

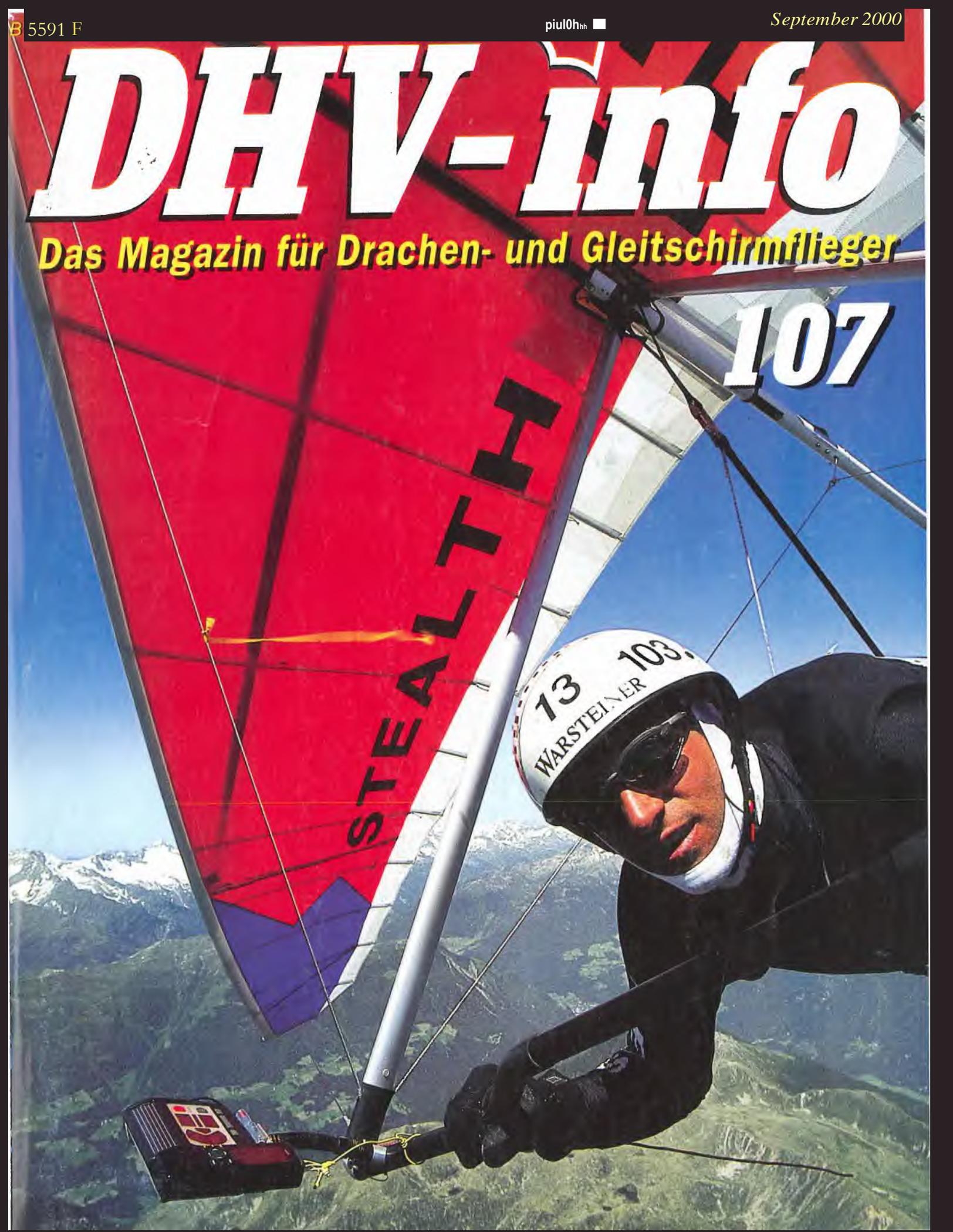
DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

107

STEALTH

13 103
WARSTEINER



Performance Center

PERFORMANCE PILOT

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

Harzer Gleitschirmschule
Amsbergstraße 10
38667 Bad Harzburg
Tel.: 053224415
Fax: 05322/2001
www.harzergss.de
info@harzergss.de

WDS/Air-Flugsport GmbH
In der Liemecke 3
59939 Olsberg-Elpe
Tel.: 02983/21795
Fax: 02983/908292
www.wdsair.com
info@wdsair.com

GlideZeit Flugschule Tübingen
Bahnhofstraße II
72764 Reutlin
Tel.: 07/21/370400
Fax: 07221/370454
www.glidezeit.de
glidezeit@online.de

Flugschule Göppingen
Zeppe
73105 Dir
Tel.: 07164/12021
Fax: 07164/12029
www.flugschule-goepfingen.de
office@flugschule-goepfingen.de

Sky Team GfE-Gleitschirmschule
Karlsruher Straße 66 a
76287 Rheinstetten
Tel.: +49 7141515363
Fax: 0721/515598
www.sky-team.de
info@sky-team.de

Airpower Gleitschirmschule
Beim Steinernen Kreuz 30
79798 Jestetten
Tel.: 07745/308
Fax: 07745/477
www.airpower.de
Gleitschirmschule@airpowerit.de
online.de

Montana Rumort GmbH
Stammelestraße 1
82380 Peißenberg
Tel.: 08803/60598
Fax: 08803/60510
info@montana-flugsp.de
Der Flugtechnikteil des Performance-Trainings findet über Wasser statt

Flugschule Chiemsee
Thomas Beyh
Dreilindenweg 7
83229 Aschau
Tel.: 08052/9494
Fax: 08052/9495
www.flugschule-chiemsee.de
flugschule.chiemsee@t-online.de

Süddeutsche Gleitschirmschule Oger & Maute GmbH
Hauptstraße 53
83246 Unterwössen
Tel.: 08641/7575
Fax: 08641/61826
www.einfachfliegen.de
einfachfliegen@t-online.de

Holzner GmbH
Glatter Au 5
83324 Ruhpolding
Tel.: 08663/668
Fax: 08663/776
www.Flugatlim.de
office@flugzentrum-rupolding.de

Adventureaerils Gleitschirm-Schule
Talstation
83661 Lenggries
Tel.: 08042/9486
Fax: 08042/4831
www.adventurepoits.de
info@adventure-sports.de

Paragülinfzereese
Tegemseer Straße
83700 Reitrain
Tel.: 08022/2556
Fax: 08022/2584
www.para.pbm.de
Para.Tegemsee@t-online.de

HABIS Flugwort
Marienplatz 20
87509 Immenstadt
Tel.: 08323/8590
Fax: 08323/51390
www.habis.de
Habis.Flugsporet@t-online.de
Der Flugtechnikteil des Performance-Trainings findet über Wasser statt

Flugschule Martin Mergenthaler
Waltenerstraße 20
87527 Sonthofen
Tel.: 08321/68057
Fax: 08321/22970
www.flugschule-mergenthaler.de

OASE Flugschule Peter Gies
Am Gollgatter 23
87538
Tel.: 0326/338091
aragidleg.com
oase_peter_gies@t-online.de

1. DAerGleitschirm-Schule
Heinz Fischer GmbH
Brunnenstraße 35P
07069 Meera am Forggensee
Tel.: 08362/37038
Fax: 08362/38873
www.erste-daer-gleitschirmschule.de
info@erste-daer-gleitschi.de

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

Flugzentrum Bayerwald
Geor Wicht
Schwarzer Helm 71
93086 Wörth a.d. Donau
Tel.: 09482/959525
Fax: 09482/959527
www.Flugzentrum-bayerwald.de
schorsch.hoeichert@t-online.de

Club Austria Walter Schrene
Moosheim 113
A-8962 Illertissen
Tel.: 0043/3685/12333
Fax: 0043/3685/3610
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com

il des Performance Center über Wasser statt

Flugschule Aufwind

Tel.: 0043 82568
Fax: 0043/3687/818804
www.aufwind.at
office@aufwind.at

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

- 4 WICHTIG – NEU – KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 11 FOTOWETTBEWERB**
Auf der Suche nach dem tollsten Bild
- 12 REGIONALVERSAMMLUNGEN**
Termine, Orte, Themen
- 14 HERBST**
Impressionen
- 18 DAMEN DRACHEN WM**
Zum dritten Mal in Folge Gold
- 22 FERIENFLIEGER**
Transportkosten für Drachen und Gleitschirme
BEKLEIDUNGS-KNOW-HOW
Till Gottbrath über die Aussenschicht des Piloten
STEILSPIRALE
Erläuterungen von Harry Buntz
- 38 FLUGMECHANIK** Bernd Schmidler zur aerodynamischen Stabilität der Drachen
- 42 DOLOMITEN** Torsten Hahne stellt seine Lieblingsgebiete vor
- 48 TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung
- 59 NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
SICHERHEITSJOURNAL Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit
- 66 SCHLEPPBÜRO**
Informationen zum Doppelsitzerschlepp
- 73 NATUR**
Neues Gutachten belegt Verträglichkeit
- 74 VEREINE BRIEFE**
Vereinsnachrichten und Leserforum
- 82 GELÄNDE**
Geländenachrichten der Vereine
- 86 SCHWÄBISCHE SPEZIALITÄTEN**
5 Flugberge in Baden-Württemberg
- 94 GLEITSCHIRM-EM**
Silber für das deutsche Team



- 102 DRACHEN-EM**
Gold für das deutsche FAI II Team
- 111 SZENE G** Vorder- und Hintergründiges aus der Szene
SPEEDRUN
Das schnelle Fliegen wird immer populärer



- 114 GERMAN OPEN GLEITSCHIRVFLIEGEN**
Bodo Genz Deutscher Meister
- 116 STRECKENFLUGMEISTERSCHAFT 2000**
Zwischenstand
- 12e WETTBEWERBSSPORT**
World-Cup und Landesmeisterschaften
- 1?fe. GERMAN CUP**
Wettkämpfe

<ul style="list-style-type: none"> 68 108 129 131 	<ul style="list-style-type: none"> Gebrauchtmarkt DHV-Shop Impressum Versicherungsprogramm
---	--



Titel:
Steffen Hertling

Über 200 km mit dem Gleitschirm

Erstmals wurden mit dem Schirm geschlossene Aufgaben über 200 km geflogen. Am 19.5.2000 flog Klaus Haimhofer / A / Boomerang im Pinzgau ein 205 km FAI Dreieck. Startplatz war der Stubnerkogel (Gasteiner Tal). Die Aufgabe wurde als Weltrekord dokumentiert und zur Anerkennung bei der FAI eingereicht. Am 20.5.2000 flogen Heinz Held / D / Gambit und Andreas Straub D / Stratus II von der Schmittenhöhe aus ebenfalls eine geschlossene Aufgabe in dieser Größenordnung, ein 203 km flaches Dreieck, dokumentiert für die Deutsche Streckenflugmeisterschaft.

Wetter über Webcams

Für alle, die nur dem trauen, was sie sehen, gibt es im Internet die Möglichkeit, Webcams von verschiedenen Fluggebieten abzurufen. Das ist oft sehr interessant, wenn der Wetterbericht z. B. von Nebel im Gebirge erzählt und man sieht auf dem Bild wolkenloses Wetter mit besten Sichten, da lohnt sich oft der schnelle Entschluss zur Fahrt. Weniger anzuraten ist der Blick auf die Webcams zur Arbeitszeit oder wenn man keinen Urlaub hat, da ist es eher erschütternd, wenn man ansehen muss, wie beispielsweise in Fiesch die Basis von Stunde zu Stunde um mehrere hundert Meter steigt.

Achtung: Nicht alle Cams zeigen den neuesten Stand, unbedingt aufs Datum achten!



Einige interessante Seiten, die für **Flieger besonders geeignet sind, haben wir ausgesucht:**

- www.gleitschirm.de (unter Wetter, auch Südtirol)
- www.netcamera.de
- www.schwerlos.de (unter Wetter, besonders für D)
- www.snowtime365.com/snowcams/index.html
- www.strasser-lorenz.de
- www.topin.ch (besonders CH)

Weiter warten auf LuftPersVinderung

Seit Langem wollen wir die Ausbildungsvorschriften ändern und haben in Verhandlungen mit dem Bundesverkehrsministerium grundsätzlich Einvernehmen erzielen können. Das BMV ist bereit, die derzeit geltende LuftPersV in unserem Sinne abzuändern. Bis heute haben sich jedoch immer wieder neue Gründe ergeben, die das BMV bewogen haben, mit der Änderung noch etwas zu warten. Die Gründe liegen außerhalb unseres Bereiches bei Problemen der Flugtauglichkeitsuntersuchungen. Trotz unseres energischen Drängens sieht sich das BMV nicht in der Lage einen verbindlichen Änderungstermin zu nennen. Somit gilt weiterhin die bestehende Rechtslage, über die sich der DHV leider nicht hinwegsetzen kann.

Protektorentests mit Fallhöhen

Frei kompatible Protektoren sind mit einer DHV/0eAeC-Musterzulassungsplakette versehen. Sie dürfen in allen Gurtzeugen verwendet werden, sofern der ordnungsgemäße Einbau möglich ist. Angaben zum Einbau sind der Betriebsanleitung des Gurtzeugprotektors zu entnehmen. Eine Liste der zugelassenen Protektoren, jeweils mit Fallhöhen und G-Werten folgt auf Seite 60. Sie wird auch ständig aktualisiert unter der Rubrik Technik der www.dhv.de-Seite dargestellt.



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.

Europäische Technik-Harmonisierung



Die Harmonisierungsbemühungen des DHV waren erfolgreich. Nach langjähriger Arbeit hat sich die Europäische Arbeitsgruppe der CEN (Europäische Normierungskommission) auf einen gemeinsamen Vorschlag zur Flugtestnorm verständigt. Sobald der Vorschlag als Europäische Flugtestnorm beschlossen ist - bis dahin sind noch einige zeitaufwendige formale Hürden zu nehmen - soll er die Bestimmungen für den sogenannten Afnor-Test und den DHV-Flugtest ersetzen. Das Datum steht noch nicht fest. Die Rohfassung des Entwurfs wird derzeit von der CEN redaktionell überarbeitet und dann in die jeweiligen Landessprachen übersetzt, Die deutsche Übersetzung wird auf unserer Homepage veröffentlicht. Es ist besonders erfreulich, dass diese Harmonisierung nicht auf dem kleinsten gemeinsamen Nenner erfolgte, sondern dass die DHV-Sicherheitsanforderungen im vollen Umfang berücksichtigt wurden. Entwurf der Norm abrufbar unter www.dhv.de

Sport im Einklang mit der Umwelt

Neu auf dem Markt ist das Handbuch »Sport und Umwelt« von Schemel und Erbguth. Die 3. Auflage des vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit herausgegebenen Buches zeigt, dass der Umweltschutz kein Spaßkiller für den Sport in der Natur sein muss. Das Buch ist beim Meyer & Meyer Verlag für 39,80 DM zu beziehen und fasst 720 Seiten.

Weltrekord anerkannt

Der am 1.8.99 durchgeführte Zielflug von Claus Gerhard (Exxtacy) über 273,5 km von Segeletz aus wurde nun von der FAI als Weltrekord in der Klasse 2 anerkannt, (Über den Rekordflug wurde im Info 103 ausführlich berichtet).



Dreieck-Weltrekord

Marcus Hofmann-Guben gelang am 11.8.2000 von St. Andre / Südfrankreich aus ein 257 km FAI-Dreieck mit seinem Atos in 6.45 h. Der Flug wurde als Weltrekord der FAI Klasse 2 eingereicht.

Novellierung des Naturschutzgesetzes

Bereits die letzte Bundesregierung hatte sich eine umfassende Überarbeitung des Bundesnaturschutzgesetzes zum Ziel gesetzt, dann aber nur die von der EU auferlegten »Pflichtaufgaben« verwirklicht. Jetzt nimmt Bundesumweltminister Trittin einen neuen Anlauf. Es existiert bereits ein Referentenentwurf des Umweltministeriums mit positiven Ausichten für den Sport. So ist nicht vorgesehen - wie noch im ersten Entwurf 1996 - die Erholung als ein Ziel aus dem Gesetz zu streichen. Im Gegenteil, die Position der Erholung wird durch zusätzliche Verpflichtungen für die öffentliche Verwaltung gestärkt und die natur- und landchaftsverträgliche Sportausübung in der freien Natur der Erholung ausdrücklich zugeordnet. Damit wären zwei gemeinsame Forderungen des Kuratoriums Sport und Natur und des Deutschen Sportbundes erfüllt. Im Vorstand des Kuratoriums wird die Thematik Novellierung des Naturschutzgesetzes von Vorstandsmitglied und DHV-Justitiar Peter Janssen bearbeitet.

Neues Vogelgutachten

Im Zuge der Zulassung des Fluggeländes »Getelo« hat der Diplom-Biologe Klaus-Dieter Moormann nach Vorgabe der Naturschutzbehörde im Landkreis Graftschaft Bentheim den Einfluß von Gleitsegelflügen auf die dort besonders umfangreichen Wiesenvogelbestände - Austernfischer, Großer Brachvogel, Kiebitz, Uferschnepfe, Rebhuhn, Wachtel, Schafstelze - untersucht. Der Gutachter kommt zum Ergebnis, dass der Gleitflugbetrieb sich allenfalls im unmittelbaren Start- und Landebereich geringfügig auf die Wiesenvögel auswirkt. Das vollständige Gutachten ist bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich. Weitere Einzelheiten auf Seite 73.

F.ki

0 MEI IIIi9 0 CI 0 0 0 = 0 0 156 0 BM 0 0 0 11 0= 0 11 10 0 0 1 1=1 0 0 0 1=1 0 0

Bei mir hat sich etwas geändert:

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

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

Name

Mitgliedsnummer (Bitte immer angeben)

Straße

Ort

Tel/Fax/e-mail

Bank, Kontonummer

Bankleitzahl

Gebrauchtmarkt mit Gütesiegelnummer

Zum Schutz unserer Mitglieder veröffentlichen wir Gebrauchtmarktanzeigen nur mit Gütesiegelnummer. Bitte die Nummer, zu finden auf der Gütesiegelplakette des Gerätes, im Anzeigenauftrag angeben.

Kontoänderung

Das DHV-Konto (96105807) beim Postscheckamt in München ist nicht mehr gültig! Bitte ausschließlich die üblichen DHV-Kontonummern (620079657 (Beiträge) oder 620080655 (Sonstiges) bei der Kreissparkasse Miesbach-Tegernsee (BLZ 711 525 70) verwenden.

Für Rettungsflüge versichert?

Der Unfall der deutschen Drachenflugmeisterin Monique Werner bei der WM in Griechenland, siehe Bericht auf S.18, hat drastisch daran erinnert: Bei Reisen in Länder mit mangelnder Notfallversorgung kann eine Rückhol-Versicherung lebenswichtig werden. Monique wurde von der

Deutschen Rettungsflugwacht e.V. heimgeholt und ist nun nach mehreren Operationen wieder auf dem Genesungsweg. Wer nicht bereits anderweitig versichert ist, kann die Gruppenmitgliedschaft des DHV bei der Deutschen Rettungsflugwacht in Anspruch nehmen und für den ermäßigten Jahres-Beitrag



von 18.- DM die Flugrückholkostenversicherung erhalten. Versichert sind Rettungsflüge aus dem Ausland und Rettungsflüge innerhalb der BRD (normaler Beitrag 48.- DM). Antragsformulare sind bei der DHV-Geschäftsstelle oder unter www.dhv.de erhältlich.

Die Deutsche Rettungsflugwacht e.V. führt in hoheitlichem Auftrag regionale Luftrettung mit Rettungshubschraubern bei Verkehrsunfällen, häuslichen Notfällen und Arbeits- und Sportunfällen durch. Weltweit organisiert sie die Verlegung und Rückholung von Patienten in eigenen Ambulanzflugzeugen und Ambulanzhubschraubern. Bei Bedarf werden zusätzlich Linien- und Sondermaschinen für Patiententransporte ausgestattet.

FFH-Gebiete

Die meisten deutschen Bundesländer haben ihre FFH-Gebiete nunmehr an das Bundesumweltministerium gemeldet, von dort gehen die Meldungen an die EU-Kommission in Brüssel. Das jetzt zum Ende kommende Meldeverfahren erfolgt nach einem naturwissenschaftlichen Kriterienkatalog, der den Behörden nur einen geringen Beurteilungsspielraum gibt. Die künftige Aufgabe der Behörden besteht darin, die FFH-Gebiete, sofern sie von der EU in eine Liste aufgenommen werden, durch geeignete Maßnahmen zu schützen. Welche Maßnahmen getroffen werden, überlässt die EU weitgehend den Mitgliedsstaaten und Deutschland wiederum den Bundesländern.

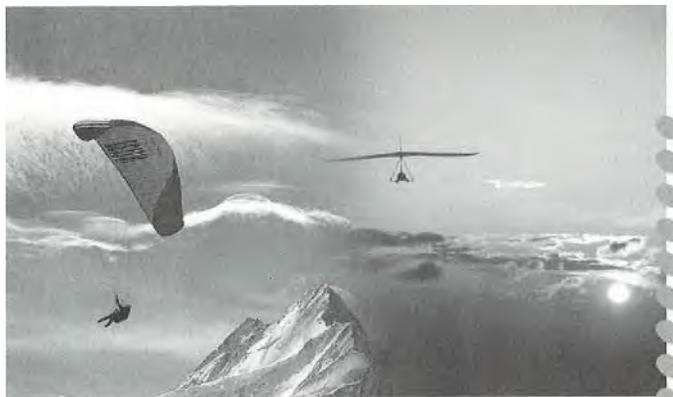
Das Kuratorium Sport und Natur hat sich in mehreren großen Veranstaltungen zusammen mit dem Deutschen Sportbund bei den für Sport und für Naturschutz zuständigen Länderministern und bei leitenden Ministerialbeamten für moderate Regelungen in FFH-Gebieten eingesetzt. Eine Kernaussage in der von DHV-Justitiar Peter Janssen formulierten »Berliner Erklärung« ist, dass die natur- und landschaftsverträgliche Sportausübung in der freien Natur in der Regel nicht beeinträchtigend im Sinne der FFH-Richtlinie ist und deshalb keine aufwendigen FFH-Verträglichkeitsgutachten erforderlich sind. Dennoch erforderliche Maßnahmen sollten - wegen der Akzeptanz beim einzelnen Sportler - in erster Linie auf dem Prinzip der Freiwilligkeit beruhen. Der Kuratoriumsvorsitzende Heiner Geißler und Vorstandskollege Friedhelm Julius Beucher, zugleich Vorsitzender der Sportausschusses des Deutschen Bundestages, haben sich schriftlich an alle Umwelt- und Sportminister in Deutschland gewandt und für die Berliner Erklärung geworben. Mit gutem Erfolg; in den Antwortschreiben der Minister wird weitgehend Zustimmung signalisiert.

Kündigungsfrist beachten

Am 31.10.2000 läuft die in der DHV-Satzung festgelegte zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende 2000 ab. Diese Kündigungsfrist gilt auch für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung. Wer Mitglied beim DHV bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies getrennt tun. Umgekehrt erlischt bei einer Kündigung der DHV-Mitgliedschaft automatisch auch die Versicherung zum Jahresende 2000.

Kündigungen sollten per Einschreiben geschickt werden. Erfolgt binnen 2 Wochen nach Kündigung keine Rückbestätigung von seiten der DHV-Geschäftsstelle, empfiehlt sich eine Rückfrage dort. Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 2001 wirksam. Dies bedeutet, daß Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 2001 in voller Höhe zu bezahlen sind; dabei bleiben auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten.

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



wichtig

io kurz

DFV-Wetternetz

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

Geländename	Geländehalter	Telefonnummer
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengehirge e. V.	0571/710227
35088 Eisenberg	PfE Ederbergland e.	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein e.V.	06654/696
36840 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirmverein Goslar e.	0170/6728487
52245 Sophrenhöhe	Ostweilfreunde e	0171/8714309
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Clun e.V.	0171/1514273
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal e.	02744/930349
58849 Nordheile	GSC Nordheile e.V. + Flugsperl Lennetal e.V.	02352/21265
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachenflug-Club e.	06251/983612
72258 Stückerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn e.V.	07442/121425
72393 Schnertnafde	DFC Starzeln e.V.	0170/4436907
74343 Teufelsberg	Die •1. Hohenhaslacher Fliegen e.V.	07147/922756
74544 Einkorn	HG-Club „Pinkorn Schwäbisch e.V.	079174992360
74847 Finkenlof	Etel. (ut) Mosbach e.V.	062617670638
76332 Althof	Die Altholdrochen e.V.	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenuogclub Loffenau e.V.	07083/51385
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kralchlai e. V.	07250/921228
78148 Hintereck	Gleitschirmclub Lenticularis e. V.	07723/5801
79102 Schauinsland	OSC Colibri e.V.	0760271512
79183 Kandel	CFC Südschwarzwald e. V.	07681722058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Fiztal e. V.	0173/42095E0
82467 Wank	Oleitschirmsegler Werdenfels e. V.	0171/35E8374
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerlderg e. 0	08032/8805
83436 Predigtstuhl	OSC „Aibatos“ Bad Reichenhall e.	0171/3574322
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	CGC Tegernseer Tal eV,	08022/95137
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- u. Gleitschirmflieger Marktoberdorf	0171/8120340
93339 Iachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg e. V.	09442/3295
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald e. V.	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald e. V.	0175/8184772
94541 Büchelstein	DEC Bayerwald e.	09908/891191

Die Fliegermesse im Stuttgarter Raum

Dieses Jahr findet die THERMIK 2000 wieder im Dezember, am 02.12. 2000 in Böblingen in der CCB Sporthalle von 10 Uhr bis 18 Uhr statt. Es ist wie immer ein Termin um Fachzusimpeln, Freunde und Bekannte zu treffen und vor Weihnachten noch schnell eine Besorgung zu erledigen.

Es werden alle namhaften Aussteller vertreten sein, wobei auch dieses Jahr wieder kleineren Flugschulen und Firmen, die eine Erstteilnahme planen, über attraktive Preise der Einstieg leichter gemacht wird.

Im Filmraum werden neue Filme aus St. Hilaire und Neuestes aus der Flugwelt gezeigt. Gespannt dürfen wir auch auf die neuen Fachvorträge sein, die das Rahmenprogramm ergänzen. Infos bei Ronny Kirschner, Tel: 0711/83806-54, Fax: 0711/83806-45.



Rettungsschirm-Seminare

Der DHV bietet seinen Mitgliedern kostenlose Rettungsschirm-Seminare an. Anmeldung an die DHV-Geschäftsstelle (Tel. 0802219675-30, Fax 08022/9675-99, e-mail: ausbildung@dhv.de).

- 14. Oktober 2000 Raum Düsseldorf
- 15. Oktober 2000 Raum Düsseldorf
- 28. Oktober 2000 Altstadt (bei Schongau)
- 29. Oktober 2000 Altstadt (bei Schongau)
- 11. November 2000 Raum Siegen
- 12. November 2000 Raum Siegen
- 25. November 2000 Altstadt (bei Schongau)
- 26. November 2000 Altstadt (bei Schongau)
- 2. Dezember 2000 Raum Trier
- Dezember 2000 Raum Trier
- 9. Dezember 2000 Altstadt (bei Schongau)
- 10. Dezember 2000 Altstadt (bei Schongau)

Teilnehmerzahl begrenzt.

Bei Bedarf werden weitere Termine im Winter angeboten.



Flügel der Welt - das umfassende Nachschlagewerk für den Flugsport

Alles, was fliegt, ist zwar nicht im Katalog »Flügel der Welt« verzeichnet - wohl aber alle leichten Fluggeräte vom Gleitschirm über das Luxus-UL bis hin zum Rucksackhubschrauber. Seit zo. Juli gibt es die neueste Ausgabe vom Katalog »Flügel der Welt 2000-2001« an den Kiosken. Mit 240 Seiten ist das Nachschlagewerk dicker denn je. Über ein Vertriebsnetz, das sich fast um die ganze Welt erstreckt, gibt es das beliebte Nachschlagewerk wieder in drei Sprachen: Deutsch, Englisch und Französisch. Als Kooperation von französischen, deutschen und britischen Fachredaktionen profitieren die »Flügel« von dem Knowhow dieser Insider der Szene in den einzelnen Ländern. Es ist das einzige aktuelle Nachschlagewerk, das eine detaillierte Übersicht über alle Arten der

leichten Fluggeräte weltweit bietet: Gleitschirm, Drachen, Starrflügler, OL-Segelflugzeuge, UL-Motorsegler, Hilfsmotorsysteme für Drachen und Gleitschirme, Paraplanes, Trikes, UL-Dreiechser, Bausatzflugzeuge, Hubschrauber und Gyrokopter.

Eine kleine Einführung zu Beginn eines jeden Kapitels gibt dem Leser einen Überblick über die nachfolgende Rubrik, zusätzlich versehen mit den nationalen und internationalen Regelungen. Zu jedem Hersteller findet der Interessierte die Adresse mit Telefon- und Faxnummer (inklusive Vorwahl), die das Kontaktieren sehr

einfach macht. Und, wenn es besonders schnell gehen soll, ebenfalls die e-mail-Adressen und Homepages der Hersteller. Zusätzlich werden auch die Importeure mit ihren Anschriften in einer eigenen Rubrik vorgestellt.

Wer nun beim Durchstöbern des Kataloges Lust aufs Selberfliegen bekommen hat oder mal eine neue Art in die Luft zu gehen ausprobieren will, der findet unter der Rubrik »Flugschulen« sicherlich eine geeignete Anschrift. Die Schulen sind nach ihrer Lage sortiert und nach den jeweiligen Luftsportarten aufgelistet. Eine Bezugsadressen-Übersicht für alle Arten des Zubehörs, von Rohbaumaterialien wie Alurohren bis hin zu Varios und UL-Motoren runden den Katalog ab.

Mit einer Gesamtauflage von knapp 100.000 Exemplaren ist der Katalog übrigens weltweit das auflagenstärkste Journal im Bereich der leichten Fliegerei. Auch konnte der Preis wie in den letzten Jahren unverändert bei 14,80 DM bleiben. Infos bei P. Public/Flügel der Welt, Tel: 030/34709123, Fax: 030/34709124, homepage: www.flying-pages.com, e-mail: rosi@flying-pages.com.

Windsysteme und Thermik im Gebirge

Das Buch von Martin Dinges richtet sich an alle, die ihr meteorologisches Verständnis auf dem Gebiet der thermischen Aufwinde und der thermischen Windsysteme vertiefen wollen. Besonders angesprochen sind Segelflieger sowie Drachen- und Gleitschirmflieger, die sich anhand der vorliegenden Betrachtungen eine Basis für erfolgreiches Streckenfliegen erarbeiten können. Martin Dinges ist als Segelflieger mit ca.

5.000 Flugstunden Ausbildungsleiter beim LSC Schliersee.

Inhalt: Strahlungsenergie die thermische Grenzschicht - anabatischer Wind - Hangwind über Schneeflächen Konvektion Erwärmung und Volumeneffekt - Ausgleichsströmung zwischen Vorland und Gebirge - Bergwind - Talwind - Strömung zum Hitzetief - Beispiele Talwindsysteme - reliefbezogene Aufwindanordnung - Talwind und der obere Konvektionsraum. Übergang vom Hangwind in die freie Atmosphäre - Umordnung im Bereich der Hangkante - Drall in der Bodengrenzschicht - Aufwindmodell mit Drall



- Talwind und sekundärer Hangaufwind Thermik im Luv und im Lee eines Bergrückens - die konkurrierenden Talwindströmungen das räumliche Windfeld. Konvektion am Abend - Strömungsmuster im Schatten - Querwind - Gletscherwind - isolierter Talwind im Haupttal - Impulsaufwind.

Ausgabe 2000, 62 Seiten, 48 Skizzen, schwarz/weiß, Preis 29,80 DM/15,00 Euro. Zu beziehen über den DHV-Shop, Deutscher Hängegleiterverband, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee, Tel: 08022/96750, Fax: 08022/967599, e-mail: dhv@dhv.de, Internet: www.dhv.de.

Merkhilfe in Sachen Erste Hilfe

Jeder Pilot hat irgendwann einmal einen Erste-Hilfe-Kurs absolviert. Aber Hand aufs Herz: Wer kann sich an das »irgendwann« einmal Gesagte noch im Detail erinnern? Oder auch nur grob daran, was im Ernstfall in welcher Reihenfolge zu tun ist? Das von der »Flugschule Salzburg« initiierte »Salzburger Fortbildungsforum für Gleitschirmflieger« hat deshalb eine praktische »Merkhilfe« kreiert und die wichtigsten Erste-Hilfe-Maßnahmen in »Kärtchenform« gegossen. Auf handlichem Scheckkartenformat finden sich nicht nur die obligaten Notrufnummern (für Österreich) aufgelistet, sondern auch - von der Pulskontrolle bis zum Absetzen des Notrufs die einzelnen Schritte, welche im Notfall zu setzen sind. Das kleine Kärtchen eignet sich bestens als »Erinnerungshilfe« für praktisch jeden »Erste-Hilfe-Kurs« und wird idealerweise zum Notfall-Verbands-Päckchen gesteckt, das ohnehin in keinem Piloten-Gurtzeug fehlen sollte! Die Notfallkarte kann gegen Ersatz der Portokosten angefordert werden bei Flugschule Salzburg, A-5163 Mattsee, Fising 528, Tel: 0043/6217-6300, Mobil: 0043/664-1919100, Fax: 0043/6217-7300, Internet: www.flugschule-salzburg.atimistral, e-mail: helmut.sobek@telecom.at.

Erste-Hilfe-Päckchen für Textilflieger

Bei Flugunfällen leisten oft die Fliegerkameraden Erste Hilfe. Gut, wenn man dann das Allernötigste dabei hat. Mit dem Erste Hilfe Päckchen für Textilflieger kann man nicht nur kleine bis mittlere Wunden verbinden. Es enthält auch eine formbare röntgendurchlässige Schiene, mit der man Knochenbrüche, zur Not sogar eine Halswirbelsäule, schienen kann. Die Rettungsdecke sollte man jedoch nicht für Windfännchen missbrauchen, denn sie dient zum Schutz vor Wind, Regen und Auskühlen des Verunfallten. In der praktischen Hülle (Maße: 20 x 14 x 5 cm) passt



es garantiert in jedes Gurtzeug! Inhalt: 1 SAM Splint, 1 Verbandpäckchen, elastische Binde, 1 Dreiecktuch, 1 Rettungsdecke, 2 Wundauflagen, 12 Wundpflaster (Sortiment, incl. Fingerkuppenverband), 4 Heftpflasterstreifen, 1 Trillerpfeife, 1 Paar Schutzhandschuhe. Preis incl.

Mwst. 50,- DM, alternativ ohne SAM Splint 25,- DM.

Bezug bei Dr. med. Eckhart Schröter, Oberwalchen 39 a, 83301 Traunreut, Tel.: 08669/9790, Mobil: 0172/8648780, e-mail: eckhart@t-online.de.

10 % Witerrabatt für Werkstattarbeiten

Ab dem 1. Oktober bis zum 31. Januar bietet Aerosport wieder seinen Witerrabatt für Werkstattarbeiten, speziell für die 2-Jahres-Überprüfungen. Auf alle in dieser Zeit eintreffenden Arbeiten wird ein Rabatt von 10 % auf den Rechnungsbetrag gewährt. In der kalten Jahreszeit sind die Arbeiten schnell ausgeführt und die Piloten müssen nicht lange auf ihre Schirme warten. Aerosport: »Bitte tut uns und euch den Gefallen und verzichtet beim Check auf ein paar Monate! Die nächste turnusmäßige Überprüfung fällt dann automatisch in die günstige Winterzeit. - Im Frühjahr bei besten Flugbedingungen sollte ein Gleitschirm über allen Gipfeln fliegen und nicht bei uns in der Werkstatt liegen.« Aerosport Int. ist der Musterbetreuer in Deutschland und Österreich für OZONE, PARATECH, PILOTS und SUP'AIR - außerdem für den Service für ITV, AIRWAVE und FALHAWK zuständig. Infos unter Tel: 08034/1034, Fax: 08034/3334, e-mail: info@aerosport.de, Internet: www.aerosport.de.



Südtirol als Erlebnis

Ein besonderer Höhepunkt ist in diesem Jahr das schon legendäre OFS & Gitschberg-Adler Flugfest zum Saisonabschluss am 11. und 12. Nov. 2000 in Meransen am Gitschberg, das aufgrund des 25-jährigen Fliegerjubiläums von

OFS-Chef Hans E. Hoschka sicherlich ein »extriges Schmarkerl« wird, noch dazu bei Vollmond.

Anmeldung und Info OFS Paragliding GmbH/Ostallgäuer Fliegerschule, Tel: 08342/899405, Fax: 08342/899406, Hotline: 0171/8703229.

UP Drachen

Techn. bzw. Gütesiegelüberprüfungen der Modellreihen Gemini (Birdy), AXIS, XTR, TRX und XTL werden von Peter Lotz, Breitenhofstr. 25, 89233 Neu-Ulm (Finnirigen), Tel: 073119723213, Mobil: 0173/3027579, durchgeführt,

'he ultimare »CP TOOL(c)«

Ab sofort ist das »CP TOOL(c)« von CP-PRODUCTS lieferbar!

Nie wieder scharfkantige oder defekte Verschraubungen an Leinenschlössern nach Baumlandungen oder vermeintlich unlösbaren Leinenüberwürfen! Auch Testpiloten werden dieses innovative Werkzeug zu schätzen wissen, entfällt doch die ständige Suche nach dem passenden Maulschlüssel, oder - schlimmer noch - nach der Zange! Das »CP-TOOL(c)« eignet sich zum Öffnen und Schließen von handelsüblichen Maillon Rapide-Schraubgliedern der Größen 5-8 mm. Darüber hinaus leistet es auch gute Dienste als Kapselheber oder ähnlichem! Gefertigt aus hochwertigem Edelstahl ist es ein Schmuckstück an jedem Gurtzeug oder Schlüsselbund und bietet sich als Geschenk für Piloten geradezu an! Der Preis beträgt 34,90 DM zuzüglich Porto und Verpackung. Infos bei Christian Pfeil, CP-PRODUCTS, e-mail: info@cp-products.de.



Fly Park 2000 Almunecar

Am 14.10.2000 wird der »Fly Park 2000 Almunecar« eröffnet. Das Fluggebiet rund um Almunecar an der spanischen Südküste (ca. 80 km östlich von Malaga) hat sich in den letzten Jahren als Ferienparadies für Drachen- und Gleitschirmflieger entwickelt. Leoni und Jarda Herman, Flieger der ersten Stunde dort und Toni Klöck, dort lebender deutscher Gleitschirmflieger, haben nun einen Fliegertreff gegründet. Dieser Treff bietet vom Frühstück mit Wetterinfo alles, was das Fliegerherz begehrt, also Einweisung in die Fluggebiete, Reparaturservice und Checks, Geräteverleih, Tandemflüge, Startplatztransfer usw. und natürlich auch einen tollen Pilotentreffpunkt. Am 14.10.2000 ist die Einweihung der Räume des Fly Park 2000 in Almunecar, zu dem alle Piloten herzlich eingeladen sind. Adresse: Fly Park 2000 Almunecar, La Ribera c/ Fly-Park Nr. 1, E-18690 Almunecar/Granada, Tel: 0034/666-816381, e-mail: info@fly-park-almunecar.com. Ab i.6.00 auch im Internet unter www.fly-park-almunecar.com.



AIR AFFAIR zieht um und weiterhin an

Die Kreativität des Teams von AIR AFFAIR hat wohl nicht unter dem Umzug gelitten, sonst hätten sie nicht drei neue Shirts auf den Markt gebracht. Wer einen Internetanschluss besitzt, kann sich be-

quem das aktualisierte Angebot an schönen und funktionellen Artikeln rund ums Gleitschirmfliegen auf den heimischen Bildschirm holen. Alle anderen können sich den aktuellen Katalog gegen einen frankierten DIN A 5 Rückumschlag einfach zuschicken lassen. Neue Adresse: AIR AFFAIR, Turnerstr. 177, 69126 Heidelberg, e-mail: air-affair@t-online.de, Online-Shop: www.air-affair-de.

Erfolgreich trainieren

Drachen- und Gleitschirmfliegen ist Sport, also verbessert körperliches und psychisches Training die Leistung und - das ist besonders in einem Flugsport wichtig - auch die Sicherheit. Der Akademische Sportverband Zürich (ASVZ) hat nun eine methodische Trainingsanleitung herausgegeben, die zu einer erfolgreichen Trainingsgestaltung beitragen soll. »Erfolgreich trainieren«, 180 Seiten, 30,80 DM, ISBN 3728127361, vdf Hochschulverlag AG ETH Zürich, Tel: 0041/1 6324242, e-mail: kernich@vdf.ethz.ch, Internet: vdf.ethz.ch.

Hier abtrennen und dem Bevollmächtigten aushändigen!

VOLLMACHT

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

Name des Vollmachtgebers

Mitglieds-Nr.

Anschrift

Ich übertrage mein Stimmrecht bei der DHV-Regionalversammlung 2000 auf den dort anwesenden

(Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum

Unterschrift des Vollmachtgebers

FOnT FrtiEWEEd



FOTO: MICHEL PFEIFFER

Auch in diesem Jahr wollen wir im Rahmen unseres Fotowettbewerbs wieder eure schönsten im Bild festgehaltenen Augenblicke beim Fliegen veröffentlichen und prämiieren.

Schickt uns eure schönsten Impressionen und Schnappschüsse (möglichst Dias) vom Fliegen. Für die besten Gleitschirm und Drachenbilder, die bis zum **10.10.2000** beim Dilll eingegangen sind, erhalten die Einsender folgende Preise:



FOTO: HEINZ ZWYSSIG

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

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

Außerdem gibt es je eine Sonderprämie von 200 DM für das beste Schleppfoto und das beste Kombi-Bild, das Gleitschirm plus Drachen zeigt.

Alle Prämien werden zusätzlich zum üblichen Bildhonorar bezahlt, das bei Verwendung eines Bildes im Info fällig wird.

RE910NA

EiLimfr^oomm

Regionalversammlungen

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung und Regularien
1. Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 1999 (veröffentlicht im DHV-Info 104)
3. Aktuelle Informationen
4. Kurzvorträge
5. Anträge auf Satzungsänderung (Vorbehandlung)
6. Regionale Themen
7. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am 15. November 1000
8. Wahl des Regionalbeirats in der DHV-Kommission
9. Sonstige Anträge
10. Sky Cinema

Charlie löst, Vorsitzender

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

7. Oktober 2000

Cafe/Restaurant »Auszeit« (ehemals ETV), Bundesstraße 96, 20144 Hamburg.

ca. 10 Delegierte zu wählen

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

8. Oktober 2000

Hotel »Schwarzer Bär«, Lutherplatz 2, 07743 Jena

ca. 10 Delegierte zu wählen

Region Südwest (Baden-Württemberg)

14. Oktober 2000

Festhalle Bernbach (beim Sportplatz), Frauenalberstraße, 76332 Bernbach bei Bad Herrenalb

ca. 44 Delegierte zu wählen

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

21. Oktober 2000

Bayer »Erholungshaus«, Nobelstraße 31, 51313 Leverkusen

ca. 42 Delegierte zu wählen

Region Südost (Bayern)

11. November 2000

Verwaltungszentrum der Sparkasse (nicht Kundenzentrum wie die letzten Jahre), Oskar-von-Miller-Straße 4 (direkt am S-Bahnhof), 82256 Fürstenfeldbruck

ca. 49 Delegierte zu wählen

Die Delegiertenzahlen sind die des Standes vom August 2000. Änderungen bis zum satzungsmäßigen Stichtag 11. September 2000 sind möglich.

Kurzvorträge

Mentales Training zur Steigerung des Fluggenusses von Klaus Tänzler

Am Seil nach oben, neues Video kommentiert!

von Horst Barthelmes

Toni Benders Flug über die Alpen, beeindruckender Film auf Großleinwand

Sky-Cinema

Die besten Beiträge der internationalen Filmfestivals

Antrags- und stimmberechtigt sind alle persönlichen Mitglieder, die ihren Wohnsitz in der Region haben. Für den Wohnsitz gilt der dem DHV gemeldete Stand am 11. September 2000. Jeder Stimmberechtigte kann sein Stimmrecht durch schriftliche Vollmacht auf einen anderen Stimmberechtigten in der Region übertragen. Jeder Bevollmächtigte kann höchstens 4 fremde Stimmen vertreten. Zum Zweck der Stimmübertragung bitte nur das Vollmachtsformular benutzen, das vollständig ausgefüllt und unterschrieben sein muss. Weitere Einzelheiten, auch zur DHV-Jahrestagung, ergeben sich aus der Satzung und der Geschäftsordnung, die jedes Mitglied bei der Geschäftsstelle anfordern kann. Bitte den DHV-Mitgliedsausweis mitbringen!

Stimmkarienausgabe von 13:00 bis 14:00 Uhr. Versammlungsbeginn 14:00 Uhr.

Vollmacht-Vordruck auf Seite 10.

LAGEN

DHV-Jahrestagung 2000

Delegiertenversammlung

25. November 2000,
56341 Kamp-Bornhöfen,
Fahrgastschiff »Euro Star«

Tagungsbeginn 13:00 Uhr



Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung und Regularien
 1. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 1999 (veröffentlicht im DHV-Info 104)
 3. Bericht der Kommission
 4. Bericht der Kassenprüfer
 5. Entlastung des Vorstandes
 6. Wahl des Vorsitzenden des Ausschusses der Delegierten
 7. Wahl des Sportvorstandes und des Kassenschatlers
 8. Sportlerehrung
 9. Anträge auf Satzungsänderung
 10. Wirtschaftsprüfung des Jahresberichts für 1001
 11. Sonstige Anträge
11. A. usrichter der Jahrestagung 2001
- Stimmrecht
- Delegiertenrechtlich sind nur die auf den Regionalversammlungen gewählt

Anträge auf Satzungsänderung
Antrag von Remo Kutz:
»§32 Abs. 1 (Beschlusfassung) soll geändert werden:
»Vorstandsbeschlüsse werden mit der Zweidrittelmehrheit (bisher: der Mehrheit) der gewählten und nicht betroffenen Vorstände gefasst. Betroffen ist ein Vorstand, wenn er oder ein von ihm Vertretener durch Beschlus einen besonderen Vorteil oder Nachteil haben kann.«

Antrag von Michael Stübing:
»Hiermit stelle ich den Antrag, dass der DHV die Mitglieder in die Entscheidungsfindung der für den Verband wichtigen (richtungsweisenden) Angelegenheiten durch geeignete Maßnahmen mit einbezieht. Als geeignete Maßnahmen sind hierbei insbesondere Umfragen und Abstimmungen der Mitglieder anzusehen.«

Antrag von Wolfgang Rupprecht:
In §24 a (Regionalversammlungen) wird in Absatz 2 nach dem Halbsatz »Ein einzelner SB-mitglied darf hochstens vier andere vertreten.« neu eingefügt: »von dieser Beschränkung ausgenommen ist die Vertretung von Mitgliedern eines Mitgliedsvereins durch dessen Vorsitzenden oder ein von ihm schriftlich beauftragtes Vereinsmitglied.«

Antrag auf Berichtigung des Protokolls (TOP 2)
Michael Stübing hat die Berichtigung des Protokolls beantragt, weil einer seiner Anträge, der von ihm in der Versammlung modifiziert wurde, nicht richtig wiedergegeben sei. Der Protokolltext lautet: »Antrag 9.9 Michael Stübing, modifiziert: Der DHV unterstützt die Regionalbeiräte bei der Durchführung von Regionalveranstaltungen durch logistische und finanzielle Hilfe. Beschluss (mehrheitlich): Der Antrag wird angenommen.«
Nach Auffassung von Michael Stübing müsste der Text lauten: »Der DHV unterstützt die Regionalbeiräte bei der Durchführung von Regionalabenden durch logistische und finanzielle Hilfe. Es soll angestrebt werden, mindestens 2 Regionalabende jährlich durchzuführen. Die Termine sind rechtzeitig im DHV-Info bekannt zu geben. Die auf den Regionalabenden getroffenen Entscheidungen sind bei den Entscheidungen des Vorstandes miteinzubeziehen. Beschluss (mehrheitlich): Der Antrag wird angenommen.«



FOTO: STEFFEN HERTLING

FOTO: MARTIN SCHEEL



HERBST



FOTO: MICHEL PEIFFER

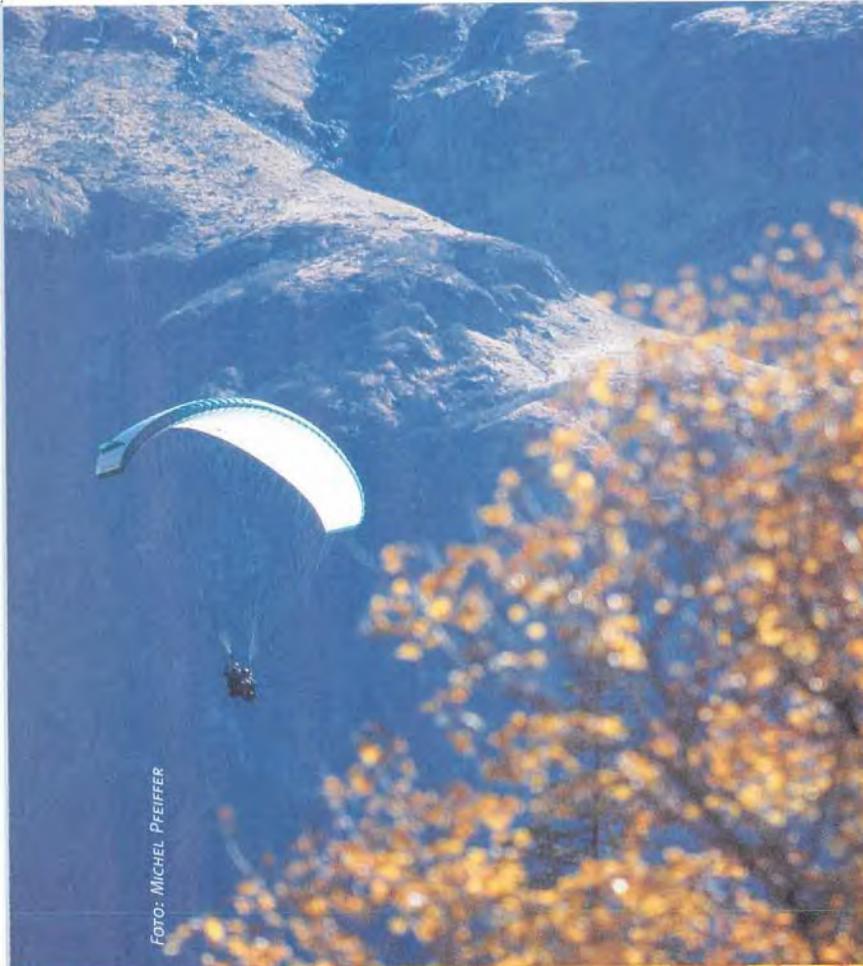
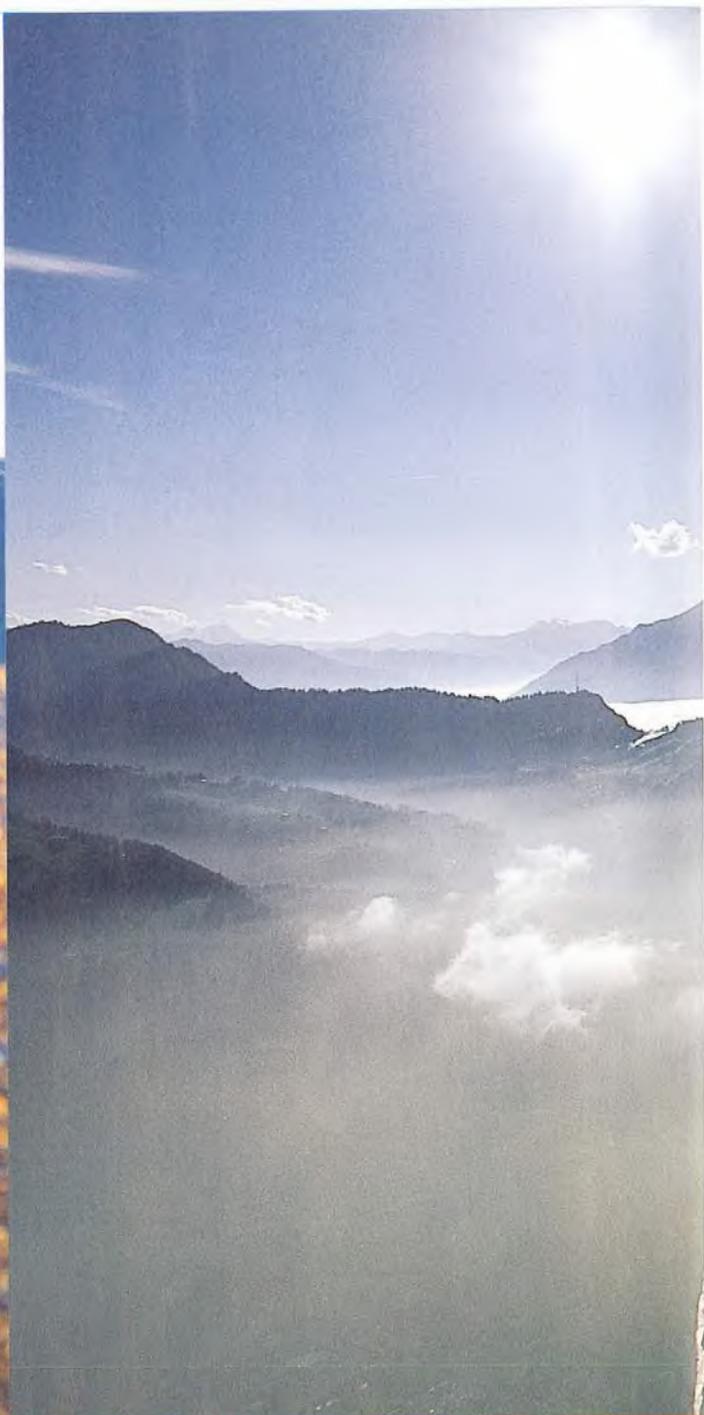


FOTO: MICHEL PFEIFFER

FOTO: MARTIN SCHEEL



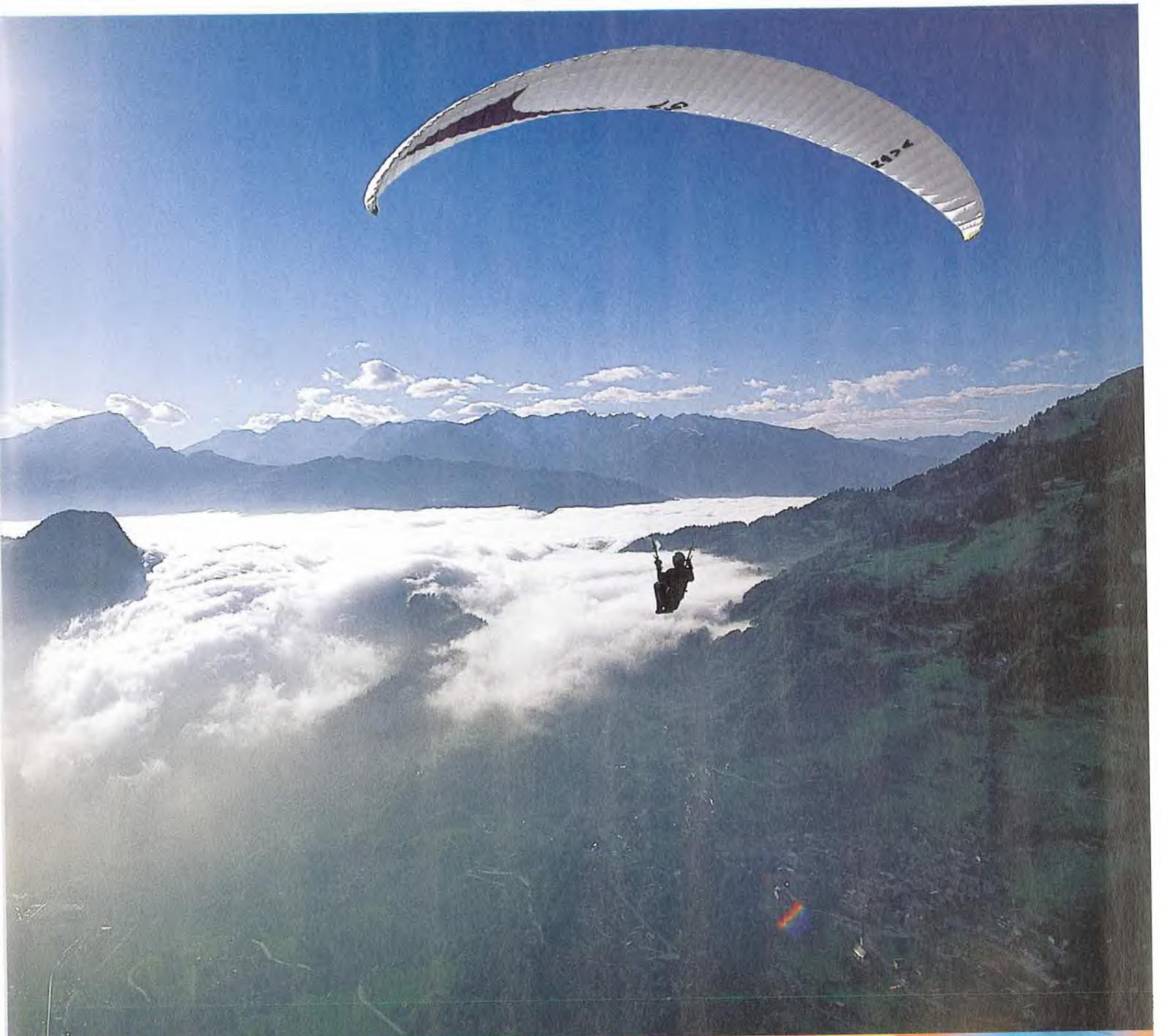


FOTO: MICHEL PREIFFER



Zum 20. Jahrestag des Demonteam

NM

2000 IN GRIECHENLAND

Ein Beitrag von
Sybille Baeumer-Fischer

Die eierte

Die alten Männer tanzen Sirtaki. Bei der Eröffnungsfeier zur 7. Damen-WM ist das ganze Dorf Platees auf den Beinen. In diesem kleinen Ort am Fuße der Bergkette des Kitheron hat der internationale Tross der Damen-WM sein Lager aufgeschlagen. Den Auftakt des üblichen offiziellen Teils mit Einmarsch der Teilnehmerinnen, Reden der Offiziellen, Folkloredarbietungen und einem Feuerwerk bildet eine Läuferstaffette, die nach olympischem Muster eine WM-Flamme aus dem 100 km entfernten Delphi nach Platees bringt.

Das gemeinsame Abendessen nach der hier üblichen griechischen Art besteht aus Bauernsalat, Schaf- oder Rindfleisch vom Grill und Pommes frites. Da sich die meisten Pilotinnen schon von den vorhergegangenen Wettbewerben kennen, herrscht gleich eine ausgelassene Stimmung mit griechischer Musik, russischen Volksliedern und einem englisch-französisch-deutschen Sprachgewirr. Danach wird nach griechischer Art zum Großteil von den Männern des Ortes gefeiert und getanzt. Pilotinnen aus 8 Nationen sind hier in die Gegend von Theben gekommen, um den Titel in der Einzel- und Mannschaftswertung der Weltmeisterschaft zu kämpfen. Neben unserem Team sind auch die Amerikanerinnen, Französischen und Japanerinnen mit starken Mannschaften vertreten.

Außerdem sind alle Favoritinnen der letzten Jahre nach Griechenland gereist; Kari Castle aus USA, Françoise Mocellin aus Frankreich, Natalie Khamlowa aus Russland, Niki Hamilton aus England, Neva Bull aus Australien und natürlich das starke deutsche Team mit der Weltmeisterin Corinna Schwiigershausen, der WM-Zweiten von Australien Rosi Brams, der Deutschen Meisterin Monique Werner und der erfahrenen Pilotin Sy-



Von links nach rechts von oben: Monika Schönsteiner, Corinna Schwiigershausen, Regina Glas, Rosi Brams, Monique Werner, Sybille Baeumer-Fischer, Rudi Bürger

bille Baeumer-Fischer, sowie den hochmotivierten Nachwuchspilotinnen Regina Glas und Monika Schönsteiner. Optimale Betreuung garantiert unser Teamleader Rudi Bürger, Teamarzt und Helfer Ecki Schröter sowie Corinnas Eltern. Entsprechend hoch sind auch unsere Erwartungen, als wir am nächsten Tag zum Startplatz fahren, gilt es doch, Gold in der Einzel- und Teamwertung zu verteidigen.

DRJ / CIR

Der Gebirgszug des »Kitheron« ragt etwas mehr als Loco Meter über die fruchtbare Ebene von Theben auf, von Athen aus erreicht man ihn nach zwei Stunden Fahrt in nordwestlicher Richtung. Es gibt zwei großzügige Startplätze: am Gipfel und 330 m über dem Landeplatz auf 650 Meter Meereshöhe. Während der ganzen WM wurde von dem niedrigen Startplatz aus gestartet, was den Vorteil hat, dass die Auffahrt über

eine gute Straße in 10 Minuten erledigt ist; die Gefahr des Absaufens aber dadurch auch immer vorhanden war. Der obere Startplatz erlaubt Starts nach Süden und Norden, während man unten nur nach Norden starten kann. Durch die vorherrschenden nördlichen Winde war dieser Platz jedoch fast immer gut angeströmt, nur am vorhergesehenen letzten Wettbewerbstag machte uns der Südwind einen Strich durch die Rechnung. Der Nordwind setzt in der Regel im Laufe des Vormittags ein, ab 13 Uhr kommt mehr oder weniger - Thermik hinzu. Bei höheren Windgeschwindigkeiten kann dies dann schon auch zu bockigen Verhältnissen führen.

Abends sind dann wieder ideale Soaringbedingungen. Hier tummeln sich dann auch die zahlreichen einheimischen Gleitschirnpflieger - oft bis 22 Uhr - in der Luft.

Die Streckenflüge sind dann entlang der etwa 20 km langen Kette und von dort ins vorgelegte Flachland möglich. Je schwächer der Wind ist, desto besser kann man natürlich gegen den Wind ins Flachland fliegen, auch dort findet man gute Thermik. Die weite Ebene wird landwirtschaftlich genutzt, angenehmerweise waren Ende Juni bereits etliche Weizenfelder abgemäht, so dass die einheimischen Bauern beim Außenanden nicht zu oft verärgert werden

mussten. Nach Nordwesten hin schließen sich bald noch höhere Berge bis 2.500 m an, leider wurden keine Aufgaben in diese Richtung geflogen, obwohl hier sicher große Aufgaben möglich wären.

Geo- Afrenit

Im Training konnten wir uns an die Flugbedingungen, die hohen Temperaturen bis über 40 Grad und die Blauthermik gewöhnen.

Der erste Wettbewerbstag bringt jedoch eine Kaltfront und Regen und wird abgesagt. Nach Durchzug der Front ist es nicht mehr ganz so

heiß und für den nächsten Tag wird Wolkenthermik erwartet. Da dies mehr unserem heimischen Wetter entspricht, gehen wir bestens motiviert an den Start. Ausgeschrieben wird zum Auftakt eine 63 km Aufgabe, die erste Wende liegt an den Ausläufern der Bergkette, dann gehts zurück zum Startberg und am Schluss ist noch ein Abstecher ins Flachland geplant. Gestartet wird nach dem inzwischen vielfach eingesetzten Verfahren, nach dem ein am Boden ausgelegtes Startzeichen zu mehreren festgelegten Zeiten geändert wird. Dieses muss dann aus der Luft fotografiert werden; auf diese Weise kann jede Pilotin die eigentliche Startzeit im



FOTOS: REGINA GLAS

Teamarzt, Betreuer
und Lebensretter
Ecki Schröter



FOTO: CORINNA SCHWIEGERSHAUSEN



Viertelstundentakt aus der Luft selbst bestimmen. Der eigentliche Startzeitpunkt verliert dadurch an Bedeutung, und die Anspannung und das Gedrängel am Start sind nicht so groß. Bald sind alle Pilotinnen auf Strecke.

