

B 5591 F

März 2001

DHVV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

109



Performance Center

**PERFORMANCE
PILOT**

Mit professionellem Training zu mehr Flugspaß und mehr Sicherheit, * das ist die Philosophie des Performance Trainings. 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 10
38667 Bad Harzburg
Tel.: 05322/1415
Fax: 05322/2001
www.harzer-gss.de
info@harzer-gss.de

Güdeleit Flugschule Tübingen

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

Flugschule Willopi Am.

Hupelinsbuße 3
73105 Dlimau
Tel.: 07164/12021
Fax: 07164/12029
www.flugschule-goeppingen.de
office@flugschule-goeppingen.de

Sky Team - die Gleitschirmschule

Ka Straße 66 a
7628 tten
Tel.: 0721
Fax: 0721/1515598 ■ alifig6131/
www.sky-team.de
info@skr-b3am.de

etwrietschirmschule

Beim Steinernen Kreuz ro
79798 Jestetten
Tel.: 07745/308
Fax: 07745/1477
www.air-mei.de
Gleitschirmschule-airpower@t-online.de

Montane Flugsport GmbH

Stammelestraße 1 a
82380 Peißenberg
Tel.: 08803/60598
Fax: 08803/60510
www.montane-flugsport.com
info@montane-flugsport.com
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Flugschule Chiemsee GmbH

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

ellon Drachen- und Gleitschirmschule

Wasserkuppe • Rhön
St Laurentius Straße 7
36163 Poppenhausen
Tel.: 06658/432
Fax: 06658/11611
www.gteltshinn-flugschule.de
pillonlegleitpirm-flugschule.de

PPC ParagliderirminciCenter

Süddeutsche Flugschule
Hauptstraße 53
83246 Unterwiesentzen
Tel.: 08641/75.75
Fax: 08641/182h6poldin
www.einechfliegen.de
einfachgegen@t-online.de

Flugzentrum g
Holzner GmbH
Gstatter Au 5
83324 Ruhpolding,
Tel.: 0866068
Fax: 0866/776
www.Flupentrumding.de
office@flupentru

Adventure Sports Gleitschirmschule

Tatstation
83661 Lenggries
Tel.: 08042/9486
Fax: 08042/4831
www.adventure-sports.de
info@adventure-sports.de

Paragliding Teamnsee

Tegernseer Straße 88
83700 Reitrain
Tel.: 08022/2556
Fax: 08022/2584
www.parn.pbm.de
Para-Tegernsee@t-online.de

HABIS Flugsport

Marienplatz 20
87509 Immenstadt
Tel.: 8323/8590
Fax: 8323/51390
www.klewenalp.de
mail@klewenalp.de
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Flugschule Martin Marnethaler

Walterstraße 1
87527
Tel.: 08321/1229yo
www.uleimergenduder.de

Flugschule ergelk aolcom

OASE Flugschule Peter Geg
Auwald 1
87538 Obermaierstein
Tel.: 08326/38036
Fax: 08326/38037
www.oase-paragliding.com
oase_peter.geg@t-online.de

DAEC Gleitschirmschule

Heinz Fischer GmbH
87669 Rieden am Isarsee
Tel.: 08362/37038
Fax: 08362/38873
www.erste-daec-gleitschirm-schule.de
info@erste-daec-gleitschirm-schule.de

Flurzentrum Bayerwald

Georg Höched
Schwarzer Helm 71
93086 Wörth a.d. Donau
Tel.: 09482/959525
Fax: 09482/959527
www.flugzentrum-bayerwald.de
schorsch.hoecherle-online.de

Sky Club Austria Walter Sckemp

Moosheim 113
A - 8962 Gröbming
TK: 0043/3685/22333
Fax: 0043/3685/23610
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Fürchule Aufwin

Franz Rehl
Dachstein 52
A - 8972 Ramsau
Tel.: 0043/3687/81880 0 82568 818804
www.aufwind.at

Flugschule Aufwin
Tel.: 0043/3687/81880 0 82568 818804
www.aufwind.at

Flugschule Aufwin

Wasse 135
CH 6390 Engelberg
Tel.: 0041/41/66337730470077

www.euroflugschule.ch
info@euroflugschule.ch
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

