

kure **C€kuterN**



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

Harzer Gleitschirmschule Amsbergstraße to 38667 Bad Harzburg

Fax: 05322/2001

www.harzergss.de Info@harzergss.de

WDS/AipLugsport **GmbH**

In der liemecke y

www.wdsair.com

info@wdsair.com

GlideZeit Flugschule Tübin

WP OIL

Bahnhofstraße 1/1 72764 Reutlingen Tei: 07121/370400 Fax: 07121/370454 glidezeit@t-online.de

ule Göp Zeppe 73105 Dü TeL: 07164/12021 Fax: 07164/12029

www.fiußchule-goeppingende office@flugschuligoeppingen.de

Sky Team' : did•Gleitschinnsthule Karlsruher Straße 66 a 76287 Rheinsteffen Tel.: 0721/515363 Fax: 0721/515598 www.sky-team.de

Airpower Gleitschirmschule Beim Steinernen Kreuz 79798 jestettett Tel.: 07745/368

info@sky-team.de

Fax: 07745/477 www.air-power.de Gleitschirmschule-airpower@ts onüne.de

Montana Fluesport GmbH

Stammelestraße 82380 Peißenberg-Fax: 08803/60510 www.montana•fiugsportcom info@montandugsportcom Der Fiugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Flugschule Chle Thomas Ikyht Dreilindenweg 83229 Aschau TeL: 0805<u>2/9</u>494 Fax: 08052/9495 www.flugschule-chiemsee.de flugschule.chiemsee@t-online.de

Süddeutsche Gleitschinnschule eer & Maule GmbH

SGS Hauptstraße 53 83246 Unterwössen Tel.: 08641/7575 Fax: 08641/61826 www.einfachfliegen.de nfa hfilegent§elline.der

upenhirn Holzner Gmb Gstatter Au 44 83324 Ruhpolding TeL: 08663/668 Fax: 08663/174 www.Flupentrum-Rulip office@flugzentrum-ruhpolding

Adventure Sports G lreeule

et %Jene. pp 83661 Lenggries Tel.: 08042/9486 Fax: 08042/4831 www.adyeiture•sporfs.de info^{gl}ad^yrture-sports.de 🗸

ParaglidingTegemsee Tel.: 08022/2556 Fax: 08022/2584 Para•Tegernseetk-online.de

HABIS Flugsem Marienplatz 20 87509 Immenstadt TeL: 08323/8590

Fax: 08323/51390 Habis.Flugsport@t-ordine.de Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

kleZenalp

Flugschule Martin Mergenthaler Wattenerstraße 20 87527 Sonthofen

Tel.: 08321/68057 Fax: 08321/22970 www.fiugschulemergenthalecde

Tel.: 0326/3

araglding.com oa _Peter g@t-online.de

1. DAeC'Gleitschinn-Schule

Heinz Fischer GmbH 87669 Rieden am forggensee Tel.: 08362/37038

"fax: 08362/38873 .erste-daec-gleitschirm-schule. erste-daec-gleitschirm-schule.de Westalteer Flugschule Allmannsded 181 Fax: 08381/84209 westallgaeuer-flugschule.de westallgaeuer.flugschuleitt-online.de

Hupedrum Bayerwald Geore Höchert Schwarzer Helm 71 93086 Wörth a.d. Donau Tel.: 09482/959525 Fax: 09482/959527 www.Flugzentrum-bayerwald.de schorsch.hoeched@konline.de

Sky__Club Austria Walter Schrempf Moosheim 113 A - 8962 Gröbming Tel.: 0043/3685/22333 Fax: 0043/3685/23610 www.skyclub-austda.com

office@skyclub-austria.com tber Wasser statt



Tel.: 0043/3 1818ti0 0 82 568 Fax: 0043/3687/8/8804

www.aufwind.at office@aufwind.at

Euro-Flugschule Engelberg Wasserfallstraße 135 016390 Engelberg TeL: 0041/41/6370707 Fax: 0041/41/631307

www.euroltugschule.ch infoeurottuaschule.ch Der Flugtechniktell des Performance Trainings findet über Wasser statt







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

VI KALENDER

Neujahrsgrüße und der Kalender 2001



12 FOTOWETTBEWERB
Die Ausbeute
eines Flugjahres

18 BEKLEIDUNG
Die Wärmeschicht

24 FREE-FLIGHT 2001
Die Termine stehen fest

2 (KANAREN Schönheit und Gefahren

32 HAWAII

Tolle Inseln, nicht
nur zum Surfen

35 LUFTKAMPF Eine Satire

36 NEUSEELAND Fliegen am anderen Ende der Welt

4 SKYWATCH Wolken- und Thermikforschung

44 DRACHENTECHNIK Resümee einer Flugsaison

47 TEST Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung

NFGH Offizielle Nachrichten für Drachenund Gleitschirmflieger

59 SICHERHEITSJOURNAL Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit

63 FLUGSPORT UND NATUR 'Kooperation statt Konfrontation

64 SEHEN UND GESEHEN WERDEN
Mit Rücksicht kommt man weiter

70 VEREINE BRIEFE

Vereinsnachrichten und Leserforum

83 SZENE G Vorder- und Hintergründiges aus der Szene

MENTALES TRAINING

Sicher und erfolgreich Fliegen

DEUTSCHE MEISTERSCHAH IM DRACHENFLIEGEN

Flexible und Starre



LADIES UND JUNIORCHALLENGE
Viel Spaß beim Nachwuchswettbewerb

STRECKENFLUGMEISTERSCHAFT 2000Endstand und Ausschreibung 2001

108 GERMAN CUP

Das Resümee eines Jahres

Das Resümee eines Jahres

Te.

B-LIGA DRACHEN

Das neue Konzept bewährt sich

111 WETTBEWERBE UND TERMINE
Landesmeisterschaften und Sonstiges

(66 Gebrauchtmarkt

106 DHV-Shop

113 Impressum

115 Versicherungsprogramm



Titel: Jürgen Polifke

neu•lturz

Wolfgang Weinreich ist neuer FAI Präsident

Am 29. September 2000 wurde Wolfgang Weinreich, Präsident des DAeC, im Rahmen der Generalkonferenz der Föderation Aeronautique In-



ternationale (FAI) in Linköping (Schweden) mit überwältigender Mehrheit zum Präsidenten gewählt,

Weinreich gehört seit 1996 als FAI-Vizepräsident der internationalen Dachorganisation der Luftsportler mit Sitz in Lausanne an. 96 Nationen sind heute Mitglied der FAI, wobei Deutschland zu den Gründungsmitgliedern des Weltluftsportverbandes zählt. Wolfgang

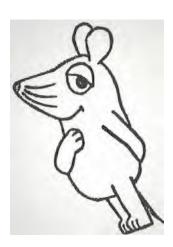
Weinreich ist damit der erste Deutsche, der in der fast hundertjährigen Geschichte die Präsidentschaft der FAI übernimmt. Wolfgang Weinreich wurde nach Abitur und Ausbildung Verkehrsflugzeugführer bei DLH in Bremen, zuletzt (1990) war er Flottenchef der B 747-200, Hauptabteilungsleiter und zudem Kapitän auf Lufthansa JU 52 D-AQUI. Er ist seit 1952 aktiver Segelflieger, Segelfluglehrer und Motorfluglehrer. Seit 1991 gehört er als Vizepräsident dem Vorstand des DAeC an, 1996 erfolgte im April seine Wahl zum Präsidenten, auf der außerordentlichen Mitgliederversammlung im März 1999 wurde er für eine weitere Periode im Amt bestätigt.



Im Gespräch: Björn Klaassen (DHV), Staatssekretär Thurmann und Dr. Schier (Hess. Umweltministerium)

Treffen mit Umweltministerium

Erste Gespräche mit dem hessischen Umweltministerium hinsichtlich Flugbetrieb und Naturschutz führte Björn Klaassen vom DHV Referat Flugbetrieb. Mit dabei auch Staatssekretär Thurmann, der die Klärung der Sachfragen begrüßte. Ein weiteres Treffen wird folgen.



»Hier fliegt die Maus!«

Aachen/Neuss, Wenn die Gleitschirmpiloten Martin Küsters (32) aus Neuss und seine Aa-

chener Freunde Marion Schröder (24) und Jürgen Hacker (32) auf Reisen gehen, ist als Maskottchen die Maus immer dabei. letzt war das Trio im Fernsehen: Die »Sendung mit der Maus« berichtete am Sonntag, den 15. Oktober im ARD und KiKa über Gleitschirmfliegen. Die Maus fliegt nämlich auch: Die Plüschfigur hängt unter einem rund zwei Meter breiten Modell, das aussieht und am Hang gestartet wird wie ein richtiger Gleitschirm. Mit Hilfe zweiter Servomotoren von einem ausrangierten Modellflugzeug zieht die Maus - vom Boden aus ferngesteuert - gefühlvoll an den Steuerleinen. Sogar »Wingover« und andere akrobatische Flugeinlagen sind möglich. »Die Maus ist der Star an jedem Flugberg, es sieht einfach zum Schießen aus.« berichten die Mausfans. Angefangen hatte alles aus Langeweile. Wenn die Thermik zu schwach ist, sitzen Gleitschirmpiloten unschlüssig am Hang herum. Irgendwann brach dabei der Spieltrieb durch und die Maus wurde unter das Modell gehängt, das man normalerweise wie einen Lenkdrachen an Schnüren steigen lässt. Weil das alles so witzig aussah, wurden die Flüge der Maus auf Fotos festgehalten. Eine Auswahl davon wurde an die Sendung mit der Maus geschickt. Die Maus-Redaktion war begeistert und ein Drehtermin wurde vereinbart, so dass am 4. Oktober in Erden und Graach, kleine Städtchen an der Mittelmosel mit vielen schönen Weinbergen und offiziellen Fluggeländen, wo an diesem Tag auch der Wind passte und die Sonne strahlte, gedreht werden konnte. Der Maus-Redakteur hat übrigens auch schon großes Interesse an einem Tandemflug geäußert. Ein Termin für November ist bereits geplant.

Regionalbeirat Südwest hat neue Adresse

Regionalbeirat Helmut Fehr hat eine neue Anschrift. Er ist nun unter Helmut Fehr, Stockacker 1, 79252 Stegen, Tel/Fax/AB: 07661/988810 zu erreichen.

wichtig• neu-kurz

cr_J_DJGur:- w[Lzrzi-vez,vie7i-17-

ÜBER 30 FLUGBERGE SIND, UNTERSTÜTZT VOM DHV, VON DEN VEREINEN MIT WETTERSTATIONEN AUSGERÜSTET WORDEN. ÜBER AUTOMATISCHE ANSAGEN SIND DIE AKTUELLEN WERTE ZU WIND, WINDRICHTUNG UND TEMPERATUR ABRUFBAR.

Geländename	Geländehalter	Telefonnumme
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge	0571/710227
35088 Eisenbarg	DFC Ederbergians	06452/8585
86136 Wassarkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein	06654/696
30.940-то потобытью ў	Harzon Dürchen, und Gleitschlitm-Verein Göbler	0170/6776467
52245 Sophænhöhe	Ostwindfreunde	0171/8714309
55525 Quemolin	Prätzer Gleiter hirm-Club	0171/1514273
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal	02744/930349
SS89 Noraholle	GSC Nordhello: + Flugsport Lenngtol	02352721286
34865 Melibokus	Erster Odenwalder Drachen-Flug-Cluts	06251/983612
225tt Wockerkool	Drochen usd Gledschimyorch Salarsbroon	074427121425
2393 Schneithalde	DFC Starzeln	0170/4436907
5 - 2 (Japan 8 to)	Ne	u: 07147/922156
74544 Einkorn	HG-Club «Einkorn Schwäbisch Hall»	0791/4992360
4847 Finkenher	Delta Club Mospeoli	06261/670638
6332 Althor	Die Althofdrachen	07083/4567
Ba i Bo Casa	Drachenflugolub Loffer	07083/51385
76703 Kramer	Gleitschirmolüb Kraichtal	07250/921228
78148 Hint	gelclub Lenticularis	07723/5801
9102 Schauinsland	GSC Colibri	07602/1512
	twald	07681/22058
9215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal	0173/4209560
32467 Wm/	Glettschilmsester Werdentels	0171/3588374
3122 Hochries	Glodschirmclub Hechnes Samerberg	08032/8805
3436 Predigistuhl	GSC - Albamos - Exit Remiential	0171/357
3661 Brauneck	Langgnesor Gloitschirmflieger	0171/8169210
3700 Wallbarg	DGC Tegernseer Tal	
7459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf	0171/8120340
3339 Jachenhausen	erpfälzer DrachenfliegerclUb Rledenbdrg	09442/
3453 Hoher Bogen	Gleitschirmverein Bayerwald	09947/2452
3462 Osser	t. Glottechimiyordin Bayerwald	
34541 Büchelstein	DFC Bayerwald	09908/891191



•neu•kurz

BERGUMMEMVOWN

Süddeutsche Bergbahnen

	Ort	
Alpspitzbahn	Garmisch-Partenkirchen	ab 8.12.2000
Albspitzbahn	Kesselwang	ab 17.11.2000
Arber-Bergbann	Bayerisch Eisenstein	ah 24.11.2000
Bayer. Zugspilze/Eibsee-Seilbahn	Garrnistb-Partenki den/Grainau	ab 20.10.2000
Bayer. Zugspitze/Zahnradbahn	Garmisch•Partenkirchen	geöffnet
Bayer. Zugspitze/Gletscherhahn	Garmisch-Parlenkirchen	geöffnet
Berchtesgadener Bergbahn	Schörnaulleigssee	ab 22.12.2000 21
Rergener Hochfenn-Seilbahn	Bergen	ab 15.12_2000 ^{1.} 2
Blombergbahn	Bad Tölz	ab 30.11.2000
Brauheck•Bergbahn	Lenggries	ab 1.12.2000
Breitenbergbahn	Pf ronten-Steinach	ah 7,12,2000 21
Hausbergbahn	Garmisch-Partenkirchen	ab 10.11.2000
Hochalmbahn	Garmisch-ParrenLirchen	ab 8122000
Hochgratbahn	Oberstaufen	spätestens Weihnachten
Hochplattenbahn	Marquartstein	ab 22.12.2000
Hochriesbahn	Samerberg	spätestens Weihnachten
Hörnerhahn	Belsteriang	Beginn Wintersaison
Hörnte-Schwebebahn	Bad Kohlgrub	ab 1.12.2000
Hohenbogenbahn	Neukirchen b. HI. Blut	Beginn Wintersaison
Hornbahn	Hindelang	Beginn Wintersaison
Imbergbahn	Oberstaufen	spätestens Weihnachten
Kampenwand	Aschau	ah 21.12.200011
Karwendelbahn	Mittenwald	ab 20.12.2000
Kreuzeclrbrahn	Garmisch-Partenkirchen	ah 1.12.2000
Laber-Bergbahn	Oberammergau	ab 24.12.2000
Mittagbahn	Immenstadt i. Allgäu	Dezember')
Nebelhornbahn	Oberstdorf	ab 15.12.2000 -
Predigtstuhrbahn	Bad Reichenhall	ca. Mitte Dezember
Rauschbergbahn	Ruhpolding	ab 1512.2000
Schaninslandbahn	Freiburg 1, Breisgau	ab 2212,2000
Tegelbergbahn	Schwangau	ab 7.12.2000 ₂₎
Unternbergbahn	Ruhpolding	Anfang Dezember
Wankbahn	Garmisch-Partenkirchen	ab 21.12.2000
Wallbergbahn	Rultach-Egurn	ab 15.12.2000

^{I)} Bei ausreichender Schneelage/schönem Wetter an Wochenenden in Betrieb.

Neuer Verein

Hängegleiter Schleppverein »Nix wie Nuff« Offenbach e.V. Lothar Braun Essingerstr.63 76877 Offenbach

Packertermine im Jahr 2001

- 14. Januar in Altenstadt (bei Schongau)
 - 3. Februar in Köln/Hürth
 - 4. Februar in Köln/Hürth
- 17. Februar in Altenstadt (bei Schongau)
- 18, Februar in Altenstadt (bei Schongau)
 - 3. März in Köln/Hörth
 - 4. März in Köln/Hürth
- 17. März in Altenstadt (bei Schongau)
- la März in Altenstadt (bei Schongau)
- 31. März in 3ad Salzungen/Thüringen
 - 01. April in Gersfeld/Wasserkuppe

Schleppauskünfte

Auskunft über Fragen und Probleme zum Schlepp erteilt der Schleppfachmann Horst Barthelmes im DHV-Informationsbüro für Schlepp regelmäßig Montag bis Freitag jeweils von io.00 bis 12.00 Uhr, telefonisch unter 06654/353, per Fax unter 06654/7771, per e-mail: dhvschleppbuero@t-online.de.

Gute Wetterberatung

Peter Hensold, sportlicher Leiter der EM in Garmisch-Partenkirchen, hat mit der Telefonnummer 0190/791703 (von Deutschland aus) sehr gute Erfahrungen gemacht. Man erreicht eine persönliche Wetterberatung von Austro Control. Die Innsbrucker Stelle (Ziffer 6) informierte über alle relevanten Daten sehr aussagekräftig für diesen Alpenteil. Eine Minute kostet 2,42 DM.

Wetterwerte im Fernsehen

Der Teletext verschiedener Fernsehsender ermöglicht die wohl preisgünstigste Möglichkeit, sich Informationen über Wetterwerte zu beschaffen.

ölt,	
	Wetterwerte Städte,
	Wetterworte Bergstationen 1609)
yere sem	Segelflug 16221
	Seen Wetter mit Wind (am See)11191
	Wind (165) Städte
SW	Wind (1641 am Bodensee
ORB	

²⁾ Verschiebungen je nach Schnee- bzw. Wetterlage sowie Revisionsverlauf möglich. Je nach Wetterund Schneelage kann sich die Einstellung bzw. die Wiederaufnahme des Fahrbetriebes verschieben. Einzelheiten sind direkt bei der jeweiligen Bergbahn zu erfragen, nicht in der VDS-Geschäftsstelle.

%rdiChtig•

Steinadlerstudie

Die Steinadlerstudie des Nationalparks Berchtesgaden ist abgeschlossen, mit einem aus Sicht des DHV positiven Ergebnis.

Im Rahmen einer Gala-Veranstaltung des Nationalparks und der Allianz-Umweltstiftung wurde der Leitfaden zum »Schutz des Steinadlers in den Alpen« der Öffentlichkeit vorgestellt. Der DHV hatte den Projektleiter

der Studie, Uli Brendel, bei seiner sechsjährigen Arbeit unterstützt und für seine Öffentlichkeitsarbeit Filmmaterial zur Verfügung gestellt.

Die Steinadlerstudie wird im nächsten DHV-info veröffentlicht.



Auf Einladung des DHV erlebt Projektleiter Uli Brendel die Welt seiner Adler aus der **Vogelperspektive**

Künftige Geräteprüfungen

In den Verhandlungen über die vom Bundesverkehrsministerium betriebene Abschaffung der Musterzulassung zeichnet sich folgende Lösung ab: Es bleibt bei der öffentlich-rechtlichen Pflicht zur Muster-, Stückund Nachprüfung. Technischer Maßstab für die Musterprüfung sind wie bereits heute die vom LBA erlassenen Lufttüchtigkeitsforderungen. Durchgeführt wird die Musterprüfung von Prüfstellen, die das LBA dafür anerkannt hat. Die Stückprüfung obliegt wie bisher dem Hersteller und die Nachprüfung grundsätzlich dem Gerätehalter nach den Anweisungen des Herstellers. Unsichere Geräte können vom DHV gegroundet werden. Verstöße gegen diese Vorschriften werden vom LBA als Ordnungswidrigkeiten geahndet.

Jobst Baeurner

Jobst wurde am 19.07.1960 geboren und ist am 28.10.2000 gestorben. Dazwischen liegen 40 Jahre, voller Flugbegeisterung und Lebenslust. Angefangen hat Jobst mit Modellflugzeugen, später flog er alles »richtig«; Drachen und Gleitschirme - mit und ohne Motor, Segelflugzeuge, Uls aller Sorten und auch normale Motorflugzeuge. Er wurde Luftfahrtingenieur. Und trotz seiner immensen Sachkunde in Aerodynamik und Technik ist er vermutlich wegen einer technischen Kleinigkeit gestorben. An Jobsts UL war mit großer Wahrscheinlichkeit ein Schraubglied im

Querrohrspannseil nicht richtig zugedreht, dieses bog sich in der Luft auf und führte dann zum Absturz.

Wer die sportliche Karriere von Jobst in der Fliegerei betrachtet, kommt an Superlativen nicht vorbei: Dieses Jahr gewann er die »Bayrische« und die German Open, wurde Deutscher Meister und war auch der derzeit leistungsstärkste Pilot in der Deutschen Nationalmannschaft. Im DHV hat er sich in der Nachwuchsarbeit engagiert und seinen Erfahrungsschatz im Rahmen der Junior- und Ladies-Challenge weitergegeben.



Lukas Etz

Teamchef

Er war ein »Vollblut-Flieger«, wie kaum ein anderer. Ständig voller Fluglust und Energie. Er lebte für und mit der Fliegerei. Und mit einer Fliegerin.

Vor 2 Jahren heirateten Jobst und Sybille Baeumer-Fischer. Letztes Jahr kauften beide einen Bauernhof im Allgäu, vermutlich der einzige Hof in Deutschland mit eigener Start- und Toplandegelegenheit.

Jobst hinterlässt jetzt eine gewaltige Lücke - besonders schlimm für seine Familie und alle seine Freunde.

narlie löst		
HV-Vorsitzender		

С

D

1M1 I

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-mall	
Bank, Kontonummer	Bankleitzahl

P (01r O v_AFRAGE

Seit Ende 1997 erhält jeder neu lizensierte A-Schein-Pilot, zusammen mit seinem Luftfahrerschein, einen Fragebogen zum Ausbildungs- und Prüfungsablauf zur freiwilligen Beantwortung. Im März-Info z000 wurden die Umfrageergebnisse für die Jahre 1998 und 1999 veröffentlicht, nun ist auch der Fragebogen-Rücklauf der Saison z000 ausgewertet. Knapp 40o zurückgesandte Pilotenumfragen kamen in diesem Jahr dazu, die Datenbank ist inzwischen auf über i50o ausgewertete Fragebögen angewachsen.

ohne Angabe

2%

2%

LΑ

2%

.1,5%

Zusammenfassung der wichtigsten Umfrageergebnisse Wie beurteilst Du den theoretischen Unterricht Deiner Flugsobulesserragsswürdig zufriedenstellend

Wie beurteilst Du den Zustand de Schulungsgeräte Deiner Pfüg

bis 121 1999 50% 36% 8% bis 111 2000 50%

Wie beurteilst Du die organisatorischen Fähigkeiten Deiner Ffugschule 1

bis 121 1999 46% 35% 6 7.
bis ill 2000 45% 6 8

Wie beurteilst Du das Sicherheitsbewußtsein Deiner Flugschafe

bis 121 1999 i11% 12%

bis ii 1 2000 82%

Wie beurteilst Du die pädagogischen und fachlichen Fähigkeiten de Fluglehrer Deiner

4%

3.5%

Flugschule 7. 29% 5% 5% bis 121 1999 bis 111 2000

Wie beurteilst Du den DHV- Prüfer ? Seine Entscheidungen waren entsprechend den Prüfkriterienkorrekt 1 eint iß,

615121 1999 la: 98,4 Nein: 1.,4% la:98,6%

Sein Auftreten war freundlich und kompetent

bis 1111999 la: 97,4% Nein:2,7°A bis 111 2000 1W 973 0/o

Ausbildungs-Überprüfung

Die Ergebnisse der Pilotenumfragen sind Grundlage für die Tätigkeit der DHV- Beauftragten für Ausbildungsaufsicht, die gemäß der luftrechtlichen Vorschriften der LuftVZO durchzuführen ist. Die Ergebnisse zeigen, dass insgesamt ein gutes Niveau festzustellen ist, dass aber auch Beanstandungen vorliegen. Häufig beanstandete Flugschulen werden vordringlich einer Überprüfung durch die Beauftragten unterzogen. Die Kontrolle kann einen Teilbereich, oder- bei generellen Mängeln- den gesamten Ausbildungsbetrieb der Flugschule betreffen. Werden bei der Überprüfung Mängel festgestellt, muß der Ausbildungsleiter deren Beseitigung innerhalb einer zweiwöchigen Frist nachweisen. Schwere Verstöße gegen bestehende Vorschriften, z.B. Schulung mit nicht zugelassenen Geräten oder Schulung ohne Fluglehrer-Lizenz, können zu einer Stillegung des Schulbetriebes führen. Es haben bereits zahlreiche Flugschul-Überprüfungen stattgefunden. In mehreren Fällen konnte eine rasche Verbesserung der beanstandeten Punkte erreicht werden.



Cod.es Ou Sot für den 011legenden

Der DHV macht dem Nachwuchs ein Super Weihnachtsangebot. Die gesamte DHV-Kollektion gibt es jetzt für auch für die jungen Wilden zwischen 12 und 16. Die Klamotten sind aus hochwertigen Material gefertigt. Bei Schnee, Regen, intensiver Sonneneinstrahlung und nächtelanger Dauerbeanspruchung bewies vor allem unsere fleecegefütterte, winddichte und atmungsaktive Multifunktionsjacke ihre Qualitäten,

Für DM 119,- ein wahres Schnäppchen!
Mehr über Preise und Angebot im DHV-Shop auf Seite 106.



Charly Produkte und Bräuniger Flugelectronic blicken auf eine langjährige und erfolgreiche Zusammenarbeit zurück. Beide Firmen überzeugen auf dem Markt durch innovative Produkte.

Anlass genug für ein spezielles Sonderangebot. Ab sofort gibt es den Charly Insider Helm in Verbindung mit dem Bräuniger Mini Vario IQ Sonic zum Sonderpreis bei allen Flugschulen. Das leichte Back-Up-Instrument ist in Verbindung mit dem Charly Insider die ideale Kombination

für alle Piloten, die einen maximalen Kopfschutz fordern und sich zugleich um keinerlei Technik kümmern

wollen, Nähere Infos bei jeder Flugschule. Charly Produkte, D-87637 Seeg, Tel: 08364/1286, Fax: 08364/8426, e-mail: info@charly-produkte.de, Internet: www.finsterwalder-charly.de.



Aus Zeitgründen können wir unsere Verlagstätigkeit nicht mehr ausüben. Um die Lagerbestände abzubauen planen wir eine Ausverkaufsaktion.

Ausverkauf: Perfektion im Drachenflug von Uli Blumenthal; Restkalender Delta und Para 1985 bis 2000. Infos bei Windsport, Tel: 07081/8172, Fax: 07081/3642, Email: uli.blumenthal@t-oniine.de.

GPS und Streckenflugseminar

achwuchs

Marcus Hoffmann-Guben, Vize-Europameister 2000, Dt. Streckenflugmeister 2000 und Weltrekordhalter (259km-FAI-Dreieck) hält in Zusammenarbeit mit der Tübinger Flugschule »GlideZeit« zwei Seminare zu den Themen »GPS in Theorie und Praxis« und »Streckenfliegen im Gebirge und Flachland«. Im GPS-Kurs werden neben den theoretischen Grundprinzipien der GPS-Navigation vor allem die praxisorientierte Handha-

bung mit Hilfe verschiedenster Übungen vermittelt. Beim Streckenflugseminar analysiert der Weltrekordhalter alle beim Streckenfliegen beteiligten Faktoren wie Wetter- und Geländekenntnis, sowie Taktik, Psychologie und menta-



Marcus Hoffmann-Guben ist nach 2-jähriger Tätigkeit bei A.I.R. wieder zu Flight Design zurückgekehrt! Ab sofort fliegt er den Ghostbuster.

les Erfolgstraining. Vor diesem Hintergrund verdeutlicht er den Unterschied von Gebirgs- und Flachlandstreckenfliegen. GPS: Do. 7.12.2000, 19.00 Uhr. Streckenfliegen: Fr. 8.12.2000, 19.00 Uhr. Ort: Tübingen, Alberstr.3 Anmeldung: »GlideZeit«, Bahnhofstrasse ih 72764 Reutlingen, Tel. 07121/370400, eMail: glidezeit@t-online.de.



Ski Schloss Neu-Schwanstein, Tegelberg und Gleitschirmfliegen - für den Outdoor Spezialisten VAUDE bot sich im nahen ti% Allgäu eine ideale Kulisse, um seinen Sponsorpartner Torsten Siegel mit den neuesten Produkten des Hauses durch die Lüfte fliegen zu lassen. Zwei Tage lang waren Fotograf Armin Schirmaier und Torsten rund um den Tegelberg
 1.e. unterweg. Das Ergebnis findet man im aktuellen Hauptkatalog. Erstmalig wird dem Gleitschirmfliegen ein eigenes
 LL Kapitel gewidmet und der Leser kann sich von der Faszination unserer Sportart anstecken lassen. Der Katalog er scheint in 6 Sprachen in über 6o Ländern. Bei einer Auflage von über 400.000 Exemplaren wird das Gleitschirmfliegen einem breiten Publikum zugänglich gemacht. Weitere Infos über VAUDE findet man auf der neu gestalteten Web-Seite (www.vaude.de). Dort werden in Zukunft auch Bilder über das Gleitschirmfliegen und die Sponsorpartner zu sehen sein.





Winterschuhe

Speziell für die kalte Jahreszeit hat adidas einen athletischen Sportschuh entwickelt. Mit dem thinsulate 3m Isolationsmaterial und der wasserdichten und atmungsaktiven adidry Membrane ist das der optimale Schuh für aktive Sportler im Schnee. Seinen ersten Höhenflug hatte der conrax 2 bereits mit Mike Küng, der damit aus über 8.000 Meter

Höhe und einer Temperatur von minus 45 Grad aus einem Heißluftballon mit dem Gleitschirm abgesprungen ist. Nähere Infos im Sportfachhandel oder bei Charly-Produkte, Tel: 08364/1286, Fax: 08364/8426, Email: info@charly-produkte.de, Internet: www.charly-produkte.de.



Gleitschirmdiebe unterwegs

2000.- DM Belohnung. Am 24.10.2000 wurden beim Einbruch in ein Fahrzeug des Flugzentrum Bayerwald, das vor der Flugschule geparkt war, 12 neuwertige bzw. neue Schirme gestohlen. Für Hinweise, die zur Ergreifung des Täters führen hat die Flugschule eine Belohnung von 2000,- DM ausgesetzt.

Auf Wunsch behandelt die Flugschule Eure Hinweise vertraulich. Hinweise bitte an Schorsch.Hoecherl@t-online.de

Tel: 09482-959525, Fax 09482-959527

mobil: 0171-5144717, www.flugzentrum-bayerwald.de.

Eine Liste der gestohlenen Gleitschirme des Flugzentrum Bayerwald ist im Internet veröffentlicht.



Air Affair und Skywalk gehen zusammen

Die Verbindung der Filmemacher von SKYWALK PRODUCTIONS mit dem Hauptvertrieb bei AIR AF-

FAIR - the flying company ist vollbracht.

Und gemeinsam geht's auch schon ans nächste Werk. Nach dem Erfolg des ersten Films »ON AIR« darf man sich nun schon auf die nächste Produktion der Heidelberger freuen (Sponsoren-Anfragen willkommen). Auch im Bekleidungs-Sektor vom AIR AFFAIR-Team und seiner Collection 2001 kann man Schönes erwarten. Dazu soll es noch zahlreiche neue Aufkleber und mehr geben. Wobei das eine oder andere neue Produkt bereits in den jährlichen X-MAS SPECIALS bis Weihnachten zu finden sein wird. Wer wissen möchte, was man dieses Jahr in den Schnäppchen-Paketen findet, erhält auf der ohnehin sehenswerten Homepage unter www.air-affair.de einen Einblick.

Doch aufpassen, den die X-MAS SPECIALS gelten lediglich bis zum 23.12. Danach geht AIR AFFAIR bis Ende Januar in Winterpause um ihr Online-Outfit zu aktualisieren. Der neue Produkt-Katalog wird im Frühjahr 2001 erscheinen.

Mehr Infos unter Tel: +49 6221/338023, Email: air-affair@t-online.de, Internet: www.air-affair.de



lcaro a.i.r. informieren

Icaro produziert und verkauft den ATOS EXKLUSIV!

Nach zwei Jahren exzellenter Zusammenarbeit und nachdem über 400 Atos produziert und weltweit verkauft worden sind, haben Icaro 2000 und A.I.R. eine Vereinbarung in Bezug auf Produktion und Vertrieb getroffen.

Ab Mitte November, wird !um 2000 den ATOS in Sangiano bauen und ausliefern. Entgegen anders lautender Gerüchte werden alle Karbon-Teile weiterhin bei den bisherigen Herstellern produziert und das dazu notwendige Rohmaterial von den selben Lieferanten bezogen. Icaro 2000 wird sich auch um den gesamten Kunden-Service und um das weltweite Händlernetz kümmern. Die Entwicklung und der technische Stützpunkt bleiben hingegen bei A.I.R. (Deutschland). Fly & more wird für gesamt Deutschland und Österreich, Paratech für die Schweiz weiterhin zuständig sein. Zukünftig wird Manfred Ruhmer zusammen mit Felix Rühle an neuen Projekten arbeiten. Wir sind sicher, daß wir von diesem »dream«-Team nur ausgezeichnete Ergebnisse erwarten können!

Gianni Hatz, Felix Rühle, Icaro 2000 srl.A.I.R. GmbH

PLATZ 1, GLEITSCHIRM JÜRGEN POL1FKE fotowettbewerb 2000



PLATZ 2, GLEITSCHIRM STEFANIE BRENDL



PLATZ 3, GLEITSCHIRM RAINER SCHELTDORF





PLATZ 1, DRACHEN STEFFEN HERTLING



SONDERPREIS KOMBI FRANK BIBURGER





KLAUS WILLNIANN



RAINER DREXLER DHV info 208 17



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. Info 107 behandelte die Außenschicht, hier findet Ihr alles Wissenswerte über die Wärmeschicht.

Thermik heißt, dass warme Luft aufsteigt. Und, das lehrt die Erfahrung, sie steigt so lange auf bis sie abkühlt. Mit anderen Worten: unten am Startplatz ist es bollenwarm, oben an der Wolkenbasis saukalt - und das bei strahlendem Sonnenschein! Trotz eigentlich besseren Wissens überrascht es mich immer wieder, wie enorm diese Temperaturunterschiede sein können. Als Folge fühlte ich mich bei der Landung steif gefroren wie ein Stück Schlachtvieh im Kühlhaus...

Daraus ergeben sich ganz klar die Hauptaufgaben der zweiten Bekleidungsschicht: Isolation gegen Kälte. Aber auch der Weitertransport von Feuchtigkeit nach außen. Denn was nützt alle Isolation, wenn man sich auf der Haut klamm und feucht, einfach unangenehm

fühlt!?

Heute setzt man für die zweite Schicht hauptsächlich Fleece ein, manchmal auch noch Faserpelz genannt. Aber auch Daune ist eine feine Sache (darauf gehe ich weiter unten ein). Fleece hat in den letzten Jahre einen grandiosen Siegeszug hinter sich - und ich finde absolut zu Recht. Markenprodukte wie z.B. Polartec vom Marktführer Malden Mills oder Tecnopile von Pontetorto sind mittlerweile wunderbar weich, superleicht, angenehm zu tragen, langlebig, extrem schnell trocknend, pflegeleicht und robust. Fleece hat eigentlich nur zwei Nachteile: es lädt sich leicht statisch auf, und es ist empfindlich gegen Brandflecken (Zigaretten, Lagerfeuer).

Fleece gibt es mittlerweile in einer Unzahl von Versionen: in verschiedenen Stärken oder Garnen, mit unterschiedlichen Oberflächen, ein- und zweiseitigem Flor und auch in dehn-

baren Versionen mit einer Beimischung aus elastischen Fasern (Elasthan, Lycra) oder gar aus Wolle. Meistens besteht es jedoch aus Polyester (PES). Neben seinen funktionellen Eigenschaften hat PES noch eine weitere herausragende: man kann es recyceln. Leider ließ die Nachfrage nach Recycling-Fleece drastisch nach. Wieso das? Recycling-Fleece glänzt ein wenig, fasst sich minimal störrischer an (man kann aus Recycling-Polyester keine Microfasern spinnen) und es kostet 5-10 `)/0 mehr als normales Fleece. Das mag der Endverbraucher nicht. Eigentlich schade, oder?

Noch ein Tipp zum Thema Material: Manche Hersteller verwenden Lycra- oder Baumwoll-

bündchen oder langsam trocknende Materialien als Futter für die Taschen. Das taugt nichts, weil es dann länger dauert, bis das Teil endlich trocken ist. »Fleece pur« ist die Devise!

Wie dick darirs denn sein?

Malden Mills teilte Polartec irgendwann in die Klassen wo, 200 und 300 ein - dünn, mittel und dick. Daran orientieren sich heute viele Hersteller. Aber egal, was die Industrie erzählt, Ihr seht es mit eigenen Augen: je dicker ein Teil, desto wärmer ist, weil es mehr Luft binden kann.

Ich schätze, jeder von uns hat unter der Wolke schon einmal gefroren wie ein Schneider. Aber bevor Ihr Euch jetzt alle ein dickes 3ooer-

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 Schwitzfeuchtigkeit nach außen weiter.

Die Funktionsunterwäsche (First Layer oder Underwear). Aufgabe: sie soll für ein angenehmes Mikroklima auf der Haut sorgen, indem sie Schwitzfeuchtigkeit abtransportiert.

Fleece kauft, überlegt Euch, ob Ihr nicht mit einem looer oder 200er als Pulli plus einem 200er als Jacke besser bedient seid. Diese Kombination ist wärmer und flexibler - kostet aber auch mehr. Dicke Ware hingegen hält etwas länger.

Bei den Oberflächen gibt es seit einer Weile auch solche mit Strukturen, Karos, Rippen oder sonst was. Die wenigsten haben technisch eine echte Berechtigung. Sie dienen eher dazu, den Designer mehr Spielmöglichkeit zu geben.

Ein lässig-weiter, modischer Schnitt mag zwar beim Fußgängerzonen-Trekking was hermachen, im Gurtzeug stört das nur. Da quellen dann die Faserpelz-Würmer wie beim Michelin-Männchen um den Körper. Achtet deshalb insgesamt auf einen eher eng anliegenden Schnitt, der aber keinesfalls die Bewegungsfreiheit einengen darf. Die Ärmel und Hosenbeine sollten nicht zu kurz sein. Und wenn der Rücken etwas länger geschnitten ist, deckt er die Nierengegend garantiert gut ab. Checkt am Kragen, ob er Euch nicht zu eng ist, aber trotzdem schön anliegt. Und passt das Teil gut unter die Jacke oder die Komhi?

Woher kommen die großen Preisunterschiede?

Eine normale Fleecejacke kostet heute zwischen 100 und 250 Mark. Wieso das? Es liegt, neben dem Marketing und Coolness-Faktor einer In-

> Marke vor allem an der Qualität, Fleece machen ist nicht so einfach: Bei der Herstellung werden zunächst kleine Schlingen »eingebaut«, die man anschließend mechanisch »öffnet«. Es entsteht ein Flor wie bei einem Teppich. Da ist es möglich, dass einzelne Fasern aus dem Stoff »herausgehen«. Genau das geschieht bei Billigfleece. Es kommt zu »Pilling«, d.h. es bilden sich kleine Knötchen auf der Stoffoberfläche. Das sieht häßlich aus, hat aber nicht zu großen Einfluß auf die Eigenschaften. Schlimmer ist es, wenn der Flor gänzlich verschwindet. Die Faser löst sich völlig aus dem Material, und ruckzuck ist von kuscheligem Fleece keine Rede mehr. Da sehen die Teile an den Ellenbogen aus wie Damen-Nylonstrumpfhosen. Bei Markenware von Qualitätsherstellern kommt das nicht vor. Sie behält über lange Zeit ihre Gebrauchseigenschaften und ihre gute Optik. Es entsteht allenfalls eine sogenannte »Verlammung«. Die

Oberfläche erinnert an ein Schaffell. Das kann richtig gut aussehen. Deshalb mein Tipp: Nehmt lieber Markenfleete - sogar, wenn es um die Hälfte mehr oder gar das Doppelte kostet.

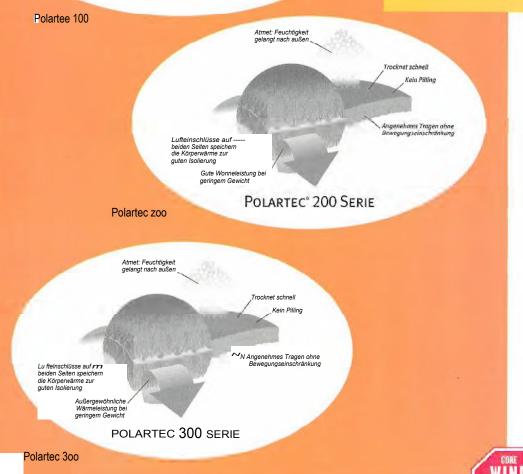
Spezielle Fleecewaren sind Polartec Windbloc oder Gore Windstopper. Der erste ist ein Markenname von Malden Mills, der zweite einer von W.L. Gore. Es gibt aber auch derartiges Fleece von anderen Herstellern. Bei diesen Produkten wird Fleece mit einer winddichten Schicht kombiniert. Von außen sieht ein solches Teil wie eine ganze normale Fleecejacke aus. Innen besteht es je nach Version auch aus Fleece oder einem dünnen Futter. Dazwischen versteckt sich der Windschutz. Alle drei Lagen sind fest mit-

Kein Pilling, leichte Konstruktion enehmes Gefühl auf der Haut bei leichter meleistung Feuchtigkeit wird Widersteht geruchsbildenden Baklerien durch mittels Kapillarwirkung rasch nach außen geleitet antiboliterrelles Finish. und trocknet schnel

POLARTEC 100 SERIE

Die Preisunterschiede bei Fleece sind zum Teil enorm - die Qualitätsunterschiede aber auch.

Billigfleete pillt leicht (d.h. es bilden sich kleine Knötchen auf der Materialoberfläche) und es hält oft nicht so lang. Bei der Darstellung der unterschiedlichen Waren haben wir die Grafiken von Marktftihrer Malden Mins mit »Polartec3 verwendet. Die Firma bietet ein sehr breites Spektrum verschiedener Qualitäten an. Daneben gibt es noch eine Reihe weitere Fleece-Markennamen, die man guten Gewissens kaufen kann: »Tecnopile3 von Pontetorto, »Husky Fleece3 von Eschler, »Yukon Fleece3 von Huntingdon Milts sowie einige hochwertige Waren, die es nur bei bestimmten Herstellern exklusiv gibt: z.B. »Synchilla3 und »Retro Pile3 bei Patagonia, »Propile3 bei Hedy Hansen »Aleutian3 bei Lowe Alpine, »Shift3 bei Craft of Scandinavia oder das Wollfleete von Ortvox.



einander verbunden. Grundsätzlich eignen sich solche Windstopper auch als Außenschicht beim Fliegen, eine Wärmeschicht darunter ersetzen sie dabei aber nicht. Ich ziehe beim Fliegen ein »normales« Fleece zusammen mit einem Overall oder Jacke plus Überhose auf jeden Fall vor. Auch bin ich damit flexibler

Was ich sehr und guten Gewissens empfehlen kann, ist Polartec Powerstretch. Es lockt zwar nicht mit der typischen Teddy-Kuscheloptik (außen kein Flor, sondern nur innen), aber die Performance ist super! Powerstretch hat eine Beimischung von Lycra. Durch die entstehende Elastizität liegt es perfekt an. Oft trage ich es auch direkt auf der Haut als Unterwäsche.

Genial! Fast jede renommierte

Outdoor-Firma bietet Powerstretch-Teile, meistens eine Hose und einen Pulli in Schwarz. Man sieht damit nicht gerade schick aus, aber ich finde das Material absolut herausragend. Außerdem kann man es auch zum Biken, Joggen, Skilanglauf, Klettern und AufdemSofarumlümmeln« anziehen.

PCM - Ist das die Zukunft?

Vielleicht hat jemand von Euch schon von Outlast, ComforTemp, Interactive oder PCMs gehört. Während die ersten Drei Markennamen sind, beschreibt PCM am besten, um was es

sich hier dreht: Phase Change Materials - auf deutsch: Aggregatzustandswechsel-Materialien. In der Werbung versprechen sie die textile Klimaanlage, und es gibt sie auch in Fleece »eingebaut«.

Wie funktioniert das? Etwas Physik: wenn Wasser seinen Aggregatzustand - dampfförmig, flüssig oder fest - wechselt, wird entweder Wärmeenergie aufgenommen oder wieder freigesetzt. Man braucht Wärme, um Eis zu schmelzen. Es wird aber auch Wärme frei, wenn Wasser gefriert. Genau diesen Effekt nutzen die PCMs, nur eben nicht mit Wasser, sondern mit speziellen Paraffinen, die auf den Temperaturbereich der Haut abgestimmt werden und in mikroskopisch große Kügelchen verpackt werden. Und tatsächlich, sie können Wärme aufnehmen. wenn man aktiv ist, und sie geben sie wieder ab, wenn man ruht. Für alpine Skifahrer ist das eine feine Sache: Heizung beim Liftfahren, Küh-

> lung, wenn der Körper sowieso aktiv ist. Uns Fliegern bringen sie leider nicht soviel. PCMs können einfach nicht soviel Wärme speichern, dass sie während eines »richtigen« Fluges wirklich heizen. Den Aufpreis für PCM-Fleece können wir

uns als Piloten sparen.

Hersteller von Markenfleete: z.B. Craft of Scandinavia (Shift und Terrystretch), Dyersberg, Eschler (Husky), Nelly Hansen (Propile), Malden Mills (Polartec), Mountain Equipment (Ultra Fleece), Pontetorto (Tecnopile), Hoechst (Trevira),

Konfektionäre hochwertiger Fleece-Bekleidung: z.B. berghaus, Big Pack, Craft of Scandinavia, Edier, Fjällräven, Gentic, Helly Hansen, lack Wolfskin, La Fama, Lowe Alpine, Mammut, Marmot, Moonstone, Mountain Equipment, Mountain Hardwear, North Cape, The North Face, Odlo, Ortovox, Patagonia, Salewa, Schöffel, Sprayway, Tatonka, Vaude..



Zugegeben, Daunenjacken sehen alles andere als windschnittig aus. Vielleicht ist das der Grund, dass man sie bei Piloten so selten sieht. Dabei bietet gute Daune Eigenschaften, von denen synthetische Materialien nur träumen können: das Verhältnis von Isolationsvermögen zu Gewicht und Packmaß ist unerreicht, und der Tragekomfort einfach klasse!

Ultimativer Kälteschutz: Daune

Als ich im Vorfeld dieses Artikels mit Sepp Gschwendtner gesprochen hatte, erzählte er mir, dass er oft mit einer Daunenjacke fliegt, er sonst aber nur wenige Leute kennt, die das tun. Genau so geht es mir auch. Ich liebe Daune, denn 1. bietet sie das beste Verhältnis von Eigengewicht zu Wärmerückhaltevermögen (besser als bei jeder synthetischen Faser oder Fleete), 2, trägt sie sich herausragend gut; und 3. kann man Daunensachen extrem klein packen.

Auch bei Daune gibt es Preisunterschiede, dass man mit den Ohren wackelt. Ist Daune immer gleich Daune? Keineswegs, denn es bestehen gewaltige Qualitätsunterschiede! Ein Kriterium ist das Verhältnis von Daunen zu Federn. 60/40 ist eine mäßige Qualität. 80/20 sollte es schon sein. 90/10 kostet richtig Geld. Und wo % reine Daune ist technisch nicht herstellbar. Wichtig: Bei der Angabe des Mischungsverhältnisses sollte es sich um Gewichtsprozente handeln! Eine Jacke mit »400 g 9ohoer Daune« enthält dann 360 Gramm Daune und 40 Gramm Federn.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass eine 9o/mer Daune immer und unbedingt besser ist als eine 80/20er Daune. Man kann sich leicht vorstellen, dass die Daune einer (Peking)Ente, die in China nur zum Zwecke möglichst schnellen Wachs-

tums und baldigen Schlachtens in einer engen Batterie aufgewachsen ist, anders ist als jene einer Gans, die im Norden Canadas in härteren Klimabedingungen und nur zu dem Zwecke lebte, hoch qualitative Daunen zu produzieren. Ergo gibt man oft die »Fillpower« an. Dieses Maß berücksichtigt eher die eigentliche Daunenqualität und besitzt mehr Aussagekraft als z.B. die Angabe »90/10«. Die Fillpower drückt aus, welchen Raum eine bestimmte Menge Daune ausfüllen kann. Als Maß verwendet man cuin (Kubikinches). Faustregel: ab 550 cuin = Mindestmaß, ab 625 cuin = gut, ab 700 cuin = sehr gut, über 800 cuin = abartig teuer und nicht ganzjährig lieferbar. Wer damit

Sechs g ips für die Zweite Schicht (Fleece)

- 1. Enge Schnitte, die jedoch die Bewegungsfreiheit nicht einengen, sind funktioneller.
- 2. Elastisches Fleece (»Stretch«) ermöglicht besonders große Bewegungsfreiheit.
- 3. Achtet darauf, dass Fleece möglichst »pur« verarbeitet ist, vor

altem ohne Baumwollapplikationen oder Bündchen.

- 4. »Links herum« waschen, dann bleibt es länger
- 5. Einfacher Qualitätstest im Laden: reibt zwei Fleece-Oberflächen gegeneinander. Bei guter Qualität sollte sich die Oberfläche optisch kaum verändern.
- 6. Billigware ist ihr Geld manchmal nicht wert.



[24] 1) **Witi-If**! (ft!: /PLY-2-dl.



-iri-qi:7171/19[J(31.ji ur-i-r-

ICARO 2000 PRODUZIERT UND VERKAUFT DEN ATOS EXKLUSIV!

+ 400 Atos weltweit verkauft

Service und Vertrieb für gesamt Deutschland und Oesterreich durch Fly & more

Entwicklung und technischer Stützpunkt weiterhin bei A.I.R.

Felix Rühle wird am ATOS seine Recherchen und Entwicklungen für wesentliche Verbesserungen fortsetzen

Felix Rühle & Weltmeister Manfred Ruhmer: ein "dream"-Team von dem wir nur ausgezeichnete Ergebnisse erwarten können!



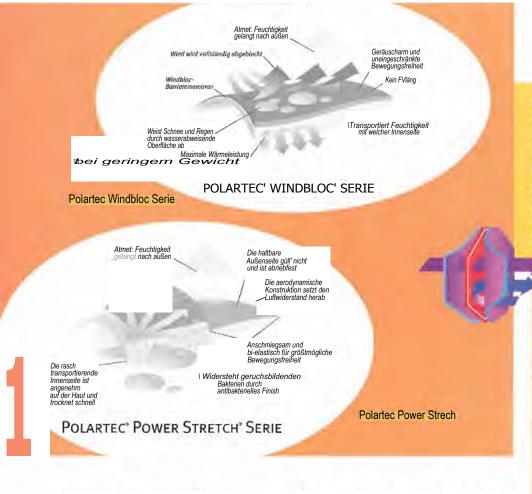
Der ATOS wird weiterhin in den heutigen zwei Größen (ATOS und ATOS S) lieferbar sein. Da der ATOS seine ausgezeichneten Flugeigenschaften bewiesen hat (Weltund Europameister), werden wir im kommenden Jahrkeine Änderungen vornehmen.

Alle Modellverbesserungen des ATOS 1999/2000 sowie für 2001 werden nachrüstbar sein. Somit wird auch für eine hohe Wertbeständigkeit des ATOS gesorgt.



Fly ce more GmbH

Kufsteiner Str. 44, D - 83064 RA UKING - KIRCHDORF
Tel. +49 (0) 8035 6189, fax 8481 vive,fly-more.com Fly•more@t•nline.de



wirbt, bescheißt wahrscheinlich.

Neben der Füllung spielen auch die Schnitte, Bezugsstoffe und die Verarbeitung eine riesige Rolle. Hände weg heißt es bei allen Teilen, die durchgesteppt sind. Denn das sind Kältebrücken, Es sollte sich immer sog. Kammerkonstruktionen mit Stegwänden handeln. Bei den Schnitten solltet Ihr im Prinzip auf die gleichen

> Details achten wie bei den Fleece-Jacken (s.o.). Was die Verarbeitung angeht, kann man sie oft von außen nur schwer beurteilen. Aber es gibt ein paar Hersteller, die eigentlich eher aus der Schlafsack-Ecke stammen und daher über enormes Know How verfügen (Joutsen, Marmot, Moonsto-Mountain ne, Equipment, Carrington, Valandre, Yeti-Exner-Design). Ihre lacken sind schon fast legendär gut - wenn auch nicht eben billig. Ein echter Knüller ist die Millenium Jacke von Yeti-Exner-Design.