Bereits die erste Wende in 20 km Entfernung erweist sich jedoch heute als Kriterium; mit den niedriger werdenden Bergen sinkt auch die Wolkenbasis von 2.000 auf nur noch 1.500 Meter ab und nur 4 Pilotinnen finden nach dem Hinausgleiten zum Wendefoto wieder Anschluss am Berg. Als im Laufe des Tages auch die Thermik noch schwächer wird, erreicht keine Pilotin das Ziel. Mit einem 3. Platz für Rosi und einem 4. Platz für mich hinter Kari und Nicki können wir jedoch mit dem Team sogleich die Führung übernehmen.

Ein, scitevez«.

Der nächste Tag sollte sich als der schwarze Tag für das deutsche Team erweisen. Die Aufgabe wird ähnlich wie am ersten Tag ausgeschrieben, nur der erste Wendepunkt wird näher zum Berg gelegt. Als die Deutschen Monique, Regina, Monika und ich mit dem Spitzenpulk dort eintreffen und zur Wende hinaus fliegen, geschieht das Schreckliche. Ein Drachen stürzt in unserer Mitte ab. Zusammengeklappt fällt er 300 Meter und schlägt am Boden neben der Wende auf, ohne daß der Rettungsschirm gezogen wird. An

den Farben erkennen wir sofort, dass es sich um Monique handeln muß. Benommen fliegen wir zum Berg zurück, wo man sich im Hangaufwind halten kann. Wir sehen, dass sofort Helfer am Unglücksort eintreffen. Über Funk verständigen wir uns nach Minuten des Entsetzens, möglichst noch zum Ziel zu fliegen, da das Landen in Nähe der Wende schwierig ist. Monika gelingt dies nicht

mehr ganz, bei der Landung kurz vor dem Ziel bricht sie sich den Oberarm. Der Schock über Moniques Unfall sitzt bei uns doch tief in den Knochen und es ist nur schwer möglich, konzentriert zu bleiben..

Die schnelle Hilfe unseres Teamarztes Ecki Schröter rettet Moniques Leben. In den 2 Stunden bis zur Hubschrauberbergung ergreift er die richtigen Maßnahmen, bei der Operation in Athen ist er dabei und organisiert auch die Überführung nach Deutschland am nächsten



Tag. Wie sich hinterher herausstellt, hatte sich der Bremsschirm beim Herausziehen des Fotoapparates mit diesem verheddert, war mit herausgekommen und über die Basis gefallen. Dadurch überschlug sich der Drachen und brach. Wegen der großen Fliehkräfte konnte Monique die Rettung nicht mehr ziehen.

Ntr_eim, akef

Als wir am nächsten Morgen vom stabilen Zustand von Monique erfahren, entschließen wir uns, den Wettbewerb mit vier Pilotinnen fortzusetzen. Auch unser Teamchef Rudl Bürger baut uns wieder auf und gibt uns die perfekte Unterstützung in moralischer und organisatorischer Hinsicht. Am besten gelingt es heute Rosi, die Nerven zu bewahren. Bei der wiederum ähn-

nicht wieder stabil genug sind, einen WM-Durchgang zu fliegen, können wir mit einer weiteren guten Leistung von Corinna unsere Teamführung verteidigen.

Ote Frenziomot heim, nkcf

Moniques Zustand bessert sich täglich, und damit auch unsere Stimmung. Der vierte Wettbewerbsdurchgang bringt wie die Tage zuvor Blauthermik und kräftigen Nordwind. Die Aufgabe verlangt heute nicht nur gutes Fliegen, sondern auch geistige Arbeit: Immerhin 7 Wendepunkte kreuz und quer im 20 km Umkreis mit einer Gesamtstrecke von 64 km sollen angefliegen werden. Da die Veranstalter die Auswertung schwerpunktmäßig über die GPS-Daten machen und der Fotoapparat nur als zweite Dokumentationsmöglichkeit dient, müssen wir hier besonders aufpassen. Anders als die Amerikanerinnen sind wir das neue System noch nicht so gewöhnt und hatten schon an den vergangenen Tagen Probleme, glücklicherweise konnten alle strittigen Wendepunkte durch die Fotos nachgewiesen werden. Insgesamt bietet das neue System jedoch deutliche Vorteile. Bereits wenige Minuten nach der Dateneingabe gibt der Computer für jeden Wendepunkt »grün« oder »rot«. Auch sonst klappt die Organisation schnell, reibungslos und professionell.

Heute ist Corinna als 3. ganz vorne dabei; nachdem jedoch von den 4 Pilotinnen im Ziel zwei Französisinnen sind, holen diese in der

Teamwertung kräftig auf und es trennen sie nur noch zweihundert Punkte von uns.

In der Einzelwertung liefern sich Kari Castle und Francoise Mocellin ein Kopf an Kopf Rennen; da Rosi heute beim ersten Start keinen Thermikanschluß gefunden hatte, landen

Einzelwertung

Platz	Name	Gerät	Nation	Punkte
1.	Kari Castle	Wills Wing Fusion	USA	3347
2.	Francoise Mocellin	Wills Wing Fusion	FRA	3205
3.	Neva Bull	Icaro Laminar	AUS	3012
4.	Rosi BIMS	Guggenmos RCS	DEU	2714
5.	Corinna Schwiengershausen	Moyes Litespeed	DEU	2714
6.	Natalia Khamlova	Aeros Stealth	RUS	2457
7.	Stella Merillon	Icaro Laminar	FRA	2337
8.	Sybille Baeumer-Fischer	Aeros Stealth	DEU	2285
9.	Regina Glas	Seedwings V14	DEU	2260
10.	Patricia Cameron	Aeros Stealth	USA	2209

lichen Aufgabe wie am ersten und zweiten Tag kommt sie als zweite von drei Pilotinnen ins Ziel. Damit ist sie im Moment Zweite in der Einzelwertung hinter Kari Castle. **Obwohl** ich selbst landen gehen muss, als ich merke, dass meine Nerven noch

Mannschaftswertung

Platz	Nation	Punkte
1.	Deutschland	8206
2.	Frankreich	7745
3.	USA	7479
4.	Japan	4866
5.	Russland	3987
6.	Kasachstan	3572
7.	Australien	3012
8.	Großbritannien	2966

gehen musste, dem Feld dann hinterherflog und so nicht ins Ziel kommt, fällt sie leider etwas zurück und wird von Neva Bull überholt.

Fimie

Am fünften Tag endlich mal eine etwas andere Aufgabe: Die 70 km Strecke führt über zwei Wenden mehr durchs Flachland als bisher. Nachdem heute auch der Wind schwächer ist und die Basis im Laufe des Tages bis auf über 3.000 Meter ansteigt, lässt's sich heute super fliegen. Auch der Ausblick ist aus dieser Höhe grandios: Von Athen bis zum Golf von Korinth, vom Peloponnes bis zur Halbinsel Euböa kann man heute halb Griechenland überblicken.

Zum Genießen bleibt heute jedoch wenig Zeit. Wir versuchen zu viert zusammenzubleiben, helfen uns gegenseitig und in bester Zusammenarbeit mit den Helfern über Funk und so gelingt es uns mit allen deutschen Pilotinnen zügig ins Ziel zu fliegen. Kurz vor dem Ziel trägt dann das ganze Tal so stark, das wir die Höhe fast nicht mehr abbauen können, Einige Pilotinnen sieht man 20 Minuten lang in Zielnähe herumturnen, bis sie die Höhe soweit kaputt gemacht haben, dass die maximalen Sao Meter Überflughöhe über der Ziellinie erreicht sind. Mit Rosi als 2., mir als 5., Corinna als 8. und Regina als 9. In der heutigen Wertung bauen wir unsere Führung im Team auf fast 500 Punkte aus. Auch in der Einzelwertung siehts gut aus: Corinna und Rosi liegen jetzt gleichauf auf Platz

trid fars rmin

Als wir am letzten Tag zum Startplatz fahren, steigt die Anspannung, ob wir dieses Ergebnis halten können. Zügig bauen wir unsere Drachen auf. Auch bei den Frauen sieht man inzwischen

fast nur noch turmlose Geräte, die meisten fliegen Stealth oder Laminar, und Kari und Françoise haben sogar Carbonschwerter statt der normalen Steuerbügel montiert, sie wollen alles an Aerodynamik herausholen. Vorgesehen ist eine interessante Aufgabe: Endlich einmal soll ein Zielrück über 100 km nach Nordwesten entlang der höher werdenden Berge führen. In den letzten Tagen haben wir es immer bedauert, daß keine Aufgabe in diese Richtung vorgesehen war. Die Startbedingungen sind jedoch heute schlecht. Böiger Wind führt beinahe zu Fehlstarts, alle Vorflieger saufen ab, und dann dreht der Wind immer mehr auf Süd. Nach drei Stunden Warten und Nervenanspannung wird der Durchgang abgesagt. Wir sind zum dritten Mal hintereinander Weltmeisterinnen!

Nachdem uns während des Wettbewerbs kaum Zeit geblieben war, den nahegelegenen Strand zu genießen, ist heute abend beachparty angesagt. So genießen wir zur Abwechslung mal Fisch statt Fleisch und feiern anschließend gemeinsam mit allen anderen Teams bis in den Morgen hinein. Die Siegerehrung findet dann am nächsten Morgen im I-leadquater statt. Letzt kommt noch einmal eine etwas melancholische Stimmung auf, als wir unsere Ehrung ohne unsere Kolleginnen in Empfang nehmen und wir hoffen, daß Monique und Monika bei der nächsten WM in zwei Jahren in USA wieder mitfeiern können. Griechenland wird uns als eine WM mit guter Organisation, zur Abwechslung von den beiden vorhergegangenen Meisterschaften auch mal mit wirklicher Thermik und gastfreundlichen Menschen in Erinnerung bleiben. Auch die Harmonie im Team und die perfekte Betreuung waren super. Da sich unsere Verletzten auf dem Weg der Besserung befinden, werden wir in zwei Jahren sicher bestens motiviert nach Lake Chalan fahren können.

ATOS-S

Zu FREEFLIGHT 2000 berei...
Lieferbar: Del. "kleine" ATO-S. 1



Er ist der leichteste St...
Klasse: mit 31 kg leichter...
konventionelle Drachenj

Sein einzigartig elsgereiftes und durchdacht...
Pluspur nei hnsins" Handling
und schnellste Rollzeit...
im unteren &wich...
Leistungspotenzia' r Verfügung.

Ideales Pilotengewicht: von 45 bis 75 kg1

Der ATOS-S ist extrem kurz zu packen - auf Wunsch auch als teilbare Version erhältlich.

Und: er ist kurzfristig lieferbar 1

Seine bewährte Alltagstauglichkeit, das sichere und unkomplizierte Flugverhalten, maximaler Flugspaß, unerreichte Leistung sowie die Bevorzugung durch nationale und internationale Spitzenpiloten haben den ATOS zum erfolgreichsten Starrflügler der Saison '99 und 2000 gemacht: Weltmeistergerät '99, deutscher Streckenrekord (283km) durch M.H. Guben, 1., 2. und 3. Platz in 13assano, 1., 2. und 3. Platz bei den Wallaby Open, sowie weitere 4, Top-Resultate sprechen für sich.

DESIGNEI BV A. "R"
steht für die weltweit umfa...
sendste Eerung un.

Entwicklung und Service moderner Starrflügel

Daten:

ATOS
Fläche 13.6m'
Spannw. 12.82m
Streckung 12.1
Gewicht 34 kg
opt.Eirhängegew.: 75-105 kg
Packmaß 5.8m
DHV-Gütesiegel

ATOS S

Fläche 11.6m'
Spannw. 11.4m
Streckung 11.3
Gewicht 31 kg
opt. Einhängegewicht:
55-85 kg
Packmaß 5.15m
DHV-Gütesiegel



99er Vizeweltmeister-Team mit Weltmeister Christoph Kratzner

Neugierig ?
Einfach anrufen und probefliegen.

11 R

e:
AERONAUTIC INNOVATIO F. Rühle + Co
Salzstraße 6 • D - 72587 Römerstein
Tel. 07382/7177 • Fax 07382/7178
info@a-i-r.de • www.a-l-rale



Fernreisen

UNSER OBLIGATORISCH SCHWERES
FLUGGEPÄCK WIRD OFT KOSTENLOS ODER ZU
GERINGEN MEHRKOSTEN TRANSPORTIERT.
HANS G. ISENBERG HAT FÜR DEN DHV
UMFANGREICHE RECHERCHEN ÜBER FLIEGERFREUND-
LICHE AIRLINES ANGESTELLT.

r

Mit 35 Kilo Gepäck am Abfertigungsschalter? Schreck lass nach. Die Waage signalisiert Steigwerte, die in der Luft sonst zum lustvollen Jubeln anregen. Hier am Boden der Abfertigungshalle von Cape Town Airport bleibt dem betroffenen Flieger die Spucke im Hals stecken. Die freundliche Dame am Ticketschalter kennt kein Pardon: »Sie haben Übergepäck, das kostet 50o German Marks.« Man möge sich die Szene am Airport von Kapstadt vorstellen. Der deutsche Fluglehrer versteht die Welt nicht mehr. Beim Hinflug nach Südafrika hatte es bei der Abfertigung seiner 14 Mann starken Gruppe keinerlei Probleme mit den Gleitschirmen und der Zeltausrüstung gegeben, jetzt mauert die Dame am Schalter und will Kohle fürs Übergepäck sehen. Pech gehabt. Das ziemlich stressige Palaver endet schließlich mit dem Punktsieg für die Dame. Die 50o Mark

müssen bezahlt werden, weil mündliche Absprachen mit dem örtlichen Vertreter der Airline fern von der Heimat nichts wert sind. Wie kann man solche Szenarien verhindern?

*LesiSdirn sid
4ll▶ reepiti*

Jede Fluggesellschaft kann ihre Tarife für den Gepäcktransport letztlich selbst bestimmen. Im Warschauer Abkommen sind die Eckpfeiler, wie z.B. 20 kg Freigeepäck, geregelt. Ausnahmen gibt es dennoch, wovon wir Flieger profitieren, sofern

wir uns im Tarifdschangel auskennen. Wird der 25 kg schwere Gleitschirmsack als Sportgepäck angemeldet, oder gilt er als normales Gepäckstück wie ein Koffer? An diesem Punkt tickt die Bombe mit dem Namen »kostenpflichtiges Übergepäck.« Wer mit der Lufthansa, der Olympic Airways oder einer anderen Liniengesellschaft zum Gleitschirmfliegen nach Griechenland fliegt, darf

mi^ domfrio



nur 20 kg Freigepäck plus ein Stück Handgepäck ohne Aufpreis mitnehmen. Bucht unser GS-Flieger bei der Charter-Airline Hapag-Lloyd, fliegt der 25 kg schwere Gleitschirmsack als Sportgepäck kostenlos mit. Für den Drachen wird nur 60 Mark pro Flugstrecke verlangt. Die Lufthansa-Tochter Condor befördert den rund 20 kg schweren Gleitschirmsack in der teureren Comfort-

Class umsonst, in der Economy-Klasse verlangt die Condor 30 Mark je Flug für den Gleitschirm und wo.- DM für Drachen. Bei der LTU werden Gleitschirme und Flugdrachen gleichgestellt, und das kostet dann 60.- DM je Flug. Es geht bei LTU noch preiswerter. Als LTU-Card-Besitzer fliegt der Gleitschirm und der Drachen kostenlos als Sondergepäck mit. Die LTU Plastikkarte kostet 49.- DM Jahresbeitrag und wird von Reisebüros vermittelt.

Man sieht, Übergepäck wird ganz unterschiedlich taxiert.

eriüting tunignan

Nicht nur die Stiftung Warentest beklagte sich schon über die oft mangelhafte Qualität der Beratung in einigen Reisebüros. Bei unseren Recherchen verwiesen sechs von acht Stuttgarter Reisebüros auf die Freigepäck-Grenze von 20 kg bei Ferienflügen mit deutschen Charter-Airlines: »jedes weitere Kilo müssen Sie extra bei der Abfertigung bezahlen«, wurde uns mitgeteilt. Dass die oben genannten Chartergesellschaften kostenfreien Transport und preiswerte Sondertarife für Fahrräder, Kanus, Surfboards, Hängegleiter und auch Gleitschirme anbieten, war den Reisefachleuten nicht bekannt. Ein echtes Armutszeugnis, denn alle Linien- und Charter-Airlines geben einen jährlichen Flugplan heraus, der ko-



stenlos bei den Airlines oder Reisebüros angefordert werden kann. Im Anhang des Flugplans stehen die jeweiligen Reisegepäck-Bestimmungen, die sich ganz erheblich voneinander unterscheiden. Sportgepäck wird auch unter der Rubrik Sondergepäck aufgelistet. Wir schrieben deshalb alle bekannten Chartergesellschaften und die wichtigsten Liniengesellschaften zum Thema Gleitschirm- und Drachentransport an. Der Begriff Gleitschirm oder Paraglider muss aus dem chinesischen Sprachschatz stammen. Wiederholt wurde ich am Telefon dann gefragt, was ein Gleitschirm eigentlich ist!

Was lernt man daraus? Aufklärung tut Not. Selbst am Ticketschalter im Airport Stuttgart bekamen wir bei unseren Recherchen zwei Mal falsche Auskünfte. Der Begriff Gleitschirm oder Paraglider tauchte bei der Swissair und bei British Airways nicht im Abfertigungs-Computer auf und deshalb müsste man den Gleitschirmsack als Übergepäck taxieren. Schließlich zeigte ich der netten Dame ein Bild von einem Gleitschirm und dann war der Knoten geplatzt: »Sagen wir einfach, es ist eine Zeltausrüstung.« Danke, das kostet wo Dollar pro Flugstrecke nach Johannesburg.

IEken

Konkurrenz belebt das Geschäft immer mehr zwischen den Ferienfliegern und den Liniengesellschaften. Gebucht wird unter der Vorausset-

zung, dass man sein Mountain Bike, das Surfboard oder das Fluggerät preisgünstig mitnehmen kann. Dies gilt heute generell für die europäischen Ferenziele. Wer seinen Fliegerurlaub auf den Kanarischen Inseln, Sizilien, in Griechenland oder in der Türkei verbringen will, sollte mit einer der oben genannten Charter-Airlines fliegen. Preiswerter geht nicht, der Gleitschirm gilt als Sportgepäck. Der relativ geringe Aufpreis von maximal 30.- DM für Drachen pro Flug ist bei weitem billiger, als der Transport mit der Liniengesellschaft, die pro Kilo 1,4% des 1. Klasse-Tarifs verlangt.



Auf Langstreckenflügen nach Australien, Neuseeland, Indonesien oder Südafrika konkurrieren die preiswerten Chartergesellschaften direkt gegen die allerbesten Liniengesellschaften, die mit Sondertarifen den Charter-Airlines mächtig zusetzen. Nur eine einzige Liniengesellschaft, die renommierte indonesische Garuda Airlines, befördert derzeit Gleitschirme und Drachen ohne Aufpreis bis nach Australien.



presse wormatiOn

e.9

1-1g rseV° A APIII2°69

He" „„,hen3
1-1a09

pes letetax: (07 %) » 44 47

Flügen

Sportgepäck auf SAapa-1%old

Sehr geehrter Herr Ssehheel. 7:osarenen msr dem 10 er'e
Ihr Schreiben 4 o r. 1129,09 hohe- cum
ten innen ob tost mit Imam na (7:(1 kg) Kein leder
chstehend

HÄHNLEIN IM FLUGGEZEUG
Flugplan Sommer 2000 April - Oktober
Mittelamerika mit D
Sonderprogramm Vietnam
DM 20: «10
kostenlos
kostenlos
kostenlos
kostenlos
DM 60,-
DM 60,-
DM 30,-
max. DM 60,-
Sifenghelschren
n,,Sg zstoösi,re
Sorlhr,h3:ten.
FVu

eigir

Mit der Deutschen BA (British Airways-Gruppe) werden Gleitschirme und Drachen bis zu 32 kg Gewicht kostenfrei innerhalb von Deutschland transportiert. Im weiteren Streckennetz berechnet die Deutsche BA für Drachen 80.- DM und für Gleitschirme 50.- DM je Flug. Das Tarifsystem der Deutschen BA und der Muttergesellschaft British Airways unterscheidet sich derzeit noch in vielen Punkten. Mit der LTU fliegt unser Drachen oder Gleitschirm zu den entferntesten Zielen, wie China oder Südafrika. Als LTU-Passagier ohne LTU-Plastikkarte bezahlt man pauschal 60.- DM je Flug für den Drachen oder den Gleitschirm bis maximal 30 kg. LTU-Card-Besitzer sind fein raus, sie bezahlen nichts für den Transport ihrer Fluggeräte, Bikes, Surfbretter und dergleichen.

4iri;et, MW

Die praktisch veranlagten Amerikaner führten schon vor Jahren das »Two pieces concept« (Nur-Zwei-Gepäckstücke-System) ein. Erlaubt sind also zwei Gepäckstücke mit jeweils maximal 32 kg Gewicht. Alle amerikanischen Fluggesellschaften befördern so die oft sehr umfang-

DE-1-11-SCI - - -

Condor Telefax
 Condor Flugdienst GmbH
 Public Relations
 Am Grünen Weg 3
 65-440 Kelsterbach

Abesnder:
 Name: Creude
 %ooh0 NeZriZer
 Cerueu 00-0414
 TeleFonf 0 61 07 r
 ak 061 0939.

Name: Herm Ne ne G. l sent, e r
 Faxe, oa71 ssee.

Teich" I g9)91591"
 ran los oa
 lionire

en Mehlee ATCA, spar[e9äch

scud' 2010

Für unsere rt.Crasx ohnel. uckalug) pedes've, ere S' rate auf altet

efereg72,\'''

ttg:NrV

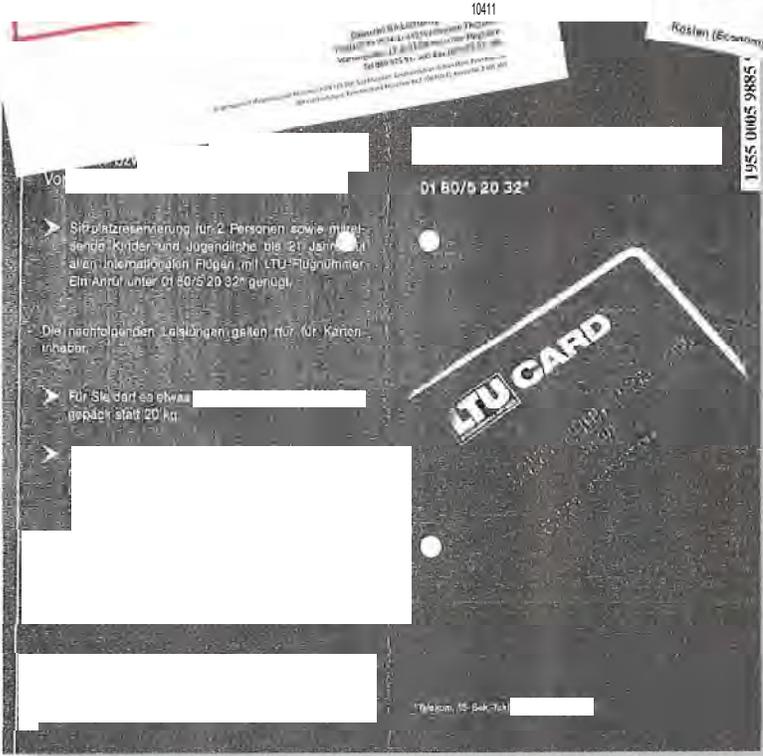
eck auf

Sies N[

Kostenlos

- Schlauchboot
- Gletscherm
- Gletscherm
- Tauchgepack
- Tennis-/Squash-/Badmintonausrustung, Angelgerat
- Bodyboard, Skigepack, Reisgepack (1 Paar Stiel, Sattel)

kostenlos.
 Für sperriges Sportgepack gilt auch:
 Bitte beachten Sie die Transport- und (siehe Tabelle)



Kosten (Economy-Diagramm) und Verpa

Schoareli	CuM 54.90	Vergeekrieg FO	oder Kartons, e' hälltich kn
ne12,	" OPA 112r5.00	Fahrgadhandel	oder abger
Schlauchboot ofn 3090	Dn130.013	max. (jage) abero	gegeh Dei einigen Flugg eräten isf die
Greisem % 21Nriff	Teeme,	bis 30 kg domto,	wie übergepack blor
Tetralitgeack bis 30 kg	Fre	Regrossvenehissierung des Gastes	Dresung nur mit einer
Tennis	bit 5 k Fre	bis 30 kg, darüber ebe la,	ge, darüber wie übergepack
Squee,	gedminlons	ig	Kerne Anmeldung erforderlich
relapack	his 10	frei keins	Anmeldung erforderlich

Anmeldung von Sport- und Sondergepack
 Eine rechzeitige Artmeldung (bis non 45 stm vor Alog e Ist eda deecit Nr.
 die Beteaan@ von Nausger:r.....-n
 soasergepace umbrennrehe Geiler feie z. 9 Gösoscheibenr We
 e/te/r s7PZteptick irz G. Fahräder. Surfbrenner, Flugdrachen fen und nenulion: Sperrgepack
 tiencelKetäki

Heine Anr otej'eln i st' erfo rderlich firm
 Kfrid.....eriggire Aulokf
 Seneteschtein und Ma neersLoe
 hrgepack lin Koffer (bis 20 kg zu sätzlich ain Freigelle ckmenge)

IH' 9M.. unsere G ele, sich r'blaser 5 fetn
 Schlek zu zusele lla. Cioegerhäkrate bare Bötinderungenatä Chl Abspazge Gader Check, nu'o

rar ovoeloelle Mildesgen siehe ich ihnen gerne Zur Vertilgung
 Mit Imundeehen Grünen

CONDOR %Oase GmbH
 FUbble Relations
 Claudia Heeknef
 Keine unlevecfmr cre Comeutenad)

reichen Gepäckstücke ihrer Gl's ins gelobte Land zurück. Die meisten europäischen Fluggesellschaften bieten diesen Sondertarif für ihre Nordamerika-Flüge ebenfalls an, obwohl dann die Freigrenze oft um vier kg niedriger ist. Die Condor lässt zum Beispiel 2 x 30 kg für USA-, Mexiko- und Karibik-Flüge zu. Als Gleitschirmflieger braucht man sich keine Sorgen mehr ums leidge Übergepack machen. Für Drachenflieger gelten je nach Airline Sondertarife, weil das Packmaß individuell verschieden geregelt wird.

Imovegg tem sich nm»

Der obige »Two pieces«-Tarif wird von cleveren Südamerika-Fans reichlich genutzt. Der Trick ist ganz einfach. Man fliegt nicht direkt von Europa nach Südamerika, sondern legt einen ersten Stop in den USA ein. Für den Weiterflug nach Südamerika gilt dann auch weiterhin der »Two Pieces«-Tarif. Beispiel Venezuela. Im Direktflug

Frankfurt-Caracas sind nur 20 kg Freigeack erlaubt. Fliegt man mit der amerikanischen Delta Airline von Frankfurt via Atlanta/USA nach Caracas, hat man 2x32 kg Gepack frei.

'e A', :gingfrist

Gleitschirme und Drachen werden von allen Fluggesellschaften als anmeldepflichtiges Sonder] Sportgepack behandelt. Spätestens 48 Stunden vor Abflug muss die Airline schriftlich über Größe



FOTO: HANS G. ISENBERG

(Länge, Breite, Höhe des Sacks), Gewicht und Beschaffenheit (Alukiste oder weicher Tragesack) des Sondergepäcks informiert werden, Erfahrene Reisebüros erledigen die Anmeldung schon bei der Buchung oder machen die O.K.-Buchung vom Transport des Sportgepäcks abhängig. Die Beförderungspflicht zum Transport von Sportgeräten und Sondergepäck besteht nur dann, wenn der Platz im Frachtraum verfügbar ist. Deshalb sollte man frühzeitig buchen.

Dann kann man weitgehendst sicher sein, dass der Drachen auch zum Ferienziel befördert wird. Probleme mit sperriger Fracht gibts regelmässig mit kleineren Turboprop-Maschinen, wie die Do 228 oder City Airliners vom Typ Fokker wo. So konnten unsere Gleitschirme von der Insel Reunion zur Nachbarinsel Mauritius nicht mit der 28-sitzigen Tur-

boprop-Maschine transportiert werden. Einen Tag später kamen die Schirme mit einer Boeing 737 dann in Mauritius an.

rrlaVreseryiertna

Wer einmal in Reihe 22 mit dem Jumbo über den Atlantik gedüst ist, vergisst diese Nummer nie wieder. Er saß direkt am Klo. Deshalb gilt: wer früh bucht, hat die besten Chancen auf einen guten Platz. Als Spätbücher muss man nehmen, was noch frei ist. Clevere Fernflieger lassen sich mit der Ticket-Reservierung den gewünschten Sitzplatz bestätigen. Noch besser funktionieren die kostenlosen Vielflieger >Alles & More<-Plastikkarten. Alle Liniengesellschaften bieten damit eine bevorzugte Sitzplatzreservierung an. Bei überbuchten Maschinen wird man diskret als Miles&More-Passagier ohne zusätzliche Kosten in eine höhere Klasse gebeten. LTU-Card-Mitglieder können

fliegrierendlick & lins

.42,1-11 ✈

Kostenloser Transport von einem Gleitschirmsack mit max. 30 kg, zzgl. Freigepäck von 20 kg plus Handgepäck. Flugdrachen 60.- DM je Flug und 20 kg Freigepäck. Über 30 kg schwere Drachen werden mit DM 10.- für Mittelstreckenflüge, und 20.- DM für Langstreckenflüge pro Kilo berechnet. Schriftliche Reservierung der Sportgeräte über Telefax Servicenummer.

Hapag-Lloyd Fluggesellschaft (0511) 97 273 72. Die Reservierung übernimmt das Reisebüro bereits bei Buchung. Spätestens 48 Stunden vor Abflug.

te;jOr

Kostenloser Transport von Gleitschirmen und Flugdrachen in der Comfort-Klasse. In der Economy-Klasse wird ein Gleitschirm bis 30 kg mit 30.- DM für Hin- und Rückflug berechnet. Drachen werden für 80.- DM bis 30 kg für Hin- und Rückflug transportiert. (Bei einigen Flugzeugen ist die maximale Packlänge der Drachen begrenzt.) Mehrgewicht des Sportgepäcks wird als Übergepäck berechnet, sofern die 30 kg-Grenze überschritten wird, zzgl. 20 kg Freigepäck je Person. Schriftliche Reservierung übers Reisebüro spätestens 48 Stunden vor Abflug. Auskünfte über Gondol Flugdienst (06107)9390.

\$111. Ineernotionsi Jeruns

Kostenloser Transport eines bis zu 30 kg schweren Gleitschirms oder Drachens für Inhaber der LTU-Card (Jahresgebühr 49.- DM) zzgl. 30 kg Freigepäck! Bei Reisen über 28 Tage gelten bei LTU-Card-Besitzern so-

gar 40 kg zusätzliches Freigepäck plus Drachen oder Schirm. Ohne die LTU-Card kosten Gleitschirme oder Drachen 60.- DM je Flug, zzgl. 20 kg Freigepäck. Die LTU-Card wird übers Reisebüro vermittelt. Schriftliche Reservierung übers Reisebüro oder mindestens vier Tage vor Abflug über LTU-Sondergepäckservice: Fax: 089-978 11 888 oder LTU-Servicecard Tel: (0180)520 32.

**DUO: tA*

Kostenloser Transport von Gleitschirmen und Drachen innerhalb Deutschlands. Für Auslandsflüge im weltweiten British Airways-Netz in Verbindung mit einem BA Flug 50.- DM für Gleitschirme und 80.- DM für Drachen. »Two pieces concept« auf vielen internationalen Routen. Zwei Gepäckstücke à 32 kg. Sport-/Spezialgepäck muss bei der Buchung durchs Reisebüro oder sonst mindestens 48 Stunden vor Abflug unter der Servicenr. Tel: (089) 975 91 506 angemeldet werden.

eidwiesi\$ beug

Auskünfte für den kostenfreien Transport von Gleitschirmen und Drachen nach Indonesien und Australien über Reisebüros oder die Deutschland Vertretung: Garuda Indonesia Airways, Düsseldorf Str. 14, 60329 Frankfurt, Tel: (069) 238 06 88, Fax: (069) 238 06 60.

Stand der Recherchen 15. Juli 2000.

Die Bedingungen können sich auf Grund von neuen Bestimmungen ändern.

schon Wochen vor dem Abflug ihren Lieblingsplatz reservieren lassen.

„;lborer-Progroitio

Für 56 Mark eine Übernachtung im Vier-Sterne-Luxushotel in Singapur oder Hongkong auf dem Flug nach Australien oder Neuseeland? Alle bekannten asiatischen Fluggesellschaften wie Singapore Airlines, Cathay Pacific oder die australische Quantas bieten Stop-over-Übernachtungsprogramme an, die ihr Geld wert sind, denn der Transfer zum Hotel und zurück zum Flughafen ist im Preis eingeschlossen.

Riff &

Wer das kostenlose Rail & Fly-Ticket von TUI, LTU und anderen Fluggesellschaften nutzt, spart gut 120 Mark bei der Anreise von Stuttgart nach München oder Frankfurt. Die besten ausländischen Fluggesellschaften wie Singapore Airlines, Cathay Pacific oder Quantas bieten verbilligte Zugtickets zum Abflugort an. Hapag Lloyd und andere Airlines bieten in Frankfurt, München und anderen Flughäfen äußerst günstige Übernachtungspauschalen in erstklassigen Hotels am Flughafen an. Eine 14-tägige Parkgebühr für unser Auto ist im Preis inbegriffen und der Transport zum und vom Flughafen ist auch schon drin.

"1,1Fr

lei^scürrw kW frobiesst

Die serienmäßigen Gleitschirmsäcke sind für Flugreisen wenig geeignet. Zu viele Bänder und Schnallen ragen heraus, können sich im Frachtteil an Flugzeugteilen und anderen Gepäckstücken verhaken, reißen ab oder scheuern durch. Zudem ist die Diebstahlgefahr von erkennbaren Gleitschirmsäcken nicht zu unterschätzen. Abhilfe schafft ein neutraler Transport sack von LARCA und anderen Outdoor-Ausrüstern. Die Tragegurte sind hinter Reißverschlüssen versenkbar, das kantige Packmass kommt dem Bodenpersonal entgegen. Der 680 Gramm leichte Larca-Sack kostet ca. 45.- DM und hat sich bei vielen Gruppenreisen bestens bewährt.

"",Hiuskirates:

Sicherheitsrelevante batteriebetriebene Geräte wie Variometer, Funkgeräte, Kameras, GPS, Laptops, Radios etc. sind seit dem Bombentat und Absturz des PAN AM Jumbos über Lockerbie jeder Fluggesellschaft ein Dorn im Auge. Die Bombe steckte in einem umgebauten

ti



Batterien aus Varios entfernen



Handlicher Transportrucksack



Raketen-Rettungssysteme dürfen nicht transportiert werden



Sauerstoff-Flaschen müssen leer sein

gib os Mo Intransport

ix

Woget a intan

Weltempfänger und wurde mittels einer Barographen-Druckdose automatisch gezündet, als der Jumbo die eingestellte Flughöhe erreicht hatte. Deshalb: Batterien ausbauen und separat im Handgepäck verpacken. Antennen abschrauben, Filme aus der Kamera nehmen und alles im Handgepäck verstauen.

ft

Für einen gestohlenen oder total beschädigten Gleitschirm bezahlt die Airline maximal 1.500

Mark, 53,50 DM pro kg Warschauer Abkommen. Bei einigen Airlines muss man eine Verzichtserklärung unterschreiben, dass man die Airline frei von Kosten für beschädigte Sportgeräte hält! Deshalb empfehlen alle Airlines fürs Sportgepäck eine zusätzliche Transportversicherung, weil das Risiko einer Beschädigung weit höher ist, als bei einem Reisekoffer.

Teil 1

Bekleidungs-Know-How für Piloten

DIE FLIEGEND



Es folgen Teil 2
Vtiewäsche
und Teil 3
Unterbekleidung





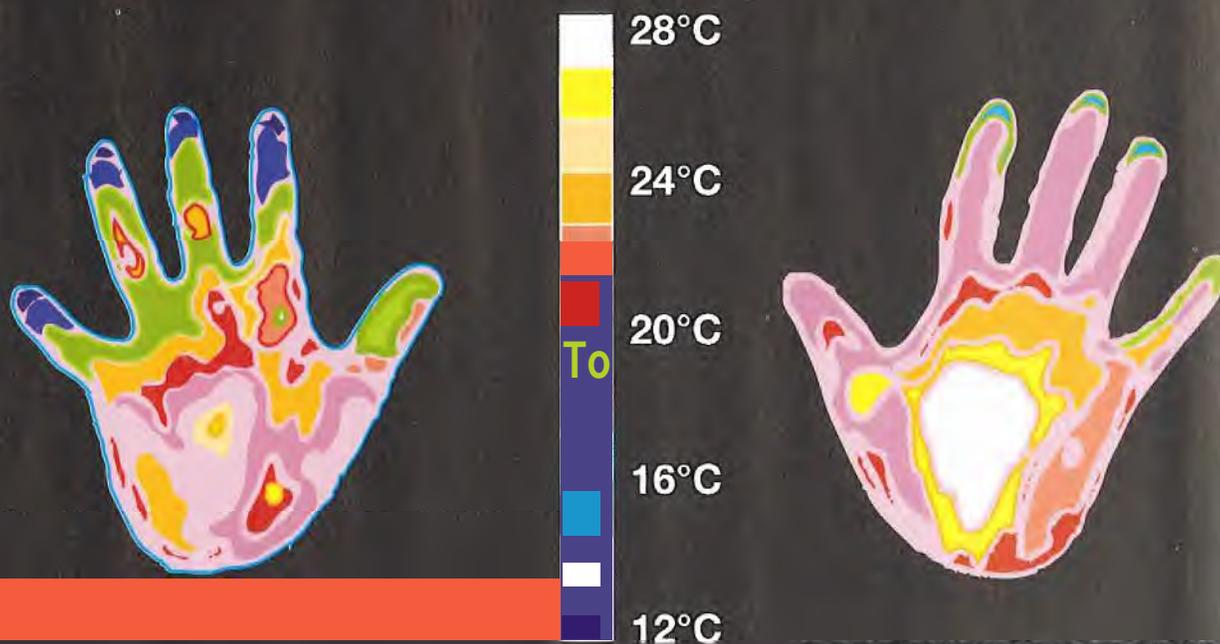
Jeder Flieger kennt es, am Startplatz brennt einem die Sonne auf den Pelz und an der Wolkenbasis friert man sich den A... ab. Am schlimmsten ist es, wenn man beispielsweise nach einem Fehlstart, verschwitzt starten muß.

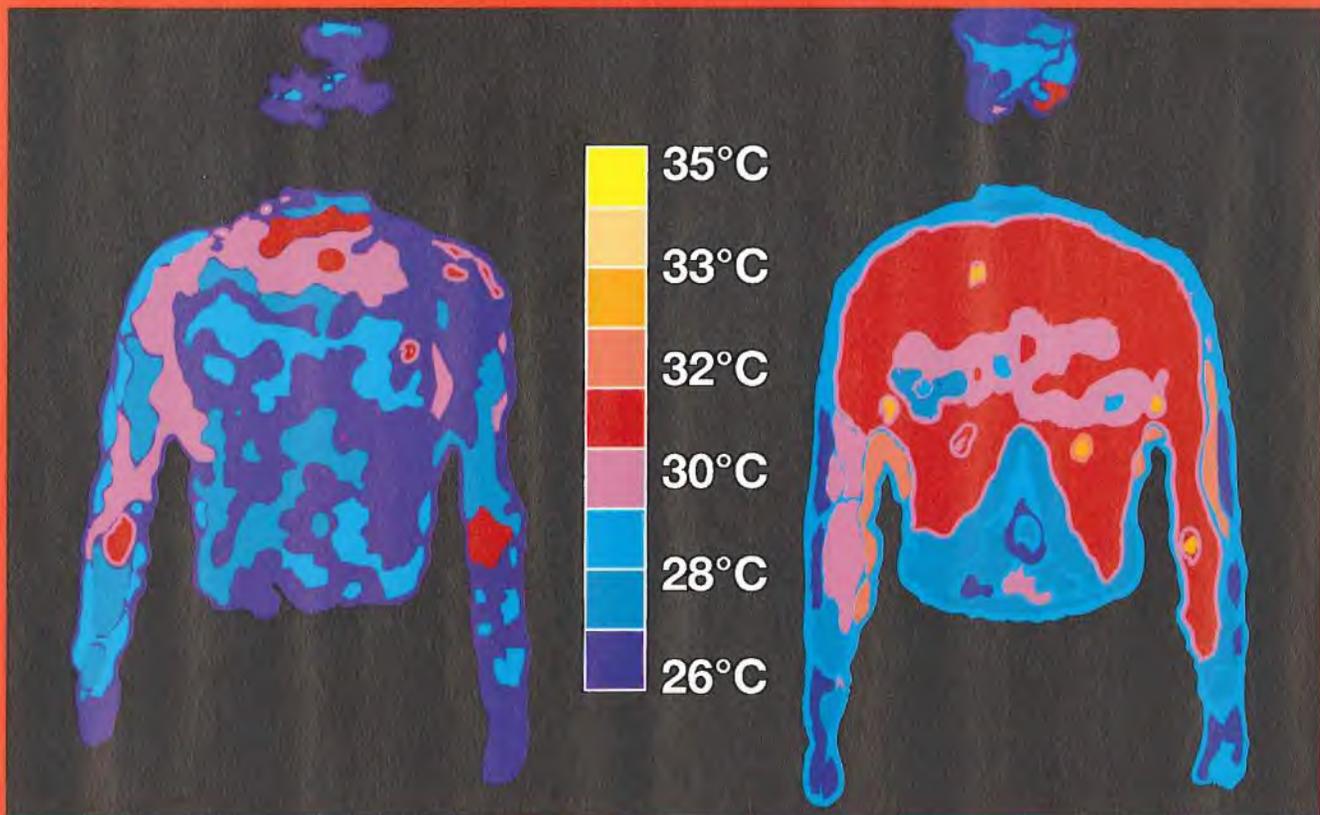
Das muss nicht sein, heute gibt es Bekleidungssysteme, die zwar Schwitzen und Frieren nicht völlig verhindern können, extreme Außentemperaturen aber deutlich erträglicher machen.

Till Gottbrath, Gleitschirmflieger der »ersten Stunde« früherer Chefredakteur der Zeitschrift »Outdoor« und heute Berater der Sportartikelindustrie hat für uns in einer Artikelserie sein Wissen über funktionelle Fliegerbekleidung zusammengefaßt. In diesem DHV-Info findet Ihr alles Wissenswerte über die Außenschicht.

Manche Leute sprechen auch vom Lagen-, Schichten- oder Layering System - stammt ursprünglich aus dem Outdoor-Bereich. Es macht aber auch für Flieger absolut Sinn! Es kombiniert unterschiedliche Bekleidungslagen mit dem Zweck, seinem Träger den optimalen Komfort zu bieten, egal welches Wetter herrscht: Kälte, Hitze, Trockenheit, Regen, Feuchte, Wind usw. Wichtig: Funktionsbekleidung muß als System betrachtet werden. Jedes einzelne Element dieses Systems hat seine ganz spezielle Aufgabe. Und wenn ein Glied in dieser Kette fehlt oder seiner Aufgabe nicht gerecht wird (z.B. Baumwoll-T-Shirt auf der Haut), können es die anderen auch nicht mehr. In diesem DHV-Info findet Ihr alles Wissenswerte über die Außenschicht. Die drei Glieder in dieser Kette sind:
Die Außenschicht (Third Layer oder Outer Shell): Schutz vor Wind. Und falls man mal in den Regen kommt, sollte auch der nicht passieren können.
Die Wärmeschicht (Second Layer oder Warmth Layer). Aufgabe: Isolation gegen Kälte. Sie kann - gerade bei Fliegern - auch aus mehreren Lagen bestehen. Außerdem gibt sie Schweißfeuchtigkeit nach außen weiter.
Die Funktionsunterwäsche (First Layer oder Underwear). Aufgabe: sie soll für ein angenehmes Mikroklima auf der Haut sorgen, indem sie Schweißfeuchtigkeit abtransportiert.

EN ZWIEBELN





Ganz genau kann ich mich noch daran erinnern: In der »Neon-Phase« der Gleitschirmfliegerei wollte auch ich nicht nur einen leuchtend bunten Schirm, sondern auch selbst passend aussehen. Die Welt sollte sofort sehen: Hey, der Typ ist ein Gleitschirmpilot! Der Wunsch nach einer »artgerechten Optik« stand ganz oben, und so kaufte ich mir Jacke und Überhose von K-Way. Aus Nylon, leuchtgrün, -gelb und -pink und billig war es. Und ich war cool - im wahrsten Sinne des Wortes. Egal, wieviele Pullis ich anzog, ich war sogar saucool. Wie kam das?

Die neon-schillernde Kluft war so atmungsaktiv wie ein Gefrierbeutel. Und die entstehende Schwitzfeuchtigkeit konnte nicht abdampfen, sondern blieb auf der Haut. Daher also das Frieren. Daraus erkennt man schon die Anforderungen an die äußerste Lage des Zwiebelprinzips: sie soll vor Wind und Wetter schützen, aber auch Feuchtigkeit von innen nach außen passieren lassen. Dicht, aber doch wieder nicht, das hört sich widersinnig an?! Aber Gore-Tex, Sympatex & Co. vollbringen - mehr oder weniger erfolgreich - das Wunderding, gleichzeitig absolut wind- und wasserdicht zu sein und dabei auch noch atmungsaktiv (manche Leute nennen diese Materialien deshalb auch einfach VVWAs). Damit sind zum Glück die Zeiten von Friesenerz und dem gummierten Klepperman-

tel vorbei. Und das Garen im eigenen Saft auch.

Unterschiede im Funktionsprinzip

Es gibt zwei Funktionsprinzipien.

1. In microporösen Materialien befinden sich mikroskopisch große Öffnungen (Poren). Sie sind groß genug, damit Wasser in Form von Wasserdampf passieren kann, jedoch klein genug, um Wasser in flüssiger Form draußen zu halten.

2. Kompakte (»solide«) Materialien sind Beschichtungen oder Membranen ohne »Löcher«. Sie transportieren die Wasserdampfmoleküle auf elektrochemischem Weg weiter. Die Moleküle hangeln sich sozusagen durch das wasserdicke Material.

Egal, um welches System es sich handelt, es funktioniert nur unter einer elementaren Voraussetzung: es muss ein Temperatur- und ein Feuchtigkeitsgefälle zwischen den beiden Seiten des Materials bestehen. Besteht dies nicht, gibt es ergo auch keinen Wasserdampfdurchgang mehr (z.B. im tropischen Regenwald: es ist innen wie außen feucht und warm).

Grundsätzlich gibt es zwei unterschiedliche Techniken für die Herstellung der Wundermaterialien: Membranen und Beschichtungen. Mem-

WIND STOPPER

branen werden zunächst »solo« hergestellt und dann flächig auf ein Gewebe geklebt (»laminiert«). Beschichtungen bringt man direkt auf den Oberstoff auf (= das, was man von einer Jacke tatsächlich außen sieht). Beide Wege führen, so zeigt die Praxis, zum Ziel, wenn man es nur richtig macht. Die zwei wichtigsten Vertreter der Membranen sind Gore-Tex (eine microporöse ePTFE-Membran von W.L. Gore) und Sympatex (eine kompakte Polyester-Membran von Sympatex Technologies). Bei den Beschichtungen gibt es eine Unzahl verschiedener Produkte und Hersteller, die dann auch noch unter verschiedenen Markennamen erhältlich sind. Beispiel: Entrant (eine microporöse PU-Beschichtung von der japanischen Firma Toray) gibt es auch unter den Namen MPC, H2No, Texapore oder Micropor. Wichtig für Euch als Verbraucher: Man kann heute guten Gewissens sagen, dass praktisch alle Firmen mit einem guten Markennamen, auch WWA-Materialien verwenden, die ordentlich bis sehr gut funktionieren.

Mehr als nur XY-Tex

Neben dem »XY-Tex« selbst, bestimmen noch zwei weitere Kriterien über die Tauglichkeit eines WWA-Materials: die Art der Verarbeitung

und welcher Oberstoff gewählt wird.

Bei der Art der Verarbeitung unterscheidet man
1. Liner = Membran oder Beschichtung befinden sich auf einem dünnen Trägervlies, das lose zwischen Ober- und Futterstoff hängt. Vorteile: große Freiheit für den Designer, weich im Griff, billig in der Produktion; Nachteile: schlechte Haltbarkeit, funktioniert eher mäßig.

2. Futterstoff- oder LTD-Liner = WWA-Material wird auf den Futterstoff laminiert, der lose unter dem Oberstoff hängt. Vorteile: große Freiheit für den Designer, weicher Griff, billig in der Produktion; Nachteile: mäßige Haltbarkeit und Funktion.

3. Zweilagigen-Laminat = WWA-Material ist auf den Oberstoff laminiert, Futter hängt lose drin. Vorteile: sehr guter Wasserdampfdurchgang, nicht zu steif; Nachteile: relativ aufwendig in der Produktion und deshalb teuer.

4. Dreilagigen-Laminat = WWA-Material ist zwischen Ober- und Futterstoff laminiert; alle drei Lagen sind zu einer Schicht miteinander vereint. Vorteile: robust und dauerhaft; Nachteile: relativ steif, laut, geringfügig schlechterer Wasserdampfdurchgang.

5. Sonderfall Gore-Tex PacLite = eine spezielle

reich ziemlich vergessen. Ein Zweilagigen-Laminat bietet für viele den besten Kompromiß: sehr atmungsaktiv, stoffig und auch im Alltag tragbar. Ich persönlich mag Dreilagigen-Lamine, weil sie so robust sind und ich meine Sachen auch zum Bergsteigen anziehe. Das nicht gerade billige PacLite wirkt, wenn man das Material in der Hand hat, sehr dünn, aber die Atmungsaktivität ist absolut super, und es ist sehr leicht und klein zu packen.

Als Oberstoff verwendet man heute hauptsächlich Gewebe aus den synthetischen Fasern Polyamid (PA) und Polyester (PES). Der wesentliche Unterschied zwischen PA und PES: PA ist rei- und abriebfester (wichtig bei Rucksacktouren und überall, wo das Material mechanisch belastet wird). PES ist etwas preisgünstiger, besser recyclebar, lässt sich leichter färben und bleicht so gut wie nicht aus. Für Nur-Flieger reicht PES auf alle Fälle aus. Im übrigen gilt das schlichte Motto: je fester das Gewebe, desto robuster, aber auch schwerer. Ausgeklügelte Teile kombinieren deshalb leichte Oberstoffe (dort, wo kein Streß für das Material besteht) mit dickeren Geweben für die Schultern, Ellenbogen, Knie, Gesäß und Innenseite der Hosenseite.

Verarbeitungsqualität über alles

Ganz wichtig ist bei allen WWA-Materialien die Verarbeitungsqualität. Nur wenn sie wirklich perfekt ist verdienen die Teile das Prädikat wasserdicht. Die große Kunst ist, neben der richtigen Konstruktion vor allem das Verschweißen der Nähte mit speziellen Tapes. In dieser Beziehung ist Gore-Tex mit seinen strengen Vorschriften und internen Tests ein Garant für Top-Qualität. Aber auch andere Markenhersteller brauchen sich heute nicht mehr zu verstecken. Eine Reklamation wegen eines fehlerhaften Tapes kommt mittlerweile echt selten vor, wird dann aber auch problemlos anerkannt.

Apropos Reklamationen: Die Hersteller bekommen immer wieder Beschwerden, weil sich bei Regen die Oberstoffe mit Wasser vollsaugen, wenn die Jacke älter wird. Zwar werden alle Oberstoffe in der

Produktion wasserabweisend ausgerüstet (d.h. die Fasern werden mit stark wasserabstoßenden Fluorcarbonharzen ummantelt), doch kann man diese Ausrüstungen nicht gerade dauerhaft nennen. Nach einigen Wäschen oder drei Wochen mit dem Rucksack auf dem Buckel verschwinden sie durch mechanischen Abrieb. Bei

leichte Version von Gore-Tex. Man könnte sagen, es ist ein 2,5-Lagen-Laminat. Nur wird kein Futterstoff auflaminiert, sondern kleine Punkte aus Polyurethan auf die Membran aufgebracht.

Welche Art der Verarbeitung man vorzieht, hängt immer vom Anwendungszweck ab. Die beiden Liner kann man im echten Funktionsbe-

Steck' Dein Geld doch sonstwohin...

(aber nicht in teure Versicherungen)



NEU:
auch für UL's

Berufsunfähigkeits-Versicherung:

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

Flugunfall-Versicherung:

z.B. Maximalinvalidität DM 350.000,- (!)
Pilot mit A- oder 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. Drachen+Gleitschirm) **DM 228,-/Jahr**

Ausrüstung:

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

Lebensversicherung:

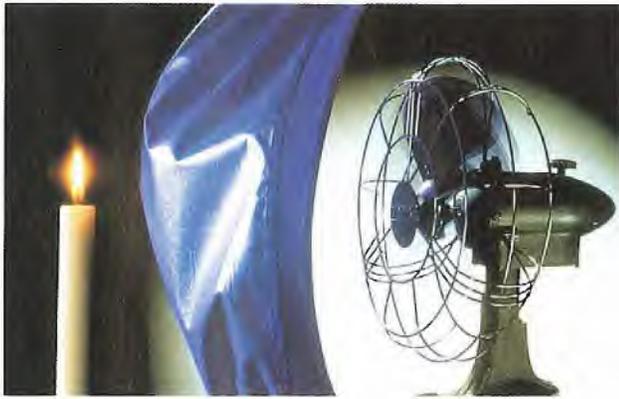
Ohne Risikozuschlag für den Flugsport

40m.

PARÄ VING

IA n üxe
IGte
Vcr

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



winddicht



atmungsaktiv



wasserdicht

Overall oder Zweiteiler?

Die Frage des breiten Anwendungsspektrums stellt sich vor allein bei der Konfektion: Overall oder Zweiteiler? Welche Details brauche ich?

Flieger-Overall-Vorteile

Alle sehen: Ich bin Flieger!

Es zieht garantiert nirgends rein.

Praxisgerechte Details wie Laschen und Taschen für Funkgerät, Liftkarte, Landkarte, Fluginstrumente etc..

Nur i Teil.

Flieger-Overall-Nachteile

Alle sehen: Ich bin Flieger!

Sehr enger Anwendungsbereich: Fliegen und sonst nichts!

Nicht so einfach an- und auszuziehen.

Es gibt Modelle, die zwar coole Fliegeroptik bieten, für ihren Preis aber sonst wenig Funktion bieten.

Mitunter schlechte Belüftungsmöglichkeiten.

Dem stehen Zweiteiler - Jacke und Überhose • gegenüber, wie man sie am Berg, beim Wandern oder auch im Alltag benutzt.

Outdoor-Zweiteiler-Vorteile

Keiner sieht: Ich bin Flieger!

Vielseitig verwendbar.

Jacke ist bei Bedarf auch mal alleine zu tragen.

Wesentlich bedienungsfreundlicher bei kleinen und erst recht großen Geschäften.

Outdoor.Zweiteiler-Nachteile

Keiner sieht: ich bin Flieger!

Gute Qualität kostet auch gutes Geld.

Keine typischen Fliegerdetails.

Wenn die Hose nicht weit genug über die Nieren hinaufreicht, kann es dort reinziehen.

(Tip: Latzhose).



L

H E I N L A N . D



DAS CAMP FÜR DRACHEN-
UND GLEITSCHIRMFLIEGER

1 Woche
ab DM 695,-

SOMMERFLUGGEBIETE
Olymp - Meteora-Klöster - Ossagebirge - Kreta

UNTERFLUGGEBLIETE
Süd-Griechenland - Peloponnes

Info & Prospekt anfordern! Video DM 15,—

DEUTSCHLAND: Tel. 00 49/8 21/2 62 95 51, Fax 2 62 95 50 - GRIECHENLAND: Tel./Fax 00 30/3 52/4 44 64
e-mail: eagles-club@kat.forthnet.gr - http://ourworld.compuserve.com/homepages/olympic_eagles

Sechs gute Tips für die Aussenschicht

Auf folgende Details solltet Ihr aber - egal ob Ein- oder Zweiteiler - unbedingt achten:

1. Guter Schnitt, der auch in der typischen Flugposition bequem ist (Tip: nehmt zum Klamottenkauf das Gurtzeug mit!).

2. Alle »Löcher« (Kragen, Ärmel, Hosenbein, Bund) müssen absolut winddicht verschließbar sein. Am häufigsten hapert es hier bei den Hosenbeinen - und die liegen beim Gleitschirmfliegen ja voll im Wind.

3. Es darf nichts flattern. Das nervt und kostet Leistung.

4. Wenn Jacke oder Overall eine Kapuze haben, muss sie entweder abnehmbar oder einrollbar sein. Es nervt, wenn sie flattert oder im Gurtzeug drückt.

5. Ihr solltet die Hose an- und ausziehen können, ohne dass Ihr die Schuhe ausziehen müsst.

6. Haltet Euch unbedingt und ganz genau an die Pflegeanleitungen der WWA-Materialien.

Falsche Behandlung kann all die Wundereigenschaften zerstören (und das fällt nicht unter die Garantie)!

Regen sieht es so aus, als wäre die teure XY-
Tex-Jacke klatschnass. Es ist jedoch nur der
Oberstoff, der da nass ist, das WWA-Material ist
immer noch wasserdicht. Nach den ersten drei,
vier Wäschen kann man die Ausrüstung durch
Hitze »reaktivieren« (heißer Trockner oder Bü-
geln mit max. 100°C). Wenn das nicht mehr
klappt, muss man mit Sprays oder Tauchbädern
nachimprägnieren. Richtig gut funktioniert das
aber - noch - nicht. Achtung: Die Imprägnier-
mittel und das WWA müssen zusammenpassen!
Mit dem falschen Mittel könnt Ihr sonst die Po-
ren zukleistem und verwandelt Eure teure XY-
Tex-Jacke in einen Friesennerz.

Bei den Klamotten, die speziell für Flieger
hergestellt werden, gibt es oft Teile, deren Nä-
hte nicht verschweißt sind und deren Material
auch nicht wasserdicht ist. Motto: wir fliegen
nicht bei Regen. Das stimmt, in der Regel tun
wir das nicht. Aber ich bin doch schon im Re-
gen geflogen, und außerdem möchte ich für
meine Sachen ein möglichst breites Anwen-
dungsspektrum. Was mir bei einigen Flieger-
kombis auch aufgefallen ist: es werden dort
mitunter Beschichtungen verwendet, die nicht
wasserdicht und trotzdem auch nicht beson-
ders atmungsaktiv sind. Das Problem ist: Man
kann das von außen an nichts erkennen! Der
Rat heißt auch hier: Wer zu Markenware greift,
läuft viel weniger Gefahr.

Fazit

Die WWA-Wunderstoffe wurden zwar nicht spe-
ziell für Flieger entwickelt, machen aber auch
für uns Sinn. Sie funktionieren mittlerweile sehr
gut, aber sie haben auch ihre Grenzen. Die be-
sten WWAs lassen im Idealfall in 24 Stunden bis
zu 1.5.000 gr Wasserdampf passieren, vielleicht

sogar ein wenig mehr. Wenn man sich körper-
lich anstrengt, produziert man aber leicht 1000
gr Schweiß oder noch viel mehr pro Stunde!
Dennoch kann ich derartige Bekleidung guten
Gewissens empfehlen. Fliegerklamotten aus
WWA-Materialien für die äußerste Schicht ko-
sten zwar gutes Geld, sie sind es aber auch
wert.

Hersteller von wasserdichten, wasserdampf-
durchlässigen Materialien: z.B. Gore (Gore-Tex),
Helly-Tech (Helly Hansen), Lowe (Triple Point),
Sympatex Technologies (Sympatex), Tomen
(Gelanots), Toray (Entrant), Unitika (Exceltech).

Anzeige



DHV-Outdoorjacke

**Oberstoff: Lazzati New Ulk, High Tech Li-
ne aus 100% PA mit Beschichtung, Was-
sersäule z000mm, atmungsaktiv und
winddicht.**

**Futter: Pontetorto Qualitätsfleete, wo%
PL, iGog/qm
Angebot siehe DHV-Shop Seite io6**

Lektung - aber socher.

PA 70

Der
Hochleistungsintermedia e



Stieckung 5773

DHV 2

beschleunigt 2-3 bei 51 km/h

PARATECH

D/A-
Aerosport Ins. GmbH
Grofensil426
11830 Leibnizbiburg
Tel.: Z49186SeIS4 - Fm 33 84
erneillift Aerösuii17

PARATEN AG
Pöppelsir 4
IH 90 Steine
Tel. (17,42874 g1b1873032
email fblech dieblkwin.de

www.PÄRATE@H ich

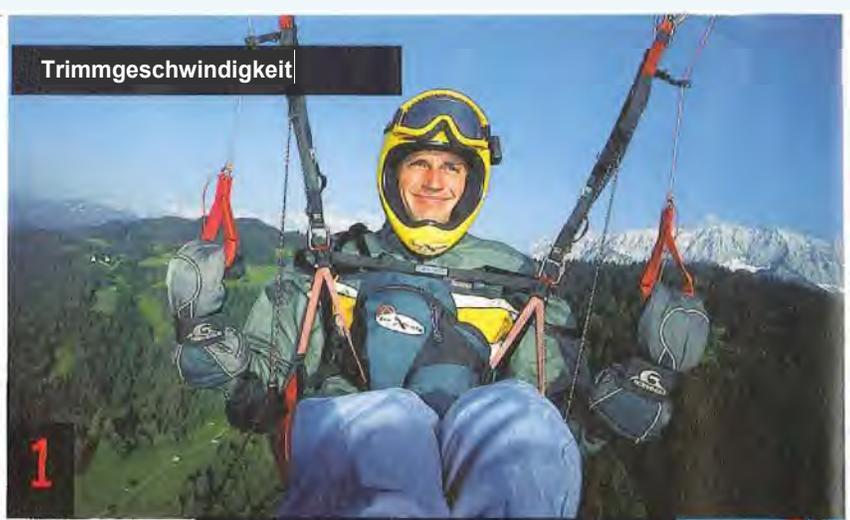
Die Steilspirale

kurve

Erläuterung und Fotos von DHV-Testpilot Harry Buntz

Das Schöne einer Steilspirale ist das unmittelbare Spüren und das Wahrnehmen der Dynamik, die der Körper mit jedem Steilkreis aufnimmt. Das Kreisen wird steiler, das Pfeifen der Leinen, die Beschleunigung, die Geschwindigkeit, das Abkippen.... ich kriege schon Gänsehaut beim Beschreiben von Luftkreisen, die man auch Lustkreise nennen könnte.

Als Erstes räume ich mit dieser Hinterkopfängst auf, spiralen sei grundsätzlich gefährlich, Richtig, spiralen kann tödlich enden, wenn man nicht weiß, was man tut. Dieses Manöver zu trainieren ist auch nicht ganz ungefährlich. Ich empfehle jedem die ersten Übungen unter Aufsicht eines Performance Trainers zu tätigen. Er kann Anweisungen geben, falls Probleme auftauchen, wie z.B. das stabile Weiterdrehen. Üben am besten über Wasser und mit der richtigen Crew am Boden (DHV-anerkanntes Sicherheitstraining). Dazu gehören natürlich ausreichende Sicherheitshöhe, gute körperliche Verfassung und freier Luftraum, um nicht andere Piloten in meiner Umgebung zu gefährden. Aber bitte, denkt beim Ausleiten an das Nachdrehverhalten der Schirme, das wirklich viel Höhe benötigt. Es genügen zwei bis drei Umdrehungen, um auch mit einem ier Gerät sehr hohe Sinkwerte zu erfliegen. Selbst diese Geräte können stabil in der Spirale bleiben oder können sogar noch beschleunigen. Bei sehr schnellen Spiralen treten G-Kräfte auf, die selbst bei trainierten Piloten zu Bewusstseinsstörungen führen können. Aber bevor zuviel graue Theorie auffliegt, beschreibe ich anhand von einigen Bildern einzelne Phasen dieses Manövers genauer.