4 WICHTIG — NEU — KURZ Neuigkeiten und Wissenswertes

9 NEU AUF DEM MARKT
Neuigkeiten von den Anbietern



12 FRÜHLING
Impressionen

16 JAHRESTAGUNG
Der DHV in einem Boot

27 TRAVEL UND TRAINING
Reise- und Weiterbildungsprogramm der Flugschulen

2P VERSICHERUNG
Gut versichert fliegt's besser

34 FREE-FLIGHT
Die wichtigste Messe steht wieder bevor

36 BERG DES MONATS Beispiel aus dem laufenden Informationsangebot dhv.de

3P BEKLEIDUNG 3.TEIL
Die Unterwäsche

40 TEST Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung

55 NFGH Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger

57 SICHERHEITSJOURNAL Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit

67 FLUGSPORT UND NATUR
Steinadlerstudie

70 VEREINE BRIEFE
Vereinsnachrichten und Leserforum



80 DOLOMITEN Einheimische Clubvorstände mahnen zur Vorsicht

83 SATIRE
von Bernhard Abb

STARRE UND FLEXIBLE
Ein Vergleich von Marcus Hoffmann-Guben

THERMIK In Luv und Lee eines Bergrückens

SZENE G Vorder- und Hintergründiges aus der Szene

92 DREIECKE
Tipps zur Planung von Claus Gerhard und Andreas Becker

96 GLEITSCHIRM-KNOW HOW
Auf die Verpackung kommt es an

100 DRACHENTRANSPORT Die Vorschriften in den verschiedenen Ländern

104 DRACHENWETTBEWERB Der Weg zur Spitze

106 GERMAN CUP
Eine neue Saison mit neuen Vorgaben

108 FLIEGEN MIT DEN PROFIS Teamchef Stefan Mast stellt ein neues Konzept vor

110 LERNEN VOM WELTMEISTER
Fortbildung mit Christof Kratzner

ti 1:11.1 WETTBEWERBE UND TERMINE
Landesmeisterschaften und Sonstiges

(61 Gebrauchtmärkte

68 DHV-Shop

102 Prüfkatter

113 Impressum

15 Versicherungsprogramm



Titel:
Felix Wölk/No Class Team
über der Marmolada

Liebe Drachenflieger, liebe Gleitschirmflieger,

zunächst möchte ich mich für das überwältigende Vertrauen bedanken, dass mir Eure Delegierten bei meiner Wiederwahl entgegengebracht haben. Es hat mich

motiviert, mich in den kommenden 3 Jahren meiner Amtszeit mit frischer Energie für Eure Interessen einzusetzen. Das alte DHV-Jahr ist mit einer Jahrestagung in konstruktiver Atmosphäre zu Ende gegangen und das Neue Jahr hat mit einem zukunftsweisenden Schritt begonnen. Am 27. Januar, dem Geburtstag von DHV-Ehrenmitglied Francis Ro-



gallo, dem geistigen Vater unseres Sports, haben wir zusammen mit den anderen großen Drachenflug- und Gleitschirmflugverbänden einen Europäischen Paraglidingverband gegründet, die »European Hang Gliding and Paragliding Union«. Damit tragen wir dem Zusammenwachsen Europas Rechnung. Wir haben es schon immer gewusst: Es gibt nur einen Himmel über Europa, für Vögel existieren nationale Grenzen nicht. Frei wie ein Vogel. Für die einen mag dieser Spruch pathetisch klingen, für uns ist er Programm. Der neue europäische Dachverband soll auf europäischer Ebene voranbringen, was der DHV auf nationaler Ebene leistet: für unsere fliegerische Freiheit

eintreten. Wirklich frei und unbeschwert fliegen wir nur, wenn auch die Unsicherheit gewährleistet wird. Deshalb hatte die DHV-Jahres-Flugsicherheitskommission vor einem Jahr eine Resolution für weiterhin sichere Flugsicherheitsmaßnahmen beschlossen. An Stelle der Musterzulassung, auf die Streichung das Bundesverkehrsministerium weiterhin besteht, konnte mit dem BMV nun eine Ersatzlösung ausgehandelt werden, die auch künftig einen guten Sicherheitsstandard erwarten lässt. Für unsere Fluggelände konnten wir meist einvernehmliche Lösungen mit dem Naturschutz finden. Und auf der politischen Ebene stehen die Chancen gut, dass im neuen Bundesnaturschutzgesetz der Sport eine gefestigte Position erhält. Ich wünsche Euch allen viele erlebnisreiche und unfallfreie Flüge.