Obwohl Fleece aus der Ferne immer gleich aussieht, gibt es doch erhebliche Unterschiede bezüglich der Eigenschaften. So gibt es z.B. absolut winddichte Waren mit einer eingebauten Membran (u.a. Polartec Windbloc oder Gore Windstopper). Bei anderen Qualitäten werden elastische Fasern mit eingebaut (Elasthan, Lycra, Spandura). Dadurch kann man die Teile eng anliegend schneidern, ohne das darunter die Bewegungsfreiheit leidet. Für Flieger eine feine Sache, schließlich haben wir wirklich genug »Gelump« um den Körper!

ec te Tipps di, nen* cke

- 1. Schnitt, der auch in der typischen Flugposition beguem ist,
- 2. Alle »Löcher« (Kragen, Ärmel, Hosenbein, Bund) müssen absolut winddicht verschließbar sein.
- Wenn die lacke eine Kapuze hat, muss sie entweder abnehmbar oder einrollbar sein. Es nervt, wenn sie flattert oder im Gurtzeug drückt.
- Achtet auf Bündchen, die mit Euren Handschuhen zusammenpassen.
- 5. Haltet Euch unbedingt und ganz genau an die Pflegeanleitungen. Wer Daune falsch wäscht, hat bald keine Freude mehr daran.
- 6. Eine Daunenjacke nie im Packsack aufbewahren, sonst ist der Loft bald weg.

Sie ist richtig warm, hat einen schnörkellosen Schnitt, wiegt gerade mal 380 g und lässt sich so klein wie ein Paar warme Handschuhe packen,

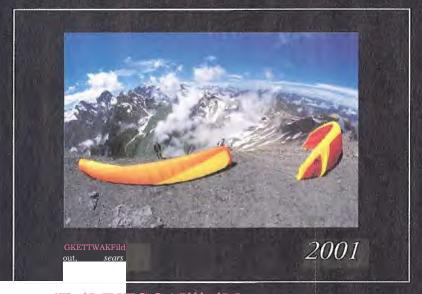
Hersteller von hochwertiger Daunenbekleidung: z.B. Big Pack, Gentic, lack Wolfskin, Joutsen, Millet, Marmot, Moonstone, Mountain Equipment, Mountain Hardwear, Rab Carrington, Salewa, Valandre, The North Face, Vaude, Yeti-Exner-Design.

Fazit: Fleece und Daune bilden beide hervorragende Möglichkeiten, sich beim Fliegen gegen Kälte zu schützen. Drunter solltet Ihr aber auf jeden Fall Funktionsunterwäsche tragen. Normale Fleecejacken brauchen aber dringend noch eine die Außenschicht (DHV-Info 107), um vor dem Wind zu schützen. Daunenjacken könnt Ihr dagegen in der Luft auch solo tragen.



our Spirit soars

... mit GLEITSCHIRM durch´s nächste Jahr!



Der Tellet Kalender 2001, mit atemberaubenden Aufnahmen der wettbesten Gleitschirmfotografen im Format 54 x 42 cm. 13 Blätter, farbig, hochglanz, [imitierte Auflage. Das ideale Geschenk, nicht nur für G[eitschirmpiLoten!

DM 48,-



... Auflage limitiert am besten noch heute bestellen!

BESTEI! KARTE





roaxemetkUND CWIRKFL1GEN

Live•A EVENT.OUß

geworden: Die Free Flight. Das »freie Fliegen« in Theorie und Praxis. Unumstritten weltweit die Nr. 1, wenn es um's Tuchfliegen mit oder ohne Gerippe geht.



e. era, Fee 2tt zoo l iw (grmigiv-Pet

Ob Schnee oder Regen, Sonne oder Föhn. Diese Veranstaltung ist für jedes Wetter gerüstet.

Öffnungszeiten: 10:00 Uhr bis 19:00 Uhr Fr-Sa: 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr Sonntag:

wie alle Jahre wieder 14 DM bzw. 11 DM ermäßigt.

Mehrtageskarten gibt's natürlich auch

d'eiftnint- etotku rtalet?

Zutritt in alle Hallen und Freigelände der Ausstellung Verbilligte Tickets bei den Bergbahnen in Garmisch-Partenkirchen

- 10- Freiere Zutritt zur Free Flight Party am Freitag, o6. April
-) Verbilligter Zutritt zum Free Flight 2001 Konzert Special (mehr Infos gibt's bald im Netz)
- » Drei Tage keine Langeweile
-) Drei Tage jede Menge News
- Drei Tage Filme rund um die Uhr
 - Drei Tage die besten Flugshows





(HT

Über go Aussteller aus dem Bereich Gleitschirm-, Drachenbau, Schulungen, Reisen, Fachzeitschriften, Zubehör und Ausstattung werden für 2001 wieder erwartet. Mit dabei natürlich auch Motorsysteme und Lib.

Aufgeteilt in drei Hallen dreht sich alles rund ums Fliegen, Starten, Landen und Spaßhaben. Wem das noch nicht genug ist, der kann sich selbst am Gleitschirm oder Drachen Garmisch-Partenkirchen von oben anschauen.

Wer noch nicht selbst darf, der kann entweder bei einem der vielen Tandempiloten mitfliegen oder den Profis beim spielen mit dem Element Luft zuschauen.

Neben den wohl besten Gleitschirmdemos gibt's auch wieder Drachen- und UL-Flugshows zu sehen. Gerade der L1L-Schlepp dürfte für so manchen Flachlandflieger eine echte Alternative darstellen. Die Profis zeigen wie's gemacht wird. Als besonderes High Light ist Roland Bauer eingeladen, der schon zur Free Flight 2000 die einzigartige Ästhetik des Segelkunstfluges dem Free Flight Besuchern nähergebracht hat. Mehr zu den Flugshows wird an dieser Stelle nicht verraten.

In den Hallen wird es bestimmt auch nicht gerade langweilig. Neben den Beiträgen des Film Awards im Kino werden ausgesuchte Fachvorträge und Diskussionsrunden die wichtigen Themen rund ums Fliegen aufgreifen.

Das Internet ist auch 2001 wieder ein großes Thema. High Tech und Surfspaß, natürlich gratis für alle Besucher, bietet das neu konzipierte Internetcafe der Free Flight 2001. Mehr Bits und Bites denn je stehen euch zur Verfügung.

er KN *et leime er Free F1&ite,-

Wer noch Verbesserungsvorschläge oder andere Einfälle hat, auch wenn es noch so verrückt klingt, sollte uns unbedingt seine geistigen Ergüsse mitteilen. Es soll ja in erster Linie eure Veranstaltung sein. Also nicht meckern, sondern mitmachen, Die drei besten Ideen, die für die Free Flight realisiert werden können, werden von uns entsprechend belohnt (Vipkarten beim Kurkonzert oder Freikarten für den Musikantenstall). Vielleicht fällt uns ja auch noch ein »noch besserer Preis« ein?

Wer bezüglich den Vorbereitungen der Free Flight 2001 auf dem Laufenden gehalten werden möchte, sollte sich unter www.free-flight.de einklicken. Dort stehen jeweils die aktuellen Informationen.

FREE FLIGHT FILM AWARD 2001

An alle flobbyfilmer, Zeigt uns Eure I Filmprofis und Videofreaks
Hight Pool deen zum Thema »Freies Fliegen«, Der Free
3. Mal seinen großen Kurzfilm-Wettbewerb. Einzige Vorgaben:

Die Videos müssen Drachen und / ma Themenschwerpunkt beinhalten.oder Gleitschirm fliegen Die Ximal 5 Minuten (incl. Vorspann Die Filmlänge beträgt und Nachbaren) und Nachspann). reichen reichen sollten minuestens oupc.

der geplanten in folgenden Videoformaten Großprojektion) Qualitätt und können Sehnorm PAL):

l-f18, S- ein**gerei**cht Weißen (Fernletzt werden.

DV DVC-Pro, DVCam etacams Ton (Musik) dürfen nicht ver-

Ob Spielfilm oder keine Grenzen gesetzt. n7ation oder Musikvideo. VHS, Fantasy oder Trick, Ani-Was ist Eure Vorstellung von »Free Flight«, dem »Freien Fliegen« in seiner schönsten Form. Eine unabhängige fuiy wird die besten der Free Hight Videos küren und auf Der Pool stellt wieder DM 12 000 etc Britis .000.- als Preis Dazu kommen einige attraktive eplant ist die Vergabe eines Sachpreise.

eplant ist die Vergabe eines Sachpreise.

und Weiterer Vorgesehen ist 4 Einzelpreise ge Kate gorie DM 2.000.)

außerde die Vergabe eines Publikumsprei gelder zur Verfo• Die kompletten (Free Flight Pool) als dovvnioad &deren gibt es im Internet beim Deutschen Hängen 373, Gmund a. T. Einsendeschluß ist der 15. März 2002 1
Viel ^Spaß und ^{Er}folg beim Realisieren Eurer neuen ^{Fil}mpro-

2001!

Der Fantasie sind

Auf Wiedersehen auf der Free Flight



Für1499 1ViarK auf die Kanaren? Wer träumt da nicht als kältegebeuter Mitteleuropäer von SOne, Meer und einem Fliegerurlaub im

•:1•11hiter auf de 44narischen stellen die drei bekanntesten Inseln ku Adantik vor, die "fliegerisch gesehen relativ einfache

7 bis sehr arf4pruchsvo11eFlugbedingungen bieten, und auf ieden Fall

7 bis sehr arf4pruchsvo11eFlugbedingungen bieten, und auf jeden Fall einen Urläub wert sind.

Hans sen gahat recherchiert und fotografiert:



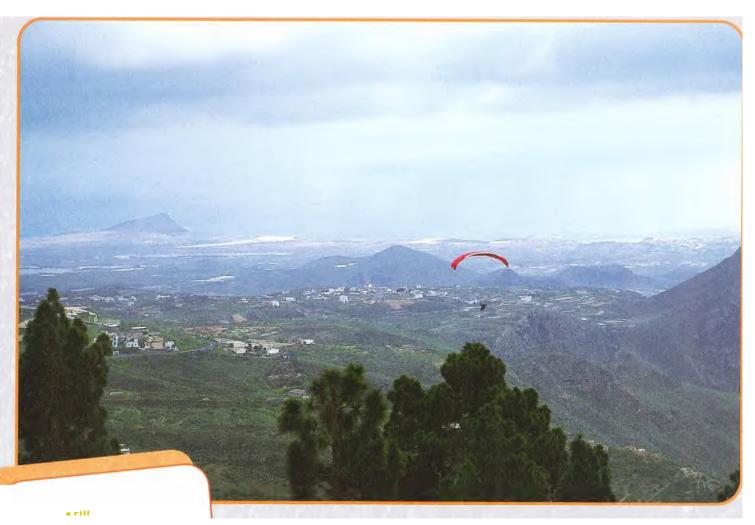
Sonne und Schatten im Flieger-Eldorado

Wohl die meisten Gleitschirinpiloten entscheiden sich für Teneriffa als Ziel ihres Winterurlaubs. Für Drachenflieger eignet sich Teneriffa weniger, weil die Start- und Landeplätze meist zu klein sind. Am Startplatz Conde herrscht am Wochenende oft solch ein Gedränge unter den vom Ausland angereisten Fliegern und den einheimischen Cracks, dass man meint, man stehe nach drei verregneten Wochenenden am Neuerköpfle im Tannheimer Tal. Die einheimischen Piloten akzeptieren dies immer noch Dank ihres sanften Gemütes oder mit Geduld gegenüber den ausländischen Kollegen, aber irgendwann reißt schon einmal der Faden, wenn die Alemanos den Startplatz mit ausgelegten Schirmen blockieren. Schweizer, Österreicher und Holländer werden hier schon einmal pauschal als Alemanos oder Deutsche gesehen.

Ärgerlich sind auch die zahlreichen unbeabsichtigten oder auch provozierten Luftraumverletzungen im Süden Teneriffas nahe dem Aeropuerte del Sur bei Los Abrigos durch ausländische Gleitschirmpiloten. Damit schadet man allen Fliegern, die ohnehin auf Teneriffa mit gewissen Image-Problemen unter dem Begriff "Flug-Rambos" zu kämpfen haben. Woran das liegt? Rafael vom GS-Club Norte bringt es auf den Punkt:" Es fallen ganz einfach zu viele ausländische G5-Piloten aufs Kreuz oder ins Meer." 1998 und 1999 kamen auf Teneriffa acht (1) ausländische Piloten ums Leben. Zwei ertranken, weil sie zu weit aufs Meer hinaus geflogen waren und den dort ablandigen Passatwind unterschätzt hatten.

Hand aufs Herz: wer greift schon zum Langenscheidt (Wörterbuch), wenn der spanische Wetterfrosch morgens aus dem Radio tönt? Wegen mangelnder Sprachkenntnisse "bastelt" man sich in bester Urlaubslaune seinen eigenen

Wetterbericht nach dem Motto: ist doch schönes Wetter, also gehn wir fliegen. Doch: Blauer Himmel und Wind von vorn - das reicht hier eben nicht für eine sichere Beurteilung der tatsächlichen Flugbedingungen. Gegen Mittag entwickelt sich an den häufig kahlen und zerklüfteten Flanken des Taucho und Conde eine Thermik, die mit Sechsmeter-Bärten und entsprechenden Scherwinden für deutlich erhöhten Puls sorgen kann, Die meisten schweren Unfälle entstehen durch Klapper in starker Leethermik bei zu geringem Bodenabstand und zu wenig Sicherheitshöhe. Manche Teneriffa-Neulinge fliegen hier am Conde und Taucho einfach zu dicht am Relief, Die Kosten für die schwierigen Rettungsaktionen sind den Behörden ein Dorn im Auge. Deshalb wurde schon in den Medien intensiv über Lizenzpflicht (6-Schein), Flugeinweisung und Flugverbote diskutiert. Die Flugsaison 2000-2001 gilt auf Teneriffa als Basis für eventuell notwendige Restriktionen! Und auf die wollen wir doch lieber verzichten.



AUSWAHL AUS RIPPENORUMEST.

Los Cristianos:
Klippenoaring, Startrichtung West-Nordwest
Trichtung West-Nordwest
Tur uns bester Thermik-Flugca.68om
berg Teneriffas, Südwest,
Höhendifferenz.
Südwest, starkvoller
Ilfonche/Conde:
mik wie am Taucho, anspruchstart, Höhendifferenz g9om.
Startplatz für Streckenflüge.
Startplatz für Streckenflüge.
west und Süd. Früh morgensegenwegen Wolkenbildung und Höhenwind am . Landep
different.
lama-Valle de San
tung Süd-Südwest, 49orn.
Soaringberg, Startrichtung
Ost
Mesa del Ma,
tung Nord-Nordwest.

Man trifft sich an den Landeplätzen.
Am Flugberg Los Cristianos, s.o., ir.
sieht man fast jeden Abend Gleitsch
me beim Soaren. Tagsüber wird von
den fünf einheimischen Flugschulen
im Valle de San Lorenzo
Taucho geschult. Die spanischen Flugschulen sind alle im GS-Club
Parapente Norte integriert.

Landschaftlich gesehen ist Teneriffa trotz der Bettenburgen in den Touristen-Zentren bei Los Americas und Los Cristianos an den Südflanken des Guazza Berges eine wunderschöne Insel. Die meisten Touristen lassen sich eh am Pool grillen und bewegen sich nur in einem schmalen Vergnügungsstreifen von maximal fünf Kilometern bis in die nächste Kneipe oder Disco. Auf den zehn bekanntesten Flugbergen ist man weitgehendst allein unter gleichgesinnten Fliegern, Wer sich auf Teneriffa einem erfahrenen Führer anschließt und die Empfehlungen der einheimischen Piloten ernst nimmt, wird mit Flugeindrücken belohnt, die hängen bleiben und überwiegend positiv sein werden.

Vom Puerto Los Cristianos aus können sich gestresste Teneriffa-Flieger zur Nachbarinsel La Palma übersetzen lassen. Dort gehts deutlich gemütlicher zu, und die Flugbedingungen sind in der Regel weniger anspruchsvoll.

Die grüne Insel für Genießer

Die kleine und extrem steile Nachbarinsel von Teneriffa wird von den Spaniern als La Isla Bonita bezeichnet. Zu Recht, auch in fliegerischer Hinsicht. Ähnlich wie bei Teneriffa wird auf La Palma meist auf der passatwindgeschützen Lee-Seite im Südwesten der Vulkaninsel geflogen, Die Windabdeckung durch den 1871 m hohen Pico Birigoyo "funktioniert" auf La Palma nach unseren Erfahrungen meist deutlich besser; als auf den höher gelegenen Startplätzen Conde und Taucho auf Teneriffa, die vom 3718 m hohen Pico del Teide abgedeckt werden. La Palma liegt in einem Bereich mäßig starker Passatwind-Strömungen, die auf den Kanarischen Inseln in unterschiedlicher Stärke auftreten. Der nette Ferienort Puerto Naos an der Südwest-Seite ist das Zentrum der Gleitschirmflieger von La Palma. Direkt oberhalb vom schwarzen Strand liegen zwei Startplätze, der Palmaclub 230 m, und Jedey 625 m, die optimale Soaring-Bedingungen bieten.



Fahrstunde entfernt. Sicherheitstechnisch gesehen sind die Berghänge bei Puerto Naos fasranfängertauglich", sofern man auf die einheimischen Tandem-Piloten hört, die abenteuerhungrige Touristen in leichterThermik mit ersten Flugeindrücken verwöhnen. Weltklassepiloten wie Harry Bunz, Peter Geg und limmy Pacher drehten hier vor drei Jahren bei besten Bedingungen einen Werbefilm, und so mancher Flugtourist wunderte sich, dass Worldcup-Sieger ihnmy Pacher mit dem simplen ler Edel Atlas höher flog, als die anderen mit ihren "heißen Kisten". Die selten beflogenen Beige, wie der 1300 m hohe La Brujas oder der ca.1.800 m hohe El Birigoyo, sollten nur von erfahrenen Piloten mit einem lokalen Führer in Angriff genommen werden. Mit der geforderten Gleitzahl Fünf werden Bäume, Büsche und unzählige Bananenplantagen bei zweifelhaften Bedingun-

Am Landeplatz von Puerto Naos trifft man bei fliegbaren Verhältnissen, ab ca. 22h, zwei professionelle spanische Tandem-Piloten an, die den Flugberg Pal-maclub gepachtet haben. Anständige Piloten bezahlen Javier ca. 20 Mark als Landeplatzgebühr für eine Woche fliegen an seinem Flugberg. Javier spricht ganz gut Englisch und Deutsch. Der deutsche Tandem-Pilot Mike Liebhard unterstützt den Palmaclub und führt auch Fluggebiets- Einweisungen gegen eine geringe Aufwandsentschädigung



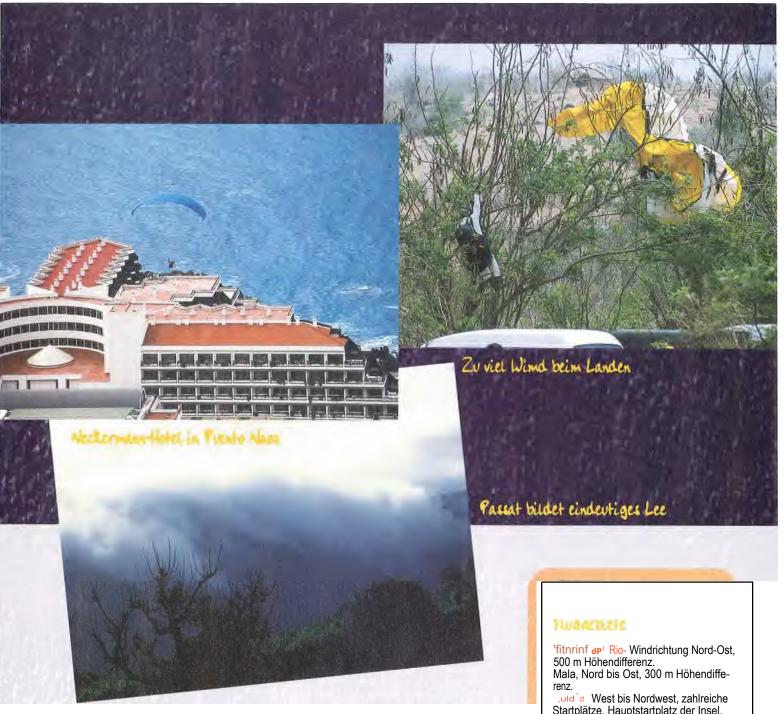
durch.

wind.





info @swing .de www swing . de



gen nur im Tiefstflug bewältigt. Auch Jimmy Pacher mußte hier schon mal eine außerplanmässige Landung einlegen, während seine Kollegen den offiziellen Landeplatz am Strand erreichten. Streckenflieger sind auf La Palma an der falschen Adresse. Es mangelt an vernünftigen Außen-Landeplätzen. Wer in einer der zahlreichen Bananenplantagen fandet, wird nicht nur mit blauen Flecken und einem ramponierten Schirm, sondern auch mit saftigen Regressforderungen konfrontiert werden, denn die Haupteinnahmequelle der Insel sind die Bananen. Die meisten offiziellen Landeplätze befinden sich in Strandnähe. Eine Ortsbesichtigung vor dem Flug ist nötig, weil hier der Seewind gegen Mittag oft deutlich zunimmt.

Dem Passatwind ausgesetzt

Wie sich die Zeiten ändern. Vor acht Jahren galt Lanzarote unter starkwinderfahrenen Drachenpiloten noch als echter Geheimtip für die Wintermonate. Man war unter sich. Gleitschirmfliegen auf Lanzarote war damals absolut tabu: "Nur lebensmüde Kamikaze- Piloten starten hier mit dem Schirm," rief mir ein bekannter deutscher Ligapilot noch zu und hob in einem strammen 5oer Wind vom Startplatz Famara mit seinem Drachen ab. Fast senkrecht gings nach oben. Heute sind etwa 50-60% der Lanzarote-Flieger mit dem Schirm unterwegs, und zwei

Startplätze, Hauptstartplatz der Insel, ca. 400 m Höhendifferenz.

El Cuchilir Nord, ca. 200 m, Startplatz am Kraterrand.

Inasoria r Macher/La Asomada 'Süd bis Südost, ca. 350 m Höhendifferenz.

Homepage mit Lanzarote Infos: www.paragleiter.de

Fluglehrer Willi Pantenburg lebt fast das ganze Jahr auf Lanzarote im Ort Tao und betreut deutsche Piloten gegen eine angemessene Aufwandsentschädigung. Größter lokaler Drachen- und GS-Club: Club Zonzames Vuelo Libre Lanzarote Calle loaquine 12 Arrecife-Lanzarote c/o Robert Espino Betasort, spricht Deutsch und Englisch

Tel. 34-28-811465 oder 34-28-814084



englische und spanische GS-Schulen zogen hier schon erfolgreich die Praxisausbildung durch. Woran liegts? Hat der gefürchtete Nord-Ost Passatwind nun das Rheuma in den Knochen, oder hat man einfach nur Glück mit dem Wetter gehabt?

Ein guter Lanzarote-Kenner ist Fritz Christandl. Er bereist seit zwölf Jahren mit einer gemischten Drachen- und Gleitschirmgruppe für jeweils sechs Wochen in den Wintermonaten die fünf Hauptfluggebiete von Lanzarote. Die beiden GS-Testpiloten Harry Buntz und Mathias Bethmann lernten bei Fritz das Drachenfliegen und flogen mit ihm auch schon zur Weiterbildung für zwei Wochen über die Insel. Weshalb entscheidet sich dieser erfahrene Fluglehrer immer wieder für Lanzarote und nicht für Teneriffa oder La Palma? Fritz meint:Ich bevorzuge. nicht im Lee zu fliegen." Mit diesen wenigen Worten ist eigentlich alles gesagt. Auf Lanzarote fliegt man fast ausschließlich auf der Luvseite der Insel direkt im Passatwind, der zwischen Oktober und Mitte Januar relativ schwach mit zwei bis fünf Windstärken aus nördlichen Richtungen weht.

Für uns Flieger ist es erfreulich, dass es jahreszeitlich bedingt im Winter immer wieder zu Passatwind-Störungen kommt. Es herrscht dann Flaute, und gar nicht selten dreht der Wind für einen Tag auf Süd. Dieser Scirocco kommt direkt aus der Sahara und überzieht die Kanarischen Inseln mit einem feinen gelben Sandschleier.

Auf Teneriffa und La Palma liegen die besten Startplätze auf der vom Passatwind abgedeckten Lee-Seite (S-W) der Inseln. Im Klartext heisst das: je schneller man in der oft starken Leethermik nach oben steigt, desto klappriger kann der Flug werden, denn irgendwann sorgt der luvseitige überregionale Passat für kräftige Windscherungen, die schon manchen Gleitschirmpiloten unsanft ins Krankenhaus befördert haben.

Wie beurteilt der Lanzarote-Experte die Flugkonditionen für Drachen auf der Insel. Fritz: Gute Thermik plus laminarer Seewind, besser gehts nicht. Die Landeplätze sind auch für talentierte Anfängerpiloten geeignet, weil unverwirbelt und deshalb gut landbar. Der Transport zu den Startplätzen ist mit jedem PKW zu schaffen. Für Gleitschirme gilt bei mir nur eine Devise: der richtige Startplatz zur richtigen Zeit. Ein laer Wind am Strand kann 450 m weiter oben am Startplatz Marador del Rio schon ein zioer Wind, und damit für Gleitschirme unfliegbar sein. Schon deshalb ist eine Ortsbesichtigung vor jedem neuen Flugtag unbedingt nötig. Am Surf Eldorado La Chulharras am Strand von Costa Teguise (Worldcup-Austragungsplatz) weht zum Beipiel ein zioer Wind, und nur eine halbe Autostunde entfernt kann am Mirador del Rio bei einem laminaren 25er Wind stundenlang mit dem Gleitschirm gesoart werden, Auch das ist Lanzarote: vom Hotelfenster aus sieht man beim Frühstück schon weiße Schaumkronen auf dem Meer, und am Spätnachmittag sind beste

Soaring-Bedingungen für Gleitschirme, weil der Passatwind gegen Abend in dieser Jahreszeit deutlich schwächer werden kann. Nach unseren Erfahrungen aus zwölf Jahren Winterurlaub auf Lanzarote empfehle ich allen Piloten, nur mit einem erfahrenen Führer in der Gruppe unterwegs zu sein."

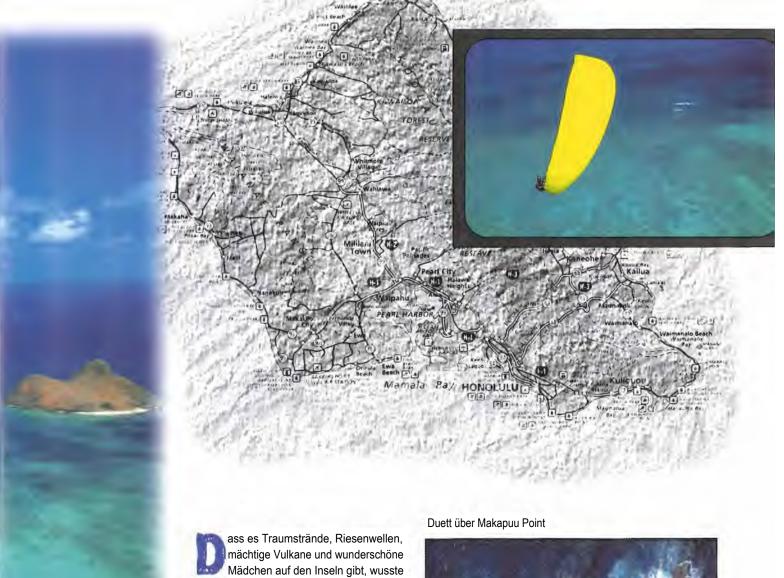
Wo lauern die Gefahren auf Lanzarote? Fritz:" Bei den Piloten selber. Sie "eröffnen" neue Toplandeplätze und fallen dann durch die Düsenwirkung über dem Grad im Rotor aufs Kreuz, obwohl kein einheimischer Pilot dort toplanden würde. Andere Plätze eignen sich hervorragend zum Toplanden, wie die lokalen Piloten beweisen, nur muss man als Neuling auf Lanzarote mit solchen Plätzen auch zufrieden sind. Gefährlich ist auch die überraschend schnelle Wolkenbildung an den Klippen. Schon mancher Pilot wurde dann, ohne dass er es wollte, orientierungslos ins Lee transportiert oder landete unfreiwillig im Meer. Deshalb helfe ich allen "einsamen" Piloten bei ihren Startentscheidungen in jeder Richtung weiter, weil nur ein langjähriger Revierkenner die Verhältnisse auf Lanzarote richtig beurteilen kann. Die meisten Unfälle hätten sich bei sorgfältiger Abwägung mit Sicherheit vermeiden lassen können. Deshalb leite ich alle Ausfahrten selbst."

Viele deutsche Flugschulen bieten betreute Reisen in diese Fluggebiete an (siehe Beilage »Travel und Training« Info 104).



Startplatz Kahana Bay, der Wind paßt!





ass es Traumstrande, Riesenwellen, mächtige Vulkane und wunderschöne Mädchen auf den Inseln gibt, wusste ich schon - aber diese Fülle von weiten, weißen einsamen Stränden, ein Wasser, klar wie Kristall, von einem hellen Türkis in tiefes Blau übergehend, Palmen inmitten exotischer Blüten und dahinter grünbewachsene, malerisch gefaltete Bergrücken, die auf Big Island bis zu ei-

ner Höhe von 4.zoo m aufragen - soviel Schönheit verschlug mir den Atem. Über diese faszinierende Landschaft wie ein Vogel zu fliegen war die Erfüllung eines Traums.

Ich war nur auf Oahu Gleitschirmfliegen, der Hauptinsel mit der Metropole Honolulu. Nach Informationen der einheimischen Piloten geht es auf den anderen Inseln mindestens genauso gut, Kontaktadressen habe ich unten aufgeführt.

Vorab: Ich war nie alleine unterwegs. Die einheimischen Piloten - es gibt sogar eine Flugschule - sind sehr hilfsbereit und gemeinsam ist das Fliegen nicht nur sicherer, sondern es macht auch viel mehr Spaß. Außerdem sind die Zugänge zu den Startplätzen oft ein bisschen versteckt und die Wetterbedingungen schwer einzuschätzen.

Die drei Hauptfluggebiete sind Kahana Bay, Makapuu und Lanikai. Alle Drei liegen an der Küste, haben die gleiche Windrichtung (Nordost) und eignen sich hervorragend zum Soaren. In der Regel bestimmen die nordöstlichen Passatwinde (trade winds) das Wettergeschehen auf den Inseln, je nach Stärke empfehlen sich die verschiedenen





Hawaii liegt etwa in der Mitte des Nordpazifiks, mehr als 3000 km vom nächsten Festland entfernt und besteht aus acht Inseln. Geflogen wird auf Oahu (siehe Karte), Maui Hawaii (The Big Island)und Kauai. Das Klima ist ausgeglichen, leicht tropisch mit ganzjährigen Temperaturen zwischen 24'C und 27°C. Die Flugsaison geht über das ganze Jahr, im Winter sind die Passatwinde etwas schwächer.

;5 Startplätze. Mitunter bläst es so stark, dass Segeln oder Kite-Surfen ratsamer

Kommt der Wind mal ausnahmsweig se aus einer anderen Richtung haben °,.2. die Locals unzählige Alternativen erkundet. Informiert euch bei der zuständigen Flugschule.

Kahana Bay,

Das einfachste und am meisten beflogene Fluggebiet liegt im Nordosten der Insel am Highway 83, direkt neben der

Kualoa Ranch, wo Steven Spielberg Jurassic Park gedreht hat. Am nordwestlichen Ende der Bay führt ein kleiner, wirklich versteckter Trampelpfad zum 8o Meter hoch gelegenen Startplatz. Die Fläche ist vom Buschwerk gereinigt und mit einem Windsack markiert. Gelandet wird am Strand. Von hier sind oftmals kleine Streckenflüge Richtung Nordwesten möglich, landschaftlich besonders reizvoll über den Sacred Falls State Park.

In Hauula ist der Flug dann meist zu Ende, landen könnt ihr in den Beach-Parks entlang der Küste. Zurück kommt ihr mit dem Bus, der die Hauptstraße entlang fährt.

Makapun

Makapuu ist, wie der Name schon sagt, oberhalb vom östlichsten Ende Oahus Makapuu Point am Highway 72. Dieser Startplatz ist schon seit Jahren unter Drachenfliegern ein Begriff. Für Gleitschirme ist es oft zu windig, doch wenn's geht und die Basis ausnahmsweise nicht

quer über die Insel möglich. Chris »Mad Dod« Pliska ist von hier mit dem Schirm 1999 einen Zielrück von knapp 8o Kilometern geflogen.

nach Makapuu Beach, geht es 10 Minuten die Klippen rauf geradewegs auf die Kakteen zu.

Der Startplatz wird auch »Cactus Launch« genannt. Oben den Grat entlang bis zu einer freigefegten Fläche direkt vor dem Abbruch. Du ziehst den Schirm im Flachen auf, kontrollierst ihn und hebst meistens schon vor der Klippe ab. Perfekter Rückwärtsstart bei Stark-

aufliegt, sind Flüge entlang der Koolau Range

Zugang: In der letzten Kehre, vor der Abfahrt

Flug- und Kitesurfing Schule Gravity Sports

Kailua, Oahu Pete Michelmore Tel. 001 / 808 / 261 7873 mobil in Hawaii 479 2198+ e-mail: parapete@lava.net www.paradise.paragliding.com Hier bekommt ihr auch Informationen für Maui, Big Island etc. In Deutschland Benedikt Liebermeister Tel. 08022/967562 e-mail: ben@dhv.de

wind ist hier Grundvoraussetzung! Gelandet wird unterhalb des Sea Life Parks neben einem Parkplatz.

3,, Lanikai

Nordwestlich von Makapuu liegt am Strand das Örtchen Lanikai. Direkt dahinter erhebt sich die Kai'iwa Ridge. Die XC-Möglichkeiten sind sehr beschränkt, aber die Szenerie ist überwältigend, so stellt man sich Gleitschirmfliegen in Hawaii vor.

Der Trail zum Start beginnt gegenüber des Golfplatzes, am Fuß der Ridge. Der Startplatz ist klein und bricht bald ab, auch hier ist eine perfekte Starttechnik unumgänglich. LZ (landing zone) ist ein breiter Streifen am Strand.

Nach meinen Erfahrungen konnten wir bei überregional ungewöhnlich schwachem Wind in

Makapuu fliegen - dort hat es trotzdem kräftig geblasen - bei wenig in Lanikai - als ich um 11.00 hinkam war es zum Starten schon zu stark - und bei normalen Windverhältnissen in Kahana Bay. Die Jungs von der Flugschule - vor allem Mad Dog - wussten schon immer in der Früh, ob und wo es heute geht.





Vom Winter in den Sommer

Gleitschirmfliegen in Neuseeland

Bericht und Fotos Jürgen Polifke



Ich fliege ... kein Vario piept ... trotzdem sensationelles Steigen. Unter mir erkenne ich Surfer im Meer, Sonnenanbeter am Strand. Ich fliege darüber hinweg, leider nicht frei wie ein Vogel, sondern 2ter Klasse in einem Jumbojet und außerdem in die falsche Richtung, es geht zurück ins kalte Deutschland.

Hinter mir und Franz liegen 4 Wochen Neuseeland, unser zweiter Aufenthalt in Aotearoa, dem Land der langen weißen Wolke (aus der auch ziemlich oft Regen fällt, das hinzuzufügen hatten die neuseeländischen Ureinwohner wohl vergessen). Dies galt zumindest für meinen letzten Aufenthalt im März 97, da war oft mehr Regen- als Gleitschirm angesagt.

Darum ging es dieses Mal einen Monat früher ans andere Ende der Welt, mit mehr Wind- und Wetterglück. Im Prinzip ist es wie bei uns, man muss nur zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort sein, das ist alles. (Ein verzweifelter Gleitschirmflieger, von dem wir hörten, kam in 4 Wochen gerade einmal in die Luft.)

Grundsätzliches zum Fliegen in Neuseeland

600 Drachen- und Gleitschirmflieger sind in dem Neuseeländischen Hang- und Paragliding Verband (NZHGPA) entsprechend dem DHV zusammengeschlossen und in 13 Clubs gebietsweise organisiert. Die Gastmitgliedschaft im Neuseeländischen Verband ist für ausländische Piloten obligatorisch (sie wird vom Verband



town und die Startplätze rund um Christchurch. In Queenstown, dem Zentrum für Outdoor-Aktivitäten, kann man in kürzester Zeit viel Geld für Bungeejumping, Riverrafting, Jetboatfahren usw. ausgeben, wenn man es hat, Verdienen tun es dort die örtlichen Tandempiloten mit unzähligen Passagieren, an guten Tagen geht es zu wie am Stachus in München (wie man als Bayer sagt). Und als Bayer hat mich die Fahrt mit der Seilbahn (aus Österreich!) und der anschließende Flug irgendwie an unsere Alpen erinnert.

Auf der Nordinsel waren die vielen Soaringgebiete an der Küste in der Umgebung von Auckland, z. B. in Muriwai, Piha und Kareotahi, der Mt. Maunganui (geniale Aussicht) auf der Halbinsel Coromandel und der Te Mata Peak bei Hastings meine persönlichen Favoriten. Wobei der »Startplatz« des letzteren mir heute noch schlaflose Nächte bereitet. Strohhalmziehen war jeden Morgen angesagt, wer die Ehre hatte als Erster zu starten. Aus gutem Grund ... es ist gerade mal Platz, um einen Schirm auszulegen und hinter einem geht es fast 20o m senkrecht in die Tiefe. An den meisten Startplätzen in Neu• seeland ist der Rückwärtsstart von Vorteil, hier ist die perfekte Beherrschung ein absolutes Muss! Steht die Kappe mehr oder weniger über einem, powert dich der Mix aus Seewind und Thermik senkrecht nach oben, echt gewöh-



nungsbedürftig! Was mögen die vielen Tandempassagiere von Shaun empfinden, dem lokalen Tandemmatador, wenn er mit ihnen »fliegt«, das ganze ähnelt mehr einer Akroshow. Wer sich das Gleitschirmfliegen abgewöhnen will, kann ja einmal (bestimmt nicht öfter) mit ihm fliegen.

Es gibt sicherlich noch viele andere Fluggebiete zu entdecken. Hilfreich dabei sind die einheimischen Piloten und Flugschulen, Deutschsprechende Ansprechpartner sind in Auckland Eva Keim, Tel: (09)4462202, bei Wings and Waves und der Schweizer Michael Hartmann, Tel: (03)5432669, in Nelson. Außerdem voll okay waren Stew Karstens, einer der Topgleitschirmpiloten Neuseelands (mit ganz speziellem Humor in Bezug auf deutsche Gleitschirme und

Flieger ...) und Richard van Niewkomp in Wanaka; und natürlich noch viele andere, die ich noch nicht kennengelernt habe. Wer in Auckland fliegen will, kann auch Jeremy Watts kontaktieren, der als Guide (Shuttlebus zu den jeweiligen Fluggebieten, Flughafentransfer, günstige Unterkunft) sein Geld verdient. Kontakt: Email pgpilot@14free.co.nz.

Tipps

Bei begrenzter Zeit (ich fand 4 Wochen schon sehr begrenzt) sollte man sich meiner Meinung nach auf Nord- oder Südinsel begrenzen. Es gibt zu viel zu sehen und zu erleben und um von einem zum nächsten Fluggebiet zu hetzen, dafür ist Neuseeland echt zu schade.

Auf welchem Flugweg man nach Neuseeland kommt ist egal, die endlosen Stunden, ie man absitzen muss, sind über Amerika er Asien dieselben. Fliegt man über Aus-69gen, 'kann man einen Stopover in Sydney eintegen, um mal »kurz« nach Stanwell Park oder MAliila zu fahren (Flug nach NZ z. B. mit th'pi Air, 2te Klasse im Februar DM

Die Prise in Neuseeland für Verpflegung u^g,c1 Unteirft sind in etwa auf deutschem Niveaus. di, eg der Sprit ist billiger!

Mieti,i/agen von renommierten Verleihern sollten in Deutschland gebucht werden (günstiger), "ansons W gibt es natürlich überall Unmengen *lokalen Mietwagenanbietem oder büi' eiern Aufenthalt kauft man sich einen echten.

Die Fä fe von der Nord- zur Südinsel ist ziemlich teuer, ca. 46,- DM pro Person/16o,- DM leetwagen. Einen Mietwagen überzusetzen:seKtman vermeiden, eine günstigere Altemat et es, einen Inlandflug zu buchen(InlarMerbindungen gibt es zwischen ecler größeren Stadt),

debeste Reisezeit (mit Gleitschirm) kann man'49 November bis Ende Februar

fehreiPettergarantie gibt es natürlich N'⊕gür das andere Ende der Welt nicht).

Nitere Infos gibt es beim Neuseeländien Verband, Email: tjmpg@ts.co.nz, Mterhde,. wwwmzkgpa.org,nz, dem Airborne Maazin, e-maifraero@clearmt.nz, oder bei mir, grgen Polifke, Tel: 08431/430182, oder Franz Stele e-mail: franz_steidl@dgbank.de.

4 Hni



Blusen und Sdulen Tom Bratibury erklär! das Wie und Warum einer Thermikausformung 40 DHV-info 108

Vor über 50 Jahren wurde die »Blasen-Theorie« eingeführt um die Gestalt von Thermik zu erklären. Sie wurde nicht universell akzeptiert und löst bei einigen Piloten immer noch Widerspruch aus. Sie wurde auch von einigen Meteorologen angefochten, die die Idee einer »Thermik-Feder« bevorzugten, eine andere Möglichkeit, die Thermik als Säule zu beschreiben

Die Blasentheorie entstand bei Studien am Wassertank, in dem eine dichte Salzlösung durch das weniger dichte reine Wasser sinken konnte. Der Dichteunterschied produziert so ziemlich dieselben Bewegungen wie in ein Aufwind, der durch eine kältere, dichtere Atmosphäre steigt. Die Zeitrafferfotos sahen bemerkenswert wie echte Cumuluswolken aus, wenn das Bild auf dem Kopf stand, so dass die Salzwolke zu steigen schien.

Dieses Bild einer Thermikblase entstand zum Teil deshalb, weil die Wasser-Thermik als eine tassenförmige Masse losgelassen wurde. Die Mehrzahl der echten Thermik entsteht jedoch zunächst als eine dünne Schicht über einem großen Gebiet. Wenn ein Teil dieser Luft steigt, formt sie eine Säule, die durch einem Zufluß von der Oberflächenluft drumherum gefüttert wird. An ruhigen Tagen zeigen Windsäcke manchmal, wo eine Thermik aufgestiegen ist.

Die Blasenform entsteht an der Spitze der Säule. Diese Säule bleibt wahrscheinlich intakt, bis der Nachschub an warmer Luft abgeschnitten ist. Daher kann Thermik beides sein, Säule und Blase, aber normalerweise beginnt sie als Säule und entwickelt die Blasenzirkulation an der Spitze.

Sloppelleuer-Illustrelion

Foto A zeigt Stoppelfeuerrauch, der eine Säule formt, die sich an der Spitze in eine Blasenform ändert, wo sich eine kleine Cumukus ausbildet.

Obwohl das Stoppelfeuer mehr konzentrierte Hitze liefert, als bei den meisten Aufwinden, ist die Form des Aufwinds wahrscheinlich überall ähnlich. Während es weiter brennt, hat die rauchige Säule ziemlich parallele Seiten. Wenn das Feuer abstirbt, verengt sich die Basis der Säule und löst sich ab; der verbleibende Rauch wird in der Blase hochgezogen und breitet sich dann schnell unter der inversion aus.

Einlache Tbgrabstruktur

Es scheint wahrscheinlich, dass viele Aufwinde dieselbe Struktur wie in Skizze i haben. In A hat sich die Säule gerade gebildet, die Spitze schiebt die Luft beiseite und initiiert den Ausfluss in eine Blase. Bei B verbreitert sich die Säule an der Spitze und die Kanten entwickeln die nach außen drehende Bewegung, typisch für eine sich formende Blase. Die Säule entwickelt auch einen engen Hals in der Nähe der Basis, wo die Luft hochsteigt. In C ist der Nachschub von warmer Oberflächenluft versiegt und die Säule wird in die expandierende Blase hochgezogen. Das letzte Stadium wird in D gezeigt. Es ist wahrscheinlich, dass die Blase, welche sich ausbreitet, wenn sie in kühlere Luft gezogen wird, so viel Hitze verliert, dass sie nur noch ihr eigener Impuls steigen lässt.

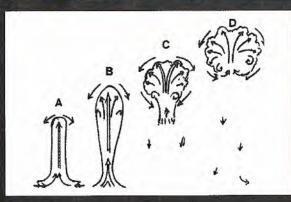
Viele Blasen kommen bald nach Stadium D zum Stillstand, aber in sehr instabiler Luft schießen einige weiter hoch, eine Spur wie eine Rakete nach sich ziehend. Eine Windscherung bläst sie schließlich zur Seite, sie lassen eine schräge Spur zurück, um schließlich in der trockenen Luft zu verdunsten.

Wirbelringe

Der extreme Fall einer Blase ist der Wirbelring, Ein perfekt geformter Wirbelring ist eher selten. n beobachtet werden, wenn die Ther *k







Skizze 1

explosionsartig startet, zum Beispiel, wenn ein Benzintank nach einem Flugzeugcrash explodiert. Dann wird die heiße Luft hochgeschleudert statt normal hochzusteigen und statt einer Säule bekommt man einen Wirbelring. Die Säule formt sich später, wenn ein lang anhaltendes Feuer vorhanden ist. Altmodische Dampflokomotiven hauchen manchmal Wirbelringe aus ihren Schornsteinen. Auch Atombombentests haben Wirbelringe produziert.

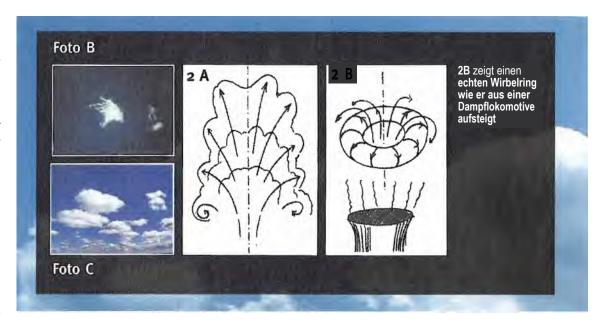
Wirbelring-Strukturen treten tendenziell in starker Thermik auf, Sie zeigen sich

in wachsenden Cumuli. Der Kern der Thermik steigt ungefähr zweimal so schnell wie die Geschwindigkeit des Gipfels. Die oberen Kanten der Wolke bewegen sich von der Anstiegsachse nach außen und verlangsamen sich. Skizze 2A zeigt, wie das Profil einer wachsenden Thermik expandiert, mit kleinen Ausbuchtungen, die sich nach außen bewegen, während die Wolke steigt. Durch ein Theodoliten beobachtet, sinken diese Kanten im Verhältnis zum Gipfel. Dieses Sinken wird oft bemerkt, gerade bevor man einen Aufwind erreicht. Zwar beinhaltet eine Thermikblase die ersten Stadien eines Wirbelringes, aber er entwickelt sich selten vollständig.

Einige sichtbare !eichen von Thermikstrukturen

Blauthermik bleibt grundsätzlich unsichtbar bis sie die Kondensationshöhe passiert. Manchmal transportiert sie Staub mit hoch, was eine sichtbare Dunstkappe formt, die sich gut zeigt, wenn man durch Polaroidgläser schaut. Laser wurden genutzt, um den Staub in einer steigenden Blauthermik zu entdecken. Ein amerikanischer Helikopter-Pilot, mit Infrarot-Schutzbrille ausgestattet, sagte, dass Wüsten-Thermik als schlangenförmige Säulen erscheint.

Thermik beginnt zu steigen, weil sie wärmer und leichter als ihre Umgebung ist, aber einmal in Bewegung, entwickelt sie eine Triebkraft, die sie sogar hochtragen kann, wenn sie ihre überschüssige Temperatur verloren hat. Eine starke Inversion stoppt die meisten Aufwinde innerhalb weniger hundert Meter. Leichte Wölkchen markieren gelegentlich die Spitze einer Thermik, • welche in die Inversion eindringt. Diese Wölkchen erscheinen, wenn die Kondensationshöhe



über der Inversion liegt. Sie werden von überschießender Thermik geformt, die in die trockene, oberhalb liegende Luft stößt. Diese Wölkchen sind extrem kurzlebig und sehen nicht nach Blasen aus. Ihre Bewegung ist hauptsächlich horizontal und zeigt, dass der Impuls der steigenden Säule nach oben, zur Seite abgelenkt wurde. Foto B zeigt ein solches Wölkchen, das in eine Windscherung steigt, welche die Ausläufer der Wolke nach links rübergezogen hat. Es war eine von einer Anzahl sehr kurzer Wölkchen, in starker Thermik, über einem der

Sonne zugewandten Abhang geformt. Sie waren die einzigen Wolken an einem ansonsten blauen Tag.

Wenn das Kondensationslevel gerade unterhalb der Inversion liegt, bekommt man typisch flache Cumulus (Foto C). Jede Blase wird durch die Inversion abgeflacht. In ruhigen Bedingungen kann man die Wolkenelemente sehen, die sich aus dem Kern heraus in verschiedene Richtungen bewegen, bevor sie verdunsten. Ein guter Zeitpunkt, um dies zu beobachten ist, wenn man am Startplatz auf dem Boden liegt. Starke Aufwinde produzieren Bewegungen in verschiedene, entgegengesetzte Richtungen, wo die Luft von der Inversion abgelenkt wird. Kleine hakige Formen können erscheinen, falls die Wolken tiefer sind. Diese werden durch die Windscherungen verursacht.

In weniger stabiler Luft, wenn die Inversion sich hoch über dem Kondensationslevel befindet, wachsen Wolken hoch genug, um die Struktur der Thermik klarer zu zeigen. Während die Thermiksäule steht, ist die Wolkenbasis gewöhnlich flach und wohldefiniert. Wenn die Thermiksäule endet, verliert die Wolkenbasis gradweise ihre Schärfe, aber die Spitze kann weiter steigen.



Eine aktive Blase ist durch eine klar definierte kuppelget ormte Spitze markiert

Wachsende Kuppeln zeigen die Umrisse der Thermikblase noch für einige Zeit, nachdem sie seine unterstützende Säule verloren haben. In diesem Stadium gibt es wahrscheinlich eine echte Blase, dem Laboratorium-Modell sehr



ähnlich. Unter so einer Blase befindet sich selten ein nützlicher Aufwind. Skizze 3 ist eine Vereinfachung von Foto D, welche diesen Effekt illustriert. Die ursprüngliche Thermik ist bei A,



wo sie immer noch mit einer wohlgeformten Kuppel steigt, aber die verfallene Wolkenbasis unterhalb zeigt, dass es darunter keine Säule mehr gibt, die die Wolke direkt unter der Kuppel betritt, Die neue Thermik bei B ist frischer und hatte zu dieser Zeit Aufwind unter der Wolkenbasis.

Windscherungen drücken sterbende Blasen zur Seite

Es kann beobachtet werden, dass ein lang anhaltender Cumulus von einigen Säulen geformt wurde, die nun in individuelle Wolkenblasen zerbrochen sind. Wenn die unterstützende Säule stirbt, steigt die kuppelgeformte Blase eine Zeitlang weiter, wird aber von jeder Windscherung auf die Seite geschoben. Foto E zeigt die alte Blase auf die linke Seite gedrückt und eine neue Zelle, die sich zur Rechten formt. Foto F illustriert das Schicksal einer solch nichtunterstützten Blase. Das erste Zeichen von Verfall ist stets eine Verwischung an der Wolkenkante.

Aktive Kuppeln haben oft viele kleinere Ausbuchtungen, die aus ihnen herauswachsen. Wenn eine Kuppel verfällt, werden die Umrisse schlaff. Die Kanten sind die ersten, die, gemixt mit der umgebenden trockenen Luft, verwischen. Der alte Kern geht zuletzt. Foto F zeigt die letzten Fetzen einer toten Thermik, die nach links weggeblasen wird.

Foto G zeigt absterbende Blasen in einer Wolke, die ihren Zubringeraufwind unterhalb wegen einer Windscherung verloren haben. Die Windschere ging von rechts nach links. Skizze 4 zeigt, wie sich die Wolke in Foto G entwickelt. Die erste und älteste Blase bei A hat bereits begonnen auf der rechten Seite an Form zu verlieren, eine etwas jüngere Blase B erscheint an der Spitze links, während eine neue und viel

kleinere Zelle C sich unten links formt. Leider ist die Zubringersäule gestorben und die dritte Zelle C ist nicht viel höher gewachsen.

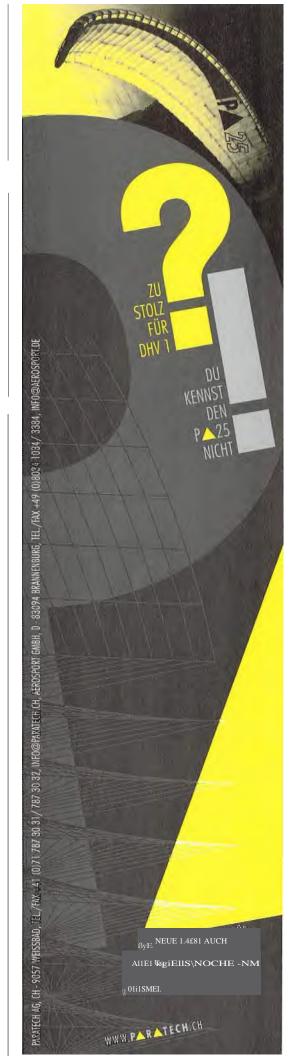
Effekt von starken Winden

Lang anhaltende Thermiksäulen formen sich am besten bei sehr leichtem Wind, Starke Winde tendieren dazu, die Thermiksäulen zu zerreissen. Die Turbulenz, von starken Winden verursacht, verhindert, dass sich große Reserven von Warmluft über Grund entwickeln. Stattdessen neigen

die Turbulenzen dazu, zerrissene Warmluftpolster abzulösen. Diese sind in niedriger Höhe extrem schwer zu nützen.