Trimmgeschwindigkeit

1



Gewichtsverlagerung zur Einleitung einer steileren Kurve

2



Kurvenflug mit nur einseitigem Bremsleineneinsatz

3



Steigerung des Bremsleinenzuges der kurveninneren Seite, Kurvenflug mit stärkerer Querneigung

Der Pilot beschleunigt um sein Gerät, deshalb spüre ich auch diese hohen G-Kräfte beim Spiralen so deutlich

6



5

Seitenansicht des steileren Kurvenfluges



7

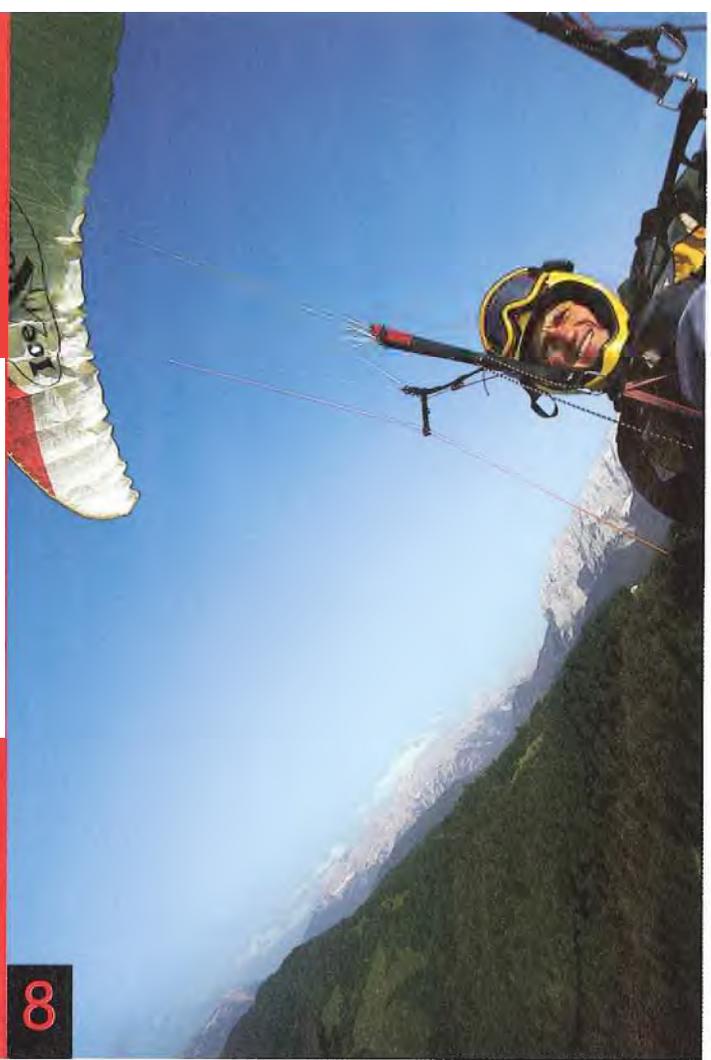
Aus diesem Steilkreis heraus ziehen ich die Bremse stärker, achte aber darauf dass der Schirm nicht langsamer wird. Falls der Kreis flacher wird empfehle ich eine Ausleitung dieser Kurve. Wenn bei mir beim Ziehen der Bremse ein Abreißverhalten wie in Bild 8 auftritt, dann lasse ich zügig die Bremse nach, bevor ich trudele.



Leit's
kurz

Ein zu schnelles Einleiten der Kurve, Strömungsabriß am Aussen Rüget, ich ziehe die Bremse zu weit. Wenn sich der Schirm auf diese Art und Weise verbiegt, dann lasse ich zügig die Bremse nach, bevor ich trudele. Das Gerät pendelt um wieder Fahrt aufzunehmen. Mit kurzem Zug der Bremse wirke ich dem Pendeln entgegen.

8



9

Wenn die Kurve noch steiler geflogen wird, sieht das Gerät auf die Nase.



Das Aleitsegel kippt regelrecht nach vorne ab, es werden sehr hohe Sinkwerte erreicht. In dieser Phase stütze ich die Außenseite schon deutlich, gleichzeitig lasse ich auf der Kurveninnenseite den Bremsleinenzug deutlich nach.



10



11

Zur Ausleitung gebe ich beide Bremsen nach und verlagere das Körpergewicht vom KM, -eninneren weg. Ulli's großes Vorpendeln zu vermeiden, drücke ich im letzten Ausleitkreis die kurveninnere Bremse nochmal nach.

Ulli's Vorpendeln

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

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

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

irfo@swing.de

www.swing.de

t 0
3

11.
En



Bernd Schmidler führt seit mehr als 10 Jahren die flugmechanischen Messungen des DHV durch. Er hat über 100 verschiedene Hängegleiter untersucht. Im nachfolgenden Artikel beschreibt er die Geschichte der »Grundlage der Fliegerkunst«, der sogenannten statischen Längsstabilität.

Vor der Erfindung der Fliegerei

Es geschah in der Altsteinzeit, wahrscheinlich ehe der Mensch gelernt hatte, das Feuer zu beherrschen. Irgend ein Jäger und Sammler schaute neidisch den Vögeln nach und fasste als erster Homo Sapiens den Gedanken, der mir jeden Tag kurz nach dem Aufstehen durch den Kopf geht: »Fliegen möchte ich«. Wir wissen nicht, ob dieser oder ein anderer Zeitgenosse des Paläolithikums als erster versucht hat, die Idee in die Tat

umzusetzen. Wir wissen aber, wie dieser Versuch endete. Der Urvater aller DHV-Mitglieder lag mit der Schnauze im Dreck. Was dann passiert ist kann sich jeder ausmalen. Unser Aeronautiker schlich sich an einen Storch heran und zog dem Vogel seinen Faustkeil über den Scheitel. Dem Geheimnis des Fliegens kam er damit keinen Millimeter näher. Ein toter Vogel kann so wenig fliegen, wie ein toter Hund laufen kann.

Wie immer, wenn irgendwas den Leuten unerklärlich ist, kamen Gurus und Schamanen. Sie taten so, als wüßten sie alles, banden sich einen Federwisch ins Kreuz, hüpfen auf dem rechten Fuß linksrum ums Lagerfeuer und murmelten Abrakadabra. Jeder, der danach nicht kapiert hatte, wie das mit dem Fliegen in Gang zu bringen ist, war selber schuld. Wenigstens behaupteten die Gurus das. Der Zustand war für alle Piloten denkbar unbefriedigend, dennoch hielt er lange an. Der Mensch erfand Ackerbau

und Viehzucht, baute Pyramiden und konstruierte das erste Rad. Das Fliegen blieb im Reich der Fabeln und Mythen. Pythagoras erkannte seinen Lehrsatz und Euler bewies mit der Infinitesimalrechnung, dass der Verstand des Menschen die Unendlichkeit bezwingen kann. Nur mit dem Fliegen haperte es, da kamen die Leute nicht über die Goldengel in den Barockkirchen hinaus. Selbst einem Leonardo da Vinci blieb die Lösung versagt, er resignierte mit der Prophezeiung »Es wird seinen ersten Flug nehmen der große Vogel vom Rücken des Hügels aus, das Universum mit Verblüffung, alle Schriften mit seinem Ruhm füllend«. Vorerst hüpfen nur die Gurus weiter.

fg de Brei

Erst Ende des 19. Jahrhunderts betrat der Held die Weltbühne, der mit der Kraft seines Ver-

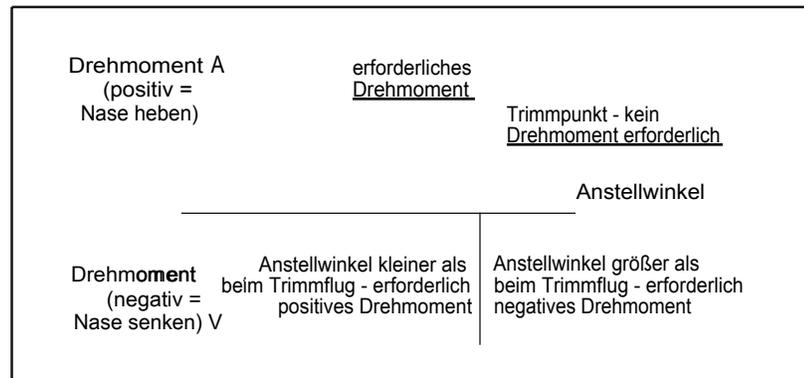
Bernd Schmidtler

Statische Längsstabilität

ion der Steinzeit bis Felix Rühle



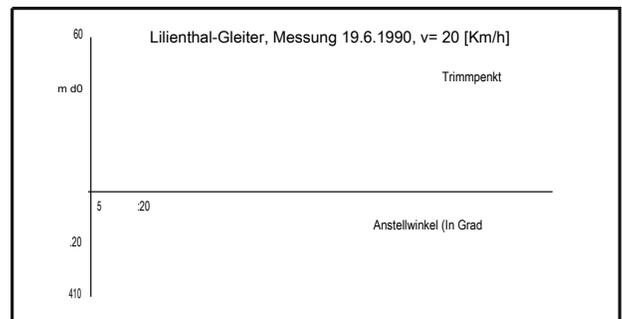
FOTO: KLAUS TÄNZLER



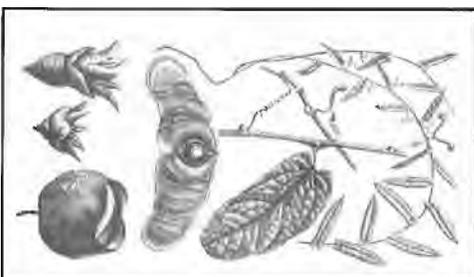
standes das Rätsel der Fliegerei lösen sollte. Kein Hollywoodschreiber könnte die Geschichte phantastischer erfinden als sie tatsächlich geschehen ist. Unser Siegfried hieß Otto.

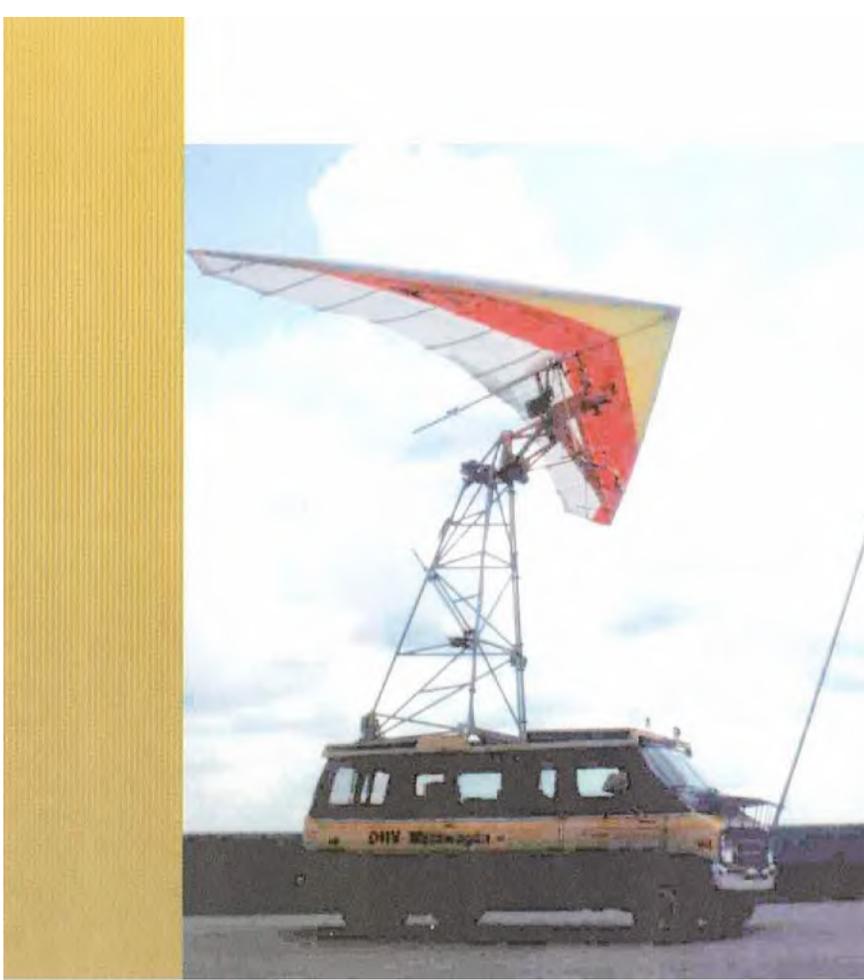
Otto Lilienthal erkannte, daß Flugzeuge in der Luft »umfallen« können. Kippen sie nach vorne, werden sie sehr schnell sehr schnell. Kippen sie nach hinten, reißt die Strömung ab und das Ding fliegt nicht mehr. Grundlage der Fliegekunst ist die Stabilität, schloss er richtig.

Wenn das Flugzeug nach vorne kippt (der Anstellwinkel wird kleiner und die Fluggeschwindigkeit wird höher), muss ein aufrichtendes Drehmoment her. Je weiter das Gerät umgekippt ist, desto stärker sollte das aufrichtende Moment sein. Kippt der Gleiter nach hinten, muss das Gleiche geschehen, aber jetzt sollte das Drehmoment die Nase nach unten drücken. Graphisch aufgezeichnet ist dieser Zusammenhang in obenstehender Skizze. Mathematiker bezeichnen eine Schräglage, wie sie die fürs Fliegen erforderliche Drehmomentlinie aufweist, als »negative Steigung«. So eine negative Steigung der Momentenkurve ist für's Fliegen recht positiv. Fluggeräte mit solchen Eigenschaften sind »statisch stabil«.



Vögel bringen das richtige Drehmoment durch ständige Korrekturbewegungen mit ihren Muskeln und Federn zustande. Das funktioniert nicht mehr, sobald der Vogel tot ist. Deshalb kann ein toter Vogel nicht fliegen. Für die Entwicklung der erforderlichen Nerven und Reflexe





hat die Evolution einige Millionen Jahre gebraucht. Solange wollte Otto nicht warten, er fand das Höhenleitwerk. In der Natur gibt es hierfür (soweit ich weiß) nur ein Vorbild, den Samen der Zononiapflanze. Lilienthal hätte dieses Muster nachbauen können, aber er wußte vermutlich nichts von Zononia. Die Kürbisähnliche Pflanze wächst in Java und Lilienthal lebte in Berlin. Zuweilen ist Mutter Natur ganz schön h interfotozig.1

Mit dem Einbau des Höhenleitwerks hatten die Gleiter von Otto eine Momentenkurve mit negativer Steigung, die Dinger flogen. Der große Vogel nahm vom Rücken des Hügels seinen ersten Flug. Na endlich, nach tausenden von Jahren voller Fehlschläge war es ja wirklich an der Zeit.

Die Gurus und Propheten verkündigten, sie hätten es ja schon immer gewusst und außerdem sei Lilienthal letztlich sogar abgestürzt. Ich hatte 1990 das Glück, an einem Nachbau des »Lilienthalschen Normalflugapparates« eine flugmechanische Messung durchführen zu können. Da stand auf dem Schreiber im DHV-Testfahrzeug plötzlich die erste »richtige« Momentenkurve der Menschheitsgeschichte. Mir war ganz feierlich zumute. Wenige Sekunden später zerbrach eine Böe das teure Museumsstück. Die Sache war schlagartig nicht mehr feierlich, son-

dern peinlich.

Lilienthal wird seit seiner genialen Pioniertat von allen Flugzeugbauern kopiert. Von den Gebrüdern Wright bis zum Tornado wurde die negative Steigung der Momentenkurve für Jahrzehnte zum Evangelium der Flugzeugbauer. Solange, bis die Drachenflieger anrückten.

Stati5,,e Längsstabilitäti - 1 f, die n,,,,,le,1,1flieg,

In den 70er Jahren tauchten die ersten Drachenflieger auf. Sie kümmerten sich nicht um Stabilität oder Drehmoment, die Drachen flogen, Fliegen macht Spaß und nur das zählte. Manchmal flogen die Dinger allerdings ganz anders, als wir das wollten. Die Biester jagten mit einem Flugbahnwinkel von 45° und einer Geschwindigkeit von über 200 km/h zur Erdoberfläche. Für den Piloten war der Aufschlag gewöhnlich tödlich. Bei dem rasanten Sturzflug flatterte das Segel fürchterlich, daher bekam der ungemütliche Zustand den Namen Flattersturz.

Ich war in mehrfacher Hinsicht betroffen. Tief betroffen war ich, weil ich mehrere Freunde verlor. Spätestens als ich bei einem Flug vom Wallberg in wenigen Sekunden einige hundert Höhenmeter weggebuttert hatte, war mir klar, dass ich auch recht existentiell betroffen war.

Das infernalisches knatternde Segel trieb im ganzen Tal die Menschen aus den Häusern. Wie immer, wenn irgendwas den Leuten unerklärlich ist, kamen Gurus und Schamanen. Sie taten so, als wüssten sie alles, klemmten sich die Finger nicht mehr ins Kreuz, sondern zwischen die Finger und schrieben über den Flattersturz. Die zuweilen recht verworrenen Theorien standen im Drachenfliegermagazin wie Robert Lembke mit »Was bin ich« im Fernsehen. Hei, was wurde (und wird) da alles ausgetüfelt. Abwurfversuch und T-Punkt, Druckpunktwanderung und »negativer Reflex« im Kielrohr, Deflexor und Körperverschiebungsdiagramm, Bremsfallschirme am Turm und »restricted areas« im Pitch-Diagramm wurden (und werden) erfunden. Ich reihte mich in die Schlange der Schamanen ein und forcierte den ziemlich sinnlosen Abwurfversuch.

Auf dem richtigen Weg waren Michael Schönherr mit seiner Veröffentlichung der Flattersturztheorie und der exzellente Stuttgarter Drachensbauer Ali Schmid. Er entwickelte zusammen mit Paul Kofler für den DHV ein Testfahrzeug zur Messung der Drehmomentwerte. Es ist eine bittere Ironie des Schicksals, daß er 1982 mit einem instabilen UL tödlich verunglückte. Drehmomentwerte messen war mit seinem Fahrzeug (in recht primitiver Form) möglich, es gab aber keine eindeutigen Grenzwerte, welche Geräte noch akzeptabel sind.

Mitte 1988 beauftragte mich die Kommission des DHV mit einer Überarbeitung des etwas heruntergekommenen DHV-Testfahrzeuges, mit dem Einbau einer Echtzeitmessung (»Direktauswertung«) und mit der Ausarbeitung von Vorschlägen für Pitch-Grenzwerte zur Gerätezulassung. Die Überarbeitung des Testfahrzeuges und die Entwicklung der Echtzeitmessung war eine sehr umfangreiche und zeitaufwendige, aber interessante Konstruktions- und Programmierarbeit. Die Entwicklungen waren Anfang 1990 abgeschlossen. Fies war die Sache mit den Grenzwerten. Nach einigen Tagen in der Bibliothek des Deutschen Museums war mir klar, an Lilienthals negativer Steigung der Momentenkurve führt kein Weg vorbei. Wer lesen kann, ist eben schwer im Vorteil. Aber da waren noch 3 zusätzliche Gemeinheiten in der Flugmechanik der Hängegleiter.

1. Hängegleiter sind flexibel.
2. Sie haben aufgrund der Schwerkraftsteuerung einen variablen Schwerpunkt.
3. Viele Hängegleiter fliegen flattersturzfrei, obwohl sie in gewissen Bereichen eine positive Steigung der Momentenkurve haben.

Für die Aufstellung von Grenzwerten war dies nicht gerade hilfreich.

Flexibilität

Die richtige Antwort auf die Flexibilität hatte schon Ali Schmid gefunden. Wenn sich das Gerät bei verschiedener Geschwindigkeit unterschiedlich verbiegt, so muss die Momentenmessung eben bei verschiedenen Geschwindigkeiten durchgeführt werden. Früher wurden die Messungen immer nur bis 80 km/h gefahren. Für Drachen mit Spitzengeschwindigkeiten von über 80 km/h war das einfach zu wenig.

100 km/h mit rund 15 Quadratmeter Segel, 6 Meter über dem Auto, sind bei einer nur 800 m langen Piste nicht einfach zu erreichen und auch nicht ganz ungefährlich. Wir nahmen das flauwe Gefühl im Magen in Kauf und gaben Gas. Nach einiger Zeit waren die wo km/h Routine. Allerdings sind einige Hersteller, nachdem sie die erste »Hunderter« erlebt hatten, ausgestiegen und nie mehr mitgeflogen.

Zur Schwl 4nktliar

Am meisten Brimborium gab (und gibt) es um die variable Schwerpunktlage. Dabei ist diese Sache ganz einfach. Jeder Drachepilot weiß, die Kisten fliegen am stabilsten, solange die Hände an der Basis bleiben. Mit losgelassenem Bügel reagiert der Vogel auf jede Böe wie ein besoffener Dackel. Für den Bereich zwischen dem normalen Trimmflug und dem senkrechten Sturzflug lässt sich auch rechnerisch nachweisen, dass der losgelassene Steuerbügel stabilitätsmäßig der ungünstigste Fall für den Hängegleiter ist. Dieser dümmste aller denkbaren Fälle kann in der Praxis auftreten. Er muss deshalb bei der Bewertung eines Drachens zur Grundlage genommen werden.

Fliegar trotz instabiler Pitch'

Herkömmliche Flugzeuge fliegen stabil, wenn eine negative Steigung der Pitch-Kurve vorliegt. Bei (im Flug erreichbaren) Anstellwinkelbereichen mit positiver Steigung haben die Dinger katastrophale Flugeigenschaften. Hängegleiter mit negativer Steigung der Pitch-Kurve fliegen stabil - aber auch bei einem kleinen Stückchen mit der »falschen« positiven Steigung sind sie (unter bestimmten Voraussetzungen) noch ganz gut fliegar. (Erklärung im Internet unter www.Schmidtler.de - Service - Technik - Statische Längsstabilität).

Die Pitch-Grenzwerte für Hängegleiter ergeben sich damit fast von selbst:

Die Steigung der Momentenkurve sollte, wie

bei jedem Flugzeug, negativ sein. In den Anstellwinkelbereichen, in denen dies nicht der Fall ist, braucht der Gleiter kräftige Reserven. Festgelegt wurden 50 Nm⁷ bei 40 km/h, wo Nm bei 60 km/h, 150 Nm bei 80 km/h und 200 Nm bei 70 km/h (Newtonmeter, eine Maßeinheit für Drehmoment). Wohlgermerkt, diese Werte wurden nur bei den Anstellwinkeln gefordert, bei denen der Gleiter ohnehin »krank« ist. Als Segelflugzeug würde der Kübel trotz dieser Pitch-Reserven niemals eine Zulassung bekommen.

Mit der Einführung der Grenzwerte etwa 1990 trat etwas ein, was ich fast nicht zu hoffen gewagt hatte. Mit der üblichen Flattererei war's mit einem Schlag vorbei.

Einige Hersteller kritisierten die angeblich zu hoch angesetzten Werte. Die wirklichen Profis unter den Drachenbauern haben aber sehr schnell erkannt, dass mit diesen Grenzwerten sichere Geräte mit hohem Leistungspotential konstruiert werden können. Sie haben mir bei der Durchsetzung der damals neuen Grenzwerte viel geholfen. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an Jos Guggenmos, Bill Moyes, Tomas Pellicci und all die anderen. (Was viele nicht wissen, Tomas hat als erster einen Anfängerdrachen gebaut, der den (angeblich für Anfängerdrachen unerfüllbaren) Pitchforderungen entspricht).

Inzwischen gibt es die sogenannten starren Flügel (maßgeblich entwickelt von Felix Rühle). Eine Ergänzung der alten flugmechanischen Forderungen könnte bei solchen Geräten erforderlich werden.

Jedes Fluggerät mit einer Schwerpunktlage weit unter dem sogenannten »Aerodynamit Centerpoint« kann die Flugfigur vollführen, die wir beim Drachenfliegen als »Tuck« bezeichnen.

Auch die Zulassungsprüfungen für Hängegleiter können einen Tuck niemals völlig ausschließen. Sie können aber die Wahrscheinlichkeit eines Tucks auf ein vernünftiges Restrisiko reduzieren. Dies ist mit den 1990 eingeführten Grenzwerten geschehen. Keine Zulassungsprüfung für Hängegleiter kann einen Tuck völlig ausschließen. Die Prüfungen reduzieren die Wahrscheinlichkeit eines Tucks auf ein vernünftiges Restrisiko. Aber das ist eine andere Geschichte.



;-,ri^11Z Weltmeister Manfred Ruhmer wird nun auch **EUROPA MEISTER 2000** auf Laminar ST. MANFRED RUHMER ist nicht nur ein TOP Pilot, er ist auch der beste Drachen-Designer:

Sein neuer LAMINAR ST MR 2001 ist unschlagbar. In Zusammenarbeit mit dem Segel Designer Markus Pause und den erfolgreichen Piloten R. Reisinger und J. Zweckmeyer, hat Manfred für die nächste Saison das Modell 2001 entwickelt.

Das Resultat lässt keine Zweifel offen: 1. 2., und 4. Platz bei der Europameisterschaft. 7 Laminar unter den ersten 10

Die Auslieferung der ersten Laminar ST 2001 ist ab November 2000 geplant.

Nachdem Weltmeistertitel 1999 nun auch EUROPA MEISTER auf Starrflügel - ATOS. Wir gratulieren dem italienischen Piloten Matrella.

Platz 1 bis 10 auf ATOS ist das Ergebnis der Europameisterschaft 2000. Wir von Icaro sind stolz, dass wir in Zusammenarbeit mit FELIX RUEHLE bereits über 350 ATOS ausliefern konnten



Flugoverall **INDREN** in den neuen Farben Schwarz-Beige und Rot.

Alle SKYRUNNER Integralhelme koennen Jetzt auf Wunsch mit eingebautem akustischen BRAUNIGER IQ SONIC Variometer geliefert werden.

Option - Mikrophon und Kopfhörer für Funkgeräte

SKYRUNNER FLIP, der neue Helm fuer UL-Piloten mit lärmschützenden Kopfhörern für sämtliche Funkgeräte.



Fly & more GmbH

Kufsteiner Str. 44, D - 83064 RAUBLING - KIRCHDORF
rd, +49(0) 8035 6189, Fax 8481 w^ndly-trore,coni - E-Mail: fly-more@t^rdline.de

Dolomiten Flüge vor atemberaubend

Bereits seit einigen Jahren sind die Dolomiten als herbstliches Flugrevier bei vielen Piloten außerordentlich beliebt. Durch Mund zu Mund Propaganda und etliche Publikationen in den Fachzeitschriften angelockt, kommen jedes Jahr im Herbst immer mehr Textilflieger in dieses Gebirge, um entlang der gewaltigen Felswände nach Aufwinden zu suchen. Dieser Boom hat auch vor den Flugschulen nicht halt gemacht, die mittlerweile geführte Gruppenreisen in die bizarre Welt der urzeitlichen Steinriesen und Felsstürme anbieten. So kann man in den Fluggebieten rund um den Sellastock an einem schönen Herbstwochenende über fast jeder der mächtigen Felszinnen ein paar Drachen- oder Gleitschirmflieger in oft gigantischen Höhen entdecken. Torsten Hahne stellt dieses großartige Fluggebiet vor.

Noch vor acht Jahren waren die Dolomiten ein eher selten besuchtes Fluggebiet. Das lag vor allem daran, dass die thermischen Turbulenzen und kräftigen Talwinde hier zur thermischen Hochsaison im Hochsommer das Fliegen, besonders für GS-Piloten, durchaus sehr unangenehm gestalten können.

Anders im Herbst. Jetzt zeigen sich die Dolomiten fliegerisch von ihrer besten Seite. Die Thermik ist immer noch sehr gut, aber bei weitem nicht mehr so turbulent wie im Hochsommer. Oft kann man an den trockenen Südseiten der Felswände auch Anfang November noch bis auf 4.000 m aufdrehen, wenn andere Fluggebiete thermisch schon längst ihren Winterschlaf halten. Und auch die im Hochsommer oft so tückischen Talwinde in den engen Tälern sind in dieser Jahreszeit eher zahm. Das heißt nicht, dass man die Flugbedingungen entlang der steilen Felskanten und Grate unterschätzen sollte und Anfänger in den Dolomiten gefahrlos fliegen könnten. Auch die (im Gegensatz zum Sommer) eher sanften herbstlichen Aufwinde können durchaus thermisch turbulent sein und noch Steigwerte erreichen, die es im Voralpen- oder



Flachland das ganze Jahr nicht gab. Wer in der Nähe von Felswänden fliegt, muss auf jeden Fall einen sehr aktiven Flugstil beherrschen und seinen Gleiter jederzeit im Griff haben. Für Piloten mit solider Thermikfliegerfahrung sind die Dolomiten im Herbst aber auf jeden Fall als ein Traumfluggebiet zu bezeichnen.

Besondere Vorsicht ist bei Nordlagen geboten, die Thermik ist da zwar am stärksten, die Turbulenzen aber auch. Fliegen bei Nordföhn ist tabu!

Neben der landschaftlichen Schönheit haben die Dolomiten ihren guten Ruf als Herbstfluggebiet der Spitzenklasse vor allem dem Umstand zu verdanken, dass die oft bis tausend Meter

hoch aufragenden Felswände auch bei der zu dieser Jahreszeit tiefer und flacher stehenden Sonne noch genügend Sonnenenergie tanken können und diese in aufsteigende Warmluft verwandeln. Und das bis in den Spätherbst hinein.

Auch bei sehr stabilen Wetterlagen bieten die Startplätze direkt am Fuß oder oberhalb der nach Süden ausgerichteten Felswände die Möglichkeit, in den Lift nach oben einzusteigen. An solchen stabilen Tagen kann sich eben nur die Luft entlang dieser gewaltigen Mauern aus Fels genügend erhitzen, um nach oben aufsteigen zu können. Jetzt können die Steinriesen ihr Potential voll ausspielen.

er Kulisse



Die Startplätze rund um das Sellajoch sind dabei sicherlich die bekanntesten und deswegen im September und Oktober auch entsprechend gut besucht. Kein Wunder. Das Gebiet ist in der Tat von einer unbeschreiblichen Schönheit. Wer einmal bei tiefstehender Sonne an der achthundert Meter hohen Westwand der Porzoispitze in gleichmäßig ruhiger Abendthermik gesoart ist oder gar das Dach der Dolomiten, die 3.342 m hohe Marmolata, überhöht hat, wird immer wieder in diese ortgelben Berge, Überreste eines urzeitlichen Meeres, zurückkehren wollen.

Die Dolomiten bestehen aber nicht nur aus



Seceda (oben), vor dem Innerkoflerturm und Zahnkofel (unten)



den Bergen rund um den Sellastock. Wer es lieber etwas ruhiger hat und trotzdem die faszinierende Welt der Dolomiten auf eigenen Flügeln erkunden möchte, findet noch eine ganze Reihe weiterer, deutlich geringer frequentierter Fluggebiete, die mindestens genauso schön und thermisch ähnlich ergiebig sind.

Leider gehen viele Seilbahnen Ende September bis Mitte Oktober in Revision. Ein bzw. zwei Fahrzeuge und oft auch ein wenig Muskelkraft sind deswegen nötig, um zu einigen Startplätzen zu gelangen. Für Gleitschirmpiloten gibt es schließlich noch die Alternative ganz auf »Schusters Rappen« die Startplätze zu entdecken.

Aus der Vielzahl der Startplätze habe ich vor allem diejenigen herausgesucht, die ohne allzu großen Aufwand entweder mit der Bahn oder aber mit dem Auto zu erreichen sind. Natürlich kann man bei der Fülle an Flugmöglichkeiten nicht alle explizit beschreiben, die im Kurzformat vorgestellten Startplätze sollen lediglich als Anregung verstanden werden.

Sellastock und Langkofel

Hauptstartplatz für Flüge entlang der lotrechten Wände des Sellastockes oder der Langkofelgruppe ist der Col Rodella (ca. 2.380 m). Gestartet werden kann nach Süden auf ziemlich steiler, im oberen Bereich mit Geröll durchsetzter Wiese oder in Richtung Nord/Nordost neben dem Rifugio des Alpes. Eine Seilbahn verbindet Campitello im Fassatal mit den Startplätzen. Wenn die Bahn ab Anfang Oktober in Revision ist, können die Startplätze vom Sellajoch aus über eine, z. T. sehr steile, Schotterpiste erreicht werden. Die Straße ist für den Verkehr nicht generell freigegeben. Bitte vor Ort informieren! Wer sein Fluggerät tragen will, muss eine schweißtreibende halbe Stunde Zeit für den Aufstieg investieren. Landeplätze finden sich am Sellajoch (für Drachen heikel!) oder in Campitello östlich der Seilbahn (riesengroß).

Am Sellajoch kann knapp unterhalb der Passhöhe (2.240 m) auch nach Norden gestartet werden. Das Gelände ist aber vor allem ein Soaringfluggebiet für Gleitschirme bei nördlichem Passwind. Landeplatz 120 Hm unterhalb des Startplatzes. Thermischer Anschluss von hier ist im Herbst eher unwahrscheinlich.

Oberhalb der Sellajochhütte findet sich an der Lokomotive (ca. 2.350 m), dem westlichsten und kleinsten Sellaturm, eine kleine, steile Startwiese nach Süd/Südost. Etwa 10 - 15 Minuten zu Fuß. Die Startbedingungen sind bedingt durch den Passwind häufig sehr schwierig, der Einstieg in die Aufwinde an den lot-

rechten Felswänden des Piz Ciavazes ist meist sicher, wenn aber nicht, erreicht man nur Notlandeplätze. Kein Start bei nördlichem Passwind! Gelände nur für sehr erfahrene Piloten geeignet!

Für Flüge am späten Nachmittag oder nördliche bis nordwestliche Winde bietet sich das Fluggelände am Belvedere (1.980 bis 2.380 m) an. Auf diesem nach Nordwesten ausgerichteten Skihängen kann auf verschiedenen Höhenstufen gestartet werden. Am Col dei Rossi kommt man auch nach Süden in die Luft. Die Seilbahn ist im Herbst nicht in Betrieb. Von der Straße auf das Pordojoch können die Startplätze jedoch problemlos mit dem Auto erreicht werden. Gelandet wird in Campitello. Das Gelände ist auch für weniger erfahrene Piloten bei optimalen Wetterbedingungen gut geeignet!

Konditionsstarke GS-Piloten finden eine ganze Reihe von Para-Trekking Möglichkeiten wie z. B. der Südseite der Grohmannspitze (ca. 2480 m S/SO), dem Plattkofel (2.958 m S/SW) oder dem Monte Forzella (2.484 m N/NO/NW) oberhalb von Campitello.

Sextener Dolomiten

Drei gut erreichbare Startplätze stehen zur Auswahl, die alle sowohl für Drachen- als auch Gleitschirmflieger gut zu erreichen sind.

Der am weitesten im Nordosten gelegene Einstieg in die Welt der Dolomiten ist der Helm (2.100 m) oberhalb von Sexten. Nachdem das Fliegen hier für einige Zeit wegen der Grenznahe nicht gestattet wurde, kann man nun aber auch am Helm wieder in die Luft gehen. Startplätze von Süd bis Südwest stehen zur Verfügung. Eine Seilbahn bringt die Piloten nach oben, in der Revisionszeit auch eine Straße. Flüge zu den Drei Zinnen oder entlang der Karnischen Alpen sind möglich. Tolle Kulisse. Auch für Piloten, die sich die Felstürme lieber mit etwas Abstand anschauen wollen und für weniger erfahrene Piloten geeignet.

Zur Auronzohütte (2.320 m), direkt am Fuß der Südwände der Drei Zinnen gelegen, führt eine Mautstraße von Misurina. Zu den Startplätzen steigt man am besten etwas Richtung der großen Zinne auf. Richtung Süd. Gute Thermik, der Startzeitpunkt sollte aber gut gewählt sein. Verpasst man die Thermik, ist der Gleitweg zu den Landwiesen südlich des Misurinasees sehr weit. GS-Piloten sollten sich die am Weg befindlichen Notlandeplätze deswegen gut ansehen. Kann man hoch aufdrehen, gibt es photogene Einblicke in die schattigen Nordwände der Drei Zinnen.

Sellagebiet, Langkofel





Schlern, Sautner und Euningerspitze

Den Monte Piana (2.324 m) erreicht man ebenfalls über die Straße von Misurina zur Auronzohütte. Noch vor der Mautstation geht es nach links ab auf eine kurvenreiche Straße, die zum Rifugio Piana führt. Kurzer Fußmarsch zur Startwiese nach Süd/Südwest. Sehr gute Thermik aus der Südwestwand des Monte Piana. Landeplatz auf großer Wiese in Schluderbach oder am Misurinasee.

Cortina und Umgebung

Die grandiose Thermik an den über 1.000 Meter senkrecht abfallenden Wandfluchten der Tofana di Rozes (3.225 m) muss man einfach erlebt haben. Von Cortina führt die Seilbahn über zwei Stationen zum Rifugio Pomedes (2.450 m S/SO). Ist die Bahn nicht mehr in Betrieb, kann man auch mit dem Auto zum Rifugio Dibona (2083 m) auffahren und zu Startplätzen (S/SO) unterhalb der Felswände queren (ca. 45 min). Große Landeplätze am südlichen Ortsrand von Cortina.

Vom Falzarego Pass bringt eine Seilbahn die Piloten auf den Gipfel des Lagazuoi (2.750 m). Der Startplatz nach Südwest am Rifugio Monte Lagazuoi ist ein echter Nervenkitzel. Das Gelände ist etwas klippenartig, die Thermik dafür absolut zuverlässig. Der Einstieg in die Aufwinde an den Südwänden der Tofana von hier aus ein Kinderspiel. Landeplätze am Falzaregopass oder auf großen Landwiesen in Cortina.

Geflogen werden kann auch am Rifugio Ton-

di (2.340 m). Start auf Skipiste nach Südwest bis West. Tolle Abendthermik an den gewaltigen Westflanken der Punta Sorapis.

Grödner Tat

Die Seceda Bahn in St. Ulrich ist vom 10.6. bis 8.10. in Betrieb. Der Startplatz an der Seceda (2.480 m) nach Südosten ist eine riesige sanft abfallende Almweide. Meistens kommt die Thermik jedoch aus den Abbrüchen der Südwestseite. Der Startplatz nach SW 150 m unterhalb der Bergstation ist steil und durchaus anspruchs-

voll. Starker Wind, kräftige Thermik. Landeplatz in St. Ulrich mit großem Windsack.

Auch in Wolkenstein gibt es einen Flugberg. Die Ciampinoi Bahn ist vom 26.6. bis 24.9. in Betrieb. Startplatz (2.280 m) im Bereich der Bergstation nach NW bis SO. Kleiner Landeplatz östlich der Talstation. Drachen landen besser in St. Ulrich.

Arabba

Mit der Seilbahn von Arabba zum Rifugio Porta Vescovo (2.478 m). Nördliche Windrichtungen.

Anreise

In die westlichen Dolomiten gelangt man am schnellsten über Innsbruck und den Brenner-Pass bis in das Eissacktal. Von der Autobahnausfahrt Klausen ist das Grödnertal und der Seilapass von Norden über St. Ulrich und Wolkenstein zu erreichen.

Der Weg in das Fassatal (Südseite des Sellamassivs) mit den Talorten Canazei und Campitello führt entweder über den Sellapaß oder von Bozen Nord über den Karerpass. Auf diesem Weg kommt man auch in den Rosengarten.

Die Seiser Alm wird über Kastelruth aus dem Grödnertal oder von Waidbruck aus angesteuert. Die östlichen Dolomiten werden aus dem Pustertal angefahren. Cortina ist von Toblach über Schluderbach etwa 40 Minuten entfernt. Von Schluderbach kommt man auch nach Misurina am Fuße der Drei Zinnen und des Monte Piana.

Corvara, Arabba und den Falzaregopass erreicht man von Bruneck über das Abteital oder über das Pordoihoch aus dem Fassatal.

Auch Start nach Süden in Richtung Fedaja Stausee möglich. Landemöglichkeit an der Pordoistraße westlich von Arabba.

Corvara

Sessellift zum Col Alt (1.980 m) vom 2.7. bis 17.9. in Betrieb. Westliche Richtungen. Sprungbrett in die Puez und Geislergruppe und natürlich in die Sella.

Schiern/Seiser Alm

Hauptstartplatz dieser Region ist der Spitzbühl (1.929 m) an der Seiser Alm oberhalb von Kastelruth/Seis. Startrichtung West. Beste Thermik ab ca. 14 Uhr, Riesige Almwiesen zum Toplanden. Offizieller Landeplatz oberhalb von Kastelruth. Am Startplatz auch viele Modellflieger. Beliebtes Ausflugsziel für die ganze Familie. Streckenflüge über den Schlern in den Rosengarten und evtl. weiter in die Palagruppe. Der Sessellift, der von der Seiser Alm startet, ist vom 3.6. bis 15.10. in Betrieb. Bis zur Almhütte geht auch eine asphaltierte Fahrstraße, die allerdings für den allgemeinen Verkehr gesperrt ist. Evtl. kann man sich von Einheimischen oder dem Hüttenwirt mitnehmen lassen. Zu Fuß sind vom Parkplatz an der Seiser Alm bis zur Spitzbühlhütte ca. 25 Minuten zu veranschlagen.

Auch am Pufatsch (2.009 m) kann von einer flachen Almwiese in Richtung Südwesten ge-

startet werden. Schotterpiste und io Min. Fußmarsch. Achtung Klippenstart! Nichts für Anfänger oder schwache Nerven.

Auf den Sass di Mezdi (2.005 m) am Nordrand der Seiser Alm führt eine Seilbahn von St. Ulrich im Grödner Tal oder von Süden ein Sessellift vom Hotel Sonne. Startrichtung Nord. Vor allem am späteren Nachmittag oder bei Nordwind interessant. Im Spätherbst ist hier keine Thermik mehr zu erwarten. Landeplatz in St. Ulrich oder Toplandung auf der Seiser Alm.

Rosengarten

Startplätze finden sich im Bereich der Rosengartenhütte (Kölner Hütte) (2.339 m). Startrichtung West. Ein Gondellift führt von der Frommer Alm (an der Straße zwischen Nigepass und Karerpass gelegen) bis zu den Startplätzen. Beste Zeit am Nachmittag. Oft sehr kräftige und auch etwas turbulente Thermik im Rosengarten. Wunderschöne Kulisse am Abend bei untergehender Sonne. Der größte Landeplatz findet sich in St. Cyprian. Hier ist auch ein Übungshang, von dem aus manchmal der Einstieg in die Thermik gelingen kann.

Eine Alternative für den Einstieg in den Rosengarten gibt es am Rifugio Paolina (2.127 m). Startrichtung West/Südwest. Der Sessellift startet in Karersee. Der Start liegt im Einflussbereich der Winde am Karerpass. Deswegen nicht selten turbulent und zerrissen.

Sella, nordseitig an den Sellatürmen



eietelle

SWING
Produktionshersteller



DHW 3

der neue

Oe'Tal

DER KLASSISCHE INTERMEDIATE

Sehr hohe Kappenstabilität 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

--49 (0) 8141-32 77 888
Fax: --49 (0) 8141-32 77 870

Info @swing .de
www.swina .de

Testflüge Ni Inff©

Balz 'TestbeAckeschema für GUen- seenreue atind Mängeketer

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, veröffentlichten wir die Ergebnisse für die jeweiligen Gewichtsgrenzen und nicht nur eine Zusammenfassung.

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

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

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

KLASSIFIZIERUNG He

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

KLASSBEZEIHERUNG OS

- 1 = Gleitsegel mit gutmütigem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.
- 1-2 = Gleitsegel mit gutmütigem Flugverhalten.
- 2 r. 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-01-768.00

	min. Startgewicht (75 kg)	max. Startgewicht (95 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		51
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
flTIMMIR11711		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 90 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	<90 Grad	<90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Wegdrehen		90 · 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND;GEGENSTEUERN 1		
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STEILSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
KEINEN-STALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

OZONE OCTANE XL

Hersteller: Ozone

0 Zulassungsinhaber : Aerosport International GmbH

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 / GH

Sitzzahl 1

Trimmsystem Fußbeschleuniger

Windschlepp Ja



Verhalten bei min. Startgewicht (110 kg) max. Startgewicht (135 kg)

START 1-2 1

Füllverhalten gleichmässig, sofort gleichmässig, sofort

Aufziehverhalten kommt sofort über Piloten kommt sofort über Piloten

Abhebegeschwindigkeit durchschnittlich gering

Starthandling insgesamt durchschnittlich durchschnittlich

GERADEAUSFLUG 1-2 1

Trimmgeschwindigkeit 36 km/h 38 km/h

Geschwindigkeit beschleunigt 36 km/h 50 km/l1

Rolldämpfung durchschnittlich durchschnittlich

KURVENHANDLING 1,2 2

Trudeltendenz gering gering

Steuerweg durchschnittlich durchschnittlich

Wendigkeit hoch hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 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 durchschnittlich **durchschnittlich**

FRONTALES EINKLAPPEN 1 1

Vorbeschleunigung durchschnittlich durchschnittlich

Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 2 2

Vorbeschleunigung gering gering

Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig schnell

EINSEITIGES ÜBERZIEHEN 1-2 1

Wegdrehen 90 -180 Grad < 90 Grad

Drehgeschwindigkeit durchschnittlich gering

mit Verlangsamung mit Verlangsamung

Höhenverlust gering gering

Stabilisierung selbständig selbständig

Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 2 2

Wegdrehen 90 - 180 Grad

Drehgeschwindigkeit durchschnittlich mit

Verlangsamung

Höhenverlust durchschnittlich

Stabilisierung selbständig

Öffnungsverhalten selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTELIERN 1 - 2 2 2

Stabilisieren einfaches Gegenbremsen einfaches Gegenbremsen

Steuerweg gering gering

Steuerkraftanstieg durchschnittlich durchschnittlich

Gegendrehen einfach, keine Tendenz einfach, keine Tendenz

zum Strömungsabriss zum Strömungsabriss

Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig schnell

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1-2 1-2

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1- 1-2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1,2 1-2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1,2 1,2

STELLSPIRALE 1-2 1-2

Einleitung einfach einfach

Trudeltendenz gering gering

Ausleitung selbständig selbständig

EINEN-STALL 1 1-2

Einleitung einfach einfach

Ausleitung selbständig selbständig

LANDUNG 1-2 1-2

Landeverhalten einfach durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

OZONE OCTANE L

Hersteller: Ozone

C) Zulassungsinhaber : Aerosport International GmbH

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 / GH

Sitzzahl 1

Trimmsystem Fußbeschleuniger

Windschlepp Ja



Verhalten bei min. Startgewicht (95 kg) max. Startgewicht (115 kg)

START 1 1

Füllverhalten gleichmässig, sofort gleichmässig, sofort

Aufziehverhalten kommt sofort über Piloten kommt sofort über Piloten

Abhebegeschwindigkeit gering durchschnittlich

Starthandling insgesamt durchschnittlich einfach

GERADEAUSFLUG 1 1

Trimmgeschwindigkeit 36 km/h 37 km/h

Geschwindigkeit beschleunigt 36 km/h 48 km/h

Rolldämpfung durchschnittlich durchschnittlich

KURVENHANDLING 1,2 1,2

Trudeltendenz gering gering

Steuerweg durchschnittlich durchschnittlich

Wendigkeit hoch hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 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 gering **durchschnittlich**

FRONTALES EINKLAPPEN 1 1,2

Vorbeschleunigung durchschnittlich gering

Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 1,2 1,2

Vorbeschleunigung gering gering

Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig schnell

EINSEITIGES ÜBERZIEHEN 1 1

Wegdrehen < 90 Grad 90- 180 Grad

Drehgeschwindigkeit gering mit Verlangsamung durchschnittlich mit

Verlangsamung

Höhenverlust gering durchschnittlich

Stabilisierung selbständig selbständig

Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 2 2

Wegdrehen 180 - 360 Grad

Drehgeschwindigkeit durchschnittlich mit

Verlangsamung

Höhenverlust durchschnittlich

Stabilisierung selbständig

Öffnungsverhalten selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 - 2 2 2

Stabilisieren einfaches Gegenbremsen einfaches Gegenbremsen

Steuerweg durchschnittlich gering

Steuerkraftanstieg durchschnittlich durchschnittlich

Gegendrehen einfach, keine Tendenz einfach, keine Tendenz

zum Strömungsabriss zum Strömungsabriss

Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig schnell

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1-2 1,2

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1- 1,2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1,2 2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1,2 1,2

STELLSPIRALE 1 2

Einleitung einfach durchschnittlich

Trudeltendenz gering nicht vorhanden

Ausleitung selbständig Nachdrehen 180 - 360 Grad

B-EINEN-STALL 1 1

Einleitung einfach einfach

Ausleitung selbständig selbständig

LANDUNG 1,2 1,2

Landeverhalten durchschnittlich durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

OZONE OCTANE S

Hersteller: Ozone
 @ Zulassungsinhaber : Aerosport International GmbH
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (85 kg)
START	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		49 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		1-2
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm . 75 cm
Fallstallgrenze	durchschnittlich 65 cm . 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1-2	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	
Wegdrehen	90 -180 Grad	90.180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Wegdrehen		180 - 360 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	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
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	2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	1
STEILSPIRALE	1	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
OEM	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

NOVA ARGON 26

Hersteller: NOVA International
 (1) Zulassungsinhaber : NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2-3 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg)	max. Startgewicht (125 kg)
START	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		54 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	2
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2	2
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fallstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN		2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		2-
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2-3	2-3
Wegdrehen	180 360 Grad	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		2-
Wegdrehen		>360 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2		2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG	2	
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG	2	2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	2	2
STEILSPIRALE	2-3	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen >360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
1 = 1	2-3	2-3
Einleitung	anspruchsvoll	anspruchsvoll
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1-2	1-2
Landeverhalten	einfach	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



MATRIX XL

Hersteller: Firebird Sky Sport AG
 Zulassungsinhaber: Firebird Sky Sport AG
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1-2 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (110 kg)	max. Startgewicht (137 kg)
START		1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1 2	1 2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		52 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1 2	1 2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1-2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1 2	1.2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		1-2
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 2	1.2
Wegdrehen	50 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES, EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		1 2
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		1
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG	1-2	1-2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STELSPIRALE	1-2	1-2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1 2	1 2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
LANDUNG	1	
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



Hersteller: Advance Thun SA
 Zulassungsinhaber: Advance Thun SA
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1-2 / Biplace
 Sitzzahl 2
 Trimmsystem
 Windschlepp Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (125 kg)	max. Startgewicht (220 kg)
START	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	durchschnittlich	einfach
GERADEAUSFLUG	1-	1
Trimmgeschwindigkeit	39 km/h	42 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENHANDLING	1	1
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1	1 2
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Vorbeschleunigung		
Öffnungsverhalten		
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 2	1 2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 f 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		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	1	1-2
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG	1-2	1 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 2	1 2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1 2
STELSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
prmr	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

ADVANCE ALPHA 2/24

Hersteller: Advance Thun SA
 CD Zulassungsinhaber : Advance Thun SA
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (60 kg)	max. Startgewicht (80 kg)
START	1	
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch

KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch

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 schnell

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

ki:141104.e11111:121q

WEGDREHEN		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

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

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

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
		1

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
		1

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
	1	1

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
	1	1

STEILSPIRALE		
	1	1

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

Einleitung	nicht möglich	nicht möglich
Ausleitung		nicht möglich

LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

ADVANCE ALPHA 2/27

Hersteller: Advance Thun SA
 CD Zulassungsinhaber : Advance Thun SA
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (78 kg)	max. Startgewicht (98 kg)
START	1	1
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	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		42 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	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 schnell

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

ki:141104.e11111:121q

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
	1	

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
	1	1

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
	1	1

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
	1	1

STEILSPIRALE		
	1	1

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

Einleitung	nicht möglich	nicht möglich
Ausleitung		nicht möglich

LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

MZL GS-01-777-00

ADVANCE ALPHA 2/30

Hersteller: Advance Thun SA
 O Zulassungsinhaber : Advance Thun SA
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja



Verhalten bei min. Startgewicht (95 kg) **max. Startgewicht (125 kg)**

START	1	
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG 1 1

Trimmgeschwindigkeit	38 km/11	39 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		42 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch

KURVENHANDLING

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch

BEIDSEITIGES ABERZIEHEN 1 1

Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm

Bremskraftanstieg hoch hoch

FRONTALES EINKLAPPEN 1

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnitt
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 1

Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1 1

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 1

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 1

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

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1 1

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1 1

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 1

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 1

STELLSPIRALE 1 1

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

INLEITUNG

Einleitung	nicht möglich	nicht möglich
------------	---------------	---------------

AUSLEITUNG

LANDUNG

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

MZL GS-01-778.00

AIRWAVE HY2- 27

Hersteller: Villinger Ges.m.b.H.
 O Zulassungsinhaber : Villinger Ges.m.b.H.
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1-2 /GH,GX
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja



Verhalten bei min. Startgewicht (75 kg) **max. Startgewicht (98 kg)**

START	1-2	
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERADEAUSFLUG 1-2 1-2

Trimmgeschwindigkeit	35 km/11	34 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		39 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING 1.2 1.2

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1-2 1.2

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
----------------	---------------------------------------	---------------------------------------

Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
-----------------	---------------------------------------	---------------------------------------

Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
-------------------	-------------	-------------------------

FRONTALES EINKLAPPEN 1-2 1

Vorbeschleunigung	geile	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 1.2

Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1 1

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 1.2

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 1-2

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

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

STELLSPIRALE 1-2 1.2

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	Nachdrehen 180 Grad

8-LEINEN-STALL 1-2 1.2

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

LANDUNG 1

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

AIRWAVE Y2-30

Hersteller: Villinger Ges.m.b.H.
 0 Zulassungsinhaber: Villinger Ges.m.b.H.
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1-2 / GH, GX
 Sitzzahl
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (90 kg)	max. Startgewicht (110 kg)
START	1 2	1
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		1
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		40 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
KURVENHANDLING	1 2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEMGES ÜBERZIEHEN	1 2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm- 75 cm	durchschnittlich 60 cm- 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich	duminschellich
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1 2	1.2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		1
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 2	1
Wegdrehen	90 -180 Grad	90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN 'BESCHLEUNIGT		1
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 - 2		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL SYMMETRISCH (AUSLEITUNG)	1-2	1
FULLSTALL (ASYMMETRISCH (AUSLEITUNG)	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGES	1-2	1-2
TRUDELN AUS STATIONÄR	KURVENFLUG 1	1
STEILSPIRALE	1 2	1 2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 Grad	selbständig
B-LEINEN-STALL	1 2	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	selbständig
LANDUNG		1
Landeverhalten	einfach	einfach

[lin'mizemeolaatimulleipn](#)

AIRWAVE HY2-33

Hersteller: Villinger Ges.m.b.H.
 C) Zulassungsinhaber: Villinger Ges.m.b.H.
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1-2 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja



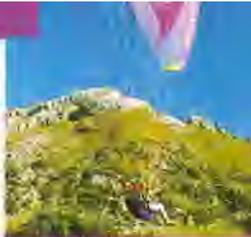
Verhalten bei	min. Startgewicht (105 kg)	max. Startgewicht (130 kg)
START		1
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1-2	1
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		43 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
KURVENHANDLING	1	1.2
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		1
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN		1.2
Wegdrehen	-180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT		1-2
Wegdrehen		180 - 350 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1		1
Stabilisieren	selbständig	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL SYMMETRISCH (AUSLEITUNG)	1-2	1-2
FULLSTALL (ASYMMETRISCH (AUSLEITUNG)	1-2	1-2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1,2	1-2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1,2	1-2
STEILSPIRALE		1 2
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		1
Landeverhalten	einfach	einfach

[1414.11Vittiti1411:10110-1401:1.4141](#)

rigM1.11

NOVA PHELIX 27

Hersteller NOVA International
 c Zulassungsinhaber : NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja



Verhalten bei	m#r). Stallgewicht (95 kg)	max. Startgewicht (125 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1	
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		49 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 schnell
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1		
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STELSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
13-LEINEN-STALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

PURE

Hersteller: FreeX Air Sports GmbH
 CD Zulassungsinhaber : FreeX Air Sports GmbH
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1-2 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (130 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	einfach
GERADEAUSFLUG	1 2	1.2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	-180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Wegdrehen		90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1-2		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STELSPIRALE		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
8-LEINEN-STALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MAXX M

Hersteller: Fly Market GmbH & Co KG
 0 Zulassungsinhaber: Fly Market GmbH & Co KG
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windenschlepp Ja



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

START
 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 36 km/h 37 km/h
 Geschwindigkeit beschleunigt 51 lsm/h
 Rolldämpfung durchschnittlich durchschnittlich

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

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

FRONTALES EINKLAPPEN 2
 Vorbeschleunigung gering gering
 Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 2
 Vorbeschleunigung gering gering
 Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN 2
 Wegdrehen 180 - 360 Grad 180 - 360 Grad
 Drehgeschwindigkeit durchschnittlich durchschnittlich mit Verlangsamung
 Höhenverlust durchschnittlich durchschnittlich
 Stabilisierung selbständig selbständig
 Öffnungsverhalten selbständig impulsiv selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 2
 Wegdrehen 180 • 360 Grad
 Drehgeschwindigkeit durchschnittlich mit Verlangsamung

Höhenverlust durchschnittlich
 Stabilisierung selbständig
 Öffnungsverhalten selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 2 12.
 Stabilisieren einfaches Gegenbremsen einfaches Gegenbremsen
 Steuerweg durchschnittlich durchschnittlich
 Steuerkraftanstieg durchschnittlich durchschnittlich
 Gegendrehen einfach, keine Tendenz einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss zum Strömungsabriss

Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 2 1 2

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 2 2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 2 1 2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 2 1 2

STEILSPIRALE 1 2 1 2

Einleitung durchschnittlich durchschnittlich
 Trudeltendenz nicht vorhanden nicht vorhanden
 Ausleitung selbständig selbständig

B-LEINEN-STALL 2 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

MAXI(M

Hersteller: Fly Market GmbH & Co KG
 0 Zulassungsinhaber : Fly Market GmbH & Co KG
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windenschlepp Ja



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

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

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

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN
 Sackfluggrenze durchschnittlich 50 cm • 75 cm durchschnittlich 60 cm • 75 cm
 Fullstallgrenze durchschnittlich 65 cm • SO cm durchschnittlich 65 cm - 80 cm
 Bremskraftanstieg durchschnittlich durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN 2 2
 Vorbeschleunigung gering gering
 Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 2 2
 Vorbeschleunigung gering gering
 Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN 2 2
 Wegdrehen 180 - 360 Grad 180.360 Grad
 Drehgeschwindigkeit durchschnittlich durchschnittlich mit Verlangsamung
 Höhenverlust durchschnittlich durchschnittlich
 Stabilisierung selbständig selbständig
 Öffnungsverhalten selbständig impulsiv selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 2 2
 Wegdrehen 180 - 360 Grad
 Drehgeschwindigkeit durchschnittlich 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 einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss zum Strömungsabriss

Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 2 1 2

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 2 2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 1 2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 2 1 2

STEILSPIRALE 1 2 1 2

Einleitung durchschnittlich durchschnittlich
 Trudeltendenz nicht vorhanden nicht vorhanden
 Ausleitung selbständig selbständig

B-LEINEN-STALL 2 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

MAXX S		
Hersteller: Fly Market GmbH & Co KG		
0 Zulassungsinhaber : Fly Market GmbH & Co KG		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2-3 /GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
*Nindenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (90 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		51 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1.2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEH N	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	2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG	2	2
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT	2-3	2-3
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1-2	1.2	1.2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1.2	2
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG	1-2	2
TRUDELN AUS. TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1.2	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
EINEN-STA	1	2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



BANDIT
DHV 2

The best:
+Handling
+Speed
+Performance
+Safety



www.gingliders.de
tel+49 8142 41263

e-mail: turn@gingliders.de



ART 22

Hersteller: XIX GmbH
 0 Zulassungsinhaber : XIX GmbH
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 / GH, GX
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja

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

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

GERADEAUSFLUG	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

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

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

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

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 1 2

Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1-2

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 2

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 2

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

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1 2 1

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1-2 1

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 2 1 2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1-2 1 2

STIELSPIRALE 1/2 1

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL 1-2 1 2

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

LANDUNG 1 1

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



ATOS S

Hersteller: A.I.R. Aeronautic Innovation Rühle & Partner GmbH
 CD Zulassungsinhaber : A.I.R. Aeronautic Innovation Rühle & Partner GmbH

Klassifizierung 3E
 Zul. Startgewicht / Sitzzahl 83 kg - 122 kg / 1
 UL-Schlepp Ja
 Windschlepp Ja
 Gerätegewicht (ohne Packsack) 32,5 kg
 Fläche 11,6 m²
 Spannweite 11,4 m
 Doppelsegel ca. 100 %
 Lattenzahl 16/
 Trimmvorrichtung Wölbklappen
 Art des Steuerbügels profiliert
 Steuerbügelbasis Speedbar
 Besonderheiten Starrflügel in CFK-Bauweise; Klapprippen; Wölbklappe; Spoilersteuerung über beweg. Trapez anlegen.

BODENHANDLING. UND START WÖLBKLAPPE 15 GRAD 2

Statische Lastigkeit	leicht heishastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG WÖLBKLAPPE 0 GRAD WÖLBKLAPPE 70 GRAD 3

V min (km/h)	39	34
V max (km/h)	>80	>80
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	gering-durchschnittlich	gering-durchschnittlich
Rirhti in nocf nhilität iniaran 1	kein Gieren	kein Gieren

KURVENHANDLING 2

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

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS

Geradeausflug - Bügel langsam vor	stabiler Sackflug	instabiler Sackflug
Geradeausflug - Bügel schnell vor	weiches Abnicken	weiches Abnicken
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	Trudeln in Kurvenrichtung
Kurvenflug - Bügel schnell vor	Abtauchen in Kurvenrichtung	Trudeln in Kurvenrichtung
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich

LANDUNG WÖLBKLAPPE 70 GRAD

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Trudeln Läßt sich bei 70° Wölbklappenstellung provozieren und ist unbedingt zu unterlassen. Einweisung bzgl. Aufbau und Flug ist erforderlich

207/00

Neue Musterzulassungen

Gleitsegel

Nummer	Muster zulässiges Gurtzeug	Zulassungsinhaber	Deatnaird 'klasse
		zulässig	gas-Startgewicht n.-max.
MZL GS-c1768-00	Effect 24 Gurtzeuggruppe GH	Pro-Design Graf, Hofbauer Ges.m.b.H.	1-2 GH
		75 kg - 95 kg	
MZL GS-01-769-00	Ozone Octane XL Gurtzeuggruppe GH	Aerosport International GmbH	2 GH
		110 kg • 135 kg	
MZL GS-c1770-00	Ozone Octane L Gurtzeuggruppe GH	Aerosport International GmbH	2 GH
		95 kg - 115 kg	
MZL GS-01-771-00	Ozone Octane 5 Gurtzeuggruppe GH	Aerosport International GmbH	2 GH
		65 kg - 85 kg	
MZL GS-01-772-00	Nova Argon 26 Gurtzeuggruppe GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	2-3 GH
		95 kg - 125 kg	
MZL GS-01-773-00	Matrix xi Gurtzeuggruppe GH	Firebird Sky Sport AG	1-2 GH
		110 kg - 135 kg	
MZL GS-01-774-00	Advance Bi-Beta 2 Alle Gleitsegelgurtzeuge	Advance Thun SA	1-2 Biplace
		125 kg - 220 kg	
MdL GS-01-775-00	Advance Alpha 2124 Gurtzeuggruppe GH	Advance Thun SA	GH
		60 kg - 80 kg	
MdL GS-01-776-00	Advance Alpha 2127 Gurtzeuggruppe GH	Advance Thun SA	GH
		78 kg - 98 kg	
MZL GS-01777-00	Advance Alpha 2130 Gurtzeuggruppe GH	Advance Thun SA	GH
		95 kg • 125 kg	
MZL GS-01-778-00	Airwave HY2-27 Gurtzeuggruppe GH und GX	Villinger Ges.m.b.H.	1-2 GH, GX
		75 kg - 95 kg	
MZL GS-01-779-00	Airwave HY2-30 Gurtzeuggruppe GH und GX	Villinger Ges.m.b.H.	1-2 GH, GH
		95 kg - 110 kg	
MdL GS-c1780-00	Airwave HY2-33 Gurtzeuggruppe GH	Villinger Ges.m.b.H.	1-2 GH
		105 kg • 130 kg	
MZL GS-01-781-00	Nova Phelix 27 Gurtzeuggruppe GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	1 GH
		95 kg - 125 kg	
MZL GS-01-782-00	Pure L Gurtzeuggruppe GH	freeX Air Sports GmbH	1-2 GH
		100 kg - 130 kg	
WL 65-01-783-00	Maxs M Gurtzeuggruppe GH	Fly Market GmbH & Co. KG	2 GH
		85 kg - 105 kg	
MZL GS-01-784-00	Maxs S Gurtzeuggruppe GH	Fly Market GmbH & Co. KG	2-3 GH
		65 kg - 90 kg	
MZL 65-01-785-00	ART 22 Gurtzeuggruppe GH, ex	XIX GmbH	2 GH, GX
		60 kg - 85 kg	

Gleitsegelgurtzeug-

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	A hängelastiax:
MZL GS-03-216-00	Sky Sport Alpha	Sky Sport Lanka (Private) Limited	120 kg
MZL GS-03-217-00	Sky Sport Beta	Sky Sport Lanka (Private) Limited	120 kg
MZL GS-03-218-00	Flur	Fly Market GmbH & Co. KG	120 kg
MZL GS-03-219-00	Thin Air	Aerosport International GmbH	120 kg
MZL GS-03-220-00	Vapor	Aerosport International GmbH	100 kg
MZL GS-03-22600	Tangra Front	Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH	120 kg
MdL GS-03-222-00	Tangra Cygnus	Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH	120 kg
MZL GS-03-223-00	Tangra Basic	Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH	120 kg
MZL GS-03-224-00	Tangra Tandem	Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH	120 kg
MZL GS-03-225-00	Tangra Integral	Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH	120 kg

Gleitsegel-Zubehör

Nummer :	Muster	Zulassungsinhaber	Beschreibung
MdL GSVL-1-002-00	Firebird Schlepp-Support	Firebird Sky Sport AG	Windenschlepphilfe

Gleitsegel-Gurtzeugprotektoren

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Deutschland	Bauart
			Startgewicht min. [g]
MZL GSP-010-00	Bump'Air 17	Aerosport International GmbH	Schaumstoff/Luft 19,4 g
MZL GSP-010-00	Bump'Air 20	Aerosport International GmbH	Schaumstoff/Luft 15,9 g

Hängegleiter

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	deutschland Klasse
		zulässiges Startgewicht min.	
MZL 01.361-00	Atos S	Aeronautic Innovation	3E
		Rühle & Partner GmbH	
		83 kg - 122 kg	

2.119/em

Korrektur zu Info 106 NfGH 206/00.

Die veröffentlichte Liste enthielt auf Grund eines Datenfehlers falsche Werte bei den Fallhöhen und Verzögerungswerten. Die hier abgebildete Liste 209/00 zeigt die richtigen Daten.

Gleitschirm-Gurtzeugprotektoren nach Gerätenamen

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

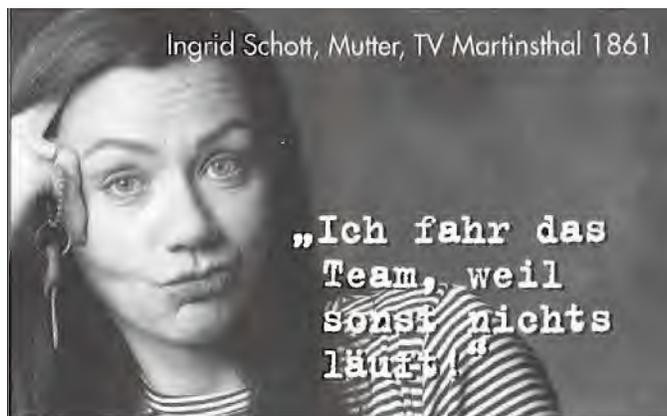
Frei kompatible Protektoren sind mit einer DHV/0eAeC-Musterzulassungsplakette versehen.

Muster- Hersteller / Inhaber der Musterzulassung	Zulassungsnummer	Dämpfungssystem
Bump' Air Aerosport International GmbH	MZL GSP-003.99	Schaumstoff / Luft
		17,2 g
Control AIRS. - freeX Air Sports GmbH	MZL GSP-002.99	Schaumstoff
		18,8 g
		150 cm
PI Fly Market GmbH & Co KG	MZL GSP-006.99	Schaumstoff
		17,5 g
		150 cm
kooter Finsterwalder GmbH	MZL G51-05.99	Schaumstoff Hohlraumstruktur
		16,08
		200 cm
Skyline Airbag 18 - Skyline Flight Gear	MZL GSP-008-00	Schaumstoff / Luft
		18,1 g
		150 cm
Skyline Airbag 18 RVS - Skyline Flight Gear	MZL GSP-005i-00i	Schaumstoff , Luft
		15,0 g
		150 cm
Skyline Airbag 20 - Skyline Flight Gear	MZL GSP-007-99	Schaumstoff / Luft
		14,1g
		150 cm
115P Turnpoint Fastline GmbH	Mit GSP-004n9i	Schaumstoff / Luft
		18,0
		iso

Gemeinsam mit dem Gurtzeug zugelassene Protektoren

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

Muster- Hersteller Gurtzeug(e)	Verzögerung aus 150cm	Fallhöhe	förzog
shining RM - High Adventure			Schaumstoff / Luft
shining RM	14,7 g		150 cm
Shining FM			
shining Access			
Skyline Smart Skyline Flight Gear			Schaumstoff / Luft
Skyline Smart	14,5 g		150cm
Body Guard			
Pole Position			
X-Citing Cygnus - High Adventure			Stauluft
X-Citing Cygnus			
shining Cygnus	11,9g		180 cm
X-Press Airbag Turnpoint Fastline GmbH			Stauluft
X-Press Airbag	15,6 g		



ci den
Ehremgmtliob.ez
im **Sport** 0

Jedes Jahr werden in den 87.000 Sportvereinen rund eine halbe Milliarde Arbeitsstunden von über zweieinhalb Millionen ehrenamtlich tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern geleistet: Tolle Leistung — Zeit für ein Dankeschön!

DEUTSCHER
SPORTBUND
J A H R E



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**

TötVache Urseine

Deutschland/Nebelhorn - Am 17.06.2000 ereignete sich am Nebelhorn ein tödlicher Gleitsegelabsturz. Böige Turbulenzen brachten das Gleitsegel zum Einklappen. Der Pilot Hans Leonhard Braidt geriet in einen Spiralsturz und schlug nach ca. 200 m im felsigen Gelände auf. Das Rettungsgerät wurde nicht aktiviert. Offensichtlich herrschte zum Unglückszeitpunkt Nordwind, welcher am Nebelhorn starke Turbulenzen hervorruft.

Deutschland/Ravensburg - Ein weiterer tödlicher Absturz mit einem Gleitsegel ereignete sich am 22.06.2000 in der Nähe von Ravensburg. An dem nur 40 m hohen Übungshang führte der 40 Jahre alte A-Schein-Pilot Ulrich Wucher im Laufe des Tages mehrere Trainingsflüge durch. Bei seinem letzten Flug geriet der Pilot nach ca. 200 m Flugstrecke in einen Turbulenzbereich. Das Segel klappte ein und der Unglückspilot geriet in eine Spirale aus ca. 25m Höhe. Beim Aufschlag zog er sich schwere Verletzungen zu, denen er später im Krankenhaus erlag.

Deutschland/Andelsbuch - An der Niedere in Andelsbuch verunglückte am 22.07.2000 der 45-jähriger Pilot Harald Maisch tödlich. Nach einem hangseitigen Einklapper und einer 90° Drehung konnte der Pilot das Gleitsegel wieder stabilisieren. Bedingt durch die nicht mehr ausreichende Höhe streifte der Pilot anschließend einen Baum und stürzte ca. 300 m tief in steiles felsdurchsetztes Gelände ab. Dabei zog er sich tödliche Verletzungen zu.

Österreich/Pinzgau - Auf einem Streckenflug im Pinzgau erlitt der 44-jährige Hängegleiterpilot Manfred Günther am 20.06.2000 schwere Verletzungen. Vermutlich hatte der Pilot in der Luft eine Notlage und versuchte auf einer Wiese einzulanden. Eine Augenzeugin berichtete von unkontrolliertem Kreisen, Der Landeanflug geriet zu tief und der Pilot schlug hart an einer Böschung auf. Er verstarb einige Tage später im Krankenhaus.

Verhinderung von Unfällen ist das vordringliche Ziel unseres DHV-Infos. Das Info wendet sich nicht an die Öffentlichkeit, sondern **1**-dem **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 Drachefliegen 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.**

Wandkling des Ages-Memteners

Vorbehaltlich der noch ausstehenden Tests möchte ich mitteilen:

1. Das Unfallgerät von Christof Kratzner (Unfallbeschreibung Seite 107) wurde aufgrund des atypischen Flugverhaltens von ihm selber so modifiziert, dass ein mindestens 50 % Pitchverlust eintrat. Diese Maßnahmen waren in Hinblick auf die Behebung des Mangels absolut logisch und der Pitchverlust wäre in dieser Größenordnung tolerierbar gewesen.
2. In welcher Größenordnung vorausgegangene werksseitige Modifikationen das Pitch beeinflusst haben, ist noch zu klären. All diese Komponenten zusammen ergaben einen nicht mehr tolerierbaren Pitchverlust. Diese schwachen Werte waren auch für einen erfahrenen Wettkampfpiloten wie Christof Kratzner fliegerisch nicht mehr auszugleichen und führten in Verbindung mit einem unglücklichen Einflugwinkel in die Wirbelschleppes eines voraus fliegenden Fluggerätes zu dem Unfall.
3. Die ausgelieferten Serienatos mit protokollierter Werkseinstellung sind von dieser Problematik nicht betroffen.
4. Die Auswertungen der von Christof vorgenommenen Veränderungen möchte ich zum Anlass nehmen, alle Atos-Piloten darauf hinzuweisen, auf Folgendes zu achten:

a: dass die Gurtbänder (mit den Ringen zur Segelarretierung am Kiel) stets stramm genug sein müssen, zu wenig Spannung verringert die Pfeilung.

b: dass die Rippenspanner kräftig gespannt sind.

c: dass die Wölbklappen in den äußeren 2 Rippenfeldern immer genügend weit in das Segel eingeklettet sind.

d: dass keinesfalls die Pfeilung am Gerät reduziert werden darf.

Sind die Punkte a bis d nicht ausreichend erfüllt, so kann es zu Pitcheinbußen kommen, die sich aber in einem Rahmen bewegen, der nicht mit der relativ großen Pitchschwäche von dem Vor-WM-Unfallgerät vergleichbar ist. Falls wir durch die aktuellen Tests und deren Auswertungen zu der Erkenntnis gelangen, dass die Toleranzen durch Segeltrimmung und Pfeilungsbeeinflussung der Gurtbandspeannung zu hoch sind, werden wir bereits in der Werkseinstellung so verhalten, dass solche, in der Praxis denkbaren Veränderungen, kompensiert würden. In diesem Fall, würden wir eine entsprechende Anweisung zur Korrektur der Werkseinstellung an die Piloten ausgeben.

Weitere bzw. aktuelle Informationen in diesem Zusammenhang können über unsere Homepage www.a-i-r.de abgerufen werden.

AIR Team
Bernd Weber

V° fallana US© ° Jängegleiten

FOTO: ALEXANDER ESCHER



In der folgenden Analyse werden jeweils die Daten aller dem DHV mitgeteilten HG-Unfälle und -Störungen des Jahres 1999 in Deutschland und von Deutschen im Ausland jenen gegenübergestellt, die 1997 und 1998 gemeldet wurden

Die Anzahl dieser Meldungen betrug 1997: 50 (davon 5 Todesfälle), 1998: 43 (davon 6 Todesfälle) und 1999: 33 (davon 3 Todesfälle).

Unfallursachen

Es zeigt sich, dass Start und Landung die risikoreichsten Flugphasen sind, 85% der Unfälle passieren bei Start und Landung, nur knapp 15% im Flug. '99 wurde ein Tuck-Unfall gemeldet. Dieser war der einzige Unfall, von dem bekannt ist, dass er sich in größerer Höhe ereignete. Alle anderen Unfälle »im Flug« passierten in Bodennähe. Das Diagramm gibt eine Übersicht über die Störungsursachen.

Wettereinfluss

Es ist schwierig, den Wettereinfluss zu isolieren. Bei einem sehr großen Teil der Unfälle (1999: 42%) wurde jedoch von den Piloten oder Zeugen angegeben, dass Thermik, Turbulenzen oder starker Wind herrschten. Durch die erschwerten Flugbedingungen wurden Fehler wie Startfehler,

Fehleinschätzungen beim Landeanflug oder Kollisionen begünstigt.

Kollisionen mit Hindernissen

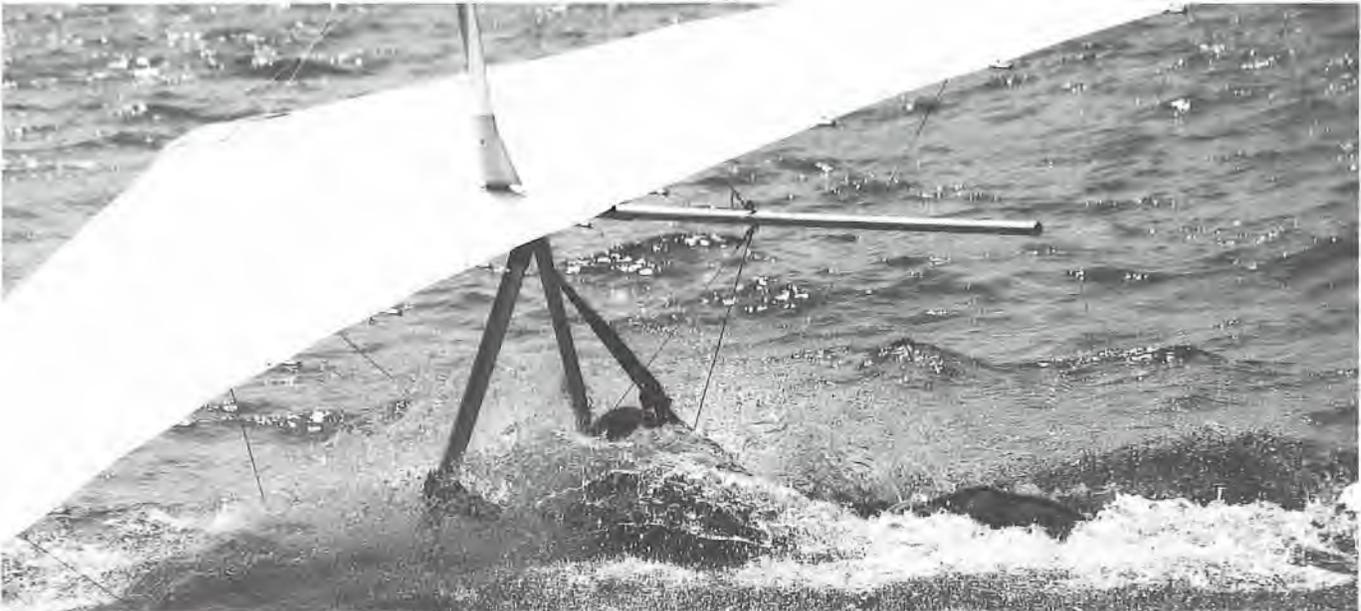
Bei Hängegleitern sind Kollisionen die häufigste direkte Unfallursache. Von insgesamt 12 Kollisionen mit Hindernissen 1999 passierten 7 bei Start bzw. Abflug (typischerweise Fehlstarts, bei welchen die Piloten nicht sauber vom Start wegakamen), 2 im Flug (zu nahe am Hang) und 3 beim Landeanflug (2 davon bei Außenlandungen!).

Jede Meldung ist ein Beitrag zur Flugsicherheit

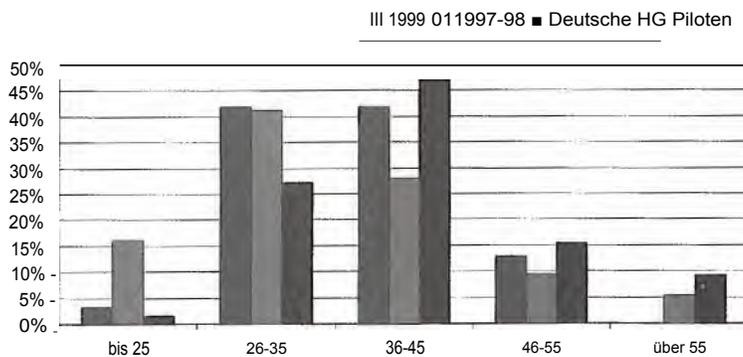
... In Deutschland besteht eine gesetzliche Meldepflicht an den DHV für Unfälle und Störungen.

i=D Die Meldung auch von Störungen ist besonders wichtig, **wenn** dadurch künftige Unfälle verhindert werden können.

... Die Unfallmeldungen an den DHV werden vertraulich behandelt. Sie dienen der Unfallvorbeugung und nicht der Beurteilung von Schuldfragen.

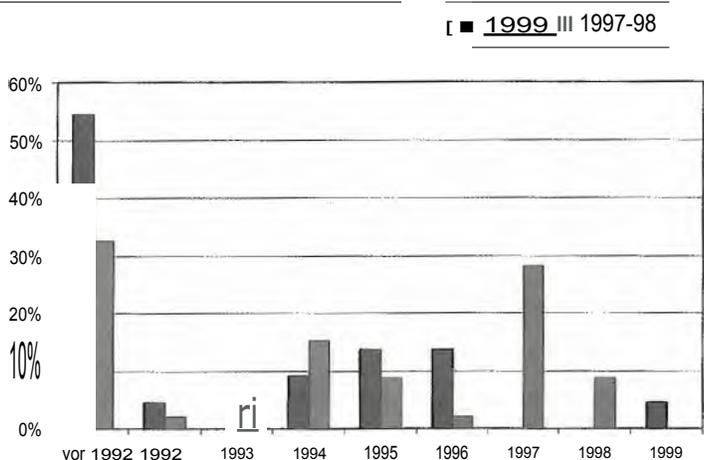


Pilotenalter



Verteilung der Unfallhäufigkeiten nach Altersgruppen, im Vergleich dazu die Altersverteilung aller deutschen HG-Piloten

Jahr der Grundausbildung



Pilotenerfahrung - Jahr der Grundausbildung

kann ohne Statistik der Fluggewohnheiten nicht eindeutig geklärt werden.

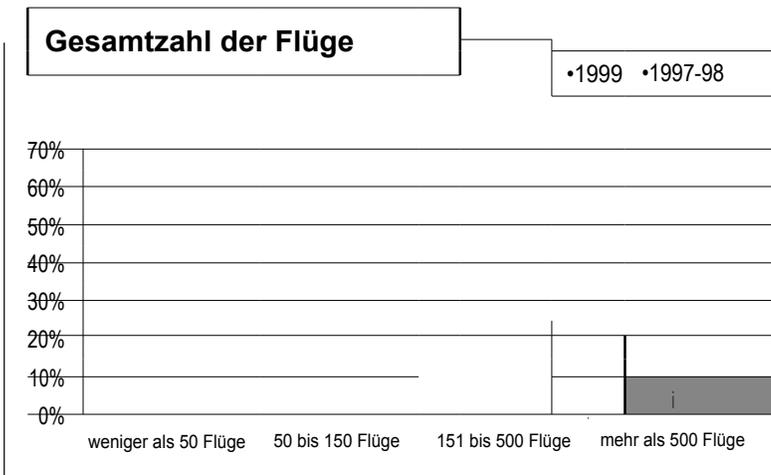
Interessant sind die Angaben zur Pilotenerfahrung. Das Diagramm zeigt die Verteilung der gemeldeten Unfälle auf das Jahr der Scheinerteilung (sofern bekannt). Deutlich die Häufung der Unfälle von Piloten, die schon seit 8 Jahren und länger fliegen. Ein einziger Unfall passierte während der Grundausbildung, also einem völlig unerfahrenen Piloten. Die Angaben zur Pilotenerfahrung (Gesamtanzahl der Flüge) bestätigen, dass 1999 besonders viele Unfälle von Piloten gemeldet wurden, die keineswegs als Anfänger einzustufen waren. Die Flugerfahrung der Piloten in den letzten 12 Monaten vor dem Unfall zeigt keine signifikanten Routinemängel auf.

Verletzungen

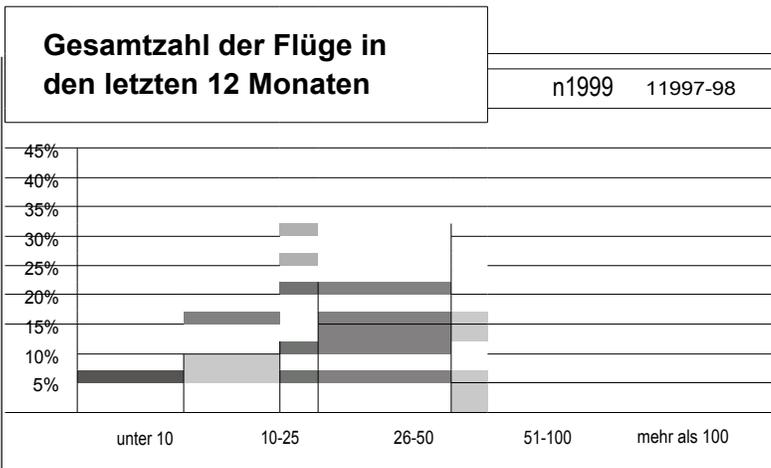
Bei den 33 gemeldeten Unfällen 1999 blieben 4 Piloten unverletzt, 3 verletzten sich leicht, 21 schwer und 3 Piloten starben. Das Verletzungsprofil glich 1999 im wesentlichen dem der vergangenen Jahre. Fast alle Piloten, die angaben, einen Helm verwendet zu haben, verfügten über einen Helm mit Kinnschutz.

Geräte

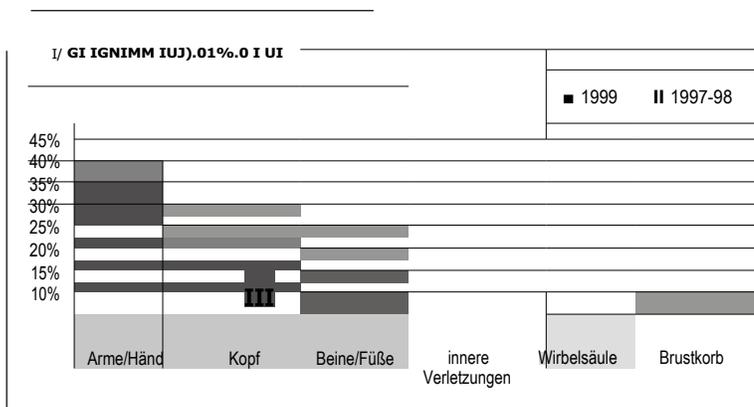
Bei nur 3 Unfällen 1999 wurde das Gerätemuster nicht gemeldet. Unter den übrigen verunfallten Geräten befanden sich 24 Turmgeräte mit Doppelsegel, 4 Turmlose, 1 Einfachsegler und 1 Starrflügler. Die Liste der Muster weist keine Auffälligkeiten auf.



Pilotenerfahrung - Gesamtanzahl der Flüge



Pilotenerfahrung und Routine - Anzahl der Flüge in den letzten 12 Monaten vor dem Unfall



Verletzungsprofil - Anteile der Verletzungen verschiedener Körperregionen

Anmerkung zur Definition des Verletzungsgrades:

leicht = ohne ärztl. Behandlung;

mittel = ambulante Behandlung;

schwer = Krankenhausaufenthalt von mehr als 48 Std., sowie Knochenbrüche außer Finger, Zehen, Nasenbein

Zusammenfassung und Empfehlungen

1999 wurden weniger Unfälle und deutlich weniger tödliche Verletzungen mit Hängegleitern gemeldet als in den beiden Jahren zuvor. Während es kaum technische Probleme gab, war das Gros der Unfälle auf Pilotenfehler zurückzuführen. Die beiden zentralen Probleme waren schlechte Starts und schlechte Landeinteilungen bzw. -anflüge. Dass 1999 gerade routiniertere Piloten von Unfällen betroffen waren, überrascht.

Zum Einen könnten Unkonzentriertheit und Nachlässigkeit aufgrund der Routine beigetragen haben, zum Anderen ist aber auch zu überlegen, ob eine Flugpraxis von vielleicht 30 bis 40 Flügen pro Jahr wirklich ausreicht, den komplexen Bewegungsablauf bei Start und Landung zu üben; auch wer bei 30 Flügen 300 Stunden in der Luft ist und dabei mehrere 100 km weit fliegt, hat eben doch nur 30 Starts und Landungen absolviert. Bezüglich des Landeanfluges ist zu empfehlen, immer (und unabhängig von der Flugerfahrung) in ausreichender Höhe mit der Einteilung zu beginnen - auch bei Außenlandungen auf Streckenflügen - und Landevolten großräumig und mit angemessener Überfahrt zu fliegen. Und wenn sich einmal eine günstige Gelegenheit bietet - warum sollten nicht auch routiniertere Piloten ein paar Starts am Übungshang absolvieren? Die positive Wirkung wird überraschen.

Karl Slezak
Sicherheitsvorstand



Das DHV-Schleppbüro informiert

Was ist Doppelsitzer-Schlepp „12 pp“ zu beachten No77

Allgemeines

Hängegleiter- und Gleitsegelpiloten mit Passagierflugberechtigung, die an der Winde oder hinter einem Ultraleichtflugzeug geschleppt werden möchten, benötigen zu ihrer vorhandenen Schleppstartberechtigung eine besondere Einweisung, gemäß Flugbetriebsordnung (FBO): »Für Winden-Doppelsitzerschlepp muss der Pilot die Passagierflug- und die Winden-Schleppstartberechtigung besitzen. Pilot und Windenführer müssen von einem dazu berechtigten Fluglehrer theoretisch und praktisch mit Doppelsitzerschlepp vertraut gemacht sein.« bzw. »Für Hängegleiter-Doppelsitzerschlepp hinter Ultraleichtflugzeugen muss der Pilot die Passagierflug- und die UL-Schleppstartberechtigung besitzen und von einem berechtigten Fluglehrer theoretisch und praktisch mit Doppelsitzerschlepp vertraut gemacht sein.«

Der Windenführer muss ebenfalls mit den Besonderheiten des doppelsitzigen Schlepps vertraut gemacht werden. Der UL-Pilot muss im Besitz der UL-Schleppberechtigung sein und sollte über überdurchschnittliche Erfahrungen im UL-Schleppbetrieb verfügen.

Das sogenannte »Vertrautmachen« darf nur von einem dazu berechtigten Fluglehrer vermittelt und bescheinigt werden; es wird nicht in den Luftfahrerschein eingetragen.

Hängegleiter

Das Fluggerät, die Schleppklinke und das Rettungssystem müssen für den Doppelsitzerschlepp zugelassen sein. Bei Verwendung von angebauten Fahrwerken müssen geeignete Rettungsgeräte verwendet werden. Die neuen, übereinander verbundenen Gurtzeuge lassen nur den Rollstart von Hängegleitern zu. Durch die Seile des angebauten Fahrwerks wird eine sichere Freisetzung der konventionellen Rettungsgeräte behindert. Deshalb darf der Schlepp damit nur erfolgen, wenn extern angebaute Rettungsgeräte (z. B. Help-System) verwendet werden. Der Schlepp mit zwei Gurtzeugen nebeneinander und mit Steuerbügelrädern, also ohne angebautes Fahrwerk, darf, wie auch beim Bergstart, mit einem zugelassenen Doppelsitzer-Rettungsgerät, das am Pilotengurtzeug befestigt ist, durchgeführt werden.

Doppelsitzige Hängegleiter dürfen an der Winde oder auch mit einem Ultraleichtflugzeug geschleppt werden. Sie müssen für die jeweilige Schleppart zugelassen sein. Es empfiehlt sich für alle Passagierschlepps, entweder mit einem Startwagen oder einem angebauten Fahrwerk, den Rollstart durchzuführen. Bei Fußstarts besteht eine hohe Fehlstartgefahr.

Gleitsegel

Beim doppelsitzigen Gleitsegelschlepp, der bisher nur an der Winde stattfinden kann, ist zu beachten, dass Gleitsegel und Schleppklinken für den

Windschlepp zugelassen sind. Die üblichen Doppelsitzer-Rettungsgeräte müssen am Pilotengurtzeug befestigt sein und eine ungehinderte Freisetzung in jeder Lage zulassen. Eine Befestigung am Passagiergurt ist nicht zulässig. Die Schleppklinge muss vom Piloten ausgelöst werden können. Dazu sind spezielle Klinken mit Fernauslösung zugelassen. Spreizrohrklinken sollten wegen der möglichen Verletzungsgefahren durch Hochschnellen der Klinge mit einem Niederhaltegummi versehen werden. Gurtbandklinken minimieren das Fehlklinkrisiko und haben eine geringere Masse.

Achtung: Wird mit doppelsitzigen Gleitsegeln geschleppt, die mit Trimmern ausgestattet sind, müssen diese im Schlepp geöffnet sein. Bei gezogenen Trimmern (größerer Anstellwinkel) kann der Schirm zu langsam werden und möglicherweise in den Sackflug geraten. Die vom Hersteller angegebene Mindestzuladung darf auf keinen Fall unterschritten werden.

Passagier-Windschlepp

Das Vertrautmachen erfolgt nach dem Einweisungsplan für Passagier-Windschlepp und umfasst eine Theorie- und eine Praxis-einweisung. Die Einweisungsanforderungen sind für Hängegleiter- und Gleitsegelpiloten im Wesentlichen die gleichen. In der Theorie-Einweisung werden im Fach



Dr. KLAUS RUSCHIK



HORST BARTHELMES

»Luftrecht« die für den Schlepp erforderlichen Punkte in der FBO und die versicherungsrechtlichen Aspekte besprochen, ebenso die besonderen Piloten-Kommandos. Im Fach »Technik« geht es um die technischen Anforderungen von Schleppwinde, Schleppseil und Sollbruchstelle sowie um Schleppklinge, Gurtzeug, Fluggerät und Rettungsgerät. Im Fach »Verhalten in besonderen Fällen« wird jeweils gerätebedingt die Passagiereinweisung, das richtige Verhalten beim Start, beim Flug und bei der Landung (Platzrunde), sowie das Verhalten in Gefahrensituationen vermittelt.

Die praktische Einweisung umfasst die Besonderheiten des Passagier-Windschlepps als Pilot und (oder) Windenführer. Grundlagen dieser Ein-

weisung sind die Praxis-Lehrpläne zur Winden-Schleppstartberechtigung und zur Windenführerberechtigung. Der passagierflugberechtigte Pilot mit Winden-Schleppstartberechtigung benötigt für diese Einweisung io doppelsitzige Windschleppstarts, davon 1 Windschleppstart als Passagier unter Anleitung und Aufsicht eines dazu berechtigten Fluglehrers. Der Windenführer benötigt eine praktische Einweisung durch einen dazu berechtigten Fluglehrer. Nach erfolgreich durchgeführter Einweisung erhält der Pilot /Windenführer dann die Einweisungsbestätigung.

Ausbildung zur Passagierflugberechtigung mit Windschlepp

In der Passagierflugausbildung kann die Hälfte der Ausbildungsflüge mittels doppelsitziger Winden-Schleppstarts bei einem dazu berechtigten Fluglehrer durchgeführt werden; ebenso die praktische Prüfung, bei der ein zusätzlicher Bergstart erforderlich ist. Diese Ausbildung beinhaltet gleichzeitig die oben erwähnte Einweisung.

Passagier UL-Schlepp

Ähnlich wie bei der Passagier-Windschleppeinweisung findet eine kurze Theorie-Einweisung statt und es werden in der praktischen Ausbildung io doppelsitzige UL-Schleppstarts mit einem dafür zugelassenen Hängegleiter durchgeführt, wobei bei einem UL-Schleppstart der Hängegleiterpilot als Passagier mitfliegt.

Die Einweisung erfolgt durch einen dazu berechtigten UL-Schleppfachlehrer.

Besonders wichtig bei dieser Einweisung sind Kenntnisse über die verwendeten Flug- und Schleppgeräte. Langsame Hängegleiter eignen sich nicht für den doppelsitzigen UL-Schlepp. Der Schlepp mit konventionellen Brustklinken (Spreizrohrklinken) funktioniert nicht oder nur unter starkem körperlichen Krafteinsatz. Schleppklinken, die am Hängegleiter und am Piloten befestigt sind (Moyes TS), erleichtern den Schlepp sehr, weil der Pilot weniger Kraft für den doch relativ schnellen Schleppflug hinter dem UL benötigt.

Auch das Schlepp-UL muss für diese langsamen Schleppgeschwindigkeiten geeignet und auch stark genug motorisiert sein, um mit der »schweren Last«, noch befriedigende Steigwerte zu erreichen.

Der UL-Pilot mit UL-Schleppberechtigung muss mit dem Hängegleiter-Rollstart und den Besonder-

heiten des Doppelsitzerschlepps vertraut sein. Diese Einweisung erhält er von einem dazu berechtigten UL-Schleppfachlehrer.

Fragen zu diesem Thema beantwortet unser DHV-Informationsbüro für Schlepp gerne unter der Rufnummer 06654-353 (wochentags zwischen 10 und 12 Uhr) oder per e-Mail: dhvschleppbuero@t-online.de.

Horst Barthelmes

ANZEIGENSCHLUSS

GEBRAUCHTMARKT

10

Nr. 108

Später ein
werden autteatisch in das nach-
folgende Info aufgenommen.

Haftungsausschluß!

lade Haftung des DHV und seiner Mitarbeiter auf Grund der Veröffentlichung des Gebrauchtmärkte ist ausgeschlossen. für die Klassifizierung der Geräte, ihre Luftdichtigkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

Gleitsegel

1

Bleck Magic 24, Bj. 91, pink/gelb, m. Gurtzeug Filip u. Rettungsgerät Minitex u. Helm u. Vario plus 2, VB 350,- DM, Tel.: 0170/4400091

Block Magic 27, gelb, kompl. m. Gurt und Remingsschinn, an meistbietenden obzugeben, Tel.: 0921/8701660

Funiac L, Bj. 97, bis 120 kg, rot, Check 99, 1.300,- DM, Tel.: 0171/8119898

Funiac M, Bi. 98, Check neu, Gurtzeug Woody Volley m. Rückenschutz, wg. Aufgabe zu verkaufen, Tel.: 07236/8002

Nova Philou 23, Bj. 7/96, Check 12/00, weiß, VB, Tel.: 089/93006677

GH

Nova Phelix 27, Bj. 7/00, weiß, 95-125 kg, m. Gurt Sup Air, u. Retter, VB 5.000,- DM, Tel.: 08063/1841

Nova Philou 26, Bj. 7/99, violett, 2.900,- DM, Tel.: 02267/1851 od. 0171/5761407

Advance Bi-Beta, Bj. 8/97, rot/weiß, Check 2/2001, VB 3.200,- DM, Tel.: 07121/890914

Advance Epsilon 126, lila, Gurtzeug Skyline-supersede, m. Protector, 800; DM, Tel.: 08021/5076 90

Airwave Harmony 27, Bj. 97, flieder/weiß, Check neu, 1.950; DM, Tel./Fox: 08034/908548

Airwave Harmony 27, Bj. 97, Check 8/01, VB 2.200,- DM, Tel.: 06151/47475 od. 06159/712302

Atlas L, Bj. 2/98, u. Rettung u. Gurtzeug u. Packsack, kompl. VB 3.300; DM, Tel.: 0841/9514416

Atlas 1, Bj. 6/98, blau/pink, Check neu, VB 2.400; DM, Tel.: 0911/762553 od. 0911/9704379

Atlas L, Bj. 11/98, hellblau/pink, DM 1.999; DM, Tel.: 089/47077327

Boogie L, Bj. 1/97, magento, Beschleuniger, UP Rucksack, 2.200; DM, m. Gurtzeug Edel Hero, 2.400; DM, in. Rettung Profil 22, 120 kg, 2.950; DM, Tel.: 0851/9346498

Discus 1000/60, 31. 94, TÜV neu bei Kauf, ind. Gurtzeug, Rettung, Packsack, VB, Tel.: 0221/4248021 od. SonjaGrupe@gmx.de

Discus 1000/60, Bj. 94, pink/weiß, 50-80 kg, incl. Rettungsschirm u. 2 x Gurtzeug, 118 1.500; DM, Tel. 07642/6683 priv. od. 07641/4563315 gesch.

Graffiti Sport XL, Bj. 6/96pink, 90-120 kg, neuer Check 1/2000, incl. Rucksack, VB 1.990; DM, (NP 4.670.), Tel.: 030/70130614 erl. 0172/3866609

Graffiti Sport XL, Bj. 5/95, 75-95 kg, Check neu, VB 750; DM, Tel.: 08824/94152

Graffiti Sport XL, Bj. 10/96, ohne Check, VB 1.300; DM, Tel.: 06221/782915 od. djakob@gmx.de

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

Karat 21 c, pink, Check bis 7/01, m. Gurtzeug, Vario Flytec 2005 S, u. Retter, Helm, 2.000; DM, Tel.: 02133/299878

Level 80, Bj. 91, zitronengelb, 1.400; DM, Tel.: 089/7854387

Nova Philou 29, Bj. 7/97, -blou, Check neu, Charly Revolution II, Gurtzeug Alto Velo Root, Vario Bräuniger Basis SP, NP 7.400; DM für VB 3.800; DM, Tel.: 08022/75569 od. 97788

Nova Philou 29, Bj. 8/96, türkis/lila, VB 1.000; DM und Gurtzeug XTG-Inka, mit Rückenprot. u. Luftkissen u. integr. Reserveschirm, VB 800; DA), Tel.: 09621/32134 AB

Nova X-Act-25, Bj. 8/98, rot/weiß, in. Packsack, 1.700; DM, Tel.: 089/69979493 od. www-wcpl@aol.com

Quartz L, Bj. 4/96, Check 6/02, Charly Gurtzeug Protect u. Rettungsschirm SC 118 (Passiv), Check 6/02, 1.950; DM, Tel.: 08862/8950 od. Tel.: 0175/3252528, jengel@vr-web.de

UP Pickup 47, Bj. 94, Rettung Sigm Minitex 200, Bj. 93, Bräuniger Vario P 2, auch einzeln günstig uhzugeben, Tel.: 0173/9399847

Vision Classic L, Bj. 1/00, Gurtzeug Skyline Smart u. Rettung, lote-gr. Helm, lei Bräuniger P 111, Skywatsch Speedmesser, Schleppklinge, komp. 3.600; DM, Tel.: 08751/4547

Vision Classic S, Bj. 8/97, grün/weiß, 70-90 kg, Check neu m. Packsack u. Beschleuniger, VB 1.800; DM, Tel.: 036924/30143

Vision Classic S, Bj. 98, Check 8/00 u. UP Profile 22 u. PU Action LX, Gr. M, evtl. Vario Bräuniger 10-Basie, kompl. 4.000; DM, wg. Hobbyaufgabe, Tel.: 06151/47475 od. 06159/712302

1.2Biplace

Fat Willie, Bj. 7/97, 1.800; DM, Tel.: 08046/1474

Fat Willie, Bj. 7/99, rot, VB 2.700,- DM, Tel.: 08022/76583 od. 0172/8914808

1 GH

Advance Epsilon 3/28, Bj. 12/99, rot/gelb, Check 12/2001, VB 3.950; DM, Tel.: 07121/890914

Arcus M, gelb/blau, 4.100; UN), Tel.: 06257/905933 od. 0171/6917622

Arcus M, Bj. 7/99, blau, Gurtzeug Pro Design Jane m. Rettung Oskar, Helm Charly Insider blau, Koch Schleppklinge, Vario Bräuniger 10 Basis, dtv. Zubehör, noch 2 Jahre Garantie auf Schirm, FP 5.500; DM, Tel.: 02383/50412 od. 0173/3210705

Arcus S, Bj. 99, Gurtzeug Pro Design Tarn Pro, in. Rettung Sup Air, Flughelm Charly Insider, alles kompl. aus Zeitgründen abzugeben, für 4.600; DA), Tel.: 0179/2974220 ah 19.00 Uhr od Fax: 08326/35127

Flair M, VB 2.000; DM, evtl. auch komplett m. Rettungsschirm u. Gurtzeug, Tel.: 089/65102570

Flair M, Bj. 8/98, 2.000; DM, Koch Schleppklinge, 100; DM, Gurtzeug Magic M, 450,- DM, wg. Aufgabe des Flugsports kompl. oder einzeln, Tel.: 02374/4214

Flair S, Bj. 9/98, lila/weiß, VB 2.100; DM, evtl. m. Fred Gurtzeug, Tel.: 08042/918118 od. 0171/4844560

Matrix M, Bj. 3/2000, 75-95 kg, gelb, 3.600; DM, Tel./AB: 06665/1455 od. 0170/5207926

P23 27, Bj. 96, Check 02, VB 1.200,- DA), Tel.: 0761/289662

Pro Design Relax 36, Bj. 3/98, 2.300; DM, od. kompl. mit Gurtzeug UP Action LX / Sup Air - Protector / Rettung Charly Rev. II 1.3.500; DM, Tel.: 05692/8968

Sinus L, Bi. 10/97, rot, VB, sowie Gurtzeug Sup Air Profel, Tel.: 0711/741626 od. 0711/1334209

Sinus L, Bj. 98, m. neuwert. Sitzgurt Sup Air Evolution, integr. Rettung u. Wirb, VB 3.850; DM, Tel.: 09334/1436

Sinus M, Bj. 98, 80-105 kg, blau, 3.800; DM, Tel.: 02752/6835

1-2 GX

P 21/29, mit Beschleuniger, Gurtzeug mit integr. Rett. »Columbus 18«, Bj. 92, Gütesiegel neu 6/2002, VB 1.500; DM, Tel.: 04489/5954

2

A 5-26 Sport, Bj. 96, orange, Check bis März 2001, VB 1.500; DM, Tel.: 0621/811759

Advance Sigma III 27, Bj. 95, neuer Check bis 1/2002, weiß/lila, 08 1.290,- DM, Tel.: 07202/3441

Advance Sigma III 27, Bj. 1/96, Check neu, VB 1.600; DM, 08039/409261

Advance Sigma III 30, Bj. 10/96, 1.100; DM, Tel.: 08067/180791

Apache II 26, Bj. 93, blau/weiß, Speedsys., Check 5701, Gurt Sittung Bull, Rettung 2nd Chance, 1.500; DM, Tel.: 07081/2138

Aspect M, Bj. 10/97, Check 12/01, VB 1.250; DM, Tel.: 0228/678228



Aspect S, Bj. 96, Gurtzeug, Rettung, Varia, Schuhe 42, Overall, 1.600,- DM, Tel.: 0173/3773489

Compact 33, Bj. 94, Check 11/00, Gurtzeug Woody Volley, 800,- DM, Tel.: 07931/561935

Compact 33, Bj. 7/93, Check bis 7/01, wg. Zeitmangel zu verkaufen, m. Packsack, Rettung Minitex, Gurtzeug Montano, Tel.: 089/835583 od. 089/99562444

Discus 2000/90, Bj. 93, gelb/lin, regelm. Checks, Tel.: 02104/39810

EQ Sport 26, mit Packsack, Bj. 91, Gurtzeug Skyline m. Rettungsschirm, Preis nach Angebot, Tel.: 0172/7405413

Frantic Plus S, Bj. 6/96, rot, mit Paraten Modular Gurtzeug, 1.200,- DM, Tel.: 08041/77936

G-Sport XL, Bj. 96, Rettung Revolution Bj. 96, alles Check neu, Bräuniger IQ Basis, Gurtzeug Firebird m. Protector, 2.500,- DM, Tel.: 08206/6497 od. 0174/4693266

Marlin 26, Bj. 94, Check, Komplett-usrüstung, Packsack, Gurt, ggf. Rettungsschirm, VB, Tel.: 0221/2583834

Merak 29, Bj. 96, incl. Gurtzeug m. Protector (Schaum), Rettung, Helm, 70 1.000,- DM, Tel.: 07674/8352 ah 18.00 Uhr, Tel.: 0170/9557891

Mistral 27, BL 96, Gurtzeug Skyline m. Protector, Rettung Charly, Bj. 98, incl. Frontcontainer, Integralhelm Charly Insider, VB, Tel.: 0173/9311890 od. 08304/1586

Nova Axon 26, Bj. 4/97, Check 3/2000, 2.650,- DM, Tel.: 05455/666 od. Fax: 05455/960003

P 40/26, Bj. 93, Rettung Charly Second Chance, Gurtzeug Edel Hero, Varia Bräuniger Alte Basis, Rucksack, VB 999,- DM, Tel.: 0751/7914831 od. Fox: 0751/794566

P 40/29, Bj. 93, weiß/gelb, Check fällig, Packsack u. Speedsystem, 600,- DM, Tel.: 089/7195917

P 40/29, Bj. 94, Gurtzeug Furche, Rettung Parasail Esprit Light II, Nie AV 8000, VB 2.000,- DM, Tel.: 098/74688195 od. ekkeland@tonline.de

P 40/29, Bj. 92, gelb, kpl. m. Packsack, Helm, Gurtzeug, Rettungsschirm, Windsack und Meindl Bergstiefel, Gr. 8,5, für 1.200,-, auch einzeln abzugeben, Tel.: 0228/327656 p. od. 0228/9401242 gesch.

Phönix 128, Bj. 5/93, 80-100 kg, 500,- DM, Tel.: 098/6701670

Phönix 128, Bj. 7/93, Lagerrestposten, violett, 1.200,- DM, Tel.: 07961/53774

Saber M, Bj. 5/97, Sup Air Profeel m. Frontcontainer, Aeroa Smile 36, 5/99, Nocai Integral, Breuniger Var, 2-Jahres Check, Super Preis!, Tel.: 0172/7632329

Saber XL, blau/pink, Check 12/00, 900,- DM, Tel.: 06257/905935 oder 0179/6926808

Saber XL, Bj. 98, pink/blau, 1.800,- DM, Tel.: 0521/87776 opd. 05206/920566

Sonic Large, Bj. 6/97, Check 6/01, VB 1.100,- DM, Tel.: 07031/388376

Soul M, Bj. 97, 1.500,-, Tel.: 08031/10-2156 tgs. od. 08022/24974 ahls.

Space 27, Bj. 93, VB 2.000,- DM, kompl. Ausrüstung, Tel.: 02364/10224

Space 30, Bj. 93, Check neu, kompl. m. Gurtzeug Farce, Rettung SC 118, AV-Classic-IQ, Speed-Sens., Helm, VB 2.300,- DM, Te.: 08431/47363 od. johann.oehm@t-online.de

Spear M, Bj. 2/98, rot, 80 0 kg, 1.200,- DM, Tel./AB: 06659/1455 od. 0170/5207926

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 93, 75-110 kg, violett, Check fällig, kompl. m. Gurtzeug, Rettung u. Packsack, VB 2.200,- DM, Tel.: 0911/934360 tags.

Stellar 35, Bi. 93, mit Speeds, gelb/blau, Gurtzeug UP Action LX m. Protector und Minitex-Rettung, Brijuni-ger alto Varia p III, Funkgerät ICOM IC-2SET, VB 1.650,- DM, auch einzeln, Tel.: 07142/920132 od. 07143/24545

Synto 27, Bj. 94, 65-100kg, m. Speedsystem u. großem Packsack, ohne Check VB 480,- DM, mit neuem Check VB 790,- DM, Tel.: 07253/920820 od. 07253920820@fonline.de

Haftungsausschluß!

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

Synto 27, Bj. 10/96, 70-100 kg, m. Speedsystem u. Packsack, VB 800,- DM, m. neuem Check, 1.200,- DM, Tel.: 03535/22103

Vision M, Bi. 4/95, petrol/weiß, Check neu, VB 750,- DM, auf Wunsch mit Gurtzeug (Airbag) I 400,- DM, Tel./Fax: 07303/5581 od. 0171/8506075

Vision M, Bj. 1/95, blau/weiß, neuer Check auf Wunsch, 65-90 kg, kompl. m. Rettungsschirm u. Gurtzeug, VB 1.500,- DM, Tel.: 07031/810038

Nächstes Info Nr. 108 Dezember 2000 Anzeigenschluß 10. Oktober 2000

geb rauch

i.A. G..

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)

E Drachenausrüstung

Gleitschirmausrüstung

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

Name

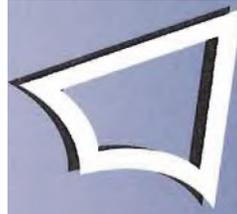
Telefon

Fax

Anschrift

Unterschrift

Zwei starke Partner drN



Der Sicherheitsplan, der genug Geld fürs Hobby läßt!

Monatliche Berufsunfähigkeitsrente bei Verlust der Arbeitskraft bis Alter 60 Jahre ohne jegliche Verweisung (max. 3.000 DM monatlich)

1110³--

Sofortige, hohe finanzielle Absicherung der Familie im Todesfall

Planmäßiger Kapitalaufbau

Ohne Prämienzuschlag für das Flugrisiko

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

Info-Coupon

Bitte einsenden an:

GERLING

Gerling
Industrie-Service GmbH Südwest
z.Hd. Gisela Sinks Tel. 069/7567-561
Hans-Jürgen Sattler Tel. 069/7567-560
Fax 069/7567-542
Theodor-Heuß-Allee 108
60486 Frankfurt

Name _____ Geb. Datum _____
Strasse _____ PLZ, Ort _____
Telefon _____ Beruf _____
Selbständig ___ Angestellter ___ Branche _____
Bürotätigkeit am festen Arbeitsplatz _____
Körperliche Tätigkeit _____
Personalverantwortung für _____ Personen _____
Gewünschte monatliche Berufsunfähigkeitsrente _____ DM
Todesfallabsicherung gewünscht _____ DM
Sonstige Wünsche _____

Der neue Sicherheitsplan für DHV-Mitglieder

Höhere Absicherung bei geringerem Prämienaufwand

Wie kann ich meine Familie und mich finanziell absichern, wenn mir etwas zustößt? - Eine Frage, die DHV-Mitglieder häufig an ihren Verband herantragen. Das ausgeprägte Sicherheitsbedürfnis der DHV-Mitglieder ist durchaus berechtigt. Denn finanzielle Probleme sind fast immer vorprogrammiert, wenn der Ernährer der Familie nicht mehr seinen Job ausüben kann oder verstirbt.

Was oft unterschätzt wird: Eines der wichtigsten Güter ist die Arbeitskraft. Die Gefahr, diese zu verlieren und damit den Beruf wegen Krankheit oder eines Unfalls vorzeitig aufgeben zu müssen, ist größer denn je. Zur Zeit gibt es 2,6 Millionen »Invaliditätsrentner«, das sind 10 Prozent der rund 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.

Vision S, Bj. 5/94, blau, 60-90 kg, Check 8/00, Gurtzeug Edel ohne Protector, Packsack, VB 600,- DM, Tel.: ob 18.00 Uhr 09141/921500

Vision 5, 60-90 kg, orange, kompl. m Super Gurt und Rettungsschirm, 1.000,- DM, Tel.: 089/65102570

Vision S, Komplettausrüstung, m. Gurtzeug u. Rettung, 1.000,- DM, 60-90 kg, Tel.: 0921/8701660

eb

Apache 26, Bj. 93, pink, kompl. m. Gurtzeug Sitting Bull, incl. Afro Vene u. Rettungsschirm, Tel.: 06400/1722

Apache 26, Bj. 93, incl. Gurt, Rettung, Protector, Packsack, 500,- DM, Tel.: 07145/924578

Apache 26, f11, 92, mit Speedsystem u. Packsack, VB 190,- DM, Tel.: 03535/22103

2 GH

A 6/30, Bl. 9/98, rot/gelb, VB 3.000,- DM, Tel.: 07173/13180 od. 0172/8429169

A 6 / 30, Bj. 8/97, VB 1.800; DM, Tel.: 06694/7991 od. 0172/5639850

Apco Bagheera M, BL 8/99, violet, 3.350,- DM, und Rettungsschirm, Gurt, Tel.: 089/74548217

Astra! L, Bj. 6/98, dunkelblau/weiß, Check neu, 2.500,-, Tel.: 02336/932381 Büro od. 0170/8255513

Astral M, Bj. 8/98, blau/weiß, Check neu, 1.600; DM, Tel./AB: 06659/1455 od. 0170/5207926

Bandit M, Bj. 7/00, VB, Tel.: 08243/2679

Blues L, 81, 7/99, VB 1.500,-, Tel.: 08021/909785 od. 0171/7411248

Ozone Celine XL, blau/rot, 4.400; DM, Tel.: 06257/905935 oder 0179/6926808

Paratech P60 30, Gurtzeug Sup Air, ProFeel 99, incl. Rettung, Schleppklinge Koch, Helm, 4.000,- DM, Tel.: 0351/4013990

Shape M, Bj. 98, Check neu, 1.500; DM, Tel.: 089/439005-41

Shape M, Bj. 5/98, ohne Check, Gurtzeug Pro Design u. Rettung Airco-tec-Piccolo-Vario, DM 2.555,- DM, Tel.: 08652/2915

gebraucht



Haftungsausschluß!

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

Hängegleiter

Joker, Bj. 7/96, neongelb/grün/weiß, Räder, 2 x Ersatzsteuerbügel, VB 2.700,- DM, Tel.: 09126/282344

Joker, Bj. 88, ohne Check, günstig abzugeben, auch einzelne Ersatzteile, Tel.: 07221/181177

Joker, 01, 7/96, Check 7/01, Speedbor, Ersatzsteuerbügel, Lufräder, VB, Tel.: 0179/6945836

Genair 26, Bj. 90, m. Gurtzeug, VB 270,- DM, Tel.: 07142/920132 od. 07143/24545

Nova Vertex 26, türkis, 85.105 kg, VB 950; DM, Tel.: 0921/8701660

Nova Xyon 26, Bj. 96, Check neu, Sitzg. SunAir Evolution, integ. Rettung u. Varia, Verkauf wg. Sportaufgabe, VB 2.150; DM, Tel.: 09334/1436

Nova Xyon 28, Bj. 97, weiß, DeKo-Schirm »Nr. 10 000«, für Werbezwecke, Charly Gurtzeug Primus, GFK-Protector, Rettung Revolution II im Frontcontainer, Overall, Gr. 52, Helm Gr. 59, kompl. 1.950; DM wg. Sportaufgabe, Tel.: 08340/351 od. 0171/5703763

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

r GH

Bonanza L, Bj. 3/99, VB, Tel.: 08243/2679

Ozone Proton M, Bj. 99, weiß/blau, VB 3.500,- DM, Tel.: 08322/9623-10 od. fink-aberstdorf@t-online.de

Response M, Bj. 4/99, blau, 1.500; DM, Tel.: 07309/7425 od. 0177/7657840

Ventus 2 M, Bl. 3/99, 80-110 kg, rot/weiß, 1.800; DM, Tel.: 0171/2150160

r

Six Six, Bj. 92, Check bis 1/2002, pink/gelb, VB 500; DM, Tel.: 08671/979816

CX II 25, mit Gurtzeug, ohne Check, ab 80 kg, 900; DM, Tel.: 07025/2440 od. 0172/7349083

Escape L, 81, 97, 100-130 kg, Check bis Dez. 00, neuer Check möglich (Aufpreis), 600; DM, Tel.: 05921/39444 od. uweneesen@t-online.de

Nova Sphinx 26, Bj. 10/93, Lagerrestposten, weiß/pink, 800; DM, Tel.: 07961/53774

Paratech P5 27, Bj. 5/94, regentogenforben, 400; DM, Tel.: 0172/3567468 od. Fax: 03641/212426

1-2

Supersport 163, Bj. 93, ohne Check, 2 x Ersatzsteuerbügel, 1.000,- DM, Tel.: 036377/80179

Supersport 163, Bj. 95, Check neu, VB 3.250,- DM, Tel.: 08824/94152

Uno, Bj. 86, mit Kniehänger, Ersatzsteuerbügel, Toli Dachträger, Schleppklinge, Helm Gr. 58, 600,- DM, Tel.: 06400/1722

Uno piccolo, Bj. 89, 124-86, m. Kniehänger, Rettung und Helm, ohne Check, 1.500; DM, Tel.: 0621/7900467

Vektor, Check neu, Integralgurtzeug u. viel Zubehör, 2.900; DM, Tel.: 07025/2440 od. 0172/7349083

Azur 15, Bj. 85, weiß/wot/blou, Check u. Probeflug kein Problem, VB 500,- DM, Tel.: 06421/982674

Funfex, Bj. 91, Packsack (kurz o. lang), Seitenrohr, Räder, VB 1.900,- DM, Tel.: 089/95720830 od. oxel.englert@gmx.net

Impuls 14, Bj. 89, pink, Rüder, div. Zubehör, Tel.: 06201/961880 od. 0470/2225484

Haftungsausschluss!

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

Impuls K, Bj. 91, türkis/pink/weiß, neuer Check wird von mir bezahlt, Integral Speedy m. Rettungsschirm, (amhinstumm-1f Afro Cirrus 8000, Römer-Flughelm, Drachenträger-Aufsatz Tali (verschließbar) NP 10.000; DM, VB 3.800,- DM, Tel.: 05303/6676 od. 0172/5436073

Impuls IC, Bj. 94, Check neu, 2.800; DM, Tel.: 0170/3344310

Jet Atlas 14/16/18, Bj. Kniehänger, Rettungsschirm, VB 1.700; DM, Tel.: 05544/1958 od. 0177/4910122

Laminar 14 Easy, Bj. 8/2000, VB, Tel.: 07183/8302

2-3

Cross Country 155, Hj. 7/95, Ningeltes, zuhörer, VB 3.000,- DM, Tel.: 02246/912306 oder MFronsen@t-online.de

Klassik 14, Bj. 95, m. Winglets, VB 2.200; DM, Tel.: 0721/686681

Merlin 148, Bj. 12/95, m. Windreiter Gurt 180-185 cm, Rettung, 3.900; DM, Tel.: 07557/820933

Moyes GTR 148, Bj. 4/90, VB 1.100; DM, Tel.: 07025/83557

RCS, Bj. 3/98, blau/gelb, Heckflosse, VB 6.900,- DM, Tel.: 07081/8172 od. ulalumentheet-online.de

Twister, Bj. 8/98, SPS, umgerüstet, VB 5.500; DM, Tel.: 0228/678228

Twister, Bj. 2/99, blau/orange, VB 4.900,- DM, Tel.: 08031/890751 od. 0173/5716785

AT 145, Bj. 91, incl. 2 Trapezrohre, Gurtzeug Pinguin und Rettung von Charly und Helm und Verde Combiarip-Ins, VB 2.250; DM, Tel.: 0170/4400091

AT 158, Bj. 3/94, Check auf Wunsch, VB 1.700,- DM, Tel.: 07025/83557

Bullet SP 12, der Klassiker, weiß/ila, Tel.: 0173/4284242

Desire 151, Bj. 5/96, weiß/türkis/weiß, mit Ersatzteilen, Wetter-schutzhülle, Räder, wg. Krankheit, 1.950,- DM, Tel.: 07264/4036

Laminar 14 / ST, Bj. 97, 4.400,- DM, Tel.: 07623/3971 od. 0041-56-22118575

Reflex, Bj. 8/92, mit Räder u. Ersatzbügel, pink/weiß/neongelb, Check auf Wunsch neu, VB 1.600; DM, Tel.: 0711/6771008

Reflex, Bj. 93, Räder u. Ersatztrapezrohr, 900; DM, Tel.: 07424/601251

Viagro 14, Bj. 6/00, Sondersegel, VB 7.900; DM, Tel.: 07938/990527

Xtralite 147, Bj. 95, weiß, 1.500; DM, Tel.: 09771/994410

Xtralite 147, Bi. 95, Vollmayler, 1.500,-, Tel.: 05321/304527 od. 01774/266404

Zephir CX, Bj. 93, Check bis 1/2002, blau/rot/weiß, VB 2.200,- DM, Tel.: 07253/31427

3E

Atos, Bj. 1/2000, weiß/gelb, VB, Tel.: 07531/79514 od. 0171/4435178

Ei, Bj. 99, umständehalber, VB 12.000; DM, Tel.: 07376/962932 ob 20.00 Uhr

GS-Gurtzeug

Profil 22, Bj. 97, bis 120 kg, 600-001, Tel.: 0851/9346498

Mayday Plus, 65-85 kg, für 280; DM, Tel.: 0721/753605

Firebird RS 2, bis 125 kg, Bj. 3/99, VB 640; DM, Tel.: 089/7854387

Firebird RS 2, bis 125 kg, 590; DM, Tel.: 06257/905935 od. 0179/6926808

Pro Design, 90 kg, 850; DM, Tel.: 02752/6835

Annular 22, bis 125 kg, 850; DM, Tel./AB: 06659/1455 od. 0170/5207926

Sitzgurt Supair Evolution- incl. integr. Rettung, wg. Sportaufgabe, VB 1.050; DM, Tel.: 09334/1436

Airea X-Side M, Bj. 10/98, VB 650; DM, Tel.: 0228/678228

Charly easy, Bj. 3/97, VB 350,- DM, Tel.: 06128/944486

UP Action LX mit Protector und Mitnitex Rettung, VB 580; DM, Tel.: 07142/920132 od. 07143/24545

Supair Profeel, grün-schwarz, extra starker Protector u. Seitenprotector, Schnellverschluss, VB 700,- DM, evtl. mit Charly Revolution Doppelkappe, Tel.: 02206/5480

Edel Hero, Beschleuniger, 200; DM, Tel.: 0851/9346498

Doppelsitzergurtzeug und RS, einzeln oder zusammen, Preis VB, Tel.: 08322/95092

Charly Husky, Bj. 92, m. Rückenprotector, Schutzplane an der Unterseite, 150; DM, nahe Frankfurt, Tel.: 0170/4047707

Magic M, 450; DM, Tel.: 02374/4214

Woody Volley X-Act, Bj. 5/00, VB, Tel.: 08243/2679

Charly Rettung, Bi. 96, VB 500; DM, Tel.: 07264/4036

Charly Revolution, Bj. 95, Packnachweis, Kniehänger klein, Bj. 95, Keller Karpfengurt, 170 cm, Bj. 95, zu verkaufen, Tel.: 07122/9723

Woody Volley Smoking Noiler, Gr. 175-185 cm, Bj. 12/98, m. Rettung Parasail u. Rotor, VB, Tel.: 07531/79531 od. 0171/4435178

Dimensione Vole Integralgurt, 160-170 cm, Bj. 96, DM 500; DM, Tel.: 07083/4728

Gurt Aeros Xtreme, Gr. 170-180 cm, 750; DM, Tel.: 07724/4687 od. 0171/1686097

Vega Integre, Bj. 92, Gr. 170-180 cm, bequemer Einstieg, stob. Schleppschlaufen, Brustcontainer, 200; DM, Tel.: 02507/9886705

Altos extreme, rot, ca. 178-188 cm, VB 780; DM, Tel.: 089/61309784 od. 0172/9261386

Woody Volley Natter HG-Gurt, Bj. 3/98, 170-180 cm, blau, VB 999; DM, Tel.: 07081/8172 od. uli.blumenthal@konline.de

Charly Highlight, Dr. 175-185 cm, Sonderdesign, Funk/Fototasche, Rucksack, 800; DM - mit Rettungsschirm, 1.300; DM, Tel.: 07183/8302

Mantelgurt, Dimensione-Gazelle, Dr. 165-175 cm mit Frontcontainer, inkl. Charly-Schirm, zu verkaufen, Tel.: 09229/1298

Sonstiges

Handfunk, LPD-Zugelassen, große Reichweite, 3 Geräte 120; DM, Windows, Word u. Internet-PC Schulung auf CD, aus 112/99 je 40; DM, Tel.: ab 18.00 Uhr 07159/805899

Rucksackmotor »Crazy Plane«, zu verkaufen, VB 2.000; DM, Tel.: 03375/191513 od. 0172/3917478

Afro Cirrus 8000, Cornbiinstrument Speed, 2 x Höhe, Verirr, zeit, NP 1.300; DM für 650; DIA, Tel.: 05303/6676 od. 0172/5436073

2 Handfunkgeräte, Bosch Betriebsfunk 2 im, Idol für Windenvereine, Preis VB 450; DM, Tel.: 02738/2337

Geräumiger Packsack von Nova, lila/hellblau/gelb, DM 120; DM, Tel.: 0171/9714567 tags. od. 09229/8180 abends

YAESU, 2 m FT-26, incl. Akkus, 2 Geräte je. 300; DM, Tel.: 08326/9846

Helm Rochelt Air, Gr. 5, Tel.: 089/69979493

Bräuniger Alto Vario LCD VI, 300; DM, Tel.: 09334/1436

Packsack von AIREA, dunkelblau/schwarz, 1999, 150; DM inkl. Versind, Tel.: 040/38618838

Wasmer Delta Instruments, Vario Plus 2, VB 70; DM, Tel.: 0170/4400091

Bräuniger Alto Vario SP, VB 250; DM, Tel.: 08243/2679

Koch Schleppklinik, 100; DM, Tel.: 02374/4214

Schuhe Hanweg Fly 2000, Gr. 7, grau/grün/lila, 190; DM, Tel.: 05130/40645

Koch Schleppklinik für GS, VB 150; DM, Tel.: 05331/46485 p. o. od. 05361/15059 d. (Hr. Stützer-Rogge)

Yamaha-Overall, Dr. M, gefüttert, schwarz m. roten/weißen Längsstreifen, Pelzkragen m. abnehmbarer Pelzmütze, bes. als Outfit für Trike-Piloten geeignet, 250; DM, Tel.: 07159/6534

Dachträger für Drachentransport, Eigenbau, 200; DM, Tel.: 07025/2440 od. 0172/7349083

Dynafit Tourlite Tourenskischuhe m. Cordure Goretex-Innenschuh für 70; DM (extreme leicht, idealer Winterflugschuh) außerdem Libre-Schnellpacksack für 90; DM, sowie Rettungsschirm, Gurtzeug u. Integralhelm günstig zu verkaufen. Tel.: 0228/327656 p. od. 0228/9401242

Bräuniger Basis Varia, 400-301, Tel.: 02752/6835

Dachträger für VW Bus mit Regenrinne, Geeignet für Drachentransport, VB 50; DM, Tel.: 02271/94020

Vario Skybox Birty, 2 Höherunessor, Flugzeit, Temperatur, 190; DM, Tel.: 07127/7530 tags. od. 0175/4013502 erabend.