Weiter oben scheint die steigende Luft in einem Aufwind zu verschmelzen und so wird in der Nähe der Wolkenbasis das Steigen einfacher. Ein großer Cumulus, der sich schnell windabwärts bewegt, hat selten eine Thermiksäule, die bis zum Boden heruntereicht.

Tom Bradury ist ein führender Meteorologe und Bestseller-Autor. Seine Artikel erscheinen in Cross Country und Segelflug- und Gleitermagazinen.



DRACHEN TECHNIK

(nfirrieeionm, Ger --(--griys and N-eucli, es



Die neue Welle der Starrflügler hat ihre zweite Saison hinter sich und die Feuertaufe bestanden. Andererseits haben sich aber jetzt auch Schwachstellen und Probleme herauskristallisiert. So hat sich im Alltagsbetrieb gezeigt, daß der anfangs von allen Herstellern als Nasenbeschlag verwendete Wantenspanner aus dem Bootsbau bei falscher Aufbautechnik beschädigt werden kann. Das Edelstahlgewinde verträgt kein Spannen unter Last und fängt dann an zu fressen, In einem Fall hat der Beschlag versagt, glücklicherweise vor dem Start, so daß es zu keinem Unfall kam, Die Hersteller haben jedoch reagiert und neue Beschläge konstruiert, die diese Problematik nicht mehr haben. Außerdem erlauben die neuen IClappschnellspanner eben genau das Spannen unter Last, so daß das Aufbauen noch mal deutlich einfacher und schneller geht. Alte Geräte können problemlos umgerüstet werden.

Wer trotzdem weiterhin einen Wantenspanner benutzen möchte, soll auf jeden Fall entsprechend der Aufbauanleitung vorgehen und die Gewinde entsprechend fetten. Auf gar keinen Fall einen schwergängigen Wantenspanner mit Werkzeugen weiterdrehen, sondern schwergängige oder ausgeleierte Beschläge wegschmeißen und am besten dann durch einen Klapphebel ersetzen.

Auf diese Nasenbeschläge kommen teilwei-

Selbst ein komplett abgebrochener D-Holm kann theoretisch wieder »zusammengeklebt« werden, aber ganz bestimmt nicht von einem Laien mit 5-Minutenharz am Landeplatz.

Für solche Reparaturen sind außer dem nötigen Know-How auch die richtigen, vom Hersteller genehmigten Materialien (Harz, Gewebe, Stützstoffe, Harzzusätze wie z.B. Baumwollflocken, etc.) erforderlich. Auch die richtigen Werkzeuge müssen zur Verfügung stehen (Harzwaage, Temperofen, Negativformen, Vakuumpumpe etc.). Ein Laie auf diesem Gebiet sollte sich daher auf das Ausbessern von Schönheitsfehlern beschränken. Da auch das Beurteilen, ob es denn ietzt eine statisch relevante Beschädigung ist oder nicht, schwierig sein kann empfehlen wir vor jeder eigenen Reparatur den Hersteller zu konsultieren.

Ein anderes Thema welches mir erst nach eigener Negativerfahrung so richtig bewußt geworden ist, bezieht sich auf eine Fallschirmrettung nach Gerätebruch. Im Gegensatz zu den Flexiblen Drachen ist es bei den Starren sehr wahrscheinlich, daß nach einem Gerätebruch ein Flügel völlig intakt bleibt und zu drehen beginnt, wie ein Ahornsamen. Das kann dann oh. ne Wirbel zum Eindrehen des Rettungsschirmes führen. Aus diesem Grund rate ich jedem Starrflügelpiloten unbedingt einen geprüften Wirbel zu verwenden. Bei den Flexiblen ist die Chance geringer nach Gerätebruch in eine Autorotation zu kommen, da das Versagen eines Teils meistens zum Kollabieren beider Flügel führt, trotz-







Daz Wesüberrichtscherma Türr Metschkrume aund HängeeeKery

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

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

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

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

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

KLASSIFMERUNG

- 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.

KILASSIFUZIERLING OS

- Gleltsegel mit gutmütigem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.
- 1-2 = Gleltsegel mit gutmütigem Flugverhalten.
- 2 = Gleitsegel mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reak tionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand Performance" und regelmäßiger Flugpraxis.
- 2-3 = Gleltsegel mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reak tionen 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-01-786-00

Landeverhalten

einfach

PILOTS ON Hersteller Aerosport International GmbH O: Aerosport International GmbH Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 / GH Sitzzahl Trimmsystem Fußbeschleuniger Windenschlepp Ja Verhalten be min. Startgewicht (75 kg) max. Startgewicht (95 kg) Füllverhalten gleichmässig, sofort gleichmässig, sofort Aufziehverhalten kommt sofort über Piloten kommt sofort über Piloten Abhebegeschwindigkeit durchschnittlich durchschnittlich Starthandling insgesamt einfach einfach Trimmgeschwindigkeit 35 km/h 37 km/h Geschwindigkeit beschleunigt 48 km/h Rolldämpfung durchschnittlich durchschnittlich Trudeltendenz nicht vorhanden nichtvorhanden durchschnittlich durchschnittlich Steuerweg Wendigkeit durchschnittlich 60 cm - 75 cm Sackfluggrenze durchschnittlich 60 cm - 75 cm durchschnittlich 65 cm- 80 cm Fullstallgrenze durchschnittlich 65 cm - 80 cm Bremskraftanstieg durchschnittlich durchschnittlich Vorbeschleuniauna gering aerina selbständig verzögert Öffnungsverhalten selbständig verzögert Vorbeschleunigung gering Öffnungsverhalten selbständig schnell Wegdrehen <90Grad 90 Grad Drehgeschwindigkeit durchschnittlich durchschnittlich mit Verlangsamung mit Verlangsamung Höhenverlust gering gering Stabilisierung selbständig selbständia Öffnungsverhalten selbständig impulsiv selbständig schnell < 90 Grad Wegdrehen Drehgeschwindigkeit durchschnittlich mit Verlangsamung Höhenverlust aerina Stabilisierung selbständig Öffnungsverhalten selbständig Impulsiv Stabilisieren selbständig selbständig Steuerweg hoch hach Steuerkraftanstieg durchschnittlich durchschnittlich Gegendrehen einfach keine Tendenz einfach, keine Tendenz NM Strömungsabriss zum Strömungsabriss Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig schnell Einleitung einfach einfach Trudeitendenz nicht vorhanden nicht vorhanden Ausleitung selbständig selbständig Einleitung einfach einfach selbständig Ausleitung selbständig

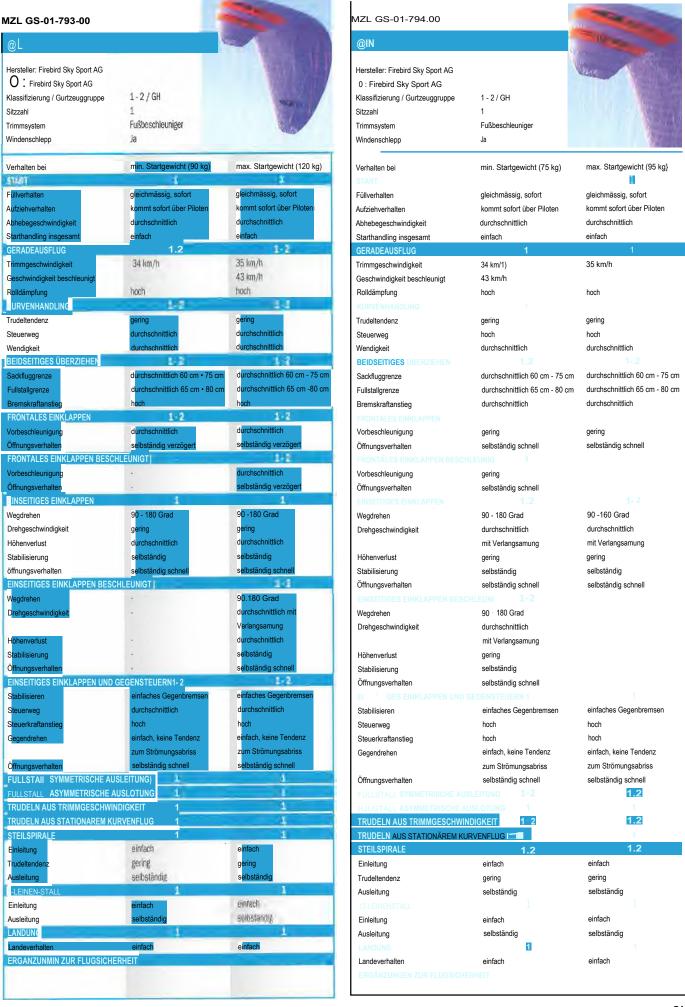
einfach

PILOTS ONE L		100	PILOTS ONE XL		
FILO 13 ONE L			TIEGITA MILIAL		
Hersteller: Aerosport International Gr	Hdn	200	Hersteller: Aerosport International G	mbH	1000
: Aerosport International GmbH			0 : Aerosport International Gmb	Н	100
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 / GH		Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 / GH	
Sitzzahl	1		Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger		Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	A	Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (90 kg)	max. Startgewicht Kg)	Verhalten bei	min. Startgewicht (105 kg)	max. Startgewicht (130
IM1	1	alainhasianin anfant	START	lulai abasii aa fast	ulaishusiasia safad
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort	Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloter
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach	Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1	1	GERADEAUSFLUG	1	1
Frimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h	Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h	Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich	Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich
(URVENHMDLIN [©]	1		KURVENHANDLING		1
rudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden	Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
			Contract of the Contract of th		
Steuerweg	hoch	durchschnittlich	Steuerweg	hoch	hoch
Vendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES UBERZIEHEN	1	1	BEIDSEITIGES UBERZIEHEN	1	1.
Sackfluggrenze	spät > 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm	Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75cm
Fullstallgrenze	spät > 90cni	durchschnittlich 65cm - 80cm	Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch	Bremskraftanstieg	hoch	hoch
;j1,,)(111S. z	1	1	FRONTALES EINKLAP PEN	4	4
	-		The second of th	and the same of th	Total Control
/orbeschleunigung	gering	gering	Vorbeschleunigung	gering	gering
Offnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell	Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
	LEUNIG ()		FRONTALES EINKLAPPEN BESC	HLEUNIGT	1
/orbeschleunigung		gering	Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten	*	selbständig schnell	Öffnungsverhalten	10.	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN			EINSEITIGES EINKLAPPEN	1	
Vegdrehen	< 90 Grad	90 -180 Grad	Wegdrehen	90 -180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	gering	Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich mit
	mit Verlangsamung				Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering	Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig	Stabilisierung	selbständig	selbständig
			Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	
Offnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert			selbständig impulsiv
	LEUNIGT		EINSEITIGES EINKLAPPEN BESC	HLEUNIGT	1
Vegdrehen	7	90 -180 Grad	Wegdrehen	~	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich	Drehgeschwindigkeit	10	durchschnittlich ne
Höhenverlust	-	gering			Verlangsamung
Stabilisierung		selbständig	Höhenverlust	30	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell	Stabilisierung	~	selbständig
INSEITIGES EINKLAPPEN UND GI	EGENSTELIERN 1		Öffnungsverhalten	.,	selbständig impulsiv
Stabilisieren	selbständig	selbständig	EINSEITIGES EINKLAPPEN UND	GEGENSTELLERN 4	TILITING IMPUINT
	o a			BERNOOM TO THE TOTAL OF	a albatë - di -
Steuerweg	hoch	durchschnittlich	Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch	Steuerweg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz	Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss	Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert	Marine -	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
ÜLLSTALL SYMMETRISCHE AUSL			Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
			FULLSTALL SYMMETRISCHE AUS		1
		4	CHILI CTALL ACVIMILITATION A	USLEITUNG) 1	4
			TOLLSTALL ASTMINETRISCHE A		
RUDELN AUS STATIONAREM KUR	VENFLUG 1		TRUDELN AUS TRIMMGESCHWIN		
TEILSPIRALE	1.		TRUDELN AUS STATIONÄREM KU	RVENFLUG 1	1
inleitung	einfach	durchschnittlich	STEILSPIRALE		
rudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden	Einleitung	einfach	einfach
usleitung	selbständig	selbständig	Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
EINENGTALL			Ausleitung	selbständig	selbständig
inleitung	-einfach	einfach	BIFINENSTALL		
•			Eigloitung	einfach	einfach
usleitung	selbständig	selbständig	Einleitung		
ANDUNG	1		Ausleitung	selbständig	selbständig
andeverhalten	einfach	einfach	LANDUNG		
RGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHER	HEIT		Landeverhalten ENGANZUNGEN ZUR FLUGSICHE	einfach	einfach

or other as		Charles and the second	VIII A TO THE REAL PROPERTY OF THE PARTY OF	1	
VECTIS M	-		VECTIS L		
Hersteller: Calipt'air AG	21		Hersteller: Calipt'air AG	100	
e Sky Club Austria		1 (10.00)	e : Sky Club Austria	5.000	
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH	July 19180	Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH	
Sitzzahl	1	2000	Sitzzahl	1 88	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	4	Trimmsystem	Fußbeschleuniger	-
Windenschlepp	Nein	X () ()	Windenschlepp	Nein	- 10 M
				- 00	a variable
Verhalten bei	min. Startgewicht 180 kg)	Jux. Startgewicht (100 kg)	Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg▶	max. Startgewicht (120 kg
START	aloichmässig sofort	aloichmässig sofort	START Füllverhalten	1.2 gleichmässig, sofort	1.2 gleichmässig, sofort
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort			1
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich	Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFWG	1.2	1.2	GERADEAUSFLUG	1-2	
Frimmgeschwindigkeit	36 km/h	38 km/h	Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		38 km/h	Geschwindigkeit beschleunigt		51 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich	Rolldämpfung	durchschnittlich	gering
	1.2 1.2	aaronoommation	The same of the sa	durchschilltuich	2011119
CURVENHANDLING CONTROL			KURVENHANDLING		<u>Z</u>
rudeltendenz	gering	gering	Trudeltendenz	gering	gering
teuer weg	hoch	durchschnittlich	Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Vendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
BEIDSEITIGES UBERZIEHEN	2	2	BEIDSEITIGES UBERZIEHEN	2	2
ackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 50cm - 75cm	Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm • 75cm	durchschnittlich 60 cm -
	durchschnittlich 65cm • 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm	Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 8
Fullstallgrenze					
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	hoch	Bremskraftanstieg	hoch	hoch
111K' 1.11D-111'1311N1	1-2	1.2	FRONTALES EINKLAPPEN	1.2	1-2
orbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	Vorbeschleunigung		
Offnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
RONTALES EINKLAPPEN BESCHI	EUNIG ()	gering 2	FRONTALES EINKLAPPEN BESCH Vorbeschleunigung	ILEUNIG	durchschnittlich
orbeschleunigung					
Offnungsverhalten	4.0	selbständig verzögert	Öffnungsverhalten	1.2	1.2
EINSEITIGES EINKLAPPEN	12	1.2	EINSEITIGES EINKLAPPEN	1.2	
Vegdrehen	90 -180 Grad	90 -180 Grad	Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit	durchschnittlich mit	Drehgeschwindigkeit		
	Verlangsamung	Verlangsamung			
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	Höhenverlust		
Stabilisierung	selbständig	selbständig	Stabilisierung		
Öffnungsverhalten	selbständig schnell		Öffnungsverhalten		
INSEITIGES EINKLAPPEN BESCH		selbstandig schnell	Cinnungsvernalten	HEHNIGT	oonstanding controls
	LEUNIG	2	EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH	100 000 0	2
/egdrehen		90 -180 Grad	Wegdrehen	• 180 - 360 Grad	
rehgeschwindigkeit	0	durchschnittlich mit	Drehgeschwindigkeit	-durchschnittlich mit Verlangsamı	ing
		Verlangsamung	Höhenverlust		durchschnittlich
öhenverlust	4	durchschnittlich	Stabilisierung		selbständig
Stabilisierung		selbständig	Öffnungsverhalten		selbständig schnell
•			EINSEITIGES EINKLAPPEN UND G	EGENSTELIERN1 2	1.2
Offnungsverhalten	ECENSTRIEDM: - O	selbständig schnell		einfaches Gegenbremsen	
INGELLIGES EINKLAPPEN UND G	LOCINO I DIEKNI 2		Stabilisieren	,	einfaches Gegenbremsen
tabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
teuerweg	hoch	durchschnittlich	Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
teuerkraftanstieg	hoch	hoch	Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
egendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz		zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
American III	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss	Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
ffnungsverhalten		selbständig schnell	FULLSTALL SYMMETDISCHE ALIG	SLOTUNG 1-2	1.2
III OTALL OVERETERIO DE LA CALE	selbständig schnell		EÜLLOTALL STRIMETRISONE AU	ISLOTUNG 4 : 2	1.2
	ALICIETUNO 4 O	1.2	TOURS IN THE TRIBUTE AU	DIONEIT Z	
	AUSIETUNG 1-2	1.2	IKUDELN AUS IKIMMGESCHWIN	DIGKEIT 1 · 2	1-2
	IGKEIT 1 · 2	1.2	TRUDELN AUS STATIONÄREM KUI	RVENFLUG 1 2	1.2
RUDELN AUS STATIONÄREM KUR	VENFLUG 1-2	1.2	STEILSPIRALE	1.2	1.2
TEILSPIRALE	1.2	1.2	Einleitung	einfach	durchschnittlich
nleitung	anspruchsvoll	durchschnittlich	Trudeltendenz	gering	gering
udeltendenz	durchschnittlich	gering	Ausleitung	selbständig	selbständig
			B-LEINEN-STALL	3eibstaildig	1
usleitung	selbständig	selbständig		-	aiafaah
ENENSTALL	1.2	1-2	Einleitung	einfach	einfach
inleitung	einfach	einfach	Ausleitung	selbständig	selbständig
usleitung	selbständig	selbständig	LANDUNG	1.2	1.2
	1.2	1.2	Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
		durchschnittlich	ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHEI	RHFIT	
andeverhalten	einfach	durchschnitulch	ENGANZONOEN ZON I EUGOIONE		
ndeverhalten GANZUNGEN ZUN FLUGSICHER		durchschnittlich	EROANZONOEN ZORT EGGGIGHE		

PILOTS ONE S			EFFECT 32	
Maria Wales William		To Mark		
Hersteller: Aerosport International GmbH	1		Hersteller: PRO-DESIGN Graf, Hofbar	
0 : Aerosport International GmbH	4 / 011		0 : PRO-DESIGN Graf, Hofbauer C	
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe Sitzzahl	1 / GH		Klassifizierung / Gurtzeuggruppe Sitzzahl	1 - 2 /
Trimmsystem	Fußbeschleuniger		Trimmsystem	Fußbe
Wiinderischlepp	Ja		■ A'irdenschlepp	Ja
Verhalten bei	min. Startgewicht (60 kg)	max. Startgewicht (85 kt	Verhalten bei	min, S
ID	1	1	START	
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	. gleichmässig, sofort	Füllverhalten	gleich
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten	Aufziehverhalten	komm
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	Abhebegeschwindigkeit	durchs
Starthandling insgesamt	einfach	einfach	Starthandling insgesamt	einfac
GERADEAUSFLUG	1	1	GERADEAUSFLUG	
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h	Trimmgeschwindigkeit	36 kr
Geschwindigkeit beschleunigt		km/h	Geschwindigkeit beschleunigt	
Rolldämpfung	durchschni ttlicli	durchschnittlich	Rolldämpfung	durchs
KURVENHANDUN	<u>1 </u>		KURVENHANDUNG	
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden	Trudeltendenz	-nicht v
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich	Steuerweg	durchs
Wendigkeit	hoch	hoch	Wendigkeit	hoch
BEIDSEITIGES UBERZIEHEN	<u>1</u>	1	BEIDSEITIGES UBERZIEHEN	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm • 75 cm	Sackfluggrenze	spät-
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	Fullstallgrenze	durch
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich	Bremskraftanstieg	durchs
FRONTALES EINKLAPP	1	1	FRONTALES EINKLAPPEN	
Vorbeschleunigung	gering	gering	Vorbeschleunigung	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	Öffnungsverhalten	selbst
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLE	UNIG		FRONTALES EINKLAPPEN BESCH	ILEUNIG
Vorbeschleunigung		gering	Vorbeschleunigung	
Öffnungsverhalten		selbständig schnell	Öffnungsverhalten	
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 <u>- 1</u>	1	EINSEITIGES EINKLAPPEN	
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad	Wegdrehen	< 90 0
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	Drehgeschwindigkeit	durchs
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung		Verlan
Höhenverlust	gering	gering	Höhenverlust	gerin
Stabilisierung	selbständig	selbständig	Stabilisierung	selbst
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	Öffnungsverhalten	selbst
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLE	UNIG	1	EINSEITIGES EINKLAPPEN BESC	HLEUNIG
		90 -180 Grad	Wegdrehen	
		gering	Drehgeschwindigkeit	
		gering		
		selbständig	Höhenverlust	
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv	Stabilisierung	
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEG	ENSTEUERN 1	1	Öffnungsverhalten	
	selbständig	selbständig	EINSEITIGES EINKLAPPEN UND O	GEGENSTE
		hoch	Stabilisieren	
		durchschnittlich	Steuerweg	
		einfach, keine Tendenz	Steuerkraftanstieg	
		zum Strömungsabriss	Gegendrehen	
Öffnungsverhalten		selbständig schnell		
FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEI	TUNG 1	1	Öffnungsverhalten	
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLI	EITUNG 1	1	FULLSTALL SYMMETRISCHE AUS	SLEITUNG
FRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIG	KEIT 1	1	FULLSTALL ASYMMETRISCHE AU	JSLEITUN
TRUDELN AUS STATIONAREM KURVE	NFLUG 1	1	TRUDELN AUS TRIMMGESCHWIN	DIGKEIT
STEILSPIRALE		1	TRUDELN AUS STATIONÄREM KU	RVENFLU
		einfach	STEILSPIRALE	
		nicht vorhanden	Einleitung	einfacl
		selbständig	Trudeltendenz	
1,,,	1	1	Ausleitung	
Einleitung	einfach	einfach	B-LEINEN-STALL	
		selbständig	Einleitung	
_ANDUNG	1	1	Ausleitung	
_andeverhalten	einfach	einfach	LANDUN	Piellabili
**************************************		onuon		
ERGANZUNGEN ZUR FLUGSICHERHE			Landeverhalten	einfach





Hersteller Firebird Sky Sport AG

0 : Firebird Sky Sport AG

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 - 2 / GH Sitzzahl 1

Trimmsystem Fußbeschleur

Windenschlepp Ja



Verhalten bei min. Startgewicht (65 kg(max. Startgewicht (85 kg) START 1 1

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

Trimmgeschwindigkeit 34 km/h 35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt 41 km/h
Rolldämpfung durchschnittlich de hscheitti

KURVENHAN	DLING E				
Trudeltendenz		nicht vorhander	n	gering	
Steuerweg		hoch		durchschn	ittlich
Wendigkeit		hoch		durchschn	ittlich

Vorbeschleunigung gering gering
Öffnungsverhalten selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 1

Vorbeschleunigung gering

 Öffnungsverhalten
 sellbständig schnell

 EINSEITIGES EINKLAPPE
 -2
 ·2

 Wegdrehen
 90 -180 Grad
 90 · 180 Grad

 Drehgeschwindigkeit
 durchschnittlich
 durchschnittlich

mit Verlangsamung

Höhenverlust gering durchschnittlich

Stabilisierung selbständig selbständig

Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig verzbgert

Wegdrehen 90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit durchschnittlich
Höhenverlust durchschnittlich
Stabilisierung selbständig
Öffnungsverhalten selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN1

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG

Stabilisieren einfaches Gegenbremsen einfaches Gegenbremsen Steuerweg durchschnittlich hoch Steuerkraftanstieg hoch Gegendrehen einfach. keine Tendenz einfach, keine Tendenz 21.1111 Strömungsabriss ZUM Strömungsabriss Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig schnell FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1.2 FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1.2 TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1.2

STEILSPIRALE 1.2 Einleitung einfach einfach Trudeltendenz gering gering Ausleitung selbständig selbständig Einleitung einfach einfach Ausleitung selbständig selbständig

 LANDUNG
 1

 Landeverhalten
 einfach

 137711-411int hfl
 einfach

MZL GS-01-796-00

Hersteller: Villinger Ges.m.b.H.

0: Villinger Ges.m.b.H.

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1- 2 / Biplace

Sitzzahl	2	
Trimmsystem		
Windenschlepp	la	
Verhalten bei	min. Startgewicht (150 kg)	max. Startgewicht (220 kg
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig. sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	39 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES UBERZIEHEN	1	
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHI		2222222339 001011
Vorbeschleunigung		
Öffnungsverhalten		
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1-2	1.2
Wegdrehen	90 · 180 Grad	90- 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
- Capillolol di 19	•	selbständig verzögert
Öffnungsverhalten		
Öffnungsverhalten EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH	selbständig verzögert	constanting vollegers
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH		constanting to Logort
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen		consciously roleogore
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit		Constantly (Clarge)
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit Höhenverlust		Constantly (Clayer)
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit Höhenverlust Stabilisierung		Conducting Cologo.
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten	ILEUNIG	
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten EINSEITIGES EINKLAPPEN UND G	ILEUNIG EGENSTEUERN 1	1
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten EINSEITIGES EINKLAPPEN UND G	EGENSTEUERN 1 einfaches Gegenbremsen	1 einfaches Gegenbremsen
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten EINSEITIGES EINKLAPPEN UND G Stabilisieren Steuerweg	EGENSTEUERN 1 einfaches Gegenbremsen hoch	1 einfaches Gegenbremsen
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten EINSEITIGES EINKLAPPEN UND G Stabilisieren Steuerweg Steuerkraftanstieg	EGENSTEUERN 1 einfaches Gegenbremsen hoch hoch	1 einfaches Gegenbremsen hoch
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten EINSEITIGES EINKLAPPEN UND G Stabilisieren Steuerweg Steuerkraftanstieg	EGENSTEUERN 1 einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz	einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten EINSEITIGES EINKLAPPEN UND G Stabilisieren Steuerweg Steuerkraftanstieg Gegendrehen	EGENSTEUERN 1 einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten EINSEITIGES EINKLAPPEN UND G Stabilisieren Steuerweg Steuerkraftanstieg Gegendrehen	EGENSTEUERN 1 einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert	einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten EINSEITIGES EINKLAPPEN UND G Stabilisieren Steuerweg Steuerkraftanstieg Gegendrehen Öffnungsverhalten FULLSTALL SYMMETRISCHE AUS	EGENSTEUERN 1 einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert LEITUNG 1-2	einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten EINSEITIGES EINKLAPPEN UND G Stabilisieren Steuerweg Steuerkraftanstieg Gegendrehen Öffnungsverhalten FULLSTALL SYMMETRISCHE AUS	EGENSTEUERN 1 einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert LEITUNG 1-2 SLEITUNG 1	einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert 1.2 1
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten EINSEITIGES EINKLAPPEN UND G Stabilisieren Steuerweg Steuerkraftanstieg Gegendrehen Öffnungsverhalten FULLSTALL SYMMETRISCHE AUS FULLSTAUL ASYMMETRISCHE AUS IRUDELN AUS TRIMMGESCHWIND	EGENSTEUERN 1 einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert LEITUNG 1-2 SLEITUNG 1 DIGKEIT 1	einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert 1.2 1
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten EINSEITIGES EINKLAPPEN UND G Stabilisieren Steuenweg Steuerkraftanstieg Gegendrehen Öffnungsverhalten FULLSTALL SYMMETRISCHE AUS FULLSTAU. ASYMMETRISCHE AUS TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINE TRUDELN AUS STATIONÄREM KUR	EGENSTEUERN 1 einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert LEITUNG 1-2 SLEITUNG 1 DIGKEIT 1 VENFLUG 1	einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert 1.2 1 1
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten EINSEITIGES EINKLAPPEN UND G Stabilisieren Steuerweg Steuerkraftanstieg Gegendrehen Öffnungsverhalten FULLSTALL SYMMETRISCHE AUS FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUS IRUDELN AUS TRIMMGESCHWIND IRUDELN AUS STATIONÄREM KUR STEILSPIRALE	EGENSTEUERN 1 einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert LEITUNG 1-2 SLEITUNG 1 DIGKEIT 1 VENFLUG 1 1-2	einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert 1.2 1 1 1.1.2
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten EINSEITIGES EINKLAPPEN UND G Stabilisieren Steuerweg Steuerkraftanstieg Gegendrehen Öffnungsverhalten FULLSTALL SYMMETRISCHE AUS FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUS IRUDELN AUS TRIMMGESCHWIND IRUDELN AUS STATIONÄREM KUR STEILSPIRALE	EGENSTEUERN 1 einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert LEITUNG 1-2 SLEITUNG 1 DIGKEIT 1 VENFLUG 1	einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert 1.2 1 1
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten EINSEITIGES EINKLAPPEN UND G Stabilisieren Steuerweg Steuerkraftanstieg Gegendrehen Öffnungsverhalten FULLSTALL SYMMETRISCHE AUS FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUS TRUDELN AUS TRIMMGESCHWIND TRUDELN AUS STATIONÄREM KUR STEILSPIRALE Einleitung	EGENSTEUERN 1 einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert LEITUNG 1-2 SLEITUNG 1 DIGKEIT 1 VENFLUG 1 1-2	einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert 1.2 1 1 1.1.2
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten EINSEITIGES EINKLAPPEN UND G Stabilisieren Steuerweg Steuerkraftanstieg Gegendrehen Öffnungsverhalten FULLSTALL SYMMETRISCHE AUS FULLSTALL SYMMETRISCHE AUS IRUDELN AUS TRIMMGESCHWINE IRUDELN AUS STATIONÄREM KUR STEILSPIRALE Einleitung Trudeltendenz	EGENSTEUERN 1 einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert LEITUNG 1-2 SLEITUNG 1 DIGKEIT 1 VENFLUG 1 1-2 durchschnittlich	einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert 1.2 1 1 1.2 durchschnittlich
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten EINSEITIGES EINKLAPPEN UND G Stabilisieren Steuerweg Steuerkraftanstieg Gegendrehen Öffnungsverhalten FULLSTALL SYMMETRISCHE AUS FULLSTALL SYMMETRISCHE AUS IRUDELN AUS TRIMMGESCHWINE IRUDELN AUS STATIONÄREM KUR STEILSPIRALE Einleitung Trudeltendenz Ausleitung	EGENSTEUERN 1 einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert LEITUNG 1-2 SLEITUNG 1 UVENFLUG 1 1-2 durchschnittlich nicht vorhanden selbständig	einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert 1.2 1 1 1.2 durchschnittlich nicht vorhanden selbständig
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCH Wegdrehen Drehgeschwindigkeit Höhenverlust Stabilisierung Öffnungsverhalten EINSEITIGES EINKLAPPEN UND G Stabilisieren Steuerweg Steuerkraftanstieg Gegendrehen Öffnungsverhalten FULLSTALL SYMMETRISCHE AUS FULLSTALL SYMMETRISCHE AUS FULLSTAU. ASYMMETRISCHE AUS FULLSTAU. ASYMMETRISCHE AUS FULLSTAUL AUS STATIONÄREM KUR STEILSPIRALE Einleitung Trudeltendenz Ausleitung FULLSTAUL SYMMETRISCHE AUS FULLSTALL SYMMETRISCHE AUS FULLSTALL SYMMETRISCHE EINEUELN AUS STATIONÄREM KUR STEILSPIRALE Einleitung FULLSTALL SYMMETRISCHE AUS FULLSTAL	EGENSTEUERN 1 einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert LEITUNG 1-2 SLEITUNG 1 UVENFLUG 1 1-2 durchschnittlich nicht vorhanden selbständig	einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert 1.2 1 1 1.2 durchschnittlich nicht vorhanden selbständig
•	EGENSTEUERN 1 einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert LEITUNG 1-2 SLEITUNG 1 UVENFLUG 1 1-2 durchschnittlich nicht vorhanden selbständig	einfaches Gegenbremsen hoch hoch einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss selbständig verzögert 1.2 1 1 1.2 durchschnittlich nicht vorhanden selbständig

			MZL GS.01-798-00		
HY2 - 33			PULSE L		
Hersteller: Villinger Ges.m.b.H. O: Villinger Ges.m.b.H.			Hersteller: UP Sportartikel Vertrieb Eur 0: UP Sportartikel Vertrieb Europa		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1-2 / Biplace		Klassifizierung / Gurtzeuggruppe Sitzzahl	1 / GH	
Trimmsystem	2		Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja		Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min, Startgewicht 1105 kg)	max. Startgewicht (150 kg)	Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg)	max. Startgewicht (12
START	1 1 1 1 1 1 1	111 7 7	START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig. sofort	gleichmässig, sofort	Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig. sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	Rammt sofort über Piloten	Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	Imme sofort über Pilot
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnittlich	Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach	Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1.2	1	GERADEAUSFLUG	1	1
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	37 km/h	Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt			Geschwindigkeit beschleunigt		42 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch	Rolldämpfung	Loh	hoch
KURVENNANDUNG	1	1.2	KURVENNANDUNG	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden	Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch	Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch	Wendigkeit	gering	durchschnittlich
BEIDSEITIGES UBERZIEHEN	1	1	BEIDSEITIGES UBERZIEHEN	1	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75cm	Sackfluggrenze	spät > 75cm	spät > 75 cm
	•	·		•	•
Fullstallgrenze	durchschnittlich G5 cm 80 cm	spät > 90 cm	Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch	Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		1	FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
Vorbeschleunigung	durchschnittfloh	durchschnittlich	Vorbeschleunigung	durchschnidlith	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHL	EUNIGT		FRONTALES EINKLAPPEN BESCHL	EUNIGT	1
Vorbeschleunigung			Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten			Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1	1.2	EINSEITIGES EINKLAPPEN	1	1
Wegdrehen	90 -180 Grad	90 -180 Grad	Wegdrehen	90 -180 Grad	90 · 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung	Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	gering	gering	Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig	Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	•	The state of the s	Öffnungsverhalten	•	•
-	selbständig schnell	selbständig schnell	·	selbständig schnell	selbständig schnell
	EUNIG		EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHI	EUNIG	1
Vegdrehen			Wegdrehen		90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit			Drehgeschwindigkeit		gering
Höhenverlust			Höhenverlust		gering
Stabilisierung			Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten			Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GE	GENSTEUERN 1	1.	EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GE	GENSTEUERN 1	1
Stabilisieren	selbständig	einfaches Gegenbremsen	Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremse
Steuerweg	hoch	hoch	Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch	Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz	Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
•	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss		zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnehi	Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Jinungsvernallen FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLI		1.2	FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSL	•	scipsialing scillell
			· ·		
FULLSTAU. (ASYMMETRISCHE AUS	,	1.2	FULLSTAU. ASYMMETRISCHE AUS		
FRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIG		1.2	TRUDELN AUS TRIMMGESCHWIND		
RUDELN AUS STATIONAREM KURV		1-2	TRUDELN AUS STATIONAREM KURV	/ENFLUG 1	1 .
TEILSPIRALE	1.2	1.2	STEILSPIRALE	1	1.
Einleitung	durchschnittlich	einfach	Einleitung	einfach	einfach
rudeltendenz	nicht vorhanden	gering	Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig	Ausleitung	selbständig	selbständig
	1	1	BLEINENSTALL		1
FILEINENSTAU.			Fieleitune		einfach
	einfach	einfach	Einleitung	einfach	elillacii
FILEINENSTAU. Einleitung Ausleitung	einfach selbständig	einfach selbständig	Ausleitung		
Einleitung		l	- I	eintach selbständig	selbständig

MZL GS-01-799-00

Hersteller: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH Oo : UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 / GH



einfach

einfach

selbständig

einfach

einfach

selbständig

MZL GS-01-800-00 **PULSES** Hersteller: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH 0 : UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH Klassifizierung / Gurtzeuggruppe Sitzzahl Fußbeschleuniger Trimmsystem Windenschlepp Ja min. Startgewicht (65 kg) max. Startgewicht (85 kg) Verhalten bei Füllverhalten gleichmässig. sofort gleichmässig, sofort kommt sofort über Piloten kommt sofort über Piloten Aufziehverhalten Abhebegeschwindigkeit durchschnittlich durchschnittlich Starthandling insgesamt einfach einfach 33 km/h Trimmaeschwindiakeit 34 km/h Geschwindigkeit beschleunigt Rolldämpfung hoch hoch nicht vorhanden Trudeltendenz riet vorhanden Steuerweg hoch Wendigkeit gering gering Sackfluggrenze spät > 75 cm späh 75 cm Fullstallgrenze spät > 90 cm spät > 90 cm Bremskraftanstieg hoch hoch Vorbeschleunigung durchschnittlich durchschnittlich Öffnungsverhalten selbständig schneil selbständig schnell Vorbeschleunigung durchschnittlich Öffnungsverhalten selbständig schnell 90 • 180 Grad 90 180 Grad Weadrehen Drehaeschwindiakeit gering mit Verlangsamung aerina Höhenverlust aerina aerina Stabilisierung selbständia selbständig Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig schnell Wegdrehen 90 -180 Grad Drehgeschwindigkeit gering Höhenverlust gering Stabilisierung selbständig Öffnungsverhalten selbständig schnell Stabilisieren einfaches Gegenbremsen einfaches Gegenbremsen hoch hoch Steuerweg Steuerkraftanstieg einlach, keine Tendenz einfach, kerne Tendenz Gegendrehen zum Strömungsabriss zum Strömungsabriss Offnungsverhalten selbständig schnell seihständig schnell ST ILL COMPLE Emeilone. einfach einfach Troppedendenz gering gering Agsierrung selbständig selbständig Einleitung einfach einfach selbständig selbständig Ausleitung Landeverhalten einfach einfach

Einleitung

Ausleitung

Landeverhalten

ERGANZU, rag





S JENS	
1	
84 kg- 134 kg /1	
Ja	
_	
13/0	
profiliert	
•	
neutral	
neutral	
gering	
28	
>60	
durchschnittlich-hoch	
kein Gieren	
ACC 1	
neutral	
SARDICC.	
•	
problemios	
•	
nicht möglich	
kurz	
kurz einfach zu finden	
	1 84 kg-134 kg /1 Ja Ja 21 kg 15,8 m2 9,2 m ca. 30 13/0 profiliert Speedbar - Klappbasis neutral neutral gering 28 >60 durchschnittlich-hoch kein Gieren Egring ABRISS problemlos problemlos problemlos problemlos problemlos problemlos

Nachrichten für Gleitse •el- und Hä



210/00

Lufttüchtigkeitsanweisung

Für Gleitsegel-und Hängegleitergurtzeuge welche mit den Gurtschnallen »Cobra« von AustriAlpin ausgestattet sind

An mehreren Gleitsegelgurtzeugen unterschiedlicher Hersteller haben sich die Niete der Gurtschnallen »Cobra« von AustriAlpin gelöst. Die Fol-





ge hieraus ist im ungünstigsten Fall ein Öffnen der Gurtschnalle

Der DHV hat vorsorglich folgende Sicherheitsmaßnahmen getroffen:

- 1. An allen Gleitsegel-und Hängegleitergurtzeugen, welche mit den Gurtschnallen »Cobra« von AustriAlpin ausgestattet sind, müssen diese Gurtschnallen überprüft werden. Dazu ist mittels eines spitzen Gegenstandes (Ahle, Schraubendreher etc.) abwechselnd von beiden Seiten gegen den Niet zu drücken (siehe Abbildungen). Bewegt sich der Niet, so ist diese Gurtschnalle fehlerhaft.
 - 2. Fehlerhafte Gurtschnallen müssen ausgetauscht werden. Diese Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NfGH) in Kraft, Die Sicherheitsmaßnahmen müssen vor der nächsten Benutzung durchgeführt sein.

Die Überprüfung ist vom jeweiligen Hersteller des Gleitsegel- oder Hängegleitergurtzeuges oder vom Besitzer des Gurtzeuges durchzuführen. Der Austausch defekter Gurtschnallen ist vom jeweiligen Hersteller des Gleitsegel- oder Hängegleitergurtzeuges durchzuführen.

Gmund, den 27. Oktober 2000 Klaus Tänzler Geschäftsführer

211/C©

Neue Musterzulassungen

Gleitse	egel		I Sob	lonnk
Nummer	Muster		SCII	leppk
	y zulässidesGurtzeug	zulässig <u>Startgew</u> icht		
MZL GS-o1.786	6-oo Pilots One	Aerosport International GmbH	1 GH MZL 06-	028-00
	Gurtzeuggruppe GH	75 kg - 95 kg		
MZL 65•01-787	7-00 ?bis One L	Nerosport Internat anal GmbH	1 GH	
	0	00 1		

1 tullilloi	Muotoi		-
	zulässiges Gu	geleedtaküllmr	n
MZL GS-o1-788-oo	Pilots One XL	Aerosport International GmbH	GH
	Gurtzeuggruppe GH	105 kg - 130 kg	
MZL 65-01.789-0o	Vectis M	Sky Club Austria	2 GH
	Gurtzeuggruppe GH	8o kg wo kg	
MZL 05-01-790.00	Vectis L	Sky Club Austria	2 GH
	Gurtzeuggruppe GH	95 kg -120 kg	
мzL GS-01-791-Do	Filets One S	Aerosport International GmbH	1 GH
	Gurtzeuggruppe GH	6o kg • 85 kg	
MZL OS-01.792-00	Effect 32	Pro-Design Graf, Hofbauer Ges.m	n.b.H.1-2 GH
	Gurtzeuggruppe GH	6o kg -8o kg	
MZL 05.01-793-00	@L	Firebird Sky Sport AG	1-2 GH
	Gurtzeuggruppe GH	90 kg - 120 kg	
MZL 05•01-794-00	@M	Firebird Sky Sport AG	1-2 GH
	Gurtzeuggruppe GH	75 ^{kg} - 95 kg	
MZL 05-01-795.00	@S	Firebird Sky Sport AG	1-2 01-1
	Gurtzeuggruppe GH	65 kg 85 kg	
MZL 6S-01-796.0o	Duplex	Villinger Ges.m.b.H.	1-2 BlplaCe
	Alle Gleitsegelgurtzeuge	150 kg - 220 kg	
MZL 0S-01.797-0o	HY2-33 Bi	Yllinger Ges.m.b,H.11-2 31	PiaCe
	Alle Gleitsegelgurtzeuge	105 kg 150 kg	
мzL GS-o1-798.00	Pulse L	UP Sportartikel Vertrieb Europa	GmbH 1 GH
	Gurtzeuggruppe GH	95 kg - 120 kg	
MZL GS-o1-799-oo	Pulse M	UP Sportartikel Vertrieb Europa	GmbH 1 GH
	Gurtzeuggruppe GH	8o kg-tos kg	
MZL G5-91-899-99	Pulse 5	UP Sportartikel Vertrieb Europa	GmbH 1 GH
	Gurtzeuggruppe GH	65 kg - 85 kg	
MZL OS-01-801-o0	Nova Argon 26C	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.l	H. 2-3 GH
	Gurtzeuggruppe GH	95 kg - 125 kg	

Hängegle

		Zulass ngsInhaber Deutsch
MZL 01 362-03	FaLcon 170	Thomas Jens
		81 kg • 131 kg

Gleitsegelgurtzeuge

Nummer	Muste	ZMMen137 Zhin و	iestimax.
MZL GS-o3-226-oo	X-Press 2	Turnpoint Fastline GmbH	wo kg
MZL OS 03-227-00	X-aCt 2	Turnpoint Fastline GmbH	top kg
MZL GS-o3-228-oo	Mix	Turnpoint Fastline GmbH	wo kg
MZL 65 · 03-229 • 3o	Charly Slider	Finsterwalder GmbH,Charly Produkt	e 120 kg
MZL GS-03-230-oo	X-act 2 Airbag	Turnpoint Fastline GmbH	top kg
MZL 65-03 231-00	X-Press 2 Airbag	Turnpoint Fastline GmbH	wo kg

klinken

	iZulassun•inheber
Pilots Right Stuff	Aerosport International GmbH HO-UL-Schlepp einsitzig
	GS-Schlepp einsitzig und doppelsitzig

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

eherheits•

Das DIN-Unfalltelefon

Unfallverhütung setzt Unfallerforschung voraus. Wer selbst verunglückt, wer über einen anderen Unfall Kenntnis hat oder wer über einen Bei-

nen anderen Unfall Kenntnis hat oder wer über einen Be nahe-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.

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

Thieme Unfällfie

österreich/Großglockner - am 11.08.2000 bemerkte ein Hängegleiterpilot eine Materialseilbahn zu spät. Er konnte nicht mehr ausweichen, kollidierte mit dem Seil und zog sich beim Aufprall tödliche Verletzungen zu.

Schweiz/Fiesch - tödliche Verletzungen erlitt am 13.08.2000 ein Gleitsegelpilot im schweizerischen Kanton Wallis. Nach einem Einklapper konnte der Pilot den Hochleister nicht mehr stabilisieren, Trudelnd schlug er im felsigen Gelände auf. Das Rettungsgerät wurde nicht aktiviert. Nach Augenzeugenberichten waren die Witterungsbedingungen turbulent.

Italien/Bassano - aus nicht geklärter Ursache spiralte am 09.08.2000 ein Pilot mit seinem Gleitsegel in geringer Höhe über dem Landeplatz. Ohne auszuleiten prallte er auf einen Laternenmasten und verstarb noch an der Unfallstelle. Das Rettungsgerät wurde nicht aktiviert,

Deutschland/Heidenheim - wie erst jetzt bekannt wurde, ereignete sich am 21.05.2000 ein tödlicher Unfall auf dem Windenschleppgelände Dischingen. Nach dem Ausklinken nutzte der Pilot die Thermik für einen Flug mit seinem neuen Gleitschirm. Im Landeanflug kam es zu einem Einklapper in ca. 15 m Höhe. Der Pilot konnte nicht mehr stabilisieren und schlug in einer Spiralbewegung am Boden auf.

Sicherheitsmitteilung

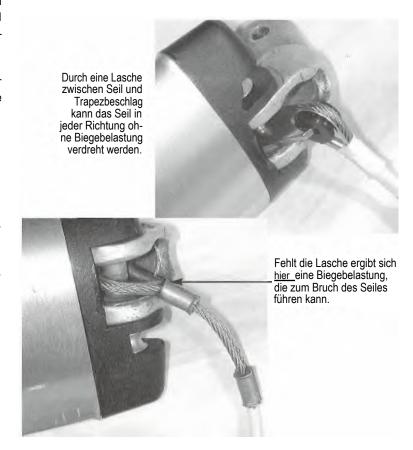
Uniewers-@annumg genasen

Beim Windenschlepp ist an einem Hängegleiter die seitliche Unterverspannung gerissen. Der Pilot blieb unverletzt.

Ursache war eine unsachgemäße Befestigung der Unterverspannung am Trapez. Bei der Befestigung, wie in Bild 2 gezeigt, können insbesondere bei Aufbau und Transport zwischen Kausche und Nicopress-Nippel Biegebelastungen im Seil auftreten, die zu kaum erkennbaren Brüchen im Nicopress-Nippel der Unterverspannung führen. Richtig ist eine Befestigung mittels einer Stahllasche, wie in Bild 1 gezeigt.

Die abgebildeten Trapezecken werden von verschiedenen Herstellern verwendet. Insbesondere beim Austausch der Seile wurde offensichtlich nicht in allen Fällen die Originalverspannung mit Stahllasche eingebaut.

Bernd Schmidtler DHV/ÖAeC Technikreferat





Seit der Einführung der neuen Starr-

flügel-Generation hat der UL-Schlepp neue Impulse erhalten. Es werden Schleppmethoden mit Motorseglern und dreiachs-gesteuerten Ultraleichtflugzeugen erprobt und die Entwicklung geht ständig. weiter, Die Flugleistungen dieser Luftsportgeräte werden immer besser. Man denkt über aerodynamisch günstige Verkleidungen und über eine aerodynamische Vollsteuerung nach und begibt sich damit in die Klasse der »Gleitflugzeuge«, die künftig auch vom DHV mitbetreut werden soll.

Die aufgebauten Starrflügel können in Segelflughallen platzsparend unter dem Hallendach direkt an Flugplätzen hangariert werden und bei Bedarf mit einem angebauten Fahrwerk, wie ein kleines Segelflugzeug, von einem Rotax-Falken geschleppt werden.

Mit den modernen Werkstoffen werden uns segelflugähnliche Luftsportgeräte mit ausgezeichneten Flugleistungen in den nächsten Jahren zu Verfügung stehen.

Auf Segelfluggeländen sind kleine Haltergemeinschaften mit Winden und Schlepptrikes gewachsen und junge Segelflieger interessieren sich zunehmend für die »Starren«. Viele von ihnen würden gerne einmal in einem Doppelsitzer mitfliegen und vielleicht diese Art der Fliegerei auch erlernen wollen. Allerdings müsste man auf den teilweise aerodynamisch gesteuerten Geräten das Fliegen doppelsitzig, wie beim Segelflug erlernen können. Die herkömmliche, einsitzige Hängegleiterausbildung mit flexiblen Flügeln am Übungshang wird in diesen Fliegerkreisen nicht gewünscht. Der Lernerfolg

Der DHV hat mit dem Erprobungsprogramm für die doppelsitzige Ausbildung einen Schritt in diese Richtung getan, die in den USA und anderen Ländern bereits erfolgreich durchgeführt wird. Die Schlepppiloten der Ultraleichtflugzeuge schleppen lieber einen Starrflügel als einen konventionellen Hängegleiter, der häufig giert, bei leichter Thermik unruhig am Schleppseil tanzt und den Schleppvorgang zu echter Arbeit werden lässt. Der UL-Schlepp mit einem Starrflügel wird dagegen von den meisten UL-Schlepppiloten als angenehm bezeichnet und unterscheidet sich kaum von einem Alleinflug. Die Steigwerte im Schlepp sind wegen der besseren Aerodynamik merklich höher. Die Schleppzeiten sind kürzer und damit auch die Kosten pro Schlepp. Starrflügel weisen ein ruhiges ausgewogenes Flugverhalten auf und haben teilweise große Geschwindigkeitsreserven im Gegensatz zu den meisten Hängegleitern. Bei all den genannten Vorteilen darf man aber nicht vergessen, dass mit diesen schnellen Flügeln auch Probleme entstehen können und bereits entstanden sind. Zum sicheren UL-Schleppbetrieb sind daher nachfolgend aufgeführte Punkte für Starrflügel-Piloten unbedingt zu beachten:

1?rroblerrin und Probleresuncen

1. Zu hohe Fluggeschwindigkeit im Schleppflug

Ein Starrflügelpilot hatte bei seinem ersten UL-Schleppstart den Steuerbügel, wie früher bei seinem Hängegleiter, stark durchgezogen und wurde dabei so schnell, dass er das Schlepptrike unterflog. Das Fluggerät wurde dabei an der Flügelnase hoch gerissen und überschlug sich. Der Pilot konnte mit dem Rettungsgerät unverletzt notlanden.

Problemlösung: Klappenstellung auf »Startstellung« einstellen und, wenn nötig, während des Schleppflugs Klappenstellung vergrößern, um langsamer zu werden. Rechtzeitig Seildurchhang korrigieren und nicht zu tief im Schlepp fliegen (s. auch Punkt 2.).

2. Einfliegen in den »Down-Wash«

Mehrere Starrflügel-Piloten berichteten über heftige Turbulenzen bei ruhiger Luft direkt nach dem Ausklinken. Ursache war in jedem Falle das Einfliegen in den sog. »Down-Wash« (Turbulenzen, die durch die Propellerverwirbelungen und die nach unten gerichteten induzierten Wirbel entstehen). Sie können so heftig sein, dass die Sollbruchstelle reißt und das Fluggerät unkontrolliert über die Nase abstürzen kann.

Problemlösung: Grundsätzlich sofort nach dem Ausklinken mit dem Hängegleiter ca. 30 Grad nach rechts abdrehen und den Flugweg des Schlepp-ULs verlassen. Oft merkt der UL-Schlepppilot nicht gleich, dass der Hängegleiterpilot ausgeklinkt hat und steigt weiter. Dadurch übersteigt er den ausgeklinkten Hängegleiter und dieser fliegt, wenn er nicht wie oben beschrieben sofort abdreht, in den »Down-Wash«

Nach dem Ausklinken verlässt der UL-Schleppilot üblicherweise mit einer ca. 3o Grad Linkskurve seine Flugbahn und geht in den Sinkflug.

Diese Verwirbelungen entstehen immer unterhalb der Flugbahn des Schlepptrikes. Deshalb sollte man niemals zu tief unter den Flugweg des Schlepp-ULs fliegen, Die ideale Schleppposition hinter dem Schlepp-UL ist die Propellerachse als Untergrenze und die Peillinie Turmspitze-Nasenplatte als Obergrenze. In diesem Bereich fliegt man in relativ unverwirbelter Luft.

Bei weiteren Fragen stehe ich euch gerne während der Woche zwischen io und 12 Uhr telefonisch zu Verfügung.



niegen wenn Togüe baom nicht!