Bräuniger Alto Vario, 250; DM, Tel.: 089/74548217

Bräuniger Vario IQ Basis, 350; DM, Tel.: 0251/83847824 od. 0177/2556046

Modell Gleitschirm, Sky Surfer 2000, Schirmgröße 130 x 46 cm, Elektromotor, Fernsteuerung, 360; DM, Tel.: 089/7854387

Funkgerät ICOM IC-2Set, VB 250; DM, Tel.: 07142/920132 od. 07143/24545

Bräuniger Alto Varia P III, Steig- und Sinkakustik, 2 Höhenmesser, Memospeicher, VB 250,- DM, Tel.: 07142/920132 od. 07143/24545

LCD-Display und Gehäuseoberschale für Bräuniger 10-Serie (graues Display), 100; DM, Tel.: 07224/1640

GPS Magellan NAV 6000, mit Tasche, 500 Wegpunkte, 4« Kartendisplay, 990; DM, Tel.: 0851/9346498

Bräuniger Vario P II, m. Höhenmesser u. Sink-/Steigakustik, 195,- DM, Koch Schleppklinik, m. 2 Auslösungen, 130; DM, Tel.: 07025/2440 od. 0172/7349083

GS-Motor »Büttner Little Plane« 20 Fith, 14 kg, Hirthmotor, 3.500,- DM, auch Teilzahlung magriehl, Tel.: 036929/86423

2 Stück Alinco Cj 180, 2 m Band-Funkgeräte, VB, Tel.: 07031/810038

Vario »Flight Design« m. Steig-/Sinkakustik u. aufischer Anzeige, 250; DM, Tel.: 06421/982674

2 Ersatzbügel für Reflex, 50 % vom Neupreis, 1 Paar Luftbereifte Räder, 100,- DM, Tel.: 0711/6771008

Motorschirmantrieb mit deutscher Verkehrszulassung, wenn mögl. E-Stor für 90 kg Pilotengewicht, Tel.: 0170/2228315

Komplette Drachenausrüstung für die Umschulung mit Gurt und Rettung, DHV 1, 1-2 od 2, bitte alles anbieten, Tel.: 0921/8701660

Welche sportl. single Sie hat Lust auf gemeinsame Höhenflüge und mehr. Bin 32, onr., grafi, blond, spon-tan und für vieles offen. Nur Mut. Tel.: 0173/9305604

günstigen Gleitschirmmotor, Gleitschirm Allegro L, selbstouthlosbarer Airbag, Riesenpacksack, einfaches Variomeier, Ausgaben (1. Zeitschrift »Swiss Glider«, steuerbaren Rettungsschirm, Tel.: 0228/327656 p. od. 0228/9401242 tags.

Suche MitfahrerIn für Skiurlaub, kombiniert mit Gleitschirmfliegen, Wer kennt Orte mit einem guten Fluggebiet und guten Thermikflugmöglichkeiten im Winter? Tel.: 0228/327656 p. od. 0228/9401242 tags.

Komlette Tandemausrüstung, gut erhalten, max. 2 Jahre alt, Tel.: 0173/9305604



Wiesenbrüter und Gleitschirmflieger - ein Nebeneinander **ist möglich**

Der Einfluss von Gleitschirmen auf Wiesenvogelbestände

Knackpunkt im Rahmen der Geländezulassung des DHV sind häufig Einwände des Naturschutzes. Insbesondere auf freien Wiesenflächen werden immer wieder Beeinträchtigungen durch Gleitschirme auf sogenannte Wiesenbrüter wie Brachvögel, Schnepfen oder Kiebitze befürchtet. Im Zulassungsverfahren für das Fluggelände »Getelo« im niedersächsischen Nordhorn hatte die Naturschutzbehörde gewünscht, die Auswirkungen der Gleitschirme auf Wiesenbrüter zu untersuchen. Der Verein Eurofly nahm dies zum Anlaß, mit Unterstützung des DHV die Thematik untersuchen zu lassen.

Nach Vorgabe der Naturschutzbehörde untersuchte der Biologe Klaus Dieter Moormann im Frühjahr des Jahres 2000 den Einfluß von Gleitsegelflügen auf Wiesenvogelbestände. Zunächst wurden die Bestände der Wiesenvögel erfaßt. Dabei wurde festgestellt, dass das Gebiet mit der Schleppstrecke eine besondere Bedeutung für Wiesenvogelvorkommen darstellt.

In einem zweiten Schritt wurde der Einfluss der Gleitflüge auf Wiesenvögel untersucht. Ergebnis: »Es konnten keine Verhaltensbeeinträchtigungen bei den Wiesenvogelarten Brachvogel, Kiebitz, Uferschnepfe und Austernfischer festgestellt werden. Nur die im unmittelbaren Start- und Landebereich aufhaltenden Kiebitze (2 Vorkommen) und Brachvögel (Vorkommen) wichen auf Nachbarflächen aus und hielten einen Abstand von etwa Boom zur Start- und Landebahn ein. Nach den Ergebnissen der Bestands-erhebungen siedelte sich eines der beiden Kiebitzpaare in der Umgebung der Start- und Landebahn an, das andere Vorkommen konnte sich trotz des Flugbetriebes im Bereich der Steigbahn halten. Die Brachvögel führten trotz des Gleitflugbetriebes auf den sich westlich an die Steigbahn anschließenden Flächen Junge.«

Insgesamt wurde durch den Biologen keine auffälligen Verhaltensweisen festgestellt, weshalb dies als Hinweis auf die Geringfügigkeit des Einflusses gewertet wird.

Björn Klaassen
Referat Flugbetrieb

FOTOS: BJÖRN KLAASSEN



Kokosmatten am Startplatz »Gedeonseck«

Vegetationsschutz an Startplätzen

Der DHV sammelt Dokumentationen über Startplatzsanierungen, Vegetationsschutz und Rampenbau. Diese Erfahrungen der Vereine werden von der Geschäftsstelle an andere Geländehalter weitergegeben. Wir bitten deshalb alle Geländehalter, die Erfahrungen im Startplatzbereich gemacht haben, die Infos an uns weiterzugeben. Dabei sind negative Ergebnisse von genauso hoher Bedeutung wie positive Erfahrungen mit Matten oder anderen Mitteln. Ansprechpartner ist das Referat Flugbetrieb.

Probleme mit Fluggebieten

Mit diesem Leserbrief möchte ich auf einige Missstände in der südwestdeutschen Fliegerszene hinweisen sowie auf fehlende Infos auf den Seiten der DHV-Fluggebietsdatenbank, die mich seit einiger Zeit ärgern. Im Frühjahr habe ich meinen A-Schein erworben und wollte nun zusammen mit meinem Freund in der Nähe meines Wohnortes (Karlsruhe) fliegen gehen. Da ich meine Ausbildung im Chiemgau absolviert habe und deswegen die hiesigen Fluggebiete nicht kenne, nutzte ich das Verzeichnis der Fluggebiete auf der DHV-Homepage. Bei Telefonaten mit den dort angegebenen Kontaktpersonen bzw. im Fluggelände vor Ort erlebte ich jedoch einiges sehr Negatives:

1. In einem Gebiet verhielt sich die Kontaktperson des Geländes unfreundlich und genervt, als wir uns am Telefon freundlich nach den Regularien bezüglich der Einweisung vor dem Erstflug erkundigten. Ich finde, dass man seine Telefonnummer nur dann veröffentlichen sollte, wenn man auch bereit ist, Auskunft zu geben. Ein »steht doch alles auf der Homepage« nützte uns nicht und ist überdies nicht richtig, denn wann der Startleiter am Wochenende vor Ort ist, ist auf der Seite nicht angegeben.

2. Bei einem Club mussten wir erfahren, dass dort nur Pfälzer aufgenommen werden und man als Karlsruher (liegt gerade auf der anderen Rheinseite in Baden) diese nahegelegenen Flugberge (nur 50 km entfernt) also nicht nutzen kann. Zudem werden für die Flugberge keine Gästekarten vergeben. Gleiches Problem bei einem anderen Fluggelände. Mich persönlich stört es, dass hier innerhalb von Deutschland Grenzen gezogen werden, wer wo mitfliegen darf und wer nicht. Zudem wäre es für denjenigen, der Fluggebiete über die DHV-Seite sucht, sehr hilfreich, wenn dort angegeben würde, dass es derzeit oder langfristig keine Gästekarten gibt. Dann kann man sich den Anruf bei den Kontaktpersonen sparen. Bevor mich jemand falsch versteht: Ich habe kein Problem damit, dass Flugclubs die Flieger auf ihren Bergen mit Gästekarten begrenzen. Man sollte aber darüber im Internet informieren.

3. Bei einigen Fluggeländen ist auf der DHV-Seite nicht klar deutlich, dass man dort zwar mit dem Drachen vom Berg starten kann, mit dem GS jedoch nur Windstarts möglich sind. Auch hier wünsche ich mir eine bessere Aufbereitung der Infos.

4. Bei einem unserer Versuche, ein neues Fluggebiet kennenzulernen, mussten wir erleben, dass man mit einem i-zer Schirm und als Pilot, der erst kurz seinen Schein besitzt, sehr von oben herab behandelt wird und mit Tipps für Anfänger überhäuft wird. Ratschläge nehmen wir jederzeit gern an, aber ich kann es nicht leiden, als fliegerischer »Volltrottel« behandelt zu werden, nur weil ich keinen »sicheren« 3er-Schirm fliege oder eine Frau bin. Vor allem dann nicht, wenn die altingesessenen, erfahrenen Piloten bei Bergwind vormachen, wie man eigentlich nicht starten sollte. Ich hoffe, dass diejenigen, die sich durch diesen Brief angesprochen fühlen, über ihr Verhalten nachdenken und sich gegenüber neuen Interessenten an ihren Fluggebieten freundlicher und fairer verhalten.

Außerdem sollte es kein Hexenwerk sein, die fehlenden Informationen in der DHV-Datenbank nachzutragen.

Happy landings!

Annette Riede!

r—Die feine deutsche Art?

Sonntag, 7.5.2000, 11:00 Uhr am Treh in den Vogesen: Eine Gruppe Gleitschirmflieger und -fliegerinnen, der Mundart nach aus Mittelbaden, macht sich am vorderen Startplatz flugfertig. Der Erste startet vorwärts, sein Schirm hängt an einer Seite herunter, aber er zieht und zieht und merkt lange nicht, dass da was faul ist. Endlich schaut er nach hinten, korrigiert und unterläuft den Schirm. Mittlerweile ist er aber weit auf die Seite abgekommen, läuft direkt auf den Stein mit der Windfahne zu, bei dem zu allem Unglück auch noch eine Gruppe Zuschauer sitzt. Also Startabbruch? Von wegen! Augen zu und durch. Der Erste, der dies zu spüren kriegt, ist ein Mann, den der Pilot am Hinterkopf mit dem Stiefel trifft. Danach fliegt in hohem Bogen ein Kinderwagen durch die Luft, Gott sei Dank befindet sich das Kind in den Armen der Mutter. Der Pilot fliegt auf und davon und er fliegt noch nicht mal schlecht. Die Familie verlässt den (zugegebenermaßen ungünstigen) Platz, der Mann hält sich den schmerzenden Hinterkopf. Die Fliegergruppe steht belämmert da, kein Nachschauen, ob etwas passiert ist, keine Entschuldigung, nur die Feststellung: »Da sitzt man auch nicht hin«. Danach Business as usual. Feststellungen und Fragen:

1. Wenn wir noch mehr solcher Chaoten haben (und ich fürchte, dass er nicht allein ist!), brauchen wir uns über ein negatives Image unserer Sportart nicht wundern.

2. Irgendwann ist das Hindernis nicht ein nachgebender Hinterkopf, sondern ein Baum oder Fels. Was dann?

3. In jedem zweiten DHV-Heft steht etwas über Starttraining, Schirmhandling etc. Das kann man alles auf einem Fußballplatz, einer ebenen Wiese oder sonst wo machen. Dennoch ist ein Großteil der Piloten und Pilotinnen nicht in der Lage, einen vernünftigen Start hinzulegen. Faulheit? Dummheit? Verantwortungslosigkeit?

4. An besagtem Tag waren bei einem fast laminaren westlichen Wind von vorne optimale Bedingungen für einen Rückwärtsstart mit seinen vielen Vorteilen gegeben. Dennoch starteten mindestens 80 % vorwärts. Warum? Versagen hier die Flugschulen? Sollte sich der DHV nicht überlegen, den Rückwärtsstart zum obligatorischen Bestandteil der Ausbildung und der Prüfung zu machen?

Roland Kleiser

Fliegen in Ashgabat, Turkmenistan



2.500 m Hügellkette, die sich mehrere

wo km entlang der Karakum-Wüste streckt, mit befahr-/erreichbaren Vorketten von 400 - 800 m mit 90 % Nordost-Wind (im Schnitt 45 Grad zur Kette).

Die südlichen Gebiete, u. a. die Badkhyz Tafelberge, mit enormen Steilwänden bis zu 500 m (siehe National Geographie April 2000).

Am naheliegendsten sind die Gebiete direkt bei Ashgabat, mit Zufahrten bis auf 1.500 m/2.000 m Höhe; der idealste Startplatz, Khendyvar, liegt 30 Min. vom Stadtzentrum entfernt auf einer 300 m 80° Flanke von 6 km Länge und stabilem Nordost-Wind von März bis November. Infos von David Berghof (davhk@iname.com), Ayan Travel, Ashgabat, Turkmenistan, 744000, Magtumkuli ave.

Die klimatischen Bedingungen sind mit der nahe liegenden Wüste so extrem, dass teilweise mit einem Start-Lift über 200 m gerechnet werden muss, in den Sommermonaten in den Stunden der größten Erhitzung ein Start gänzlich unmöglich ist. (Ehemalige) Sportpiloten sprechen von früheren Non-Slop-Segelflügen von Ashgabat bis nach Kasnovodsk - 500 km one way; meine polnischen Freunde sind überzeugt, dass sowohl Höhen als auch Streckenrekorde hier direkt auf der Hand liegen. Ich denke, die Fotos sprechen für sich.



bei Ashgabat, mit Zufahrten bis auf 1.500 m/2.000 m Höhe; der idealste Startplatz, Khendyvar, liegt 30 Min. vom Stadtzentrum

Insgesamt können die uns bekannten Fluggebiete in 3 Hauptgebiete unterteilt werden:

Der gesamte Nordwesten, der als ehemaliges Meeresgebiet mit 30 - 250 m hohen, hunderte von km langen Steilküsten überzogen ist. Der Zentralteil - Iranische Grenze/ Kopetdag eine

108-4/13, Tel: +993(12)352914, Fax: +993(12) 393355, e-mail: ayan@online.tm.

David Berghof

Abrollwinde auf VW-Pritschenwagen



Kennt Ihr auch das folgende Problem? Der Wetterbericht ist verheißungsvoll, fluggeile Piloten und willige Windenfahrer wären bereit, aber was fehlt? Richtig, ein Schleppfahrzeug mit Anhängerkupplung! Der Gleitsegelclub Frankenthermik e. V. hat dieses Problem gelöst. Es wurde ein VW Bus Pritsche, Baujahr 1983, angeschafft. Auf der Ladefläche haben wir mit relativ geringen Kosten ein Stahlrohrgestell montiert, auf dem die Koch-Abrollwinde befestigt wird. Der Windenfahrer sitzt auf einem direkt dahinter angebrachten Sitz mit Blickrichtung Pilot. Drei entscheidende Vorteile hat dieses System:

1. Rechtlicher Faktor: Die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs bleibt erhalten (im Gegensatz zur Befestigung der Winde an der Anhängerkupplung).
2. Sicherheitstechnischer Faktor: Der Windenfahrer hat den kompletten Schleppvorgang vorschritt-

gemäß jederzeit und vollständig im Blickfeld.

3. Kosten-Faktor: Das Fahrzeug wurde als selbstfahrende Arbeitsmaschine zugelassen und ist somit steuerbefreit. Ein günstiger Versicherungstarif konnte ebenfalls ausgehandelt werden.

Bei einem Seminar mit dem DHV-Schlepp-Beauftragten Horst Barthelmes auf unserem Schleppgelände Dagenbach (ca. 30 km westlich von Nürnberg) konnte die Eigenkonstruktion erfolgreich getestet und in Betrieb genommen werden. Horst war von unserer Idee und deren Verwirklichung begeistert. Nochmals ein herzliches Dankeschön an Horst und den DHV für die Durchführung des Seminars.

Neugierige Gäste, die den Schleppbetrieb auf unserem thermisch und landschaftlich sehr interessanten Fluggelände, unseren neuen gebrauchten VW-Bus oder natürlich uns Piloten selbst kennenlernen wollen, sind jederzeit herzlich willkommen. Infos über Flugbetrieb, Windenfahrzeug und sonstige Aktivitäten erhaltet Ihr unter: Thomas Rönz, Tel: 09122/71768 oder e-mail: andrea.roenz@efun.de.

GSC Frankenthermik
Thomas Rönz

Info io6, Seite 59

Blindklinken

Ich bin vor knapp einem Jahr aus einer ähnlichen Situation (Lockout durch Seilüberlänge in ca. 20 m Höhe) heil rausgekommen, weil ich meine Koch-Integral-Klinke in dem Moment, wo es schnell gehen musste, mit dem Knie ausgelöst habe. Das anschließende Abfangen des Schirms gelang mir auch nur, weil ich bei dieser »Notklinkung« die Bremsen in den Händen behalten hatte und damit unverzüglich auf den Schirm einwirken konnte. Mit einer Textilklinke (Gurtbandklinke) und dem üblichen Klinkverfahren (Bremsse übergeben, Griff suchen, auslösen, Bremsse wieder nehmen) hätte ich den Schirm in der geringen Höhe überm Boden definitiv nicht mehr geregelt bekommen, wäre also runtergefallen. Für mich als Pilotin ergeben sich im Nachhinein zwei Schlussfolgerungen:

Horsts Gedanke mit dem Blindklinken ist gut und sehr wichtig, aber wenn der Schirm im Extremfall schon aus der Richtung ist, wird alles unberechenbar. D. h., dieses lange Ende von Textilklinke kann sich nach jeder Richtung ziehen und der Griff kann praktisch überall sein. Also muss man doch wieder suchen und tasten, was in kritischer Situation wertvolle Zeit kostet (man hat eh erst mal eine »Schrecksekunde«, bis man kapiert, was los ist, das ging mir jedenfalls so). Der Hebel von der Metallklinke (Spreizrohrklinke) ist dagegen, weil sie starr ist, immer an derselben Stelle und aus jeder Lage blind zu betätigen. Die Textilklinken haben viele Vorteile, aber ihnen fehlt meiner Meinung nach die Sicherheitsreserve, im Notfall (z. B. auch bei einem Sackflug) schnellstmöglich das Schleppseil loswerden zu können. Vielleicht finden die Konstrukteure eine Möglichkeit, z. B. eine Notauslösevorrichtung, die das Seil freigibt, sobald die Klinke durch seitlichen Seilzug einseitig über eine bestimmte Kraft und einen bestimmten Winkel (der über die üblichen Richtungskorrekturen hinausgeht) belastet wird. Desweiteren müsste der Griff näher am Körper des Piloten sitzen, damit er wirklich ohne langes Hingucken und Rumtasten blind zu finden ist.

Bettina Ebeling

Antwort des DHV-Schleppbüros

Spreizrohrklinke oder Gurtbandklinke

Beide Klinken haben sich in der Praxis bewährt und beide haben ihre Vor- und Nachteile. Vorteil der Spreizrohrklinke ist sicherlich, wie Bettina richtig schreibt, die schnelle und sichere Ausklinkmöglichkeit durch die feste Position am Gurtzeug, die auch bei seitlichem Seilzug im Sichtbereich des Piloten bleibt. Nachteilig ist die relativ hohe Fehlklinke, die meist durch den startenden Piloten verursacht wird, wenn er sich z. B. zu früh in das Gurtzeug hineinsetzt und eine sehr flache Sitzposition eingestellt ist. Die Klinke wird meist durch Knieberührung dann unfreiwillig ausgelöst. Ein weiteres Problem sind zu dünne Einhängeschlaufen am Abstands- oder Gabelseil (unter 6 mm). Sie können in Richtung Klinkenhebel rutschen und die Klinke bei seitlichem Seilzug auslösen. Spreizrohrklinken sind nicht für den Betrieb mit Frontcontainer-Rettungsgeräte zugelassen, weil sie eine sichere Auslösung nicht erlauben.

Die im DHV-Sicherheitsjournal, Heft :o6, angesprochene Gurtbandklinke, übrigens die einzige Gurtbandklinke mit Musterzulassung, ist für den Schleppbetrieb mit Frontcontainer-Rettungsgeräten geprüft und sehr gut geeignet. Die Klinke trennt sich nach dem Ausklinkvorgang vor dem RS-Container in zwei Teile und behindert dadurch die Freisetzung des Rettungsgerätes nicht. Die Klinkenmechanik ist leicht gebaut und hat damit wenig Masse, die den Piloten verletzen kann. Ein Rundgummi am Ausklinkgriff hält den Auslösesplint fest in seiner Position und verhindert damit eine Fehlklinke. Der Zugpunkt liegt weiter vorne als bei Spreizrohrklinken. Nachteilig ist das erschwerte Ausklinken unter den im o. g. Artikel beschriebenen Flugzuständen, die allerdings während des »normalen« Schleppbetriebs höchst selten auftreten. Wenn aber der Pilot von der Winde mit eingehängtem Schleppseil wegfiegt, und der Windenführer nicht rechtzeitig kappt, wie dies der Fall war, tritt dieses Problem auf. Zwei Piloten teilten mir direkt nach Erscheinen des Heftes mit, dass sie ähnliche Situationen erlebt haben und bedankten sich für die Kurzinfo. Ein weiterer Pilot regte an, den Ausklinkgriff in roter Farbe auszuführen. Sicher keine schlechte Idee! Ideal wäre eine Auslösemöglichkeit auf beiden Seiten, damit könnte diese Klinke auch für den UL-Schlepp zugelassen werden.

Horst Barthelmes

Prima Packerlehrgang

Für die Ermöglichung des Packerlehrgangs in Anzhausen möchten wir uns beim DHV ganz herzlich bedanken. Die Schulung war ein großer Erfolg und die Teilnehmer waren besonders zufrieden. Wir haben uns natürlich auch schon bei Klaus Hirsch und Rolf Nachtigall bedankt und auch ihnen die Presseberichte zugesandt. Es ist ganz besonders deren Verdienst, dass der Lehrgang nicht nur als besonders qualifiziert erlebt wurde, sondern auch locker und in bester Stimmung abließ. Es ist wirklich so: Wir hier finden dieses Unternehmen des DHV ganz prima, und wir fühlen uns durch unseren Dachverband mit einem sehr sinnvollen Service bedacht, der das Verständnis einer nicht ganz einfachen lebenswichtigen Sicherheitstechnik vermittelt und allen Teilnehmern hilft, Risiken und Kosten zu minimieren. Herzlichen Dank also und die Bitte, derlei nützliche Aktivitäten auch in der Verbandsarbeit der nächsten Jahre angemessen anzuerkennen.

Ferdinand Heime?



Baden-Vilürttembergische UL-Schlepp Verbandsmeisterschaft 2000

Das Schlepp-Team Schwäbisch Hall organisierte auf dem schönen UL-Flugplatz bei Dörzbach zum dritten Mal diesen Wettbewerb.

Alle 16 teilnehmenden Piloten waren diesmal übrigens besonders hoch motiviert, um die vordersten Plätze zu kämpfen. Außer den üblichen Urkunden und Pokalen gab es - gesponsert von OBI Bau- und Heimwerkermarkt Niedernhall bei Künzelsau - für den Besten einen wertvollen Kächer Hochdruckreiniger sowie weitere Sachpreise für die Nachplatzierten zu gewinnen. Herzlichen Dank an die Sponsorfirma OBI Bau- und Heimwerkermarkt Niedernhall.

Entsprechend dem Wetter angepasst, wurden deshalb von der Wettbewerbsleitung die Aufgaben mit dem höchsten Schwierigkeitsgrad für motorlose Flachlanddrachenflieger festgelegt. Es galt Dreiecke von jeweils ca. 50 km Gesamtstrecke mit zwei Wendepunkten zu umrunden. Nach zwei Durchgängen kam ein aussagekräftiges Ergebnis zustande. Die Summe der erfliegenen Distanzen von 16 Piloten bei den zwei Durchgängen ergab immerhin 425 Streckenkilometer.

Jürgen Groß ist bei beiden Durchgängen beständig an der Spitze mitgeflogen und konnte sich somit den 1. Platz mit 1136 Punkten vor Mike Pranke mit 1024 Punkten und Martin Stengelin mit 830 Punkten sichern und den OBI-Hauptgewinn, den Siegerpokal sowie den Wanderpokal des Schlepp-Team Schwäbisch Hall e. V mit nach Hause nehmen.

Schlepp-Team Schwäbisch Hall
Jürgen Groß

Neue Vorstandschaft in Colditz

Nach Rücktritt des 2. Vorsitzenden wurde der neue Vorstand des Vereins mehrheitlich gewählt. Der 1. Vorsitzende ist Dipl.-Ing. Volker Lindner, 2. Vorsitzender ist Wolfgang Storl und Schatzmeister ist Hans-Jürgen Speck.

Gleitschirmclub Colditz
Volker Lindner

Info io6, Seite 38 »Wetterbeobachter«

Länderkennnummern

Vielen Dank für die wieder mal interessante DHV-Info. Zum Bericht: »Der Wetterbeobachter« eine kleine nützliche Ergänzung für die Info-nummern im Kasten Seite 43. Nicht in allen Ländern wird die oo für Internationale Gespräche genutzt (in Frankreich die 19 glaub ich). Deswegen führte man im GSM - also für alle Handies - das Pluszeichen ein: + Dies ersetzt im jeweiligen Land automatisch und immer richtig die oo bzw. die entsprechende Kennziffer. Also kann man alle Nummern mit + und der Landeskenziffer speichern. Beispiel: +498022-9675-0 und man landet bei euch, egal ob man gerade in Österreich, der Schweiz, in Australien oder sonst einem Land ist, ja sogar wenn man in Deutschland ist (in Deutschland wird im Netz aus +49 einfach o und es werden trotzdem KEINE Auslandsgebühren verrechnet). So kann man alle Rufnummern im internationalen Format im Handy speichern und diese funktionieren dann auch in jedem Land. Jetzt sogar mit Xtra von T-Di im Ausland.

Hubert Bottler

Info io6 »Wetterbeobachter«

Nummern einspeichern.

Habe euren Bericht mit Interesse-gelesen. Die Telefonnummern der Info-Box-auf Seite 43 unTer Österreich nutze ich schon seit ca. 2-Jahren.

Ein Tipp dazu: Die einzelnen Ansagen (z.B. Tirol, Salzburg, Osttirol, etc.) können sehr wohl in Handys eingespeichert werden. Man muss dazu nur zwischen der Hauptnummer und der Met-Voice-Box-Nummer ein »p« abspeichern. Das p bedeutet kurze Wahl-«pause«. Am Beispiel Tirol : 0043517039999p0111#111710,

Bei den Nokia-Handies erhält man das p, wenn man 'dreimal kurz hintereinander die * Taste (in Worten: Stern-taste) drückt., Bei Alcatel erhält man das p, wenn man die o-Taste (Null-taste) eine zeitlang gedrückt hält. Ein Problem machen nur manche ältere Handies, bei denen man so lange Zahlengruppen nicht in einem Stück einspeichern kann.

Martin Räche





Fliegerisches Können und Spaß

Glück gehört dazu. Vorher Regen, nachher Regen und trockenes Wetter bei der Vereinsmeisterschaft der Aßlarer Gleitschirmflieger. Unter dem Motto »fliegerisches Können und Spaß« hatte unser 1. Vorsitzender Werner Schlegel unter strengster Geheimhaltung die Aufgaben für die Piloten ausgearbeitet. Zunächst galt es nach einer ordentlichen Volte auf dem Punkt zu landen, was angesichts des »bockigen« Wetters gar nicht so einfach war.

Auf Strecke gegangen wären an diesem Tag gerne Martin Söhn und Frank Sorgner. Bei einer Ausklinkhöhe von 300 m üG erreichte z. B. Martin die Rekordhöhe von 1.800 m über Grund, aber zu Gunsten der VM kamen alle »Überflieger« rechtzeitig zum Wettkampf zurück.

In der nächsten Aufgabe musste beim Überqueren des Landeplatzes in einer definierten Höhe ein Sandsack in den Zielkreis geworfen werden.

Die Spaßaufgabe bestand darin, einen großen Luftballon bis zum Platzen aufzublasen, mehrmals um eine auf dem Boden stehenden Flasche herumzulaufen und danach ein in

etwa 15 m entferntes Tor zu durchlaufen. Wo da der Spaß ist? Versucht es mal und lasst euch überraschen! Bei Punktgleichheit wurde gestochen. Aufgabe: den Schirm aufziehen und am längsten in der Luft zu halten. Hier halt der Wind, dass die Aufgabe nicht zu lange dauerte. Frank Sorgner, Martin Söhn und Uli (Ulrich) Knoke belegten in der Endwertung die ersten drei Plätze, aber diesmal bekam jeder Teilnehmer einen Preis. Möglich machten das u. a. die wertvollen Spenden von S-Bike, den Gleitschirmschulen Hot-Sport und Flyart und der Kart-Bahn in Sinn. An dieser Stelle herzlichen Dank an die Spender und dem Verein für Luftfahrt Asslar e. V., deren Gelände wir nutzen dürfen. Nach der Siegerehrung kam der gemütliche Teil. Mit Lagerfeuer und über dem Feuer gegrillten Würstchen, zudem auch Gäste herzlich willkommen waren. Besucht doch mal unsere Homepage: www.asslarer-gleitschirmflieger.de.

Aßlarer Gleitschirmflieger
Uwe Kerimzade

Damen und Senioren im Aufwind

Lange mussten die Mitglieder der im Oktober 1999 neugegründeten 1. DGC Jura-Altühltal wegen unbrauchbaren Flugwetters auf die Austragung der ersten Clubmeisterschaften warten, dann hatte der Himmel ein Einsehen. Bei schwacher und zerrissener Thermik wurden von 24 Teilnehmern, wobei 6 Piloten in der Gästewertung starteten, versucht, einen Streckenflug, eine gute Flugzeit oder wenigstens eine Ziellandung zu absolvieren. Die Nase vorn hatten die alten Hasen Eckard Raab mit 9 km Strecke und Reinhard Pöpl mit 8 km Strecke.

Dass man ältere Adler nicht unterschätzen sollte, zeigte Hans Kienlein. Der 70-jährige gewann die Zeitwertung und landete damit auf Platz 3 in der Clubmeisterschaft. Die Plätze 4 und 5 sicherten sich Rosi Dauer und Heidi Beckstein und sorgten damit für eine starke Vertretung des gar nicht so schwachen Geschlechtes. Bei den Gästen setzte sich Thomas Göller vor Robert Kraus und Leo Rösel durch. Beim anschließenden Grillfest im Gasthof Seitz in Langenthonhausen, der Stammwirtschaft der DGC Jura, war dann auch der Schmerz der »Abgesoffenen« schnell vergessen, da die großzügig gespendeten Sachpreise der Flugschule Jura R. Pöpl sehr gut ankamen.

1. Drachen- und Gleitschirmclub Jura-Altühltal



Gleitschirm Schleppen in Heidelberg

Auf sehr viel Interesse bei den Besuchern stieß die Windenschleppaktion auf der Neckarwiese. Im Rahmen der Veranstaltung »Schaufenster des Sportes« konnten wir »Kurpfälzer Gleitschirmflieger« auf diese Weise zum ersten Mal unseren mittlerweile schon 10-jährigen Verein und unsere Sportart den Heidelberger Bürgern vorstellen. Der Freeflight Pool unterstützte uns dabei mit seinem mobilen Infastand, der an diesem Nachmittag bei einigen Regenschauern zusätzlich gute Dienste leistete. An dieser Stelle bedanken wir uns beim SKYTEAM - GS-Schule Michael Wagner aus Karlsruhe für deren große Unterstützung. Sie leiteten die gesamte Schleppaktion und stellten die Winde zur Verfügung. Wir Kurpfälzer Gleitschirmflieger hoffen nun auf mehr Flüge in Heidelberg - auch ohne Schleppwinde...

Kurpfälzer Gleitschirmflieger,
Heiko Ulrich Formgeber, Tel:
06221/ 739163-4, Fax:
06221/739165-0, www.formgeber.de, heiko@formgeber.de

Kurpfälzer Gleitschirmflieger
Heiko Ulrich Formgeber



Mehrere Stunden in der Luft

Windenschleppwettbewerb des Drachenfliegerklubs »Görauer-Anger«

Bei herrlichem Sommerwetter fand in Lopp der traditionelle Drachenflugwettbewerb des DGA statt. Neben vielen Pilotinnen und Piloten aus dem ober- und mittelfränkischen Raum konnte der 1. Vorsitzende des DGA, Lothar Lassock, erstmals auch Mitglieder des Drachenflugklubs Hammelburg begrüßen, mit welchem der DGA freundschaftliche Beziehungen unterhält. Streckenflüge von Lopp mit Ziel Hammelburg werden immer öfter zurückgelegt. Nach dem Ausklinken in bis zu 400 m Höhe waren stundenlange Flüge möglich. In 3 Durchgängen wurden Flugdauer und Präzisionslandungen in einem Kreis von 30 m gewertet. In der Damenwertung belegte Elisabeth Penning (DGA) aus Siegritz den ersten Platz. Bei der Herrenwertung siegte Henry Mauermann (DGA) aus Bayreuth vor Lothar Lassock (DGA) aus Mainleus, den 3. Platz gewann Gerhard Schmidlein (Nordbayer. Drachenflieger NBD) aus Geisfeld. Bei den Starrflüglern belegte Hubert Moritz (DGA) aus Breitengüßbach



den 1. Platz, gefolgt von Ernst Lehmann (DGA) aus Nürnberg und Joachim Geiger (NBD) aus Altendorf. In der Mannschaftswertung Drachen sowie der Starrflügler gewann das Team des DGA. Bei der Siegerehrung ließ es Lothar Lassock nicht unerwähnt, dass es erstmals nach sieben Jahren gelungen ist, die NBD so klar zu bezwingen. Ebenso bedankte er sich bei allen Pilotinnen und Piloten, die durch rege Teilnahme und umsichtiges Flugverhalten den Wettbewerb zu einem vollen Erfolg gemacht hatten. Besonders lobende Worte fand er auch für die Landwirte, durch deren Verständnis und Hilfsbereitschaft solche Veranstaltungen erst möglich sind. Im nächsten Jahr soll der Wettbewerb auf dem Gelände der NBD in Siegrich (Fränkische Schweiz) stattfinden.

Drachen fliegerklub Görauer Anger

Neuer Service im Windenschlepp

Markus Bzduch von den Augsburger Drachenfliegern bietet einen Service, der für Veranstaltungen im Windenschleppbereich (HG und GS) neue Perspektiven eröffnet. Durch die Anschaffung einer Koch 4 Winde mit 2 x 1.000 m Dynema Seil will er bei Bedarf mit seinem Material und seiner Ausbildung zum Windenfachlehrer zur Verfügung stehen. Zum Beispiel sorgte er bei der Bayerischen Mannschaftsmeisterschaft mit seiner zusätzlichen Winde für einen beschleunigten Ablauf. Vereine, die mit dem Gedanken spielen auf Dynema Seil umzurüsten, könnten vorab testen, ob die Anschaffung für sie interessant ist.



Da der Drachen- und Gleitschirmpilot auch über einen Doppelsitzer Drachen (Laminar) und einen Startwagen verfügt, sind als weitere Möglichkeit auch Tandemflüge mit dem Drachen als Rahmenprogramm bei Veranstaltungen möglich. Bei der Ausbildung zur Windenschleppstartberechtigung könnte ein Tandemflug mit dem Schüler eine Bereicherung in der Ausbildung sein. Markus Bzduch ist einweisungsberechtigt für HG Windenschleppstart von Tandempiloten und Winden fahren. Durch seine Anerkennung als Windennachprüfer ist er in der Lage, den 2 Jahrescheck für Winden abzunehmen.

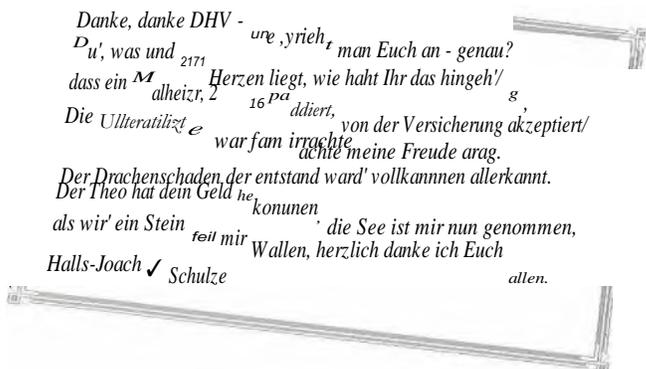
Vereine, die Interesse haben, Markus Bzduch auf ihr Gelände zu holen, können sich telefonisch (0821 / 814498) mit ihm Verbindung setzen.

Augsburger Drachenflieger
Markus Bzduch

Schöner Ausflug trotz Föhn

Obwohl anhaltender Föhn alle Flugpläne durchkreuzte, herrschte beim Kurztrip nach Fulpmes durchweg eine Superstimmung. Flexibel, wie Flieger sind, wurden die Aktivitäten auf den Boden verlagert und die vielfältigen Möglichkeiten der umliegenden Bergwelt genutzt. Die Clubreise war ein erster Höhepunkt anlässlich der zur Jahreshauptversammlung geplanten Aktivitäten. In der Frühjahrsversammlung standen auch der zweite Vorsitzende und der Kassenwart zur Wahl an. Thomas Kaltenbach wurde als zweiter Vorsitzender und Doris Schork wurde als Kassenwartin einstimmig in ihre Ämter wiedergewählt. Mit Herbert Klasing wurde auch erstmalig ein Pressebeauftragter gewählt. Die Amtszeiten des ersten Vorsitzenden Peter Hein und des Schriftführers Jürgen Bräuer laufen noch bis zum Jahr 2001.

Paracub Elpe
Peter Hein





Südpfälzer Gleitschirmflieger in Wettkampfstimmung

Insgesamt 38 aktive Gleitschirmfliegerinnen und Gleitschirmflieger des Südpfälzer Gleitschirmflieger Club e. V. samt »Bodenpersonal« reisten in die Südvogesen nach Fellingring, um dort ihre diesjährige Vereinsmeisterschaft auszutragen. Startgebiet der drei Wertungsdurchgänge war der »Le Treh« mit seinen 1.250 Höhenmetern, unweit des bekannten »Grand Ballon«, südwestlich von Colmar. Die Organisatoren dieser traditionellen Meisterschaft stellten den Frauen und Männern des Clubs Aufgaben, bei denen es galt, die meteorologischen, flugstrategischen und -technischen Begebenheiten zu koordinieren. Wichtigste Hürde bestand darin, die vom Piloten selbst vorgegebene Flugzeit so genau wie möglich einzuhalten, um dann letztendlich auf einem 40 x 40 Zentimeter großen Punkt inmitten des Landeplatzes airotec bei Fellingring wieder Boden unter die Füße zu bekommen. Erschwert wurden die Durchgänge durch zum Teil heftige Thermik und in Landeplatznähe starke Talwinde, die manchen Piloten zu Außenlandungen veranlassten und sie somit den eigentlichen Landeplatz bei airotec erst gar nicht erreichten. Vorjahressieger, Ligapilot und German Open-Sieger 1995, Joachim Torn aus Essingen, erreichte auch in diesem Jahr die höchste Punktzahl, gefolgt von Martin Laible aus Böchingen, der nach längerer Pause durch intensives Training wieder zur Hochleistung zurückfand. Stefan Selbe? aus Nauenstein, ebenfalls erfahrener und bekannter Ligapilot, Sportwart der Südpfälzer und Hauptorganisator der Meisterschaft, konnte aus den Händen des Vereinsvorsitzenden Martin Appel den Preis des Drittplatzierten entgegennehmen. Christiane Kiefer erreichte in der Damenwertung die höchste Punktzahl und zeigte somit, dass auch Frauen in dieser modernen und luftigen Disziplin durchaus mithalten können. Lobenswert war die Gastfreundschaft der französischen Gleitschirmfreaks und besonders des Gaststätten- und Campingplatzbetreibers J.-J. Bader, der die Truppe bei technischen und organisatorischen Fragen gerne unterstützte. Trainingsgebiet der Südpfälzer Paragliders sind Berge rund um Annweiler, wobei der Orensberg zwischen Franlcweiler und Dembach wohl der erste war, den sie bereits 1992 befliegen. Er ist immer

noch der anspruchsvollste von drei Flugbergen. Im Laufe der Jahre konnten der Adelberg zwischen Annweiler und Gräfenhausen und der Förleberg zwischen Ranschbach und Leinsweiler als Fluggebiet ausgemacht werden. An allen Bergen stehen nur wenige Höhenmeter zur Verfügung, die fliegerische Fehler recht schnell mit »Boden unter den Füßen« bestrafen. Dicht bewaldete Hänge lassen ein Zwischen- oder Notlandungen nicht zu. Intensive

Flugvorbereitungen in Bezug auf Wetter, Wind und geografische Verhältnisse sind unerlässlich. Im Gegensatz zu manchen Alpenregionen muss an allen Flugbergen der Südpfalz das zum Teil mehr als 20 Kilo schwere Fluggerät mühselig per Schusters Rappen zum Startplatz gebracht werden.

Südpfälzer Gleitschirmclub
Kurt Friedmann

Niederländische Meisterschaften im Flachlandstreckenflug

Auf dem Gelände der niederl./deutschen Vereinigung EUROFLY fanden die offenen niederländischen Meisterschaften im Streckenfliegen mit Windenstart statt. Das neu vom DHV zugelassene Gelände liegt an der Grenze zwischen Enschede und Nordhorn auf der deutschen Seite, sodass legale Überlandflüge durchgeführt werden können.

Eine Inversion setzte am ersten Tag die maximale Arbeitshöhe von ca. 1.000 Metern fest, trotzdem gelang es Pit Kawiath (D) eine Strecke von beachtlichen 42 km zurückzulegen. Gefolgt von Uwe Neesen (D) mit 40 km und Joost Visschedijk (NL) mit 38 km. Um zeitraubende Rückholaktionen zu vermeiden, wurde am Sonntag dann ein geschlossenes Dreieck ausgeschrieben, welches im Flachland nicht einfach zu realisieren ist. Mit einem zweistündigen Flug konnte Uwe Neesen das Dreieck schließen und die mögliche Arbeitshöhe von 1.400 m optimal nutzen. Joost Visschedijk belegte den zweiten Platz, gefolgt von Edwin Grootoink (NL).

Uwe Neesen

Schönes Wetter bei der Vereinsmeisterschaft und gute Öffentlichkeitsaktion

Das Wetter versprach bei der diesjährigen Vereinsmeisterschaft im Drachen- und Gleitschirmfliegen gute Ergebnisse. Zahlreiche Vereinsmitglieder wollten ihr Können unter Beweis stellen.

1. Task Ziel-Rück: HG: Guido Schwenke konnte hier nach sehr viel Ausdauer und einem 2,5 Std. Flug den ersten Platz belegen. GS: Kurt Pfeiffer, unser 70-jähriger, belegte zusammen mit seinem Sohn Helmut den ersten Platz.

2. Task Zielflug: HG: Peter Seifert, der vorjährige Vereinsmeister, konnte hier die schnellste Zeit für sich verbuchen. GS: Helmut Pfeiffer schaffte die Aufgabe in der schnellsten Zeit.

Auswertung: HG: 1. Peter Seifert, GS: 1. Helmut Pfeiffer, 2. Guido Schwenke, 2. Kurt Pfeiffer, 3. Michael Uner, 3. Martin Knecht. Außerdem präsentierte der VDV anlässlich des Stadtfestes der Ruhmetropole Essen die Schönheit unseres Sports. Zahlreiche Mitglieder halfen vorbereiten, auf- und abbauen und bei der Besetzung des Informationsstandes. Der DHV unterstützte uns mit Plakaten und Flyer. Das Flying-Center mit einem Wills-Wing Ultrasport, Die Attraktion war der Drachenflug-Simulator. Die Kleinen und die Großen konnten hier ihre Flugkünste unter Beweis stellen. Der Stand hatte sehr großen Zulauf. Dank den fleißigen Helfern!

In unserem Gelände Hamm Bockum-Hövel sind Gäste herzlich willkommen. Kontakt: Seifert-Peter@t-online.de, Tel: 0201/550272 oder 0717/7926800.

Vestischer Drachenfliegereverein
Peter Seifert



Spannende Wettkämpfe beim Odenwaldpokal mit modernem Vierkampf

Einen spannenden und packenden Wettkampf lieferten sich die Piloten beim Odenwaldpokal sowie die Teams, die am modernen Vierkampf in Hardheim teilgenommen haben.

Neben dem schon traditionellen Pokalfliegen führte der CfD Hardheim zum zweiten Mal einen modernen Vierkampf, bestehend aus Drachen- und Gleitschirmfliegen, einem 7 km Lauf und einem 22 km Mountainbike-Parcours durch. Hierbei wurde der erste Flug der Piloten automatisch beim Vierkampf in die Wertung genommen.

Die Flüge wurden vom Hockenberg oder aus der Winde geflogen.

www.dulv.de/user/oberpfalz

www.paragleiter.corn

www.uvap.3.de/diomedentww.hdp.de

www.adygnetrurparapian/index.htm

www.Gleitschirmverein-Nahe-Glan.cie

www.a-taumer.de

www.diomedeade.de

www.hdgv.de

Schlechte thermische Verhältnisse und wechselnde Winde erschwerten den Piloten die Jagd auf die Punkte. Trotz der nicht optimalen Bedingungen wurden den zahlreichen Zuschauern herrliche Flüge und gute Leistungen der Piloten gezeigt.

Für die Zuschauer wurde noch eine Verlosung durchgeführt, bei der es auch Rundflüge mit einem Flugzeug zu gewinnen gab.

Odenwald-Pokalsieger 2000 wurde:

1. Ewald Haag von den Haslocher Drachenfliegern
2. Thomas Nagel von den Althof Drachen
3. Peter Friedeman, ebenfalls von den Althof Drachen.

Die ersten drei Platzierten erhielten als Preis eine Tutima Fliegeruhr in Titanausführung als Sonderedition, die von unserem Freund und Mitglied Jean Landwehr gestiftet wurde.

Den modernen Vierkampf sowie das dazugehörige Preisgeld von 400 DM gewann das Team »James Bond 007« vor »Dream Team« mit 200 DM und »Four Seasons« mit 200 DM. Die genauen Ergebnisse können auf unserer Homepage unter www.cfd-hardheim.de abgerufen werden. Beim Team Four Seasons flog als Gleitschirmflieger der älteste Pilot des Wettbewerbs, der 72-jährige Jean Landwehr. Er ist in Hardheim ein alter Bekannter, flog er doch schon in vergangenen Wettkämpfen mit, dort allerdings mit dem Drachen.

Club für Drachenflugsport Hardheim
Jürgen Weiss



FOTOS: BJORN KLAASSEN

„Ohne Startplatz nützt der beste Vogel nichts!“

Die Geländeseite soll über Neues und Wichtiges in Sachen Fluggelände informieren. Zum einen werden in Zukunft interessante Fluggelände kurz vorgestellt und zum anderen Geländeprobleme und -Lösungen diskutiert und erläutert. Die Geländeseite lebt von euren Beiträgen. Nehmt deshalb bitte mit der DHV-info Redaktion oder dem DHV-Referat Flugbetrieb Kontakt auf.

Entwicklungsmöglichkeiten

In einigen Regionen in Deutschland gibt es zu wenig Möglichkeiten, um unseren fantastischen Sport auszuüben. Beispiel Ruhrgebiet und Umgebung: Nicht besonders rosig sind dort die Aussichten in die Luft zu kommen. Zwar gibt es einige Vereine und Flugschulen, doch Hanggelände sind rar.

Selbst kleine Hügel bieten mit den heute leistungsstarken Fluggeräten Möglichkeiten für längere Flüge. Renaturierte Kohlenhalden sind im Ruhrgebiet beispielsweise sinnvolle Alternativen. Derzeit ist der Verein Fliegerfreunde Niederrhein und die Flugschule Graske bei Duisburg in Verhandlungen um den Landeplatz. Eine weitere erfreuliche Nachricht aus einer anderen Region mit Entwicklungsbedarf: Der Gleit- und Ultraleichtflugverein Mecklenburg ist gerade in einem Zulassungsverfahren westlich von Rostock mit Aus-

sicht auf Erfolg. Noch weiter im Osten an der Grenze zu Polen wurde vergangenes Jahr das Gelände „Altewin“ mit langen Schleppstrecken zugelassen.

Björn Klaassen
Referat Flugbetrieb

Flugländkarte Deutschland

Sehr große Resonanz auf die Flugländkarte Deutschland. Über 400 Fluggelände sind in der praktischen Faltkarte gekennzeichnet und jeweils mit Details beschrieben. Der Clou: Die Karte ist als normale Straßenkarte mit Faltung und als Fluggebietsführer zu verwenden. Bestellungen über den DHV Shop zum Preis von DM 18,- zzgl. Versandkosten.

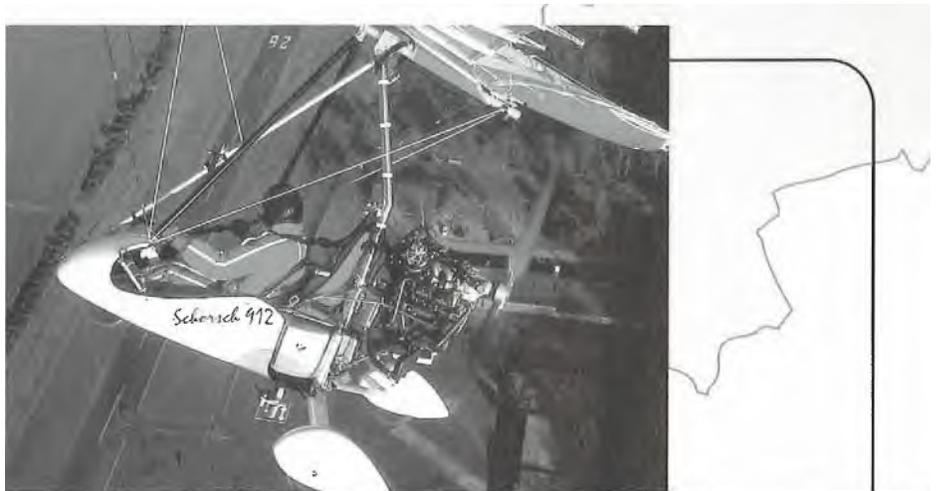


Geländeinfos von den Vereinen

Loffenau

Nach dem Orkan »Lothar« war das Drachenfluggelände Loffenau im Schwarzwald buchstäblich flachgelegt. Ab sofort kann wieder uneingeschränkt geflogen werden. Der Fahrdienst am Wochenende und durchgehender Flugbetrieb bei Anwesenheit von Clubmitgliedern ist nun wieder gewährleistet. Durch die tatkräftige Unterstützung der Gemeinde und das Engagement vieler Vereinsmitglieder konnte eine neue Landwiese als Ersatz gefunden werden. Der alte Landeplatz musste aus forstwirtschaftlichen Gründen zum Holzlagerplatz umfunktioniert werden. Weitere Infos beim DCL Loffenau.

DCL Loffenau
Thomas Dörr



Nunende ena.Berrg

1 Für das Fluggelände »Kella-Berg« gelten, bedingt durch die Nähe zum Naturschutzgebiet, Auflagen durch die Naturschutzbehörde. Unter anderem dürfen pro Flugtag nicht mehr als 15 Starts durchgeführt werden. Dieses Kontingent wird an den Wochenenden durch Vereinsmitglieder immer voll ausgeschöpft. Um das Fluggelände auf Dauer zu erhalten, musste Folgendes festgelegt werden: Gastflieger können nur während der Woche (Mo-Do) im Gebiet fliegen, wenn sie sich vorher angemeldet haben und die ausgehängten sonstigen Regeln beachten. An den Wochenenden (Fr.-So.) können leider keine Gastflieger mehr zugelassen werden. Interessenten wenden sich bitte an Erhard (0171-7913106) oder an Volker (0171-4⁰⁸⁸ 549). Wir bitten um Verständnis.

Paraclub Lindewerra e.V.
Erhard Hasselbach



Flugplatz Michelstadt

Mons 5cdeppgande Odentgabd

Die Drachenflieger der Flugsportfreunde »Ourewäller Iwweflieger« betreiben nach Anschaffung eines vereinseigenen Schlepptrikes bereits seit Ende 1997 auf dem Flugplatz Michelstadt im Odenwald Hängegleiterschlepps mittels UL. Die Genehmigung war zunächst probeweise nur für Vereinsmitglieder befristet. Nach dieser Probephase hat das Regierungspräsidium Darmstadt auf betreiben der »Ourewäller Iwweflieger« (zu deutsch: Odenwälder Überflieger) mittlerweile den Flugbetrieb in die allgemeine Platzzulassung integriert. Interessierte und lizenzierte Drachenflieger haben somit die Möglichkeit, nach vorheriger Absprache unter 06063/2395 oder 500824 zu folgenden Konditionen als Gastflieger am Schleppbetrieb teilzunehmen: DM in,- als Tagesmitgliedschaft an den Platzbetreiber Aero-Club-Odenwald sowie DM 4,- pro ino Höhenmeter Schlepphöhe für das Schlepptrike. Da es sich um einen Sonderlandeplatz mit Gemischtflugbetrieb handelt, ist Flugfunk unerlässlich. Weitere Infos: www.oif.de Die Daten des Flugplatzes Michelstadt: Koordinaten: 49° 40' 07"N / o8° 26' 04" E; Startrichtung o8, 26; Platzhöhe 348 NN; Länge 475m Asphalt mit Grasfläche zum Landen, Frequenz: 123, 65o Mhz Flugsportfreunde »Ourewäller Iwweflieger«



Geländeinfos von den Vereinen

Info io6, Seite 25
»Fliegerurlaub«

Fluggebiet Walenstadt/Spina

Hol mitenand, zuerst einmal hat es mich gereut, mal was über Walenstadt zu lesen, aber leider hat sich da der Fehlerteufel eingeschlichen.

1. Das Fluggebiet heißt Walenstadt Schrina-Hochruck. Es besteht die Möglichkeit, mit dem Auto bis zum Startplatz zu fahren. Startmöglichkeit bei West/Süd-West-Wind (Foto vom Startplatz 1).

2. Ein Fluggebiet mit dem Namen Spina gibt es auch. Die Spina liegt ca. 10 km östlich von Walenstadt Richtung Sargans (Landstraße). Da kann man allerdings nur mit einer Privat-Gondel-Bahn hochfahren (4 Personen mit Schirmen). Fahrtpreis pro Gondel Sfr. 28,00. Dann geht man noch ca. 10 Min. zu Fuß bis zum Startplatz. Achtung, in diesem Fluggebiet sind Seile und Leitungen. Am besten ortskundige Piloten fragen. Startmöglichkeiten bei Süd/Süd-West-Wind (Foto vom Startplatz 2).

onika Soller

M



Osser/Bayrischer Wald

Die Windinformation des Osser hat eine neue Abrufnummer:
0175/8184772.

1. Gleitschirmverein Bayerwald
Franz Konrad

Neue Wetterstation auf dem Breitenberg

Auf dem Breitenberg bei Pfronten gibt es nun eine Anlage für Windauskunft mit der Nummer 0171/8120340. Geländehalter: Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf e.V. und Pfrontener Stratus e.V., Jürgen Vaupel, Tel: 08363/69888

Webcam am Rammeisberg

Die Flugschule Goslar stellt in Zusammenarbeit mit dem HDG Goslar EV eine Webcam. Stündlich aktualisierte Bilder des Rammelsberg in Goslar lassen von 7:00 bis 19:00 Uhr eine Beurteilung des Flugwetters zu. Adresse: www.flugschule.goslar.de.
Ralf Lüddemann



Reisebüro Hochdes
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>

FLIEGEN LERNEN IN THÜRINGEN ...

WIR SIND DIE MIT
DER TANDEM-SCHULUNG
IM UL-SCHLEPP

und bieten natürlich auch
Gleitschirmausbildung...
neugierig geworden?

**FLY
MAGIC**

WWW.FLY-MAGIC-M.DE

FLUGSCHULE
DRACHEN - GLEITSCHIRM
IN BAD SALZUNGEN 0171 - 488 1 800 FLYMAGIC MIT-ONLINE DE

Der erste Streckenflug

FOTO: ANONIAS BUESLINGER

Ein fantastischer (Kurz-)Urlaub veranlasst mich dazu, euch darüber ein paar Zeilen zu schreiben. Nachdem mein Freund Jörg und ich in den letzten ein oder zwei Jahren im Urlaub immer wieder unglaubliches Pech mit dem Flugwetter hatten (dies ging so weit, dass in unserem Bekanntenkreis schlechtes Wetter inzwischen sprichwörtlich mit uns verbunden wird: »Regen? Ich wusste gar nicht, dass Jörg und Max in Urlaub sind haben wir nun unsere Taktik geändert und fahren nur noch spontan bei gutem Wetterbericht übers Wochenende weg. Und dies mit durchschlagendem Erfolg: Abfahrt am Freitag, 16.6.2000 in den letzten Tiefdruckausläufern, Samstag bis Dienstag Flugwetter, danach Heimfahrt. In diesen vier Tagen konnten wir zum erstenmal seit langer Zeit unbeschwert morgens aufstehen, das gute Wetter feststellen, frühstücken, und rauf auf den Berg!

Während der Samstag noch als Tag zum Einfliegen genutzt wurde, war uns am Abend klar, dass in den nächsten Tagen unsere seit langem vor sich hinschlummernden Streckenflugambitionen verwirklicht werden würden. Dazu hatten wir uns ein geeignetes Fluggebiet herausgesucht: Das Stubaital. Unser Starthang: Der Elfer. Eigentlich als Nachmittagsflugberg nicht für Streckenflüge übermäßig gut geeignet, wollten wir morgens zunächst vom Kreuzjoch starten, ließen uns aber dann von einem gut gemeinten Rat der ortsansässigen Flugschule davon abbringen, so dass wir mittags bereits von unserem Streckenflugvorhaben Abschied genommen hatten. Denn vor 14 - 15 Uhr geht am Elfer thermisch gesehen wenig. So machte sich bei uns bereits Enttäuschung breit, als wir um Punkt 3 Uhr anhand der »Vorflieger« erkannten, es geht aufwärts. Keine zwei Minuten später befanden wir uns startbereit vor unseren Schirmen. Der bereits eingesetzte Talwind macht den Start einfach: rückwärts eingedreht, genügt ein leichtes Ziehen an den A-Gurten, der Schirm füllt sich mit Luft, steigt gemächlich hoch. Ein letzter Blick nach oben, leichtes Anbremsen, umdrehen und los geht es. Die erste Hürde - weg vom vor dem Startplatz liegenden Aufwindhang mit dem ganzen Pulk von Fliegern und sich über dem Starthang hoch über den Elfer kämpfen - ist schnell geschafft. In einer Höhe von knapp 3.000 m - also ca. 500 m über dem Elfergipfel - beraten wir uns noch kurz über Funk und machen uns dann auf Richtung Habicht, der mit seinen 3.277 (?) m als imposanter Riese in der Ferne auf uns wartet. Mit einem etwas mulmigen Gefühl gleiten wir über die Berghütte zwischen Elfer und Habicht und halten am Boden Ausschau nach einer ge-

eigneten

Thermikquelle, die

uns auf die notwendige Höhe tra-

gen soll. Nach etwa 2/3 des Weges und ein paar kleinen

Lupfern entdecken wir dann ein eingelagertes Geröllfeld, worauf wir sofort Kurs nehmen. Und tatsächlich findet sich hier ein Bart, der uns bis auf 3.800 m hoch trägt, Einmal kurz die imposante Aussicht über die Alpen genossen, nehmen wir den letzten Abschnitt in Angriff und befinden uns wenig später über dem Gipfel des Habicht. Geschafft! Die erste kleine Strecke ist gemacht. Stolz bietet sich unter uns das hochalpine Massiv des Habicht dar, nicht weniger stolz blicken wir darauf hinab.

Beinahe übermannt uns die gewaltige Bergwelt. Einsam und allein schweben wir hoch über dem Stubaital, blicken in die Ferne, genießen den Ausblick auf den Stubai-Gletscher und die sich vor uns öffnenden umliegenden Täler. Schnell noch ein paar Fotos gemacht, dann begeben wir uns auf den Rückweg, der uns über ein paar kleine Umwege zurück an den Elfer bringt. Dort genießen wir die abendliche Thermik, bevor wir um ca. 19 Uhr gemütlich abgleiten und bereits etwas übermütig vom Stubai-Dreieck (Elfer-Habicht-Serks-Kreuzjoch-Elfer) zu träumen beginnen. Wer konnte schon ahnen, dass sich dieser Traum tags darauf erfüllen würde!

Max Jähmig



Schwäbische Spezialfliegen Red BA* Flugberge

**Benlek und roten:
Hans Go Isenberg**

**Wer jammert über die teuren Benzinpreise?
Viele kleine aber feine Flugberge gibts im
Schwarzwald und auf der Schwäbischen Alb.
Gastflieger sind hier gerne gesehen.**

»Is the Black Forest open today?« - »Hat der Schwarzwald heute geöffnet?«. Aber ja, sogar für uns Flieger! Manche unbedarfte amerikanische Touristen meinen, der Schwarzwald sei gleichzusetzen mit ihren Nationalparks, die zeitweise geschlossen haben. Der Schwarzwald gilt neben Heidelberg als absolutes Muss für jeden amerikanischen oder japanischen Touristen, und sei es auch nur wegen der Kuckucksuhren. Seit Neuestem zieht es auch immer mehr schwäbische Gleitschirm- und Drachenflieger auf die heimischen Flugberge des Schwarzwalds und der Schwäbischen Alb. Viele erleben hier ihre ersten Hüpfen am Übungshang, heute locken kaum iso Meter hohe Gipfel zu ausgedehnten Streckenflügen oder gemütlichen Soaring-Flügen übers thermisch sehr aktive Schwabenländle. Im Umkreis von wo Kilometern um Stuttgart stellen wir fünf interessante Flugberge vor. Hier kommen auch Gastflieger in die Luft. Damit das so bleibt, sollten alle Piloten besonders umsichtig mit der Natur am Start- und Landeplatz umgehen, und die örtlichen Vereinsmitglieder nicht mit Rambo-Einlagen stressen. Die weitere Zulassung dieser »sensiblen« Fluggebiete hängt primär vom Verhalten der Piloten ab.



Baiersbronn

Nur etwa eine halbe Fahrstunde von Wildbad entfernt liegt der gemütliche Kurort Baiersbronn. Kenner der schwarzwälder Fluggebiete bekommen leuchtende Augen, wenn über dieses thermisch sehr aktive Fluggebiet berichtet wird. Von hier aus wurden schon Streckenflüge von über 50 Kilometern mit dem Gleitschirm unternommen, und die »150 Km-Mauer« wurde mit dem Drachen schon mehrfach überwunden. Am nur 205 Meter hohen Stöckerkopf fühlen sich sowohl Drachen- als auch Gleitschirmflieger besonders wohl, denn weite, laminar angeströmte Wiesenflächen ziehen sich am Berg hoch. Hangsoaren gelingt deshalb auch Neulingen, während die Cracks zur Basis aufdrehen. Die ca. 200 Meter lange Landwiese am Talgrund erfreut nicht nur Anfänger. Außenlandungen sind für Streckenflieger in dieser Region kein echtes Problem, denn Wiesengrund gibts alle paar hundert Meter.

Die Baiersbronner sind gastfreundliche Flugkollegen und originelle Gastgeber für reingeschmeckte Touristen. Ein Highlight: die Weltmeisterschaft im Mannschafts-Sensenmähen! Die ortsansässige Flugschule Sky-Sports von Bent Beilharz hat hier am Stöckerkopf ihr Schulungsgelände, das etwas unterhalb der beiden N-0- und N-W Startplätze liegt. Beneidenswerte Schüler, mit dem Sessellift fährt man am Wochenende als Gleitschirmpilot für drei Mark direkt zu den beiden Startplätzen hinauf. Wenn der Lift einmal nicht in Betrieb ist, übernimmt der Shuttle Bus der Flugschule den Fahrbetrieb, oder freundliche Clubmitglieder, die eine Fahrgenehmigung zum Startplatz haben. Das Schöne an der Baiersbronner Fliegerszene ist die relaxte Atmosphäre. Unten am Sessellift ist die Gartenwirtschaft »Guissepe«, italienischer gehts nicht, obwohl der Chef ein hervorragendes italo-Schwäbisch spricht, seine Pizzas schmecken? Oben auf dem Berg verwöhnt der Wirt der rustikalen Stöckerkopf Berghütte noch nicht startbereite oder schon wieder abgeschlafte Flieger mit schwäbischem Vesper.

Kontakt für Gastpiloten:

Baiersbronn liegt ca. 10 km nördlich von Freudenstadt. Die Flugschule Sky Sports von Bent Beilharz liegt an der Straße zum Sessellift des Stöckerkopfs, Tel: 07442-122 412. Bent regelt den Flugbetrieb und den Fliegerclub. Tagesmitgliedschaft 5.-DM, wird an der Kasse des Sessellifts bezahlt. Der Landeplatz befindet sich gegenüber der Talstation des Sessellifts. Automatische Ansage Wetterinfos Stöckerkopf 07442-121425

Aktivitäten rund ums Fluggebiet:

Besonders schöne Wandergegend und Mountain Bike-Revier mit Wasserfall und einem sehenswerten Rotwildpark, der nur zehn Gehminuten vom Landeplatz entfernt ist. Kanutouren, mehrere besonders naturbelassene Campingplätze zwischen Baiersbronn und Wildbad. Attraktives Wintersportgebiet.



Startplatz Nord-Ost



Familienaktion in Baiersbronn



Bad Wildbad

Mit einem Ost- und einem Weststartplatz ist der rührige, 120 Mitglieder starke Drachen- und Gleitschirmclub Enztaflieger seit vier Jahren in der glücklichen Lage, bei den vorherrschenden Windrichtungen gut versorgt zu sein. Ein zusätzlicher Nordstartplatz liegt nur 13 Kilometer in Enzklösterle entfernt. In Wildbad ist nur Gleitschirmfliegen erlaubt, weil der Landeplatz für Drachenflieger zu klein ist.

Bad Wildbad ist eine hübsche schwäbische Kleinstadt mit knapp 12 000 Einwohnern und einem regen Kurbetrieb mit Feriengästen, sowie schwäbischen Sonntags-Ausflüglern. Damit fußkranke Leute und schwerbepackte Gleitschirm-Piloten bequem auf den Sommerberg gefangen können, befördert eine »historisch wertvolle« Kabelbahn vom Stadtzentrum aus die Bergsüchtigen nach oben. Während Revisionszeiten verkehrt ein öffentlicher Kleinbus von der Talstation der Bahn aus zum Sommerberg hoch, Oben angelangt führt ein schmaler Fußweg nach 15•20 Minuten auf der Hochebene direkt zum Startplatz Ost mit 290 Metern Höhe über dem darunter liegenden Landeplatz am Hotel Valsana.

Start und Landung: einfache Startbedingungen bei passendem Wind. Meist wird dort wegen der frühen Sonneneinstrahlung am Vormittag gestartet. Schaut der Flieger zum gegenüberliegenden Hang, erblickt er eine Schneise inmitten von gut 20 Meter hohen Tannen. Hier liegt der Startplatz für westliche Winde, die im Schwarzwald von Frankreich herüberziehen. Eine schmale Asphaltstrasse führt vom Sportplatz den Berg hinauf, sie darf nur von Clubmitgliedern mit Sondergenehmigung befahren werden. Oben angelangt wandert man noch ca. 20 Minuten bis zum perfekt ausgebauten W-Startplatz in 250 m über Grund. Der offizielle Landeplatz ist wieder am Talgrund beim Hotel Valsana, in dem das Clublokal der Enztaflieger sein Domizil hat. Ein zweiter Landeplatz ist der Sport- und Fußballplatz von Bad Wildbad, nur ca. 2,00 Meter vom Hauptlandeplatz entfernt.

Fliegerisch gesehen ist Bad Wildbad bei relativ kräftigem Westwind ideal zum Soaren über dem dichten Tannenwald. Für Streckenflüge eignet sich Bad Wildbad weniger, weil es kaum Außenlandeplätze in dieser Ecke des Schwarzwalds gibt. Am Landeplatz muss man bei überregionalem Nordwind mit Windscherungen rechnen, denn das Tal ist relativ eng und die Landeeinteilung muss dann auch klappen.

Kontakt für Gastpiloten:

Bad Wildbad liegt ca. 25 km südlich von Pforzheim. Man trifft sich auf dem Parkplatz beim Sportplatz am Wochenende, telefonische Auskünfte gibt der Vorstand der Enztaflieger Thomas Hartmann, Tel: 07085-7802, Gastpiloten bezahlen 5,- DM für ihre Tagesmitgliedschaft. Die Clubmitglieder versorgen Gastflieger gerne mit allen wichtigen Infos über die lokalen Eigenheiten ihres Fluggebietes. Besonders gepflegte Start- und Landeplätze. Gäste dürfen nur in Begleitung eines der Clubmitglieder starten.

Aktivitäten rund ums Fluggebiet

Neu angelegter Mountain Bike Park mit fünf Downhill Strecken. Beliebtes Kanu-Revier auf der Nagold und Enz. Wintersportaktivitäten. Landschaftlich reizvoll gelegene Campingplätze.



Foto: Walter Kallhoff

Wildbad



Startplatz West in Wildbad



Messelberg / Donzdorf

Messelberg

**immer
dell** Der Drachen- und Gleitschirmclub Stauten besitzt oberhalb von Donzdorf am Rande der Schwäbischen Alb ein hervorragendes Fluggebiet bei Südwest-Lagen, das weite Streckenflüge zulässt, sofern alles zusammenpasst. Bislang war der Messelberg nur für Drachenstarts freigegeben, jetzt dürfen dort auch Gleitschirme in die Luft. Für Gastflieger gilt eine Sonderregelung auf Widerruf.

Die Wichtigste:

Kein Start für Gastflieger ohne Startleiter, der von Clubmitgliedern gestellt wird. Die Gründe für diese strenge Regelung sieht jeder ein, der das Gelände kennt.

1. Der Startplatz befindet sich nur wenige Meter seitlich versetzt in der Einfugschneise von Segel- und Motorflugzeugen, die auf dem angrenzenden Flugfeld landen möchten.
2. Die Höhenbeschränkungen müssen ganz exakt eingehalten werden, damit der Flugbetrieb nicht gestört wird.
3. Die Modellflieger sind hier schon länger am Platz zu Gange, als die Drachen- und Gleitschirmpiloten.
1. Ein kontrollierter Start ist nur bei entsprechend starkem Hangaufwind möglich, sonst landet man unfreiwillig in den darunterliegenden Bäumen,

Für Anfänger ist der Messelberg nicht geeignet, obwohl der Höhenunterschied zwischen Start- und Landeplatz nur ca. 170 Meter beträgt. Sichere Rückwärtsstarts sind Voraussetzung hier oben an der Hangkante, wo der Südwest-Wind so kräftig zulegen kann, dass Mitte Juli ein Gleitschirm dort fast in die Nacht hinein noch in ein paar hundert Meter Höhe über dem Hang in der Luft hing: «Saukalt wars, ein paar Mal kamen Regenschauer runter, aber Spaß hats tierisch gmacht.» An diesem Platz fliegen auch die schwäbischen »Profis«, wie DHV Fluglehrer Klaus Irschik, wenns die Zeit erlaubt.

Kontakt für Gastflieger:

Donzdorf liegt ca. 15 km östlich von Göppingen an der B 466. Von dort aus führt eine Landstraße nach Schnittlingen den Berg hinauf. Auf halber Höhe, ca. 1,5 km vom Ortsende von Donzdorf entfernt, sind links und rechts der Strasse an einer Kehre die beiden Landeplätze mit großem Windsack und einem Parkplatz. Am Berggipfel steht das Schild Parkplatz Messelberg, Von dort aus führt ein schmaler Weg am Flugplatzgelände entlang zur Hangkante. Dort ist die Drachenrampe und der Gleitschirm-Startplatz. Das Hinweisschild zeigt die Hangflugregeln mit Höhenbeschränkung. Der Hinweis: Gleitschirmfliegen streng verboten, gilt nicht mehr. Es dürfen nur sechs Drachen- oder Gleitschirmpiloten gleichzeitig an der Hangkante soaren. Fünf Mark Tagesmitgliedschaft. Kontakt am Startplatz mit Clubmitgliedern oder dem Vorstand Thomas Matula: 07162-23978. Tip: wochentags nicht überlaufen, ab mittags trifft man bei passendem Wind immer den einen oder anderen einheimischen Flieger an, der schon während der Arbeit mit dem Fernglas zum Windsack hochschaut.

Aktivitäten rund ums Fluggebiet:

Mitfluggelegenheit mit Segelfliegern, IJltralights usw. am Flugplatz Donzdorf/Messelberg. Schöne Wanderungen am Albrand entlang. Schwäbische Spezialitäten genießen wie Maultaschen a la »Herrgottsbscheißer«. Da staunen die Reingeschmeckten!





Fotos: Jürgen Teichert



Waldstetten

Streckenflug-Ass Torsten Hahne meinte einmal: « Von einem niedrigen Hügel nach oben aufdrehen macht deutlich mehr Spaß, als von oben starten, wo alles leichter ist. » Genau so verhält es sich beim nach N-0 ausgerichteten Fluggebiet von Waldstetten am Rande der Schwäbischen Alb. Von diesem kaum 30 Meter hohen »Maulwurfshügel« flog Peter Ertle dieses Jahr 30 Kilometer weit bis kurz vor Bad Urach. Mit derzeit 30 Mit-

gliedern ist der Waldstettener Gleitschirm- und Drachenflugverein so stark besetzt, dass man auch sicherheitsrelevante Aufgaben erledigen kann. So wurde eine störende Stromleitung im Startplatzbereich in den Boden verlegt. Gastflieger werden mit Infos von den hilfsbereiten Clubmitgliedern bestens versorgt. Das Gebiet ist anfängertauglich, wenn der Wind passt. Eine Nordost-Lage muss es sein. Ab 16 km/h Windstärke wird an der Waldschneise gesoart, sobald die Thermik aus dem Tal den Extraschub nach oben liefert. Bei 20 km/h gehts zügig aufwärts zum 300 Meter höher liegenden Stufen-Gipfel, und dann weiter in südöstlicher Richtung an der geschichtsträchtigen »Straße der Staufer« entlang auf Strecke. Startüberhöhungen von über 300 Metern sind in Waldstetten keine Seltenheit, und eine sichere Landung ist durch die weitflächigen Wiesen und Felder immer gewährleistet. Der Club unterhält dazu noch einen thermisch interessanten Windenstartplatz, der von Gastfliegern mitbenutzt werden kann.

Kontakt für Gastflieger:

Drachen- und Gleitschirmflieger treffen sich an der Skihütte-Gaststätte direkt unterhalb der Waldschneise des Startplatzes. Waldstetten liegt ca. fünf Kilometer südlich von Schwäbisch Gmünd und eine halbe Autostunde vom Flugberg Messelberg/Donzdorf, s.o., entfernt. Kontakt über den Vorstand Alfons Rack, Tel: 07171- 41 779, oder eines der Clubmitglieder am Startplatz. Fünf Mark Startgebühr für Gastflieger.

Aktivitäten rund ums Fluggebiet:

Wandern und Radfahren wird in Waldstetten groß geschrieben. Anflüge zu den drei Kaiser-Bergen Hohenstaufen, Rechberg und Stufen.



Buttenhausen / Lautertal

Sudenhausen

Über die Schwäbische Alb zieht häufig eine recht ausgeprägte südwestliche Windströmung hinweg. Damit sind viele der bekannten nach Norden ausgerichteten Flugberge nicht mehr »mit Anstand« befliegbare, weil die Thermik im Lee auch bei niedrigen Bergen ungesund sein kann. Südstartplätze sind deshalb auf der Schwäbischen Alb gefragt. Das Fluggelände »Obere Tonhalde« in Buttenhausen bei Münsingen liegt ideal nach Süden ausgerichtet. Das anfängertaugliche Fluggebiet ist eine ca. drei Kilometer lange, 30 Meter hohe Hangkante, die sich steil über dem Lautertal aufrichtet. Bei einem zoeer Wind aus 5-SW lässt es sich hier erstklassig soaren. Zufahrt zum Startplatz: von der Dorfmitte aus Richtung Kirche und weiter zum Wald hinauf. Dort erreicht man nach fünf Fahrminuten den großzügigen Startplatz für Drachen und Gleitschirme, der sich auch für Toplandungen anbieten würde. Leider ist Toplandungen untersagt, denn der Grundstückseigner möchte keinen Ärger mit seinen Nachbarn haben, wenn es mit der Landeinteilung einmal nicht klappt. Deshalb landet man unten im Lautertal auf einer riesigen Wiese am Ortsende von Buttenhausen. Der Start- und Landeplatz gehört dem Bauern vom Glückshof, (ein echtes Original), an die er den Gleitschirm- und Drachenfliegern des DGV-Südwesttemberg-Hohenzollern das Gelände seit November 1996 verpachtet hat. Was denkt der Landwirt über seine Flieger: »Man kann's mit denen aushalten.«

Kontakt für Gastflieger

Ein Hinweisschild am Startplatz zeigt die Regularien. Fünf Mark Tagesmitgliedschaft bezahlt man formlos beim Bauern im Glückshof, der nur 300 Meter weit entfernt liegt. An guten Wochenenden wird in Buttenhausen fleißig am Hang oder an der Winde geflogen. Und, ganz nobel: ein Windenstartplatz liegt ideal ausgerichtet etwa 500 Meter hinter der Hangkante beim Glückshof.

Aktivitäten rund ums Fluggebiet

Das Lautertal ist für gemütliche Radwanderungen mit der ganzen Familie ideal geeignet, denn Steigungen gibts nicht und die Natur ist noch so, wie man sie wünscht. Organisierte Kanufahrten sind in Buttenhausen der große Hit auf der munter dahinfließenden Lauter.

Gleitschirmfliegen

im Luftraum



Samstag, 17. Juni 2000, es verspricht bestes Thermikwetter auf dem Flugplatz Torgau-Beilrode zu werden. Nur leider bläst der Wind in allen Höhen aus 300 Grad und mit dem Gleitschirm geht es nur mit dem Wind. Also wieder nur eine kleine Aufgabe fliegen, denn nach ca. 50 km beginnt auf voller Breite der Luftraum D von Dresden. Da ist normalerweise Ende.

»Ruf doch mal an bei der Flugsicherung«, war der Kommentar unseres Fluglehrers Eike. Einen Versuch ist es wert, denke ich und rufe AIS in Berlin an. Dort werde ich zunächst an den Wachleiter verwiesen. Noch ein Anruf, kurze Diskussion über die Zuverlässigkeit meines Flugfunks und ich erhalte die Erlaubnis, ab 13 Uhr UTC bis zu einer Flughöhe von 5000 ft in den Luftraum D Dresden einzufliegen, wenn ich eine Funkverbindung herstellen kann.

Jetzt gilt es, erst einmal bis dorthin zu kommen. Mein erster Windenstart ergab ein direktes Absaufen. Zweiter Start, andere Seite des Flugplatzes absuchen und in ca. 150 m GND gibt es

wie so oft, über dem Sportplatz Thermikananschluss. Aufdrehen, Fotos machen und abfliegen. Mein Ziel habe ich nach Schönfeld gelegt, ganz knapp innerhalb des Luftraumes D, da könnte man den Luftraum noch unterfliegen und reingleiten. Dann wäre aber Ende. Auf der Strecke ist es nur einmal schwierig, da bin ich recht lange nur noch auf 400 m Höhe, aber als ich dann wieder bei 1.800 m an der Basis war, geht es recht einfach.

Die Frequenz von Berlin Radar 125,625 habe ich bereits vor dem Start eingestellt. Ich verfolge die Anflüge auf Dresden. Nordöstlich von Großenhain der spannende Moment: »Berlin Radar - D-NQUB«. Und die Antwort kommt, man erwartet mich, ich darf weiterfliegen. Zielpunkt Schloss Schönfeld aus guter Höhe fotografieren und weiter geht es. Bei der Bab-Anschlussstelle Thendorf melde ich Position und Höhe 3000 ft. Der Lotse ist verwundert, er hatte mich in 5000 ft erwartet. Kurze Diskussion über Thermikfliegen mit dem Gleitschirm; wir vereinbaren reget-

mäßige Höhen- und Positionsmeldungen. Ich höre EUROWINGS und LUFTHANSA, letztere mit einem visual approach, aber ich sehe keinen Linienflieger. Der Fluglotse fragt, ob ich in die Kontrollzone Dresden einfliegen möchte, aber ich fliege ganz knapp am nordöstlichen Rand entlang. Südöstlich Königsbrück drohe ich abzusaufen, bin unter dem Luftraum D. Ich melde mich ab, um mich einige Minuten später im Steigen wieder anzumelden. Zwischen der A4 und Bischofswerda verlasse ich den Luftraum D endgültig, werde noch auf die mögliche Aktivität um Bautzen (Luftraum F, HX) hingewiesen. Als ich mich abschließend nochmals bedanke, ist die Antwort: »Sie sind jederzeit willkommen«.

Nach insgesamt 108 km lande ich in Boblitz bei Bautzen, etwas verärgert über meine nach dem Zielpunktfoto klemmende Kamera, aber glücklich und um eine fliegerische Erfahrung reicher.

Dietrich Münchmeyer

Sonderkonditionen exklusiv für DHV-Mitglieder!

unicomdirekt

July 2000

Sehr geehrte(r) DHV-Mitglied,

Deutschen

dank einer Kooperation mit dem Hänggleiterverband können wir Ihnen wieder ein attraktives Mobilfunkangebot mit Sonderkonditionen anbieten.

Sie erhalten als DHV-Mitglied das aktuelle Siemens C35i gratis mit dem unicomdirekt D2 Fun Top Tarif, mit 100 Freiminuten und einer um 10% ermäßigten monatlichen Grundgebühr.

Sie keine Anschluss- oder

Außerdem zahlen

Deaktivierungsgebühr.

für Sie ist

weiterer wichtiger Vorteil

die unicomdirekt Vertrauensgarantie: Als

DRV-Mitglied nehmen Sie automatisch an

Tarifsenkungen in Ihren Tarif teil.

Überzeugen Sie sich von diesem Angebot.

Überzeugen Sie

Mit freundlichen Grüßen

Service-Team

Ihr unicomdirekt

Inklusive 100 Freiminuten!

**VVAP-Handy
Siemens C35i
gratis¹⁾**

DHV-Sonderkonditionen¹⁾

- 100 Freiminuten inklusive⁴⁾
- 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



- Kleines und 110 g leichtes Dualband-Handy zum Abruf von Internetseiten
- Bis zu 180 Stunden Stand-by und bis zu 5 Stunden Sprechzeit!
- Extragroßes Grafik-Display
- Bequemes Schreiben von SMS-Nachrichten durch Textvorerkennung
- Viele Sonderfunktionen: Z.B. Vibrationsalarm, Taschenrechner und Wecker

connect SEHR GUT Heft 04/00

Full Top		mannesmann	
Minutenpreise Inland			
	Standard	BestCitySpecial	BestCity
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	

DM 22,46

Freizeit (Mo. bis fr. von 17 bis 8 Uhr)

Geschäftszeit (Mo. bis fr. von 8 bis 17 Uhr)

Wochenendzeit (Fr. 20 bis so. 24 Uhr)

Taktung 6011 seo

**Sofortbestellung und Inklusivpreis
180/24 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!

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. *Sprech- und Bereitschaftszeiten sind netz- und akkuabhängig und können variieren. **Wahlweise Taktung 10/10 Sek. gegen Aufpreis von 5,- DM monatlich. ⁴Einmalig 100 Freiminuten ins nationale Festnetz in der Freizeit (17-8 Uhr), ausgenommen Sonderrufnummern (z. B. 01802). ¹⁾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.



MEINE PERSÖNLICHEN DATEN

Bitte hier Ihre DHV-Mitglieds-Nr. eintragen 1

Name, Vorname, Straße/Nr., PLZ/Ort, Geburtsdatum, Geburtsort, Telefon priv./Telefax, Telefon gesch., Identifikation bei Übergabe des Handys durch Personalausweis, Reisepass**, Staatsangehörigkeit*

MEINE DERZEITIGE TÄTIGKEIT

Ltd. Angestellte/r, Angestellte/r, Beamtin/er, Wehrdienstleistender, Arbeiter/in, Hausfrau/mann, Student/in 1, Soldat/in, Auszubildende/r, Rentner/in, Selbständig als 1, Beschäftigt/Selbständig seit, Branche

MEINE ZAHLUNGSWEISE

Per Kreditkarte 1, Kreditkarten-Nr., Kreditkarteninstitut, Gültig bis, Per Bankeinzug, Kto.-Nr., BLZ, Bank i

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

unicomdirekt D2 Fun Top, Taktoption 10/10 Sek., 1 (Aufpreis 5,- DM monatlich), BestCity (Sparen an bis zu 2 Wunsch-Ortsvorwahlen im deutschen Festnetz), BestCitySpecial (deutschlandweit günstige Telefonate in das Ortsnetz, in dem sich das Handy gerade befindet), +Friends (10% Rabatt auf bis zu 10 Freundschaftsnummern im deutschen Festnetz), Einzelgesprächsnachweis, Ja, um die letzten drei Ziffern verkürzt., Nein, alle Verbindungsdaten werden sofort nach Rechnungsversand gelöscht., Nein, ich möchte keinen EGN, aber vollständige Speicherung der Verbindungsdaten (80 Tage).

MEIN HANDY-WUNSCH

Ich bestelle folgendes Gerät 1, Siemens CM, Bruttopreis* 0,- DM 1, Ich habe bereits ein Handy, Sie sparen 6 Monate Grundgebühr

LIEFERUNG

Wir bitten Sie, zum gewünschten Liefertermin persönlich anwesend zu sein, da die Aushändigung ausschließlich zu Händen des Bestellers erfolgen kann. Standardlieferung, Spätlieferung, Individuelle Lieferung, Samstagslieferung, Lieferanschrift

SCHUFA/AGB Ich bin damit einverstanden und willige nach Maßgabe der Klausel XV der allgemeinen Geschäftsbedingungen darin ein, dass meine Bestelldaten gespeichert und übermittelt werden und der Diensteanbieter SCHUFA- bzw. Kreditauskünfte vor Freischaltung und während der Dauer des Vertragsverhältnisses einholt sowie Daten an die SCHUFA und die in Klausel XV genannten Wirtschafts- und Wanddienste meldet.

Ort, Datum/Unterschrift

Handwritten signatures and marks



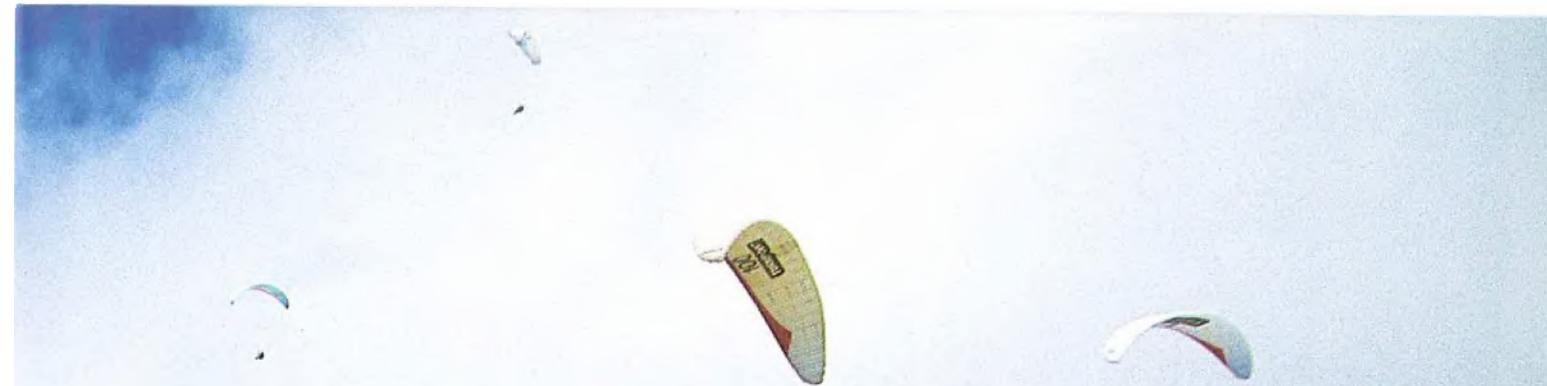
Vorsitzender Charlie Jöst bei der Eröffnungsfeier im Garmischer Kongress-Saal



FOTO: KLAUS TÄNZLER



FOTO: MICHEL PFEIFFER



**Bericht von
Torsten Siegel**

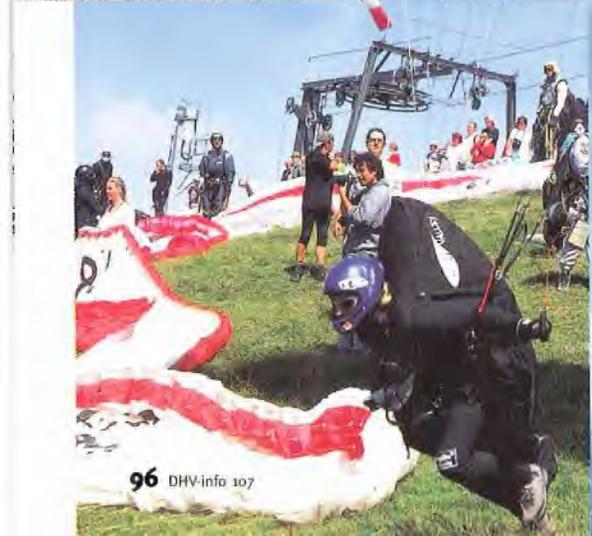
Ein Team greift nach den Sternen

**Deutsche
Gleitschirmflieger
in Garmisch-Partenkirchen**

Vize-Europameister in der Mannschafts- und Damenwertung sowie eine Bronzemedaille bei den Herren: Die deutsche Nationalmannschaft zeigte bei der Europameisterschaft in Garmisch-Partenkirchen eine beeindruckende Leistung und erreichte das beste Ergebnis seit der EM '92 in Slowenien. Die Schweiz war und bleibt die dominierende Nation im Gleitschirmfliegen, doch das deutsche Team ist dicht dahinter und kann vielleicht schon bei den World Air Games 2001 in Spanien auf die Überholspur wechseln.



FOTOS: MICHEL PEIFFER



Judith Dörflinger



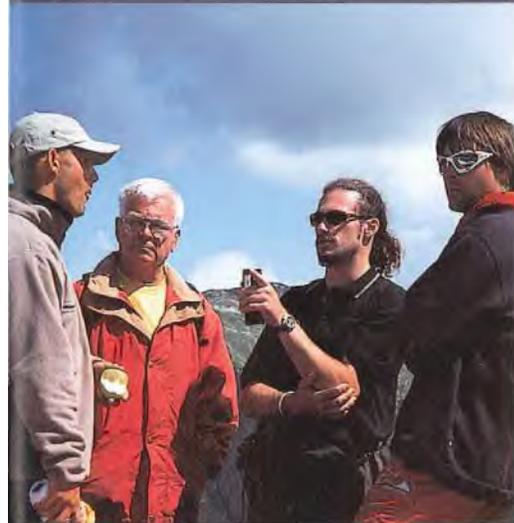
»Du bist der Beste!« Als Achim Joos beim sechsten und letzten Durchgang der Europameisterschaft um 14.34 Uhr über die Ziellinie fliegt, gibt es für Teamkollege Torsten kein halt mehr. Die Boom zu Achims Landeplatz legt er in einer Zeit zurück, die für die Olympiaqualifikation in Sydney gereicht hätte, und auch Bodo und O11y zeigen erstaunlich Sprintfähigkeiten. Zusammen bilden die Jungs ein Knäuel, aus dem immer wieder Achims Freudenschreie dringen. Der Haufen wächst schnell an. Harry, Stefan und die Bodencrew schmeißen sich jubelnd in das Gewühl und als dann auch noch Judith als beste Dame das Ziel erreicht, ist die Stimmung im Team der Deutschen unbeschreiblich. Die extreme Anspannung der letzten Tage weicht einem grenzenlosen Glücksgefühl und die Freude über das gemeinsam erreichte Ziel ist jedem ins Gesicht geschrieben. Stolz kann das Deutsche Team wahrlich auf seine Leistung sein: Achim Joos bekommt nach sechs Durchgängen von der FAI die Bronzemedaille verliehen, Judith Dörflinger wird in der Damenwertung Vize-Europameisterin und die Mannschaft muss sich lediglich der Schweiz geschlagen geben.

»The window is open have a nice flight.«

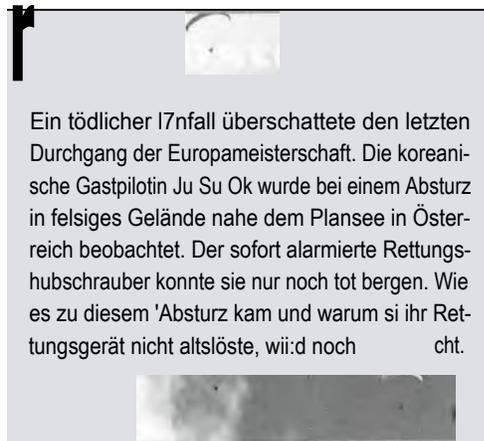
Kaum hat Meetdirector Peter »Henne« Hensold die Worte über den Startplatz gebrüllt, erheben sich die ersten Schirme und innerhalb kürzester Zeit befinden sich alle 130 Piloten der 6. Europameisterschaft in den Hausbärten des Wanks. Nach der Eröffnungsfeier vor zwei Tagen, bei der die Teilnehmer aus 26 Nationen von einem begeisterten Garmischer Publikum empfangen wurden, beginnt jetzt der sportliche Teil der Europameisterschaft. Viel wurde im Vorfeld über das Fluggebiet diskutiert, welches vor allem durch seine Vielzahl an Flugrouten, Talsprüngen und Windsystemen von den Piloten besonderes taktisches Geschick verlangte. Daher wurden vor dem ersten Durchgang Karten gewälzt, mögliche Talwinde erörtert und Flugstrecken besprochen. Nicht eingeplant waren aber die Abschattungen, die während des ersten und zweiten Tasks die Piloten vor ein weiteres Problem stellten. Immer wieder veränderten thermikhemmende Wolkenfelder die Führungspositionen. Im ersten Durchgang nutzte der Wahlholländer Uli Wiesmaier geschickt eine solche Situation, um sich vom Feld abzusetzen und seine eigene Route zu fliegen. Dabei konnte er schon nach halber Strecke einen Vorsprung verzeichnen, den ihm bis zum Ziel niemand mehr streitig machte.

Der zweite Task überraschte die Piloten mit einer weiteren Schwierigkeit: Westwind. Und das in einer Stärke, dass die Gleitzahl oft den bekannten Wert »i : Stein« erreichte. Vor allem für das Österreichische Team war der Durchgang ein rabenschwarzer Tag. Gleich vier Piloten standen direkt nach Beginn des Races an der Kramersüdseite und mussten mit anschauen, wie das restliche Feld sich mühsam am Osterfelder emporarbeitete. Kari Eisenhut aus der Schweiz erreichte an diesem Tag als Zweiter das Ziel und übernahm damit die Gesamtführung, die er bis zum Ende nicht mehr abgeben sollte.

Pinzgauer Verhältnisse. Nach El Ninjo für Wettkampfflieger ein weiterer Begriff, um unbeschreiblich schlechtes Wetter in Worte zu fassen. Fünf Tage lang regnete es aus allen Löchern und teilweise überlegte man sich sogar, den Wettbewerb auf die Alpensüdseite zu verlegen, um eine gültige EM mit drei Durchgängen zustande zu bringen. Aber der launische Wettergott hatte diesmal ein Einsehen und bescherte am Ende nochmals perfekte Flugbedingungen. Die Weichen für den deutschen Erfolg wurden im vierten Durchgang gestellt: nach einer Wende nahe des Kochelsees konnte sich nur der Führungspulk vor den großflächigen Abschattungen retten. Mit von der Partie waren fast alle deutschen Piloten und in einer stundenlangen Bastelarbeit wurden die nächsten Bojen mit geringsten Steigwerten erreicht. Bodo und Harry standen leider etwas unglücklich kurz vor dem Ziel, aber die anderen vom Team



**Die Tasksetter: Uli Wiesmaier, FAI/CIVL Präsident
Olivier Burghelle, Meetdirector
Peter Hensold und
Hausi Bollinger**



Ein tödlicher 17nfall überschattete den letzten Durchgang der Europameisterschaft. Die koreanische Gastpilotin Ju Su Ok wurde bei einem Absturz in felsiges Gelände nahe dem Plansee in Österreich beobachtet. Der sofort alarmierte Rettungshubschrauber konnte sie nur noch tot bergen. Wie es zu diesem 'Absturz kam und warum si ihr Rettungsgerät nicht altlöste, wii:d noch cht.

waren zu diesem Zeitpunkt noch in der Luft und kämpfen weiter. Nachdem Stephan Stieglair die Ehre der Österreicher rettete und als erster die Ziellinie überflog, folgte Edi Taschler aus Italien und dicht dahinter zwei Schirme, die Flügel an Flügel über die Tannen glitten. Nach über vier Stunden gemeinsamen Fliegens hatten sich Achim und Torsten kurz vor dem Ziel entschlossen, zusammen die Linie zu überfliegen und



Judith Dörfinger und Oliver Rössel im Ziel



Es ist vollbracht: Torsten Siegel, Bodo Genz, Achim Joos und Oliver Rössel. In zweifacher Hinsicht stolz: Harry Buntz

den dritten Platz zu teilen. Auch Toni kann an diesem schwierigen Tag den Landeplatz am Osterfelder überfliegen, ganz im Gegensatz zu den französischen Piloten. Yves Gouselain, Teamchef aus Frankreich, wartete vergeblich auf die Ankunft seiner Mannen und damit gab es eine entscheidende Änderung im Klassement: Das Deutsche Team verbesserte sich in der Mannschaftswertung auf den zweiten Platz, Achim rutschte auf Platz drei und Judith und Anja behaupten ihre Ränge zwei und drei in der Damenwertung.

Die beiden letzten Tage brachten dann auch noch das ersehnte Hammerwetter. Bei einer Basis von 3.700 m setzte sich beim 5. Task ein

Führungspulk über der Zugspitze ab und nahm nach einer Wende die Mieminger Kette im Delphinstil. Auch hier waren die deutschen wieder vorne dabei, allen voran 011y, der als Siebter das Ziel erreichte. In der Wertung gab es an diesem Tag keine Änderung und im deutschen Lager brach die letzte Nacht vor dem alles entscheidenden Durchgang an, Verständlich, dass das Team ganz gegen ihre Gewohnheit schon vor 23.00 Uhr die Betruhe aufsuchte, wobei einige den ersehnten Schlaf erst in den späten Nachtstunden fanden.

Samstag, 12. August, Uhr, Startplatz Wank: Henne gibt für den heutigen Tag die letzte Aufgabe bekannt. Nach dem atemberauben-

den gestrigen Durchgang um das Wettersteinsmassiv ist für heute ein weiterer Höhepunkt geplant: Neuschwanstein und zurück. Die Restbewölkung löst sich langsam auf, erste Cumuluswolken erscheinen über den Bergen und das Herzklopfen wird von Minute zu Minute stärker. Achim scheint mir ziemlich unter Strom zu stehen und mit ein paar blöden Witzen versuche ich ihn abzulenken, ernte aber nur ein gequältes Grinsen. Es geht um viel an dem heutigen Tag und die Anspannung ist uns sicherlich anzusehen. »Hoffentlich haben wir heute so viel Glück wie ihr im vierten Durchgang.« Martin Brunn, österreichischer Toppilot und Teamchef, stichelt ein wenig. Glück gehört nun mal zum



FOTO: MICHEL PREIFFER



FOTO: STEFAN MAST

Toni Bender fokussiert. Gute Medienresonanz

I'm afTeTir—äll



FOTO: KLAUS TÄNZLER

Häng7/066/2006/2007

Leben und ist bekanntlich bei den Tüchtigen zu finden. Dann geht alles ganz schnell: Start, warten bis die Startboje öffnet, Foto schießen und ab zum Kramer. Die beste Route kenne ich mittlerweile und zielstrebig geht es in den ersten Bart. Dort wird Höhe gemacht und sofort geht es weiter. Kurz vor dem Tegelberg sind alle sechs deutschen Piloten im Führungspulk. Harry fliegt als Erster südlich los, um Achim die Entscheidung leichter zu machen, wie er am besten an den Tegelberg kommt. Ich fliege ein ganzes Stück nördlicher und habe wesentlich weniger Sinken auf meiner Strecke. Achim erkennt die Situation sofort und wechselt zu mir über. Wir kommen relativ hoch über Neuschweinstein an,

machen unser Foto und heizen zurück. Mit Freude sehe ich, wie sich einige Piloten an der Südseite die Zähne ausbeißen. Etwas westlicher steht der mir bekannte Hausbart und schon kurz darauf begrüßt uns wieder die Basis. Nur noch zwei Bärte fliegen wir auf unserem Rückweg aus und als ich die Hausbergbahn als letzte Wende kurz vor dem Ziel umrunde, erkenne ich Bodo, 011y, Achim und Harry. Der Endanflug ist unbeschreiblich. Mit Vollgas und Rückenwind rast die Ziellinie auf mich zu und als ich am Landeplatz stehe und Achim gerade mit seinem Schirm ausgleitet, brülle ich irgendetwas zu ihm über und renne los....

Das Deutsche Team

Sie waren nach Garmisch gekommen, um gemeinsam ein Ziel zu erreichen. Dieses gemeinsame Ziel verbündete, machte aus einer Truppe von Individualisten eine Mannschaft, in der Jeder für Jeden kämpfte, sich einsetzte und für den Erfolg sein Bestes gab. In kaum eine anderen Nation war der Zusammenhalt so stark zu spüren wie im deutschen Team. Auch wenn Stefan mit seinen »Big Brother« Videos und Bildern für die Internetseite manchen zur Verzweiflung brachte (viele Berichte, Tracks und Bilder wurden von Stefan noch nach Mitternacht ins In-

ternet gestellt, um die Welt von der EM zu informieren), die Gemeinsamkeit der Truppe konnte niemand erschüttern. Dieser Teamgeist war sicherlich auch die Voraussetzung für die sehr gute Mannschaftsleistung. Vor allem die Anerkennung der anderen Nationen, als erster beglückwünschte David Casartelli den deutschen Teamchef mit den Worten: »You've a very good team!«, zeigte, dass die erbrachte Leistung kein Zufall ist und das Stefan Mast durch sein großes Engagement und die mittlerweile sechsjährige Aufbauarbeit im Gleitschirm-Wettkampfsport einen großen Anteil an dem Erfolg trägt. Die hervorragende Stimmung im deutschen Lager und nicht zuletzt die konstante Leistung ermöglichten einen der größten Erfolge in der Geschichte des deutschen Gleitschirmsports.

Natürlich ist für eine erfolgreiche EM auch eine gut eingespielte Bodencrew notwendig, die bei den Deutsche aus drei weiteren Personen bestand: 011y 2, Physiotherapeut (auch kurz »Psycho« genannt), machte jeden Muskel wieder fit und half den Österreichern, das Wetter

'Einzelwertung

Platz	Name	Nation	Punkte
1.	Kari Eisenhut	CHE	4932
2.	Steve Cox	CHE	4776
3.	Achim Joos	GER	4706
4.	Jimmy Pacher	ITA	4466
5.	Martin Brunn	AUT	4388
6.	Bodo Genz	GER	4356
7.	Eduard Taschler	ITA	4301
	Kaspar Henny	CHE	4207
9.	Patrick Berod	FRA	4202
10.	Hans Bollinger	CHE	4132

schön zu feiern, Birgit und Tilla umsorgten und verkosteten das Team dermaßen, dass einige nach der EM gar nicht mehr nach Hause wollten und nicht vergessen darf man die Schar an freiwilligen Helfern, die uns Infos über Wind, Routen (da geht's nie) und lokale Gegebenheiten (da geht's immer) lieferten oder einfach während der Regentage die besten Kneipen zeigten.

Achim, Judith und die Besten der EM

Achim hat die in ihn gesetzten Erwartungen mehr als erfüllt. Seit Jahren ist kein deutscher Pilot mehr bei einem derartigen Großereignis auf dem Siegetreppchen gestanden. Bronzemedaille bei der EM 2000! Der 22 Jahre junge »Big Bird« verbesserte sich seit seinem ersten



Von links: Steve Cox, Kari Eisenhut, Achim Joos

Wettbewerb, der Junior-Challenge 1994, kontinuierlich und wurde auf Grund seiner hervorragenden Leistungen 1996 in die Sportfördergruppe der deutschen Bundeswehr aufgenommen. Mit dieser Unterstützung und dank seiner Sponsoren Gin Gliders and Bruno Banani kann Achim sich heute ganz dem Gleitschirmfliegen widmen.

Judith Dörfinger zeigte nach ihrem zweiten »inoffiziellen« Platz bei der WM im Pinzgau, dass sie auch offiziell eine Weltklasse Pilotin ist. Sie musste sich in der Damenwertung nur einer überragenden Louise Crandal aus Dänemark geschlagen geben, die auch manchen Männern das fürchten lernte. Anja Trudel, zweite deutsche Dame, erreichte bei ihrer ersten EM in der Damenwertung Platz 7.

Kari Eisenhut flog teilweise wie von einem anderen Planeten, Der junge Schweizer zeigte in dem schwierigen Garmischer Gebiet eine Konstanz, die für viele unbegreiflich war. Bei jedem Zieleinlauf war er vorne dabei, stand nie vorzeitig am Boden und kam auch mit den schwierigsten Bedingungen perfekt zurecht. Damit hatte die EM am Ende einen würdigen und verdienten Gesamtsieger. Begleitet wurde Kari auf dem Weg zum Siegetreppchen von seinem Team-



Von links: Judith Dörfinger, Louise Crandal, Nicole Nussbaum

gefährten Steve Cox, der die Konkurrenz ebenfalls mit einem erstaunlich stetigen Flugstil überraschte.

Aus deutscher Sicht erfreulich ist natürlich auch das Abschneiden des restlichen Teams. Bodo, deutscher Shooting Star, erreichte einen hervorragenden sechsten Platz und verfehlte das Treppchen auf Grund eines kleinen Patzers nur denkbar knapp. Torsten (21), 011y (23), Toni (31) und Harry (34) konnten immer wieder in die vorderen Ränge fliegen und legten damit den Grundstein für den späteren Teamerfolg.



Foto: MICHAEL PFEIFER

Hinter den Kulissen

Henne, die Organisation und andere Highlights. Mit sechs gewerteten Aufgaben gehörte die Europameisterschaft in Garmisch zu den sportlich besten Wettbewerben in der Gleitschirmgeschichte. Das selbe kann man auch von der Organisation behaupten. Peter Hensold und Thomas Neff haben zusammen mit dem DHV und einer großen Anzahl an Helfern das Bestmögliche getan, um einen perfekten Ablauf der EM zu gewährleisten. Neben dem organisatorischen Aufwand wurde sich auch um ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm bemüht, welches von der gelungenen Eröffnungsfeier bis hin zu Filmabenden und Pilotenpartys alles beinhaltete. Die traumhafte Kulisse der Bayerischen und Tiroler Bergwelt und den malerischen Flug über Schloss Neuschwanstein werden die Piloten hoffentlich als bleibende Erinnerungen an diese gelungene Europameisterschaft mit nach Hause nehmen.

Mannschaftswertung

Platz	Nation	Punkte
1.	Schweiz	19093
2.	Deutschland	17782
3.	Frankreich	17213

Unter den zahlreichen Zuschauern am Wank wurde auch einige Prominenz gesichtet. Guido Horn, derzeit als Zauberer von Oz am Garmischer Theatersommer zu Gast, outete sich als Gleitschirmfan. Die Jungs von der Organisation erfüllten ihm seinen Herzenswunsch und entführten ihn mit dem Tandem in die Lüfte. Zufällig war es am Hammerstag und »der Meister« schoss mit 6mis an die Basis von 3.200 m. Er war restlos begeistert. Der Kameramann von Pro7 im zweiten Tandem weniger: sein Magen war von dem neuen Fluggefühl überfordert und machte den Flugspaß schnell zunichte.

01, 46111.1.

Noch mehr Infos über die EM gibt es auf der DHV-Hoinpage. Jeweils vom Tagesbesten des Deutschen Teams gibt es dort eine ausführliche Berichterstattung über die Durchgänge: Karten mit GPS Tracks zeigen die exakten Flugrouten und die kurzen Videos und Digitalbilder ermöglichen es, die EM noch einmal »aus der ersten Reihe« zu erleben.



BRÄUNIGER
Flugelectronic GmbH
NWichstraße 21
D-82362 Weilheim
Tel. +49-881-64 15 0
Fax +49-881-45 61
info@brauniger.com
www.brauniger.com

Österreich:
Fluggeräte GmbH
43-5375-2425
AIRE
49-031-655428
Niederlande: DTC
31-162-520151

IQSONIC

Minimize to the max!



The cool Mini-Vario: ideal backup vario for XC and competition, extreme light weight for mountaineering, great for ridge soaring, saves space for tandem paraglider. Truly perfect for minimalists who do not want to care about technology. IQ Sonic - minimize to the max!

Coming soon:

14 Motor: The perfect instrument for powered paragliders, powered parachutes and Minimum Systems. Featuring integrated RPM indicator and cylinder head temperature.

Features IQ Sohle:

- &RAUMGEH technology and quell% just like the '19+st' 10 Instruments
- Acoustic Scala Indielon (A61,1)
- Ad/Listete starting beint of sink tose
- Adnistete volume
- Battery lesfs more Plan 200 hours
- Enarrormentally Mance fithalm battery
- Small cimmions (89 x 37 x 19 mm)
- Weighs only 40 graue

BRÄUNIGER
FLUGELECTRONIC



Gold für das deutsche FAI 11 Team

Europameisterschaft 2000

Auszug aus dem Internetbericht von Lukas Etz

Samstag, 22.7.2000, dreizehnter Tag, sechster Durchgang - Finale. Auf einmal ist alles anders. Und das aus einem einzigen Grund: Heute gibt's Streckenflugwetter! Der letzte Durchgang ist angesagt; wir starten wieder auf der Seegrube bei Innsbruck und zum ersten Mal ist die Aufgabe richtig weit: 148 km! Alle wollen früh starten, oder zumindest fast alle, denn da gibt es wieder einen, der es gar nicht eilig hat: Christof hat seinen Atos noch verpackt an der Bergstation liegen, während

Marcus schon fertig aufgebaut hat und in voller Montur sich seinen Platz in der Warteliste sichern will. Über diese krass verschiedenen Haltungen am Startplatz können aber beide lachen. Dennoch ist für Marcus das Lachen etwas schwieriger, denn er hat jetzt wirklichem Druck standzuhalten. Seit gestern ist er wieder auf Platz 1 der Starrflügelwertung, aber nur mit einem hauchzarten Vorsprung von 19 Punkten zu Diego Bussinger. Der heutige Flug wird also die Entscheidung bringen,

wer von beiden erster Europameister in der Starrfliegerei sein wird.

Bei den Drachen ist es nicht ganz so spannend. In der letzten Zeit hat ja Manfred quasi alles gewonnen und auch hier auf der Europameisterschaft liegt er momentan mit einem komfortablen Vorsprung an der Spitze. Gestern hat zwar Richard Walbec die Aufgabe als Schnellster geschafft, aber Manfred einholen kann er damit nicht. Dennoch ist bei so einer langen Aufgabe alles möglich, wer

sich früh versenkt, kann auch alles verlieren. Und tatsächlich kann ich Manfred zuschauen, wie er eine knappe Viertelstunde zwischen Startpunkt (Landwiese Gnadenwald) und erster Wende (Nördlinger Hütte bei Seefeld) »einparkt« und einfach nicht mehr höher oder weiter kommt. Der erste Pulk überholt ihn prompt in Basishöhe. Das lässt ihn aber kühl, er nimmt positiv und freut sich über ein paar Vorflieger und Thermikmarkierer auf dem weiteren Weg: Die zweite Wende ist die Bergstation der Rofanbahn, danach geht's quer über das breite Inntal nach Zell am Ziller, von dort wieder retour in Richtung Achensee und dann endlich zum Ziel in Gnadenwald. Das ist eine schöne Aufgabe bei dem Wetter heute, die Basis liegt gebietsweise auf deutlich über 3000 Metern und Wolken gibt es genug. Die erste Inntalquerung stellt dann auch kein allzugroßes Problem dar, aber für den Rückweg aus dem südlichen Zillertal sieht es nicht mehr gut aus. Die Wolke am Rofan hat überentwickelt und pinkelt die Piloten mal kurz an. Es gibt eine große Abschattung und wer nicht von »heizen« auf »oben bleiben« umschaltet hat schnell Probleme am Hals, oder sogar die Füße am Boden (armer Semo). Bei den meisten Fliegern in unserem Team läuft es aber sehr gut. Roland fliegt lange Zeit vornweg und hat anscheinend allerbeste Laune (seine Kommentare auf dem Funk werde ich hier besser nicht veröffentlichen). Von Christof und Marcus ist auf dem Funk gar nichts zu hören, dafür sind die anderen recht gesprächig und geben sich auch gute Tips. Das Resultat vom »funklosen« Agieren der Starrflieger und vom »wortreicheren« Fliegen der Drachenpiloten ist auf jeden Fall das Beste in den letzten vier Wochen ... beide Mannschaften schlagen richtig zu in der Tageswertung.

Bei den Starren ist Christof wieder Tagesbester, trotz (oder wegen?) später Startzeit. Er steht als einer der Wenigen im Ziel und das mit superschneller Zeit. Außer ihm schaffen nur noch Toni Raumauf und der Drittplazierte Matrella Gaetano



Neuer Starrflügler Top Secret



Problematisches Wettkampfwetter

HÄNGEGLEITER EM 2000

SEEGRUBE GNADENWALD

9. -23. JULI 2000





(Italien) das Ziel. Bernd steht knapp 2 km vom Ziel und Marcus muss 4,5 km zu kurz landen. Schon in der Luft geht das große Rechnen los: Wer ist Europameister der Starren? Wo ist Diego? Wer bekommt wieviel Punkte? Könnte Marcus Europameister werden, wenn Bernd sein GPS nicht abgeben würde? .. und noch kompliziertere Fragen und Ideen kommen auf den Tisch, als die Nachricht durchsickert, dass Diego weniger weit als Marcus geflogen ist. Die ersten Hochrechnungen gibt es im Moment zwar schon, aber die Ergebnisliste noch nicht. Diese soll um elf Uhr abends fertig werden. Bis dahin müssen die Buben halt noch ein wenig zappeln.

Ganz anders sieht es bei den Drachen aus. Manfred hat den Wettbewerb wieder dominiert und heute sogar noch die Knallernummer gebracht: Er steht als einziger Drachepilot im Ziel. Damit hat er den Titel in der Tasche. Überraschend und erfreulich für uns: Tagesplatzierung 2 und 3 gehen an deutsche Piloten: 011i landet 2,7 km zu kurz und Gerald fliegt nach 19 Uhr noch über 01-1i hinweg und steht ganz knapp vorm Ziel. Somit war es auf jeden Fall ein sehr erfolgreicher Tag für unsere Jungs, und auch für unser Mädels: Corinna hält auch wieder fünf Stunden und über 140 km durch, fliegt lange Zeit mit Gerald und macht daraufhin in der Damenwertung bestimmt auch einen satten Sprung nach oben. (wenn sie nur nicht im ersten Durchgang einen Nuller hätte ..

Mitten in der Nacht, auf der Abschlussparty gibt es vier wichtige Dinge: 1. viele Getränke für durstige Piloten, 2. Livemusik (Superband: »Steel Wheels« aus Innsbruck), 3. Superstimmung unter den Teilnehmern und plötzlich: 4. Die Ergebnislisten sind da!



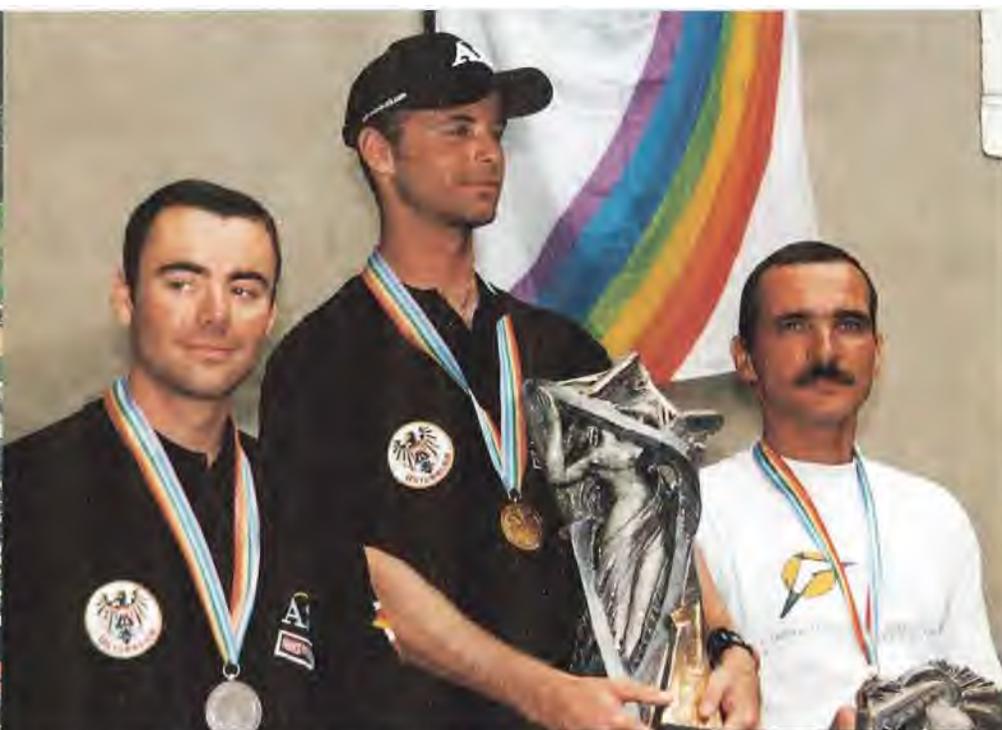
Der große Knaller kommt für uns in der Starrflügelauswertung: Der Drittplatzierte Martella Gaetano bekommt für seinen schnellen Flug ins Ziel gleich 40o Punkte mehr als die favorisierten Piloten, Marcus und Diego. Damit segelt der Italiener auf den ersten Platz der Gesamtwertung und wird Europameister. Marcus bleibt auf dem zweiten Rang, Diego wird Dritter und Christof ist Vierter. Christof war noch durch seinen Unfall in Spanien gehandikapt, hat dann auch noch in den ersten beiden Durchgängen extrem Pech gehabt, aber die letzten Tage flog er wieder wie ein junger Gott. Darüber freut er sich sehr und ist mit (dem eigentlich so undankbaren) vierten Platz dann auch zufrieden. Unser Starrflügelteam - Bernd, Christof und Marcus

holt in der Mannschaftswertung sogar die Goldmedaille.

Bei den Damen hat Corinna mal wieder große Klasse bewiesen. Nicht nur das sie die über die Hälfte der männlichen Teilnehmer hinter sich lässt (Platz 38 in der gemeinsamen Liste), auch in



Vize-Europameister Marcus Höffmann-Gubar (FAI II)



Robert Reisinger, Marif=rner, Oleg Bondarchuk

Einzelwertung Flexible

Platz	Name	Gerät	Nation	Total
1	RUHMER Manfred	KARO Laminar ST	AUT	4440
2	REISINGER Robert	ICARO Laminar ST	AUT	3885
3	BONDARCHUK Oleg	Aeros Stealth	UKR	3781
4	ZWECKMAYR Josef	ICARO Laminar ST	AUT	3703
5	PLATTNER Rupert	ICARO Laminar ST	AUT	3677
6	HERRMANN Franz	ICARO Laminar ST	CHE	3530
7	ALONZI Mario	KARO Laminar ST	FRA	3527
8	HÄRRI Martin	Moyes Litespeed	CHE	3441
9	WALBEC Richard	Wills Wings Fusion SP	FRA	3243
10	CIECH Christian	ICARO Laminar ST	ITA	3208

1113111/111931111r-

der Damenwertung zeigt sie den anderen wie es gemacht wird. Nach einem Nuller in Runde eins, kämpft sie sich beständig nach vorne. Bis auf den Platz zwei im Endergebnis (vor Francois Mocellin und hinter Kathleen Rigg). Dieses Endergebnis bleibt leider eine inoffizielle Wertung als Damen-EM, weil zu wenig Teilnehmerinnen am Start waren.

Bei den Herren im Drachenfluggeschehen dieser EM war unser Team leider nicht so ganz erfolgreich, da einige unserer besten Piloten (Bob Baier, Guido Gehrmann und Hans Bausenwein) nicht mit dabei waren. Trotzdem ist das Team super geflogen. Jobst ist um Haaresbreite am Platz vorbeigesegelt. 011i war gleich zweimal bester deutscher Teilnehmer. Gerald ist im letzten Durchgang nur noch vom Weltmeister geschlagen worden. Und auch Roland, Semo und Herbert hatten ihre Sternstunden. Eine wichtige Erfahrung war es natürlich sowieso für alle. Die Österreicher sind so gut

geflogen, wie noch nie. Da können wir uns noch ein paar Scheiben abschneiden. Wodurch dieser Erfolg genau zustande kommt, ist leider schwer zu erkennen. Das liegt bestimmt an mehreren Dingen. Ent-

scheidend scheint mir der folgende Punkt: Der Drachenflugsport spielt im Leben von Manfred, Robert, Rupi, Gerolf, Sepp und Josef eine ganz zentrale Rolle. Bei den deutschen Spitzenpiloten ist die Fliegerei oft nur die Nummer zwei (hinter Beruf, Familie oder Häuslebauen).

Das Wetter war insgesamt gesehen: „sehr schlecht! Selbst an den Durchgangstagen! Die Piloten waren jeden Tag gezwungen im Lee zu fliegen. Das ist vielleicht gelegentlich mal in Ordnung, aber jeden Tag auf der »falschen Seite« der Berge fliegen zu müssen,... das ist definitiv zu gefährlich. Dass sich hier niemand

überschlagen hat, erscheint mir als eine glückliche Fügung. Das zusätzlich noch sieben Tage wegen Regen ausfielen, ist auch bitter. Künftige Wettbewerbe dieser Größenordnung sollten nicht mehr in den nördlichen Alpen stattfinden. Die Liste von solchen Regenevents ist einfach zu lang. Das Gelände liegt zu nah an einer Kontrollzone. Dadurch sind Schwierigkeiten vorprogrammiert. An einem Tag sind mindestens io Piloten in die Kontrollzone vom Flughafen Innsbruck geflogen, wurden per GPS-Aufzeichnung »überführt« und dann disqualifiziert. Aber das Wichtigste der EM: Die besten Piloten haben wieder gewonnen!