Drachenflieger kennen die Problematik bereits seit Jahren. Wassertropfen auf der (mylarbeschichteten) Eintrittskante des Hängegleiters beeinflussen die Umströmung des Flügelprofils und können das Flugverhalten des Gerätes stark verändern. Nun gibt es Hinweise darauf, dass auch Gleitschirme von einer ähnlichen Problematik betroffen sein könnten. - Sommer 1999, Tegelberg, Während eines längeren Thermikfluges bemerkt ein Gleitschirmpilot das Herannahen eines Gewitters erst sehr spät. Beim Wegfliegen vom Berg Richtung Landeplatz durchfliegt der Pilot einen starken Schauer. Über dem Landeplatz will der Gleitschirmflieger eine Steilspirale zum Höhenabbau einleiten. Dabei reißt am Schirm, bereits bei geringem einseitigen Steuerleinenzug, die Strömung ab, der Schirm gerät ins Trudeln. Der Versuch, den Gleitschirm durch Lösen der Bremsen wieder in den Normalflug zu bringen scheitert, das Trudeln bleibt stabil, Die Entscheidung, den Rettungsschirm auszulösen erfolgt zu spät, der Pilot schlägt unweit des Landeplatzes auf einer Wiese auf und verletzt sich dabei schwer.

Herbst 1999, Karwendel, Bei einem Soaringflug wird ein Gleitschirmfluglehrer beim Einfliegen eines fabrikneuen Gerätes von einem starken Regenschauer überrascht. Auf dem Flug zum Landeplatz stellt der Pilot fest, dass bereits geringster Steuerleinenzug den Schirm in den Sackflug, bzw. zum einseitigen Strömungsabriss bringt. Mit Gewichtssteuerung gelingt es dem erfahrenen Flieger den Schirm zu manövrieren und sicher zu landen. Tags darauf, beim nächsten Flug mit dem wieder trockenen Schirm, verhält sich das Gerät völlig problemlos.

Frühjahr 2000, Bassano, Nach einem einstündigen Flug mit seinem neuen Schirm in schwacher Thermik fliegt ein Gleitschirmpilot den Landeplatz an. Während des Fluges hatte es ca. 15 Minuten lang geregnet. In 100 m Höhe über Grund leitet der Pilot einen leichten Wingover ein, worauf der Schirm unvermittelt in den Sackflug übergeht. Ausleitversuche des Piloten bleiben wirkungslos. In 50 m Höhe löst er das Rettungsgerät aus, das auch sofort öffnet. Bei der Landung am Rettungsgerät wird der Pilot leicht verletzt. Der Schirm wird zum Hersteller geschickt, vermessen und im trockenen Zustand von zwei Firmentestpiloten geflogen - mit gütesiegelkonformen Ergebnis.

Recherchen bei Testpiloten und Gleitschirmkonstrukteuren ergaben mehrere unterschiedliche Ursachenmöglichkeiten.

•journA

1. Wassertropfen stören die Strömung am Profit. Alle Gleitschirmtücher sind wasserabweisend beschichtet. Im fabrikneuen Zustand ist diese Beschichtung relativ effektiv, sie lässt aber bereits nach kurzer Gebrauchsdauer deutlich in ihrer Wirksamkeit nach. Im Neu- oder neuwertigem Zustand ist ein Wasserperlen- Effekt zu beobachten, das Wasser sammelt sich auf dem Tuch in vielen großen Tropfen, ähnlich wir auf einem frisch polierten Auto. Beim Gleitschirmprofil bildet sich nur im vordersten Bereich, an und kurz hinter der Eintrittskante eine laminare Strömung (laminare Grenzschicht)aus. Der weitaus größte Teil des Flügels befindet sich in einer turbulenten Strömung (turbulente Grenzschicht). Beim Flug durch einen Regenschauer können sich große Wassertropfen auf dem Obersegel bilden, die im Bereich der Eintrittskante die laminare Grenzschicht zerstören. Der Flügel kann seine Aufgabe- Erzeugung von Auftrieb- nur mehr sehr unzureichend erfüllen. Geschwindigkeit und Flugleistung reduzieren sich deutlich, die Anfälligkeit auf Strömungsabrisse durch Vergrößerung des Anstellwinkels steigt rapide an.

2. Wasseraufnahme des Gleitschirmtuches verändert das Flugverhalten Nach einigem Gebrauch, durch Auslegen und Zusammenfalten des Schirmes, entstehen in der Beschichtung des Tuches feine Risse, das Wasser wird durch diese von der Oberfläche in das Gewebe geleitet- das Tuch durchfeuchtet. Durch die Wasseraufnahme wird das Gleitschirmgewebe schwerer. Auch das führt zu Veränderungen im Flugverhalten des Gerätes. Am auffälligsten ist dies beim Starten. Der Schirm hebt nur unwillig vom Boden ab, füllt sich schlecht und muss zum Abheben ungewöhnlich lange beschleunigt werden. Bedingt durch die gößere Massenträgheit der schweren Gleitschirmkappe erfolgen Kurvenmanöver träge und zögerlich. Dadurch steigt die Gefahr eines provozierten einseitigen Strömungsabrisses. Die Gewichtszunahme verursacht zudem eine Anstellwinkelvergrößerung, indem der hintere Bereich der Kappe nach unten »gedrückt« wird. Dadurch steigt die Sackflugtendenz und zudem die Wahrscheinlichkeit, dass der Schirm stabil in einem Sackflugzustand bleibt, diesen also nicht selbständig ausleitet. Computerberechnungen haben ergeben, dass eine Verdoppelung des Kappengewichtes durch Wasseraufnahme die Trimmung des Schirmes, auch völlig ungebremst, nahe an den Sackflugbereich bringt. Das nasse Tuch hat auch Einfluß auf das Verhalten des Schirmes nach seitlichen Einklappern. Einklapper können sich allenfalls sehr zögerlich

oder nur durch Eingreifen des Piloten wieder öffnen. Ein frontales Einklappen der Kappe kann zum stabilen Frontstall führen, der ebenfalls aktiv vom Piloten ausgeleitet werden muss.

3. Die Leinenlängen können sich durch Wasseraufnahme verändern Falls die Leinen des Schirmes ebenfalls gründlich nass geworden sind, kann dies zu einer Änderung der Trimmung durch Dehnung/Schrumpfung während des Fluges aber auch nach der Trocknung des Gerätes führen. Ungewohnte Reaktionen (verzögertes Startverhalten, geringere Geschwindigkeit, trägeres Handling, Sackfluganfälligkeit) sollten dann Anlaß dafür sein, die Leinenlängen bei einem Fachbetrieb überprüfen zu lassen.

Sicherheitshinweise: Grundsätzlich sollte man nicht bei Regen oder absichtlich durch einen Schauer fliegen. Neben den beschriebenen Gefahren gibt es auch meteorologische Gründe dies nicht zu tun. Häufig bilden sich in der Umgebung von Regenschauern Kaltluftausflüsse, die zu äußerst turbulenten Flugbedingungen führen können. Auch die Annäherung an eine abregnenden Wolke, gekennzeichnet durch den typischen grau- streifigen Bereich unterhalb der Basis, sollte vermieden werden. Hat einen der Niederschlag während des Fliegens überrascht, sollte das Schauergebiet auf direktem Weg verlassen werden. Während des weiteren Fluges muss sich der Pilot darüber bewußt sein, dass sein Schirm anders als gewohnt reagieren kann. Er sollte: - turbulente Bereiche meiden - keine Manöver fliegen, die mit starkem ein- oder beidseitigem Anbremsen verbunden sind. (Wingovers, Steilspirale, starkes Anbremsen im Aufwind) - keinen B-Stall fliegen und nicht die Ohren anlegen, sofern nicht unbedingt notwenig - im Landeanflug darauf achten, den Schirm nicht zu stark anzubremsen

Wird der Gleitschirm vor dem Start von einem Regenschauer durchnässt, sollte man auf die Sonne und eine zumindest teilweise Trocknung seines Fluggerätes warten. Aufziehen des Schirmes bei geeignetem Wind beschleunigt den Trocknungsvorgang. Hält der Regen weiter an, sollte aus Sicherheitsgründen auf den Flug verzichtet und der Gleitschirm vor dem nächsten Einsatz gründlich getrocknet werden. Dank für fachliche Beratung an: Manfred Kistler (Swing), Stefan Müller (Firebird), Hannes Papesh (Nova), Toni Bender (Nova), Hannes Weininger (DHV), Harry Bunz (DHV), Martin Jursa.

Karl Slezak DHV- Sicherheitsvorstand Tel.: 08803/489648



giugsport+

&cmToid©-ÜoRgE **bervedar**

Drachen- und Gleitschirmflieger stehen immer wieder in der Kritik des Naturschutzes. Dieser Diskussion hat sich der DHV bereits früh gestellt. Initiiert wurden beispielsweise das

Grundlagengutachten »Ikarus und die Wildtiere« und das Vegetationsgutachten. Von Anfang an setzte der DHV auf den Dialog, welcher bereits im Rahmen der Geländezulassung seit Jahren praktiziert wird.

Doch immer wieder überraschend ist die Unkenntnis entscheidender Stellen und der Naturschutzverbände über den Luftsport und umgekehrt über die Belange des Naturschutzes. Der Deutsche Aeroclub mit Dr. Wolfgang Scholze und das Bundesamt für Naturschutz führten

deshalb auf Bundesebene vom 26.10. bis 28.10. eine Fachtagung mit wichtigen Vertretern des Naturschutzes und des Luftsportes durch. Mit dabei auch der DHV. Björn Klaassen vom Referat Flugbetrieb stellte das Drachen- und Gleitschirmfliegen und angewandte Konfliktlösungen im Bereich der Geländezulassungen vor. Mit im Gepäck ein neu von Charlie Jöst zusammengestellter Video über das Fliegen. Der Film faszinierte die Teilnehmer und motivierte zum Mitfliegen.



Education installed

Horst Barthelmes demonstriert UL-Schlepp

Im Mittelpunkt stand schließlich auch der prakitische Flugbetrieb. Sämtliche Luftsportgeräte vom Segelflugzeug bis zum Hochleistungsdrachen wurden während einer Schönwetterlücke vorgeführt. Horst Barthelmes demonstrierte und erläuterte verschiedene Schlepparten auf dem Braunschweiger Flughafen. Die Gelegenheit nutzte Frau Dr. Gallikowski vom Hessischen Umweltministerium zu einem Mitflug mit einem doppelsitzigen Starrflügler. Die DHV Fluglehrer Horst Barthelmes und IVlar-

Frau Dr. Gallikowski vom Hessischen Umweltministerium mit Pilot Martin Ackermann

tin Ackermann pilotierten das Schleppgespann mit dem begeisterten ministeriellen Gast auf über zoom Höhe. Überhaupt fand gerade das Drachenund Gleitschirmfliegen eine große Resonanz.

Über die Auswirkungen der verschiedenen Luftfahrzeuge auf Vögel und Wildtiere wurde umfangreich referiert und diskutiert. Von dem gelungenen Steinadlerprojekt mit hoher Akzeptanz seitens des Luftsports und dem Nutzen für den Steinadler berichtete ausführ-

lich der Biologe Uli Brendel.

Auf Initiative von DHV-Justitiar Peter lanssenin wurde als wichtiges Ergebnis der Tagung formuliert: »Die Ausübung von Luftsport stellt in der Regel keinen Eingriff im Sinne des Bundes-Naturschutzgesetzes dar. Wenn sich als Folge von Erhaltungs- und Entwicklungsmaßnahmen gefährdete Arten auf Luftsportgeländen einfinden, darf dies von Seiten der Naturschutzbehörden nicht dazu verwendet werden, die Luftsportaktivitäten einzuschränken.

Die Veranstaltung war ein wichtiger Schritt für den Abbau von Vorurteilen zwischen Luftsport und Naturschutz. Der Präsident des Bundesamtes für Naturschutz (BfN), Prof. Dr. Vogtmann mahnte an: »Man solle bei Konflikten immer mal durch die Brille des anderen schauen, damit so mehr Verständnis für die andere Seite entstehen könne.«

Björn Klaassen Referat Flugbetrieb





Ein Flugtag der Spitzenklasse. Vereinzelt stehen die ersten Cummulus Wolken am weißblauen Himmel. Am Startplatz warten aufgebaute Drachen und noch mehr Gleitschirme auf ihren Einsatz. Schon bald markieren die ersten Flieger den Hausbart. Nichts wie raus! Doch die Anzahl der Drachen und Gleitschirme signalisiert bereits aluminium- und nylonhaltige Luft.

Gemeinsamkeiten

Drachen- und Gleitschirmflieger gehören zusammen. Gemeinsam nutzen wir die Sonnenenergie zum Aufstieg in der Thermik. Beide
Gattungen fliegen motorlos und nutzen die
gleichen Startplätze. Trotz dieser Gemeinsamkeiten kommt es immer wieder zu Differenzen. Die
Anzahl der Kollisionen ist zwar nicht besonders
häufig, doch zu gefährlichen Begegnungen
kommt es öfters. Dies hat verschiedene Ursachen.

Überblick

Gleitschirmflieger die nicht Drachenfliegen, machen sich selten ein Bild von der relativ schlechten Sicht ihrer Kollegen nach oben und hinten. Die liegende Position erlaubt zwar einen genialen Tiefblick nach unten, zur Seite und nach vorne, gestattet aber kaum Einsicht zu den Aktionen, die sich oberhalb abspielen. So ist für den Drachenpiloten ein Gleitschirm genau über ihm im Prinzip unsichtbar. Dies ist nur für den kein Problem, der der höchste im Bart ist. Dagegen hat der Gleitschirmpilot in seinem Sitzgurt einfach die bessere Rundumsicht.

Geschwindigkeit

Gegen den Wind stehen Gleitschirme wie Bojen in der Luft. Schnell wegfliegen ist mit dem Tuch einfach nicht drin. Dagegen kann der Drachen selbst bei Windgeschwindigkeiten

0

Auf Tuch

von über 50 km/h noch Boden gut machen. Kurvt der Gleitschirm unversehens in die Flugbahn des Drachens gegen den Wind, so hat der Drachenpilot alle Hände voll zu tun die drohende Kollision zu verhindern. Gerade beim Soaren am Hang ist diese Situation ziemlich heikel.

Drachenflieger sollten knappes Vorbeifliegen am Gleitschirm unbedingt vermeiden. Durch Einklapper und Turbulenzen kann das Segel schnell ein paar Meter verlieren. Genauso gewinnt der Schirm in thermischen Aufwinden ruck-zuck Höhe, ohne dabei Vorwärtsfahrt zu machen.

Vorflugregeln

Keine Frage. Regeln helfen uns Kollisionen zu vermeiden. Manchmal hat man jedoch den Eindruck, der eine oder andere hat das in der Flugschule erlernte vergessen. Ein einzelner Pilot hat schon ganze Pulks zur Verzweiflung gebracht, Hier noch mal die wichtigsten Regeln:

Begegnen sich zwei Luftfahrzeuge, so haben Beide nach rechts auszuweichen

Bei kreuzenden Kursen hat der von rechts kommende Pilot Vorflugrecht

Bei der Begegnung am Hang ist der Pilot ausweichpflichtig, welcher den Hang zur Linken hat

Der erste Pilot in der Thermik bestimmt die Drehrichtung

Der kreisende Pilot in der Thermik hatte bis vor wenigen Jahren noch Vorflugrecht. Da diese Regelung nur in Deutschland bestand, wurde dies aus der Flugbetriebsordnung gestri-

chen. Es hatte vor einiger Zeit einen folgenschweren Unfall gegeben, da ein deutscher Pilot in Österreich von seinem Vorflugrecht ausgegangen war.

Wendigkeit

Rasche Richtungswechsel sind mit dem Gleitschirm ohne weiteres möglich. Segelflieger und Drachen tun sich dabei schon schwerer. Vor dem Einleiten einer Kurve sollte sich der Pilot unbedingt vergewissern, was sich hinter ihm abspielt.

Landeanflug

Der Horror für einen Drachenpiloten im Landeanflug ist ein vor ihm in Schleifen fliegender
Gleitschirm. Ein Ausweichen in Bodennähe ist
fast immer mit einem Crash für den Drachenflieger verbunden. Besonders im Endanflug und
auf engen Landeplätzen ist ein stabiler Flugzustand entscheident für eine gelungene Landung. Also unbedingt die übliche Landeeinteilung und die speziellen Regeln des Fluggeländes beachten.

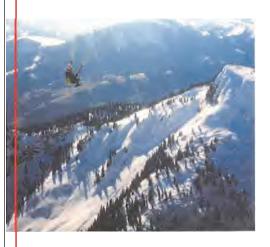
Defensives Fliegen

Das Beharren auf Rechte war noch nie empfehlenswert. Wie im Straßenverkehr, ist es auch in der Luft ratsam, defensiv zu fliegen und immer mit dem Fehlverhalten der anderen zu rechnen. Und wenn es im Bart zu eng wird, such Dir einfach woanders einen Neuen. Notfalls lieber absaufen, als auf Tuchfühlung gehen.



_ hast dt^{e 2}fit ir das ou





- T-Shirts
- Sweatshirts
- Caps
- Individuelle Beschriftungen
- Siebdruck-, Stick- und Flockbeschriftung auf alle Textilien Pokale und Medaillen Vereinszeitungen und Festschriften
 - Plakate
 Drucksachen aller Art

Günstige Konditionen für alle DHV-Mitglieder und Vereine



55130 Mainz
Tel. 0 61 31/69 84 57 • Fax 0 61 31/69 84 58 info @ paschold-werbung.de

markt

ANZEIGENSCHLUSS GE ARM'

109

Spät« werden automa

anzeigen 'das nach-

folgende Info aufgenommen.

Jedes DHV-Mitglied ohne gewerbliche Tätigkeit als Hersteller, Händler oder Flugschule hat die kostenlose Möglichkeit, unter dieser Rubrik gebrauchte Fluggeräte und Zubehör zum Verkauf anzubieten. Anzeigen für Hängegleiter, Gleitsegel, Gurtzeuge, Rettungsund 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.

Huftungsausschluß!

jede Hoflung des DHV und seiner Mitotheiter auf Grund der Veröffentlichung des Gehnruchbutts ist ousgeschlossen. Für tue Klassilizierung der Geräte, ihre Lufttüchtigkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewallt

■112221111,

Block Magic 24, Bj. 90, gelb, 55-98 kg, letzter Check 1993 mit Gurtzeug und Ruckdsock, geringes Pockmaß, DM 150,-, © 08362/987174

Funiac L, Bj. 97, bis 120 kg, rot, Check 99, DM 1.000,-, V 0171/8119898

Nova Philou 26, Bj. 7/99, 75-100 kg, vieler, VB 018 2.900,-, © 02267/ 1851 od. 0171/5761407

Novo Philou 26, Bj. 98, wg. Aufgabe des Fliegens zu verkaufen, DM 2.500,-, Rettung Cherry Rev. I OM 500,-, V 0365/8004120 Nova Philou 26, Bi. 9/96, 70-100 4, Check bis 9/00, geteilte A-Gurte, V 040/27092673

Nova Philou 26, Bj. 95, incl. Gurtzeug, Rettungsgerät RS2, Bi. 94, Alto Vado Basis SP, Bl. 96, DM 2.000, V 01 74/204 85 97

1.2

Advance Epsilon 2/25, Bi. 3/97, blau/gelb, 06A 1.800,-, ${\bf e}$ 06151/55424 od. 0172/7559331

Advance Epsilon 2/28, Bj. 2/98, rot/gelb, DM 2.500,-, auch er. Gurtzeug u. Rettung uhzugehen, V 0172/8078479

Advance Epsilon 126, tla, 70-95 kg, DM 600,-, © 08021/507690

Asterope 25, Bi. 93, Rettung GS 30 Comet Bj. 94, Helm S, VB DM 900,-, V 05231/57560

Atlas L, Bj. 11/98, blau, Check neu, incl. Packsack, DM 1.500,-,

Bi-Merak 42, 81. 96, Bi-Gurt Rettung Sup Air, VB DM 4.000,-, rr) 09355/2562

Bigfoot, Bi. 4/99, Check 4/00, türkis/blau, Chorly Duo 200 Rettung, Bj. 4/99, Gurtzeuge Magic-Tandem, Bj. 4/99 mit integr. Rettung ((-70p, jeweils Protector, Tandemourhäng. und V-Gurt, 2 Packsäcke, robuste Ausf. m. breiten Gurten, kompl. VB 018 5.200,-V.08.166/7000

Graffity Sport XL, Bi. 6/96, pink, neuer Check 1/00, 90-120 kg, incl. Rucksack, VB 0111.490; (HP 4.670,-), © 030/70160614 od. 0172/3866609

Graffity Sport XL, Bj. 5/95, 75-95 kp, Check neu, VB DM 600,-, V 08824/94152

Graf ity karge, Bj. 5/93, Gurtzeug Pedell Integral, Rettung lombus 16, heim Fly medium, Trogesock+Schreppktinke, 1.100,-, V 09505/950570

Graf ity berge, Bj. 8/93, Check neu 8/00, Gurtzeug Moyes m. Protector, Rettung Air Bose Olympia, Bräunigor Alto Vorio SP, Helm u. Pilotenkombi aus Zeitmangel zu verkaufen, VB, V 0/24/26/51/24

Grality Medium, Bj. 8/93, Gurtzeug Vanblan, incl. Rettung, Helm, Packrock, VB DM 1.500, © 07151/30255

Level 80, Bj. 98, 85-110kg, to/weiß/rot, Check bis 4/2002, m. Pocksock, DM 1.200,-, V 05139/88674 od. Harteneck@gmde

Nova Philou 29, Bj. 7/97, incl. Elite SX Air Protektor und Revoreton VI Reserve, HP DM 7.498,-, VB DM 3.298,-aus Zeitmangel, V 07157/880403

Nova X-Act-25, Blau, Reltungsgeriil SupAir, Gurtzeug High Adventure, Med. 99, inc. Flugelektronic Erinniger 10-Basis II, Mod. 00,11P co. DM 7.800,- für DM 4.900,-, ⇔ 0170/9027142

P 22/25, B. 94, 60 80 kg, Check bis 5/01, mit Gurtzeug Moderer 8 cm Protector, für Einsteiger, VB [IM 1.000, , \odot 0621/8283093 od. 0174/7712045

P 22/31, Bi. 94, Gurtzeug Perche Magic I $_$ m, Protector, 001 800,-, V 07451/8428

UP Pickup 47, kompl. Tandemousrüstung incl. Gurte und Rettung, Checkgeprüft VB DM 2.390,-, © 08373/93435 od. 0170/9639955

Vision Classic M, Bi. 5/98, Check 6/00, Peulte Gurtzeug, Oscar Rettung, VB, $\dot{\it (o}$ 0172/2560459

Vision Classic 5, Bj. 97, grün/wen Check neu, VB DM 2.300,-, V 0521/200022

GH

Advance Epsilon 3/26, Bi. 5/2000, hlnu/silher, 75-95 kg, 001 3950,-, (V 0172/7223628

Advance Epsilon 3/28, Bj. 12/99, rot/gelb, (heck 12/2001, VB DM 3.800,-, © 07121/890914

Allegro 5, Bj. 8/99, DM 2.900,- (V 0173/9324697

Arcus L, Bj. 2/2000, rot, ne. Gurtzeug Pro Design Iorn Pro 20 cm, Sietenprotektor, Doppelkoppenrettung Yonblon, nur Kappe VB DM 4.000,-, kompl. VB 0125.500,-, V 0611/810820

Arcus L, Bj. 2/00, blau, DM 3.900,-, V 0170/3219980 od. EfAktiengael.com

Arcus M, Bj. 5/00, blau, DM 3.700,-, Tel./Fox: 06232/40623 od. 0173/9177360 od. juergen@maehringennet

Arcus M, 81.6/99, gelb/blau, DM 2.700,-, V 07551/64285 Anus gelb/blau, DM 3.900,-, V 06257/905933 od. 0171/6917622

Anus M, Bj. 99, gelb, *nur* m. Gurtzeug Pro Design Dom u. Rettung RS, OM 4.900,-, mit Vario Bniuniger, (n.)0172/6312693 od. 06353/4486 od. b.sperlingeompuserve.com

Arcus Bj. 1/99, gelb/blau, rote Schwinge, incl. Rucksack, Garantie bis 7/02, DM 3.500,-, (V 0177/3585669 od. 06261/60466 abends

Arcus M, Komplettausrüstung, JamPro mit Superorator, Varia

malen Cherry Fliegerhelm, usw., DM 5.500,-, © 08378/7581

Arcus DA, Bj. 6/00, gelb/blau, Gurtzeug Supoir Evolufion M, Rettung Perche Columbus, Helm Cherry Insider, Wie dräuniger P III, kompl. OM 4.500,-, © 07224/3547

Anus M, 8). 6/2000, rat/weih, DM 3.900,-, (V

Anus 5, Bj. 8/99, gelb, VB DM 3.500,-, 08022/937746

Eifert 36, grün, 1 lern Pro conmact Pro, 1 Rettungsschirm Revolution II, komplett, umständeh. nur DM 6.500,-, © 0175/1635108

Flair M, Hj. 10/99, gelb, VB DM 2.850,-, V 0761/709019 Ignition L, Bi. 8/99, bleu, VB DM 3.000.-, V 07172/22197

Ignition XL, Bj. 5/00, Gurtzeug u. Rettung, HP über DM 5.000,- zu verkaufen für FP 0AA 3.950,-, © 07543/913424 od. Kerngoesfly@nolpom

Matrix L, B1.5/00, 90-15 kg, gelb, mit Firebird Gurtzeug Bodygard BI 7/00 und 1B-Rettung RS 2, VB DM 5.600,-, 08845/607

Matrix M, Bj. 3/00, 75 95 kg, gelb, DM 2.900,-, © 06659/1455 od. 0170/5207926

P23 27, Bj. 8/96, gelb, Check bis 3/2002, kompl. nm. Sitzgurt Sup Air, Protesten Beschleuniger, Rettung, VB DM 1.500,-, V 07931/44241

Paratech P23 24, Bj. 6/97, lila, DM 1.800,-, © 09135/722633

Session 5, Bj. 11/99, rot, VB DM 4.000,-, incl. Packsack, 030/41359962 od. llerinotto@freenet.de

Session 5, Bj. 11/99, rot, incl. Rucksack, DM 3.500,-, ${\bf e}$ 030/44359962 od. s.krawetzke@freenetde

Session XS, 8j. 9/99, gold, DM 2.200,-, V 0173/9324697 Sinus M, Bj. 12/98, 80-105 kg, Check 4/02, blau, DM 2.100,-, © 0179/5980170 od. BenThoss@aol.com

Vector M, Bj. 98, pink/111o, Gurtzeug Perche Magic, ohne Rettung, Lage, kampl. DM 3.600,-, V 0171/5733680

1.2 GX

P 21/27, Bi. 92, 60-85 kg, Gurtzeug Cherry RII, Rettung, Packsock, Mro Varia MP 1, kompl. OM 1.000, oder einzeln, Tel./Fox: 089/90469403

P 21/29, Bj. 93, Check bis 1/00, kompl. Gurtzeug, Rettung, Beschleuniger, Helm, VB DM 1.200,-, V 0551/795347

P 22/28, Bj. 93, pink/weiß, Check bis 3/2001, Gurtzeug Skyline Superrede u. Rettung, VB DM 1.800,-, 08639/5795

Advance Sigma III 27, Bj. 96, Gurtzeug Sup-Air, Profeel-Protektor, 9. 11, Bj. 6/98 m. Charly Beleg, VB DM 1.800,-, V 0721/465280

Advance Sigma III 30, Bj. 5/96, neuer Check, blau/pink, evtl. mit Rettung Stöllieger, FP 1.500,-, (r) 02333/860312 od. 0174/4117893

Advance Sigma III 30, Bj. 12/96, mit Gurtzeug, Helm, Frontcontainer ohne Re^g ung, DIA 500,-, V 07672/2860

Aspect M, Bj. 5/96, gelb/blau, Check 7/01, VB, V 08193/905033

Discus 2 000/11 0, Bi. 4/94, Check 5/98, VB DM 1.000,-, V 05308/3247

Frantic Plus 5, B1.8/96, gelb/lila, VB TIM 600,-, © 08326/9846

Golaxy, Bj. 97, DM 2.000,-, 0731/88116

Barst 23 c, gekouft 96, Check bis 6/02, 85 105 kg, m. Gurtzeug e. Rettung u. Vorio u. Packsack, DM 1.900,-, V 06623/917919

Martin 26, Bj. 7/95, Check, kompl. ggf. Gurtzeug u. Doppelkoppe, VB, V 02234/498015 od. juhr1999@grnx.de

Martin 26, Bj. 6/95, violett/weiß, Check neu, DM 1.200,-, Tel. 02234/498075

Mistral 27, 81. 96, Gurtzeug Skyline m. Protector, Rettung Chorly, Bj. 98, incl. Frontcontainer, Integralhelm Charly Insider, Vniio Baiuniger, Overall, VB DM 2.500,-, V 08304/1586

Mistral Twin 42, Bj. 96, violett, Check 1/00, DM 2.500,-, V 0171/7722226

Nova Axon 26, B18/91, pink, 80-105 kg, m. Kompressionsrucksack, Check bis 8/2001, VB DM 1.400,-, V06782/981402

Nava Phocus 29, 8). 7/94, 90-120 kg, incl. Gurtzeug, Rettung, VB DM 1.500,-, 0821/520612

P 40/26, Bj. 93, weiß, mit Rucksack, DM 380,-, V 0751/7914831

P 40/26, Bi. 92, pink, Check fällig, Packsack, Vorio Bräuner P 2, VB DM 499,-, $_{\odot}$ 07161/38417

P 40/26, Bj. 93, blau/weiß, Rettung Minitex 110 m. Gurtzeug, DM 500,-, (V 06173/321253

Pro-Feel 35, Bj. 96, incl. Gurtzeug m. Protector, Packsack, Rething-Revolution, Helm, Vene [imuniner, Check neu, VB, © 09804/1389

Saher L, Bj. 12/96, rot/weiß, DM 1.250,-, 09561/54222 od. 0171/6248280

Sensor M, It 95, blau, Gurtzeug, Reltung Oskar 116, Check bis 2/02, VB DM 2.345,-, 0221/5505799

Sonic Large, Bj. 6/97, Check 6/01, VB DM 1.100,-, V 06255/1284

Sank Large, Bj. 8/96, blau, Check 6/99, VB DM 1.500,-, $08022/705596\,$

Sank [arge, Bj. 3/97, bin, (heil/) SC 118 Rettung, Bj. 7/96, Gurtzeug Tigre Bj 3/91 m. Protector, Wa ⁹ner Vorio m. Borogroph u. PC-Software, Helm, Overall (Free-0), Schuhe (Honwag Gr. 12-43), VB DM 3.350,-, V 08106/7909

Sonic XLarge, 01. 6/96, pink, Check neu, DM 900,-, V 08322/4190

Space 24, Bj. 93, incl. Rettung und Dimensione Volo Gurtzeug, kompl. mit Zubehör für DM 1.500,-, 0521/131741

Space 27, Bi. 3/94, weeregenhagen, 85-120 kg, Check fällig, kompl. mit Edel Gurtzeug m. Rückenprotector, Rettung Firebird RS 2, Keuler-Integralhelm, gr. Packsack, auch einzeln zu verkaufen, VB DM © 0711/4202139 priv. od. 0711/7205798 esch.

Space 27, Bj. 94, Check 5/02, pink, VB DM 950,-07121/279283

Spear M, Bj. 12/97, kompl. mit Gurtzeug und Charly Rettung, DM 1.500,-, (V 07025/2217

Stellar 35, Bi. 93, mit Speeds, gelb/blau, Gurtzeug UP Action LX in. Protektor u. Minitee-Rettung, VB DM 1.150,-, auch einzeln,

gebraucht

V 07142/920132 od. 07143/24545

Super Space L, 95, incl. Gurtzeug u. Rettung, DM 1.200,-, 0 05136/894426 od. Holger.Knechlegt-online.de

Synto 27, Bj. 94, Check 1/01, $50^{\circ}100$ kg, VB DM 500,-, mit neuem Check VB DM 800,-, rD 08179/1066

Synto 27, Bj. 10/96, 66-100 kg, m. Speedsystem u. Packsack, ohne Check, VB DM 800,-, mit neuem Check UB DM © 03535/22103

G

Apache 23, Bl. 92, gelb, Check bis 5/02, mit Packsack, DM

Apache 26, Bj. 70° 100 kg, mit Speedsystem u. Packsack, 1/8 051190.-. e 03535/22103

Apache 26, Bi. 92, pink/weiß, Sitzgurt Perfect, Rettungsschirm Esprit Light, in, go 0173/3533937

2 GH

Advance Sigma 4/27, 5/2000, weiß/rot, OM 3.900,-, e 08022/967520 od. 0170/2030842 Wobei)

Advance Sigma 4/29, Bj. 1/99, blau/weiß, DM 2.990,-, 0 0171/6941722

Advance Sigma 4/29, Bj. 2000, DM 3.800,-, V 08022/967562 od. 0171/2429973

Apco Bagheera AA, DM 2.950,-, und Gut u. Rettungsschirm, V 089/74548217

Auto Bogheere M, Bj. 3/00, rot/ 98 061 3.800,-, 06151/58901

Astral NI, Bj. 1/99, Check neu, gelbblau/pink, VB D51 2.200,-, V 0172/2876030 od. 0221/1492524

Astrol S, 6/9:5, 6035 kg, gelb/grün, Gurtzeug UP M. Rat lung, günstig, VB, D 08041/1220 od. 0171/1749896

Blues 5, BL 3/99, klau/weiß, wg. Größenwechsel, DM 1.900,-, 0 039451/215 abends

Booster L, 2/2000, 80-105 kg, 93 OFA 3.300,-, iD 0231/238181 od. 0171/4494053

Flame L, N. 98, Check neu, weil/gelb, VB DM 2.900,-, V 02334/57204

Ozone Oda ne XL, blau/rot, DM 4.209,-, (06257/905935 od. 0179/6926808

Peratech P60 27, Bi. 97, gelb, DM 1.800,-, **e** 040/7227367

Promise L, BL 99, günstig, DM 2.500,-, 1 08534/6990 Shape M, Bj. 98, Check neu, DM 1.500,-, V 089/439005.41 Shape 5, 8j.10/99, rot/weiß, VB DM 1.800,-, V 0179/3950172

Spear L, 8). 7/97, blau, Check 6/99, VB DM 1.800,-, V 05308/3247

2-3

Genesis M, 81. 96, 7595 kg, incl. Gurtzeug Pro Design m. Packsack, VB DM e 07542/978185 od.

Nova Vertex 24, Bi. 11/98, 75 95 kg, weiß, (heck neu, VB DM 1.000,-, V 08243/961982 od. 0170/3025539

Nova Vertex 28, 81. 7/98, rn. Gurtzeug Woody Volley Xaver L. Rettung C(wly .Rev. II D, kompt DM 1200,-, 0 0173/3773570 abends

Nova Xyon 28, Bi. 96, blau, VB DM 600,-, D 08373/93435 od. 0170/9639955

Ventus M. 4. 1/97, VB DM 1.400,-, rD 07547583650

1®3 GH

Bonnnza 1, B. 3/99, DM 2.000,-, V 08248/7600 od 0172/8220699

Novo Argon 24, B1.8/00, VB DM 4.200,-, 07333/947330

Nova Argon 24C, 81. 7/00, 80 110 kg, DM 3.600,-, © 08041/1220 od. 0171/1749896

.-3 G

Aerolagic 47, Bi. 94, lila, VB DM 700,-, e 0521/200022 Genair 224, B.: 90, gelb/rot/klau, Check fällig, Packsack, 0,E DM 199,-, D 07161/38417

Genair 226, Bj. 90, rn. Gurtzeug, VB DM 270,-, 07142/920132 od. 07143/24545

3

Condor VIp 2, BL 89, an meistbietenden abzugeben, 0173/3533937

Airwave **XXX•M,** 81. 3/98, blau/weiß, DM 1.900,-, V 08248/7600 od. 0172/8220699

Hängegleiter

1

Fei m 140, BL 96, brün/blou/weiß, VB DM 3.600,-, V

Falcon 195, 81.3/99, DM 3.500,-, V07351/2727
Pal m 195, Bl. 66, Klopptrapez, aufsteckbare Räder, VB DM 2.800,-, 07121/336948

Skye 193, Bj. 4/99, 70E20 kg, VB DM 5.500,-, V

1.2

Perfex, Bi. 7/97, v.T. Krankheit zu verkaufen, mit Speedbar, 2 Ersatztropezrahreen Aerosafe, Kniehänger, Gurtzeug Ainwave mit Rating, Vorio, Geschwindigkeitsmesser, Schleppklinke, alles krimpt 501 4.000, - 0 02261/25165

Perfex, Bi. 92, kein Check, sowie Chmly Kniehänger und Helm, VB DM 2.200,-, e 030/28389026

Supersport 153, Bj. 94, rot, Räder 2 Steuerhügel, Seitenrohre Check eb. 2000, Klappbasis, gleich unrrfer. und (tuzeugen, DM 2.995,-, cb 0173/3022796 od. 08131/14336

Supersport 163, Bj. 93, ohne Check, mit Schürze, DM 900,-, e 08061/97310

Supersport 163, B. 95, Check neu, Zubehör, VB DM 3.250,-2)08824/94152

Supersport 163, Bi. 92, weiß/orange, kompl. rn. Gurtzeug, Rettung, Vorio, Rüder, Esatzbügel, FP HM 2.000,-, rD 02227/ 3968

9

Funfex, 0). 91, Frinljuhrescheck 97, DM 1.400,-, V 0170/ 4073901

FunFex, BL 88, Check bis 2001, mit Zubehör und Ersatzteile, VB DM 1.500,-, V 0171/6262899

Impuls 14, Bl. 89, pink, Räder, div. Zubehör, © 06201/ 961880 od. 0170/2225484 Impuls IC, Bi. 91, türkis/pink/weiß, Integral Speedy rn. Rettungsschirm, Combilnstrument Abo Grus 8000 (Speed, 2 x Höhe, Vano, Zeiß, Römer-Flughelm, DrochenträgelhAufsetz Inh (verschließbar), 61 ca. DM 10.000,- für VB DM 2.500,-, D 05303/ 6676 od 0172/E436073

Laminar 14 Easy, Bi. 6/99, 10 OM 5.900,-, V 02271/94020 od 0172/2627993

Nimbus 62/17, Bi. 89, kein Check, f. etwas schwere Anfänger, 3 Steuerb., Rüder, 061 950,-, rd 039292/26531

Sting 154 XC, Airborne, Mailer-Kante, pinkiblau/weiß, Startgewicht 95-115 kg, Bi. 93, DM 3.100,-, incl. Steuerbügel, Räder, (0) 0201/2475493

Ultra Sport 166, Bj. 8/98 m. Steckräder u. Klappbasis, Ersatzsteuerbügel, DM 4.800,-, 07951/42246

Uno 17,5 Jumbo, Check, 9/2002, Chorly Kniehänger, 8). 92, 001 1.490,-, (CO5941/5456 Fox 4703

2-3

Bellet RCS Bj. 3/98, gelb/blau, VB DM 5.200,-, kam-Hehe, weiß, Dr. 58, 00 DM C 07081/8172 od. ultblumenthal@t-online.de

Laminar 13/ST, Hj. 6/98, Ers. Bügel, Regenhülle, VB DM 5.600.-, V 07231/17989 od. avena-time-desion@t-online.de

Laminar 13/ST, Bi. 6/99, Vollmylor, weiß/gelb/grün, VB DM 7.700,-,nü 08724/1035

 $\label{eq:laminar} \begin{tabular}{ll} Laminar 13/ST, 81. & 6/99, gelb/violett, Vollmylor, Wippe, 68 \\ DM 8.500,-, 0 & 08822/932537 \end{tabular}$

Merlin 148, 2 mal, Bj. 96, kempl. mit Gurtzeug u. Rettung, Harre, Dachträger, VB, D 0172/2612817

Moyes GTR 148, Bj. 88, 2 Ersatzsrecerbägel, 13,5 tim, ahne Check, V8 DM 1000,-, V 0721/554516 p. oder 0721/9366265 gesch.

RCS, Bi. 99, rot/weiß, Corhanspeedbor, 3 Ersatzbügel, Pitchflosse, DM 5.000,-, 0 07831/6997 od. 0171/1249222

Speed TL, 97, Ligagerät, weiß/blauer Streifen im US, er.Enhos, 001 4.500,-, V 07123/21933

Suorise 13, Bj. 96, IM DM 3.300,-, V 06841/150259

Sen rise 13, Bi. 7/98, weiß/bkm/rot, incl. div. Ersatzrahm, Probeflug jeden. möglich, VB DM 4.400,-, ← 09556/1377 od. 0171/7429995, emoil: gzeinleine-online.de

Twister, Bj. 5/0D, weiß, wg. Umstieg auf Atos, 00 DM 7250,-, 09402/784161 abends

UP Speed, Bi. 7/98, wg. Sportaufgabe, $\, \simeq \, 0179/2254245$ UP Speed, Bj. 98, weiß/blau/gelb, DM 5.500,-, D 0511/572434

UP Speed, BL 99, blau/gelb, umständehalber chzugeben, 5.800,-, D 06083/2654

580.- DM

pro Woche

Gruppen Anir:tg

Weinnachtsgeschenkided Farbbrospekt kosienlos anfordern 'elachen und 'elachen bieter Schröder Friedhofstr. 16 45478 Mülheim/Ruhr 1bl:0208/36044 Fax 0208/34569i E-mail: SchmederD@t-ohline.de www.sportjarelierschroeder,de

Teneriffa

Paragliding-Ferien total

C Typisch kanarische Bergfinca auf 940 m

O Ruhig *gelegen*, direkt *im* Fluggebiet (Ifonche 500 m und Jama 3 km)

e Übernachtung im DZ und individuellem Frühstück

O Flughafentransfer

e täglich Paraglidingtaxi mit freundlicher Be reuun

Alternativprogramme wie Mountainbike- und Motorradtouren, geführte Wanderungen und Inselausflüge organisieren wir ebenfalls für Sie. Ausserdem haben *Sie die* Möglichkeit, sich in unserem ä la carte-Restaurant mit internationaler und marktfrischer *Küche* verwöhnen zu lassen. Wir würden uns freuen, Sie *als* unsere Gäste zu begrüßen.

Fon & Fax 00 34/9 22/72 58 94

markft

3

AT 145, 91, incl. 2 Trapezrohre, Gurtzeug Pinguin m. Rettung von Charly, Helm, Varia Comhi Airplus Speedmesser, VB DM 1.750,-, V 0'70/4400091

AT 158, Bj. 91, 96 061900,-, V 0173/9468541

Feil 152 Combat, Bj. 91, ohne Check, DM 480,-, V 089/ 1236199

laminar 14, Bi. 1/96, incl. 2 Steuerbügel, Gurtzeug Chorly P8guin, Bi. 12/95 mit Flugklinke, Gr. 180(190 cm, Rettung Chorly, Muximollost 18 kp, olles zusammen, DM 3.500, , **e** 06107/ 61455 od. 069213/22356 gesch.

Laminar 14/St Bj. 4/99, Mylor, gelb/magenD, 001 4.999,-, V 07551/945861 od. 0172/7107301

Milan Rocer, BL 5/93, blau/gelb/weil, Check 4/00, Ersotzsteuerbügel, VB DM 1.800,-, Te.: 0511/6478397 od. 0117/ 21070639

RamAir 154, Bl. 94, Aufsteckrüden 2 Packsäcke, Staurohr Messer, DM 1.600,-, V 089/7556599

RomAir 154, Bl. 2/95, ohne Check, DM 1100,-, V 09181/ 8663

Reflex, 111. 91, Integralgurt Skyline Contest Zip mit Schirm, Varia Afro Cirrus 8000. DM 1.990.-. V 02291/6699

Reflex, Bi. 10/94, mit Wölbsystem, Sonderkulm

gelb/schwarz/mini/weil, UB DM 2.500,-, 02581/634841 Super Xtralite sx5, BL 97, weiß, div. Ersatzteile, optim. Pik-

Ingoe'. 80-95 kg, VB DM 3.000., V 08421/903004 Viagro 14, Bj. 4/00, blau/gelb/blou, VB, rfl 08022/9675-33 (Regiro; od. 0170/8389477

Viagro 14 Rare, Bi. 7/2000, eng. Erkrankung, weesilber/orange, Vollnwien XC-Packsack, Ersatztrapez, einm Angebot, Abholpreis DM 7.700,-, 09453/8600 od. 0171/71441447

Xtralite 137, Bl. 94, 12,8 qm, Obe ^{rr}egel leicht beschädigt 00 809,-, V 0471/4149108 ab 19.00 Uhr

Xtralite 147, 8]. 95, ehre Check und Skyline Gurtzeug, 180-185cm Rettung, VB, 02594/86325

Xtralite 147, BI. 97, er. viel Zubehör, m. Porpfengurt u. Rettung, UI 4.300,-, V 09944/792 od. Fax: 09942/947242 Zephir CX, komplett, letzter neck 97, 98, auch Integralgurt,

9etti. gG, Yorlo, Baregroph, 07443/91436

1E

ESC, Bj. 6/00, blau/weiß, 08774/1402 od. 0171/ 2322871

Exxtary, Bi. 8/98, 913, 07322/23808 ob 18.00 Uhr

Columhus RDP 16 FM, Doppelkappe, DM 600,-, V 02234/ 498075

Firebird RS 2, bis 125 kg, 0111 590,-, 06257/905935 od. 3'79/6926808

Revolution 1, Bj. 8/96, WI OM 600,-, V 08326/9846 Air Bulle, wg. Fehlkauf, für DM 135,-, V 0761/4575705

Oskar 18 FM, 5/00, VB DM 650,-, euch zusammen mit Cutzeug und Helm, Z. 0177/683891 od. 07841/699072

Annulor 22, bis 125 kg, DM 850,-, Tel. 8 AB: 06659/1455 od. 0170/5207926

Charly Second Chance 118, Bl. 91, DM 130,-, V 0751/7914831



Fly Magic, bis 120 kg, kleiner Riß (Schönheitsfehler), 1/8 DM 650,-, V 0177/6863891 od. 07841/699072

Doppelsitzergurtzeug Porotech B 1 incl. BunmAin DM © 0172/8556786 2 Cruiser, Gold u. 6,81. 8/99 mit Seitenprotecloree, rot/schwerz, '76 ie DM 750.-, V 07472/43170 Fax: 947400

Sup Air uSe, NP DM 1.000,-für VB 979 700,-, © 08326/9846

Tigre mit Rikkenprotedor, DM 500,-, 02234/498075 LIP Action LX, mir Ptcrector und Minifex-Rettung, VB DM 580,-, V 07142/920132 od. 07143/24545

XT Inka, VB DM 300,-, V 07425/21616

Edel Hero, Bj. 95, Beschleuniger, Rückenprotector, DM 200,-, V 0751/7914831

WV 1, Model 97, Gr. VB DM 320,-, V 0761/4575705 Dimensione Velo Jam mit Prolektor, Preis 119, 08193/905033

FreeX Control Millenium, Gr. 19, 14. 6/00, INA 700,-, V 08093/2906 cd. 3172/8342679

MG-Rattung

Revolution 2 HG, B. 96, DM 700, © 0711/3454993

leer

Woody Volley Nafier, Gr. 170-180 cm, Bl. 12/98, VB DM 1.250,-, c(v 07531/32924

Woody Valley Nalier mit Schirm, alles 3/98, 175cm +/-8cm, blau, VB OM 1599,-, e 07081/8172 od. ull.blumeni-hal@nonline.de

Schürze Skyline 160:175cnr, TIM 300,(, und Schürze Dekas(pult 175(190em, 029 200,-, beide Ina. Sinirm, 022/2475493

Gurt Vonblon Blauer, VB 950, $_{\rm k}$ $\it V$ 08774/1402

Pinguin und Rettung von Charly, Länge 180 cm, VB DIA 350,-, V 0170/4400091

Vega-Integral, Gr. 170-180 cm, bequemer Einstieg, stob. Schleppschlaufen, Bruscontainer, DM 200,-, V 02507/986705 Woody Volley Noiler, Dr. 175-185 cal, Bl. 12/98 ru.Parasoil u. Rotor, VB, DM 1.250,-, V 07531/32924

Mayes Xtreme, 163-173 cm, schwarz/blau, VB DM 500,-, V 08724/1035

Skyline ohne Rettungssystem, 165 cm, TIP DM 1.450,-für 08 DM 290,-, Z) 089/1236199

Chorly Pinguin, D. 91, Packsack, 2 Fototoschen, Gr. 175-180 cm, Churly Rettungsschirm, DM 500,-, V 089/7556599

Flashlight, Bi. 98, Gr. 175 cm u. Rettung DM 900,, **e**

g' oll>

Helm Charly Insider Dr. 5,81.4/00,9000150,-, © 0177/886389' od. 37841/699072

Fun-Fex-Flieger Helmut (geb. 6.07.1946, 178 cm, 68 kg, sehr gut erhalten-ein Mann ist so alt wie er sich anfünlt! I I) sucht lutf/erd/wassentüchtige Fly/Reise/Weg/LebeneGeführtin, Probefühlen vereinbaren unter © 0171/6262899

Fliegerschuhe Mein dl Perfekt, Gare-Tex, (zu klein gekauft), 61.5 1/2, 0M 120,-, © 08362/987174

Schuhe Hanwag Fly 200D, Gr. 7, grau/grün/lila, DM 190,-, e 05130/40645

Overall für GS-Flieger, Gr. 50/52, schwarz, FP UM 50,-, tu egerstiefel One ".usr Turbulerioe, Gmetex, 6c. 42/43, pink/grün/gelb', NP 001 269,- für VB DM 95,-, O30/ 70130941 ad. 0172/3866009

Bräuniger Alto Varia P111, VB DM 400,-, rd 09132/733428

Gleltschirm-Motor F2 Max Carbon, 18 PS, zusammen mit Gleitschirm Edel Superspore 90-125 kg, hlou/weiß, DM 5.950,-, 06083/2654

Abrollwinde »Schuhwerk;Auf gehtso, mit 81:Auf rollrichtung, DM 3.000,-, 0470/2228315 (Jürgen)

Bräuniger Varia AltoP 17 Gleitschirm mit Drahenholterung, VB DM 820,-, V 02271/94020

GEBRAUCHT AUFTRAG AUFTRAG

Bei Drachen oder Gleitschirm nicht vergessen:

Anzoigantayt (Ritte möglichet kurz)

Gerätename mit Größe, Hersteller, DHV-Klasse, Baujahr, Gütesiegelnummer (MZL)
Alle Angaben stehen auf der Musterzulassungsplakette! Ohne vollständige Angabe keine Veröffentlichung!