4 Einzelwertung Starrflügler

Platz	Name	Gerät	Nation	Punkte
1	GAETANO Matrella	ICARO ATOS	ITA	4104
2	HOFFMANN-GUBEN Marcus	A.I.R. ATOS	DEU	3909
3	BUSSINGER Diego	A.I.R. ATOS	CHE	3878
4	KRATZNER Christof	A.I.R. ATOS	DEU	3350
5	RAUMAUF Toni	A.I.R. ATOS	AUT	3204
6	WEBER Bernd	A.I.R. ATOS	DEU	2204
7	TRIMMEL Manfred	A.I.R. ATOS	AUT	2144
8	MENZI Gotthard	A.I.R. ATOS	CHE	1984
9	VOGEL PeterF.	A.I.R. ATOS	CHE	1876
in	POSCH Johann	A.I.R. ATOS	AUT	1860

Mannschaftswertung Flexible

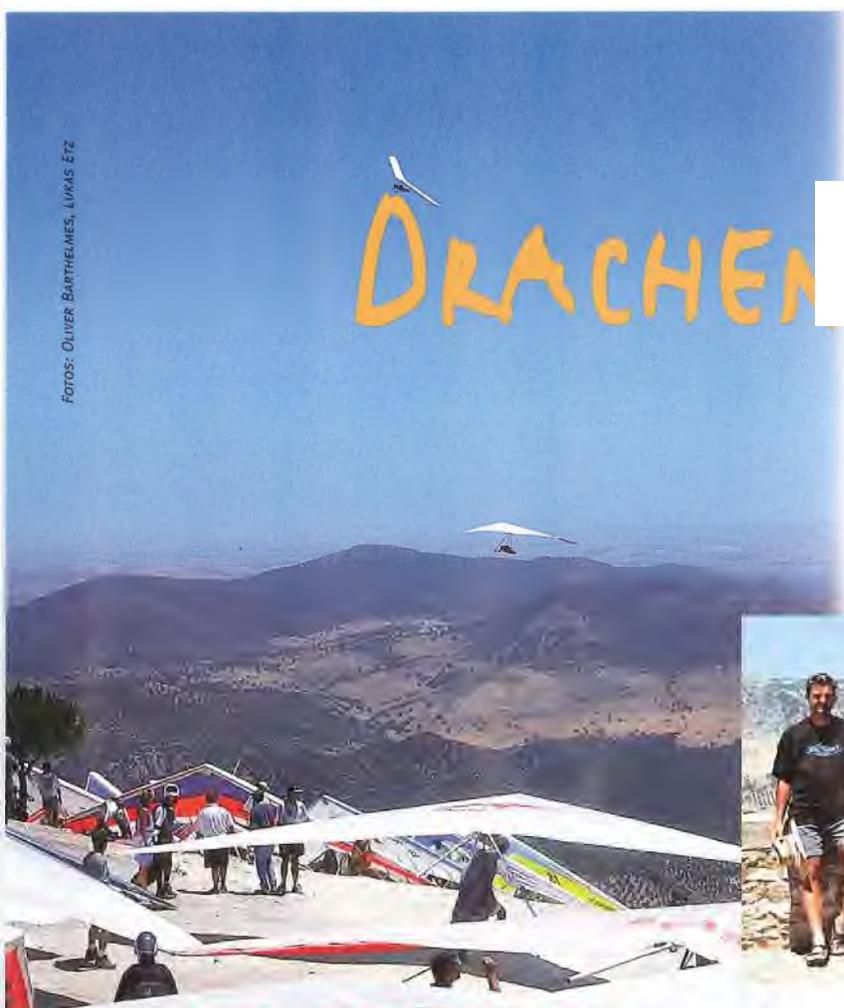
Platz	Nation
1.	Österreich
2.	Frankreich
3.	Italien

Mannschaftswertung Starrflügler

Platz	Nation
1.	Deutschland
2.	Schweiz
3.	Österreich

DRACHEN V011eM IN AtO

Auszug aus dem
Internetbericht von Lukas Etz



Mittwoch , 28.6.2000 Durchgang 2: Das Wetter ist heute noch ein wenig wüstenartiger, heißer und trockener; die Luft ist von beeindruckender Klarheit. Auch die Thermik hat ein wenig zugelegt, vereinzelt steigen die Piloten heute bis auf über 1700 Meter auf. Natürlich mitten im blauen und wolkenlosen Himmel. An solchen Tagen würde zuhause niemand ernsthaft an Streckenfliegen denken, aber hier sind wir auf einer »Vor WM«! - also wird bei der Aufgabenstellung nicht gekleckert: 99,7 km Zielflug über eine Wende! Und (oh Wunder) es kommen an die zwanzig Piloten ins Ziel; einige der Weltbesten Drachepiloten und die meisten Starrflügelpiloten Auch Jobst fliegt ja hier »starr«, den neuen querruder-gesteuerten »Star« von Aeros. Mit diesem, und mit einem Pulk von Drachen muss er tief am Boden in schwacher Thermik rumkriechen, ganz in der Nähe von einem kleinen Sendemast. Einige Piloten, die ihre Kreise über diesem Mast setzen können, steigen wieder weg, Jobst muss dem Mast mal ausweichen und steht am Boden, schade für ihn. Christof und Marcus (beide fliegen Atos) machen es wohl irgendwie besser und erreichen sehr früh das Ziel. Für die früh abge-soffenen Flieger ist der Wettbewerb natürlich ziemlich ernüchternd, trotzdem ist die Stimmung gut. Wär halt schön, wenn die Thermik noch ein bisschen zulegt, und die Rückholerei gleichzeitig abnimmt. 8 Stunden im Auto, nach 1,5 Stunden

im Drachen, ist natürlich nicht unbedingt das, was wir uns erträumt haben.

Wir sind in Andalusien. Genauer gesagt in Algodonales, einem kleinen Ort - etwa hundert Kilometer entfernt von Gibraltar. Das sind lächerliche 2500km Strecke nachhause, also schlappe 30 Stunden Fahrzeit im voll beladenen Bus (kein Grund zum Jammern, die Norweger hatten für 3800 km 52 Stunden gebraucht).

Unser Team ist ziemlich zahlreich: Gudrun ist die einzige Pilotin aus Deutschland, Christof, Jobst, Kurt und Marcus sind unsere Starrflügelpiloten, Gerald, Uli, Thomas, Andre, Herbert, 011i und Felix treten mit turmlosen Drachen an, dann sind da noch Aline (Helferin), Carol (Pilotin) und Viona mit bei unserer Truppe.

01.07.2000 Durchgang 5 ... und auch zum fünften Mal Sonne, Hitze, tiefblauer Himmel, zum fünften Mal Blauthermik. Zum ersten Mal eine Aufgabe über hundert Kilometer, aber auch zum ersten Mal etwas, was niemand erleben will: Ein Unfall in unserem Team. Zum Glück mit glimpflichen Ausgang. Christof fliegt zwischen Startberg und Startzeichen oben in einem großem Pulk. Beim Kreisen (mit wenig Schräglage und Fahrt) erwischt er die Wirbelschleppse seines Vordermannes so unglücklich, dass es ihn vorwärts überschlägt und daraufhin sein Gerät in Rückenlage zerbricht. Er wirft schnell den Schirm, und kommt an diesem hängend einige Minuten später auf dem Boden auf. Ihm passiert nichts, die Kratzer hat er sich wohl schon in der Luft geholt, der Flieger ist aber natürlich Schrott. Dem Fallschirm sei Dank geht das Ganze also noch halbwegs gut aus, und wir können etwas später alle schon wieder lachen.

Für Atos-Piloten weitere Informationen hierzu auf Seite 60

Passieren tut hier auch außerhalb vom Wettbewerb einiges, zum Beispiel: Der Beißer geht um! Im Ort werden zwei Piloten überfallen. Erst erwischt es einen österreichischen Piloten, dann den Schweizer Teamchef - beide tragen nach nächtlichen Handgreiflichkeiten Bisswunden davon! Anscheinend greift die Ortspolizei nicht richtig durch, also überlegen wir schon selbst, wie wir dem Übeltäter »beikommen« . . . noch ist nicht ganz klar, wer von uns als Köder für den Beißer erhalten wird: Unsere nette Helferin, ein Pilot mit dickem Portemonnaie in der Tasche, oder doch einfach der Teamchef? (Haha).

Finale! Am heutigen neunten Tag fliegen die Teilnehmer ihren letzten Durchgang. Wie immer Blauthermik mit schlaffen Basishöhen und mäßigen Steigwerten. Weil heute der letzte Tag ist, und weil die besten sowieso schon ganz vorne liegen, meinen die Tasksetter es gut mit uns. Die

Drachenaufgabe geht über 58, und die Starrfliegeraufgabe führt über 65 km zum Ziel in Algodonales, also wenig fliegen, wenig autofahren, dafür früh und viel feiern! So ist das schön - nach 8 Durchgängen in neun Tagen. Das Rennen geht auch »früh« los, - spätesten Abflugzeitpunkt ist 16 Uhr, das entspricht etwa 14 bei unseren deutschen Thermikverhältnissen. Und nach knapp zwei Stunden ist Gerolf schon wieder im Ziel, dicht gefolgt von den anderen Cracks, Robert, Zwecky, Betinho und so weiter. Kaum später kommt der erste Starre über die Linie: Marcus! »Na also, Marcus - geht doch« denke ich mir, 6 Minuten später kommen aber seine starren Verfolger auch an, ... leider aber mit einer 15 Minuten späteren Abflugzeit. Dadurch hat Marcus dann doch nicht den Tagessieg. Damit bleibt er auf Rang vier als bester Deutscher.

Die Vor WM ist gelaufen. In neun Wettbewerbstagen gab es 8 Durchgänge. Es gab zwar

Bi_E

man Name	berät	Nation
1. Betinho Schnitz	Moyes Lightspeed	Bra
Gerolf Heinrichs	Moyes lightspeed 4	(ist
3. Richard Nialben	Wills Wing Fusion S	Fra
4. Gardon Rigg	Moyes Lightspeed 4	Gbr
5. Mario Alonzi	Icaro Laminar ST MR	Fra
6. Joseph Sahrenmoser	Icaro Laminar ST 13	Ost
1. Robert Reisinger	Icaro Laminar ST 14	Ost
8. Nene Rotor	Moyes Lightspeed	Bra
9. Joseph Zweckmayer	Icaro Laminar s114	Öst
10. Oleg Bondarchuck	Aeros Stealth	Ukr
24. Herbert Sturm	Icaro Laminar ST MR2000	Ger
21. Gerald Ololl	Icaro Laminar ST MR 2000	Ger
35. Thomas Rauch	Seedwings 014R	Ger
43. Uli Egel	Moyes Lightspeed	Ger
46. Andre Djarnareni	Icara Laminar ST 14	Ger
50. Oliver Barthelmes	Moyes Lightspeed	Ger
61. Felix Aik	Wills Ih'ing Fusion SP	Ger
10. Gudrun Maier	UP Speed S	Ger

Schrott und einiges defektes Carbonmaterial, aber zum Glück gab es hier keinerlei gebrochene Knochen oder ähnliches. Das Abschneiden der deutschen Mannschaft konnte die Erwartungen nicht ganz erfüllen. Ein zweiter und ein vierter Platz in den Teamwertungen ist nicht schlecht, aber beim nächsten Mal ist da mehr drin. Dann sind auch hoffentlich wieder alle Toppiloten mit dabei. Bei den Drachen reicht es nur für den Teamplatz 4, hinter Ösiland, Britanien und Frankreich. In der Starrflügelteamwertung holen wir Platz 2 hinter den lockeren Schwyzern. Christof Kratzner war leider nur 4 Tage dabei, davon aber zwei Tagessiege!

Das Wetter hat es gut gemeint. Viele Durchgänge, aber wenig erreichbare Höhenmeter, Wolkenfliegerei gab es gar nicht (mangels Cummuli), aber trotzdem jeden Tag Thermik zum Streckenfliegen. Anders sollte das in Spanien auch kaum sein. Hier bestätigt sich das, was die Zentralspanischen Segelflieger schon lange wissen: Bei anhaltendem Hochdruckeinfluss wird jeder Tag ein bisschen heißer und thermisch aktiver, als der Tag zuvor. Das geht solange gut, bis eine (Kalt-) Front sich nähert und die alte Luftmasse völlig durcheinanderbringt, so dass sie nicht mehr zum Streckenfliegen taugt.

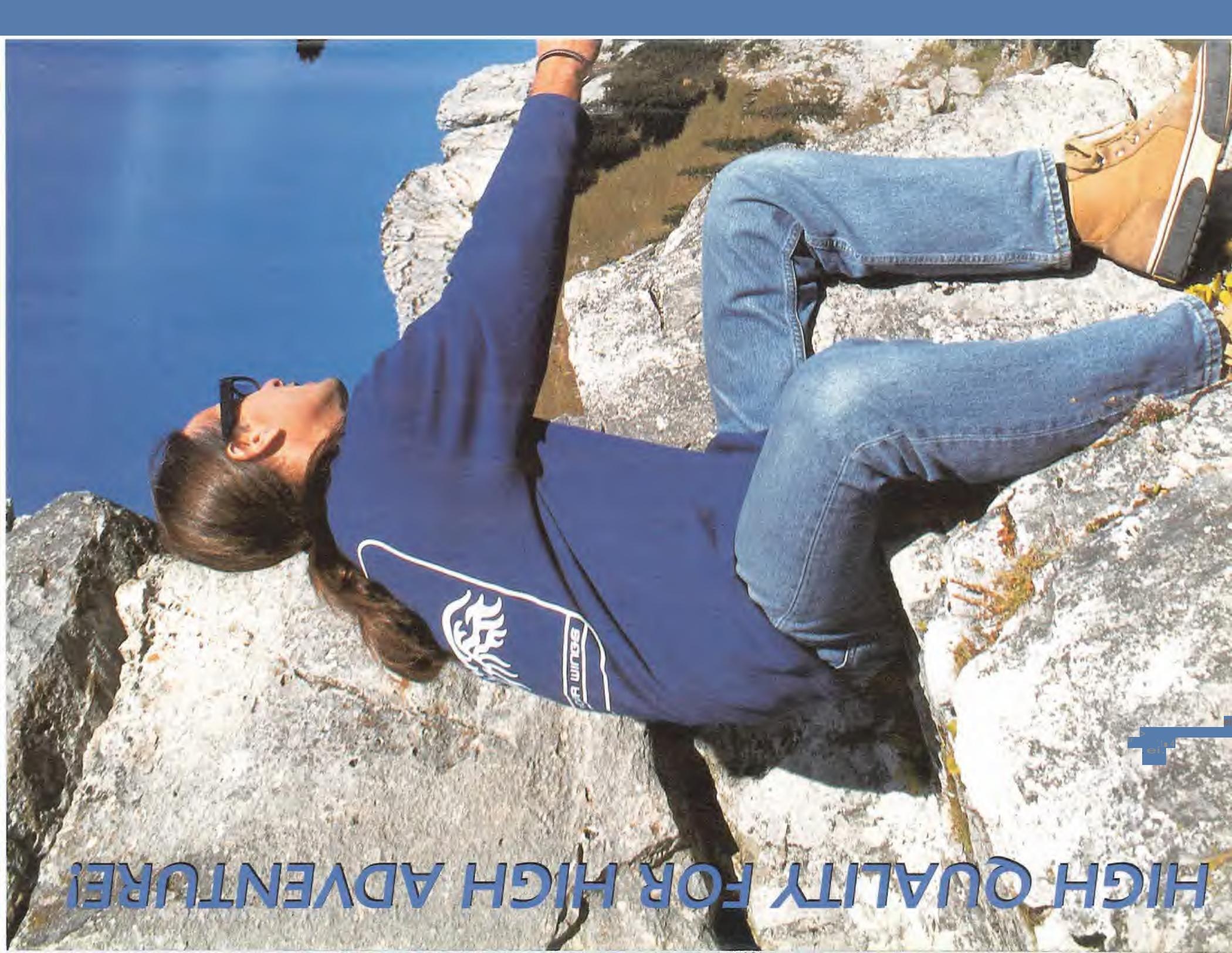
Das Gelände ist rffriirhsvoll. Andalusien ist

-S-rN,get_uct_EK

Platz	Name	Gerät	Nation
1.	Toni Raumeuf	AIR Atos	Öst
1.	Diego Bussinger	ARIR Atos	CH
3.	Rene Leiser	AIR Atos	CH
4.	Marcus Hoffmanduben	Air Atos	Ger
5.	Jobst Baeumer	Aeros Star	Ger
6.	Mario Campanella	Flight Design GhostBuster Bra	
1.	Richard Meier	AIR Abos	CH
8.	Kurt Schumann	Guggenmos ESC	Ger



aber bestimmt immer eine Reise wert - egal welche Jahreszeit. Urlauber mit Drachenflugambitionen sind hier gut aufgehoben Gute Toplandemöglichkeiten, sehr günstiges Preisniveau, sehr herzliche Piloten am Ort. Wer auf auf eigene Faust Streckenfliegen will, macht das aber besser in anderen spanischen Geländen, wo die Rückholerei weniger Stress macht. Die Rückholerei und Außenlanden sind hier schon ziemlich sche...äh...suboptimal. Noch dazu ist die Thermik selten mit richtigen Höhen gesegnet (bisher meist weniger als 2000m, also ähnlich wie zuhaus im Odenwald). Nicht nur die fliegerischen Eindrücke von Andalusien werden noch lange in den Köpfen stecken: die vielen Geier, die Hitze, die Sonnenuntergänge, das entspannte Leben in den Gassen, die knallweißen Dörfer an den kahlen Bergen und die vielen Kontakte, die das Wettbewerbsfliegen bringt.

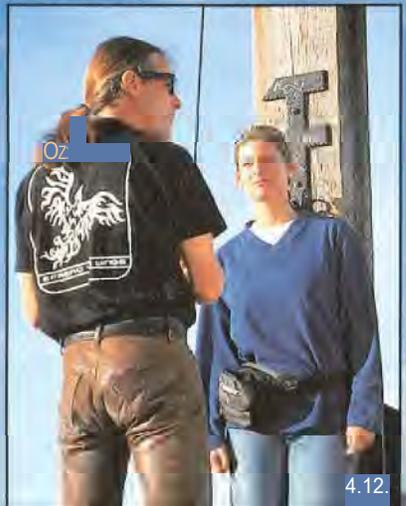


HIGH QUALITY FOR HIGH ADVENTURE!



DHVV

SHOP 20Eig



Fotos: Kuse Aichhorn & Andreas Fleink

didea .
iti111.1gb

1. Outdorecke

Multifunktionslatkeiteit Stickerei auf linker Brust und am Kragen hintereinstellbare Ärmelbündchen und Gummizug am Bund, AhRitterung mit Qualitätifleece. Außen zwei Seitentaschen und Ärmeltasche links. Brusttasche innen links mit Klettverschluss. RV-Abdeckung Innen,
- Oberstoff: 'muh New Ulk, High rech Une aus
9...t1 100% PA mit Beschichtung, Wesersäule 2000mm, atmungsaktiv und winddicht.
Futter: Pontebrto Quallitätsfleece, 100% PL, 160g/qm
Farben: schwarz und blau
Grösse: S - M -
Preis: 199,00 Dm/101,80 EUR

2. V-Neck

Piquet Set mit V-Kragen, El% gekämmte Baum-
". Wolle, 260g/qm, feingestricter Kragen, flache Doppel-
nähte an Schulter Kragen; kmelri und Bund.
Durchgehendes Nickenband. Einfarbige Rücken-
-- prire,ereadyou"VVing".
Fdrberechwarz iind blau
GröSseniS M -L XL
PreiAOO DM/24,60iuR

3. Polo 'Set

Piquet Polo-Start mit Dreiknopfleiste aus 100% gekämmter Bau'nlwolle, 190g/qm. Kleine Stickerei auf Brust. Feingestricter Kragen und Ärmelbündchen, durchgehendes Kragenband, flache Doppelhähte an Kragen, Ärmeln und Bund
Farben: schwarz und blau
Größen: s - M - L - XL
Preis 41,004 K21,00 EUR

4. T-Shirt

Jersey T-Shkt aus 100% gekä BW, 180g/qm. Feingestricter Kragen, flache, eliehte an Kragen, Ärmeln und Bund. Durchgehendes Nackenband Einfarbe Rückenprint „Spread your Wings“
Farben: schwarz undblau
Größen: S - M - L - XL
Preis: 28,00 DM 14,40 EUR

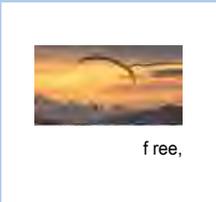
Be„stellUng oUf der Rückseite
oder im Internet unter www.dhv.de



6. Abgehoben - in Tuchföhlung mit den Alpen
Ein Bildband von Andreas & Issfinger Traumhafte Farbbilder übers Gletschirmfliegen auf 120 Seiten.
Preis: 98,00 DM/50,- t 0 EUR



8. CD-ROM
25 Video-Hits, 97 Fotos von den besten Filmemachern und Fotografen der Szene und eine exzellente Grals machen die CD-ROM mit umfassenden Informationen über Drachenfliegen und Gletschirmfliegen zum multimedialen Erlebnis. Hardware-Mindestvoraussetzung 486er mit Soundkarte und CD-ROM-Laufwerk und Mouse, läuft auf allen Windows und Mac-Versionen.
Preis: 34,80 DM/117,80 EUR



9. FREE
Der freie Flug«
in Bild und Text.
Bildband von Ulrich Grill mit Stimmurgs- und Actionbildern vom Drachen- und Gletschirmfliegen.
Reichhaltiger Textteil, 160 Seiten.
Preis: 98,00 DM/50,10 WR



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



23. Deutsche Fluggelände Karte
500 Fluggelände für Gletschirme und Drachen sind in dieser Karte mit den wichtigsten Informationen beschrieben.
Der Clou: Die Karte ist als normale Straßenkarte mit praktischer Faltung und als Muggelbietsführer zu verwenden.
Preis: 18,00 DM/9,20 EUR



24. Aktiv Gletschirm fliegen NEU!
Der neue Lehrfilm stellt sämtliche Inhalte des Performance-Trainings vor und zeigt die entsprechenden 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 interessierten Piloten am heimischen Fernseher Lust auf Training und Weiterbildung machen.
Herstellung: Charlie Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrteam.
Filmdauer: 42 Minuten.
Zum Verkauf als VHS-Video.
Preis: 40,00 DM/2,04 5,- EUR



25. DIAV/0eAeC Prüfungstroirer
Prüffragen Lernprogramm für Theorieausbildung A- und B-Schein Hängegleitern und Gletschirmfliegen auf einer CD-Rom.
Preis: 35,00 DM/ 17,90 EUR

(Ohne Abbildung)

10. Prüfungsfragen

- rar Luftfahrerscheine A Hängegleitern, A Gletschirmfliegen, Preis: 24,00 DM/12,30 EUR
- Für 13 Hängegleitern, 13 Gletschirmfliegen, GS-Vendenschlepp, HG-Windenschlepp, Windenflieger Preis: 20,00 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 für Drachentlieger und Gletschirmflieger

Rubriken: Flug Nr., Gerätetyp, Datum, Ort, Flöhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrer/Steigle, Erste-Hilfe-Anweisungen.
Preis: 8,00 DM/4,10 EUR

14. Drachentlieger

Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tanzler weitere Autoren Peter Crifelger und Knut v. Heftig; erweiterte und auf den neuesten Stand gebrachte Neuauflage. Preis: 48,00 DM/24,60 EUR

15. Drachentlieger für Meister

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler; weitere Autoren Helmut Denn, Dr Victor Heule und Peter Croniger zahlreiche Abbildungen, Preis: 48,00 DM/24,60 EUR

16. Gletschirmseglern

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

17. Gletschirmseglern für Meister

Das Buch über Fliegen mit Hochleistungs-, Streckenfliegen, Alpines Fliegen, Von Toni Bender, Peter Janssen, Klaus Tanzler, Sepi) Gschwendtner Peter Cröniger, Dr. Victor Heniet reich illustriert Preis: 44,00 DM/22,60 EUR

18. Info - Sammelordner

Preis: 0,50 DM/0,26

19. Starten, Steuern, Landen mit dem Gletschirm

Der Lehren zeigt die Gletschirms-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. über den reinen Lehrnutzen hinaus ist der Film auch schön anzuschauen. Herstellung Charlie Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 20 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.
Preis: 30,00 DM/ 15,35 EUR

20. Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

DHV-Lehrfilm für Drachentlieger. Darstellung der richtigen Flugtechnik Für den Start, den Flug und die Landung. Herstellung: Ralf Heuber zusammen ne dem DHV-Lehrteam.
dauern 15 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 30,00 DM/ 15,35 EUR

21. Helfer bis wolkig

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachentliegers.
Herstellung: 1985, zusammengestellt von Charlie Jöst aus zahlreichen Amateurstreifen. Filmdauern 25 Minuten. Zum Verkauf als 51-IS-Video. Preis: 40,00 DM/ 20,50 EUR

22. AeroGlider 1.0 - NEU!

Die neue Version des AeroGlider 1.0 ist ein virtueller 3D-Fluggebietsführer und Flugsimulator, der sich auch als Thermik-, Hargsbaring- 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 Gmünd 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. Lieferung ins Ausland gegen Vorkasse. Mitglieder erhalten die Lieferung mit Rechnung, Nichtmitglieder per Nachnahme.



Stundenlang hatten wir uns und unsere Rucksäcke zu einem schönen Startplatz zwischen Scheffauer und Sonneck im Wilden Kaiser hochgeschleppt. Waren dann mit unseren vor kurzem erworbenen »Gleitsegeln« hangnah ins Tal hinuntergefräst. Beim Landen auf der Almwiese mit unserem 3-4 m/sek Grundsinken zwar den Humus etwas beschädigt, uns und den Bauern störte es nicht, waren sie von ihren Kühen doch größere Trittlöcher gewohnt. Kaum gelandet, kamen vom Treffauer, einem markanten Berg daneben auch noch zwei Schirme runter, Hermann Magerer, der damalige Macher der Fernsehserie »Bergauf, Bergab«, und seine Frau waren es. Die 5 Minuten Flüge lieferten uns auf der Wiese und dann im Wirtshaus stundenlange euphorische und begeisterte Schilderungen unserer Erlebnisse, auch die Pläne für die in nächster Zeit zu befliegenden Berge wurden pro halbe Bier immer kühner. Ich weiß nicht mehr, wieviele Halbe ich schon hatte, als ich eisern behauptete, dass ich irgendwann - mal den ganzen Wilden Kaiser, vom Scheffauer bis zur Maukspitz, entlang fliegen werde.

Vierzehn Jahre hätte es ja nicht dauern müssen, bis ich meine Sprüche von damals in die Tat umsetzte. Schon ein, zwei Jahre später waren Geräte und Piloten dazu in der Lage, es wurde sicherlich auch verwirklicht. Ich war erst heuer wieder auf dieser Seite des Wilden Kaisers unterwegs, auf Dreieckskurs. Entlang an steilen

Felswänden, Kopf und Seele voller Erinnerungen: War das nicht die Seilschlinge im Quergang der Kletterroute der Mauk-Westwand, die dort schon vor vierzig Jahren hing? Dort der Biwakplatz, wo wir uns in einem Wettersturz eine Nacht lang einen abgezittert haben, da die Berghütten, die lange Zeit fast »Zweitwohnungen« waren und dann auch der Startplatz von damals, heuer nicht schwitzend erreicht, sondern einfach hoch drüber vorbeigeflogen! Unser Sport hat sich vom Hüpfen zum Fliegen gemauert. Und trotzdem, der damalige 3 Kilometer Flug war mindestens das gleiche Erlebnis wie heute wo Kilometer!

Keine Angst, es kommt nun keine Story »Früher war alles besser«. Ich möchte nur behaupten, dass es völlig wurscht ist, ob man eine Viertelstunde oder 8 Stunden in der Luft ist, kerzengerade vom Startplatz ins Tal gleitet, oder hunderte Kilometer weit, ob man »Sonntagsflieger« ist oder »Wettbewerbscrack«. Fliegen ist einfach toll!

Unersättlich steigern sich natürlich auch Träume und Ziele. Ich möchte halt so gerne mal in die Dolomiten fliegen, einmal drumrum und dann wieder heim. Allen, die jetzt »unmöglich« sagen: Seid vorsichtig, es ist noch nicht so lange her, da haben einige gewettet, dass ein Gleitschirm

nie vom Brauneckstartplatz Garland ins Tal kommt (GZ ca. 3,5). Ich habe nur die Befürchtung, dass mich, bevor ich und mein Schirm soweit sind, das Zipperlein gepackt hat. Darum habe ich mich mal an einem Segelfliegerstartplatz im Alpenvorland umgeschaut, denen gelingt sowas, an guten Tagen. Der Besuch war recht lehrreich für mich und ist allen anzuraten, die im normalen Leben unter der Kategorie »Stresser« anzusiedeln sind. Steigt bei jedem, auch beim unbedarften Zuseher der Adrenalinspiegel nach einer Stunde Gleitschirm Startplatz zuschauen am Wochenende, z. B. am Wallberg, um mindestens 100%, ist der Blick auf einen Segelflugstartplatz eher wie das Schauen in ein Aquarium, beruhigend und spannend. Hier herrscht Disziplin und Ordnung, keinerlei Hektik, kein lautes Wort, höchstens das leise Surren des Schleppseils oder die Windgeräusche der Segler durchbrechen die Stille. Eine Unmenge Leute wieseln zwar ständig rum, wie in einem Ameisenstaat, aber nach längerem Zuschauen erkennt man hier wie dort die Sinnhaftigkeit ihres Tuns. Vom optischen Erscheinungsbild würde ich mich nahtlos einfügen, auch ich

bin klein, schlank, angegraut und am Kaufpreis für den weißen Hut würde ich nicht scheitern. So sehr mich die Fluggeräte und das Zusammenhelfen dort auch faszinieren, sehe ich aber halt doch für mich ein Riesenproblem. Ich krieg ja heute schon den Nervenkasperl, wenn ich mal am Startplatz zwei Minuten warten muss, weil vielleicht der Wind grade von hinten kommt, ich aber unbedingt raus möchte, weil sich z. B. gerade eine Wolke aufbaut. Als Segelflieger startest Du halt, wenn Du dran bist, vermutlich werde ich noch ein paar Jahre »reifen« müssen, um die nötige Gelassenheit zu finden.

Wenn dieses Info erscheint, ist ein Teil der Flugsaison, zumindest die der großen Streckenflüge, vorbei. Den meisten wird es so ergangen sein, ein Teil der Pläne konnte verwirklicht werden, die meisten nicht, machen wir's halt nächstes Jahr. Als Trost der Spruch eines berühmten Bergführers: »Der Berg ist kein Frosch, er hüpft Dir nicht davon!«

Red Bull Speedrun 2000

Doof, gefährlich und teuer, oder das Geilste an Fliegerei was ich je erlebt habe! Schon dieser Eingangssatz demonstriert wohl, dass es um die neue Erscheinung des Drachenfliegens, den Speedrun, sehr kontroverse Meinungen gibt. Dieser Artikel soll über den Speedrun 2000 in Kitzbühl informieren und versuchen dieses Thema objektiv zu beleuchten. Gleich zu Eingang, nein ich bin nicht mitgeflogen!

Der Speedrun unterteilt sich in zwei Disziplinen, den Downhill und den Match Race. Beim Downhill starten die Piloten früh am Morgen, bevor die Thermik einsetzt, und müssen einen durch Punkte am Boden markierten Kurs abfliegen. An zwei Punkten muss der Pilot niedriger als 12 m über dem Boden sein. An einer Stelle sogar unter 6 m. Wird eine Boje nicht korrekt umrundet, gibt es Strafsekunden. Gewinner ist, wer den Kurs am schnellsten absolviert. Die Drachen bewegen sich dabei immer im Blickfeld der Zuschauer am Landefeld.

Beim Match Race fliegen immer zwei Piloten gegen einander, d.h., sie starten gleichzeitig von zwei parallelen Rampen, müssen ungefähr 250 m Höhe machen und anschließend zwei Bojen umrunden. Wer zuerst die am Startplatz ausgelegte Ziellinie überquert, kommt in die nächste Runde. Nach Überqueren der Ziellinie bleibt Zeit für eine kontrollierte Toplandung. So halten sich die Piloten den ganzen Nachmittag im Bereich des Startplatzes auf. Gestartet wird immer im Abstand einiger Minuten. Bei beiden Disziplinen wird den Zuschauern von qualifizierten Sprechern das Wettbewerbstreiben erläutert.

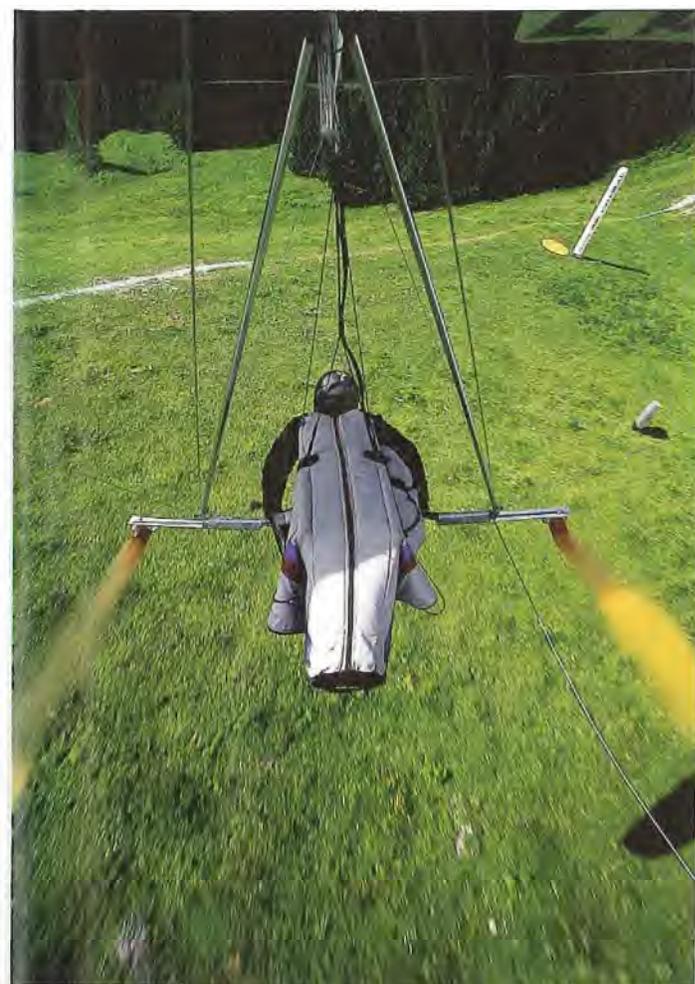
Beim diesjährigen Speedrun in 'Kitzbüchel waren 17 Piloten am Start. Ein Blick auf die Anmelde-liste zeigt prominente Namen aus aller Welt, so ist z.B. Betinho Schmitz aus Brasilien und John Schmith aus Neuseeland angereist. Das Startgeld ist ganz schön happig, fast 600.-DM, dafür gibt's Gerätetransport, Verpflegung, Red Bull bis zum Abwinken und Preisgelder in Gesamthöhe von fast 30.000 DM! Wohl einer der hochdotiertesten Wettkämpfe der Welt. Dieses Jahr wurden aufgrund der Wetterlage zwei Downhills und ein Match Race geflogen. Insgesamt dauerte das Spektakel drei Tage, plus einen Trainingstag. Beide Downhills gewinnt der Neuseeländer John Schmith auf Stealth. Im Match Race kann sich der Vorjahressieger Robert



Reisinger auf Laminar durchsetzen. Beide Disziplinen zusammengerechnet ergibt den Gesamtsieger, im diesjährigen Falle Christian Ciech aus Italien, er ist Red Bull speedmaster 2000.

Zur Medienpräsenz: Insgesamt waren über 10 Filmkameras am Start. Jeder Flug wurde aus dem Red Bull Trike gefilmt. Vielen Piloten wurden sogenannte Fingerkameras an die möglichsten und unmöglichsten Stellen geklemmt. Eine Kamera war auf dem gegenüberliegenden Gipfel postiert. Natürlich waren Kameras an Start und Ziel, sowie an den Tiefflugtoren postiert. Weitere Teams führten Interviews durch. Laut Red Bull wurden letztes Jahr insgesamt über 60 Stunden

aufgezeichnetes Material im Fernsehen gezeigt. Sender wie Pro Sieben, RTL, Bayerisches Fernsehen....zeigen Zusammenschnitte. Technisch geschieht dies so, dass ein Schneidewagen vor Ort einen sogenannten »Rough Cut« produziert und dieser via Satellitenübertragung auf einen weltweiten Distributor Server gelegt wird, auf den die Fernsehsender zugreifen können. Die Kosten für Schneidewagen, Satellitenübertragung, Teams... kann sich jeder denken! Viele Stunden mit aufregenden und atemberaubenden Szenen wurden dieses Jahr professionell aufgezeichnet. Dabei kam es außer zwei oder drei verbogenen Steuerbügeln zu keinen weiteren Unfällen.



Soweit zum emotionslosen beschreibenden Teil. Folgend nun Interviews mit Personen, die am Event beteiligt waren,

Hannes Arch, ehemaliger Toppilot im Gleitschirmfliegen und Hauptorganisator des Red Bull Speedruns in Kitzbühl im Interview,

Steffen: Hannes, weshalb organisiert Red Bull so ein großes Drachenfliegerevent?

Hannes: Red Bull will in erster Linie ein Image transferieren. Ein auffallendes sportliches Image einer neuen Sportart, von Leuten mit extremen Lebensgefühl ausgeführt. Der Speedrun steht für Energie und Power. Jeder soll mit dem Produkt Red Bull dieses Lebensgefühl und den Mut völlig neue Wege zu gehen, assoziieren. Es sollen speziell junge Leute angesprochen und motiviert werden.

Steffen: Was spielt da die Drachenfliegerei genau für eine Rolle?

Hannes: Die Drachenfliegerei im ursprünglichen Sinne ist am Einschlafen. Dabei ist sie ja überhaupt keine langweilige Sportart. Und es ist sehr schade, dass es diese Entwicklung überhaupt gibt. Deshalb müssen wir versuchen neue Wege zu gehen, wir müssen uns an die Zeit anpassen. Gerade Verbände stehen derzeit dieser Entwicklung im Wege. Wir haben hier am Speedrun junge Leute, Medien, Sponsoren und vor allem Ideen. Das ganze Event soll Spaß für alle Beteiligten sein. Es muß einfach »Geil« für alle Piloten und Zuschauer sein.

Steffen: Ich habe mit Zuschauern gesprochen, die eine Videoleinwand für Live-Übertragungen sehr vermisst haben. Ist so was zu realisieren?

Hannes: Die Kosten für eine Live-Übertragung auf Videoleinwand liegen bei ca. 200.000 bis 300.000 DM!

Steffen: Wird es den Red Bull Speedrun in Kitzbühl wieder geben?

Hannes: Sicher, der Red Bull Speedrun geht weiter. Er ist eine Erfindung von Red Bull mit den Einheimischen hier. Wir sind ständig an der Weiterentwicklung. Außerdem spielt die Szene langsam mit, die Piloten wachen auf.

Ein Gespräch mit einem unbeteiligten Zuschauer.

Steffen: Wie sind Sie auf dieses Event aufmerksam geworden?

Hans Lehr: Durch Plakate hier in der Gegend, die den Speedrun ankündigen.

Steffen: Wie haben Sie bisher den Drachensport erlebt?

Hans Lehr: Ich habe gewusst, dass Drachenflieger Strecken fliegen und sich in der Thermik hochschrauben, dass man das auch auf Zeit machen kann ist mir neu!

Steffen: Glauben Sie, dass die Piloten hier sehr viel riskieren?

Hans Lehr: Nein, die Piloten fliegen zwar schnell, aber ich habe nicht den Eindruck, dass das besonders gefährlich ist.

Steffen: Was glauben Sie, weshalb nicht mehr Menschen Drachenfliegen?

Hans Lehr: Ich glaube man sieht einfach zu wenig in den Medien. Außerdem ist es wahrscheinlich sehr zeitraubend und sehr teuer und wenn man nicht in den Bergen wohnt....

Aber mir ist es auch ein Rätsel wo die Jugend steckt. Ich finde das hier eine tolle Veranstaltung und die Piloten haben eigentlich noch mehr Zuschauer verdient!

Steffen: Was ist Ihre Kritik an dieser Veranstaltung?

Hans Lehr: Der Zuschauer weiß nicht genau worauf es ankommt, was die Schwierigkeiten sind. Die Moderation könnte besser sein.

Steffen: Glauben Sie, dass durch solche Veranstaltungen mehr Leute wieder Drachenfliegen werden?

Hans Lehr: Das ist eine schwierige Frage, ich glaube, das kann ich nicht einschätzen, ich denke aber eher weniger,

So, jetzt ist es an der Zeit, dass sich jeder seine eigene Meinung bildet. Und vielleicht zeigen steigende Pilotenzahlen in den nächsten Jahren den neuen Trend an. Ich bin jedenfalls offen für alles Neue was da kommen mag, sofern es auch nur den Schimmer einer Hoffnung trägt, dem Drachenfliegen zuträglich zu sein!



Steffen Hertling

German Open 2000

"Numagg.

NT 20001 Weg'
*nmeck'-2k p β©

Greifenburg? Schon wieder Greifenburg? Warum eigentlich finden die German Open immer in Österreich und immer am gleichen Fleck statt? Dafür gibt es handfeste Gründe. Erstens liegt Greifenburg auf der Alpensüdseite und bietet somit auch im Hochsommer, wenn die Zeit der großen Strecken auf der Nordseite vorbei ist, aber das Finale der Deutschen Meisterschaften mit den German Open ansteht, noch optimale Streckenflugbedingungen. Zweitens ist die Infrastruktur perfekt - Auffahrt zum Startplatz, Größe des Startplatzes, Streckentauglichkeit, Rückholmöglichkeiten, kombinierter Lande- und Campingplatz - alles passt. Und drittens sponsort die Gemeinde Greifenburg diesen Wettbewerb richtig fett und trägt erheblich zu den dicken Siegerschecks bei, die jedes Jahr verteilt werden können.

Deshalb hieß der Austragungsort für die offenen Deutschen Meisterschaften 2000 und das Finale der deutschen Millenniums-Liga wieder einmal - na wie wohl? - Greifenburg, wenn auch EM-bedingt schon deutlich früher im Jahr.

Und es hat sich gelohnt. Es gibt wohl keinen Gleitschirm-Tasksetter, der nicht davon träumt, einmal für einen großen Wettbewerb einen iooer auszuschreiben. Und wenn bei diesem Traum-Task auch noch 42 von 113 Piloten nach über fünf Stunden mit einer Zeitwertung ins Ziel kommen, dann war die Aufgabe ideal gesetzt, wenn nicht sogar zu kurz. Aber der Reihe nach. Knapp 120 Piloten, darunter die komplette deutsche und österreichische Liga, hatten für die German Open gemeldet. Spannung versprach nicht nur die Entscheidung über die nationalen Titel (auf den Spitzenplätzen war noch nichts entschieden), sondern auch über die letzten Qualifikationsplätze zur Nationalmannschaft und damit die Tickets zur EM in Garmisch.

Der erste Task - nach einem abgesagten Regentag - brachte ein hübsche Aufgabe zum Einfliegen. Das Bojenrennen über 67,6 Kilometer mit den altvertrauten Wenden kschen Kirche, Gerlamoos Kirche, Zwickenberg Kirche zum Goal entschied bei guten Bedingungen mit einem deutlichen Vorsprung von über sechs Minuten der österreichische Weltklasse-Pilot Christian Tammecker auf Nova Krypton für sich. »Tammi« fegte nach knapp zweieinhalb Stunden mit einem Schnitt von 27 Stundenkilometern über die Ziellinie. Stressig wurde es anschließend für die Zeitnehmer: Innerhalb von zwei Minuten pulkte der 14-köpfige Verfolgertrupp über die Linie, angeführt von Bodo Genz (Gin Gliders Boomerang). Fast eine halbe Stunde später erst kam als dreißigster Achim Joos, Nummer eins der deutschen Kaderrangliste und

Bodo Genz Deutscher Meister



Bodos schärfster Konkurrent im Titelkampf ins Ziel - ein Rückstand, der für Achim nicht mehr einzuholen sein sollte.

Der zweite Tag schließlich brachte den Hammerdurchgang, von dem der Wettbewerbsleiter und deutsche Teamchef Stefan Mast wahrscheinlich immer noch träumt. Mit 101,4 Kilometern setzte Stefan die größte je an die deutsche Liga gesetzte Aufgabe an.

Das Task-Briefing am Berg hinterließ unterschiedliche Stimmungen. Von den einen mit Begeisterung, von den anderen mit großem Respekt und großem Klops im Hals aufgenommen, hinterließ die Aufgabe bei etlichen anwesenden Drachenfliegern nur ungläubiges Kopschütteln. Einmal rund um die Kreuzeck-Gruppe, hieß das Monster-Ding, mit den Wenden Anna Schutzhaus (20,9 km), Kraftwerk Innerfragant (41,7 km), Sender Goldeck (81,1 km) und schließlich Goal am Fliegercamp in Greifenburg. Seit Jahren doktern die Drachen an dieser Aufgabe herum, ohne dass sie in einem Wettbewerb erflogen werden konnte. Und jetzt dieser Task bei den Fetzenfliegern - ein gewaltiges Vorhaben.

Für über 20 Piloten war schon nach knapp einer Stunde rund um das Anna Schutzhaus der Tag zu Ende - sie fanden nach der Querung ins Innerfraganter Tal keinen Anschluss mehr und versenkten sich großflächig auf den zahlreich zur Auswahl stehenden Wiesen. Derweil jagte der Führungspulk bereits zum Kraftwerk das Tal hinauf. Der Lemming-Effekt macht es möglich. Statt die Kreuzeck-Gruppe schulmäßig nordöstlich auf dem Weg zum Goldeck zu umfliegen - was letztlich nur Armin Harich praktisch als Einzelkämpfer in Angriff nahm und dabei viel wertvolle Zeit verlor - schoss das Gros der Piloten auf zwei unterschiedlichen Routen quer über die Kreuzeckgruppe nach Süden zurück ins Drautal - eine Route, die zwei etwas zu tief geratene Piloten zu langen, langen Fußmärschen bis an die Südflanken des Stagors nötig-

ten. Bei einer Basis, die nur knapp wo Meter über den hohen Kreuzeck-Gipfeln lag, sorgte diese Querung für eine unangenehme Überraschung: Auf der Südseite sahen sich die Piloten mit einer deutlich niedrigeren Basis konfrontiert und »standen« vor einer undurchdringlichen Wolkenwand, die es erst mühsam zu umfliegen galt, bevor der Weiterflug mit der Querung des Drautals zu den so genannten »Kamelbuckeln« vor dem Goldeck in Angriff genommen werden konnte. Wer das Goldeck erreicht hatte, dem machte der sich zusehends prächtig entwickelnde Tag mit sanftem, großflächigem Steigen Hoffnung, das Ziel zu erreichen.

Nach 4:23 Stunden kam endlich über dem Goal der erste Schirm in Sicht: Bodo Genz auf seinem Boomerang hatte sich vom Feld abgesetzt und als einziger die Standard-Route vom Goldeck zurück über den Weißensee gewählt, während der Rest des Feldes über Radlberger Alm, Stager und Gaugen zurückkam. Mit einem Schnitt von unglaublichen 23 Stundenkilometern über eine Distanz von im Kilometern sicherte sich Bodo mit dreieinhalb Minuten Vorsprung vor Oli Rössel (Swing Stratus II) und Christian Tamegger (Nova Krypton) den ersten Platz in dieser Monsteraufgabe und damit wo° wichtige Punkte. Insgesamt 42 Piloten flogen innerhalb der Zeitwertung mit einer maximalen Flugzeit von 5:12 Stunden ins Ziel, sieben weitere flogen kurz drauf ohne Zeitwertung mit den vollen Streckenpunkten über die Linie, etliche mussten auf dem »Heimweg« wegen der vorgeschriebenen letzten Landezeit runtergehen - eine traumhafte Ausbeute an einem Hammertag, einer Deutschen Meisterschaft mehr als würdig.

Fliegerische »Normalkost« dagegen wieder am dritten Tag: Ein schnelles Rennen über 58,3 Kilometer mit den Wenden Gerlamoss Kirche, Irschen Kirche, Weißensee Brücke Nordufer und Goal Fliegercamp war angesetzt. In einem Blitzrace mit einem Schnitt über 30 km/h setzte sich der Tiroler Lokalmatador Thomas Walder an die Spitze und schoss nach 1:54:20 Stunden über die Ziellinie, dicht gefolgt vom Hauptfeld, in dem



sich mit Michael Hartmann (Swing Stratus II) und »Big Bird« Achim Joos die besten Deutschen erst auf den Plätzen neun und zehn fanden. Bodo Genz, der auf dem 16. Platz nur knapp vier Minuten Rückstand auf den Tagessieger hatte, konnte aufatmen: Das reichte nicht, um ihm die Führung in der Deutschen Meisterschaft streitig zu machen.

In der Gesamtwertung der German Open musste sich Bodo mit 70 Punkten Rückstand einzig dem Österreicher Christian Tamegger geschlagen geben, Dritter wurde der österreichische Teamchef und Weltcup-Pilot Martin Brunn (Nova Krypton), der eine durchgehend konstante Leistung gezeigt hatte.

Bei den Damen hatte erstmals bei einem internationalen Wettbewerb in diesem Jahr wieder die deutsche Nova-Pilotin Judith Dörflinger die Nase bei den Damen ganz vorn und sicherte sich

so vor Anja Trudel (Apco Bagheera) und der Österreicherin Gabi Beihammer (Advance Omega 5) den Damen-Titel der German Open.

Die deutsche Meisterschaft 2000 entschied mit dem letzten Durchgang in Greifenburg schließlich erstmals Bodo Genz für sich, der Achim Joos nach einer glänzenden Saison deutlich hinter sich lassen konnte. Spannend wurde es im Kampf um Platz drei: Nur wenige Punkte trennten den drittplatzierten Oliver Rössel (Swing Stratus

II) schließlich noch von Toni Ben der (Nova Krypton) und Berni Koller (UP Gambit C).

Deutlich dagegen die Situation bei den Damen: Mit ihren Saisonsiegen hatte die Bagheera-Pilotin Anja Trudel bereits vor den German Open ein dickes Polster herausfliegen können, das ihr mit bequemem Vorsprung vor Judith Dörflinger auf das Siebertreppchen und zu ihrem ersten deutschen Meister-Titel verhalf. Den dritten Damen-Platz in der DM 2000 sicherte sich Andrea Gäch (FreeX Oxygen).

Die genauen Routen einzelner Top-Piloten zu den Tagesaufgaben bei den German Open sowie sämtliche Durchgänge und Ergebnisse können im Internet auf der DHV-Homepage unter »Sport und Termine« und »Armin Appels Debriefings« eingesehen und abgerufen werden.

Ulrike Bäuerlein

German Open

Herren

Platz	Name	Gerät	Nation	Punkte
1	Tamegger Christian	Nova Krypton	AUT	2794
2	Genz Bodo	Gin Gliders Boomerang	GER	2726
3	Brunn Martin	Nova Krypton	AUT	2669
4	Stieglair Stephan	UP Gambit C	AUT	2664
5	Schützenberger Roland	Nova Krypton	AUT	2655
6	Sommer Peter	Gin Gliders Boomerang	AUT	2641
7	Schalber Alexander	Pro Design Max 2000	AUT	2625
8	Brandlehner Stefan	Nova Krypton	AUT	2597
9	Rössel Oliver	Swing Stratus II	GER	2593
	Eder Armin	Pro Design Mad Max	AUT	2592
11	Untermoser Rudi	Gin Gliders Boomerang	AUT	2566

Damen

Platz	Name	Gerät	Nation	Punkte
1	Dörflinger Judith	Nova X77-22	GER	1930
2	Trudel Anja	Apco Bagheera	GER	1644
3	Beihammer Gabi	Advance Omega 5	AUT	1413

Deutsche Meisterschaft

Herren

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Genz Bodo	Gin Gliders Boomerang	8535
2	Joos Achim	Gin Gliders Boomerang	8202
3	Rössel Oliver	Swing Stratus II	7707
4	Bender Toni	Nova Krypton	7683
5	Koller Berni	UP Gambit C	7661
6	Siegel Torsten	UP Gambit C	7545
7	Harich Armin	Swing Stratus II	6820
8	Malecki Andreas	Gin Gliders Boomerang	6801
9	Hartmann Michael	Swing Stratus II	6592
10	Mühlich Hagen	UP Gambit C	5868

Damen

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Trudel Anja	Apco Bagheera	4546
2	Dörflinger Judith	Nova X77-22	4184
3	Gäch Andrea	freeX Oxygen	2226
4	Bäuerlein Ulrike	Apco Bagheera	2110
	Eisenbach Nicole	CP Products Mono	1712

FAI

Platz	Name	Verein	Gerät	Gesam7%
1	'Altzu Jürgen	OCR Ruhpolding	Bauet kister	1180
	Langwald Geld	Kintlererrenbersiel	Ates	1029
3	IeurInfientaler Rall	DCD Ruhpolding	Iran laetina' 53	1946
	Allnmenierter Met	KB Ruhpolding	Item Landrar 01	931
5	Weinziel Gen	103Ruhpolding	Moya Uiespeed	830
6	HuherMarkus	KB Ruhpolding	Bautek laasier	786
7	ONwohl Bernd	Itirrhde fleteneel	Oauteir filiter	751
8	Afiederhult Rall	DEC West lochsauerlaed	11.0 Aki	157
9	Vogel Keahinz	Neidbamixte Dradned.	HoyesCSX	691
10	Kai	Bergsäller Dratheehlegur	Kees Xhalde	668

HG FAI II

Platz	Heime	Verein	hat	Gesam7%
1	tringred Geld	Ktelegilahrenburstel	A.114 ih	1714
1	Mehl Rall	DFC Wen ilimianetland	A.1.1 Ato	103
3	Hupfen Michael	1.Plezer DEC	6.1.9 Ales	699
d	Hollamerreihen Meran	01C llehennerdien	AIR Wes	616
5	911st lehar	Abel Drachen	11.111 es	607
5	Geduld Claus	SG Selen Beie	ffigirleesign Eseen	514
7	Arm hint	Nordzennte Ettachce.	Eligh Design Ezitacy	530
8	Christ C'leimani	01E Hambarg kenhehti	AIR Ate	420
9	fierzdmann Helmut	8 Windet Weil	Ah AN	389
2	GelliPele	Nordseiriniimtkzheal.	HlgAI DesigllEnef	316

GS Sportklasse (Gütesiegelklasse max 1-2)

Platz	Name	Verein	Gerät	Wertesare
1	Nilliften	GSC	Are Alleen	485
2	Hallo	1188 Werne* ial	Edel Coelde	348
4	Muer Lieber		Fgetnige Sit' hl	211
5	tddide Käs		Swing Anes	209 d
6	RSngen Uwe	ZSCHerlessSemaiterg	Swing Anus	194
7	KAM Maelied			170
8	Fimmerlorian	Out Pildencle	Swing Arom	135
9	Scinittet Renn	INCleitinSamedzere	-Al fflertreetil	131
ID	shKeittx Ad	80C bgentemlal	Endflarh	128

GS offene Klasse

Platz	Name	Verein	Gerät	Gen 1
1	StrantiAndeci	1:100 Segemex Tal	Sing Shatui	857
1	Held HÜll	Reisten hgenstung	UP Gambit	835
3	Marimu Burkhard	Ienggiesser Gleitschim*	Die Miden Boomerang	119
4	eheendfner Step	023 Ingernseei III	Edel Milkmine	12
5	kliede NN	6.93 Hofthlohe	rin @den komm	62.1
6	bot Sielen	Cbentldoiter CalNI V	Swing Status 7	585
1	Muur Wi	Ostractdäkr 659	Swing Verius 2	549
8	Made' Retten	GSS Werdenfels	Edel Secter	534
9	Riamm Kai	05C Pechiles-Samerbelg	Signa 4	525
111	firwis Ihn	GSC linnal	A du Stedow Ralfull	499

GS - Tandem

Platz	Name	Verein	Gerät	Bise 617
1	Dajak Uh	Ostwindlamide	Nova lad	887
2	Siandader Rebed	Albetros6el/Rekheekell	Swing Asiral bin	171
3	Damfrank	scezei esc	Swing Uz'bin	131
4	Sacaerthio		Delle Magnein	16
	Kots Unger		Swing Anial Iwin	67

D=Damenwertung J=Juniorenwertung Landemwertung h1=Newcomer (keine Teiln. in den letzten 3 Jahren) Die Ergebnisse in der F41-Klasse 2 werden inoffiziell auch innerhalb der FM-Klasse 1 mit dem Faktor 1,18 gewertet.

Streckenflugmeisterschaft deutsche 0 0 0

**Zwischenwertung vom 25.07.2000
4 weitere deutsche Rekorde**

Noch nie erreichte neue Punktbestmarken in der Zwischenwertung

Auch wenn der Juli 2000 mehr zum Pilzesammeln als zum Streckenfliegen animierte, wurden bis zum jetzigen Zeitpunkt Punktstände im Zwischenklassenlement erreicht, die in früheren Jahren einen sicheren Platz auf dem Siegerpodest der Deutschen Streckenflugmeisterschaft bedeutet hätten. In allen Wertungskategorien sind die Bestmarken des vergangenen Jahres übertroffen. Sollte sich der Saisonausklang und Wettbewerbshöhepunkt in Fiesch in diesem Jahr nicht wieder als Reinfall entwickeln, so werden noch einige Punkte hinzukommen und es könnte dort zum großen Meisterschaftsfinale bei den Gleitsegeln kommen und bei den Drachen eventuell mal wieder in Südfrankreich. Die Wettersituation im Mai/Juni war im Alpenbereich gigantisch. Selbst nach kurzen Regenperioden war es am nächsten Morgen wieder so trocken, dass die Streckenjagd wieder aufgenommen werden konnte. Oftmals, besonders Mitte Juni (normalerweise der mitteleuropäische Monsunmonat) gönnten sich die Piloten keine Verschnaufpause und punkteten an 4 aufeinanderfolgenden Tagen für die Streckenflugmeisterschaft.

Vier neue deutsche Rekorde (zusätzlich zu den 3 bisher schon anerkannten) konnten zwischenzeitlich anerkannt werden, etliche neue Bestmarken kommen hinzu, weil es entweder für diese Wertungsart (z.B. »flaches Dreieck«) gemäß FAI keine Rekordwertung gibt, oder weil es Mängel an der Dokumentation gab.

Drachen

FAI-Klasse 1

Jürgen Tulzer bricht in diesem Jahr alle Rekorde. Nach seinem 205 km FAI-Dreieck im Frühjahr in Kärnten und einem 160 km Dreieck vom Rauschberg setzte er sich mit dem neuen deutschen Rekord über ein 224,6 km FAI-Dreieck vom Stubnerkogel souverän an die Spitze. Ein Gesamtstand von 1.180 Punkten bildet eine absolute Bestmarke in der Streckenfluggeschichte. Ihm folgen seine Vereinskameraden; Ralf Tschurtschentaler, Max Altmannshofer, Georg Weinzierl und Markus Huber. Also wieder eine Ruhpolderinger Clubmeisterschaft mit deutscher Gästeklasse. Während die größten Dreiecke innerhalb Deutschlands weiterhin vom Rauschberg aus durchgeführt werden, weichen die Piloten für noch größere Dreiecke auf den Stubnerkogel aus. Wie der deutsche Rekord von Jürgen Tulzer und

sponsored by



(#1) **BRAUNIGER**
FLUGELECTRONIC

weitere Dreiecke von Max Altmannshofer und Reinhold Dreier beweisen, ist dieser Startplatz nicht nur ein Geheimtip für Österreichische Piloten, sondern wirklich als Ausgangspunkt für große Dreiecke ideal.

Der weiteste Flachlandflug gelang bisher Bernd Otterpohl, der zusammen mit seinem Vereinskameraden Gerd Langwald zum Austragungsort der Norddeutschen Meisterschaft von Bahrenborstel über 211 km nach Neustadt Glewe flog.

Viele Newcomer komplettieren ein überaus stattliches Teilnehmerfeld. Sollte der Spätsommer noch ähnlich interessante Streckenflüge, besonders im Mittelgebirge und Flachland wie im vergangenen Jahr, zulassen, bedeutet der jetzige Zwischenstand bestimmt noch nicht den Endstand, sondern ein spannendes Finale ist eingeläutet.

FAI-Klasse 2

Endgültig getrennt haben sich die Wege der Wertungsklassen FAI 1 (flexible wing) und FAI 2 (rigid wing). Zwar gibt es immer noch eine gemeinsame Wertung mit Faktoren, aber diese dient lediglich zur Ermittlung der Mannschaftspunkte, zu unterschiedlich sind die Leistungskriterien der einzelnen Klassen. Auch in großen zentralen Wettbewerben werden beide Gerätetypen getrennt gewertet, es gibt ja in Zukunft sogar getrennte Weltmeisterschaften, auch hier hat sich keine einheitliche Meinung über die Berechtigung des bestehenden Faktors (1,18) gebildet. Es gibt Wettbewerbsdurchgänge oder Wetterlagen, an denen der Faktor 1,18 überhöht ist, dagegen aber auch welche, an denen Klasse 1-Geräte denen der Klasse 2 ebenbürtig erscheinen. Ein Vergleich erübrigt sich sowieso, wenn in beiden Klassen die »Gütesiegelversionen« geflogen werden, im internationalen Wettbewerbssport (FAI i) gibt es ja hier bereits Geräteunterschiede von bis zu 2 Gleitzahlen aufgrund individuellen Tunings.

Eine über Zoo%ige Steigerung gegenüber dem Vorjahr erfährt das Teilnehmerfeld der »Rigid wings«. Bisher kämpfen 26 Teilnehmer um den erstmals offiziell ausgeschriebenen Titel des Streckenflugmeisters in der Klasse FAI 2. Erster Anwärter ist der nördlichste Ex-Gesamtsieger und XC-Spezialist aus der Winde Gerd Langwald. Er dokumentierte innerhalb von 8 Tagen insgesamt mehr als 800 km aus der Winde in Bahrenborstel mit Zielen wie Flensburg, Lübsee und Wittstock. Der Ausflug mit Fliegerfreund Otterpohl zur »Norddeutschen« nach Neustadt Glewe über 210 km bedeuten dazu lediglich noch 318 Punkte als Streichergebnis. Gerd führt also mit einer Gesamtpunktzahl von 1214 Punkten vor Ralf Miederhoff (887) und Michael Huppert (699). Die »freie Strecke« von Marcus Hoffmann-Guben über 282,1 km von Geislingen nach Entringe wurde inzwischen auch als deutscher Rekord anerkannt. Die meisten Piloten der Klasse 2 sind Umsteiger von der »flexiblen Klasse« nur 3 Teilnehmer sind Newcomer. Vorherrschendes Gerät ist der Atos von A.I.R mit 15 Teilnehmern vor dem Exxtacy mit 6 Teilnehmern.

Reitsegel

Der 20.06.2000 war der Tag: Wer hier zu klein ausgeschrieben hatte, saß bereits am frühen Nachmittag mit erfüllter Aufgabe wieder am Boden. Richtig gemacht haben es u.a. Andreas Straub und Heinz Held an diesem Tag. Mutig geworden durch ein geglücktes flaches Dreieck über 155 km von der Schmittenhöhe am Tag vorher, planten sie ein 205 km flaches Dreieck vom gleichen Startort. Mit den Wendepunkten Fürth, Kreuzjoch, Kleinarler Hütte glückte ihnen erstmalig die Dokumentation eines Dreiecks über 200 km innerhalb der Streckenflugmeisterschaft.

Mit zusätzlichen 229 »Deutschlandpunkten« nimmt Andreas Straub auch die Gesamtführung mit 857 Punkten ein, vor Heinz Held. Dieser wählte sich bereits in Führung, aber ein zu kurzer Schenkel (300m) seines Dreiecks vom Hochfelln brachte lediglich die Anerkennung als »flaches Dreieck« und momentan mit »nur« 835 Punkten Platz 2.

Seinen deutschen Rekord über ein FAI-Dreieck über 126,4 km vom 02.06. bestätigte am 20.06. Stefan Traut erneut, nachdem diesen neuen Klassiker auch Willi Schierle mit den Wendepunkten Schattenbergschanze, Hochplattig-Gipfel und Venetberg BS am 19.06. durchflog. Sepp Gschwendtner verbesserte auch am 20.06 sein Punktekonto mit einem flachen Dreieck vom Wildkogel über 155,6 km auf 725 Gesamtpunkte. Dies bedeutet für den Vorjahresgewinner in diesem Jahr vorläufig nur Platz 4, denn vor ihm liegt noch Burkhard Martens, der ebenfalls an diesem Tag ein 182 km flaches Dreieck von der Seegrube (Innsbruck) dokumentierte. Dies war der Abschluss von erfolgreichen 4 Tagen für Burkhard. Nach einem Zielflug mit anschließender freier Strecke vom Wallberg nach Schladming und Großsölk am 17.06., folgte am 18.06. ein Zielflug vom Brauneck in die Schweiz nach Scouls, am 19.06. ein flaches Dreieck von der Seegrube über 120,6 km und am folgenden Tag das Dreieck über 182,3 km. Dies bedeutet 600 km dokumentierte Aufgaben in 4 Tagen, und ein Flug vom Brauneck in die Schweiz als ein Streichergebnis, man könnte neidisch werden.

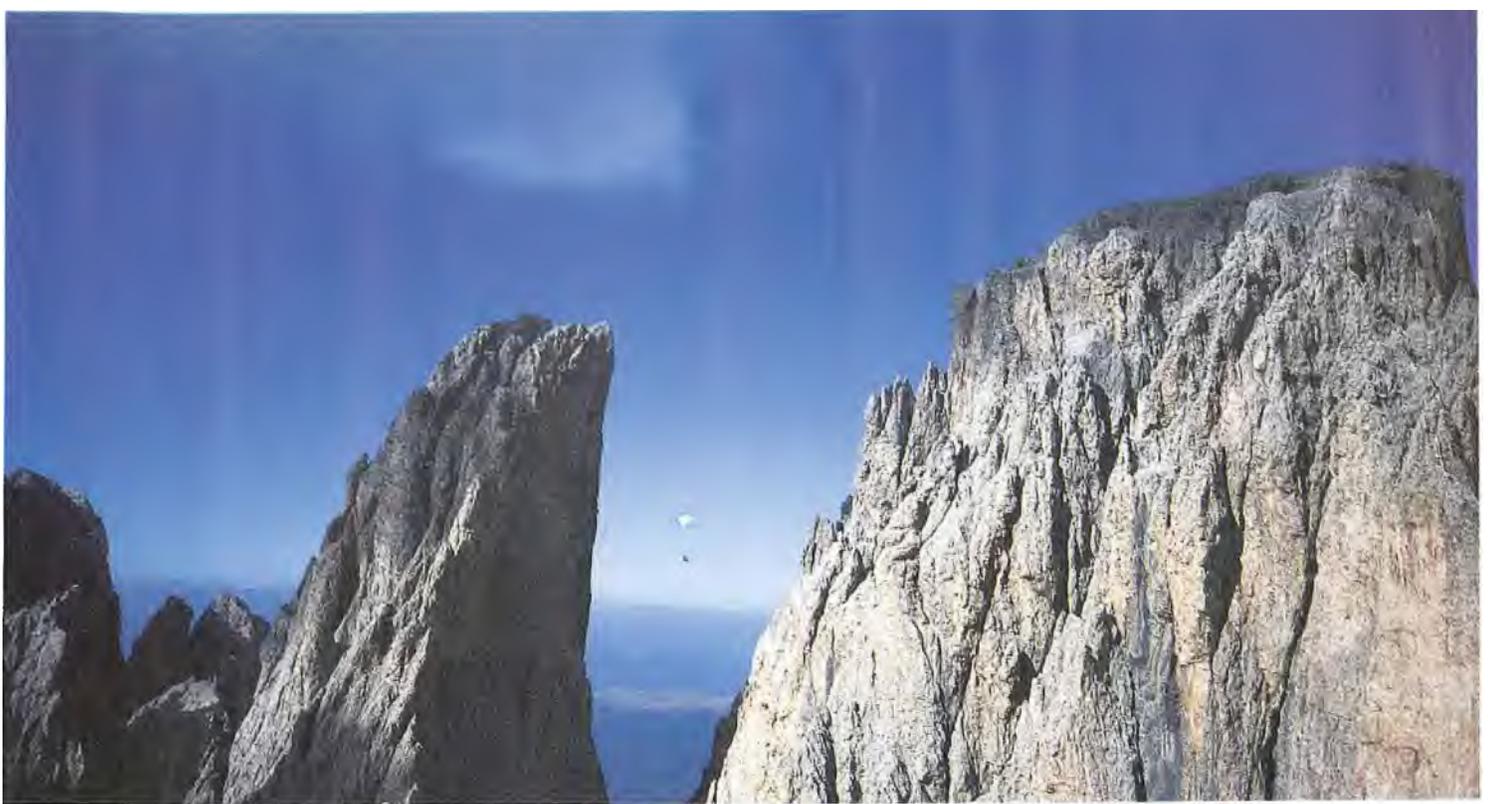
Es fehlt der Platz weitere spektakuläre Flüge zu erwähnen, ich bin sicher, die Plätze auf dem Stockerl sind auch noch nicht endgültig verteilt, warten wir die Endbilanz ab, das Pokerspiel in Fiesch beginnt in diesen Tagen (25.07). Bemerkenswert ist die Leistungsentwicklung der Damen. Nach einem Ausflug in die Sportklasse im vergangenen Jahr schraubte Barbara Lacrouts die Damenbestleistung aus dem Jahr 1998 um 140 Punkte auf 492 und erreichte einen vorläufigen Gesamtplatz **Babsi flog** hauptsächlich im Pinzgau, ebenso die zweitbeste Dame, die Newcomerin Renate Griehl, die mit einem Zwischenstand von 277 bis vor 3 Jahren noch Siegchancen gehabt hätte.

In der Sportklasse führt der Vorjahresgewinner Franz Hirtl souverän mit 485 Punkten. Mehr als die Hälfte in dieser Klasse sind Streckenflugneulinge, die bekannten Namen haben in der Mehrzahl dieser Klasse den Rücken gekehrt.

Ein witterungsmäßig herausragender Streckenflugsommer brachte der Streckenflugmeisterschaft einen enormen Leistungsschub in allen Wertungsklassen. Aber nicht nur allein die Leistung im vorderen Feld ist entscheidend, sondern ich bin überzeugt, daß auch viele Piloten einprägsame Flugerlebnisse im Rahmen dieses Wettbewerbs hatten, die nicht ganz vorn im Ergebnisbericht zu finden sind, dafür aber eine bleibende persönliche Erinnerung an manche Flüge haben.

Dies ist das Ziel der Streckenflugmeisterschaft als Angebot für den Spitzensportler sowie für den Hobbypiloten: Teilnahme am Wettbewerb mit selbst gesteckten Zielen und daraus resultierenden Flug- und Erfolgserlebnissen.

Rudl Bürger



Flüge Gleitschirm

Start	Flug	Flieger	Abfahrtsort	Flugzeit	Landungsplatz
15.55.03	her Alleen	AchianeSigne 4	Pochiello Schrüfenhohe 85 156.6	11.1	Habelin ISS Kirchberg L 149
15.51.50	Häher Paribert	Idel Selwor	Osledelder legebade PrOlal 103	952/93 1.51	Raus fianeenbaeh Anib. lensbiä9 152
15.15.00	GPSNTIall GEC, 1g	idel 5, 12, 1	Predigialubl Heubinger ROH 46.8	15119 1.11	Iliebediegeel 111 fixkrähdu 61
15.03.00	Prä Fent	Apco klegra	Pochiello Undolau habelle 1031	0110 1	Neilhier Diel lelhaner 206
15.55.00	Rihen Kai	Adeense Signe 9	Ilooldelb Nenäugele WI Schedeobeig 114.1	rsTop 151	ixinxalm Ren 'Wel IsJrWen 113
15.39.00	Slaudacher Robert	bring Uiri hei	Mahllele Owlierulle 51	93119 1.11	Wellace Oelder Grieben 63
15.45.00	Weccarek Reim	SwWis Peäus	Idee Dinewend Nudiewer Rät 55.5	131913 11-1	Rolan Nmwend leurauh Moos 11
15.05.00	Perf Reinhohl	te m ka	Mosleik Sämleluheche BS 15.8	[sive 1.11	Hochfelle SS Pollenbach 99
15.05.00	Straub Andreas	iwieg Stealos	hableik ScheFlnberg 130.1	H25IP 1.51	[ödeale Neujab 115
15.05.00	relei Nu	Pale PIO	hechleto Benlingeale sud Schollenbern 122.3	852913 1.11	Indenah 11 Huhn 168
15.05.00	Wagner Gele	GirElders Ilandl	Mahllele Ireoliegierer seil Schelleberg 113.3	93+83 1.11	HeehN ISS Koresee ndl. Pier 156
15.05.00	Brieler Robert	MweeSigne 4	Maldelln 19.3	85 1	51 ekle in Haus 19
15.01.01	Simon Michael	rtax	Häbleie StaPerhau Nuldstein 126.8	Fsre 1.11	Nie Osluler 148
15.05.00	1121111f Willi	heilig Hee,	Wolkig 943	95 1	5411berg 99151 Gak 94
15.05.00	leidig Ariclaas	Pläne Pelen	Machleh IMogi 81 110.5	ISM 1.11	RAIneule freterbruon 157

Start	Flug	Flieger	Abfahrtsort	Flugzeit	Landungsplatz
15.55.00	OoelsSläuo	&Akt	terlele10 Unierkgalro welkheikelberg 1165	WM-> 1.11	fr rnddm ikken 172
16.05.00	kbiede Willi	Che Nen Beetein	febedwre ieleeähechana 83.8	(A) ISchinerbergläisue Palwrechwe	fridenaää sä 168
15.05.01	Barr Rudi	Swing frefus	Poideibr Passauer Pulle 73.1	113413 1.11	IlorleN ss ManereiRan 151
16.05.50	Krieg Friedel	Paerech P14	haärntc Weisnerthal 19.2	51+95 151	Hauress SP fgerekoh 11
16.05.05	Webe Sleku	Swing Ashä	Maldelle Passauer Halle 49	159993 151	Melde 51.1alata 61
16.01.50	8n60Sleran	die] Red*	Hahlella lahellenber4Alm 982	511901 13.1	Britadlog Alm Maria Alm 141
17.05.00	Posch Akki	freeX frank Nur	Wallberg Beinwkel o 16.1	133109 1.5	9911berg Gwkl berwhieil P 15
21.05.00	Kleil Mikheal	Swing häral	Pobeeple 24.6	1f 1.5	Säpeose ehe ruhdreassefeld 43
11.05.30	Maregikebed	Pararwh P10	bähtet KKeleldhaie 118	911W3 1.11	Ibenbergei helle Wau Burg 13
13.05.00	Hadern herhard	fru Gliden loiwering	Wallberg linleheroak 131.5	957993 151	1Wilbeä Gipel treberh west 183
23.55.30	Dom rauh	Swing 1131 km	lebebergerAM Hoeer km 14.9	11 0 1.15	Greiledurg hiedhel Greimbug hiedhel 131
11.05.55	Schwirer lose)	Swing Wei ?	BrcdeeGakhmIMenble 39	90 1	Areään SS Maosb Bisehäen 39
14.05.35	Nebel Haerled	Madeelle Nelo S	Neßelthon Inuhreigo Heu 83 25	file T 1.5,1	Gestlak Gehe laukail ip 31
56.25.52	Grassonano bewig	Eidel Secrol	Inirkirger Ale lelerfeldBS 542	351653 1.5,1	S411leggerer Hau; Halei 15
79.05.00	Barer Alkes	Miene Sipa	Hochlies 151	/WB 1.5	lindees SP Ykosnekä 24



Platz	Platz	Platz	Platz	Platz	Platz
21.05.03	APK&IA Seemün	rarelech P181	kungleeheim	ffile	dregbabe killenbebe
			8llel.ugel 55		leeln
			401	1,51	55
24.595	Wer Kili	5 eine Dralts	%hem	541131	Walberg Dittler
			Grudiuellen	14Dreietten3508ahmasf	flehille Bhf
			98.8	1,51	128
34.55.50	34P Inger Geig	irring knlur	Stkeft n!	NE	510161rd km
			Höher HePe		Degarleig
			3,5	1,5	23
hole	Kstne 5	bre &Nee	lledeles	IS	Hakies 83
			/1		lbereich
					24
54.05.63	Regler sem	DK	hiedrin	35531	fledulesSP
			Sampered RS		Nimm
			165	1,51	21
55E05	Dam ienk	firing heb	imbergerAlm	9 WP	Segeleer Kg
			52.4	1,51	19
313531	GiEhlReme	3wing hial	Yttitem	31	Walberg 81
			15.2	1,5	31
51.26.50	ObattierSepp	tusen	Wies	23.4f1	Sedreh
			Dangettwette RS		Dtegettel
			13.7	1,51	11
0156.60	FreiePfer eift	Elttittg heritt	Erebmger Ah	50	Drelleberg 51rhe
			Anna 35bulheus	RbllArgo Alm	Rietburg Niere
			66.6	1,25	117
01.85.05	DredilPe	dimo Allegra	Zitbergerfm	15181	915tegge frag
			Akar Sei		fliketred
			34.4	1,51	71
52514.63	fzretteldrhei	ambarrin	Ragstberg	EM	Ranuthberg Is
			ReRthekaller Ne		K M
			23	1,11	35

Platz	Platz	Platz	Platz	Platz	Platz
0356.50	dram Sebuliao	Pmaleth PIO	Walberg	IF	Walberg Gide 1
			469	1,5	Kosen 5
					50
02.56.85	Riedl	litring Amtl 2	Nebelhai	IAJ 5	Gang ülte
			Idoeeelen	Hakeekamm 15	1411deguübett
			63.8	1	184
52.0105	DM Slekt	Swing Straus	HieteleJ	DUR	561m5etherg-jahrtre
			Hedplalig Gltre]	i ml 83	Seharfberggeerne
			125.4	7	563
52.5505	Reilkr Haus	ArP hien	Setmlenbehe	15113D	Amliütt IIR
			9fdeogel 6S		llelettch
			45.3	1,51	63
01.68.50	Slide tsiert	Etel 51m	OWar	111	Kamel
			lamePebelre		4reerlm
			li i	1,75	145
02116.4	15tel31 Ma ks	54f g Arm	Wilkegel	IR	Sflee DIS
			156mllebobee 85		9fildogellif
			75.4	1,75	113
01.06.65	Kfelerlel Reupe	krau PmEla 3	Willapel	551135	Rremberg fetter
			10irfilebette 85		Rremberg femler
			61.6	1,51	18
521605	1lateher	Omie Erette	KudilleOule	5514P	Sanillehle E
			WlekPger131		h551lettm
			clli	15.1	di
515616	Lem15 Sah	Marge lgreed .1	khmlentthe	11 6	iirrh
			AePbaln Bi		r634
			88	1,15	138
1106.08	SAH ile	IS Hilleltiutt	Schrelege	55	5814
			kern 35		tredregel Nold
			88	1,15	r JA
					19
03.06.3	Rd Andrem	WI deal	Wilkegel	00	lee Se
			5Krdriel Riprel		Bring Wider
			84	1,15	141

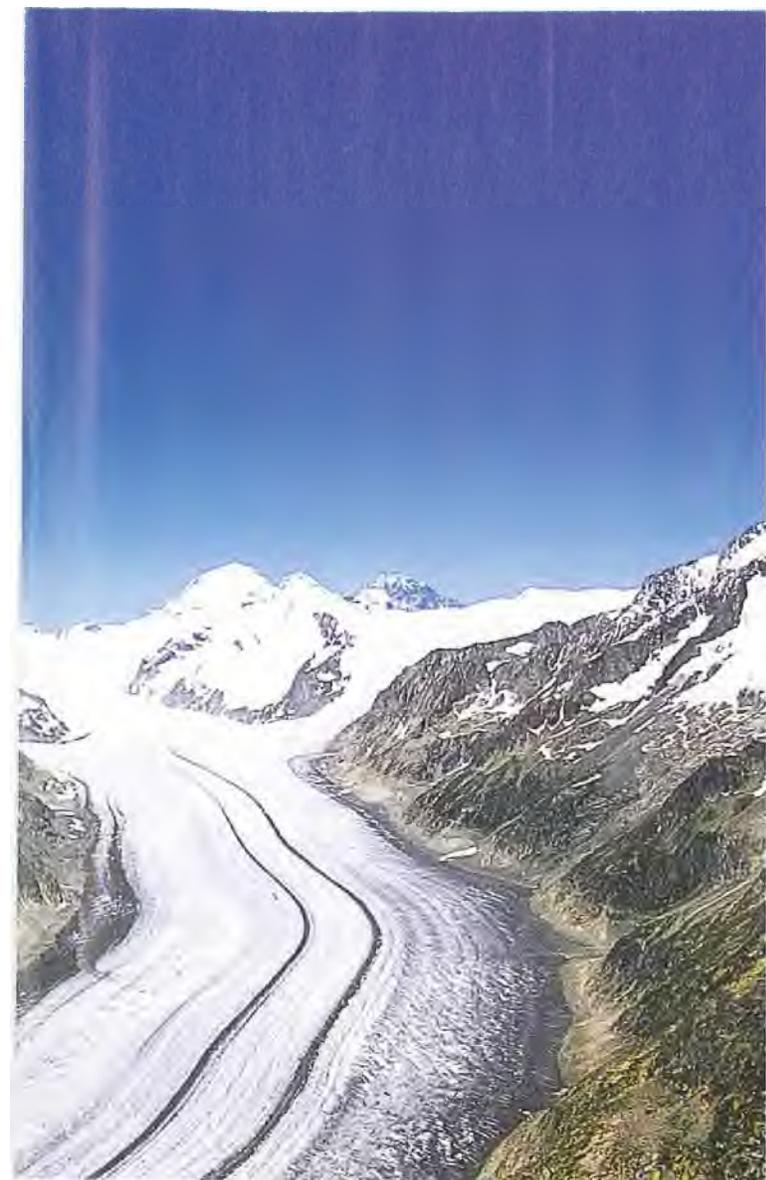


FOTO: MARTIN SCHEEL

Datum	Platz	Platzzeit	Startplatz 1. WP (Zeit km)	Anz. 2. WP MF	Startplatz 3. WP: Zeit bei ES, Laufzeit Punkte
03.16.00	Kernall Markus	Sweihrus	95:46.1 Gwahvaleleplel sal	332403 km15211e19111 10.1	1161Pankberg kat Niedernil 86
33.03.00	Stom leeanw	ddeance Omega	woberg Wallberg G1plel 101	339347 Kmujo68 65 15.1	Wallberg bleada110erg 112
03.01.03	khunkArOm	tdaeate Sie'e 4	Halde		19281616 BS ii 11164 37
03.03.00	onee	sdleelleialph	6deanceOvala Kildogal CentFogel 016161 13.8	110 imhelddie 06 1.15	Branteng Sender Bravberg Sende 141
03.03.03	kam Markus	hm Pedal	Spieler NaifaPea Nulle tu	113103 Hahnenkamm 16 1.01	findelaag "Ube 1111110Taller.hal 110
51.55.19	J'bayi Pii	6v8ig YminHe3/46156m	kmiem 361166 83.5 klindinhabe Keisielleo ss	333 WP 19borger Huire 1.51	khabolvag ecaana ilaucal 119
33.03.09	Kiez Il'mald	lwe ⁹ niGet	Hobalbon NochWallig G'el 517	33192P 1.51	kbrailVehate 85 Wil am See 551 121
03.06.89	baul kelan	Swing kalos	Hobalbon NochWallig G'el 517	231 P 1.09	SittenbeNewe 111eifedat 19
3316'0	SWkalkker hal	ve8Plair	Ur41114519 13	43	AR18306 NS Hilavill Nullenherb 23
1136.10	Cent116/561diaa	Senk	Embalger An Radhagel Ah 151	651 NYP 11.1	Greten (GJ.4 Neer 13
9.06.00	10313161ger	Iming S'Eilo	Embeigm Alm 9almepile 181	113 Paiburger Alm 115	Salleime9Paki Sahleger Kauil 65
65.06.03	uengler Sehagaa	Sade	Embeigm Alm Rulbeigm Alm 11.1	651417 1.51	59591Egger Nm Ginig 19
05.06.2	Keller Nal	Paralkh NO	irubigm Alm 3emlogl 51.4	131103 1.11	'NWegg' Hai Iialim m 65
05.00.03	Karr Hollow	Swing/01 [4'bribeiget Ih	Molanull 18.1	11 Radke, karr 1.15	1911ulegger Mag 591094p-1m 61
6686.30	Iteagler SebalVaa	Miad	bleigler Alm 5'au'ur 17.2	19 115	11191egger Kai klegger Kai 33
19.06.00	Heid	11P Cambil	1194519in khollefbeg alm 116.2	30 nursu Haus Iiahohig 835	11/558312 Shih 5 63111 107
09.06.00	Kidmilos	kra'ne Omega	Embeigethim Im Semaus 1031	933 1499imgagi kaileyreik 1.51	kh1epp1 1S Gokied Jeder 141
09.06.00	MA un	lim Ini	imbeiger Al's 1161er Alm 52.6	115 Radbeign 41m 1.75	kjwiede: Hol Skiwendel HI 91
09.10.30	DengleSeteslan	hic	twbeiger Alm Wer Alm 914	110 Slegm 1.3	Sait ei leer 5111111egge Mau 19
09.3600	Horu6merer Owaik	krante91we3a 1	Bei e	11	BuligleE 26 Nmeeli 61
09.06.00	Kraliler 1Peel	iei'g AiGal	Sdimileg eg Genlagel 510191 831	IR 1.15	heil 111111185 AMMU 111105 145
09190	Harre	AitorLf [gra 5	fraberger Alm [m995* 510	113 setiger Alm 1.15	Saaligler leer Walegge(km 133
08.0.00	Ne Bielmar	51194 Yelm	Ieeiger Alm beheulmpl 64.1	35167 Gloed drileme 1.11	GretenJum li el 41193 BR& 93
04.66.30	Aino	Swing Ytelos	StruierenSahe Uniemlohe 01 14.4	51he eigikilei 35 1.51	deibak iis 1191949911 99
113.34.511	Kmieg hic &	Tar'ied P10	Sdmiliggilge	fi	Melke 15 KAJJA 31
08.04.98	Gold lite	ApG) Allege	Imbeige Alm lagalo9a61 kmlliek 133.9	113 1.75	GreteMlig xcdg Gaul daleane 101
191680	Evealleid Kai	Cose Hei	Wegel(11m kosen 33.1	111 29416eiger Alm 1.15	JJ0919ger Hm Welliger Herr 31
10.06.11	lievig Nkr	Gni Gids3Commang	Bialbeig Iben Kirche 19.9	Sie Ubiniolim %Ai'u 1.51	Wal914 iS Ungrunlal 101

03.96.30	li ⁹⁹ per3 he	Swing kn	Amirbalv beulhohe 1911116agi 81 45	162811) [eneilG1plel 1.51	haeigabe 666millembaie 11641161eg 66
011510	Aren Sebastian	Pared P/8	Jadieppie %tue 510	110 ix helpilile KA 13 Baberkaalplel 113	1xlebmnike k ⁹ 15 90
03.06.00	Bi ⁹ er P'ainik	Alm 11gam 3	01481 kxmille ⁹ 1655133 69.4	20 115	P1alkaal NS eil heagel NS 121
03.16.34	Obermeier Sppp	Fusion	Urgebegbom 31	IS 1	1161mberghom 85 0168bach 31
113.06.00	(161ermann Budi ver	Adeame e Signa 4	11666k1In Om1ePh ⁹ le 351	1410 Passaue lide 171	Weihee killi! 9eitee Odaka 171
03.56.53	Iierma 8Wmal	heg llargea	Bmuned Neadliger Na ⁹ e 04	15399 3816111 Iraktalg 1.5	Denelee krall 176
3106.00	0r11F m	ApG) Allee	8016.4 1 PerieleGS 031	137813 KWhnhabe 03 15.1	601d9Pa115 Bramle) Seader 109
333603	261minar Bern)	Sel'ag Perie9	bamleeleid 16	26 15	lelmeeidat MS Piffeliman 33
0106.00	flailliel Heiherl	26615681w	Naefelder 16MalGrade 31111Almineab 136.3	11P Hineletagnaim 115	8umma61131 Pieupeadd 83 138
03.36 >>	Grer Re ⁹ e	Swing wvi	dabiege Mole FlorNer 291	11993 11x11611881 101	Haberberg 11
83.06.13	Sedimalea kephan	Airez 6146	Oalerfoldir lar ⁹ arocke 49.1	151113 101	liegbe236 threald 61

0e					
3. W					
10.56.01	eller lebraian	Salk	frateher AM	IR	neuer Hartflak Oberleo
			31.3	1	37
10.06.00	Bellware Herb	Ilea P-mr	Ißching	35	
			10,9	1	21
10.0300	ail H1d1881	Swing Wel	Imberger Ale legmer Baume	11.1	Sageleggo hans Sageloger haus
			41	1.75	11
1736.85	rSurnhard	GM Gliden Boocenang	Sralthew Baparsaw linsen	35+10	19e111 fragUlrik
			1671	1.1	260
11.2600	Kenner Glidritth	Abance Cheega 3	halrode khonleld kilimc	19+15	Schwelle 08 Botelral
			101.8	151	135
11.0608	Reif Nilgang	leen Begnen	Wallersterg	IS	Steeroh Korhinger fers)
			19	1	39
1116.00	Hend Andi	ffee7 Mulli	%llke Witte Gipel	15119	grulhe Eiprel KiekMelden
			30.6	151	18
1116.80	Rohmurer Helroul	Swing Nem	Walberg	IS	Walberg Gipel Eehaah
			43.1	1	43
110400	Sturkenhmer Wl	kiek i lak	llMearg	IS	gellem Gipel ltedEE KWhsielden
			31.6	1	29
17.06.00	Deiskr Mluhael	heg Degen	Waik Ken 35	MINI	919ah & gipel NotAllren
			69.9	1.51	91
11.06310	Nedele Main	1neP 044gen	Milleu lathareuhr 15	IR	fender MS Sender MS
			73.1	50	41
1806.03	Markes Burkhard	Gin Gliders Rom'erang	Brummt	2f	Brammp Gipel Seuls 1310111
			1145	1.5	131
180600	Geld Urtih	d3re Allege	kwheilie Habeniken ES	151 WP	Jukelgrake IS lral
			64	1.51	93
1806.19	Hä 911014d	ddraxuëmega 3	fieth	11.0	Brunnen Brunnen
			93.6	1.15	164
19.36.00	Mouj Andrear	WKkren	kirrenhohe Karialiken Gelet	1D	reih
			154.9	1.15	171
19.0600	eld Hev	UPCenel	kfmewicke KunpillelenGipel	15	urth Paaren
			154.9	1.15	171
19.80.00	Schiele NI	Gin Gliders keerang	lleheRan kchplalW Gipel	9610	kimillenberg.wrawe Sehr Newbenweame
			116.4	7	153
1106.00	Markin Rulhand	UinGliden kerne <<	i ogruhe Maker Ahn	11.0	Seemuhe MS Seegurte MS
			110.6	1.15	111
1906.00	Harr Uli	Swing Nein	eeen. SymngGipel	941	kettenbehewhane khallenbenwshare
			101.7	1	215
19.0600	Pillmer lke	f89h MP 2	kirri iPenhcke 9945topel ES	IR	kaikahn Bi Arallahn Bi
			69.4	1.15	121
19.05.30	Weher Sklen	Swig 4.1e1	khmillehohe *häegel EF	29	für9 1 Fee 1
			69.8	1.75	117
1906.00	Rolgen Uwe	Swing 41+	Amitrah 81 knigilelloES	HIN	feil, 1 Brikh Clockpenh
			103.1	1.51	128
19.0600	Schlepp Markus	Nora Petre	491 el Rerajor es	IS/ WP	Stöleegel MS Stuhleiden
			91.5	1.51	139
1006.03	9leberSrelar	Sering klial	khrtlikinhähe Wildogel ES	M2491	kekzbahr ES krah 19
			91.8	1.51	111
20.06.08	Ibenpuls Bubi	Adence Sierra 1	kinuldlohefe femtregel illelel	10	furah 6 fülle i
			110.5	1.15	193
1000.00	Merk Andrear	Swing Sieb	khnutenleete Kietulmh os	15	krah it rulli 1
			123.9	1.75	351
700600	Held Herm	DPKretil	Sekwilleebare KreuKek PS	11.0	leith 4 1+141
			103.9	115	357
17.3630	Fmtherandiner Sepp	föel Millem ir	91113ugel Knetjod Bi	1.0	Wildtregel IS SWzahn Hunddein MBrueder
			155	1.15	771

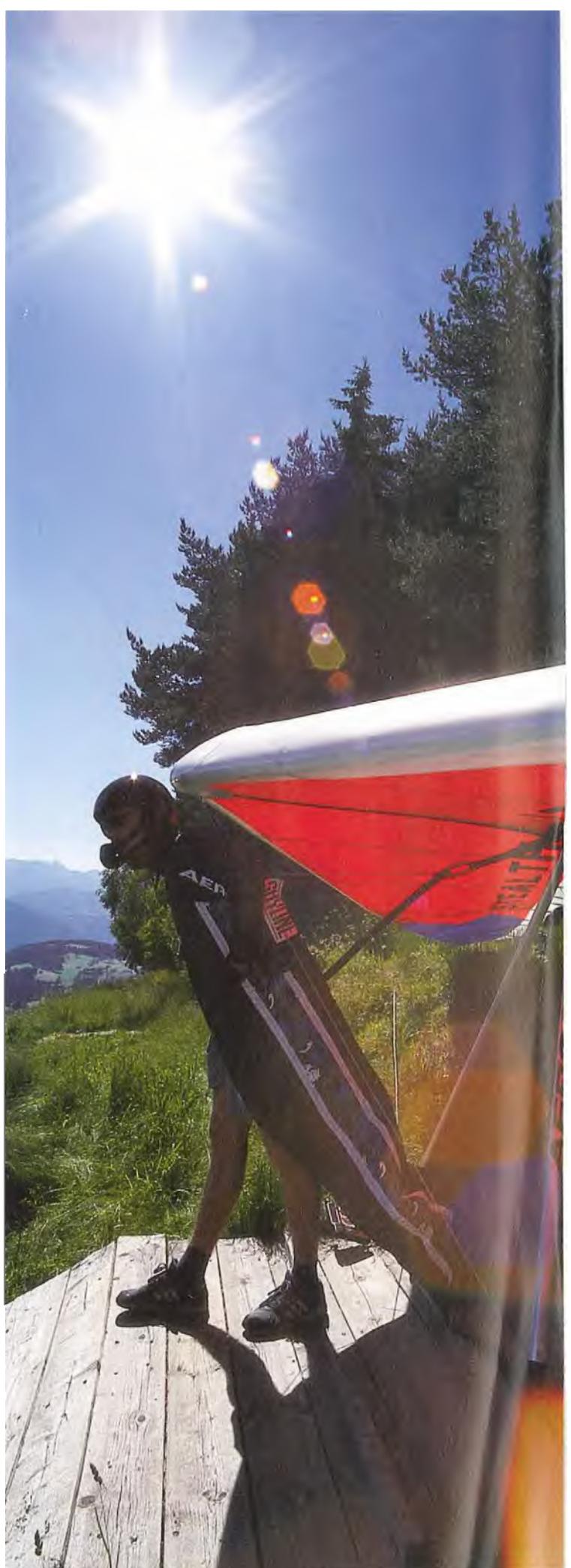
20.03.00	SkranerFirhael	leek Orggen	Prammk Selaenhaus	11350	12Med Naperte
			96	1.51	134
20.06.00	Marin Emihard	Ge Grän kewrang	Segembe Nider Alm	ND	Segehe 111
			181.3	1.75	319
20.06310	khwiluel losel	Swing kwel	khwillenkke Geratkeel 41+1	111	Folk o
			1125	1.15	191
70.06.31	Bauer Aikes	Adtaxe ligue 4	khmillehohe Ponigslellen Bi	1.0	enbeig luth
			111.6	1.75	713
10.04.00	liffel Danin	Akme Signa 3	Wildkegel Stibermerke Bi	111Se	Wildkegel IS Brinini IPI
			798	1.51	141
2096.00	kkahl Renee	Swing kwal	khreenhele Peeegel 81	11.5	kültahn 85
			87	3.10	141
21.06.112	Stuma Markus	Neu Yarlep	991dowel Kinnigshem 15	111191	kitrangel 11
			111.8	151	165
200130	May Uli	Swing Yenb	Helhehe reug Onle1	101.7	khalkokenwzchame
			101.7	7	211
70.04.30	Ralle lid111	OLOW %kn	Verte Kreuljah bei,	ISWIP	Arallab IS Bemborg
			87.5	1.51	117
1316.30	Piknerbieler	116301 Design Y	sa. leedme Delakedo Skraner illikei	urtre	kaibahn BS 1+31rahen
			651	1.54	90
18.0600	Enda Stehm	dito Shedw	Kahleer illtmidXg Alm	85319	Umbiau
			101.8	1.51	180
20.0300	Braker Pemd	Swieg kraus	Walberg	90	4100+4 207+1
			71	1	41
20.0600	Pieg NObel	Parabh Pk	kinillenhohe Wildknel 35	IS/ WP	Falk 8
			49.8	1.51	75
10.35.111	ilurin lehanner	Wiege Omega d	Weltera	11	9211.15erg Gelet
			47	1	44
1510.00	heul Selan	Swing Sielen	Hebelheul Noehplalig Gipel	831.3	klefwehru.schame
			126.4	2	153
10.06.10	Heini Beinkh	rmeg Flak	fmberger AMI leiertee Kiele	111119	Sälägge Hä; Gleimbul
			71.9	1.51	35
21.36.05	Schwiam 13e1	Swing Oral	Sdmillepicdie Wildmel 55	1.0	Feh 1
			15.4	1.75	132
21.590	Railer Hans	*ixe Pro >>	khmilleriale keirgsleren E	Evie	Anerahn 85
			51	1.51	71
3106.01	Seer Red	Striap Yeet 9	keirenenkehe 65414e1135	151143	1194.1
			89.9	1.51	178
719450	Beet kill	Ilrin YellU1	Si henk khelleabeg Äh	95	für9 1
			12.4	1.15	121
2293.6e	Skmer Beinhard	---	NNer Hahnenkamm Sulukhit	5.0	Mallethulle
			25	1.75	14
220600	Hehe lleinkh	Feel nah	imberpet Alm bibaaler Äh	E1P	Sallge49e; Itaii
			21.3	1.51	fielleibug
30.06.00	Sele Ilirich	Swing hab	Stains18e1	5	khatinganci 11
			10	1	31
01.57.15	0011ersumm Polgen	kkarreSIOld	Sdmillenkebe Koimlellen 55	90219	1v91.1
			511	1.51	81

Flüge Drachen

15.205	Bahurtidhealer Roll	Irwa heim S1	Rauhern	BIBI	Reusbiete 3
			SiePe die Plateau	Scheetwogireun edel	Rauhern IS
			173.1	2	387
15.1100	PareIRenna, d	latodaminar S1	Readtieg	932147	Oilnekol
			11.NeF lianktears	Begl Helle	lahts1
			1153	1.51	1e9
15.05.39	Allinantholet Mag	Iren ken 31	Rauchberg	fAI 0	ünewhol
			heeler 118.31mm	SchnibeetGidel	ünouif al
			1144	1	319
1505.00	Rauerer Georg	Mori Cf1	Rauschten	1213	kmlee IS
			lhdereal Küche	kellelle	Rucke 15
			118.7	1	257
150500	Sewieghauten Coricru	Mami illetgeed	florheln	E013	umeier,
			BreAllegale well. Schdentem	141raHm	13rundinphr
			151.5	2	303
15.0130	lanatraldBard	hit Alm	Bahre*	71+95	Gillh3Fie
			Ammen -eng	ileil illur1 13	Padhord 00 Beenubergro
			160.2	151	380
6.05.11	Obrie (Immo	A if Nes	SH9%	fAI 3	Solei a
			lhoreapaShulle	Yersahaes	Schw118.5
			120.1	1	241
1501.00	Gral Wollgana	Kgdelle	Rauchberg	9312	Ranewe 75
			Klo rein Med	9elikle	Raustem 1S
			155.1	1	310
is100	Gmener lehiA	BP Sped fl.	hebeiger Ale	110	Greifenhule gide
			f eilenleid 15	Sdloor fein e	hellakem Kilät
			111.5	135	103
15.0520	Vielmeid flwere	Nye Wired	Ranetberg	fAI 3	Dreethel
			Rednem St.Veil	011ien1So1o9	Orieethel
			1601	2	321
15.0510	flutet Heim	Baugekleidet	Rautete	1310	Olloceal
			Kinderalm Meir	heell kille	»ehe'
			150 d	1	321
650502	Scheid Ohren	Air diot	Hemm	33	
					Geraltedelh
					15
16.0100	011erphl Bend	Bauf eitbeiner	adnlene	145	Balumbostel ileol
			Reududen 011shille		Ilummdekh
			114.0	151	718
16.25.51	HollmannBubea Mame	Air Ne	Holmeoulan	30	
					Weinding e illikh
			185.9	1	106
16.15.00	Retorner Georg	Moye E2	Rautchberg	IS	Rauchberg IS
					Rötling 3111
			19.0	1	19
1103.05	3615nane Han ele-	Imre Wen il	Aller lage	hif 11	Itanhenorelpfit
			Blink 301.	Slicaclo holen	Decheniedplali
			82.1	2	165
16.351	Hupper Michael	Ah Ne	KIN 33 Howe	9213	SP fleee
			khdorl Klink	11.Inee: Rampe	SP fleee
			1131	1	203
16.05.11	Hemd llehael	AB Nm	bone 1 H	52113	14artend Kirche
			lrententetele1Kinhe	Helbühl Kirche	Mallen
			103.9	1.1-1	154
16.05.30	Schwinghammer hegen	Bddla hier	Behenbewel	1F+1S	Gillhülle
			irode hih1 555		Himmelploteo
			131.8	1.51	196
110526	Herold hetl	thelek Nee	Bahrowbonel	5	SP emi
					kneacaPkiehml
			96.1	1	V
17.05.50	knirner leihro	UP Soese 0	beherge Ah	113	Gleklitger lerzhe
			bilaaen) Arche	RadInnen die	itolitcheille
			94.7	1.73	156
1715.00	Ihois Reine	Irangamma	foberger 318	19413	Gleldruf Wie
			Nidein emnd	Padltereni Alm	Geltem IP
			515	151	12
17.0510	KO Bie b	flight Die e feie	Her Alm	112	Glebbe Kirche
			kieke Kitt	RAIhegen Alm	Vleighe fAhe
			31.7	1.75	166
25.25.55	frechsegareet_Borgen	Bauret Britler	Harem	10	IbenlemerAlro
			Bouchlekhart	19aingentand23	Henberge Also
			11.6	115	33
13.05.00	Beier Kai	Momüllee	Emberer Alm	111	3eilenburg FFkein
			Mafel Bf	Radbener Ab	3eilenkrn i reilliol
			122.0	135	511
28 (15.40)	Genniel lehe	UP Speed 11.	imkreer Ah	113	Gellen Birehe
			lelleneh BS	Platünkehelle	Greleebourg wessc
			141.4	1.75	213
73.65.30	lhellwan Geben fearcut	Air Alm	Höhnioneden	5	
					Obedindelen 33
			157.0	1	162
511500	/hellried Kai	Narr eralle	Hinboge Alm	3S1WP	5eilenehurg55Or3
			Holim 9		Bredoch 1401111
			OP	1.51	9

2105.00	Juh helne	Alt Aies	Heden	1F	Sender
					Rum hehentolem
					169
25.05.01	Schelreader Rall	Kio Aing Speil	111.1	1.5	Igeleget Iffili
			Smbeger Ale	115	läslegen Hee
			Beghoreal	Hydro Alm	Id
			323	111	
25.05.01	Met Renor	leite Lahn	Embegor Ahn	110	Greleeteug 11rhe
			inicelebera Blere	Golded hnlence	letentee kW
			11.8	1.75	131
35.65.00	kegle lun 9	Wili eng KM	hebeiger Alm	110	Greleete Blate
			lese Scholtheot	Gohded Kleine	Grudeobre Kiele
			116	1.75	155
3115.11	Gerhard (Im	111616 Dosge Erlang	4113	1S	Schwete 20
					huhawie
			1110	1	117
01.06.10	Kellem Shritlan	OP Speed	Berger 3Im	113	Sideel KM
			fes Schuhhaus	Raebeger 0111	Sallehen Haus
			611	1.75	113
01.06.11	liolnannimb Harm	3iridos	Hic reelle	351 5	Beleie h Nirege
			Zwelelen 915031	Blenhaem 91	Beielull Berthe
			98.5	2	191
17.06.02	lidwan Aiel	herek feile	finhinget Alm	151 4	GrelowitK rüde
			Niebetete erohe	Windnull hote	GellenburgIP
			90.2	1.21	121
0106.00	Kamel Diela	Iran lerdear S1	läsdero	9515F	Raecke 3
			Rele Aeste hole 13131		Saalladen
			35.7	1.51	53
02.05.04	Laden Kund	lato xurei 11	Raesthaeru	110	Ramahetele5
			Peri Wiecheehaler Km	Sleepelle133	fla3rolbe515
			11.6	1.15	136
02.33.50	laegwald Gee	Alr illos	Ble3an131	1f+13	Grillhae
			HenladiGleaeff	It&	Illetedi Clenief?
			213.6	1.51	311
05.14 01	lledentrain felnel	ih Ahn	Schiffs	FALB	Imetherg 13irche
			forgoberger Helle	Melerhehe Immo	Innetheredighe
			136.0	2	212
35.18.33	allephol Bad	Baultb briat	Bahreebogel	Hat6	Ottliad
			Antelinghene		Bealeddiete 92
			1111	15	317
021610	%er bblek	le10 Mehr Sf	Raterthoe	[5032.	Rdenhberg 5
			Plümmerlet nm	11inpla3e 6S	hscherwir NWEin
			71.6	158	103
02 1 1 1	Baennedisches 3rhille	Arne heb	Rauschberg	5	Vamilberg 5
					Saalladen
			30.7	1	31
02.06.05	Schnleue heb	Ioan lani143 S1	Raischberg	52153	Ransäh' IS
			1336e55151e Net	leinealle Ili	Wodring
			61.0	1.51	91
020600	Ankü1111PeFal	Mogi 11eAled	leehleh	95203	Brendhelm
			Alpmrite 6S	Sihelleo * Bi	Seef15111 bei.
			114.0	1.51	106
02.10.00	Scheid Arnold	Iratel.O1Rifj	Schmittenloer	IR	Stinllenhehe BS
			Wald NM		Schnellniehe EIS
			19.2	1.75	139
031100	Re, Iea	Item 111111 S1	Randbeel	15290	Rauberg 5
			Orend	eallerale	fitdeiwel Ruhpolding
			91.1	1.51	115
03.0610	koorol Dielet	keel Weiher il	Raultthee	52621	Rauhern 13
			1mb3andl	Wagealm	13113
			11.8	1.51	97
03.0611	Dembeeger Gabl	hedeinnt Merle	Raueter9	3S113	Rauschhein 11
			3jublornml		IF. khann
			11.3	1.51	43
03.1130	laeles Wellgeg	hüh S mem	Rauchburg	Ein	kelchberg 5
			Grubbätel	13alleale	1.111emheg Ruhpolding
			67.2	1.51	112
010100	Jank Siel	Gurgeenor BO	Rauchburg	nm)	kaustlibere fl
			Grulltrowel	Wallerahn	Wodring
			705	15-1	95
oikoe	leeenihia	Tbekle Bellet	Raewerg	Ne	Rautchheng 15
			Gehend'	9alleeln	1331555
			51.5	1.51	32
53.06.01	Rehe Mark	helings Redill	Rauried	1.20	Rauhberg 5
			Gliedernd	Wagealm	Wellee
			82.1	1.51	107
030100	Neck Geo	Net CSA	Rauchburg	110	&wieg 5
			Orublkored	Walkiria	Ratchoibeg 5
			89.7	1.15	157
331520	Holdth Rudi	Iren larente	label	92131	lebe1?
			SleAberale	Rlumenkeothomer	label 15
			312	1	30
03.06.11	BeelEI flezher Sotile	AeresSealh	knwühl	15339	Roachberg 3
			Zrehhendl	Wahrem	Ruhpolding
			313	1.51	100

Beste	Titel	Typ	Verlag	Adress	Preis
030610	khonsische: Halka	kam lamina: 51	Rauschbren	152459	Nesallem 19
			Gndfr.di	SWmaln	Viedea
			1/1	1.51	102
01 05.01	Wern flaufme	kat9aminar 51	Rauschbren	11141P	Raustern 1S
			Grabhamä	NFmaln	114efiechl
			30.1	191	95
0106.00	Boll Nubel	0uagemmos 855	Tabet	076	H6i
			arese Kirche	firrekku: 51519arpld	0151
			119.3	3	259
1306.00	Aahmulle: Peld	3154esi idelpecl	Nähchem	03912	Pollemmaln ifem
			9e15agel 05	146el lafof fundstein	Yolew_dleM
			128.0	1.51	185
0106.00	daomin Chil	4951ifing /mim	tater	521917	0151
			Kammhi Kirche	Naklefr 91351Mp501	Oben Leulsch
			106.6	1.51	153
010610	Rummels Domas	:kW Oeslin Immo:	Schullenfhe	131452	5:54
			Ireegel 85		Hufdan
			862	1.51	111
03161	ReppiPaul	kam lainar 51	laber	01	01
			rade Buhe	51511eolr MS13iadpld:3	
			129.3		259
0105.00	Bauc And	Uialben kelle:	513eck	151194	DelfeakM Arche
			Parallehe		Gahlem; Neig
			831	1.51	107
03 0610	GlaRey9w	sedmism V 14	Roschbren	911132	Palchbren
			8941romdl		Amsan
			/9.5	1.51	11
010610	Wmami %6kn:	Air Ales	Umblee:	1/	Pecclnl lune
			18.0	1.5	113
0816.00	khmidl Oline:	Air Ales	Henmagn	15	Konsac: thiemild
			102.1	1	101
01 06.00	WeheBam:1	Air Ales	Erbach	5	[wben fernbMm
			119.0	1	Galar
0816.00	ldmahen 2ml	Fligulllesion Islea:	432952		Gedienbum Nahe
		AnnaSchaldas	Aktlach lind Binde		Gredenbum
			11.4	1.51	151
0909.00	hiededellfall	21961es	Harellrt	52119	0endlingam
			Wille Alm Paman		le4
			128.8	1.51	184
29.30.80	Kiddi69:411	le:11.6ruMa:	Tabet	117	EBN
			6gniteekaphrme:		01at
			306	1.75	51
09.06.00	Iebere: fmsl	0Mh: Elesims flatey	imberge:1h	05	5ecllefb04 Airthe
			M13 SchNINS	Kerfidelece	Uialenburg 11:the
			198.1	1.15	189
0909.00	Polim Uta:	fgases	Gülle: Alm	00	Saitelege:54m
			irulenba9Ninhe	04.915ema: Ah	falleclader 04m
			50.1	1.15	88
9906.00	Hiofer hudes	Bade/ IMsd	Paumbben	121.0	Omerbel
			Kiuderarm91.469	Befall:SN	011ne/2
			155.1	2	311
09.0500	Baum AM	lbalteler Pelle:	Razabren	19	Neben: 5
			39.5	1	Saalkden Wasseddlmetik
100600	MAMI Goom	Wies Hernd	Rarstliem	334652	015erhol
			8mdekalnSVe9	7497renSHai168	31 delsen
			134.1	1.51	188
10.0600	Nulle Heattd	fliehl Design flermy	9a9lelt	9519	85 Abreweg Nadel
			91.0	1	NN Glosse
					66
13.0600	Weicirrin	kade/ Imicier	Emberge: Alm	15191P	Gaulembum Aabe
			Anna Schaldas		liem
			25.1	1.5	36
10.09.00	Gerhardias	fim519iesim arvr:	Segele:	fi	weilt Hahinde
			154.0	1	Wernemerd:Suend
1006.00	Bauc Karl	Puhder Pelle:	kNülenhohe	922642	566411eubde 15
			Sfähe: Naus flusdd:M	ShubKieefe	Semasse:
			553	151	79
13.0601	LeureSGerd	Air Ales	Balmenbndkl	21+5	GelMli Kille:
			9ade:Serne	SilsImk	Pfimbam 95d
			285.7	1.51	411
1316.00	0mper Handl.	isalesk /sice:	Bahre lece1	1/1	Su4pld: Os
			(alle 50	WMengen 1111	Sudaz:2115 men
			115.9	1.51	202
12/06 PO	Herbel1:1191	lbaltMe: Reller	Balleede	ES	Be1eode 9d
			36.8	1	03310111
16.0500	SVolake Noland	fmadnee RCS	Kandkl	(AB)	Nees
			Breadenlml sande:	MontelmsAlc:	41:ed5ath
			95.4	2	193



Nummer	Titel	Thema	Startzeit	Endzeit	Wochentag	Startzeit	Endzeit	Wochentag
122121	/ih Loni	kam landeell	10heirenciel Piffekinne 19 112.1	11:4	Red 2 isenehnieui	22.56.10	Alineekholei 14w	kam lamtei
121610	lehmaan [real	iel Design Erl P	514061		ensteak	01.81.10	Weletimlmer le en	Hauok hinec
17.14.13	MVilerNeihar2	iesign Na'e	Pegeni 1512	151	101		ReTx Weit Gerhard	4.24los
11.161	Ilekkelgadeer Jürgen	Bau/kkwisler	Segele Raledini iP 161.7	151	9	85 Weint		
1716.01	etbuna ^{hues} hier	kam leminai 31	Haltes 31,4	93		Hahns ¹⁶⁵		
11.0105	hoend Michael	dir dlios	5/Falz Mehl doch 108.2	131	101			
111103	fe ihard Claus	ilighlesige	Edikt 23224P 39ilinandausee Krakeerk	23224P	031lagen			
17.06.01	dennemholec Mee	lora terniar 37	Segelau 196.3	1	192			
111.30	Kiefinger Hai	denn 31tean Langjenhohlesen	lagalhentagien illier12611ein 1391	154	anuce164thaein Kiekie legneinclingel hing			
17.32.43	R141+110201 Michael	kereterniaar	10hurime 143	151	193			
19.0111	War Jungen	Bauelkwisler	Wieg Solnieck 135 51.9	831	4224+16	Mileu 95 Nig ifS 103		
201200	langirfield Cm	in Mos	Rauschberg 1(junderalm 1601	2413	Millen11 soda 371	Rausatol 11 Rauschberg 01		
231219	hier liaideld	Deut5 In ⁹ er	Sateri6onei Goldberg 258.3	131	9	Stilhalie ingoie		
20.0150	01-appec Nans.3.	Deutk k ⁹ i ⁹ ni	Pennet iken 112,1	2	144			
7586.00	dilmannhofer 21 a	Icaro brinei 11	Kende timheil 165,4	151	133			
IHM	heile Gera	lorolandur52	Suiberkogel Passauer 11311e 113,1	141	hkegin Knie Beedein Kiele 346			
21.0600	%stekel [ad	lederne Bilk	11el'flom kdiAlline Ni V	5112	12halleanichiana therini Keentehie 781			
20.0190	Knie 5lete	1hu1661e Pale/	Hakte Km. Kleiniedict 14,5	152	4	tetensauu		
201616	4e iühl-Heini	Mem 31.	Rauschhng liidernal Kirche 81,1	151	134			
21.01.21	klier	Deekk hndier	Kokanch 48 210 duileabteinfahrt 83,7	111	167	Delmhaa lordi theRoseebrig Knehigh		
11.0090	Iannivald Gen	4los	Skieekel Hodakin Fundtagsharu 1hu ⁹ hilion 114,4	111	149	Benläein Kirche kasfek Nint		
10610	Adm011ei Palen	Maes Mmendi116461n11e	brenboillel 272,1	21	408	Grillhullo hubsec		
22.0111	liger Sepp	hei Latte!	Geratoge1 83 158,2	72210	122	Rineneialie Weg Reinnesalle		
231510	Saningershaneei Corinna	Kies kiliasted	ryedilles 616	15	21	lizetiesiP Wegarid		
23.06.13	Glas Regina	Scaainn 411	Pleleer 11c1 Caphol 612	110	118	Plains 3P Inespreia		
1nal	Bam Rosi	Gegenmoos 815	Paghrd 612	110	198	11216ni 31		
2313.05	Iherer häes Sybdie	dem Stall	Plinek 10 0 3aphei 611	110	108			
21.0100	Kinfirger lians	dem Welt	Pletens 160 618	110	138	PleinesSP 51541 fS		
			heierneendend	13				
				91.7		RaBing		
						22		



Das deutsche Nationalteam räumte ab!

Achim Joos, Toni Bender, Harry Buntz und Anja Trudel dominierten den Pre-PWC im Lechtal.

Die komplette deutsche und österreichische Liga nahm am Pre-PWC in Bach im Lechtal teil. Nach drei selektiven Durchgängen sicherte sich Achim Joos (Gin Gliders Boomerang) den Gesamtsieg. Dicht dahinter folgten Toni Bender (Nova Krypton) und Harry Buntz (Gin Gliders Boomerang), der Bodo Genz (Gin Gliders Boomerang) mit einem geringem Punktevorsprung auf Platz Vier verweisen konnte. Spannend auch die Entwicklung bei den Damen, bei denen sich in der deutschen Liga ein echter Zweikampf eingestellt hat: Anja Trudel (Apco Bagheera) bestätigte ihre gute Form der Saison mit dem Gewinn des dritten großen Wettbewerbes in Folge, wenn auch der Sieg mit einem Punkt Vorsprung vor der österreichischen Pilotin Gabi Beihammer (Advance Omega 5) denkbar knapp ausfiel. Die deutsche Nationalmannschafts-Pilotin Judith Dörflinger (Nova X-77) flog auf den dritten Platz der Damen-Wertung.



Landesmeisterschaften Rheinland-Pfalz im Drachenfliegen

Im Info 106 haben wir leider eine Durchgangswertung als Endergebnis veröffentlicht. Das richtige Endergebnis lautet:

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Zimmer Harald	Bautek Twister	932
2.	Huber Fredi	Bautek Twister	744
3.	Ott Markus	Bautek Twister	682
4.	Müller Peter	Bautek Sunrise	476
5.	Lehnert Stefan	Air, Atos	432

FLUGFIEBER?



D-07743 JENA
Telefon
(0 36 41) 82 59 00
www.jenair.de

PARAGLIDING
JEN AIR
GLEITSCHIRMKURSE UND -TOUREN FLIEGERSHOP • ONLINE-VERSAND

Fliegen in Thüringen

LEUTENBERG

- laufend Anfängerkurse
- Luftfahrerscheine
- Tandemausbildung
- Thermik- und Streckenflugkurse
- Flugsafaris in die schönsten Fluggebiete
- Windschleppausbildung
- Flugtechnikseminare
- Sicherheitstraining
- Fliegershop

Rosenthaler Str. 25 • 07338 Leutenberg
Tel.: 03 67 34/3 03 57 Handy: 01 71/5 14 27 82
http://www.OsithueringerGleitschirmstule.de- e-mail: Os eringerGleithlrmschule@t-online.de

**NE WS t Ab sofort UL-Ausbildung
• zum Motorschirmfliegen**

Grlecheninnd - Olymp Gleitschirmzentrum Abenteuerferien IC-, Thermikseminme

- über 15 Fluggebiete
- einzigartige, Thermik-, Sogring- find Stäckenflüge
- Genussflieger und Profis
- Fluglehrer
- Transport
- Verpflegung
- Wetterentfaltung
- BiPlaßggi je, einzige Flugschule am Olymp
- Ano WC
- Ermässigung rNichtflipOr gspre l „oret

! Lie
transfer,
sung,
Anmeldfind:
et: 06171-621626
+30-3522417741
mobil: +30472215980
olwings@olsimptcwings.g
web: www.olympicwies.g
Info-Te1 Flugschule Göppingen
07164-12021

OLYMPIC WINGS

paragliding center
& adventure holidays

Kalender 2000

Weiterbildung / Reisen

Jede Woche:

- A-Schein / SOPI-Kurse
incl. Wettergarantie!
- Höhenflugkurse
incl. Wettergarantie!
- Grundkurse
incl. Wettergarantie!

Kalender kostenlos anfordern bei: BLUE SKY
Talstation 49d, A-9920 Sillion143) 04842 5176 • rittp://webbluesky.paraglidingcom

Harzer GLEITSCHIRM

Schule & Shop
Knut Jäger

Info-Holline: 0 53 22 / 14 15 - Fax: 20 01



Flugsportzentrum für:

- Paragliding
- Motorschirm
- Windschlepp
- Drachenliegen
- Tandemliegen

NOVA

50m auf über 1000m
Badringer Str. 31 - 38144 Göttingen




AERO-CENTER GmbH

55270 Ober-Olm / Mainz
Am Becherweg 2

Aktuelle Nachrichten.

Sonderaktion
Restposten
T-Shirts ab 5 Mark

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 1700- 20.00 Uhr
Fr 1500-18.00 Uhr



GERMAN CUP



FOTOS: STEFAN MAST

Am Juli Wochenende fand der 5. Durchgang der German Cup Serie 2000 in Berchtesgaden statt. Der Jenner am Königsee und das gesamte Berchtesgadener Land zeichnen sich durch ihre besondere landschaftliche Lage aus. Das Gleitschirmfliegen im Nationalpark Berchtesgaden ist durch ein »Adlerprojekt« an einige wenige Regeln gebunden. Uli Brendel von der Nationalparkverwaltung erläuterte den 35 Teilnehmern, dass von den 11 Adlern, nur zwei Paare derzeit Junge im Nest haben und man diese Gebiete großräumig umfliegen muss. Da im Wetterbe-

richt zunehmende Labilisierung vorhergesagt wurde, schlug Tasksetter und Local Kai Richers eine 27,4 km kurze Aufgabe vor. Die Route führte vom Startberg Jenner zum Kehlsteinhaus, von dort zum Gipfelkreuz des Grünsteins und wieder zurück zur Sendeantenne des Jenners. Weiter führte die Aufgabe die Piloten über den Berchtesgadener Talkessel zum Watzmannhaus, als letzte Wende vor dem Ziel. Starker Westwind und nicht gerade übermäßige Thermik waren dafür verantwortlich, dass viele Piloten die letzte Wende Watzmannhaus nicht ausreichend überhöhen

2000

Herausgeber:
Deutscher Hängegleiter-
verband e.V. (DHV) im DAeC. Fachverband der
Drachenflieger und Gleitsegler in der
Bundesrepublik Deutschland,
Postfach 88,
83701 Gmund am Tegernsee

DHV homepage:
<http://www.dhv.de>

e-Mail DHV:
dhv@div.de

Telefon-Nummern
Mitgliederservice/
Versicherung
08022/9675-0
e-mail: mitgliederservice@dhv.de

Ausbildung
08022/9675-30
e-mail: ausbildung@dhv.de

Sport
08022/9675-50
e-mail: sport@dhv.de

Betrieb/Gelände
08022/9675-10
e-mail: gelaende@dhv.de

Technik
08022/9675-40
e-mail: technik@dhv.de

Öffentlichkeitsarbeit
08022/9675-62
e-mail: pr@dhv.de

Fax 08022/9675-99

Redaktion:
Klaus Tänzle' (verantwortlich), Sepp Gschwendtner
Benedikt Liebermeister

Gestaltung und Anzeigen
Renate Mille.t.

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 redaktio-
nelle Überarbeitung vor. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte und Bilder übernehmen Redaktion,
DHV und Verlag keine Haftung.

Druck und Repro:
Mayr Miesbach
Am Windfeld 15
83714 Miesbach

Papier: Biomatt chlorfrei

Auflage: 32.000

Titel: Steffen Hertling

konnten, um das Wendefoto im Fotosektor zu machen. Einige Piloten gaben nach 11/2 s tündigem Kampf auf und flogen ohne Wendefoto ins Ziel. n Piloten konnten das Watzmannhaus ablichten und glitten mit vollständig erf üllter Aufgabe über die Ziellinie. Schnellster war der Swingpilot Jörg Buchert vor Robert Hauser auf Nova und Björn Laging, ebenfalls auf Swing. In der Serienklasse siegte Robert Hauser vor Matthias Raab auf Swing und Kai Richers auf Advance. Damen waren leider nicht am Start, da zur gleichen Zeit in Greifenburg die Ladies-Challenge stattfand. Obwohl die letzte Landung erst um 17 Uhr angesetzt war, befanden sich alle Teilnehmer um 16 Uhr am Boden. Gegen 18 Uhr schob sich vom Königsee eine Regenfront rein, welche über Berchtesgaden abregnete. Bei diesem exakten Timing zeigte sich die Routine und Erfahrungheit des Wettkampfleiter Werner Poebing. Den Abend verbrachten die German Cup Piloten bei einem gemütlichen Beisammensein in der Wirtschaft neben dem Landeplatz. Am darauffolgenden Morgen wurde aufgrund der Windvorhersage und dem 50 km starken Südwind im Inntal der Wettbewerbstag aus Sicherheitsgründen von vornherein abgesagt und die Piloten konnten den gesamten Nachmittag für eigene Aktivitäten nutzen. Die

reibungslose Durchführung dieses Wettkampfes in einem Nationalpark mit durchaus sensiblen Wildschutzgebieten zeigt wieder einmal sehr deutlich auf, dass unser lautloser Luftsport durchaus naturverträglich ist. Dank an Rüdiger Czaschke und den Helfern der Berchtesgadener Gleitschirmflieger für die spontane Organisation, allen Sponsoren sowie dem Wettbewerbsleiter Werner Poebing.

Wertung

Serienklasse

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Hauser Robert	Nova Venen	670
2	Raab Matthias	Swing Ventus	557
3	Richers Kai	Advance Sigma IV	552
4	Bader Harry	Ozon Proton	508
5	Kutz Remo	Ozone Octane	501
6	Kind Steffen	Firebird Rocket	495
7	Kröplin Christian	Edel Atlas	475
8	Fuchs Berthold	Firebird Booster L	474
9	Madlener Peter	Swing Astral	473
10	Möller Gerhard	Swing Ventus II	443

Offene Klasse

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Hauser Robert	Nova Vertex	670
2	Laging Björn	Swing Pepe 65	617
3	Hennig Peter	Gin Gliders Boomerang	574
4	Raab Matthias	Swing Ventus	557
5	Richers Kai	Advance Sigma IV	552
6	Bader Harry	Ozon Proton	508
7	Kulz Herne	Ozon Octane	501
8	Kind Steffen	Firebird Rocket	495
9	Waltrap Richard	Swing Cirrus	494
10	Kröplin Christian	Edel Atlas	475

Gleitschirm

Deutsche Gleitschirmliga 2000

wettbewerb	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
Liga 1 - 2001	Herbst 2000	offen	Canazei

Organisatoren GS

German Open	DHV - Sport 08022/9675 - 50 Ausschreibung
LM - Hessen	Kurt Luther Tel.: 06172/42508
LM - Ostdeutschland	Wilfried Kuck, Tel.: 030/39104907 oder e-Mail: w_kuck@compuserve.com
LM - Rheinland Pfalz Roni Herchen	Tel.:/Fax 02608/393 Rother.PeterP@t-online.de, Ausschreibung
LM - Bayern & Baden Württemberg	DFC Athental Tel.: 08641/598428, Ausschreibung-download Organisation vor Ort: Tel.:08821/18853
EM	DHV Tel.: 08022/9675-50
Organisation vor Ort	08821/18853

Drachen

Deutsche Drachenliga z000 (A)

wettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
A-Liga 3	29.01. 06.08.00	offen	Kössen / German Open
A-Liga 4	27.08. - 02.09.00	offen	offen

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

Sonstige Wettbewerbe und Veranstaltungen

wettbewerb	Termin	Wettbewerbsort	Veranstalter/Informationen
Fly In 2000	08.09. - 10.09.	Perugia	Tel.: 0039/75/8004005, info@umbriafiere.it
Buchhergfest	16.09.	Buchberg	Flugschule Salzburg, Tel.: 0043/6317/6300
Ortenaupokal	16.09. - 17.09.	Berghaupten	Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger, Peter Klinisch Tel.: 07823/2284
Edel International Cup	09.09. - 10.09.	Val Vigezzo	edel-italia@rolmail.net
International Fly In	08.09. 10.09.	Perugia	0039/75/8004005
Coupe Imre	21.09. 24.09.	St.Hilaire du Touvet	Te1.003314/76083399

WWW.PARAFLY.AT

STUI3AITAL

Internationale Lizenzen
 ■ 1 - z Wochenkurse
 ■ 13 Sonderpiloten Kurs und Prüfung wöchentlich!
 ■ Shop
 ■ 2 Jahres DHV-Check, Testzentrum
 ■ Ferienwohnungen

15. - 30. Juni 2000
 Cumulus-Woche
 „Only Boys“ mit den Parafly-Funtours!

Airwave ADWE SWING GIN NOVA OZCINE



C3.121-1E
PARAGLIDERS



OCTANE

DHV 2 • 5 Größen, 55-135 kg • "A Sports Pilots Dream"

AEROSPORT
IT E ILNATE M?

Partner starker Marken im Gleitbirmsport
Grafen* . 2b, D-83094 Brunnenburg, Tel. +49-8034 1034, Fax 3384, onmil Info@Aerosport.de

www.Aerosport.de