_ ` `	Gleitschirmausrüstung	Instrumente	Gurtzeug	Rettung	☐ Sonstiges

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

Name	Telefon	Fax
Anschrift	Unterschrift	_

68 DHV-info 108

Gegen Versandkosten abzugehen. Hängegleiter Impuls, Liegeschürze PPH Helm, Fallschirm, Höhenmesser, Vario, DHV-Infohehe von ca. Nu 30 an, Drochenflieger-Magazine von 1982 an, Fly Magazine. Mo 0231/526022

Verkaufe Bücher: 100 Flugberge In: Oper DM Nuten. fliegen für Meister DM 15.-, Thermik lianduch DM 10., Wolken u. Wetter DM 10., 08822/932537

Bräuniger 10 Classic, 3 Jahre alt, 098 400,-, 08265/ 1590 od. 0177/2037046

Bräuniger 10 Basic 11, originalverpackt DM 500, © 08022/9675-20 (est) ader 0170/2030842

Reisemobil VB-T4, Colifornia-Caach, Originol Westfalle, flach-doch, Gas-Stanoreizung, Spot-Diesel 44 kor, 131. 7/92,145 000 km, incl. Duchträger, OM 26.000,-, V 05224/7239

17 aktuelle und ältere Gleitschirmvideos (z.B. Safe First, Excape, Instabilibp Extreme Flugsituationen I II, etc.) für je DM 7,- oder kompl. für DM 90,-, 0621/3804738

Varia Bitinniger AV-LCD **V** II DM 200,-, 2 Helme UVEX ligth Gr. 56 und 62, M DM 200,-, © 0201/2475493

Funkgerät, Keiwood 111-26 E,144 MHz, 00, 002351/

Ersatzteile Zephir-CX, Flügelseitenrohr mild hinten mit Edstück, Keirohrende, Turm, Spreizlatte, Tropezecke, Tropezrohr, Luft-Räder 200 x 50, Warmer Geschw-Messer, Afron-Maie, V 0615 / 1/895331

DHV-Info, Heft 64107, V 089/37158634

Frech Breeze Rucksackmotor, Ausführung für ledre Piloten, DM 4.800-, Tinke Fahrgestell, kompatibel falb Fresh-Breeze-Motaren, sie Drachen DM Helix 4-Blatt Propeller 140 cm, DM 1.300-, V 040/6770209

Tausche 51, alten Merlin 148 zig. Gewichtszunahme gegen Met 158, V 039292/26531

Trapezseitenrohre profiliert für Feil 152 Airwave Kiss, 8 Stück, 6 08731/1039

2 Handfunkgeräte Bosch-Betriebsfunk 2 cm, ideal für Windem schlepp oder Ausbildung, kempl. mit 2 Ladegeräten, VB DM 400,-, C 02738/2337

Toll-Täger, Sonderlänge und 4 Sick. Dachträgertroversen für VW T 4 Bus, r© 05731/1939

Flytec 3030 Bam incl. software u. Drucker DM 500,-, V 08823/8646 od. Fox: 08823/932403

Bräuniger Vario Alto Basis, DM 260.-. © 0751/7914531

GS-Motor, 360 m3, 4 Takt, 20 PS, HP DM 6950,-, aus gesund. Gründen zu verkaufen, VB, V 05241/54147 Fax: 55257

Danke dem 05-Pilot aus Regensburg (Roter Golf) für Pannenhilfe out A 6 IM 7.08.2000 vont hlürnberg 'Ammen«)

VW-Campingbus, T4, Bj. 92, 102' km, Inspektion, TÜV, Gas-Check neu, kampl. Ausbau, kl. Aulstelldach, WR, Busvorzelt, Geragenfahrzeug, VB DM 23.000;, V 089/8206283

Wasmer Vorne Combialr plus und Geschwindigkeitsmesser, Vb DM 195,-, 0170/4400091

Wesmer-Geschwindigkeitsmesser, elioNario, 06151/895331

(urban Integralhelm u. Afra Fluginstrument Cumulus 3 Micopenel 3, © 0821/520612

Fatoaparathalter und Öko-Geschwindigkeitsmesser (Luftsäule) für Drachenflieger, VB, V 0221/794448

Trapezhandschuhe aus Neopren, VB DM 120,-, V 0170/4400091

D rachentra nsportrahrl 195817) selbstgeb. Trorsportrohr könnt ihr euren Drachen, Regen u. Umweltgeschürzt zum Smnplotz fahren. Das Rohr kann durch ein Vorhängeschlöß verschlössen werden, ist 5,4 m lang, hat einen Durchmesser von ne. 275 cm und ist auf einem Aluminiumgestell montiert. Materialpreis ca. DM 450; für VB DM 270, - © 0221/794448

Afro (irres 8000, Combiinstrum Speed, 2 x Höhe, Veto, Zeit HP D(8 1.300,- für DM 400,-, © 05303/6676 od. 0172/5436073

GS-Schuhe Meindl, 40,861 100;, © 07151/302555 Bräuniger Varion AV Clossic, 45 08731/1039

Im Mai 2000 habe ich meine Gleitschirmausrüstung (Schirm No-vo Phi ou 29 3), 1996 m. grünen Finken ca. 30x40 cm genau in d. Mitte vorne an Eintritikskante m. Schriftzug, Eingeflogen c. 1egelbeng Roland Steiner, Gurtzug, Reserve Revolution II, Kombianzug, Variometer, Handschuhe, Helm, Stofftier) bei einem Fliegerkok legen, dessen Nomen ich vergessen hohe, in seinem Fahrzeug • weißer Kombi aus dem Boum FrankfurfMain • liegen leeren, Ich bitte den Herm auf diesem Wege meine Ausrüstung, sollte er ins Allgäu kommen, bei der 1. DAec Gleitschinnschule Heinz Fischer obzugehen, oder sich mit mir, V 017/1/956422 od. S *EINER.HEING@tionline.de, in Verbindung zu setzen. Der Schirm Mt seit August 2000 zum 2 Jahrescheck und die Reserve zum 1/2 Jahrescheck fällig. Dot das nicht deflegone werden.

Bräuniger Varia mit Steig-/Sinkakustik und Höhenmesser, Tel..

Preisgünstigen Rückenprotector (Scholdstorf) 1. Priratech-GSiGurtzeug u. einfaches Vurio für Anfänger, p 03601/440915 HG-Rettung ab 150 kg mit od. ohne Gurtzeug, V 09461/

UP- oder Skyline-Overoll, M, Preis IN ab 18.00 Uhr, 45

Drachenausrüstung) z. B. Vektor od. ähnliche Geräte; rdglichst mit Gurtzeug, Rettung und Faris. Pilotengewicht 75 kg-Gurtzeuglänge 1,90 m, 4 tags. 0531/2354029 abends 0531/ 3496148

HG-Motorgurt, Mosquito oder Scout, **@** 05722/3227 Milan Racer Hängegleiter, Tel./Fax: 04861/690040 od 0170/1869026

Haffungsausschluß

Jede Hoftang des DHV und seiner Mitarbeiter auf Grund im Veröffentlichung des Gebrauchtmarkts ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Gerate, ihre Lufttüchtigkeit UND die Angnhen in den Anzeiger übernimmt der DHV keine Gewahr.

Pensionierter Lehrer, SoptSchirm u. großes Wohnmobil sucht Überwinterer(in), Flieger(in), od. auch nicht, für hier Onsbruck-Ski....) oder den Rest der Welt. Horst Giese, Bach 11, 6-4852 Wewrea

Textilschleppklinke von FreaX, V 08063/5532 Fnterprise Wings Deslre 151, V 089/1236199

Fluglehrer(in) gesucht. Gleitschirmflugschule im Süden Münchens sucht vom 1.4. bis 31.9.01 Fluglehrer zur Festanstellung evtl. auf selbständiger Basis. V 08042/9486

Fluglehrerin) gesucht. Unser Team braucht Verstärkung. Wir sm chen zum 1.4.01 einen zusätzlichen Fluglehrer. V 08321/9970 e uroll: flugschuledergentholereeanline.de







abriefe

Info 107, Seite 74

Antwort zu: Die feine deutsche Art

Auch ich habe diesen Vorgang mit Entsetzen beobachtet. Aber meine Beobachtungen sind anderer Art und gehen etwas weiter, Auch die unter Punkt 4 gestellten Fragen sollte man näher betrachten.

An dem besagten Tag waren bei fast laminarem wer Wind ... An welchem Ort sollte dies gewesen sein? Meine Beobachtungen waren: Ständig drehender und turbulenter Wind (weiteres siehe unten). Auch ich bin vorwärts gestartet und denke von mir, dass ich ein guter Starter bin. Ich starte bei nahezu jedem Wind vorwärts und dies auch in Gebieten mit starkem Wind, wie in den verschiedenen Hochburgen der Türkei, Kroatien, Italien, Spanien, Frankreich usw. Aber ich hatte einen schlechten Start und musste so weit wie selten laufen. Da mein Schirm sich aber immer entsprechend der Physik verhält, so musste etwas mit dem Wind nicht stimmen, denn ich kam auch nicht zum Landeplatz. Mein Schirm stellte sich in den besagten laminaren Wind, gleich dem beschriebenen Chaoten, nur bei dem kam der Wind gerade von der Seite aus Richtung der Zuschauergruppe. OK, er hätte abbrechen müssen, aber...

Nun zu den Beobachtungen am Treh und allen anderen Startplätzen, die ich in meiner ca. iojährigen Praxis besucht habe. Nochmals, ich bin ein notorischer Vorwärtsstarter, aber kein Überflieger. Ich gehe an den Startplatz, lege meinen Schirm aus, stelle ihn richtig zum Wind, mache meinen Check, rufe Achtung Start und starte.

Worüber ich mich an vielen Startplätzen wundere ist, dass ca. 80 % der Rückwärtsstarter nicht beim ersten Mal rauskommen. Bei Starkwind sieht man die Könner, die Ruckzuck den Schirm rückwärts aufziehen und weg. Super. Aber dies sind nur die besagten verbliebenen 20 %. Bei schwachem Wind und/oder thermischen Ablösungen stehen dann eben diese 80 % mit dem Rücken zum Wind und versuchen mit dem bodennahen Wind den Schirm zu füllen und usw...

Meine Frage an Dich, lieber Roland: Wann kann ich Dich mit Deinem Schirm auf dem Fußballplatz treffen? Oder bist Du perfekt? Bin ich verantwortungslos, dumm und faul, weil ich nur vorwärts starte und noch nie auf einem Fußballplatz war?

Ich bin völlig anderer Meinung als Du. Es sollte auch der Rückwärtsstart geschult werden, aber vorrangig wie bisher der Vorwärtsstart. Einen Startvorgang sollte man beherrschen und dies bei allen Windverhältnissen. Bei leichtem bis mittlerem Wind eignet sich hierzu überwiegend der Vorwärtsstart. Bei starkem Wind sollten ohnehin nur die starten, die für diese Bedingungen entsprechende Erfahrung und Übung haben und die beherrschen auch einen 2. Startvorgang.

Es war vor einiger Zeit die Rede davon, dass wir alle einen Ȇberprüfungsflug« in regelmäßigen Abständen durchführen müssen. Dies ist sehr gut und hierbei sollte es Pflicht sein, dass man vorwärts startet, Nun zu meinem 2. Start: Ich bin zu dem oberen Startplatz gegangen und musste dort ebenfalls sehr schlechte Startbedingungen vorfinden. Von hier aus waren die Windrichtungen noch besser festzustellen und ich wage es kaum auszusprechen: Ich bin bei meinem i. Start vermutlich in einer leichten Leewalze gestartet!

Dieter Just

Anmerkung der Redaktion: Üben mit dem Gleitschirm lohnt sich immer. Bei stärkerem Wind kann vorwärts nicht sicher gestartet werden.

Clubmeisterschaft des 1. Parafly-Club-Schwaben

Beim zweiten Anlauf wurde bei herrlichem Sonnenschein und extremen Temperaturen in Andelsbuch die Clubmeisterschaft durchgeführt, zu der sich 20 Gleitschirmpiloten einfanden. Zwar zeigten hohe flachgeschliffene Wolken eine erhöhte Windgeschwindigkeit in der oberen Atmosphäre an, nach verschiedenen Wettererkundungen konnte jedoch trotzdem grünes Licht zum gefahrlosen Fliegen gegeben werden.

In zwei Durchgängen wurden die Gewinner ermittelt. Die erste Aufgabe war ein kurzer 12minütiger Flug, wobei die Einhaltung der vorgegebenen Zeit gewertet wurde. Die Flugzeit des zweiten Fluges konnte jeder Pilot selber vorgeben; er musste sie dann allerdings auch einhalten, und dazu noch im Flug eine mit seiner Startnummer versehen



Zwiebel in ein abgegrenztes Feld werfen. Außerdem galt es vor jedem Start zwei sicherheitsrelevante Fragen richtig zu beantworten. Weitere Punkte gab es für gestandene Landungen im Landefeld oder im engeren Landekreis. Da am Sonntag der Föhn gefahrlose Flüge nicht zuließ, standen die Besten des Vortages auf dem Siegerpodest: i. Herbert Krebber, 2. Hansjürgen Renner, 3. Karsten Weiß. Platz 6 belegte Simone Zaiser als einzige Dame. Auf die Flieger und Helfer warteten wertvolle Preise, welche die Firmen Bräuniger und FreeX dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt hatten. Die Meisterschaft gab gleichzeitig Gelegenheit, das beliebte Sommerfest am Fischteich zu feiern. Für Speise, Trank und Unterhaltung war bestens gesorgt, und der laue Abend lud zum langen Verweilen. So war es für machen sicher gut, dass er am Sonntag nicht starten musste.

Parafly Club Schwaben
 Wolfgang von Brunn

wereine•

Pfälzer in den Vogesen

Die Vereinsmeisterschaft 2000 des 1. PDGFC fand wie 99 in den Südvogesen am Treh statt. Bei Superbedingungen konnte am 1, Wettkampftag ein Dreieck mit den Wendepunkten Markstein, Stausee Wildenstein und Drumont ausgeschrieben werden. Fast alle Teilnehmer schafften die Tagesaufgabe und versuchten dann trotz des hohen Verkehrsaufkommens am Landeplatz noch Landepunkte zu ergattern, was aber nicht immer gelang.

Der erste Tag klang abends dann mit dem traditionellen Grillen am Landeplatz aus, wobei natürlich kräftig »Fliegerlatein« über die »Hammerthermik« gesponnen wurde. Am Sonntag wurde dann noch eins draufgesetzt, Nachdem auch die letzten Übernächtigten aus dem Zelt gekrochen waren, ging es wieder hoch zum Treh, wo XXL- Flugbedingungen auf die Teilnehmer warteten- »Backsteine-Flugtag«- besser ging es nicht. Entsprechend wurde die Tagesaufgabe gewählt. Außer Stausee und Drumont war diesmal noch Grand Ballon angesagt. Ruck Zuck waren alle in der Luft und auf Strecke. Zuerst zeichnete sich ein Zweikampf der Starrflüglerpiloten Oliver Schmidt (Atos) und Lothar Braun (Exctasy) ab. obwohl diese mit einem 20%- Handikap ins Rennen gingen. In kürzester Zeit spulten diese beiden die Aufgabe ab und setzen ihre Rennmaschinen auf den Landepunkt oder zumindest in die Nähe. Aber auch bei den Flexiblen schlief man nicht und jagte den beiden im Pulk hinterher. Beim Auswerten, als das Handicap aufgerechnet wurde, hatte sich dann doch noch einer der alten Füchse. Helmut Menzel zwischen die beiden geschoben. Vereinsmeister war somit Oliver Schmidt auf Atos welcher aus den Händen des Letztjahresmeisters und diesjährigen Dritten Lothar Braun den Wanderpokal entgegennehmen durfte. Einen Super 2. Platz konnte wie schon 1999 unser alter Haudegen (64 Jahre) Helmut Menzel belegen. Manuela Braun folgte, ebenfalls wie im Voriahr wieder auf dem undankbaren 4. Platz.

Bei solchen Super-Bedingungen ist der Treh als Austragungsort der Meisterschaft 2001 der Pfälzer Drachen- und Gleitschirmffleger schon jetzt fest gebucht. Info bei Sportwart Peter W. Körner, Tal: 06342/9227003

1. Pfälzer Drachen- und Gleitschirm-Flieger Club Peter W. Körner

Neues aus Hamburg

Das Infophon der Hamburger Drachenflieger hat eine neue Nummer: 040/79090878.

Ein Clubtreffen findet jeden Donnerstag ab 19.00 Uhr auf dem Segelflugplatz Hamburg-Boberg in der Gaststätte vom Segelflugverein (in den Wintermonaten wieder alle 14 Tage mit Video-Film) statt.

Hamburger Drachenflieger Gerd Olbinsky



wo Jahre Drachenfliegen in der Oberlausitz

Im Sommer 1990 begannen erstmals in der niederschlesischen Oberlausitz einige Begeisterte mit der Ausbildung zum Hängegleiterpiloten. Was 1990 mit den ersten Hüpfern am Hang des Kottmars begann, hat sich bis zum heutigen Zeitpunkt soweit entwickelt, dass sich die Piloten auf den Flugplätzen Bautzen, Rothenburg und Görlitz mit der Winde oder dem UI. in den Himmel ziehen lassen. Mittlerweile fliegen die Piloten des 1999 gegründeten Vereins »Leichtflieger-Oberlausitz« dank der oberlausitzer Thermik mehrere Stunden lang und mehrere Kilometer weit. Auch Gleitschirmpiloten beteiligen sich rege am Vereinsleben. Aus Anlass des 10-jährigen Jubiläums hatten die »Leichtflieger-Oberlausitz« Piloten aus ganz Deutschland in die niederschlesische Oberlausitz zu ihrem traditionellen Sonnenwendfliegen eingeladen. Trotz der widrigen Wettervorhersagen reisten 15 Piloten auf dem Flugplatz Bautzen-Litten an, Am Samstag konnten die Piloten eine sehr große Wolkenlücke nutzen, um ein Schätzzeitfliegen durchzuführen. Sieger wurde dabei Walter Hoffmann aus Künzelsau, zweiter wurde Daniel Kupper aus Görlitz und den dritten Platz belegte Uwe Eichholz aus Berlin.

Leichtflieger-Oberlausitz Daniel Kupper

Drachen im Dom

Libori: Jedes Jahr wieder ein traditionelles katholisches Fest in Paderborn, das mehr als 1 Million Besucher anlockt und wohl eines der größten religiösen Feste in Deutschland ist.

Thorsten Floren und Wolfgang Klois vom Drachenfliegerclub Paderborn hatten die Gelegenheit, für eine Jugendmesse die Idee des jungen Pfarrers Thomas Thiesbrummel zu realisieren, einen Drachen auszustellen! Zitat des »mutigen« Pfarrers: »Nicht alle im Klerus waren von dieser `weltlichen' Idee begeistert!«

... kein Wunder, schließlich war es das erste Mal in ca. 1000 Jahren, dass ein Drachen im Dom mitten über dem Altar und der Silberbüste des hl. Libori hing!

Drachen fliegerclub Paderborn Wolfgang Klois

abriefe

Ziellandungen und Ausbildungsoffensive

Seit der Gründung des Nordhessischen Gleitschirm Clubs Kassel im April diesen Jahres beteiligten sich die Nordhessen an vielen Veranstaltungen anderer Flugsportvereine in der Region. Nun wurde die Vereinsmeisterschaft 2000 ausgetragen. Dazu stellten die Segelflieger in Hessisch Lichtenau ihr Fluggelände zur Verfügung. In den Disziplinen Zielabwurf und Ziellandung konnte sich der Kasseler Peter Geister als Sieger und Vereinsmeister qualifizieren. Der Zielabwurf fordert von den Piloten, zwei mit Wasser gefüllte Miniluftballons möglichst präzise auf einer Zielscheibe zu platzieren. Bei einer Abwurfhöhe zwischen zo und



wo m keine leichte Übung. Erschwerend wirkte sich der starke Wind aus. Entschieden wurden die Meisterschaften letztlich durch die Ziellandungen. Dabei zeigte sich der Kasseler Peter Geister als wahrer Könner. Souverän landete er seinen Schirm mit 2 m Abstand vom Zentrum des Landefeldes und qualifizierte sich damit als Sieger und Vereinsmeister. Mit 5 m Abstand vom Zentrum folgte Mathias Hagemann (Schloß Holte), im 7 m Zielkreis stand schließlich Peter Frank (Kassel) und landete damit auf dem dritten Platz,

Die Nordhessen fliegen hauptsächlich an der Winde. Bei dreißig Mitgliedern bedeutete das für den einzigen Windenfahrer des Vereins ständigen Einsatz. In Zusammenarbeit mit dem DHV-Beauftragten Horst Barthelmes hat der Verein nun eine Ausbildungsoffensive für Windenführer gestartet, Ziel ist es, bis Ende 2001 mindestens io lizenzierte Schleppprofis auf dem Platz zu haben. Am zweiten Septemberwochenende ging es los. Die Kasseler Leiseflieger rückten mit der vereinseigenen Winde im Schleppzentrum des DHV in Bad Satzungen an. Dank vieler engagierter Vereinsmitglieder kam der Club seinem Ziel deutlich näher.

Der Fliegerstammtisch findet an jedem letzten Wochenende des Monats um 19.30 Uhr in der Gaststätte »Kleines Schweinchen« in der Kasseler Konrad-Adenauer-Allee statt. Informationen gibt es auch unter Tel: 0172/5604544 und der Internetadresse www.gsc-kassel.de.

Nordhessischer Gleitschirmclub Kassel Gerhard Segel

Chat Room

Damit es zum Saisonende und in der folgenden Winterpause nicht langweilig wird, haben die Himmelsstürmer Lahn einen Chat Room eingerichtet. Der Chat Room ist ein virtueller Raum im Internet, in dem man sich mit anderen Intemetusem treffen und online über die Tastatur, z. B. zum Thema Fliegen, unterhalten kann. Regelmäßige Treffen im Chat Room sind geplant. Den Chat Room findet Ihr unter www.himmelsstuermerlahn.de in der Rubrik »Chat«, Weiterhin ist für den 1. Oktober die Eröffnung eines Internet Forums für Gleitschirm, Drachen und UL Fliegen auf der Himmelsstürmer Homepage geplant. Schaut mal vorbei, es lohnt sich.

Himmelsstürmer Lahn Michael Friedchen

Wie ein Flieger-Club Sympathie erreicht

Im September veranstaltete der TV Neidlingen/Baden-Württemberg die offene Deutsche Meisterschaft im Inline-Parallelslalom sowie das Finale des 3. Inline-Cup vom Deutschen Skiverband.



Der Delta und Gleitschirm Club Weilheim/Teck bot den Neidlingern das Rahmenprogramm: Drachenfliegen am Kran, Start- und Landeplatz vor dem Rathaus. Die Autofirma Faustmann montierte extra nochmals einen 10 m Mast auf ihren Autokran, so konnten über wo »Passagiere« aus Neidlingen und Umgebung ca. 30 m über Neidlingen schweben. Der jüngste »Flieger« war kaum 4 Jahre alt, der Älteste noch keine 70. Selbst Bürgermeister Rolf Kammerlander mit Ehegattin ließen sich das nicht nehmen und hingen als eine der Ersten im Drachen. Der DGCW erntete viel Lob seitens der Bevölkerung und versprach dem TV Neidlingen für 2001 wieder eine Aktion zu veranstalten.

Delta und Gleitschirm Club Weilheim/Teck Wolfram Huber

Gleitschirmfliegerfest

Das diesjährige Fliegerfest des Gleitschirmclub Kraichtal fand bei schönstem Wetter in Oberacker statt. Es wurden Notstromaggregate, Tische, Bänke, Zelte usw. auf die Wiese gefahren und aufgebaut. Beim Tandemfliegen konnte man seinen Bekannten oder Verwandten beim Starten und bei der Landung zusehen. Es wurde begeistert angenommen und 3o Tandempassagiere waren fasziniert vom Gleitschirm-

»Ihr lasst Euch aber was einfallen« sagten die Zuschauer beim Programmpunkt Verkleidungsfliegen. Dabei gab es einen Doppelsieg. Es siegten: Die lila Kuh und die Hexe auf dem Besenstiel. Eine richtige

fliegen.



Flugshow wurde dieses Fest mit Ballonstarts, Ultraleichtflugzeugen, Motorgleitschirmen, Hängegleiter (Drachen) und natürlich Gleitschirmfliegen. Die ersten Besucher kamen und 10.30 Uhr und manche blieben bis nach 24 Uhr. Die einhellige Meinung war: Nächstes Jahr kommen wir wieder zu diesem Fest.

Gleitschirmclub Kraichtal Karl-Heinz Hommer



Teamgeist, eine tolle Sache

Unser erstes Mitwirken beim Stadtfest in Weil im Schönbuch war ein voller Erfolg. Von Anfang bis Ende konnte man sich auf die mitwirkenden Mitglieder wo %ig verlassen. Jeder nahm seine Aufgabe sehr ernst und war mit viel Spaß, Humor und guter Laune dabei. Die Aufmerksamkeit der Weilener Mitbürger wurde durch unseren attraktiven Stand magisch angezogen, wie z.B. durch den Aufbau eines Drachens und eines Gleitschirms, Nebenbei wurden die interessierten Bürger durch Filmvorführungen und dazu passender Musik in die Welt der Drachen- und Gleitschirmflieger versetzt. Bei der Verlosung blieb kein Los übrig, denn die Preise waren sehr attraktiv. Für das leibliche Wohl der Bevölkerung sorgten unsere »Fliegerhamburger«, die reißenden Absatz fanden. Zum Schluss ein großes Dankeschön an alle Mitwirkenden und Sponsoren, z. B. DHV, Parawing-Versicherungsservice, Flugschule Tübingen »Gleide Zeit« und MEIER Holzbau - Holzgerlingen, die die Veranstaltung und Präsentation zu einem vollen Erfolg werden ließen.

Schönbuch Flyers Tommaso Santostasi

wereines

wo % Fun bei 80 % Wetter

Rund 200 Flieger aus ganz Deutschland trafen sich zum größten Fliegerfest im Rheinland, um endlich mal wieder zu fliegen und sich über die neuesten Szene-News auszutauschen. Erste Highlight war bereits das am Freitag begangene 15-jährige Vereinsjubiläum der Rhein-Mosel-Lahner, das standesgemäß mit Live-Band, Vorträgen und guter Stimmung gefeiert wurde, Am Samstag und Sonntag war freies Fliegen angesagt, welches mangels geeigneter Thermik leider fast nur aus Gleitflügen bestand. Aufgelockert wurde das Geschehen durch das Drachen fliegerurgestein Heinrich Berse (74!) aus Essen: »Betet Leute! Jetzt fliegt Euer Opa«. Berse flog unter dem Jubel des Publikums zu Tal und genoss sichtlich seinen Ruhm. Selbst der SWR kam mit einem Fernsehteam und filmte den Flieger-Opa und brachte einen kleinen Beitrag im 53-Fernsehen.

Den größten Schiss dürfte der Pastor Röhrig von Burgen gehabt haben, Unter Anleitung eines Fluglehrers flog er zum ersten Mal alleine mit einem Gleitschirm über seiner Gemeinde, die ihm dafür großen Beifall spendete. Später hörte man ihn beim Festgottesdienst mit Inbrunst »Vom Himmel hoch da komm ich her« singen. Die Drachen- und Gleitschirmflieger Rhein-Mosel-Lahn haben als Ausrichter ein gelungenes Fliegerfest veranstaltet.

Drachen- und Gleitschirmflieger Rhein-Mosel-Lahn Frank Herr

Nebelflieger

An diesem Sonntag, den 14.5.z000, befand ich mich zusammen mit meinem Partner ebenfalls auf dem Breitenberg. Morgens gegen lo.00 Uhr sah es noch nach einem schönen Flugtag aus, weshalb auch recht viele Flieger im Lift auf dem Weg nach oben waren. Jedoch bereits nach kurzer Zeit hüllte sich der Berg in Wolken. Nachdem wir Stunden auf dem oberen Startplatz im Dunst gesessen hatten, erfuhren wir, dass am unteren Startplatz bereits mehrere Flieger gestartet seien.

Wir machten uns auf den Weg nach unten - jedoch ehrlich gesagt mit wenig Hoffnung, dass wir an diesem Tag noch in die Luft kommen. Auf dem unteren Startplatz bot sich uns ein Bild, welches wir beim besten Willen nicht glauben wollten.

Wir legten unsere Ausrüstung nieder und sahen ca. i Stunde dem Schauspiel zu. Es waren nicht etwa z oder 2 »Verrückte«, die sich bei diesen Bedingungen in die Luft wagten, sondern in dieser einen Stunde konnten wir mindestens 15 Piloten beobachten, die sich teilweise mit größten Schwierigkeiten und mehreren Startabbrüchen - irgendwie in den Himmel erhoben, besser gesagt in die Wolken. Die Basis war so tief, dass die Piloten gar nicht hineingezogen werden konnten, da sie teilweise direkt in die Wolken hineinstarteten, Die Wolkenbasis machte im Rhythmus von 5 Minuten auf und zu. Außerdem herrschte ein recht

starker und teilweise auch böiger Wind. Wir hatten das Gefühl, dass hier eine ganze Gruppe von Fliegern alles aber auch wirklich alles vergessen hatte, was sie irgendwann einmal während ihrer Ausbildung gelernt

Es gab an diesem Tag ja auch einen tödlichen Unfall.

Die Bilder, die wir daraufhin angefertigt haben, sind zwar keine fotografischen Meisterleistungen und können die Tatsachen auch nur grob widerspiegeln, aber wir wollten dies für uns dokumentieren, weil uns so viel geballte »fliegerische Dummheit« in den letzten Jahren nicht untergekommen war.

Die Quintessenz eines solchen Tages ist einzig und allein eine große Wut im Bauch darüber, dass sich so viele Piloten völlig grundlos in Gefahr bringen und nicht in der Lage sind, solche Tage einfach ad acta zu legen und mit der Bahn nach unten zu fahren. Am Parkplatz auf dem Weg zum Auto konnten wir aus einigen Gesprächen im Vorübergehen heraushören, dass die meisten Piloten froh waren, gut gelandet zu sein, zumal die Landebedingungen auch nicht vom Besten waren.

Dagmar Sabine Zangenberg

vereine•briefe

Gebrauchte Schirme gesucht

Auch im Kaukasus wird Gleitschirm geflogen. Im Club »Polet« sind 30 Piloten organisiert, die trotz großen politischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten fliegen. Ihr größtes Problem sind flugfähige Gleitschirme. Sie bitten deutsche Piloten, die ältere Geräte oder Zubehör nicht mehr benutzen, ob sie es nicht kostenlos zur Verfügung stellen könnten. Wir machen darauf aufmerksam, dass auch kaukasische Piloten überleben wollen, gefährliche oder ausgelutschte Geräte nützen nichts! Wer den Flugsport dort unterstützen will, wendet sich an Leonid Svetezky, Email: svetezky@maykop.ru. Im Internet kann man sich unter www.adygnet.ru/paraplan/index.htm informieren.



Der G5C-Weser e. V. ist nun unter folgender Adresse zu erreichen:

Neue Windentelefonnummer: 0170/7227165 Neue Homepage-Adresse: www.gcs-weser.de Vorstands-Email: vorstandesc-weser de.

GSC-Weser Rolf Ebeling





Sicherheitstraining am Kochelsee

Anfang August fand wieder das nun schon traditionelle Sicherheitstraining der Kocheler Gleitschirm-

freunde statt. Optimale Witterungsverhältnisse prägten den ersten Flugtag. 17 Teilnehmer vom ortsansässigen Club und dem Münchener Gleitschirmclub »Bodenlos« mussten vor dem Flug erst ihre bis zu 20 kg schwere Flugausrüstung in schweißtreibenden 1 bis 2 Stunden zum Startplatz am Jochberg tragen. Dort konnte bei hervorragenden Windverhältnissen sofort gestartet werden, Die Leitung des Trainings hatte in bewährter Manier Fluglehrer Wolfgang Rupprecht inne, Alle Teilnehmer waren mit Funkgeräten ausgerüstet. Ein Boot der Wasserwacht Koche(stand bereit, um evtl. gewasserte Piloten sofort zu bergen. Hauptsächlich wurde die Unfallursache Nr. 1 beim Gleitschirmfliegen, das Einklappen einer Flügelseite, trainiert. Ebenso diverse Abstiegshilfen. Bis zum frühen Nachmittag waren alle Teilnehmer ohne Zwischenfälle erfolgreich gelandet. Anschließend wurde noch bei einem gemütlichen Grillfest zum Thema Sicherheitstraining gefachsimpelt.

Kocheler Gleitschirmfreunde Günther Kröh

Aktionstag »Abheben ohne Drogen« ein voller Erfolg!

2000 Besucher wollten miterleben, wie man ohne Alkohol und Drogen abheben kann. Der Verein »Böhmwind-Initiative für ein suchtfreies Leben«, dessen Vorsitzender Landrat Heinz Wölfl ist, hat dieses Jahr die Aktion »Abheben ohne Drogen« gestartet.

Rund um den Luftsport soll ein Fest ohne Alkohol und Drogen steigen. Wir müssen vorleben, wovon man sonst nur spricht, fordert Landrat Heinz Wölfl, als bei der Pressekonferenz die Aktion vorgestellt wurde. Den Ursprung hat dieses Projekt im Landkreis Straubing-Bogen. Die Gebrüder Siegfried und Herbert Zankt aus Stallwang, zwei begeisterte Gleitschirm flieger und Fallschirmspringer, hatten die Idee, Jugendlichen und Junggebliebenen die Faszination des Flugsports im Zusammenhang mit Suchtprävention näher zu bringen. »Die Verbindung von Flugsport und Anti-Drogen-Kampagne bietet sich aus zweierlei Gesichtspunkten an«, erläuterten die zwei Flugsportler bei der Pressekonferenz. Zum einen schließe der Flugsport wegen der erforderlichen Konzentration jede Art von Drogenmissbrauch aus, zum anderen lasse der Adrenalinausstoß beim Sprung aus dem Flugzeug ohnehin die Wirkung jeder anderen Droge vergessen machen.

Bei dem Anti-Drogen-Flugtag in Arnbruck wurde ein überaus attraktives Programm zusammengestellt. Tandemflüge mit dem Gleitschirm waren der Renner.

Der Drachen und Gleitschirmflieger-Club Regental war mit einem Infostand vertreten. Dort bekam man auf alle Fragen zum Drachen, Gleitschirmfliegen und Fallschirmspringen Antwort, ebenso wurde Infomaterial (DHV-Infos, Broschüren, Aufkleber usw., vom DHV und Freex Air Sports zur Verfügung gestellt) verteilt. Auch hier war die Nachfrage sehr groß und nicht umsonst, denn die Anmeldungen für Kurse im Gleitschirmfliegen sind gestiegen. Tickets für Tandemflüge mit dem Gleitschirm wurden angeboten und die Nachfrage war so enorm, dass Roman Hölzl mit seinem Team sicher nicht alle in die Luft bringen würde. Da konnten die Drachenflieger vom Drachen fliegerclub Bayerwald nur ein paar Flüge mit dem Drachen zeigen, zugunsten der Tandempassagiere. Der Luftsportverein Zellertal bot Rundflüge sowohl mit Motormaschinen als auch mit Segelflieger an. Die Fallschirmspringer des Fallschirmsportclub Ostbayern mussten wegen zu geringer Wolkenhöhe auf ihren Auftritt verzichten, zum Bedauern der vielen Besucher.

Am Ende der Veranstaltung war man sich einig, diese Aktion zu wiederholen.

Drachen und Gleitschirm fllegerclub Regental Herbert Zankl

vereirK• lefe



Sommerfest und schöne Flüge

Beim diesjährigen Fest der Drachenflieger des DFC Niederrhein bescherte die Sonne gute Thermik mit Basishöhen von mehr als wo° Metern. Trotzdem ging niemand auf Strecke, sondern man begnügte sich mit 2 Stunden Flügen im Umkreis des Platzes. Denn für nachmittags war der Kampf um die begehrten Honigbär-Pokale in Gold, Silber und Bronze angesagt.

Aufgabe war es, nach dem Ausklinken unverzüglich zum

Startplatz zurückzufliegen und dort aus etwa 200 Metern Höhe ein Sandsäckchen abzuwerfen. Erschwerend kam hinzu, dass die Sandsäckchen - mit Sand gefüllte Tiefkühl-Plastikbeutel mit Flatterband-Schwanz - in ein kleines Kinderplanschbecken treffen sollten. Mit ungeheurer Spannung wurden zwei Durchgänge von allen Anwesenden verfolgt, Während die Verzagten Zuflucht unter Sonnenschirmen und Drachensegeln suchten, trotzten einige tollkühne Gesellen den Einschlägen ungeschützt in aristokratisch aufrechter Haltung. Am nächsten ran ans Nass kam Vereinsmitglied Jochen Winkler mit etwa 2 Metern Abstand. Statt Begeisterung erntete er jedoch allgemeine Empörung, denn der Abwurf seines Säckchens war aus nur etwa 20 Metern Höhe erfolgt. Sein Hinweis auf die schlechte Gleitzahl seines Reflex CS traf auf Skepsis und so erkannte die Jury den Jahrhundertwurf nicht an. Unverdient gewann daher Martin Westerhoff. Zweiter wurde unspektakulär unser vorsitzender Lothar Vollmer, der deswegen hier nicht extra erwähnt werden möchte. Dritte wurde Ursula Gilles, die aber nicht mitgeflogen war, weil sie Windendienst hatte. Ihre Säckchen waren kommissarisch von »Doubletten-Bernd« Buchmann abgesetzt worden, der selber aber nicht in die Wertung kam (siehste Bernd, dat haste davon), Die Überreichung der mit Honig gefüllten Plastikbären-Trophäen erfolgte nach dem ausschweifenden Grillfest, wobei dort auch die Sieger des diesjährigen Streckenflugpokals geehrt wurden. Diese waren: Manfred Veit (2450 Punkte), Dirk Ripkens (2000 Punkte) und Edward Lenzen (1750 Punkte). Die überreichten Preise waren so hochwertig, dass im nächsten Jahr die Zahl der Cracks mit Streckenflugambitionen wohl noch mal zunehmen wird.

Unser besonderer Dank gilt Angelika »Angle« Kremer und ihren fleißigen Heinzelmännchen für die Organisation und den tollen Einsatz zum Gelingen eines unvergesslichen Flugtages.

DFC Niederrhein Jochen Winkler

Clubmeister am Laber

Bei herrlichstem Herbstwetter konnte Wettbewerbsleiter Peter Kratz 23 Gleitschirm- und Drachenflieger zur Clubmeisterschaft 2000 am Laber ins Rennen schicken. Dabei galt es, möglichst viele vorgegebene Gipfel in den Ammergauer Bergen zu überfliegen. Bei der um diese Jahreszeit eher schon schwachen Thermik keine leichte Aufgabe. Wie sich später herausstellte, kam dabei der richtigen Wahl des Startzeitpunktes eine wichtige Bedeutung zu. Mit einer taktischen Meisterleistung setzte sich bei den Gleitschirmfliegem wie schon im Vorjahr Sebastian Freier vor dem Routinier Rupert Dedler und Markus Kautnik durch. Bei den Drachenfliegern gewann zum erstenmal Herbert Leimkühler vor Lokalmatador Rudi Höldrich und dem Segelhersteller Markus Pause. Die längste Flugzeit mit fast 1 2/2 Stunden konnte Robert Wollmann erzielen. Bei der Siegerehrung konnte 1. Vorstand Paul Raggl die von Toni Höldrich geschnitzten Adlerköpfe an die Erstplatzierten überreichen. Auch wenn durch das Engagement vieler Clubmitglieder bei den Passionsspielen die Teilnehmerzahl in diesem Jahr etwas geringer war, ließ man es sich nicht nehmen, die Clubmeisterschaft mit einem gemütlichen Grillfest zu beenden.

Ammergauer Drachenflieger Peter Kratz

Jahreshauptversammlung DFC Starzeln

Die diesjährige Hauptversammlung des DFC Starzeln begann mit einem kurzen Jahresrückblick. Es fanden zahlreiche Vereinsausfahrten statt, die auf großes Interesse stießen. Der Höhepunkt bildete der jährlich stattfindende Schneithaldencup. Außerdem wurde am Vereinsfluggelände eine Wetterstation eingeweiht. Auch wurde von der erfolgreichen Teilnahme einiger Vereinsmitglieder an verschiedenen Wettbewerben berichtet. Der Hauptpunkt auf der Tagesordnung waren die Neuwahlen der Vorstandschaft. Einziger Kandidat für den Vorstand war der alte. nämlich Klaus Pröpster, und so wurde er einstimmig aufgrund seines großen Engagements im Amt bestätigt. Unterstützt wird er von Ralf Hodler, der weiterhin das Amt des 2. Vorsitzenden übernimmt. Karl-Heinz Baur löst Jürgen Lehnert, der sich aus beruflichen Gründen nicht zur Wiederwahl stellte, als Kassierer ab. Aus den gleichen Gründen stellte sich die Schriftführerin Gudrun Keim nicht zur Wiederwahl, worauf Georg-Friedrich Schwarz dieses Amt übernahm. Ausbildungsleiter bleibt weiterhin Josef Gomeringer. Als Beisitzer wurden Siegfried Gucker und Helmut Geiselhart im Amt bestätigt. Neu hinzugewählt wurde Chiara Gucker, die für die Pressearbeit zuständig ist,

Im Anschluss an den offiziellen Teil wurde das DHV-Lehrvideo über aktives Fliegen gezeigt, ebenso Dias aus älteren Vereinstagen.

DFC Starzeln Chiara Gucker

vereine•brief

Neuer Vorstand und neues Fliegerforum

Aus beruflichen Gründen hat Harald Möglich leider sein Amt als 1. Vorsitzender des Vereins Himmelsstürmer Lahn e. V. nach 10-jähriger, sehr erfolgreicher Tätigkeit abgegeben. Der Verein hat ihm als Gründungsmitglied und seinem unermüdlichen Engagement viel zu verdanken. Nicht zuletzt der Wechsel auf ein neues Schleppgelände, mit qualitativ besseren Möglichkeiten für alle Mitglieder des Vereins, ist auch ihm zu verdanken. Harald ist immer mit ganzem Herzen bei der Fliegerei und stellt sich unermüdlich in den Dienst aller. Einstimmig zum neuen ersten Vorsitzenden wurde Michael Friedchen gewählt. Er führt das Amt zukünftig zusätzlich zum Aufgabenbereich Öffentlichkeitsarbeit. 2. Vorsitzender wurde einstimmig Norbert Adami und Kassenführer Rüdiger Sorg. Außerdem ist ab sofort auf der Homepage der Himmelsstürmer Lahn -www.himmelsstuermerlahn.de - ein Forum für Drachen, Gleitschirm und UL Fliegen eröffnet. Zu finden im Bereich Forum. Das Forum dient dazu, Informationen über oben genannten Bereich auszutauschen. Man kann dort Beiträge als Fragen formulieren oder Beiträge als Antworten schreiben oder einfach nur allgemein Infos hinterlegen. Im Prinzip ist das Forum eine große Datenbank zum Thema Fliegen, die nur noch mit Informationen gefüllt werden muss. Schaut mal vorbei und schreibt mal bei Gelegenheit einen Beitrag ins Forum.

Himmelsstürmer Lahn Michael Friedchen

Glücklich gemacht!

In Hildesheim kamen 53 Jugendliche und junge Erwachsene auf dem internationalen Jugendzeltlager »Youthcamp2000« in den Himmel. Diesen »entrückten« Zustand erreichten sie, indem sie mit Gleitschirmen per Doppelsitzerflug und Schleppwinde hoch in die Luft gebracht wurden. Nach einer Acht über den Zelten und dem Hohnsensee landeten die glücklichen Kopiloten und Kopilotinnen mit zwei !eichten Schritten bei den begeisterten Zuschauern.

Hermann Brodbeck, Chef der Gleitschirmschule aus Michelbach/Bilz, mit seinem Team und das Erlebnispädagogische Team der Evangelischen Jugend Hameln-Pyrmont sorgten für einen perfekten Ablauf, heitere Stimmung und die nötigen Informationen für die Kopilotinnen und die Zaungäste. Insider wissen, dass 53 Doppelsitzerstarts an 1,5 Tagen für die hohe Qualität des erlebnispädagogischen Projektes sprechen. Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen des Camps der Evangelischen und Katholischen Jugend in Deutschland zeigten so ein großes Interesse an den Flügen, dass gelost werden musste, wer mitfliegen durfte. Durch die großzügige Unterstützung des Gleitsegelherstellers NOVA, der Flugschule Brodbeck, des FREE-FLIGHT-POOL e.V. und der Evangelischen Jugend gelang es, die Flüge für die Jugendlichen kostenlos durchzuführen.

Michael Frey Kirchenkreisjugendwart im Ev.-luth. Kirchenkreis Hameln-Pyrmont



Stolz präsentieren die erfolgreichen Piloten ihre Pokale: (vordere Reihe von links) Siegfried von der Heyden, Armin Gramsamer, Engelbert Kohler, Peter Wittgen, (hintere Reihe) Werner Müller, Thomas Hehl und Frank Biburger. Foto: P. Schmidtlein Text: E. Kohler

Die beste Punktlandung schafft Thomas Hehl

Über 20 Drachen- und Gleitschirmpiloten trafen sich am 26. und 27. August beim Vereinsfest von Para-Air Augsburg West bei herrlichem Flugwetter in Auerbach um den Vereinsmeister z000 auszufliegen. Neben einer Schätzzeit, die die Piloten für die Dauer des Fluges anzugeben hatten mussten die Teilnehmer möglichst nahe auf oder an einem Punkt landen. Sieger wurde Thomas Hehl aus Meitingen, vor Frank Biburger aus Augsburg und Werner Müller aus Zusmarshausen. Auf den weiteren Plätzen folgten Armin Gramsamer, Gersthofen, Siegfried von der Heyden, Zusmarshausen, Engelbert Kohler aus Auerbach, Franz Endreß, Dinkelscherben und Uwe Schölzel aus Bobingen. Windenfahrer Peter Schmidtlein und Wettkampfleiter Peter Wittgen konnten über 80 unfallfreie Schleppflüge an diesem Wochenende registrieren. Bei einer Grillparty mit Lagerfeuerromantik auf offenem Feld klang das Wochenende aus. Weitere Infos auf unserer Homepage wwwParaAir-Augsburg.de.

Peter Schmidtlein

Neuer Verein sucht Mitglieder

Der Gleitschirmfliegerverein Lindenfels wurde in Lindenfels/Odenwald gegründet. Er entstand aus der IG - Flugsport, die die Schaffung und Zulassung vom Fluggelände in Lindenfels zum Ziel hatte. Nach der Genehmigung durch die Naturschutzbehörden wurde die Herrichtung des Fluggeländes am alten Steinbruch begonnen.

Der Verein steht allen Gleitschirm- und Drachenfliegern offen und freut sich über weitere neue Mitglieder.

Unterstützt wird der Verein auch durch die Stadt Lindenfels, die die fremdenverkehrsfördernde Attraktion begrüßt. Eine alte Tradition wird mit dem neuen Verein ebenfalls fortgesetzt: In den zwanziger und dreißiger Jahren wurde bereits die Litzelröder Höhe von Segelfliegern beflogen, in unmittelbarer Nachbarschaft des neuen Fluggeländes.

Gleitschirmflieger Lindenfels

wereine•



Sicher starten

Am Startplatz angekommen vergewissert sich der Pilot, dass die Wetterbedingungen immer noch fliegbar sind. Nun beginnt die Suche nach dem optimalen Auslegeplatz:

- Wind von vorne
- keine Senke oder Hindernisse in Startrichtung
- ebenso im Öffnungswinkel von mind. 30° nach links und rechts, falls unterlaufen werden muss
- konstante oder vergrößernde Hangneigung
- Möglichkeit des freiwilligen Startabbruchs.

Nach den Vorbereitungen erfolgt der 5-Punkte-Check, ergänzt um die Kontrolle des Rettungsgriffs.

Wann fällt nun die endgültige Startentscheidung? Vermutlich für go % aller Piloten unwiderruflich jetzt, um eine Sekunde später mit Wucht aufzuziehen und mit kräftigen Schritten loszustürmen. Anbremsen, Kontrollblick, seitlich unterlaufen - wenn nötig. Dies alles zeugt von Gewissenhaftigkeit und Routine.

Doch wer erlaubt sich jetzt noch einen bewussten Abbruch? Die Startentscheidung fiel ja schon vor dem Aufziehen. Klar, dass bei Klapper und Verhänger abgebrochen werden muss.

Aber es gibt ein weiteres Kriterium, das der Pilot leider erst jetzt erfährt: Die Zugkraft in den Tragegurten - also die momentane Trag- und Flugfähigkeit des Schirms. Deshalb empfehle ich dringend, die endgültige Startentscheidung auf diesen letzten »Point of Breakoff« zu verschieben.

Viele Schirme habe ich beobachtet, die optisch perfekt standen, aber den Piloten nicht ausreichend tragen konnten, Fehlstarts nennt man die dann folgenden Wechselwirkungen zwischen Schirm, Pilot und Hang. Frontstall, Klapper, Sackflug sind zu sehen, wobei der Pilot schwören wird, dass die Kappe perfekt stand. Eine riskante Methode, die Tragwilligkeit zu erzeugen, ist der finale Ab- und Kopfsprung als ob ein Wasserbecken lockt. Die Erfolgsquote liegt bei etwa 75 %. Die restlichen 25 % erleiden ein Erlebnis der besonderen Art: Absprung mit bis zu 5 m/s und Oberkörpervorlage, den auffangenden Hang tief unter sich.

Um keinen Verdacht aufkommen zu lassen: Ich will niemanden bemeckern. Ich erkenne anhand mancher Kollegen, was auch mir oft genug passierte, Resümee: Meine Empfehlung ist, die endgültige Startentscheidung von 2 Kriterien abhängig zu machen:

- 1. Kontrollblick: Kappe OK und
- 2. Zugkraft da, dann JA.

Der Start ist kein Zeitpunkt, sondern eine Prozedur von Entscheidungen.

So wünsche ich mir, mit diesem Artikel geholfen zu haben, vermeidbare Startunfälle zu verringern.

1. PCS

Wolfgang Arnold

Mit dem Gleitschirm von Stuttgart zum Himalaya

Zwei Freunde ziehen von Stuttgart aus mit dem Gleitschirm zum Dach der Welt, dorthin wo die Berge am höchsten sind. Auf dem Weg durch Italien nach Griechenland geht es zu den Meteora Klöstern und ins Ossagebirge an den Olymp und Kissavo. In der Türkei streifen wir die Südküste und befliegen den Baba Dag bei Fethiye.

Durch den Iran geht es dann in wilde Bergregionen, durch Pakistan nach Indien, dort fliegen wir nördlich von Jogindemagar und sehen zum ersten Mal auf unserer Tour die schneebedeckten Himalayagipfel. Im Nepal erwarten uns dann die gewaltigsten Gipfel. Wir wollen in jedem Land mit dem Gleitschirm fliegen, so auch in Pakistan. Ein besonderes Bonbon ist der Khunjerab-Pass, 4602 m, im Karakorum Shan an der Grenze zu China. Durch das breite Indus-Tal vorbei am bekannten 8126 m hohen Nanga Parbat erwartet uns ein besonderes Abenteuer. Die Tour steht unter dem Motto,- Gleitschirmfliegen verbindet Menschen und Völker.

Eugen Köninger und Hans Joachim Dinkelacker



Amazonen im Fernsehen

Für den Fernsehfilm »Die Amazonen von Oberammergau«, eine Dokumentation über fünf streitbare Fauen, die sich u. a. das Mitwirkungsrecht an den Oberammergauer Passionsspielen erkämpften, leistete Christian Noll wertvolle Hilfe. Der Chef von FL-Tours in Diessen am Ammersee machte mit einer Darstellerin einen Drachendoppelsitzerflug.

Melanie Zeitvogel

Gleitschirmfliegen auf Sardinien

Auf Sardinien steckt das Gleitschirmfliegen noch in den Kinderschuhen, obwohl es schöne Flugmöglichkeiten gibt. Ein Kenner, vor allem des südlichen Teils der Insel, ist der Gleitschirmflieger Dr. geol. Giorgio Conti-Vecchi, 3 via De Magistris, 1-09123 Catgliari, Tal: +39 70/273536, Mobil: 0339/2180012, Email: gcontivecchi@tisclinet.it. Er steht für Infos zur Verfügung.

Andreas Minner

ver abriefe

Fliegerlager Bad Satzungen

Die Asslarer Gleitschirmflieger waren wie im vorigen Jahr im Fliegerlager in Bad Satzungen, bei Horst Barthelmes, zu Gast, Das ganze Jahr haben sich die Piloten darauf gefreut, konnte man doch 1999 bis zu 1.80o Meter erkurbeln. Das Wetter war laut Vorhersage nicht besonders, Viel Regen und Gewitter waren vorhergesagt. Die Fahrt dorthin stand auf der Kippe. Doch man entschied sich zur Fahrt nach BS. Schließlich ging es nicht nur ums Fliegen, sondern auch um die Geselligkeit. Wir wurden wieder einmal belohnt. Das Wetter spielte auch mit. Insgesamt wurden am Sa. und So. 5o Schlepps durchgeführt. Für die längste Flugzeit sorgte Martin Söhn mit 1 Std 15 min. und einer Strecke von 15 KM, Die Höchste Ausklinkhöhe erziehlte Volker Benk mit 730 m am Seil. Jedes Mitglied erhielt ebenfalls von Volker Benk ein kleines pers. Geschenk. auch die Kinder wurden belohnt. Abends wurde gegrillt und einige Bierchen beim Smalltalk getrunken. Essen, Trinken und die Schlepps übernahm wie auch im letzten Jahr der Verein. Also wirklich ein Anreiz für alle Mitglieder. Bedanken möchten wir uns vor allem bei Horst Barthelmes für die freundliche Unterstützung und die tolle Betreuung vor Ort. Für uns ist es ganz klar, wo wir unser Fliegerlager 2001 verbringen.

Asslarer Gleitschirmflieger Werner Schlegel

Precision=cup 000

Martin Gronbach holt sich nach 1997 und 1998 erneut den Titel des Vereinsmeisters am Einhorn bei Schwäbisch Hall. Leicht wurde es ihm von den 14 Teilnehmern nicht gemacht. Dank eines Sieges bei der letzten Zeitaufgabe erreichte Martin Stengelin den 2. Platz.

Wechselhafte Windbedingungen über die 3 Tasks machten eine richtige Startzeitpunktentscheidung und konsequentes Hangsoaring notwendig, ermöglichen aber auch Flüge über 1 Stunde während des Bewerbs, Eine faustdicke Überraschung bahnte sich nach dem 1. Durchgang an, nach dem Lutz Firnkorn und Achim Vollmer - zwei Nachwuchspiloten von 1999 - durch exakte Landungen das Feld deutlich anführten.

Wegen der hohen Beteiligung neu ausgebildeter Drachenpiloten wurde ein Newcomercup ausgeschrieben, den sich Achim Vollmer mit einem 3. Platz in der Gesamtwertung erflog.

Schwäbisch Haller Drachenflieger Christoph Wankmülle

Kontakt zu Piloten an der Ostseeküste

Mit Interesse haben wir in der DHV-info 107 von neuen Fluggeländen in MV gelesen. Wir als gleitschirmfliegende Familie aus Rostock sind also an einem Kontakt zu anderen Piloteninnen an der Ostseeküste interessiert. Wir würden uns freuen, wenn Ihr unsere Email und Telefonnummer weiterleiten könnt.

Wir: Armin und Iris Wohlfahrt (DHV-Mitglied) aus Rostock, Tel: 0381/7699266. Email: afreetime emx.cle.

Teure Tandemflüge

Ich habe jetzt in Kärnten eine, auch für mich neue und meiner Meinung nach unverschämte Variante alpenländischen Raubrittertums kennengelernt: Die Außenabflugbewilligung gemäß §9 Abs.2 LFG für Tandemparagleiter. Wie der Name schon sagt, ist diese Genehmigung bislang! nur für Tandemflüge erforderlich, aber die Erfahrung zeigt das solche bequeme Einnahmequellen meist schnell auf das gesamte fliegende Klientel ausgedehnt werden. Der Sachbearbeiter bei der Kärntner Landesregierung versuchte mir (erfolglos) zu erklären, dass diese Regelung der Sicherheit dienen soll, da viele, besonders osteuropäische Tandemflieger mit den »abenteuerlichsten Fetzen« (Zitat) Leute für Geld fliegen. Meine Frage, warum denn nicht die sowieso bestehenden Vorschriften und Regelungen (Versicherung, Schein, Gütesiegel) kontrolliert werden und wie es kommt, dass man diese Genehmigung ohne Vorlage einer Kopie des Flugscheins und der Versicherungspolice bekommt, das konnte mir der nette Herr aus Kärnten nicht erklären. Ich gehe mal davon aus, dass sich die Zahl der abgelehnten Tandempiloten aus dem wilden Osten sehr in Grenzen hält. Die Rechnung über 735 ÖS also ca. 105 DM kam allerdings prompt, Mal sehen, wie lange es dauert, bis auch die Soloflieger in Kärnten so geneppt werden. Da ich gerne eine Protestnote verfassen möchte, bitte ich alle Piloten mir ihre Meinung hierzu kurz per e-mail oder Brief mitzuteilen. Dirk Bankmann, Biedenkopfer Str.28, D-35713 Eschenburg oder Dirk, Bankmann@t-online.de.

Fliegen auf Madeira

Die 3. Rally da Madeira em Parapente, ausgerichtet vom AEROCLUBE DA MADEIRA, war ein Erlebnis 1, Klasse, Die Truppe um Daniel Camacho, Rui Miguel und nicht zu vergessen Hartmut Peters gab sich so viel Mühe, uns nicht nur das Gleitschirmfliegen, sondern auch die Insel zu einem unvergesslichen Erlebnis werden zu lassen!

Das Fliegen auf Madeira ist von besonderer Art:

- Meist kleine Startplätze, abrupt steil abfallend, kleine bzw. schmale Landeplätze am Strand mit dicken Steinen, in denen sich so herrlich die Leinen beim Aufnehmen des Schirmes verfangen.
- An jedem Startplatz andere Wetter- und Windverhältnissse, weswegen auch lange Fahrten ohne anschließenden Flug vorkamen,
- Dichtes Soaren am Fels bzw. schleifendes Hochtragenlassen entlang des Geländes oberhalb der Felsen.
- Keine Notlandeplätze, da dicht mit Bananenstauden oder anderem bewachsene Flächen und mit vielen Leitungen durchzogen.

Wir möchten Piloten raten, nicht ohne Betreuung durch Ortskundige auf Madeira zu fliegen.

Wir fühlten uns auf dieser Promotiontour, gesponsert von Firmen und dem Tourismusbüro für das Fliegen auf Madeira, unterstützt von Militär, Polizei und Rotem Kreuz sehr wohl! Wir sind von der Woche auf Madeira begeistert und möchten den Ausrichtern auf diesem Wege unser herzliches Danke sagen für dieses Kennenlernen von Madeira!

Wolfgang Gottschalk Jürgen Hasset

vereine•

Oberbürgermeister fliegt bei Jubiläumsfest

Neben diversen kulinarischen Angeboten gab es bei dem Fest zum iojährigen Bestehen des Gleitsegel Club Albatros einige fliegerische Attraktionen: Atemberaubende Gleitschirm-Darbietungen mit Armin Harich, Tandemflüge für flugbegeisterte Passagiere und ein Slalomwettbewerb, bei dem unsere geübten Piloten mit aufgezogenem Gleitschirm einen abgesteckten Parcour in möglichst kurzer Zeit durchlaufen mußten, wobei tolle Preise zu gewinnen waren.

Unsere Sportsfreunde vom nahegelegenen Flugplatz Grossostheim sorgten vor allem am verregneten Samstag mit etlichen Überflügen mit historischen Doppeldeckern oder Utraleichtflugzeugen für Kurzweil. Unsere kleinen Gäste konnten sich hingegen auf der Hüpfburg oder beim Probeschaukeln im Gurtzeug austoben. Das Interesse an Tandemflügen war unerwartet groß und schon recht früh konnten keine Karten mehr verkauft werden. Auch der Aschaffenburger OB wagte sich in die Lüfte und war anschließend begeistert. Immerhin konnten noch neben dem normalen Flugbetrieb an die 3o Tandemschlepps durchgeführt werden - und das mit nur 2 Piloten.

Durch die professionelle Moderation von Hans-Peter Hofmann, die unser gesamtes Flugfest begleitete, konnten auch Flugunkundige viele Informationen über unsere Fliegerei mitbekommen,

Gäste und Akteure jedenfalls waren begeistert und hatten jede Menge Spaß. Unterm Strich ein gelungenes Jubiläumsfest und eine gute Werbung für unseren Flugsport. Bedanken möchten uns bei allen Firmen, die unsere Fest unterstützt haben. Eine Liste dieser Firmen und weitere Infos zum Fest findet Ihr unter: www.albatros-gsc.de/fest2000.html.

Gleitsegelclub Albatros Aschaffenburg Kai Andersen + Gerd Mueller

Tandemflug

Wir sind Tandem geflogen, Du hast mir vertraut; Dem Mann, der Dir hat schon manchen Sonntag vergrault. Wir waren in der Luft, konnten gemeinsam schweben; Mein Selbstbewusstsein konnte ich stärken, es heben.

Es war nicht mal lange und es war nicht sehr weit, Doch wir waren in der Luft, zusammen, zu zweit. Ein erster Schritt vielleicht, hin zu längerem Gleiten, Zu genießen mit Dir, des Himmels unendliche Weiten.

Ich würde mich freuen, sollte es wirklich so sein, Du stehst vor mir und steigst in Dein Gurtzeug ein. Wir nutzen die Thermik und suchen nach Bärten, Du bist nicht nur Gast. Nein, wir sind Gefährten.

Wir werden glücklich landen, nach langem Flug, Und Du stehst dann da und lächelst. Es ist kein Trug. Es strahlen Deine Augen, froh ist Dein Sinn, Ich liebe Dich Nadja, meine kleine Pilotin,

P.S.

Ein langer Weg noch, bis zum gemeinsamen Gleiten, Von körperlicher und finanzieller Art gilt's zu beschreiten. Doch ich bin mir sicher, dass wir schnell die Kurve kriegen Unter buntem Tuch hinaus in den Himmel, den unendlich weiten.

Willi Polke





Fliegen wie in Lanzarote -Abraumhalde in Moers-



Flugzentrum am Niederrhein - Vorstellung und Wünschträume

Halde Norddeutschland, so der etwas lieblose Name für ein Fliegerparadies im Herzen des Ruhrgebietes mit den Koordinaten N 51° 28′ - E o6° 34′. für eine über 8om hohe Abraumhalde mit Soaringkante. Doch ganz soweit ist es noch nicht.

Um uns den Weg zu ebenen, hat die Zeche Niederberg am Wochenende vom z6. bis 27. August die Schranken geöffnet und dem interessierten Puplikum den Aufstieg auf »ihrem Hausberg« ermöglicht. Bereits im Vorfeld konnten wir die gigantische Unterstützung der heimischen Drachen- und Gleitschirmflieger notieren, gab es doch mehr als 350 Kontakte zu aktiven Leuten. Der DHV stellte Infomaterial bereit und erteilte für das Wochenende eine Außenstarterlaubnis.

Der eigentliche Startplatz hat eine südwestliche Ausrichtung und ist bereits in Absprache mit den Verantwortlichen nach unseren Vorstellungen hergerichtet, Die noch stellenweise braune Startfläche dürfte im kommenden Jahr zu einem ausgewachsenen Rasen mutiert sein und der hindernisfreie Hang auch bei Nullwind ein sicheres Abgleiten gestatten. Zu den Wunschträumen zählt auch eine Schleppstrecke, die unterhalb der Halde zu nutzen wäre und die Einrichtung des Landeplatzes. Schon der Samstag war wegen heftigen Ostwindes nicht fliegbar. Und

nun ahnst Du schon was kommen mußte: Sonntag, alles bestens vorbereitet und organisiert. Deutsches Rotes Kreuz, Feuerwehr, zahlreiche Ordnungskräfte und

sogar ein Shuttle-Service vom Parkplatz zum höchsten Punkt der Halde, Alles war absolut professionell von der Ruhrkohle in Szene gesetzt. Bis auf den Regen, nichts als Regen, den ganzen Tag Regen. Willi Graske, mit seiner Winde schon lange in Position stehend, fand am späten Nachmittag dann doch noch ein Opfer. Materialverachtend wurden so im strömenden Regen zwei Schlepps auf der Halde gestartet. Für die verbliebenen Zuschauer eine interessante Vorstellung. Den widrigen Umständen zum Trotz, ist unsere Veranstaltung doch gelungen. Alleine durch unsere Präsenz sowie die gute Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen vor Ort, konnten wir den Grundstein für unsere Halde festigen und viele Leute für unseren Sport begeistern. Die Veranstaltung soll wiederholt werden. Schließlich gilt es die gelungene Rekultivierung einer Abraumhalde vorzustellen, wozu wir einen Teilbeitrag leisten können.

Derzeit ist das Gelände zum Fliegen noch nicht nutzbar und wir bitten Euch, diesen Umstand zu akzeptieren. Im kommenden Frühjahr soll das Gelände in den Besitz des Komunalverbandes übergehen. Schon jetzt hat man uns signalisiert, an diesen Gesprächen teilnehmen zu können. Bedanken möchten wir uns im Namen aller Flieger und Besucher für die tatkräftige Unterstützung sowie die phantastische Organisation, Der Dank geht an den Kommunalverband Rhein-Ruhr, die Stadt Moers, das Planungsbüro Lange und nicht zuletzt an das Bergwerk Niederberg.

Armin Stenke, Fliegerfreunde Niederrhein www. esmnet.deiffn

Wolle SHe endKeli [§]ichllg üri der Thermük itlüegen?

Individuelle Betreuung von slowenisch/deutschem Duo, flexible Auswahl der Fluggebiete, gemeinsame Strekkenflüge mit Funkunterstützung, Weiterbildung mit Wettkampfpiloten am Tandem, Reisen bis Oktober.

Silowerüen, auf der sonn gen Seite der AOperfl

Goli's Gleitschirm Touren Tel./Fax: 0711-4870338 www.golis.de

Schlüsselwiesen 19 70186 Stuttgart

22e222M



Ser.

Jetzt probefliegen!

www.sunglide.de sunglide@t-on1ine.de tel. 08374-588895 fax 08374-588894



Geländeinfos von den Vereinen





Die unendliche Geschichte -Fluggelände im Taunus-

Übungshang für Gleitschirmflieger im Taunus

Nach jahrelangem Tauziehen um ein Windenschleppgelände im Landkreis Rheingau-Taunus konnte der Verein Gleitschirmfreunde Untertaunus 1995 e.V alternativ ein Hangstartgelände zulassen. Dies war möglich geworden, nachdem die Energiegesellschaft im Frühjahr eine hinderliche Stromleitung über dem Gelände abgebaut hatte. Bei einem
Ortstermin im August zusammen mit DHV und Naturschutzbehörde
konnten die Voraussetzungen für die Zulassung geschaffen werden.
Somit besteht nun endlich eine offizielle Möglichkeit im Bereich um
Wiesbaden für Trainingsflüge am Hang. Der Nord-Ost-Hang liegt bei
Taunusstein-Niederlibbach und weist eine Höhendifferenz von ca. 5om
auf. Für Flüge ist eine Einweisung durch den Verein erforderlich. Darüber hinaus ist demnächst die Mitbenutzung eines Segelfluggeländes
für Windenschlepp geplant.

Auskunft erteilen die Gleitschirmfreunde Untertaunus 1995 Kurt Wilhelmi, Telefon: 06128 / 982560.

Gastflugregelung beim Gleitschirmflugverein Saaletal

Aufgrund des hohen Flugaufkommens und aus Naturschutzgründen müssen wir leider eine Gästeregelung einführen.

Ab sofort dürfen am Wochenende und an Feiertagen nur noch Vereinsmitglieder an unserem Hammelburger Gelände starten. Nichtmitglieder sind an den anderen Tagen geme gesehen, müssen jedoch eine Tagesmitgliedschaft für DM io,- an der Esso-Tankstelle in Hammelburg erwerben. Eine Zulassung von zwei Alternativgeländen ist im Moment in Planung. Ihr könnt nun alles Aktuelle über unseren Verein auch im Internet nachlesen. Die Adresse lautet: http://membership.tripod.de/GSFSAALE-TAL Bitte auf die richtige Schreibweise achten, sonst funktioniert es nicht.

Die Vorstandschaft GSF Saaletal

Initiative für Fluggelände im Nordschwarzwald

Was helfen die schönsten Fluggeräte, wenn man mangels Startmöglichkeiten nicht in die Luft kommt. Im Nordschwarzwald ist dies teilweise der Fall. Trotz geeigneter Topographie fehlt es besonders im Dreieck Baden-Baden - Karlsruhe-Pforzheim an tauglichen Geländen. Gerade entlang des Rheintals bietet der Schwarzwald dort eine akzeptable Höhendifferenz mit guten thermischen Eigenschaften.

Aufgrund der schlechten Geländesituation organisierte der DHV mit den Vereinen und Flugschulen der Region ein erstes Geländemeeting. Verschiedene Gelände wurden bereits ins Auge gefasst. Dies sind vor allem Kahlflächen, die der Orkan Lothar geschaffen hat. Zur Zulassung sind jedoch unbedingt die örtlichen Piloten gefordert. Deshalb unser Aufruf: Alle Piloten der Region, welche mitarbeiten möchten, bitte noch im Dezember beim DHV Referat Flugbetrieb melden (Fax: 08022 / 967599). Anfang 2001 wird ein weiteres Treffen mit allen Mitarbeitern organisiert, um Gelände konkret anzugehen.

Projekt »Fußstart Schwäbische Alb«

Über das Projekt »Fußstart Schwäbische Alb berichteten wir im DHV-info 105. Auf ministerieller Ebene fand nun Ende Oktober in Stuttgart ein



erstes informelles Treffen zusammen mit DHV (Björn Klaassen), Klaus Irschik und Tommy Walker statt. Die Initiative stieß auf großes Interesse und soll weiter vorangebracht werden. Der DHV wird über weiteres informieren.



MENTALES

Vortrag von Klaus Tänzler

Ich darf heute über etwas sehr angenehmes und 1.1 schönes sprechen. Wir befassen uns jetzt mit der wichtigen Frage: wie können wir unseren Fluggenuss steigern? Wie können wir noch erfolgreicher fliegen? Vielleicht sind ja heute &" Zuhörer hier, die sich gerade sagen, ich fliege bereits so erfolgreich, das lässt sich gar nicht mehr steigern. Dann sollten sie ihr Erfolgsrezept aber auch weitergeben. Denn wir wollen ja nicht nur immer aus Fehlern von anderen lernen sondern vor allem von den Erfolgen.

Aber was verstehen wir eigentlich unter Erfolg? Nun, wer seine persönlichen Ziele erreicht, hat Erfolg. So individuell verschieden wir Menschen sind, so unterschiedlich können auch unsere Ziele sein. Der eine möchte ein besonders guter Thermikflieger seinem Hausberg stets der Höchste. Der andere will besonders weite

Strecken fliegen oder gar Deutscher Meister werden, Dann ist das ist sein Begriff von Erfolg. Ein anderer möchte einfach nur dieses schwerelose Schweben genießen, diese Leichtigkeit des Seins, er genießt den Moment des Abhebens und das sanfte Aufsetzen nach einem perfekten Gleitflug. Wenn er das erlebt, ist das sein größter Erfolgsmoment. Dann giot es Menschen mit überschäurriender Lebensenergie, die sich in Grenzerfahrungen beweisen wollen. Aber ei-





MENTALES TRAINING

Griff.« Weil ich dieses Ziel vor Augen hatte, habe ich mit Begeisterung gelernt, so viel ich konnte. Ich habe mir die besten Lehrmeister gesucht. Von Weltrekordler Helmut Denz habe ich das Thermik- und Streckenfliegen gelernt. Mit Peter Cröniger habe ich die Start- und Landetechnik verfeinert. Und so habe mit den Jahren das Können erworben, das erforderlich ist, damit tatsächlich jeder Flug ein Genussflug wird.

Wissenschaftliche Untersuchungen haben ergeben, dass erfahrene Flieger sich lange vor dem Flugtag mit den grundsätzlichen Fragen des Lebens auseinander gesetzt haben. Sie sind im Reinen mit sich, wenn sie fliegen gehen. Zu den grundsätzlichen Fragen des Lebens gehören die persönlichen Ziele. Wie findet man also das Ziel das einem entspricht? Man findet es in seinen Träumen, in seinen Wünschen. Was wünscht Du Dir, was erträumst Du Dir? Das sind die wichtigen Fragen im Leben. Denn daraus entwickeln sich unsere großen Ziele und unsere Strategien und Pläne. Werner von Braun hatte als io-jähriger Junge den starken Wunsch eines Tages Raketen zum Mondau schießen. Nur wertvolle Ziele geben unserem Leben einen besonderen Sinn. Da gab es mal einen Beamten in Bonn, der saß in seiner Amtsstube am Schreibtisch und träumte vor sich hin. Da schwebte eine Märchenfee herein und sagte: »Du hast 3 Wünsche frei. Was wünscht Du Dir?« »Ja«, antwortete er, »ich würde gern in Waikiki am Strand liegen.« Pling macht es und schon lag er im warmen Sand am Strand in Waikiki. Nächster Wunsch. »Ich hätte gern links neben mir eine Blonde und rechts neben mir eine Schwarze, «. Pling macht es und schon lagen zwei wunderschöne Frauen neben ihm. Dritter Wunsch: »Ich hätte gern einen Beruf, in dem ich nichts mehr zu arbeiten brauche.« Pling macht es und schon saß er wieder als Beamter in seiner Amtsstube am Schreibtisch. Nur durch wertvolle Ziele wächst ein gesundes Selbstwertgefühl. Wir fühlen eine Sehnsucht nach dem was wir im Stillen schon besitzen. Unsere Wünsche sind Hinweise auf Fähigkeiten, die in uns stecken. Manchmal haben wir diese: Fähigkeiten nur noch nicht richtig entwickelt.

Wisst ihr, was manche Olympiasieger getan

haben, lange Zeit bevor sich der Erfolg eingestellt hat? Ich habe mit einigen gesprochen. Sie formulierten ihr Ziel positiv. Sie sagen sich also nicht: »Ich will nicht verlieren« sondern: »Ich gewinne«. Sie sagen auch nicht: »Ich werde gewinnen«, sondern, Gegenwartsform: »Ich gewinne«. Und dann haben sie sich immer wieder - in entspanntem Zustand - einen mentalen Film ablaufen lassen, Darin sehen sie sich in einen optimalen Wettkampfverlauf, sie sehen in allen Details, wie sie alles optimal richtig machen, die optimale Technik anwenden. Und dann spüren sie das Gefühl, es geschafft zu haben. Sie sehen die Goldmedaille, hören die Nationalhymne, Sie melden damit ihrem Unterbewusstsein auf allen Sinneskanälen, wohin sie wollen. Es mag eigentümlich klingen, aber diese mentale Übung erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass man seinem Ziel tatsächlich näher kommt. Denn wir kommen unseren Zielen dann näher, wenn unser Unterbewusstsein genau' weiß, auf was es zusteuern soll. Wenn unser bewusstes Denken und unser Unterbewusstsein gemeinsam in die selbe Richtung arbeiten, dann entwickeln wir eine unglaubliche Energie, Kreativität, Motivation und Power. Unsere inneren Dialoge, unsere Selbstgespräche werden zuversichtlicher. Unsere Konzentration aufdie richtige Technik nimmt zu. Unser Selbstbewusstsein steigt. Diese Pöwer brauchen wir, um unsere Ziele zu erreichen. Und manchmal auch, um uns von Rückschlägen zu erholen. Das Leben ist ja nicht nur Honigschlecken. Manchmal müssen wir auch Rückschläge verkraften, oder auch schlimme'Schicksalsschläge. Dann brauchen wir unsere mentale Kraft, um mit der Krise fertig zu werden. Wir kennen den Spruch: Es gibt Menschen, die fallen immer wieder auf ihre Füße. Sie besitzen diese mentale Kraft, die man sich durch das mentale Training antrainieren kann.'

Voraussetzung dafür ist stets die Zielklarheit. Sie erspart uns innere Konfusion. Konfusion, die wir beim Fliegen am aller wenigsten gebrauchen können. Wir würden auch nicht in ein Taxi einsteigen und sagen: »Ich habe kein Ziel.« Ja wir Viten das machen, wir, können natürlich zehi effahrer auch sagen: »Fahren Sie mich irgendwo hin, ich werde überall ge-

braucht.« Aber die Lebensspanne des Menschen ist nun mal begrenzt. Das macht unsere Zeit so ungeheuer wertvoll, Wir wollen uns ja nicht am Ende unseres Lebens vorwerfen: »Ach, hätte ich meine Zeit nur anders genützt.« Wie schön ist es hingegen, wenn man sagen kann: »Ich weiß, was ich aus meinem Leben machen will, ich weiß, was ich lernen will. Ich weiß was ich will. Schon Goethe schrieb so schön: »Ich will. Das Wort ist mächtig, spricht% einer ernst und still. Die Sterne reißrs vom Himmel, das einen Wort ich will.« Heute sagen wir'es etwas profaner: »Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg.« (Oder: wo ein Wille ist, ist auch ein Gebüsch.)

Da sich erfahrene Flieger mit den grundsätzlichen Fragen des Lebens schon lange vor dem Flugtag auseinandergesetzt haben, haben sie sich auch mit ihren Ängsten auseinandergesetzt. Am Flugtag ist der Angstpegel niedrig und er steigt nur angemessen also situationsbedingt, wenn objektive Gefahren auftreten. Die Angst überschießt also nicht, sondern alarmiert und aktiviert uns, sie ist uns ein nützliches Signal, auf hohe Leistungsbereitschaft umzuschalten. Wenn wir blitzschnell reagieren müssen, reagieren wir unterbewusst. Dann ist, es hilfreich, wenn man ein zuversichtliches Unterbewusstsein besitzt. Ein zuversichtliches Unterbewusstsein wird blitzschnell die richtige Lösung für das Problem finden.

Studiert man erfolgreiche Persönlichkeiten, fällt auf, sie sind in aller Regel Optimisten. Pessimisten küsst man nicht. Als Guido noch nicht Weltmeister war sondern als Junior zur Junior Challenge fuhr, ist er am Steuer eingeschlafen. Er kam von der Straße ab und baute einen Totalschaden. Und dann kam er auf Charlie zugelaufen und sagte: »Und weißt Du, was das beste ist?« »Was, was ist denn jetzt noch das Beste?« fragte Charlie. »Meinem Drachen ist übeihaupt nichts passiert.«

Es gibt diesen Spruch der Segelflieger: »Das gefährlichste ist der Weg zum Flugplatz.« Er mag vielleicht nicht zutreffen. Aber es stimmt schon, Risiken gibt es überall. Es kommt darauf an, wie man mit ihnen klar kommt.

Vielleicht erinnert sich der eine oder andere, dass vor ein paar Jahren Dieter Münchmeyer auf



einer Hauptversammlung zum Kassenprüfer gewählt wurde

Dann aber ethielt ich plötzlich aus heiterem Himmel einen Brief. Dieter wird sein Amt nicht ausführen• können, er hat eine schwere Form von Krebs. Ich rief ihn an und er sagte: »Ja, so schaut% aus. Und dabei hätte ich noch so gern ein großen Plan verwirklicht. Einen weiten Streckenflug mit dem Gleitschirm im Flachland.« Und vor kurzem las ich in der Zeitung, dass ter Münchmeyer einen großen Streckenfiug im Flachland gemacht hat. .177 km ber Blauthermik. Ich rief ihn wieder an und et sagte '»Ja, ich habe den Krebs besiegt. Ich hatte alle diese Behandlungen aber auch einen guten Psychologen, der mit mir viel mentales Training gemacht hat. Und dabei hatte ich immer wieder das Bild vor Augen, dass ich wieder fliegen werde, dass ich diesen weiten Streckenflug machen werde.« Vielleicht hat ihm das die starke Motivation, die innere Stärke gegeben, die Krankheit zu besiegen? Ich vermute, alle Gedanken, alle Signale, die in seinem zentralen Nervensystem angekommen sind, kannten nur eine einzige Botschaft: »Gesund werden, gesund werden, ein .großer Flug steht bevor'« Ich habe mir dann gesagt: »Fliegen kann zwar gefährlich sein, aber offensichtlich kann es auch Leben retten.«

Wir haben alle innere Glaubenssätze, die uns steuern. Es gibt für clie persönliche Entwicklung, für das persönliche Wachstum, 0r den persönlichen Erfolg, förderliche Glaubensätze und es gibt hinderliche Glaubenssätze. Wenn man von Klein auf gesagt bekommen hat: »Das kannst Du nicht, dazu bist Du zu schlecht, das ist nichts für Dich«, und das immer wieder, dann hat sich das im Unterbewusstsein eingegraben.

Wie eine Festplatte in einem Computer spielt das Unterbewusstsein das Programm ab, das draufgespielt wurde. Die gute Nachricht: Hinderliche Programme können durch spezielle Techniken des. mentalen Trainings geändert werden. Das funktioniert bei uns zwar nicht auf Knopfdrück, wie beim Computer, sondern braucht seine Zeit. Aber es geht. Zum Beispiel können gute Mentaltrainer aus sogenannten Trainuirigsweltineistern, "die unter Wettkampfdruck regelMäßig versagen, "wirkliche Weltmeister machen, in dem sie die un-

terbewussten Blockaden beseitigen. Wer mehr darüber wissen will, kann sich die einschlägigen Veröffentlichungen von Professor Eberspächer und von dem Psychologen und Erfolgstrainer Enkelmann besorgen. Beide haben sehr erfolgreich Sportler und ihre Trainer auf dem Weg zur Goldmedaille unterstützt.

Es gibt ja heute auch die sehr modern gewordenen Motivationstrainer. Jürgen Höher und wie sie alle heißen. Ich hab mich immer amüsiert, wenn ich bei ihnen Satze gelesen habe, wie: Wallt Ihr Muscheln sein, die das Leben teilnahmslos vorüberziehen lassen, nur zur Nahrungsaufnahme: Klappe auf, Klappe zu - oder wollt Ihr Adler sein. Wollt Ihr ein reiches, intensives Leben führen, Verantwortung übernehmen, einzigartig



Klaus Tänzler mit Interviewpartner Mike Küng

sein, mutig die Herausforderungen des Lebens meistern? Was für eine Frage. Wir alle hier sind Adler. Wir wollen es nicht erst werden. Unter uns Fliegern gibt es auffallend viele Ärzte und Menschen, die bereit sind im Leben Verantwortung zu übernehmen.

Die Motivationstrainer lassen ihre Teilnehmer auch gern über glühende Kohlen laufen. Sie wollen ihnen damit zeigen, wozu eine gute mentale Vorbereking imstande ist. Ein Erfolgserlebnis Yennlein: Du kannst es, ohne Dich dabei zu verletzeeer Feuerlauf mag ja gut gegen Fußpilz sein. Diese Motivationstrainer sollten mal lieber mit ihren Leuten an den Übungshang gehen und die Menschen einmal wirklich abheben lassen.

Einmal wirklich schweben lassen. Das wirkt langanhaltend.

Ob wir mental gut drauf sind oder nicht, hat Auswirkungen auf unsere fliegerische Leistung und auf unsere Flugsicherheit. Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung hat eine Broschüre herausgegeben, mit dem sinnigen Titel: Gleitschirmfliegen und menschliches Versagen. Der Psychologe und Gleitschirmflieger Dr. Bruno Banzer listet darin eine Reihe von Gründen auf, warum vorhandene Risiken nicht erkannt werden oder keine angemessene Reaktion auslösen. Drei Hauptpunkte lassen sich zusammenfassen. Erster Punkt: Eine übergroße unbewusst ablaufenden Angstabwehr, veranlasst uns, eine gegebene Situation nicht mehr gänzlich zu erfassen. Der richtige Umgang mit der Angst, das wäre schon wieder ein eigener Vortrag. Aber soviel möchte ich sagen: Angst kann man abbauen, durch Erfolgserlebnisse. Manchmal muss man in den Anforderungen einfach einen Schritt zurück gehen. um Er: folgserlebnisse wieder zu ermöglichen. Zweiter Punkt: Eine schon an Sucht grenzende Fluggier verursacht die gefährliche Verdrängung der Gefahr. Der beim Fliegen auftretende Adrenalin-Ausstoß bewirkt ja chemisch im Körper ganz ähnliche Reaktionen, wie sie bei Drogen auftreten. Eine Erhöhung der inneren Risikobereitschaft tritt ein. Der dritte Punkt ist der Lemmige-Effekt: Oft ziehen wir aus der Tatsache, dass andere bereits fliegen, den falschen Schluss: »Wenn andere fliegen, ist es für mich auch ok.« Es würde uns nicht einfallen, in die Eiger Nordwand einzusteigen, nur weil bereits andere in der Wand klettern, Und am Strand würden wir ums auch nicht in die Brandung sturzen, nur weil ein anderer gerade in haushohen Wellen surft. Warum, weil wir die Tonnen Wassermassen auf uns zurollen sehen und wir hören wie sie herunter donnern. Und was melden uns unsere Sinne, wenn wir an einem gefährlichen Tag am Start stehen? Die Luft ist nunmal unsichtbar, wir sehen die gefährlichen Turbulenzen nicht. »Andere fliegen auch schon, es geht'« Nicht den Sinnestäuschungen erliegen' Da fallt mir der Eine ein, der sagt: Jetzt bin ich den ganzen Tag im Garten gesessen und habe den Rasen beobachtet und ich versichere Ihnen, das Gras wächst nicht' Nicht den Sinnestäuschungen erliegen. Ich

habe mir lange überlegt, wie kann ich Euch vor Augen führen, was Piloten mit starker mentaler Vorstellungskraft sehen. Da fiel mir ein Wetter-Video des Bayrischen Rundfunks in die Hände. Hier wurden die Windströmungen sichtbar gemacht. Es sind Highlights dabei, die ein Anschauen lohnen.

Bei Gewittergefahr wird dieser Lemmige-Effekt »ich tue es, weil die andern tun's ja auch« besonders dramatisch. Aufziehende Gewitter üben .auf schlechte Piloten einen großen Reiz aus, endlich steigen sie jetzt auch mal. In meinen aktiven Jahren als Fluglehrer habe ich mal einen Thermikkurs im Zillertal gegeben. Trotz deutlicher Warnung und klarer Absprache im Briefing missachteten einige Piloten das Zeitlimit und flogen bei stark einsetzender Labilisierung weiter. Sie waren euphorisch. So gut waren sie noch nie gestiegen! Weiterfliegen ist ok, denken sie, andere fliegen ja auch noch. Die anderen denken sich umgekehrt das selbe. Ich jagte also über den Himmel das Zillertal entlang von einem zum anderen und zwang sie regelrecht zu Boden. Die Piloten waren unzufrieden, als sie heil am Boden standen, denn das Unwetter war doch noch gar nicht da. Es brach auch erst 40 Minuten später los. Ich bin in meinen 25 Flugjahren immer wieder zu früh gelandet. Aber dafür kein einziges Mal zu spät.

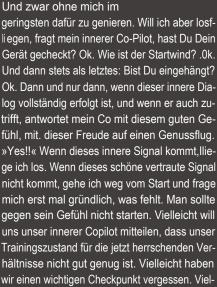
Die Lufthansa gibt viel Geld aus, um Unfälle zu verhindern. Um das Sicherheitsbewusstsein ihrer Piloten zu erhöhen, veranstaltet der Lufthansa Sicherheitspilot Manfred Müller spezielle Seminare. Charlie jöst, KariSlezak und ich, waren bei einem Seminar dabei und lernten die Strategien der Lufthansa zur Erhöhung der Flugsicherheit näher kennen. Eines ist mir besonders aufgefallen: wie sehr man die Rolle des Co-Piloten hervorgehoben hat. 'Man weiß, das erfahrene Flugkapitäne ein sehr hohes Selbstvertrauen entwickeln und dann dazu neigen, Risiken manchmal nicht gebührend ernst zu nehmen. Der Co-Pilot muss sich dann zur Gefahrenabwehr auch mal gegenüber dem vorgesetzten Kapitän energisch Gehör verschaffen. Vielleicht könnt Ihr Euch erinnern, dass diesen Sommer eine Hapag Lloyd Maschine im Segelflug auf den Flugplatz Wien niederging? Der Treibstoff war ausgegangen, der sehr erfahrene Kapitän hatte zu viel riskiert. Gegen den Willen seines jüngeren Co-Piloten, der darauf gedrungen hatte,

früher zu landen. Aber der Co konnte sich gegen seinen Kapitän nicht durchsetzen. Nun, wir in unserem Sport haben keinen Co-Piloten dabei, der uns rechtzeitig ermahnen oder wertvolle Hinweise geben könnte.

Der innere Co-Pilot

Beim Nachdenken darüber, ist mir aufgefallen, dass ich sehr wohl einen mentalen Co-Pilo-

ten dabei habe und dass ich ihm sehr aufmerksam zuhöre. Am Morgen des Flugtages hören wir, ich und mein innerer Co-Pilot, die Wetter-Faktoren. Wenn mein Co mit einem positiven Gefühl antwortet, fahren wir los. Aber nur dann. Am Startplatz frag ich mich wieder innerlich: ist mit gefährlicher Turbulenz zu rechnen? Eine gründliche Überprüfung der Verhältnisse findet statt, endet sie mit einem positives Gefühl, bau ich auf. Ist dem nicht so, fahr ich mit der Bahn wieder runter.



stungsfähig genug oder wir sind zu unkonzentriert, zu sehr abgelenkt, von inneren emotionalen Problemen

leicht ist unser Körper nicht gesund, nicht lei-

vielleicht. In dem Fall lohnt es sich zunächst der Sache auf den Grund zu gehen. Handelt es sich um ein Problem, das bis nach dem Flug zurückgestellt werden kann, dann sollten wir dieses Problem mental in eine Kiste packen, die Kiste gut zuschnüren und mit unserem Unterbewusstsein vereinbaren, dass wir die Kiste nach der Landung wieder öffnen werden. Dann räumen wir die Kiste weit weg in eine Ecke und hören in uns hinein, ob unser Co uns jetzt, wo wir besser

konzentriert sind, die Startfreigabe gibt. Das ist ja der Grund, warum Piloten im Wettkampf auch die gefährlichsten Situationen meistern, sie sind ungeheuer konzentriert. Sie sind fokussiert. Alle Sinne sind hellwach, alles ist auf Erfolg ausgerichtet.

Guido Gehrmann hat einmal als Weltmeister ein Interview gegeben und gesagt: »Wenn Du fliegst, gibt es so viele Seh- und Hörimpulse, ebenso Gerüche, Temperaturunterschiede und Gefühle in Deinen Armen und im Körper, so dass Du sie unmöglich alle auf einem logischen Weg verarbeiten kannst. Du musst Deinem Unterbewusstsein die Führung überlassen, denn dafür

ist es da, oder Du wirst einen Großteil der Informationen verpassen. Ich glaube, um als Pilot wirklich gut zu werden, muss man lernen, ganzheitlich, intuitiv zu denken. Wenn ich thermikfliege achte ich zwar auf die normalen Zeichen wie Wolken, Vögel, Felder, Hügel oder andere Gleiter und so weiter, aber ich lasse mein Unterbewusstsein alle diese Faktoren bewerten und entscheiden, wohin ich fliegen werde. Das ist kein gedankenloses Entscheiden, sondern ein Entscheidungsprozess auf einer Ebene, die nicht im analytischen Teil des Gehirns liegt. Würdest Du gedanklich die vielen Faktoren auflisten und abwägen, dann ist die Wahreeihlichkeit groß, dass Du zu beschäftigt bist, um subtile Hinweise zu beachten, die vielleicht viel wichtiger sind, als das worüber Du gerade nachdenkst. Zum Beispiel ist es sehr wichtig den



Guido Gehrmann, ettmeister '98



Luftstrom zu fühlen, wenn Du in die Nähe einer Thermik kommst. Könntest Du das, während Du heftig nachdenkst?«

Es gibt nichts schöneres, als wenn man im Einklang mit seinem Unterbewusstsein losfliegt, wenn man intuitiv fliegt. Dann wird man mit Leichtigkeit seine fliegerischen Ziele verwirklichen.

Vielleicht denkt sich der eine oder andere. "Wenn's nur immer so wäre. Manchmal bin ich geStresst und fliege völlig verspannt im hier und jetzt herum, wie gerne würde ich mich in diesen optimalen mentalen Zustand bringen. Manchmal stehen wir am Start und denken: jetzt nur nicht absaufen, nur nicht absaufen. Was hört dann das Unterbewusstsein? Absaufen, absaufen. Denn das. Unterbewusstsein versteht Verneinung nicht. Wenn ich Euch jetzt sage: denkt ja nicht an einen rosaroten Elefanten? Was spielt Euch das Unterbewusstsein prompt vor das innere Auge? Einen rosaroten Elefanten. Deshalb ist es so wichtig, an das zu denken, was man will, anstatt dauernd an das zu denken, was man nicht will.

Ich habe als Fluglehrer einmal jämmerlich versagt, weil ich noch keine Ahnung vom mentalen Training hatte. Eine Flugschülerin war mir von einem anderen Fluglehrer anvertraut worden. Denn die Schülerin war bei ihm beim ersten Höhenflug siela nach dem Start in einer Rechtskurve in die Bäume geflogen. Ich ging also mit Ihr zunächst zum Übungshang. Sie machte alles sehr schön. Also ging's wieder zum ersten Höhenflug. Rechtskurve, Wupp, da hing sie wieder oben im höchsten Baum. Als ich sie wieder heil am Boden hatte, habe ich ihr dann geraten, doch lieber einen anderen Sport zu lernen, Windsurfen zum Beispiel. Aber sie hat nicht auf mich gehört, ging wieder zurück zum ersten Fluglehrer und mit ihm hat es dann geklappt. Sie hat das Drachenfliegen sehr gut erlernt. Dann aber kam ich bald darauf nach Sand in Taufers an den Startplatz. Sie muss mich kurz vor dem Start noch aus den Augenwinkeln gesehen haben. Denn was macht sie? Rechtskurve, Wupp und da hing sie wieder oben im höchsten Baum. Was ist da wohl abgelaufen? Sie wird sich wohl gedacht haben: »Jetzt nur nicht wieder rechts in die Bäume. 'Nur nicht wieder rechts in die Bäume! Aber das Unterbewusstsein versteht Verneinung nicht. Und deshalb ist es so wichtig, dass

wir uns darauf konzentrieren, was wir wollen, auf unser Ziel, und nicht darauf, was wir vermeiden wollen.

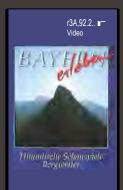
Das Alpha-Training

Das mentale Training kann aber noch mehr. Es bietet die Möglichkeit, wie man ein ungünstig hohes Erregungsniveau absenken kann. Unser

Gehirn produziert Wellen von o - 35 Hertz. o Hertz ist die Todesgrenze, 7 Hz die Schlafgrenze, 35 Hz die Obergrenze. Bei 15 bis 35 Hz befinden wir uns im Beta-Zustand. Je mehr der Mensch in Stress, Hektik und Anspannung ist, um so höher ist er In Beta. Das Gehirn des Menschen arbeitet in Alpha am effektivsten - also bei einer Frequenz von 7 bis 14 Hz. Und das wirkt sich auch körperlich aus, da ja der gesamte Organismus vom zentralen Nervensystem gesteuert wird. Alpha ist physisch und psychisch der optimale Zustand. Der Geist ist unbelastet, die Seele kann fiel schwingen. In Alpha ist das Gehirn am lernfähigsten und reaktionstüchtigsten! So kann das volle Potential der menschlichen Möglichkeiten ausgeschöpft werden.

Es gibt viele Möglichkeiten in Alpha zu gelangen. Ob es das Autogene Training von Schulz ist, Meditation, Zen, Yoga, oder die progressive Muskelentspannung, es spielt nicht die wesentliche Rolle. Wichtiger ist:vielmehr, dass jeder für sich die individuell optimale Methode herausfindet. Die alles ist nachzulesen bei Enkelmann, der auch spezielle Hörkasetten für das Alphatraining entwickelt hat. Es gibt Menschen, die beim Joggen automatisch in Alpha kommen. Ihr kennt das vielleicht, wenn sie vorbei laufen, man schaut ihnen in die Augen und sieht, das Licht ist an, aber es ist keiner zu hause.

Fliegen ist intensives Leben. Ich könnte stundenlang erzählen, von Adlern, die ja nicht lächeln können und deshalb so grimmig schaun, wenn sie neben einem fliegen, von Wolkenstraßen Über Spanien, von einem Hundertmeter-



Wettervideo erhältlich beim Bayrischen Rundfunk: www.br-online.de



Hörkasette für das Alpha-Training erhältlich beim Enkelmann Institut Tel. 06174/3980

Hügel in Südafrika von dem es uns in einem Zug 3000 rn in den Himmel beamte. Von den mächtigen Gipfeln des Pinzgauer Spaziergangs, von den malerischen Seen des bayrischen Alpenvorlandes und von der Schönheit der Porta Westfalica an gewissen Tagen. Ich könnte stundenlang erzählen und ich weiß, jeder von Euch könnte das auch.

In unserem Flugsport versammeln sich aussergewöhnliche Menschen. Keine Muscheln die teilnahmslos das Leben vorüberziehen lassen und nur zur Nahrungsaufnahme die Klappe auf und die Klappe zu machen', Sondern Adler. Aber Adler fliegen nicht bei schlechtem Wetter. Und Adler haben Flügel, die sie mit traumwandlerischer Sicherheit beherrschen. Mit traumwandlerischer Sicherheit fliegen wir dann, wenn wir mental gut drauf sind und wenn wir flugtechnisch gut drauf sind. Deshalb hat sich unser Lehrteam mit den Flugtechnik-Videos besondere Mühe gegeben. Man sollte seine Flugtechnik immer wieder einmal per Video kontrollieren. Uns stehen im DHV sehr gute Trainer zur Verfügung. Gut trainiert in die nächste Flugsaison starten, das wäre doch ein schönes Ziel für das kommende Jahr. In diesem Sinne wünsche ich uns allen ein erfolgreiches, ein wunderbares, ein großartiges Fliegerjahr zool.

MENTAL ES TRAINING

Testpilot Mike Küng über das mentale Training

»Mentales Training gehört meiner Meinung nach in jeden Bereich des Gleitschirmfliegens. Ich mache mir einen Plan bevor ich ans Werk gehe.

Man wird dann weniger überrascht von gewissen Situationen. Zuerst ist zu klären: Welches Ziel habe ich, wo will ich hin. Ganz konsequent festlegen: Das will ich nach einem gewissen Zeitraum erreichen. Mein Ziel ist das technische Weiterkommen, die Perfektionierung. Auch das mentale Weiterkommen. Schritt i ist also das Ziel setzen. Schritt 2 ist feststellen, wie komme ich dahin. Der Wille allein reicht nicht. Man muss schon wissen wie komme ich

dahin. Der Wille ist der Motor aber mit Gewalt geht gar nichts. Schritt 3 ist das Umsetzen. Jeder Flugauftrag ist ein bewusstes Ziel. Egal ob im normalen Bereich oder im extremen Bereich. Nur heil runter fliegen, gerade aus, ist auch ein Flugauftrag. Auch Schirmspielen ist ein Flugauftrag. Viele Leute betrachten Fliegen wie Radlfahren. Das ist ein Fehler. Auch Untrainierte können losradeln. Wenn der Hintern weh tut, macht man halt

Stop. Aber beim Fliegen kann man nicht mitten drin anhalten.

Ich mache stets mentales Trockentraining, bevor ich etwas versuche. Damit ich gedanklich die Bewegungsabläufe vorher genau im Kopf habe. Man darf nicht ins Blaue hinaus fliegen, nach dem Motto: jetzt probier ich mal. Das geht nicht. Wenn es den Bewegungsablauf, den ich trainieren will, schon auf Video gibt, schau ich mir das an. Ist das nicht der Fall, oder handelt es sich um einen neuen Bewegungsablauf, trainiere ich ihn mental. Dann habe ich den Bewegungsablauf schon sehr konkret im Kopf, bevor ich ihn tatsächlich ausführe. Meine Vorstellung stimmt zu einem sehr hohen Prozentsatz mit dem überein was dann eintritt. Das Abenteuer bleibt zwar, dass etwas nicht so funktioniert,

wie man es sich vorstellt. Deshalb ist das Spielen am Boden wichtig. Die meisten spielen mit den Schirm über sich. Man kann aber den Schirm auch auf den Stabilo setzen. Dem Schirm ist es egal wie er steht. Man sollte generell mehr ausprobieren. Man entdeckt dann plötzlich, ja, das geht ja auch.

Das ganze ist ein Lernprozess. Nach der Ausführung eines Bewegungsablaufs sollte man sich wieder mental mit ihm befassen und falls etwas nicht so wie geplant funktioniert hat, die Lernschritte daraus ziehen. Akrofliegen findet hauptsächlich im Kopf statt.

Das Wichtigste ist Selbstsicherheit haben. Im Vorfeld schon wissen: Ich kann die Figur machen. Selbstsicherheit entsteht durch mentales und praktisches Training. In dieser Reihenfolge! Ganz wichtig beim Testfliegen: Ich weiß, dass ich die Schirm-Reaktionen managen kann. Ich kann schnell genug eingreifen, bevor ich in wirkliche Schwierigkeiten gerate. Ich habe so gut wie nie Rettungsöffnungen. Beim Akrofliegen gar keine. Ret-

tungsöffnung = außer Kontrolle geratene Situation. Testfliegen ist die aggressivste Form des Gleitschirmfliegens, weil man erst spät reagieren darf. Und dennoch haben die guten Testpiloten praktisch keine Rettungswürfe.

Beim Sicherheitstraining sieht man oft Leute, die neben sich stehen. Heillos mental überfordert. Oder in starker Thermik sieht man oft Leute, die sich eigentlich gut bewegen, bis sie sich nicht wohlfühlen, weil sie das aktive Fliegen nicht so im Griff haben, wie sie es haben sollten und dann reaktionsunfähiger werden, längere Reaktionswege haben. Wir sollten generell die Leute dazu bringen, sich besser vorzubereiten und zu trainieren. Wenn ich selbstsicher bin, kommt auch kein Stress auf, und ich reagiere auch richtig. Das ist wie beim Extrembergstei-

gen.

Ich sage also nicht, ich mach mal. Sonderr ich setz mich hin und stelle mir ganz genau vor das mach ich jetzt. Als wenn ich einen Film abspulen lasse und nach dem Film handele ich dann auch. Sollte es nicht so laufen wie ich mit das vorher vorgestellt habe, bin ich geistig beweglich genug, trotzdem richtig zu reagieren.

Zum Beispiel bei meinem Absprung vom Ballon. Es gab schon vorher Erfahrungswerte. Wenn ich weiß, das und das kommt jetzt auf mich zu, trenne ich mich lieber von der sicheren Position. Ich wusste schon, was passieren würde, konnte sofort reagieren, weil ich zum Beispiel den Verhänger schon erwartet hatte. Wäreich unsicher und überrascht, könnte so was leicht aus den Schienen geraten.

Skifahrer, die den Lauf vorher geistig durchgehen, wissen schon genau welche Kurven sie
wie ansetzen. Über welche Kanten sie springeri
müssen. Sie wissen es so genau, dass sie der
Torlauf eigentlich blind durchfahren könnten,
Mit einer solchen Vorbereitung kann ich auch
fliegen gehen. Ein auftretendes Problem wird
dann leichter gemeistert.

Manchmal frage ich Piloten, die in der Luft Probleme gehabt haben, was vorgefallen ist, Meistens wissen sie es nicht richtig, die Übersicht ist ihnen verloren gegangen. Wir sind kein Vogel, der alles von Haus aus erkennt, wir müssen uns dahin arbeiten. Dann können wir Probleme ausschließen. Selbstsichere reagieren genau richtig, andere überrascht und überfordert. Selbstsichere wissen, was sie tun.

Beim Berglauf kann ich besonders gut nachdenken, da befasse ich mich geistig mit meinen Zielen und wie ich an das Problem heran gehe. Ich lasse selten etwas auf mich zu kommen sondern möchte Reaktionen vorher schon wissen. Irgendwo hingehen und überhaupt keinen Plan haben, wäre für mich das Schlimmste.«

Interview Klaus Tänzler



»Durch Gleitschirmfliegen ioi Jahre alt« war die positivste Überschrift unter ca. 5o Zeitungsmeldungen, die über Madeleine Bord beim DHV eingegangen sind. Die loijährige Schweizerin hat mit 96 Jahren ihre Begeisterung für den Flugsport entdeckt, »das Fliegen macht sie glücklicher und jünger«, für die Sicherheit ist sie immer mit einem Profi unterwegs.

enn sich die Entwicklung der letzten Zeit fortsetzt, wird, zumindest durchs Gleitschirmfliegen, keiner der Piloten ioi Jahre alt werden. Ist vor Jahren bei Föhn nicht geflogen worden, können heute die Lentis dreistöckig sein, kaum jemand interessierts. ist man früher an gewittrigen Tagen wenigstens gelandet, wenn es donnerte, fliegt man heute ungeniert so lange, bis einen der Regen runterwäscht. Erscheint ein interessanter Artikel übers Fliegen im Hochgebirge, z.B. Dolomiten, überliest man natürlich gefliessentlich alle Warnhinweise und segelt, auch wenn es erst der zehnte Flug in diesem Jahr ist, begeistert an den Felswänden entlang. Auch wenn es einem bei jeder Thermikböe die Haxn in die berühmte V-Stellung auseinander reißt, es kann einem ja nichts passieren, denn man hat ja einen sicheren Schirm, der geht fünfzig und die anderen fliegen ja auch!

liegt dann an solchen Flugtagen mehrfach der Hubschrauber, erfährt man von Unfällen, ist man ganz entsetzt - das hätte man ja nicht gedacht, dass Gleitschirmfliegen so gefährlich ist! Drum hier schriftlich: Fliegen ist gefährlich, man kann auf den Boden fallen und sich ernsthaft verletzen! Es wird umso gefährlicher, je weiter die Anforderungen des

Flugtages (z.B. Thermik, Wind, Böen usw.) mit dem eigenen Können (z.B. Schirmbeherrschung, Stressresistenz, Fitness) auseinanderklaffen! Nicht die »Betriebsgrenzen der Schirme« werden hier überschritten, sondern fast immer die Betriebsgrenzen der Piloten!

oh kenne keine andere Sportart

außer dem Gleitschirmfliegen (vielleicht sind die Drachenflieger ähnlich, ich weiß es nicht), in der die Sportler meinen, daß alle das selbe machen können. Man kann den Flugsport gut mit dem Bergsteigen vergleichen, hier gibt es die breite Spanne von der Bergwanderung bis zur Solobegehung der Eiger Nordwand. Beim Fliegen ist es ähnlich, vom ruhigen Gleitflug bis zum Neunstundenflug im Hochgebirge, bis zum Looping, reicht die Bandbreite. Dazu ein Beispiel: Was würde wohl passieren, wenn die ganzen Bergwanderer auf der kleinen Scheidegg, einem Aussichtspunkt unter der Nordwand des Eigers in diese einsteigen würden? Man könnte ins Schuttkar darunter wohl gleich neben einem Krankenhaus einen Friedhof mit einrichten, so viele Unfälle würde es geben. Beim Flugsport läuft es aber so ähnlich ab, man orientiert sich kaum am eigenen Können, an eigener Flugoder Wettererfahrung.

Wenn andere fliegen, kann man natürlich auch starten. Dass die Könnensunterschiede bei Piloten oft genauso groß sind, wie zwischen Bergwanderer und Extremkletterer, wird völlig ignoriert. Dabei hat man gegenüber Bergsteigern sogar noch einen entscheidenden Nachteil, keine Bergwacht rettet den Flieger aus der Luft, wenn er die Wetterentwicklung falsch eingeschätzt und die Turbulenzen unterschätzt hat. Da hilft kein Handy, wir müssen unsere Fehlbeurteilung der Flugbedingungen schon selbst in den Griff kriegen, bis wir wieder auf sicherem Boden stehen.

bwohl ich die Entwicklung bei Schirmen, Protektoren usw. zu mehr Sicherheit sehr begrüße, bin Ich überzeugt, dass die Unfallzahlen erst dann deutlich sinken, wenn wir unser Tun mit unserem Können in Einklang bringen. Dass das nun überhaupt nicht erlebnismindernd sein muß, beweisen beispielsweise wieder die Bergwanderer. Da sind gerade im Herbst Millionen unterwegs, genießen ihre Tour und die schöne Aussicht. Ihre Freude schmälert sich auch dadurch nicht. daß vielleicht zur selben Zeit im fernen Himalaya einer auf den Everest steigt. Beim Skifahren ist es ähnlich, man fährt mit Spaß die glattgebügelte Piste ins Tal, Skirennen schaut man sich im Fernsehen an. Warum kann es im Flugsport nicht genauso sein? Wer wenig Zeit dafür aufwenden kann, nicht viel trainieren mag oder erst neu eingestiegen ist, fliegt halt bei ruhigen Verhältnissen, ein problemloses Gerät und in problemlosen Fluggeländen. Dem Spaß tut

das doch keinen Abbruch, fliegen ist doch immer toll. Wer mehr will, Thermikfliegen z.B., also fliegen bei turbulenten Verhältnissen, trainiert das Umgehen mit und das Beherrschen von Klappern, die bei so Bedingungen halt ganz normal sind. Erst wenn er es kann, fährt er beispielsweise nach Fiesch oder in die Dolomiten.

ir ist völlig klar, dass man das hier Geschriebene als arrogant und elitär auslegen wird. Drum sei es gesagt, auch ich bin oft an Tagen in der Luft, wo ich es besser gelassen hätte. Ich unter- oder überschätze Flugbedingungen, habe oft auch meinen Schutzengel schon gehörig beansprucht. Ab und zu sind auch meine Starts und Landungen nicht gerade materialschonend, aber wenn ich mal wieder einen Schnitzer baue, gehe ich zumindest danach zum Üben. Wenn es mir zu turbulent in der Luft wird, gehe ich landen. Die Bockigkeitsgrenze ist wohl bei jedem verschieden, der Looser ist hier aber gewiß nicht der, der zu früh landet, sondern zu

iegern mit der Einstellung, die ich im Internet gelesen habe »Gleitschirmfliegen ist wie Angeln, das Anstrengenste ist der Weg vom Auto zum Startplatz, danach sitzt man nur noch rum«, kann ich nur wirklich zum Angeln raten. Die Gefahr, dass es beim »Sitzen« zum irgendwo »Liegen« kommt ist da recht gross!

Deutsche Handicap-Faktor omer See wurden

Flexible und Starre mit Handicap-Faktor in einer Wertung. Am Comer See wurden die ersten beiden Tasks geflogen, die German Open in Kössen wurde als Durchgang Nummer 3 und if gewertet und schließlich das Finale brachte Durchgang 5 und 6.

und German Open im Drachenfliegen

Comer See

Das westlich des Gardasees gelegene Tal präsentierte sich der Liga Ende April wettermäßig nicht sehr gastfreundlich und zeichnete sich durch starken Wind und sehr bockige Verhältnisse aus. Die Männer flogen in gewohnter Weise unbeirrt gut, wobei sich Jobst Baeumer (Sieger '98) in beiden Durchgängen vor Marcus Hoffmann-Guben (Starrflügler) und Guido Gehrmann an die Spitze setzte. Vorjahressieger Bob Baier belegte die Plätze 6 und 5. Die Frauen kamen mit den bockigen Verhältnissen und der Tatsache, dass teilweise im Lee geflogen wurde, nicht so gut zurecht und flogen nicht bis ins Ziel. Monique Werner konnte sich mit über zweihundert Punkten vor Monika Schönsteiner und Corinna Schwiegershausen setzen.

German Open

In Kössen Anfang August fanden im Rahmen der German Open die nächsten Durchgänge zur deutschen Meisterschaft statt.

Es behaupteten sich die bayerischen Meister Sybille und Jobst Baeumer und gewannen klar vor Christof Kratzner und Rosi Brams. In der Wertung der DM konnte Jobst dadurch seinen Vorsprung ausbauen. Bei den Frauen überholte Corinna die wegen ihrer Unfälle nicht anwesenden Monique Werner und Monika Schönsteiner und legte sich vor Sybille Baeumer-Fischer, die den Vorsprung Corinnas aus den ersten beiden Durchgängen trotz ihres Sieges nicht ganz aufholen konnte. Rosi Brams wurde Dritte der Ligawertung, obwohl sie den ersten Durchgang am Comer See nicht mitgeflogen war.

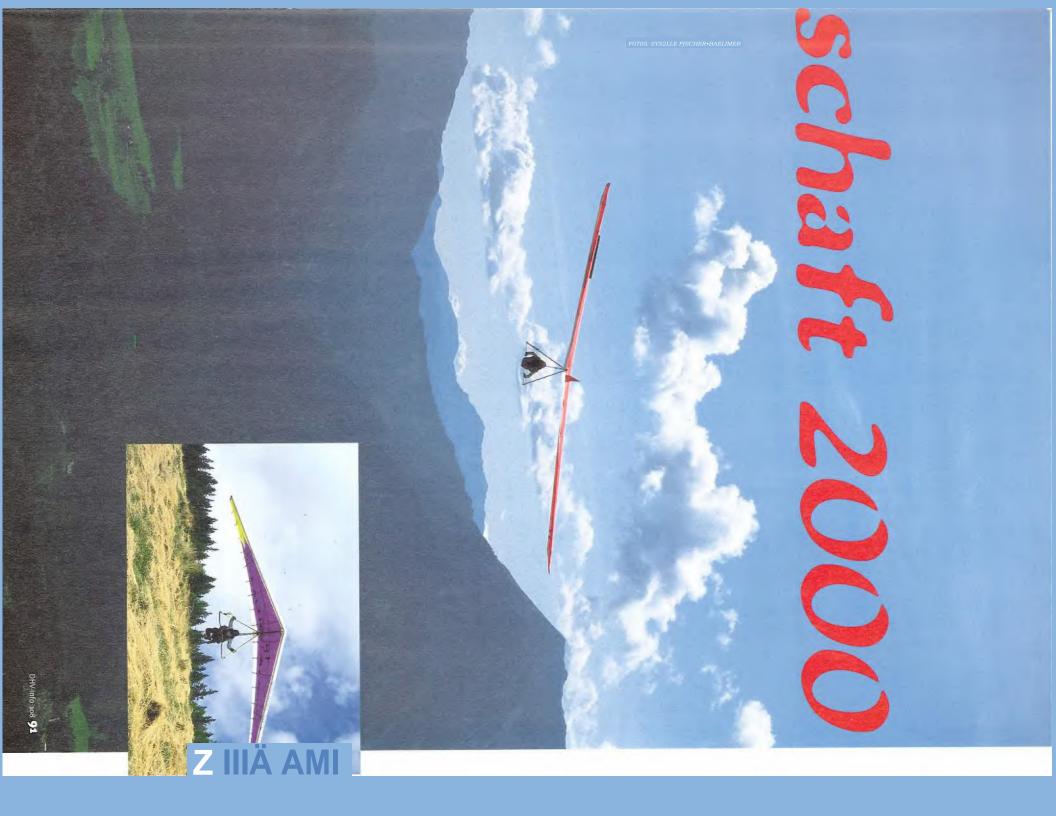
Finale in Slowenien?

Ende August reiste die gesamte Liga dann nach Tolmin in Slowenien, um das Finale auszutragen und ein neues Fluggebiet zu erkunden. Als Favorit galt bei den Männern Jobst Baeumer, der bereits knappe fünfhundert Punkte Vorsprung hatte, bei den Frauen war die Lage noch sehr unsicher,





da Corinna nur dreiundzwanzig Punkte Vorsprung vor Sybille hatte. Leider war bereits am ersten Tag zu starker Wind - der auch noch aus der falschen Richtung kam - und keine Thermik, so dass dieser Tag gecancelt wurde. Am nächsten Tag wurde aufgrund einer herannahenden Front beschlossen, dass man im wettkampferprobten Greifenburg in Kärnten mit größerer Wahrscheinlichkeit mehr reguläre Tasks ausschreiben konnte. So zog das ganze Team wieder nach Norden.





aber noch vor Jobst Baeumer und verwiesen ihn somit auf Platz 4. Elf andere Piloten fanden an der dritten Wende (dem »Goldeck-Sender«) keine Thermik mehr und standen versammelt auf einer Wiese unterhalb. Unter ihnen waren auch die zweite und dritte der Damenwertung Sybille Baeumer-Fischer und Rosi Brems.

Mit Starkern Westwind zum (Asiacher Jee

Die insgesamt sechste Aufgabe führte wegen des starken Westwindes vom Startplatz nur wenige Kilometer nach Westen und dann mit Rückenwind knappe 7o Kilometer nach Südosten bis zum Ziel am Ossiacher See bei Villach. Hierbei war eine größere Schwierigkeiten zu bewältigen. Nach der ersten Wende war auf Grund der niedrigen Basis die Talquerung nach Süden über den Weißensee das Kriterium dieses Fluges. Der Spitzenpulk meisterte diese Schwierigkeiten problemlos und auch einige etwas später eintreffende Piloten konnten sich gerade noch über den Sattel retten, aber 16 Piloten mussten umdrehen und am Landeplatz in Greifenburg nach nur 25 geflogenen Kilometern landen. Leider schaffte es keine Frau weiterzukommen, so dass hier die Wertung unverändert blieb.

Von den zwanzig Piloten die es über dieses Hindernis schafften, kamen 19 ins Ziel. Die beiden Starrflügel-Piloten Christof und Marcus flogen so schnell, dass ihnen trotz des Minus-Faktors 148, welcher in ihre Wertung einging, weder lobst noch der viertplazierte Ralf Miederhoff etwas an haben konnten. Jobst verlor daher leicht von seinem Vorsprung hatte aber immer noch ein sicheres Polster von 450 Punkten vor dem neuen zweiten Christof Kratzner. Baier war zu diesem Zeitpunkt vierter.

Eine frühe Entscheidung

Eine weitere Front zwang denn Ligaausschuss dann am Abend den weiteren Wettbewerb zu canceln und so standen die neuen Deutschen Meister z000 fest: Jobst Baeumer und Corinna Schwiegershausen. Vizemeister wurden Sybille Baeumer-Fischer und Christof Kratzner gefolgt von Rosi Brams und Marcus Hoffmann-Guben.

Moves Litespeed 5

2806

2795

2731

Offen bleiben die Fragen, ab welcher Teilnehmerzahl eine eigene Starrflügler-Meisterschaft sinnvoll ist, dieses Jahr waren insgesamt sieben am Start . Welcher Faktor bei einer gemeinsamen Wertung für alle Beteiligten und in allen Situationen wirklich fair ist, diese Frage ist sicher nicht so leicht zu beantworten, Bei unterschiedlichen Wetterbedingungen und Geländen scheint doch der Vorteil der Starrflügler recht unterschiedlich groß zu sein.

Nicola Fischer

8

9

10

sponsored by corrimag.

444:=0>>>we

Gaben Nemax, Dax und Euro im Sommer dieses Jahres kräftig nach, stand die Challenge der Damen und Junioren sehr hoch im Kurs. Zwar gab es bei uns auch einen schwarzen Freitag, aber weil wir nicht fliegen konnten, da uns die Arme zu sehr geschmerzt haben.

Dieses Jahr sollte alles anders Werden bei der Ladies- und Junior•Challenge an der Emberger Alm. Es hatten sich die »Dragon Riders« mit Felix und Steffen eingeschaltet, um den Junioren mal richtig Schub zu geben. Und prompt gingen die Anmeldungszahlen

auf 20 Teilnehmer steil nach oben. Und von wegen nur alte Gelichter! Teilgenommen haben zum

haben zum
Teil Piloten, die im zweiten oder

dritten Jahr drachenfliegen und gleich mächtig eingeheizt haben. Gleichwohl gab es noch mehr junge Piloten, die Interesse gehabt hätten, an der JC mitzufliegen, dies aber aufgrund des frühen Schulbeginns im Norden nicht konnten. Mit Wettkampf Routinier Rudi Bürger war das Team komplett. Rudl sorgte für das Offizielle, Auswertung und so, und die Dragon Riders für den Spaß.

Wer gedacht hatte, die JC ist was für Küstensoarer und Radlander, hatte sich bös gezwickt. Von Anfang an wurden alle Piloten nach einer Einweisung über altes, was mit dem Wettkampffliegen zu tun hat, auf Strecke geschickt. Die Aufgaben bewegten sich dabei zwischen 50 und 80 km. Wichtig war, dass niemand überfordert wurde und möglichst um die 80 % der Piloten Im Ziel standen. Gleich zu Anfang wurde klar, wer wohl den Sieg unter sich ausmachen würde. Michael Gebert, der schon ein Jahr Ligaerfahrung hinter sich hat konnte gleich den ersten urchgang für sich entscheiden, jedoch rlnii knapp vor

Horburger und Erik Rau. Alle drei flogen halb 3o Sekunden über die Ziellinie:MiDgen Frai--" en im Badezimmer länger brauchen, ließen sie sich hier nicht lumpen und Silvia Junker folgte den Herren

Abends war dann auch

knapp auf den Fersen.

viel mit Zehen im Badesee wackel n.
da es gleich mit Theorietraining weiter ging. PS r
chologin Corinna referierte über Leistungsmo vation und führte dazu einen Test durch, der ats
Ergebnis die ganz persönliche Leistungsmotivation eines Jeden zeigte.

LADIES UNID JUNIOR CHALLENGE 2000

Insgesamt konnten wir in sechs Tagen fünf Durchgänge fliegen. Jeden Tag hatten wir kräftige Wolkenthermik mit einer Basis bis zu 3500 m, so dass wir einen »Rest Day« einlegten um die Arme wieder in Schwung zu kriegen. Den Piloten der Europameisterschaft dieses Jahres wären bei diesen Bedingungen wohl die Tränen gekommen

In den folgenden Durchgängen konnten die oben genannten Piloten ihre Führung ausweiten, wobei sich Eric immer weiter nach vorne schob. Beim vierten Durchgang, einem Dreieck über 50 km gab dann Dominik ganz nach Dragon Rider Manier eindeutig zu tief zu viel Gas und ging vor der zweiten Wende zu Boden. Seine Konkurren

Endteil ins Ziel.

Nachdem wir die Freizeitfließ ger jeden Tag mit neuen verrückten Aktionen, wie dem Bau eines »Drachen Tipis« überrascht haben, war es an der Zeit, den Campingplatz zum tanzen zu bringen. Eine fette Grillparty mit ausreichend gesponsertem Grillfleisch und Muskelrelaxanz brachte den Platz zum Beben. Hier einmal Danke an unseren Campingplatzbetreiber Franz, der uns immer den nötigen Support gegeben hat: »Ihr wollt grillen? Ich hab den Grill, das Holz, die Kohle, die Getränke, ihr brin Fleisch«! Für das »Begleitpersonal« hatt e extra zwei Doppelsitzergleitschirme mitgebrac h in die Luft mit crem • h die Muti wegen ko

Auch »Tea
Schröter 4 uns die reg
um unseraenntnis überSbforthilfe: am Unfallort aufzufrischen. Zum Glück musste

ben wi ht staunt wie alle Pilo.

versul t haben gerne warn schwierige Pass' gen zu bewältigen. Da ninte sich das Nationalteam in Punkto Teamur Eyen ab und an ein Scheibchen abschneiden.

ber nicht eingrei-

klein

Im letzten Durchgang gab es dann noch eine Überraschung, als die Aufgabe ein Flug über vier Wendepunkte hieß, die in beliebiger Reihenfolge abgeflogen werden konnten, was die Köpfe ganz schön ins Rauchen brachte und noch taktische Entscheidungen während des Fluges abverlang-

te. Aber auch dies wurde von den Favoriten souverän bewältigt. Am Ende gewann Eric vor Michael und Dominik. Die beste Lady war Silvia .fi^{go} mit dem gesamten fünften Rang.

Dieses Ende wäre wohl
zu einfach! Natürlich haben wir zur Siegerehrung ei-

ne dicke Party mit einem nicht enden w nden



HG FALL

Platz	Name Vorname	Verein	Gerät	Ergebnis	
1	klier Jürgen	GCE Ruhpolding	Baulek Twister1180		
1	Altmannshofer Mao	DCB Ruhpolding	kam Laminar ST	1030	
3	Ischurtschentaler Ralf	DCB Ruhpolding	kam laminar ST	916	
ı	Graf Wolfgang	DCB Ruhpolding	MoyesIltralite	929	
i	Huher Markus	DCB RuhpuldMg	Baulek Bele	867	
i	Weinzierl Georg	KB Ruhpolding	Moyes Litespeed	830	
	Olierpohl Bernd	Kirchdorl.Bahrenborstel	Bautek Twisfer	751	
3	Wöhrle Roland	DEC Südschwarzwald	Guggenmos RCS	119	
1	Vogel Karlheinz	Nordbayrische Drachen!, M	loyes CSX	691	
10	Doll Hubert	Ammergauer DE	Glingennies RCS	696	,

HG FALII

1 Hellmanneiben Maus DfC flohenneden AIR Alos 129					-
2 Langwald Gerd KirchdorlBahrenborstel Ales 121	Gesamt	Gerat	Verein	Plalz Name Vorname	Plalz
	Alos 1299	AIR Alos	DfC flohenneden	Hellmanneiben Maus	1
3 Miederholl Ralf DEC Wes' Hochsauerland AIR Alos 881	Ales 1214	el Ales	KirchdorlBahrenborstel	Langwald Gerd	2
	Alos 881	rland AIR Alos	DEC Wes' Hochsauerla	Miederholl Ralf	3
4 Moppet Michael LPlaller DfC Afos 699	Afos 699	Afos	LPlaller DfC	Moppet Michael	4
5 Weber Bernd 191 Seissen AIR Abos 685	Abos 685	AIR Abos	191 Seissen	Weber Bernd	5
5 Lutz Helmut HCRB A.19 Ales 638	Ales 638	A.19 Ales	HCRB	Lutz Helmut	5
1 Christ Clemens DK Homburg Gässenheim AIR Nes 628	Nes 628	heim AIR Nes	DK Homburg Gässenhe	Christ Clemens	1
8 Niedermann Helmut El 'Wälder Neustadt A.1.R Mos 623	Mos 623	A.1.R Mos	El 'Wälder Neustadt	Niedermann Helmut	8
9 Gerhard Claus SG Segeletz Berlin Might Design Entacy6(19	Design Entacy6(19	Might Desi	SG Segeletz Berlin	Gerhard Claus	9
10 Wüst Lothar Allhof Drachen AIR Ales 601	Ales 601	AIR Ales	Allhof Drachen	0 Wüst Lothar	10

G5 offene Klasse

Platz	Name	Verein	Gerät	Gesam
1	Schiele Willi	GSC Hohenlohe	Gin Gliders Boometang	893
2	Held Heinz	Ralisboa Regensburg	UP Gambit	884
3	Straub Andreas	DK Tegernseer Tal	Swing Stratus	851
4	Martens Burkhard	[enggiese Gleilschirmf.	Gin Gliders Boomerang	855
5	traut Stelan	Oberskinder Dnu.61 V	Swing Stratus 2	814
6	Gschwendlner Sog	DK Tegernseer Tal	Edel Millenium	125
1	Bocks Stelan	GSC Inntal	Airea Shadow	712
8	Mag Uli	Osirachialer GS1	Swing 411052	663
9	BrunnerWilli	DGC Tegernseer Tal	Swing Stralus 2	622
10	Golfermann Rüdiger	Albatros Bad Reichenhall	AdvanceSigma4	586

GS Sportklasse (Gütesiegelklasse max 1-2)

Name	Verein	Gerd	Gesand
Bahne Torsten	DGC Tegernseer Tal	Edel Confidence	497
Hirtlfranz	GSC Inntal	Apco Allegra	485
Gold Ulrich	DHC Aalen	Apco Allem	346
Pfitzner liefen		Holndesign SAH	211
Büttners Uwe	GSC flochries.SamerbernSw	ing Aras	211
los Hans	DGC Tegernseer Tal	he ⁹ flair	211
Schmid1Markus		Swing Ans	209
Nebel Manfred		Helis5	201
Schrdler Eckhert	DfC Hechries-Samerbem	Airwa ^y e Harmon?	115
Hagler WernAir	DGC Tegernseer Tal	Swing Ans	159

GS - Tandem

Platz	Name	Verein	Gerat	Gesamt
1	Daue frank	Südpfälzer GSC	Swing Astrat Wo	262
2	Staudacher Robert	Albatros Bad Reichenha	all Säg Astral rwin	203
3	Dajek Uli	Oslwindlreunde	Nova Taxi	181
4	Vischer Claus	Mineistreckeof. Siegen	Edel Nine	93
5	Saulfer Thilo		Delta fle Magunt	76

sponsored by







Endwertung

An dem mittlerweile weltweit größten dezentralen Wettbewerb für Drachen-und Gleitschirmflieger beteiligten sich in diesem Jahr über 250 Piloten mit insgesamt über 700 gewerteten Wettbewerbsflügen. In diesem seit 1983 bestehenden Wettbewerb(Gleitsegel seit 1989), damals noch »Deutscher Streckenflugpokal«, wurden im Jahr 2000 Bestleistungen erzielt wie noch nie. Insgesamt io Deutsche Rekorde sind bisher anerkannt, sowie 4 Flüge zur FAI als Weltrekordversuche eingereicht. In (fast) allen Wettbewerbsklassen wurden die Höchstleistungen der vergangenen Jahre gesteigert, die Leistungsdichte ist erheblich. Manch ein Pilot, der seine persönliche Bestleistung in diesem Jahr verbessert hat, findet sich weiter hinten im Klassement wieder, weil andere noch mehr zulegen konn-

Jürgen Tulzer, Marcus Hoffmann-Guben und Willi Schierle setzen neue absolute Bestmarken, sie steigern die Siegermarken aus den Vorjahren erheblich. Babsi Lacrouts erzielt mit knapp 500 Punkten bei den GS-Damen eine besondere Leistungssteigerung.

Was sind die Gründe für diese Leistungsexplosion? Hier der Versuch einer Erklärung:

Das Wetter

Die norddeutschen Piloten werden mir kaum zustimmen, wenn ich von einer außergewöhnlich wetterbegünstigten Flugsaison 2000 spreche. Dies muss man regional differenzieren, und nicht überall begünstigte die Witterung die Jagd auf weite Strecken. So beeinflusste ein überaus heißer und trockener Sommer den Nordosten negativ, und die oftmals trockene und stabile Luft ließ keine großen Weiten zu.

Insgesamt jedoch wurden bereits bis Ende Juni fast 500 Flüge dokumentiert, annähernd so viele wie in der gesamten vergangenen Saison. Vergleicht man die Statistiken der vergangenen Jahre, so ist die Flut von ungewöhnlich guten Tagen zwar überdurchschnittlich hoch, es ist jedoch ungewöhnlich, dass in dem ansonsten eher als« Monsunmonat« bekannten Juni die mit Abstand häufigsten erfolgreichen Streckenflüge durchgeführt wurden. Dies ist wohl zurückzuführen auf die relativ geringe Luftfeuchtigkeit und die außergewöhnlich geringe Niederschlagsmenge in dieser Zeit,

Der »Nordalpenmonsum« setzte dafür einen Monat später ein und verhinderte im Juli jegliche größere Streckenambitionen. Auch das ansonsten fest terminierte Saisonfinale der Gleitschirmflieger in Fiesch in der ersten Augustwoche fand diesmal verspätet statt, wer diesmal seinen Urlaub nicht um eine Woche verlängern konnte ,hatte mit dem Ausgang an der Spitze nichts mehr zu tun. Es zeigt sich überhaupt, dass der normale »Arbeitnehmer-und Wochenendpilot« kaum noch eine Chance an der Spitze hat, es sei denn, die besten Tage fallen auch auf die Wochenenden, oder er ist Spezialist in der Interpretation der Wettervorhersagen und nutzt seine Freizeit optimal.

Das Endergebnis der Drachenpiloten stand im Wesentlichen Ende Juni bereits fest. Lediglich Marcus Hoffmann-Guben (FAI 2) und Max Altmannshofer (FAI i) gelangen später noch Flüge der Extraklasse. Marcus verbesserte bei etlichen Flugversuchen in St.Andre insgesamt viermal die bestehenden Weltbestmarken in der Klasse FAI 2. Seine FAI-Dreiecke über 259 und 249 km sind bei der FAI jeweils als Weltrekorde über die Distanz und die Geschwindigkeit angemeldet. Die Dokumentationen waren einwandfrei, deswegen mache ich mir über die Anerkennung keine Gedanken, die Entscheidung der FAI lag bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

Neben diesen 4 Weltrekord(anmeldungen) sind bei den Drachen noch zwei neue deutsche Rekorde zu vermelden, die Gleitsegelpiloten verbesserten gleich sechsmal die bestehenden deutschen Bestmarken.

DIE WETTBEWERBSKLASSEN



Drachen

FAI Klasse 1

Mit einem Blick auf die Siegerliste kommt einem die Klassifizierung der FAI Klasse 1 vor, wie eine offene Clubmeisterschaft des DCB Ruhpolding. Die ersten 6 (I) Plätze teilen sich die Piloten des Traditionsvereins vom Rauschberg. Die Frage nach dem Gewinn der Mannschaftsmeisterschaft ist somit auch schnell geklärt: die Mannschaften aus Ruhpolding belegen die Plätze 1 und 2.

Völlig verdient heißt der Sieger der Streckenflugmeisterschaft Jürgen Tulzer. Seit Jahren fliegt er immer schon in der Spitze mit und verpasste oftmals nur knapp den Sprung auf den obersten Platz des Siegerpodestes. Jürgen kreiert seine Dreiecke selber, selten einmal fliegt er eine Strecke, deren Wendepunkte allgemeinhin längst bekannt sind. Oft sucht er sich seine Wendepunkte mit dem Mountainbike, manchmal nicht leicht für den Auswerter, aber dank der neuen digitalen Karten sind auch die Koordinaten der entlegensten Hütten nach guter Beschreibung identifizierbar. Den Grundstock für seinen Sieg legte Jürgen bereits am 21. April mit einem 205 km flachen Dreieck von der Emberger Alm und den Wendepunkten. Toblach Sender, Heiligenblut und Spitzegel Obervellacher Hütte). Ein FAI-Dreieck mit knapp 225 km brachte ihm am 20.06. die bisher nicht nur höchste Punkzahl im Wettbewerb sondern auch einen neuen deutschen Rekord, er verbesserte die 4 Jahre alte Bestmarke von Jo Bathmann (bis vor kurzem noch Weltrekord) um knapp 20 km auf genau 224,6 km. Die Daten dieses Rehkordfluges: Startplatz Stubnerkogel(Gasteiner Tal), Böckstein Kirche, Hochalm Sonntagshorn, Ebenfeld Aste.

Mit einem weiteren FAI-Dreieck über 160 km vom Rauschberg erreichte er die Gesamtpunktzahl von 1180 Punkten.

Auch der zweitplatzierte Max Altmannshofer startete seinen punktbesten Flug vom Stubnerkogel. Mit den Wendepunkten Passauer Haus und Berger Hochalm am Gernkogel erzielten mit dem Start-und Zielpunkt Böckstein Kirche über 173 km 346 Punkte. Sein Punktestand wäre höher hätte ein Schenkel eines weiteren Dreiecks vom gleichen Startplatz über 191 km nicht nur knapp 28% der Gesamtstrecke sondern mehr als 28%, wenige Meter fehlten an der Anerkennung als FAI-Dreieck. Dies hätte jedoch an der Platzierung nichts geändert, anders als bei den Gleitschirmpiloten, hier entschieden wenige Meter über den Sieg in der Streckenflugmeisterschaft, doch dazu später mehr.

Der dritte Ruhpoldinger auf dem Siegerpodest ist Ralf Ttschurtschenthaler, der sich seine Punkte von der Emberger Alm und vom Rauschberg erflog, seine Gesamtpunktzahl hatte er bereits am 15. Mai erflogen.

Dem Mannschaftsergebnis der Ruhpoldinger ist nichts hinzuzufügen. Zum erstenmal stehen zwei Mannschaften eines Vereins auf den Plätzen I und 2, wobei die Mannschaft Ruhpolding 1 die bisherige Höchstpunktzahl um fast 500 Punkte auf 3156 schraubt.

Als bester Pilot mit einem »Turmgerät« (Faktor 0,9) liegt der Ruhpoldinger Wolfgang Graf auf Platz 4 der Gesamtwertung der Klasse FAI 1, ohne Faktor wäre es der Platz 5, eine überaus respektable Leistung.

Dritte in der Mannschaftswertung wurden die VVindenpiloten aus Kirchdorf-Bahrenborstel, sie erreichten 2378 Punkte.

Ausschließlich für die Mannschaftswertung kamen Faktoren zwischen den Klassen FAI 1 und FAI 2 zur Anwendung., würde man eine gemeinsame Wertung beider Klassen machen, wobei die Starrflügler mit einem Handicap von 1,18 (Endergebnis geteilt durch den Faktor) lägen die be-



sten »Starren« auf den Plätzen 2,4 und

Mit der zweitbesten je erflogenen Punktzahl von 598 Punkten (nur sie selbst war vor 5 Jahren mit 647 Punkten besser) gewann Corinna Schwiegershausen überlegen die Damenwertung. Erik Rau wurde mit der ebenfalls zweitbesten je erzielten Punktzahl Sieger der Junioren. (nur Corinna war auch hier vor 5 Jahren besser)

Den erstmals vergebenen Windenpokal für den punktbesten Flug aus der Winde gewann überlegen Gerd Langwald.

FAI Klasse 2

Volle Genugtuung erfuhr ich diese Jahr durch die Teilnehmerzahl der Starrflügler in diesem Jahr. Es hat sich bewährt die beiden Klassen vollkommen getrennt voneinander zu bewerten. Der bisher benutzte Faktor war ein zwar wissenschaftlich errechneter Wert, aber in der Praxis ist er durch nichts bewiesen. Es wurden hier Äpfel mit Birnen verglichen und sowohl die große Teilnehmerzahl in der FAI Klasse 2 und auch die internationale Handhabung rechtfertigen mittlerweile eine völlig unabhängige Bewertung (abgesehen von einer Mannschaftswertung).

Bis Mitte August konnte sich Gerd Langwald ziemlich sicher sein, Gewinner der Streckenflugmeisterschaft in der Starrflüglerklasse zu werden. Innerhalb von io Tagen, zwischen dem 12.und 21. Juni legte Gerd mit seinem Atos auf seinen Streifzügen durch das norddeutsche Flachland von der Winde aus mit drei Starts über 820 km zurück. Da dies größtenteils Zielflüge mit angehängter freier Strecke waren, sammelte er hierbei 1214 Punkte. Als Streichergebnisse bleiben dabei solche Flüge auf der Strecke: der erste Flug nach Dänemark von der Winde in Bahrenborstel über 260 km und der Ausflug zusammen mit seinem Vereinskollegen Bernd Otter-

pohl zur norddeutschen Meisterschaft nach Neustadt Glewe über 213 km.

Zum Zeitpunkt dieser Flüge war Marcus Hoffmann-Guben zwar neuer deutscher Rehkordhalter in der »freien Strecke« durch seinen Flug von Geislingen nach Frankreich, aber den Rest seines Programms hatte er noch vor sich. Ihm gelangen einige Strecken auf oder von der schwäbischen Alb, aber danach hatte er wenig Zeit sich auf die Streckenfliegerei zu konzentrieren. Als Mitglied der Nationalmannschaft lagen einige Wettbewerbe vor ihm. Nach der Teilnahme an der Vor-Weltmeisterschaft in Spanien wurde er Vizeeuropameister in Innsbruck und Europameister mit der Mannschaft. Es folgten German Open und Ligadurchgänge, bevor er mich Ende Juli mit der Frage konfrontierte: »Rudi, was muss ich tun für die erfolgreiche Anerkennung von Weltrekorden?« Diese Rekorde mit Ankündigung gelangen ihm dann im August in St. Andre in Südfrankreich. Mit seinem Atos gelang ihm zunächst ein FAI Dreieck über 249,3 km und er dokumentierte damit einen neuen Weltrekord über die Distanz, sowie einen Geschwindigkeitsweltrekord mit 37,93 km/h über ein 200 km Dreieck. Vier Tage später gelang ihm die Verbesserung seiner eigenen Bestmarken auf 258,9 km und 38,93 km/h. Diese Flüge langten natürlich auch, um Gerd Langwald den sicher geglaubten Sieg in der Streckenflugmeisterschaft zu entreißen und ergeben eine Gesamtpunktzahl von 1299 Punkten. Dies ist der Abschluss einer überaus erfolgreichen Wettbewerbssaison des Schwaben, der als Werkspilot von A.I.R seinem zeitweiligen Arbeitgeber in dieser Saison viel Freude bereitet haben dürfte.

Insgesamt stellt sich eine sehr positive Entwicklung in der Klasse 2 dar. 3o Piloten dokumentierten wo Flüge in dieser neuen Wettbewerbsklasse und repräsentieren damit ein Drittel der gesamten Drachenflüge.

Mit einer Steigerung in den nächsten Jahren ist hier zu rechnen.

Gleitsege

Offene Klasse

Eine der spannendsten Klassements ergab sich in diesem Jahr in der offenen Klasse der Gleitschirmpiloten. Es ist sehr schwer es geworden, in der absoluten Spitze mitzufliegen. 5 Piloten gelang eine Gesamtpunktzahl von mehr als 800 Punkten, und als Bester wird Willi Schierle mit der neuen Höchstpunktzahl von 893 Punkten bei der Jahreshauptversammlung des DHV als Sieger der Streckenflugmeisterschaft geehrt werden. Neben ihm auf dem Stockerl stehen Heinz Held, nur knapp geschlagen mit 884 Punkten und Andreas Straub mit 857 Punkten. Als Erstem hätte es in diesem Jahr Heinz Held gelingen können die 900 Punkte zu überbieten, wenn, ja, wenn für das FAI-Dreieck nicht mindestens 28% der Gesamtsrecke gefordert wären. Doch zunächst die Chronologie der Saison:

Die größte Leistungssteigerung in diesem Jahr erzielte die Siegerin der Damenkonkurrenz, Barbara Lacrouts. Mit einer Steigerung um fast 150 Punkten und der neuen Höchstpunktzahl von 492 und als 17, der Gesamtwertung siegte sie mit einem Zielflug vom heimischen Wallberg nach Uttendorf im Pinzgau, sowie 2 flachen Dreiecken, die sie im Pinzgau startete. Ihr am nächsten mit höchst respektablen 352 Punkten kam die Regensburgerin Renate Griebl als Newcomerin in diesem Wettbewerb. Diese Leistungen verdienen höchste Anerkennung.

Den ersten Meilenstein, wie so oft, setzte Sepp Gschwendtner am 21.4.. Vom

Thurntaler setzte er sich den Wendepunkt nach Sterzing und erzielte mit 152,6 km einen neuen deutschen Zielrück-Rekord. Einen weiteren neuen Rekord hatte bereits vorher Burkhard Martens mit einer Geschwindigkeit von 20,42 km/h über ein 50 km Dreieck erzielt. Rekord Nr. 3 und 4 gelangen dann Stefan Traut mit einem FAI-Dreieck über 126,4 km und 21,84 km/h vom Nebelhorn mit dem Start-und Zielpunkt Schattenbergschanze, sowie den Wendepunkten Hochplattig Gipfel und Venet BS. Am 20.6. wiederholte er das gleiche Dreieck, nachdem dies am Vortag Willi Schierle ebenfalls gelungen war.

Ebenfalls am 20.6. schrieben Andreas Straub und Heinz Held das größte bisher im Rahmen der Streckenflugmeisterschaft vollendete flache Dreieck aus (203,9 km). Nach dem Start von der Schmittenhöhe, dem Startpunkt Fürth Kreisverkehr umrundeten sie die Bergstation des Kreuzjochs und die Kleinarler Hütte als Wendepunkte und landeten nach der Doku-



mentation des Zielpunktes und knapp 9 Stunden Flugzeit wieder in Fürth am Landeplatz,

Gleichzeitig am 20.06. beendete Burkhard Martens seinen 4-Tage-Trip quer durch die Alpen mit insgesamt über 600 Streckenkilomertern, weitestgehend dokumentiert als geschlossene Aufgaben. Am 17.06. startete er am Wallberg und nach der Dokumentation seines Zielpunktes, der Talstation der Planai, landete er im 167 km entfernten Großsölk. Am nächsten Tag vollendete er einen Zielflug vom Brauneck nach Scouls in der Schweiz über 134 km (später nur Streichergebnis). Tagsdarauf vollendete er ein flaches Dreieck von der Seegrube bei Innsbruck über 120,6 km, um dann am folgenden Tag mit einem Dreieck vom gleichen Startpunkt über 182,3 km die erfolgreichen 4 Tage zu beenden. Obwohl er dann noch im August ebenfalls von der Seegrube ein flaches Dreieck von 168,9 km beendete, langte dies in diesem Jahr nur zu Gesamtplatz 4, lediglich um 2 Punkte verfehlte er den Platz auf dem Siegerpodest.

Ein folgenschwerer Fehler unterlief Heinz Held am 09.06. bei der Berechnung seines Dreiecks vom Hochfelln. Nur ca. zoom fehlten ihm beim ersten Schenkel von der Straßenkreuzung (B312) bei Grub zur Schellenbergalm um als FAI-Dreieck gewertet zu werden. Der gnadenlose Computer spuckt nach der Eingabe der Koordinaten lediglich 27,4% Streckenlänge für diesen Schenkel aus, ein Verlust von einigen Punkten, und u.U.des späteren Gesamtsieges. Da ja auch Max Altmannshofer der gleiche Fehler unterlief, mein Tipp an alle mit der Ausmessung der Wendepunkte etwas großzügiger zu verfahren. Karten beinhalten Fehler. Nicht unbedingt genau dort, wo eine Hütte oder Serpentine dargestellt ist, befindet sie sich auch in der Natur, deswegen sollten Messtolleranzen eingebaut sein. Ich verwende

digitale Karten (1: 50 000, z.B Top 50 oder Austria West), die zwar auch noch kleine Messfehler beinhalten können, aber diese sind für alle gleich. Per Bogenmaßberechnung wird mittels Computer dann anhand der Koordinaten die Strecke ermittelt. Zu diesem Thema folgt ein Artikel im nächsten DHV-Info.

Nachdem Sepp Gschwendtner, Andreas Straub und Heinz Held zwischenzeitlich durch Flüge im Pinzgau ihr Punktekonto verbessern konnten, folgte dank eines völlig verregneten Juli die Wartezeit bis zum Finale in Fiesch.

Wie in den vergangenen Jahren wurde auch hier wieder die Entscheidung ausgeflogen, diesmal allerdings innerhalb von 3 Tagen. Alle Piloten beäugten sich gegenseitig, keine Startmeldung blieb geheim. Wer allerdings seinen Urlaub schon bis zum ii. August verbraucht hatte, konnte in die Entscheidung nicht mehr eingreifen.

Sportklasse

Mannschaftswertung

Tandemklasse

Viele Piloten, die es verdient gehabt hätten hier erwähnt zu werden, können leider nicht erwähnt werden, da einfach der Platz zu gering ist.

Die Gesamtteilnahme in diesem Jahr war herausragend. Neidvoll blicken Piloten von benachbarten Staaten auf dieses Teilnehmerfeld und den wohl weltweit größten dezentralen Wettbewerb von Drachen-und Gleitschirmfliegern:. knapp 60 000 km dokumentierte Strecken von 25o Piloten

Wieder brauche ich viele Zahlen, um den Wettbewerb einigermaßen zu beschreiben, ich kann hier keine Erlebnisbeschreibungen der Piloten weitergeben. Von vielen Erzählungen der Piloten aber weiß ich, und vielen Dokumentationen entnehme ich, dass viele wieder unzählige schöne Flugerlebnisse im Rahmen des Wettbewerbs hatten.

Dies ist aber auch der Reiz der Streckenflugmeisterschaft: eine Kombination von Wettbewerb und reinem Flugspaß. Geschwindigkeit spielt für die meisten eine untergeordnete Rolle. Sicher, ohne die Komponente Geschwindigkeit kann man nicht mehr in der Spitze mitfliegen, aber ehrlich ausgesprochen, wer der insgesamt 250 Piloten macht sich ernsthaft Gedanken am Ende der Saison ganz vorn zu stehen. Nur mit Freizeiteinsatz am Rande des Möglichen, einer Ausrüstung auf dem neuesten technischen Stand und einem eigenen Leistungsvermögen in Topform ist dies möglich. Es ist aber der besondere Reiz an diesem Wettbewerb: die Leistungspiloten kämpfen weit oben unter fast schon profihaften Bedingungen und die Amateure oder Genussflieger weiter unten, aber mit dem gleichen Ehrgeiz und vor allem mit dem gleichen Spaß am Fliegen.

Um die Attraktivität der Streckenflugmeisterschaft zu erhalten sind laufend Änderungen im Reglement notwendig. Ebenso die technischen Möglichkeiten der Dokumentation, wie beispielsweise GPS, oder die Nutzung der modernen Medien machen eine ständige Anpassung der Wettbewerbsordnung

sind noch etwas zu hochgeschraubt. Die Manipulierbarkeit des Tracks ist noch zu groß und bisher konnte mir kein Hersteller versichern, dass die Möglichkeit der Manipulation ausgeschlossen ist. Sollte dies der Fall sein, werden wir natürlich auch bei dezentralen Wettbewerben, wie der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, diese neuen Dokumentationsmöglichkeiten nutzen.

Zu dem Thema »Dokumentation«, sowie vielen anderen interessanten Neuigkeiten (z.B. European-XC-Cup 2001, Nutzung eines Planungs-und Berechnungsprogramms für Flugaufgaben mit Koordinatenbank im Internet usw) erscheint ein Bericht an gleicher Stelle im nächsten DHV-Info.

Rudl Bürger

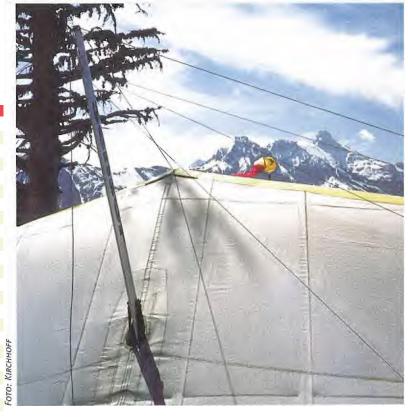
Flüge Gleitschirm

D M Pilot	Fluggerät	Slalplak	Adq	laadala	klalke	Padla	1166	NW	flugeel	StalpImr	Aulq	laaheeg	Nal km	Fudle
01.07,00 Galtermann Rüdiger	Advauce Sigma	Schmillenhöhe	FSIWP	Bromberg	57,8	81	11.0800	Schierle	Gin Gl'Mers Boomerang	fiesch	1610	Sonnigbern	158	316
01.01.00 Kirsch Christoph	firebad Blade	Wallberg	78	aallelden Bhf.	80,6	81	11.0000	Biunner 88111	Swing Stralos	Pasch	FA1	HateSaas BS	110	120
01.01.00 Rafilet Hans	Ozon Proton	Vogelsang	ß	Schwendt	26.9	21	11.08.00	Simon Michael	freeX Oxygen	fiesch	131WP	Brig	92,1	128
0601,00 Lee lians	freeX Flair	Wallberg	13	Kossen	46	16	11.08.00	51m1enbergar Arel	Fred Siels	Resch	731197	Gluringen	323	41
06.01.02 Uenglei Sebastian	Sonic	Hocheies	051397	Stbierhing	15,6	21	1188.09	Schuster Bernd	Edel Millenien	Hahnenkamm	ES	SallanstSüdliml)	913	9?
10.01.00 Bellgardl Martin	Firebird Boosler	Piedrehila	17+E	San ^a ria	1143	141	11.08.00	leidig Andreas	Ozone Proton	Fiesch	11 2	tax Kirche	991	174
21.01.00 Hack en	Ozone Proton	fiesch	2	Lax Kirche	91,6	162	11.08.00	Borgmann Ihonms	Gin Gliden Bonoma	Resch	fi 0	Rosswald	105.9	185
27.07.00 Dzmann bin	SaHng Churs 2	Brauneck	ES	IGefersleiden Grenze	53	53	11.08.00	Scheel Ralph	Swing firnes	fiesch	11 8	las Kirche	98.3	117
2207.00 Röche Martin	Swing Aslral	Spieser	Eile	farchach	28.2	39	11,0800	Oeurn frank	Swing Astrallwin	Emberget	832191,	Greifenburg	70.4	96
21.2700 Sehroter Eckhall	Nom Mame	Hochries	05	Aszhau LP	1	ı	11.0880	Schindle) Rogen	Swing AKB	imberger Alm	fi 0	Salialegger haus	52	91
31.07.00 Nagler WernAit	Swing Anus	fiesch	811107	Mörtel	12,8	53	11.08.00	Brummer Hina•Renale	Swing Asilal	Wank	ES2111P	Lenggries	34.6	52
31.0100 Krieg f riedber1	Paralech7611	Fachries	2411	Bund Ruhpolding	766	12	11.0800	Müller Gerhard	fing ienlos	Resch	651147	fiesch	14.1	54
01,08,02 flagler WernAir	Swing AUS	Resch	ES14911	Gluringen	32,6	44	11.08.00	Vischet Claus	None Proton	fiesch	fAl	HobeSaas13S	110	120
01.08.00 Krieg friedbert	Paralech P60	Hochries	fS1TIP	Berg b Sachrang	21.2	30	11.0880	Keller Peter	Perelech P70	3chminenbähe	75147	hebeten	36,8	46
018000 Irischer Claus	Ozone Proton	Mihla Manberg	1485	Rietzneck	152,2	18?	1238.00	Hennig Peter	Gin Gliders Boometaug	fiesch	11 8	Rosswakl	105.9	185
01,0800 Munchmever Dienich	AMante Omega 3	Beilwade	1413	Kuschkow	83.2	116	17.08.09	5Inum Johannes	Adrenne Omega 1	Wallberg	ElPriP	31rtsh	63,7	87
01.00.00 Schröter Eckhaft	Nova Kluge	Kössen	75	Srlakob	19	19	12.08.00	31adler Heribert	Edel Senior	Osterfelder	9516(7	Reilli Seefeld	14.1	95
01.08.00 Hun lohannes	Advente Omega 9	Eiesch	FSI WP	Malendes	114	118	12.08.00	Hornmann Thomas	Gin Gliders Bonaura	fiesch	93319	Rosswald 5alzgaba	98.2	146
01.08.00 lindel all	Nova Argan	Resch	8314111	Riltingen	25,7	19	12.08.00	Binnen Dominik	Adeance Sigma 3	Spieser	7010	Hindelang Kirche	76	157
03.08.00 Viecher Claus	Osone Proton	hlibla Marsberg	10+8S	Cone	125.4	174	1208.00	Penner Florian	3wing A«us	Wank	f3	Plansee Campingplatz	22,8	73
0808.00 Ebersberger Johannes	Swing Aslral	fiesch	75119	fluch 17	36,7	46	12.08.00	Meiler Gerhard	Swing Ventils	Resch	11	Honalpe	14.6	131
08.0880 Cowelmann Egon	Free/4 Oxygen	Hak (UI	731 WP	Vinare	/3	30	13.0880	Ehreulried Kai	Kohl Design 5X	Emberger Alm	119	Fichtenheim	52	91
10.08.00 Binschal Roland	Swing Ventus	Fiesch	fi	larerstallel	52.9	93	13.08.00	Gold Ulrich	Apco Allegm	Alpspitze	ES/TIP	Lermoos	53,1	71
10.08.00 Schidel Ralph	Swing fir m	fiesch	1111	Laramlallel	56.7	99	13.8800	llelele Martin	f reeX Orygen	Lochelspille	10	lochelspitre IS	80	140
11.08.00 Held Heim	UR Ganrind	Resch	0410	Sonnighorn	159,8	320	13.08.00	freimüller Johann	Swing Verlus	Wildkogel	111	Wildkonel MS	94.4	165
11.08.00 Bayer Rudi	Swing Vernes	fiesch	10	Rosswald	84.2	141	13.08.00	Golleimann Rüdiger	Advause Sigma 1	Scherenhohe	10	hü II	88.4	155
11.0800 Nagler WernAir	Swing Arios	fiesch	1 9	Larerslallel	60,4	106	13.08.00	Slaudacher Robert	Swing kstrallwin	Areitbahn B3	IR	Afeilhahn BS	362	63
11.0800 Klei7Michael	Swing Nal	Resch	10	Rosswald	16.6	114	13.0810	laum frank	Swing Asmal Arin	Embeiger Alm	IID	Sallelegner Haus	52	91
11.0080 Hiess Peler	Red?	Kössen	27+53	Wagrain	72,8	103	11.08.0)	Keller Peler	Paratech 770	Schmiltenhöhe	F3219	%Mach	63	87
11.08.00 Bonchef Roland	Swing Venhis	Fiesch	0	lax Kirche	91,6	162	11.08.20	Griebl kiffe	Swing Astral	Hoshtelln	/fegB	Schminerbohe IS	51	77
11.0800 Hennig Peter	Gin Gliders Boomerang	Resch	fi O	Rosswald	1128	215	14.08.00	Schrapp Markus	Hora Voller	fiesch	7470	HobeSaas BS	116,5	233
11.08.90 Balrer 061z	Dale Proton	Fiesch	11 B	Gebidum Anle ^a ite	106,8	181	148800	Rüche Martin	Swing Aslrel	Spieler	001 0	Hindelang Kirche	76	152
11.0800 IraiStelan	Swing Stralus	Venel	fAl	Hochslubailmos	153.8	308	14.08.00	Balzen Gölz	Daune Proton	Resch	fAl	HoheSaasBS	110	720
11.0800 Sedirneir Stephan	Airea Hupe	Osterfelder	73247	Piriendorl	114,4	110	14.0800	Faulhaber Roland	freeX Mission	Brauneck	fS	Seefeld	46	46
11.08.00 Dengier Sebastian	Ozone Getane	Fmberger Alm	1	Seilelegger Hem	52	91	14.08.00	Deisler Michael	Ereel Oxygen	Resch	fAl	HoheSaas 85	110	220
11.08.00 Kur Andreas	Swing ül11151	fiesch	ES1190	BliyDie4	882	123	11,88,00	Schierle Willi	Sie Ghders Bonean	fiesch	fAl	Sonuinhorn	162	324
11.08.00 Ihen Dietmar	Swing Ventils	fiesch	037191)	Hiedergestellen	66.6	99	14.08.00	Bocks Stefan	Alrea Red Bull	Reich	fA1D	Sonnighorn	179.9	360
11.0800 Riedlftelen	Swing MIN	1 iesth	ii O	Rosswald	98.9	173	14.08.00	Mayr 1111	Swing Tees	fluch	FAI	lieheSaas BS	116.5	133
11.0880 Beisler Michael	FreeX Oxygen	fiesch	ff 8	Gebidum Antenne	101,3	177	14.0880	Staudacher Robert	Swing Astrat Pein	Sämillenhöhe	f311147	Bruch	45,8	56
11.08.00 Nebel Hartreck	Delle FN feie	Imhemm Ihm	1 2	Wleleger haus	56,3	99	11.08.00	Kiel lens	Adrance Omega 5	5shmillenhäbe	ES2WP	Bruch	69,7	93



ulichen Gründen müssen wir dareul Nmeisen, dass Händler und Flugschulen - sollten sie von uns beliefen werden - unsere Ware noch günstiger als Enchrerbraucher beziehen können

atum .	Pik'	Hingen'			[erdarg	ION Im	Pllde
4 08 00	Mahne leisten	Edel Conlidence	fiesch	901 2	Weissmies Gipfel	118.3	
1.08.00	Daum 112k	Owinellral kin	Embeger Alm	11.9	Greifenhürg friedhol	719	
1.08.00	Schneider Gundolf	Gin Gliders Bandit	fiesch	/R	Kuhhoden	38,8	
11.98.00	Vieher Clam	Edel Free	Nasch	11 8	leeestallst	53	
5.08.09	Geltermann Rüdiger	AdvanceSiena8	Schmillenhöhe		fürstaualm	122.4	
5.08.00	Pad Reinhold	Olone Oc1ane	»eikegel	107109	Raeris	95,7	
5.0080	Keller Peter	Parabeln P70	Schmillenhöhe	1	Schmitlenhöhe B0	62,8	
5.9800	Reugers 11we	5wing Arcus	Hochries	98	Mamuar1stoln	17	
5.0000	Hack Jörg	Ikone Proton	Hatelekar Bi	152WP	Kranebitlen	115	
000	ledlmair Oheema	AileuS0epe	Oslerlelder	11 9	Hohehlunde	90,1	
5.08.00	Madler Heriberl	Edel Seetor	Oslerlelder	1	floheMunde	90.4	
50800	iilenann Jörg	Wieg Cirrus	Schmillenhöhe	11 9	for	118.0	
5.08.00	Bronnedilli	Swing Stratus	fiesch	fAl	HoheSaas BS	116.5	
5000	Herms Arno	Swing Eins	Schmillenhöhe	11 0	fürlhd	110.4	
5.01.00	Kierdorl les	Advance Omegas	Schmittenhöhe	lfagfi	el?	56.4	
5.08.00	Negscheider Ihemas	GM Gliders Boom en	fchmi ^g enhöhe		ferb LP	69.8	
5.08,00	Daum frank	Swing Verlas	Emberger Alm	_1	Grellenburg friedhel	14,9	
50800	Rück Joachim	Gin Glidem Boum	frluninenliöhe	11 0	Similleohohe	623	
50800	Dajek Uli	Advance Signa	Schmillenhöhe	28	Piesendorl Kirche	94,6	
5.08.00	Dauer Alles	Advece Oignia	Muhekegel	15210	Kamm	81.1	
.08.00	Martens Burkhard	Gin Gliders Boomerang	Hefeiekar	1 8	Seegrube 1010	168,9	
5.0800	Weg Andreas	Ilone Proton	Schmillenhöhe	15109	Schonbach		
00.80.6	Urleb' Renate	Swing Astral	Schmillenhöhe	0	WM	13.2	
6.0100	01andaTher Roher!	Swing Ashol lein	Arebahn	15190	dereitchen		
6.08.00	Daiek Uli	Advance Sipa	Stbnitlenhohe	fAI D	RitelGrund Alm	61.1	
11100	2ifrmano toII	Swing Cirres2	Wildkugel	E521610	Neukirchen	80.8	
1.08.00	fichtner Michael	freeK Oxygen	Wildkegel	нм	Bruck	54	
08.00	ichrelor fckhari	Airware Hemm	Irdener Alm	19040	Holreiten	35,6	
9.08.00	Schreier Eckhel	Nova Karge	Emberger Alm	f5109P	Greifenburg	19.6	
0.08.00	Schreie Eckhall	Air ware Harmony	frebege Ah		alleleger Hell	41	
3.08.00	ABMschederbeil	Swing Astre	St. Vincent les forls	ff 0	Pic de Morgen	15.4	
3.08.00	09indisch WollPainer	Swing Arcus	il. les lods		Pic de Merger	45,1	
3.08.00	Röbisch Gerrit	Eigo Sierra	Emberger Alm	ii 0	Saltelegger Haus	41,3	
3.08.00	Memo Marlin	Edel Saber	Uieiner Alm	ES2WP	Gehrtberg	18,7	
4.08.00	Schröter Eckharl	Ocone Cosmic Rider	Eherner Alm	ZR	Berg Abzweig Emberg	23.8	
5.08.00	Xrich kache	Gin Glidm Bonsera	fiesch		imrealfei	53	
9.08.00	Hahns leerten	Edel Conlidence	Wallberg	[S2190	Gaslhol Made	44,5	
9.08.00	eisesdreh Herbert	Swing Asbal	01. Greuel les lorls	FS1 WP	Pancrace Kapelle	24,2	



Flüge Drachen

Nun	Pilot	flygpäl	1	Aulq	taidurg	14,311n-,	liebe
01.01.00	Weichselgariner lügen	Beitel(feister	Hochries	2f	Kuchl Kirche	68,9	103
010700	Ludwig Gerhard	Au PloS	Hochries	2f	Gollie Restaus	11.1	103
01.07.00	Mokres Manlred	kam Eaminar 51	Hochries	ES	Grobgin	51,6	52
01.01.00	Eluenhied Kai	hleyesRirallie	Michelsladt		Hofheim Bhf	122,0	183
01.07.00	Gölz Peter	flieh' Design heul	Siegritz	NU	Supern	61.3	88
0101.09	hger Sepp	leere laminar 14	Hochries	71	Bergen	26,4	
02.07.00	Lehmann Ernst	Might Design Eetaccy	Siegritz	ES1RIP	Fermeburg	66.1	100
050100	Chifsl (tomoos	nif Ales	Nullen	ES	Feimen	184,6	185
06.01.00	Weber Bernd	Air Ales	Neullen	ES	Adidori	256.8	256
06.0.00	NIMM Paul	Gri enerens R80	beeremmendoll	ES	Baiersdoll	18,9	
11.01.00	EhrenDied Kai	Meyer Ktralite	laragne	fAI 0	Barrillbelle 209 400	89,4	119
21.07.00	_Raueer Georg	Moyes (90	Emheger Am	101 O	Danach Bug	42,1	55



Zwei starke Partner Ke+

Der Sicherheitsplan, der genug Geld fürs Hobby läßt!

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

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

Info-Coupon Name Geb. Datum Strasse PLZ, Ort Bitte einsenden an: Telefon Beruf Selbständig Angestellter Branche Bürotätigkeit am festen Arbeitsplatz Körperliche Tätigkeit Industrie-Service GmbH Südwest Personalverantwortung für Personen z.Hd. Gisela Sinks Tel. 069/7567-561 DM Hans-Jürgen Sattler Tel. 069/7567-560 Fax 069/7567-542 Gewünschte monatliche Berufsunfähigkeitsrente Todesfallabsicherung gewünscht Theodor-Heuß-Allee 108 60486 Frankfurt

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 Prämiensätzen. Mehr noch: Mit dem neuen Sicherheitsplan bietet Gerling besonders sicherheitsorientierten Kunden günstige und gleichzeitig flexible Absicherungsmöglichkeiten. Dabei kann neben einer sofortigen und hohen finanziellen Absicherung der Familie im Todesfall und einer variablen Kapitalbildung auch eine entsprechende Berufsunfähigkeitsrente vereinbart werden.

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

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

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

am	Corner Misheel	flugera	fmhannat	Creenbalkimbe	66,6	l
.01.00	Serner Michael	Aeres Slealih	fmherger Alm	GraenhmKimhe		
.07.00	(Iall Hu h'	Ouggeemes PCS	aiesch	miokeem	92,2	
.07.00	Sion Marrin	GuggenmosRCS	Pietrehire	 Ngm	256.0	
207.00	Rackl Wahr	Panrek	imherger Ahn	aridmoos	8.0	
.07.00	Bucherf Jürgen	Baurek lwister	Kulmhach	Schwelle 09	62,3	
.07.00	lehmarm Eros)	Highi Design folaccy	ilülmbech	Schwelle 09	62.3	
3.07.00	Moritz huben	flieht Design Eelaccy	Kulmhart	Kuilmhachdlerlas	41,5	
1.07.00	Puslulad0irk	Omieuer	Bahregorslel	l'airmevr	121.1	
0.01.00	Slorz Marlin	hegenrios PCS	Plekahlla	los Llamosos	268,-0	
	bfr Heldin	Air Ales		H ^I Nord	101.8	
08.00			luge		101.0	
	Reck keller	Bauteklwier	Hochlelln	Friesen Leogang		
1.08.00	dederrnenu Helme1	Air Alos	ichmillenhohe	lell am See	165,0	
00.80.6	Merke' Linke	Reflex CO	Beilrode	Riesatanitz fP	32,0	
3.08.00	Meile Hehl	fligh1 Design Erla g	Glimuer AP O	KirchebrenNoch	38.9	
00.80.6	Mainkastellen	Moyes 42	Beilrode	Miltilz	51,0	
3.0830	leN Nebel	Air les	[Up	LP Nord	101.8	
9.08.00	Kuhlmann Themas	Bautek Iwister	Milieu FRA	Paulhe Agussac	21,0	
008.00	stalChrislian	aßgenus RCS	Si Andre	Cal Rohr Imme'	101.7	
0.08.00	HollmanAuben Marcus	Air Atos	Sf, Andre	Din ^e e Südl	231.8	
008.00	Djamerani Andre	kam feiner 50	Nidel	Minders t	81.9	
1.08.00	HollmanmGuben Marcus	Air Mos	Sf Andre	Sf Andre LP	249.3	
1.08.00	beul Paul	kam lan ⁹ er 91	Leber	GP PHedelder LP	127.6	
1.08.00	Müglich Dieler	flieht Design Eilaccy	Plerdsknp1	BABdreietk Kret-Bayr	130.0	
1.00.00	hehlt Gentil	Iran Le ^g ier Si	Milan	lloiehaeh Kirche	1031	
1.08.00	Müller Neilhard	Flieht Design fidatcy	Casfellechip	Illica	104,3	
1.08.00	Chrisi Clemens	Air Mos	fiese	Reale arkapeal	194,2	
1.08.00	hissen Wolfgang	kam laminor 14	Piano grande		52.2	
1.09.00	HaneieChrisloph	üilleWiug Funke	Laber	Leben 92	14,9	
2.0800	Gidde Andreas	GuggeumosRCC	Peinsen fP	lehnten Scheune	52.8	
2.08.00	Kuhlinun Ihomas	Banal, haisier	Kerbel	Unlerpechial	199	
2.08.80	Laie Helmut	Air Uns	Laragne	Ribiers	119.5	
		•				
2.08.00	Wehr'elleland	Guggenmos PCS	fiese	fiescherlal	157,5	
3.08.00	Schuhmann Karl	leere Laminer SI	kleb	Griesenpass	66.2	
3.08.00	Niedermann Helmil	All Ales	Lizhberg	Rang	66.0	
3.08.00	Schrumpf Herwig	Air Aras	fichherg	Iselfirmen Kirche	84,9	
1,0800	hlueld Diner	f Dasig i	Klieben r FP	Künclail 1P	1130	
3.08.80	Mainkastellen	Nes)1S	Beilrode	Altes Lager HUfarinlatz	41,2	
108.00	Gral Eckhard	Ghoilhasler	fichberg	Waldar	40,1	
3.0800	Willmann Paul	Guggenmes RCS	Forst fP	Beiehing	56,2	
3.08.00	Armher Je1hro	UP Speed II	Oskar fP	Oskar	79,6	
3.08.00	Hauslein Christoph	WillsWingFusion	Lager	Nassereh	56.8	
					70.6	
4.08.00	Schuhmann Karl	Nero taminar Sf	Hochlelln	Bumdring Alm		
1.88.00	Befz Wollgang	Ihnhofer Reflex C	Emberger Alm	Saftelegger Haus	64,6	
1.03.00	ludwiu Getdd	Air Ales	Huchleh	lel am 0ce	99,6	
4.88.08	Saal Chrislian	Gnugenres RCS	St Andre	Alles	90.4	
4.03.00	Hauslein Cbrisloph	?Pils Wieg Fuhre	Laber	Laber 1S	14,9	
5.88.08	Heilmann-Geben Mamas	Air Ales	St Andre	S1 Andre IP	258.9	
5.3800	Schubmann Karl	Icarolandaar SI		lendling Alm	190,8	
5.08.00	Rauseher Georg	Moyes Litespeed	Schmillenhöhe	Fürth 11	134.8	
508.03	Regel Paul	IfdDiannAr		Ichloss Imdu	114.0	
5.08.00	Allmannshof er Mei	(8101amirpar ST	Sfulmerkgel	Bückslein Kirche	191.2	
		lerne Sieall	Schratenhehe	furlhh	175.1	
5.08,00	Kielmger Hans					
5.08.00	fliildrith Rudi	kam Laminer 14	Laber	Rheumaklinik	31,8	
5.08,00	heb	Anne la ⁹ nar Sf	Emberger Alm	Greilenhum Kirche	91.8	
5.08.00	Mayer Him	Aeres Steallh	Pulseck	Dorfgaslein Kirche	113,3	
5.08.9	Huber Markus	Bardel leier	Silurleenhöbe	Kohistimeidalm	131,8	
5.08.00	Diemarani Andre	kam Leninar Sf	fiesch	Hospenral	117.6	
NAME AND DESCRIPTION OF THE PERSON OF THE PE	Ohr Wes	Ne La ^g en SI	Weckeden	lehrengs0ngen	39.6	
		Seedwings Merlin	hemer Alm	Dölsach Bhf	12.9	
лw с	II diikus II diik			Radiberger Alm	51,1	
∕1VV (inedielnas Merlin	früheigel Alm			
0.0800	frankus frank	inedielogs Merlin	früheigel Alm			
9.08.00 0.0800 3.08.00	frankus frank Gerhard Claus	kehl Design Eelaccy	Kyrilz	Jacesdorl	154.4	
9.08.00 0.0800	frankus frank		_			



Ausschreibung

Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2001

> Veranstalter

Deutscher Hängegleiterverband e.V. im DAeC.

> Zweck

Förderung des Streckenfluges mit Hängegleitern und Gleitsegeln; Qualifikation zur Liga.

> Dauer

1. September des Vorjahres bis 31. August des laufendes Jahres.

> Raum

Europa.

> Teilnehmer

Piloten mit Überlandflugberechtigung und ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland.

)1º- Geräte

Hängegleiter und Gleitsegel mit einer in der Bundesrepublik Deutschland gültigen Zulassung. Gerätewechsel erlaubt.

> Startverfahren

Bergstart, Windenstart und für Hängegleiter UL-Start.

> Wertung

Die Wertung erfolgt getrennt nach Hängegleitern und Gleitsegeln. Gewertet werden die maximal 3 besten Flüge eines jeden Teilnehmers. Bei 3 gewerteten Flügen muß bei mindestens 1 Flug der Startplatz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland sein. Die Flüge sind unter Einhaltung der luftrechtlichen Bestimmungen durchzuführen.

> Haftung

Die Veranstalter übernehmen keinerlei Haftung für Schäden der Teilnehmer oder Dritter.

> Qualifikation

Es qualifizieren sich die 5 bestplazierten bzw. von den Rängen 6 bis 15 nachrückenden Teilnehmer der Streckenflugmeisterschaft automatisch für die Deutsche Meisterschaft (Liga) des nächsten Jahres.

Jeder Teilnehmer mil einem anerkannten Flug erhält ein HDHV-Streckenllug-Shir1■■. Die 5 besten Newcomer (keine Teilnahme in den letzten 5 Jahren), jeweils bei den Drachen- und Gleitschirmlliegern, erhalten einer Charly Insider Helm und einen Rabatt Gutschein von 50% der Firma Bräuniger Flugelektronik. Außerdem gibt es Sachpreise im Wert von mindestens 10.000.- DM.

Die Siegerehrung und Pokalübergabe erfolgt im Rahmen der Jahreshauptversammlung des DHV.

Die genauen und allein gültigen Ausschreibungsunterlagen erhält man vom DHV, Postfach 88, 83701 Gmund, über Faxabruf 08022/9674-54 oder über die DHV Homepage www.dhv.de

sponsored by





BRÄUNIGER

www.brauniger.com www.hanwag.de www.finsterwalder-charly.de

Änderungen in der Ausschreibung der Deutschen Streckenflugmeisterschaft 2001

Für die Deutsche Streckenflugmeisterschaft wurden für die Saison 2001 vom Sportausschuß des DHV folgende Änderungen beschlossen und vom Vorstand des DHV genehmigt:

Die wichtigste Änderung ist, dass die »Sportklasse« ab der neuen Saison geöffnet wurde für die Gütesiegelklasse DHV 2, die Ausschreibung lautet somit:

Beim Gleitsegeln gibt es die »offene Klasse« und die Sportklasse (max. Gütesiegelklasse DHV 2, auch beschleunigt)

Weitere Änderungen lauten: (Änderungen fettgedruckt)

- Der punktbeste Junior , jeweils für Drachen und Gleitschirm (bis 28 Jahre , Geburtsstichtag 31.08.) erhält den Juniorpokal.
- > Eine Bewertung als »Newcomer« setzt eine Nichtteilnahme in den letzten 5 Jahren voraus.
 - Beim Hängegleiten gibt es die Klassen: FAI und FAI 2. Innerhalb der FAI Klasse i werden »Hängegleiter mit Turm« mit einem Bonusfaktor gewertet.
 - Die Wettbewerbsdauer bleibt im Jahr zool. unverändert (0o..o9.z000-31.08.2ool.). Im Jahr **2002** beginnt der Wettbewerb am **01.03**, und endet am **31.08**.
 - Die Einreichung der Flüge soll **innerhalb von** 14 **Tagen** über das Internet auf die Datenbank des Auswerters erfolgen . (für zool. gibt es hierfür Übergangsfristen, eine Einreichungsfrist von 4 Wochen in gewohnter Form ist in Ausnahmen möglich)

Der gesamte Wortlaut der »Deutschen Streckenflugmeisterschaft« ist in der Wettbewerbsordnung des DHV über das Internet einzusehen.

Die »Deutsche Streckenflugmeisterschaft« bleibt als eigenständiger Wettbewerb erhalten. Er wird mit seinen Ergebnissen jedoch ab dem Jahr zool. in einen »European XC-Cup« integriert.

Ziel bei den Planungsvorbereitungen für einen europäischen Wettbewerb war es, die unterschiedlichen Bewertungen der einzelnen Länder anzupassen und somit die fliegerischen Leistungen untereinander vergleichbar zu machen. Ab dem kommenden Jahr haben sich die Länder Österreich , Schweiz und Deutschland darauf verständigt eine gemeinsame Wertung mit gleichen Wertungskriterien zu starten.

An der Wettbewerbsform und der Auswertung wird sich im Vergleich zur bestehenden Deutschen Streckenflugmeisterschaft wenig ändern. Da wir aber auf eine gemeinsame Datenbank zurückgreifen , werden sich einige Verfahren ändern, Diese sind bis jetzt noch nicht bis ins kleinste Detail geklärt, deswegen kann ich erst in der kommenden Ausgabe des DHV-Info das gesamte Konzept vorstellen.

Die wesentlichen Verbesserungen für die Piloten werden sein:

- Internationale Vergleichbarkeit der Ergebnisse
- Aktuellere Zwischenergebnisse
- Nutzung des Internets für die Eingabe von Ergebnissen
- > Höhere Transparenz
- Nutzung eines XC-Programms auch für die Planung von Flügen Verwaltung von Wendepunktlisten

Wer sich bereits über den Winter in Flugplanungen üben will, kann bereits jetzt das »XC-Programm« oder die Ausschreibung für den »European XC-Cup« auf seinen PC laden: im Internet über die DHV-Seite unter »Sport«.

Detailliertere Informationen gibt es im nächsten DHV-Info.

1.Woolcap Strickmütze aus 100% Polyacryl mit erhabener Stickerei,

Preis: 21,00 DM! 10,80 EUR

2. Outdoor Jacke

Multifunktionsjacke mit Stickerei auf linker Brust und am Kragen hinten, Verstellbare Ärmeibündchen und Gummizug am Bund. Abfütterung mit Qualitätsfleece. Außen zwei Seitentaschen und Ärmeltasche links. Brusttasche innen links mit Klettverschluss. RV-Abdeckung innen.

Oberstoff: Lazzati New Ulk, High Tech Line aus 100% PA mit Beschichtung, Wassersäule 2000mm, atmungsaktiv und winddicht.

Futter: Pontetorto Qualitätsfleece, 100% PL, 160g/qm

Farben: schwarz und blau Grössen: M - L - XL

Grössen: M - L - XL Preis: 199,00 DM/101,80 EUR

3. V-Neck

Piquet S-Shirt mit V-Kragen, 100% gekämmte Baumwolle, 260g/qm, feingestricker Kragen, flache Doppelnähte an Schulter, Kragen, Ärmeln und Bund. Durchgehendes Nackenband. Einfarbiger Rückenprint "Spread your Wings".

Farben: schwarz und blau Grössen: M - L - XL Preis: 48,00 DM124,60 EUR

4. Polo Shirt (o. Abb.)

Piquet Polo-Shirt mit Dreiknopfleiste aus 100% gekämmter Baumwolle, 190g/qm. Kleine Stickerei auf linker Brust. Feingestrickter Kragen und Ärmelbündchen, durchgehendes Kragenband, flache Doppelnähte an Kragen, Ärmeln und Bund

Farben: schwarz und blau Grössen: M - L XL Preis: 41,00 DM/21,00 EUR

5. T-Shirt (o. Abb.)

Jersey T-Shirt aus 100% gekämmter BW, 180g/qm. Feingestrickter Kragen, flache Doppelnähte an Kragen, Ärmeln und Bund. Durchgehendes Nackenband. Einfarbiger Rückenprint "Spread your Wings".

Farben: schwarz und blau Grössen: M - L - XL Preis: 28,00 DM/ 14,40 EUR







6. Abgehoben - in Tuchfiihiung mit den Alpen Ein Bildband von Andreas Bussfinger Traumhafte Farbbilder übers Gleitschirmfliegen auf 120 Seiten. Preis: 98,00 DK50,10 EUR



8. CD-ROM 25 Video-Hits, 97 Fotos von den be-sten Filmemachern und Fotografen der Szene und eine excellente Grafik machen die CD-ROM mit umfassenden Informationen über Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen zum mu-litmedialen Erlebnis. Hardware-111ndestvoraus-setzung: 486er mit Sound-karte und CD-ROM-Laufwerk und Mouse, läuft auf allen Windows und Mac-Versionen. Preis: 34.80 DM/17.130 EUR



Name

9. FREE »Der freie Flug« In Bild und Text. Bildband von Ulrich Grill mit Stimmungs- und Actionblidern vom Drachen- und Gleitschirm fliegen. Reichhaltiger Textteil, 160 Selten, Preis: 98,00 DM150,10 EUR



Flüggelände

7 *DHV-Titancihr* Swlss-Quarzwerk, Mineralglas, wasserdicht, Klett- oder Lederarmbarmband (bei Bestellung bitte angeben), 6 Monate Garantie. Preis: 98.00 \(\text{ M}:'50.t0 \) EUR

23. Deutsche *Fluggelände Karte* 500 Fluggelände für Gleitschirme und Drachen sind in dieser Karte mit den wichtigsten Informationen beschrieben. Der Clou: Die Karte ist als normale Straßenkarte mit praktischer Faltung und als Fluggebietsführer zu verwenden. Preis: 18,00 DK9,20 EUR

24. Aktiv Gleitschirm 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 Verehren geeignet, es soll aber auch der interessierten
Pilotin, dem interessierten Piloten am heimischen Fernseher Livst auf Training und Weischen Fernseher Lust auf Training und Weiterbildung machen. Herstellung: Charlie löst zusammen mit dem

DHV-Lehrteam.
Filmdauer: 42 Minuten.
Zum Verkauf als VHS-Video,
Preis: 40,00 DM120,45 EUR



25. DHV/OeAeC Prüfungstrainer Prüffragen Lernprogramm für Theorieausbil-dung A- und B-Schein Hängegleiten und Gleltsegel auf einer CD-Rom Preis: 35.00 DM117.90 EUR



(Ohne Abbildung)

10. Prüfungsfragen

- Für Berahigungolach hweise A Hängeglelten, A Gleitsegeln, Preis: 24,00 DK 12,30 EUR
- Für B Hängeglelten. B Gleitsegeln, G5-WIndenschlepp, HGWindenschlepp, Windenfahrer Preis: 20,00 DM 10,25 EUR
- Für Flugfunk, Preis: 7,00 DM 3,60 EUR

11, Retungsschnur-Set
Bestehend aus 30m Nylon-Hechtschnur und 30g Blelgewicht; 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

 Flugbuch fiir Drachenflieger und Gleitsegler Rubriken Flug Nr, Geratetyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätlgung, Erste-Hilfe-Anweisungen. Preis: B (00 DM.-4,10 PUR

14Drachenfliegen
Das Lehrbuch für Anffinger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tanzler; Weitere Autoren Peter Creniger und Knut v. Hentig; erweiterte und auf den neuesten Stand gebrachte Neuauflage, Preis: 48,00 DM 24,60 EUR

15.Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tanzler; weitere Autoren Helmut Denz, Dr. Victor Henle und Peter Crianlger; zahlreiche Abbildungen, Preis: 48,00 DM.24,60 PUR

16.Gleitschirmsegeln

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

17Gleitschirmsegeln fi.7r Meister Das Buch über Filegen mit Hochlelstern, Streckennlegen, Alpines Fliegen. Von Toni Bender; Peter Janssen, Klaus Tanzten, Sepp Gschwendtner, Peter Crdniger, Dr. Victor Henle; reich illustriert. Preis: 44,00 DM,22,60 EUR

18Info - Sammelordner Preis: 0,50 DM 0,26 EUR

19.Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm
Der Lehrfillm zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Über den reinen Lehrnutzen hinaus ist der Rin) auch schön anzuschauen. Herstellung: Charlie löst zusammen mit dem DFN-Lehrteam. Filmdatier: 20 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.

20. Starten, *Steuern, Landen* mit dem Drachen DHV-Lehrfilm Ri¹- Drachennlegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik Bfr den Start, den Hug und die Landung. Herstellung: Ralf Heuber zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 15 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 30,00 Dhli 15,35 EUR

21Heiter bis wolkig
Netteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens.
Herstellung: 1985, zusammengestellt von Chadie lötst aus zahlreichen Amateurstreifen. Filmdauer: 25 Minuten, Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 40,00 DM 20,50 EUR

26. AeroGlider 1.0

Die neue Version des AeroGtider 1.0 lst ein virtueller 3D-Fluggebletsführer und Flugslmulator, der sich auch als Thermik-, Hangsoming- und Streckenflugtrainer eignet. Ausführliche Infos, Systemanforderungen und kostenlose aktuelle Updates gibt es im Internet unter "hrrp: www.aeroglideede'. Preis: 69,50 DM•35,75 EUR

27. Windsysteme und Thermik im Gebirge
Das Buch richtet sich an Alle, die ihr meteorologisches Wissen über thermische Windsysteme verbessern wollen. Von Martin Dinges. 62 eilen, 48 Skizzen, 5, w Preis: 29,80 DM '15,24 EUR



28. Kalender Format 54x42 cm 13 Blattei; Hochglanz Preis: 49,00 DM125,05 EUR

$D \sim c + c$	llformi	uları	/Ditto dirokt aphiakan ar	DUI/ Dootfoob 00	D 02701 Cmund om	Togomooo odor foy	(an an 0040 00010670 (O) Doctollung quah im	Internet unter wvvw.dhv.de
ロヒシロ		11 01.	(Ditte ullekt Schlicken al	I Driv- Fusilacii oo	• D-03701 GIIIUIIU aiii	redefilisee, oder lax	(en an 0049 ouz 1907 5-3	191. Destellullu auch IIII	illiellei uliel wyyw.aliy.ae

Telefon:

Mitglledsnur	nmer:	Fax:				
Straße:		email:				
Ort:		Datum'	Unterschrift:			
Artikel	Bezeichnung		Anzahl	Farbe	Größe	Einzelpreis (DMIEUR)



Ausblick und Rückblick

Wettbewerbsleiter des 1. German Cup 2000 in Hindelang war ich selbst. Hier also ein paar Zeilen eines mehr oder weniger »Insiders«. Ich denke ich spreche für alle teilnehmenden Pilotinnen und Piloten, wennich sage, dass der German Cup nm eine gelungene Wettbewerbsserie war. Ein-Dankeschön an alle Sponsoren, die es möglich gemacht haben, den Cup indieser Form auszutragen. Klar war es mutig, und für manche durchaus unverständlich, den tWettbewerbstermin in Hindelang anzusetzen. Der Wetterbericht war nur mit Vorsicht zu »genießen«, und die Frage nach

stand mit einem großen Fragezeichen im Raum. Jetzt sollten die Pilotinnen und Pilotenauch noch am Vorabend zur Ausschreibung antreten. Damit verbunden natürlich die Nacht anderswo zu verbringen, und auch noch am Freitag abend 400 Kilometer oder mehr im Auto über Deutsche Autobahnen zu brausen. Doch jeder der es auf sich nahm, und Freitag abend in Hindelang war, hatte schnell begriffen, das es notwendig war. Das kleine Cafe schien beim Andrang von etwa 7o Piloten aus allen Nähten zu platzen. Ich selbst kam mir vor, wie in der Sauna. Berni hier, Berni da... An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an alle, die soviel Vertrauen zu uns hatten, und kamen. Laut Beschluss der DHV Vorstandschaft von 1999 sollte der German Cup so einfach wie möglich sein. Einfach kommen, anmelden und mitfliegen. Um die ganzen Formalitäten zu erledigen und alle Daten in den Computer zu hacken, waren wir locker 4 Stunden beschäftigt. Unmöglich, das alles am Morgen des ersten Wettbewerbstags zu erledigen. Auch wenn das Wetter letzten Endes doch nicht so genial war, machten wir das Beste daraus, und flogen zwei Durchgänge. War wohl die einzige Ecke inDeutschland, in der an diesem Wochenende überhaupt geflogen wurde. Eine kurze Strecke, die es aber in sich ,g hatte, und von jedem Teilnehmer einiges abverlangte. Flaches Drehen in schwacher Thermik, Quellbewölkung am Hang, Konvergenzen usw. Es wa-

DESIGN

gültigen

Durchgängen

ren viele wichtige Entscheidungen zu treffen: Abflugzeitpunkt, Höhe, bestes Gleiten, Foto machen oder noch warten... Am Abend bei der Siegerehrung hatte ich den Eindruck, obwohl es kaum Punkte gab waren alle Piloten glücklich darüber, geflogen zu sein. Laut Berichten der einzelnen Piloten hat jeder etwas dazugelernt. Perfekt also: Keinen Super-Duper Streckenflugtag verpasst, und trotzdem hat's Spaß gemacht, und auch noch was dabei gelernt! Robert Hauser als Gewinner der Overall-Wertung Serienklasse hatte auch hier eine besonders gute Form gezeigt, und ich bin mir sicher, wir werden noch mehr über ihn hören. Genau das ist das Ziel des German Cup. Der erneute Rekord an teilnehmenden Pilotinnen und Piloten bestätigt das Ganze. Ich kann's nur noch mal betonen: Egal ob oder 3. Platz (im ersten Durchgang hatten wir 7o dritte Plätze), der Spaß und das Dazulernen standen und stehen eindeutig im Vordergrund. Außerdem wurden 2000 soviele Durchgänge geflogen, wie in keinem Jahr seit Bestehen des German Cup. Also jeder, der jetzt das Gefühl hat, letzten Sommer was verpasst zu haben oder wieder dabei sein möchte sollte ganz schnell den Coupon ausfüllen, und sich anmelden. So manches Fluggelände verträgt nämlich nur eine begrenzte Anzahl startender Piloten. Über die Saison 2001 kann ich berichten,

dass leider noch immer kein Ausrichter mit Gelände im Flachland (also nicht in den Alpen) gefunden werden konnte. Was ist los im Schwarzwald oder an der Wasserkuppe oder an der Mosel? Positiv allerdings, dass kommendes Jahr wieder ein German Cup inBerchtesgaden stattfinden wird. Laut DHV-Sportmanager Stefan Mast wird nächstes Jahr der Seminar-Charakternoch stärkerin den Vordergrund treten. Was nix anderes heißt, als das Frau und Mann am Abend auf so manchen Crack gespannt sein dürfen, und auf die interessanten Themen, welche dort zur Sprache kommen werden... Mehr wird noch nicht verraten! Ab nächstem Jahr wird es nur noch eine 2-3 er Klasse im German Cup geben, Im Jahr 2000 flogen von ohnehin nur etwa io % der gestarteten Piloten keine Serienschirme. Und jetzt noch neugieriger geworden? Weitere Infos gibt's auf der DHVHomepage unter HYPERLINK »http://www.dhv.de« www.dhv.de

Berni Koller

Bitte ausschneiden und faxen an DHV 08022/9675-99



G RMAN C2±1 1001

ch mache WO)

DHV-Mitgliedsnummer	 Gerät:
Telefon	 Start-Nr. im Segel:
PLZ, Ort	
Straße	
Name, <u>Vorname</u>	 Geburtsdatum:

DILACHENIPL.IEGEK

Die erfolgreiche Umsetzum einer neuen Idee

Im Rahmen der Jahrestagung 1999 des DHV wurde der Vorschlag von Rudl Bürger zur Einführung einer neuen B-Liga für Hängegleiter mit großer Mehrheit angenommen.

Die Hauptgedanken zur Einrichtung einer B-Liga sind:

- »- Das Heranführen und die Förderung von Nachwuchs-Wettbewerbspiloten.
- Die F\u00f6rderung der Teilnahme an der Deutschen Streckenflugmeisterschaft.
- Eine breite Qualifikationsmöglichkeit für den Aufstieg in die A-Liga.
- .> Das Auffangen der aus der A-Liga ausscheidenden Piloten, die automatisch in der B-Liga teilnahmeberechtigt sind.

Mit der Einführung der B-Liga bei den Hängegleitern ist der frühere German-Cup weggefallen, den es bei den Gleitschirmen weiterhin gibt.

Teilnehmen konnte dieses Jahr jeder, der entweder aus der A-Liga ausgeschieden ist, bei einer Landesmeisterschaft oder bei der Deutschen Streckenflugmeisterschaft vorne mit dabei war und natürlich auch langjährig erfahrene Piloten mit unbeschränktem Luftfahrerschein,

die bereits über etwas Streckenfiugerfahrung verfügen.

Der erste große Pluspunkt für die B-Liga ist die Tatsache, dass es überhaupt nicht wichtig ist, die neuesten und heißesten Entwicklungen des Hochleistermarktes fliegen zu müssen. Um trotzdem »Gerechtigkeit« zu gewährleisten, gilt je nach Geräte-

klasse ein Faktor, durch den die erreichten Punktzahlen dividiert werden.

Gerätetyp Faktor Turm-Drachen o,9 turmlose Drachen Starrflügler 148

Damit hat jeder Pilot die Möglichkeit mit seinem gewohnten und vor allem bereits bezahlten Gerät mitfliegen zu können, womit zusätzliche Kosten und unliebsame, meist steuerbügelintensive Erfahrungen, gegen Null tendieren. Dies ist sicherlich ein Grund für die rege Teilnahme an der neuen B-Liga.

Die Regelung für den Aufstieg wurde mit dem A-Liga-Chef Lukas Etz so

abgestimmt, dass die 12 besten Piloten plus ein Damenkontingent in die A-Liga aufsteigen. Weil sich dieses Jahr insgesamt vier der B-Liga-Teil-



Beste Dame: Olga Lüders

nehmer bereits über Landesmeisterschaften sowie Junior- und Ladies-Challenge qualifizierten, werden sozusagen die ersten 16

Rudi Bürger beim 1.D ang an der Hochries urch-

Teilnehmer der B-Liga in die A-Liga aufsteigen. Im Rückblick auf die

geflogenen Durchgänge mit insgesamt 482 km Länge, die sehr gute Organisation und Leitung der Wettbewerbsserie

und die super Stimmung der Teilnehmer lässt sich neben dem großen Spaßfaktor das erste Jahr B-Liga als »voll gelungen« bezeichnen, was sich hoffentlich auch in den nächsten Jahren fortsetzen wird.

Interessenten, die ihren unbeschränkten Luftfahrerschein nicht erst seit »gestern« haben und die bereits über etwas Streckenflugerfahrung verfügen, sollten sich nicht scheuen, ihre Anfrage an Rudi

Bürger zu schicken: Rudi Bürger, Bichl 2, 83122 Samerberg, Tel: 08032/8134, Email: Rudl.Buerger@t-online.de.

Dasselbe gilt natürlich auch für die Streckenflieger, die nicht nur alleine und klammheimlich um ihre Dreiecke segeln, sondern sich auch mal der direkten Herausforderung stellen sollten auch dabei kann man noch viel lernen.

Also dann, auch im nächsten Jahr gelten für die B-Liga vor allem zwei Dinge: »Kommet zuhauf« und »Oben bleiben«.

Einen ausführlichen Bericht findet Ihr im Internet auf den DHV-Seiten unter News/DI-IV-Info.

Ernst Lehmann

Ergebnis

la	tz Name	Gerät	Region	Punkte	
1	Vogel Karlheinz	Moyes CSX	Bayern	4082	
2	Lehmann Ernst	Flight Design Exxtacy	Bayern	3626	
3	Neumann Ulf	A.I.R Atos	Bayern	3304	
4	Rau Erik	Icaro Laminar ST	Baden-Wü.	3142	
5	Schubert Lothar	Icaro Laminar ST	Bayern	2611	
6	Boiler Stefan	Bautek Twister	Hessen	2546	
7	Schumann Karl	Icaro Laminar ST	Bayern	2510	
8	Schlünsen Dirk	Bautek Twister	NRW	2488	
9	Müglich Dieter	Flight Design Eutacy	Hessen	2401	
10	GerstnerJethro	UP Speed TL	Hessen	2348	





Fränkische Gleitsegelmeisterschaften

Die ersten Fränkischen Gleitsegelmeisterschaften fanden in Kössen statt. Der Wettbewerb war gleichzeitig als Nova-Funcup ausgeschrieben und wurde gemeinsam von der fränkischen IFG2000 (Initiative Fränkische Gleitschirmsegler) sowie den Thermikgeiern München veranstaltet und organisiert. Nachdem der ursprüngliche Termin eine Woche zuvor aufgrund des schlechten Wetters verschoben werden musste (Gleitschirmpiloten sind halt flexible Wesen), wurde das Starterfeld am Ausweichtermin von strahlender Sonne und spätsommerlichen Temperaturen zu Höchstleistungen motiviert. Die deutliche Inversionslage verhinderte leider weitgehend die Thermikbildung, sodass die neben der Schätzzeitabweichung in die Punktzahl einfließende Gesamtflugdauer nur eine untergeordnete Rolle spielte. Wesentlich für die Wertung waren

Ergebnis

1.	Jan Geisler
2.	Tom Junk
3.	Martin Ritzinger
4.	Andy Junk
5.	Karl Warsöhnke

vor allem die Ziellandungen, hier standen ein Landepunkt sowie der berüchtigte Kössener Würfel zur Auswahl. Gepunktet wurden nur stehende Landungen, um dem Sicherheitsanspruch des Wettkampfes Rechnung zu tragen. Dieser Umstand bescherte Jan Geisler von der IFG2000 den ersten Platz, da dieser es bei sechs Flügen sage und schreibe dreimal auf den Würfel schaffte. Die insgesamt 52

Teilnehmer des Wettkampfes sowie die noch zahlreicheren Zuschauer hatten jedenfalls eine Menge Spaß, der definitiv im Vordergrund stand. Besonderer Dank gilt den Sponsoren, welche durch die zahlreich gestifteten und durchaus hochwertigen Preise den Verzicht auf ein Startgeld möglich machten. Zu nennen sind hier die Firmen Nürnberger Flugschule, Skyward, Skyline, Fly Mike, Firebird, Pro Design, Fun Sport's & more, Parashop Kössen, Flugschule Kössen sowie das Gleitschirm Magazin. Im nächsten Jahr ist ein ähnlicher Wettbewerb geplant, dann vermutlich als Franconian & Munich Open, da die Zusammenarbeit zwischen Nürnbergern und Münchnern so gut geklappt hat.

Streckenfliegen in Rheinland-Pfalz

Zum wiederholten Male wollten sich Drachen- u. Gleitschirmflieger im gemeinsamen Wettbewerb das Jahr über messen. Die Gesamtleistung des Vorjahres wurde zwar nicht erreicht, aber es gibt neue Entwicklun gen. Die Gleitschirmflieger beginnen eine kaum zu brechende Dominanz! Auch in diesem Jahr waren alle Rheinland-Pfälzischen Drachen-

Gleitschirmflieger/innen eingeladen. 5 Vereine haben sich wie im Vorjahr an diesem Wettbewerb beteiligt.

Ergebnis					
Plat	z Name	Gerät	Punkte		
1.	Armin Harich	G/Stratus 2	265		
2.	Jürgen Bummer	H/Twister	214		
3.	Fredi Huber	H/Twister	190		
4.	Uli Dajek	G/Adv. Sigma	126		

Angerer Open 2001

Gleitwinkeltest - Funwettbewerb - International Wintermeeting Beim ersten Fly-In in der neuen Saison trifft sich die Drachenflugszene schon zum sechsten Mal in Anger (Autobahn A8 zwischen Ausfahrt Neukirchen und Piding/Bad Reichenhall) zum mittlerweile größten europäischen Gleitwinkelwettbewerb in der flexiblen und Starrflügelklasse. Das eingespielte Team um Hias Mayer (Kontakt: 08656/7216 und 08654/7267 Absagetelefon) erwartet am Samstag, 20. Januar 2001 ein großes Teilnehmerfeld und ein spannendes Rennen. Am Landeplatz Prasting ist ab 9.30 Uhr wie gewohnt Treffpunkt zur gemeinsamen Auffahrt zum Startplatz Führmannalm. Startgeld: 5 DM. Ausweichtermin ist das folgende Wochenende Sa/So, 27. oder 28. Januar. Motto 2001: No Chance mit ungebügelten Anströmkanten.



spü

Nordbayerische UL-Drachenschleppmeisterschaft

Leider regnete es am Tag vor dem Wettbewerb und der Segelflugwetterbericht für Samstag versprach keine überragende Wetterbesserung. Doch am Samstagmorgen sah es aus, als könnte man einen Durchgang fliegen, deshalb trafen dann doch noch 13 Piloten ein. Ein Zielflug vom Flugplatz Kulmbach zum Flugplatz Zell-Haidberg (24 km), wurde von einem Piloten erreicht.

Am Sonntagvormittag schien dann die Sonne, die uns gute Thermik versprach. Der Wind hatte sich auch gelegt. Vier Piloten erfüllten die Aufgabe. Die anderen landeten gestaffelt zurück, sodass es eine (wie bei der 1. Aufgabe) ordentliche Wertung gab!

Ergebnis —						
Pla	tz Name	Fluggerät	Region	Punkt 		
1	Lehmann Ernst	Exxtacy	Nordbayern	926		
2	Buchert Jürgen	Bautek Twiste	er Nordbayern	826		
3	Langer Bernhard	Exxtacy	Nordbayern	738		
4	Vogel Karlheinz	Moyes CSX	Nordbayern	684		
4	Gärzen Udo	Exxtacy	Nordbayern	684		



Europacup der Senioren im Drachenfliegen

74 Seniorenpiloten aus 9 europäischen Ländern trafen sich in Greifenburg, Kärnten, alle 50 Jahre und älter, zum Europacup der Senioren. Das Fluggelände Emberger Alm ist wohl jedem Drachen- und Gleitschirmflieger bekannt, aber dass die Straße seit diesem Jahr bis oben hin durchgehend geteert ist und ein neuer Startplatz eingerichtet wurde, wird noch nicht allen bekannt sein. Der neue Startplatz ist steiler als der obere (Höhenunterschied ca. 25 m) und der Wind steht dynamischer aus westlicher Richtung auf dem Hang. Bei östlichen Richtungen ist es weiterhin besser, von oben zu starten.

Am zweiten Tag erlaubte das Wetter eine 32 km Aufgabe, St. Hochtristen Haus, Radelberger Alm, Draubrücke Klebach - Lind LP. Die meisten Punkte erreichte an diesem Tag Ugo Rova, Italien, vor dem Österreicher Johann Sulzbacher und Ernst Köhler, Deutschland. Drei weitere Piloten erreichten noch das Ziel und die anderen mussten vom Rückholdienst aufgesammelt werden.

Tags darauf entwickelte sich das Wetter wie am Vortag, die Aufgabe war die gleiche, aber es kamen diesmal Dreiviertel der Piloten ins Ziel, da die Bedingungen am Nachmittag weit besser waren als am Vortag. Johann Sulzbacher, Österreich, setzte sich an dem Tag vor Ernst Köhler, Deutschland, und Ulrich Müller, Österreich, an die Spitze. Unser ältester Teilnehmer Hermann Guigas (geb. 1925) kam auch mit einer Flugzeit von 01:33:59 ins Ziel.

St. Höferer Hütte, Radelberger Alm, Goldeck LP, $_7$ 0, $_7$ km, die Aufgabe am vierten Tag. 8 Piloten erreichten das Ziel, von denen auch an diesem Tag Johann Sulzbacher, A, vor Siegfried Keller, D, und Emil Dvorozak, CZ, als erster die Ziellinie überflog.

Ohne Helfer geht es nicht, vielen Dank. Der nächste Wettbewerb ist im nächsten Jahr wieder in Greifenburg Emberger Alm vom 14. bis 21. Juli 2001. Teilnehmen können Pilotinnen ab Jahrgang 19 $_5$ 6 und Männer ab Jahrgang 1951. Unterlagen: Ausschreibung, Anmeldung bei Uwe Eichhorn, Triftensiek 15, 32547 Bad Oeynhausen, Tel. 05731/93473, e-mail: ue@yunis.de.

Uwe Eichhorn

⊏n	dergebnis		
Platz	"Name'Ge	erä <u>t</u>	
1.	Johann Sulzbacher	Laminar	Osterreich
2.	Emil Dvorozak	Laminar	Czech.Rep.
3.	Siegfried Keller	ESC	Deutschland
4.	Ernst Köhler		Deutschland
5.	Ugo Rova	Laminar	Italien
6.	Wolfram Büchel	RCS	Deutschland
7.	Rudolf Bocek	Fusion 150	Österreich
8.	Ivan Satra	Xtralite	Czech. Rep.
9.	Dal Fiume Daniele	Laminar	Italien
10.	Georg Weinzierl	Litespeed	Deutschland

FreeX Wallberg XC Cup 2000

Das Jahr 2000 war endlich wieder ein Wallbergjahr. Insgesamt wurden Flüge mit an die 2400 Gesamtkilometer gewertet, eingereicht wurden noch hundert Kilometer mehr. Die Flüge wurden an 11 verschiedenen Tagen durchgeführt, die meisten davon im Mai. Der 9. und in. Mai waren die ergiebigsten Tage des Jahres, wobei sich der Gewinner daran nicht hielt. Burkhard Martens startete seine Flüge am 23. Mai und 17. Juni. Er erreichte mit einem nicht vollendeten Dreieck über Gnadenwald und Marienbergjoch bis zur Landung in Jenbach 137,5 km und einem Zielflug über Kössen bis Schladming und angehängter freier Strecke bis Großsölk 167,2 km und damit die Gesamtpunktzahl von 423. Am 9. und 10. Mai wurden Zielflüge teilweise mit angehängter freier Strecke über 166, 125, 118, 116 und 97 km geflogen. Ein flaches Dreieck über 109 km (über Astenaualm und Hafelekar) konnte geschlossen werden. Erwähnenswert auch die Tatsache, dass am 10.5. zweimal das klassische Wallberg FAI-Dreieck (Astenaualm und Pendling) geflogen wurde und zwar einmal links- und einmal rechtsrum. Die Liste der besonderen Flüge endet mit einem Zielrück mit

Wende am Kreuzjoch (Zillertal). Um diesen Flug mit 99 km zu vollenden musste zweimal das Inntal gequert werden.

Natürlich nicht unerwähnt darf ein besonderer Flug bleiben, der zwar punktemäßig nicht ergiebig war, dafür aber ein Novum vom Wallberg darstellt. Willi Brunner gelang am 15.5. die erste Alpenhauptkammüberguerung vom Wallberg aus. er landete in der Nähe von Bruneck im Pustertal (Südtirol).

Eine Sportklassenwertung kam dank genügend Teilnehmer auch heuer wieder zustande. Der Gewinner in der Klasse mit Schirmen der Gütesiegelklasse 1 und 1-2 ist Hans Lex mit 165 Punkten.

Of	fene Klasse		
Plat		Punkte	
1.	Burkhard Martens	423	
2.	Andi Straub	336	
3.	Willi Brunner	297	
4.	Sepp Gschwendtne	er 291	
5.	Peter Hennig	284	
Sp	ortklasse		
Plat		1 2 1 i r	
1,	Hans Lex	165	
2.	Torsten Hahne	81	
3.	Babsi Lacrouts	72	
L			
100	distribution of the		

Im Rahmen des Rottacher Seefestes am 19. Juli fand die Siegerehrung des freex-Wallberg XC 2000 statt. Der DGCTT verteilte wieder Sachpreise im Wert von ca. DM in.000,— bis auf die letzten Plätze. An dieser Stelle unser Dank an unser Clubmitglied Christoph Kirsch und die Fa. freex für ihre Unterstützung.

Auch im Jahr 2001 wird es wieder einen Wallberg-XC geben.

Ergebnisse und die Ausschreibung Wallberg-XC 2001 sind unter www.gleitschirm.de oder www.para.de nachzulesen. Außerdem kann auch die Gebietsbroschüre mit nützlichen Hinweisen zum Streckenfliegen am Wallberg, schriftlich angefordert werden (bitte mit frankiertem Rückkuvert) bei DGCTT, Richard Brandl, Rotwandstr. 10, 83666 Waakirchen.

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.cirw.de

e-Mail DHV: dhv@dhv.de

Telefon-Nummern Mitaliederservice/

Versicherung 08022/9675-0

e-mail: mitgliederservice@dhv.de

Ausbildung 08022/9675-30

e-mail: ausbildung@dhv.de

08022/9675-50 e-mnil: sport@dhv.de

Betrieb/Gelände 08022/9675-10

e-mail: gelnende@dhv.de

Technik

08022/9675-40

technik@dhv.de

Öffentlichkeitsarbeit

08022/9675-62

e-mail: pr@dhv.de

Fax 08022/9675-99

Redaktion

Klaus Tänzler (verantwortlich), Sepp Gschwendtner

Benedikt Liebermeister

Gestaltung und Anzeigen

Renate Miller (renate@budererhof.de)

Erscheinungsweise:

5 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der

DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

Haftung: Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder übernehmen Redaktion,

DHV und Verlag keine Haftung.

Druck und Repro: Mayr Miesbach Am Windfeld 15

83714 Miesbach

Papier: Biomatt chlorfrei

Auflage: 33.500 Titel: Jürgen Polifke

termine

Gleitschirm

Deutsche Gleitschirmliga 2001

ettbewerb	Termin	Ausweichtermin	.k Wettbewerbs 👄
Liga - Staufen Cup	05.05 06.05.01	offen	Bezau
Liga - Bavarian- BaWü Open	18.05 22.05.01	offen	Hindelang
Liga - German Open (Fenster)	07.08 18.08.01	kein Ausweichtermin	Greifenburg

German Cups und Junior&Ladies Challenge

		Ausweichtermini	Wettbewerbsirt,
Junior&Ladies Challenge	07.08 18.08.01	offen	Greifenburg

Wettbewerbe mit Teilnahme - offizielles DHV - Team

ettbewerb	laTermin	esweichtermin	Wettbeweib-S O
PWC - Griechenland	26.05 01.06.01	kein Ausweichtermin	Konitsa
PWC - Schweiz	04.06 10.06.01	kein Ausweichtermin	Simmental
WAG / WM - Spanien	16.06 01.07.01	kein Ausweichtermin	Granada
PWC - Frankreich	15.07 21.07.01	kein Ausweichtermin	La Clusaz
PWC - Spanien	29.07 04.08.01	kein Ausweichtermin	Castejon de Sos
PWC - Slovenien Finale	19.08 25.08.01	kein Ausweichtermin	Kobarid

Sonstige Wettbewerbe und Veranstaltungen

ettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Nentake
Wallberg-Cross-Country	01.04 1.5.07.01	Richi Brandt Tel;	08021/909785
		http://www.	gleitschirm.de
Angerer Open	20.01.2001	27.01./28.01.2001	DC Bavaria
		Ruhpolding, T	el. 08656/7216
			08654/7267
Stubai Cup	05.01 07.01.2001	Parafly 004	3/5225/62235
			www. parafly. at

Organisatoren GS

German Open DHV - Sport 08022 / 9675 - 50

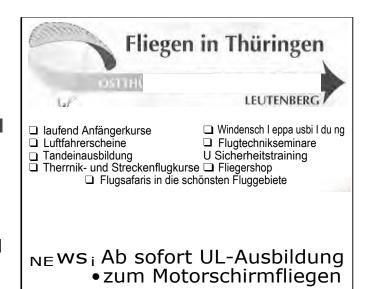
Griechentand - Olymp Gleitschirmzentrum Abenteuerferien XC-,ThermiksemInure

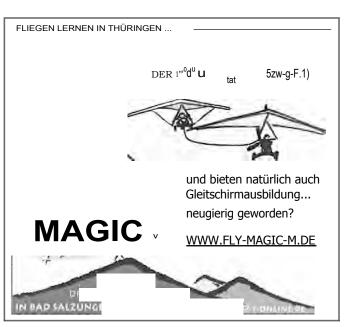
OLYMPIC

ragt iding center & adventure

adventure hofidays









Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

(für UL im Internet www.dhv.de oder bei der DHV-Geschäftsstelle)

Stand: 1.8.2000, Versicherer: Gerling Köln

Halterhaftpflicht

- · für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel
- · für Mitaliedsvereine
- für Flugschuien/Fluglehrer
- für Hersteller/Händler
- · für Gerätevermietung

Jahresprämie inkl. Versizherungssleuer

Hängegleiter + Gleitsegel:

45,- DM bei 500 DM Selbstbeteiligung (SB), 60,- DM ohne SB Nur Gleitsegel:

40,- DM bei 500 DM SB, 50,- DM ohne SB

Deckungssumme: 3 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden. Okay auch in Österreich. Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekennzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Kombinierte

Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSL)

Deckungssumme: 7,5 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden. Okay auch in Österreich.

Umfang Halter-Haftpflicht: wie oben "Halter-Haftpflicht« ohne Selbstbeteiligung.

Umfang Passagier-Haftpflicht: Lätirachtführer, Halter und berechtigter Benutzer.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 550,- DM

> Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten

Deckungssumme: 5.000 DM Umlang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts.

Schirmpacker-Haftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sach-

Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Vorraussetzung.

Startleiter-Haftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sach-

Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Ade Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins irr Versicherungsjahr.

Boden-Unfall für **Startleiter**

Deckungssumme:

5.000 DM bei Tod 10.000 DM bei Invalidität.

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Gelände-Haftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sach-

Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

Startwinden-Haftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sach-

Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung.

Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Startwinden-

Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers,-Steuer 65.- DM

Flug-Unfall Tod und Invalidität

Deckungssumme: 5.000 DM bei Tod. 10.000 DM bei Invalidität. Umfang: Verdreißigfachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 35,- DM

Zusätzlich mit 5.- DM Krankenhaus-Tagegeid und 5.- DM Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 50,- DM

Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme: 10.000 DM Umfang: Verdreißigfachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz,

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 10,- DM

Zusätzlich mit 5.- DM Krankenhaus-Tagegeld und 5.- DM Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 25,- DM

Flug-Unfall Passagier

Deckungssumme: 5.000 DM bei Tod, 10.000 DM bei Invalidität. Umfang: Verzehnfachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 20.- DM

☐ Flug-Unfall Passagier nur in Österreich

Deckungssumme: 550.000 ATS bei Tod und Invalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 72,- DM

Kapital-Lebensversicherung Versicherungssumme: bis 400.000 DM Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen. Prämienbefreiung bei 50% Berufsunfähigkeit.

Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung

Jahresrente 24% der Versicherungssumme, maximal 36.000 DM Jahresrente. Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen.

Direktinformation bei Gerling, Tel. 069/7567-561 560, Fax 069/7567-542

Deckung: Mt weltweit (3je Europa IM Deutschland

Osterreich

Bei Versicherungsabschluß während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie. Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern. Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Boden-Unfall für Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