Euer Charlie Jöst

Künftige Musterprüfung

Die Verhandlungen von Peter Janssen - Koordinator für DHV, DAeC und DFV - mit dem Bundesverkehrsministerium über die künftigen Geräteprüfungen sind positiv abgeschlossen. Anstelle des ursprünglichen Verordnungsentwurfs, der die ersatzlose Streichung der Gütesiegelpflicht bedeutet hätte, bleibt die Prüfung der Lufttüchtigkeit vorgeschrieben. Die Eckpunkte des neuen Entwurfs: Gleitsegel und Hängegleiter nebst Rettungs- und Schleppgeräten müssen vom Hersteller oder Importeur einer Musterprüfung gemäß LuftGerPV unterzogen und gekennzeichnet werden. Die Prüfung muss durch eine vom LBA anerkannte Prüfstelle erfolgen. Prüfungsmaßstab sind wie bisher die verbindlichen Lufttüchtigkeitsforderungen. Die Geräte sind nach den Anweisungen des Herstellers vom Halter oder in dessen Auftrag nachzuprüfen. Bei Feststellung von Mängeln oder bei begründeten Zweifeln an der Lufttüchtigkeit kann der DHV das betroffene Gerät grounden.

Die Neuerungen sollen am 1.7.2001 in Kraft treten. Bis dahin gelten die bisherigen Vorschriften.

Unfall-Meldebogen

Das internationale Meldeformular für Unfall und Störung ist das Ergebnis einer Arbeitsgruppe der europäischen Verbände, die auf Initiative von DHV-Sicherheitsvorstand Karl Slezak zusammenkam und wird ab 2001 nicht nur in Deutschland und Österreich, sondern auch in Frankreich, der Schweiz, England und Italien verwendet. Die Verbände haben sich darauf geeinigt, ihre Störungsdaten auszutauschen. Sie schaffen damit einen großen europaweiten Datenstamm, der in Zukunft verlässlichere Störungsstatistiken und Analysen ermöglichen wird.

Die Dateneingabe erfolgt durch das DHV-Technikreferat. Das Technikreferat will dadurch noch schneller durch fachkundige Mitarbeiter auf Unfallursachen und mögliche Fehlerquellen reagieren.

Gerne ist das Technikreferat bei Rückfragen unter 08022/9675-40 behilflich. An dieser Stelle sei nochmals darauf hingewiesen, dass die Meldung ausschließlich Zwecken der Unfallprävention dient. Die Namen von Zeugen oder Piloten werden streng vertraulich behandelt und nicht an die anderen Verbände weitergegeben. Sie geben unseren Fachleuten die Möglichkeit zur Rückfrage. Der gemeinsame europäische Datenstamm wird anonyme Daten enthalten.

Die Störungsmeldung findet Ihr auf der DHV-Homepage unter Service. Sie ist auch in der DHV-Geschäftsstelle abrufbar.

Streckensieger-Preise

Streckenflüge mit Drachen und Gleitschirm sind für viele die Highlights des Flugjahres. Bei der Deutschen Streckenflugmeisterschaft mitzumachen lohnt sich besonders im Jahr 2001. Nicht nur, dass jeder Teilnehmer ein Streckenflugshirt und eine Urkunde bekommt, auf die verschiedenen Sieger und Platzierten warten natürlich Pokale oder Medaillen, es gibt auch tolle Sachpreise. Die Sponsoren hanwag, bräuniger und charly produkte sind 2001 dabei; weit fliegen und dokumentieren bietet nicht nur außergewöhnliche Erlebnisse, sondern auch schöne Sachpreise!

Europaverband gegründet

European Hang Gliding and Paragliding Union (EHPU) heißt der neue Dachverband der Drachenflieger und Gleitschirmflieger Europas. Er hat seinen Sitz in Deutschland, die Präsidentschaft rotiert im Jahresturnus, erster Präsident ist der Franzose Gerard Blandin, Generalsekretär ist der Schweizer Hanspeter Denzler.

Bei der DHV-Jahrestagung im November hatten die Delegierten die Gründung eines Europaverbandes angeregt. In einer einstimmig verabschiedeten Resolution heißt es:

»Die europäische Integration schreitet voran. Der Luftraum und die meisten Luftfahrzeugarten sind bereits erfasst. Zahllose Drachen- und Gleitschirmpiloten fliegen gerne in den Nachbarstaaten, Hersteller operieren international. Nur europäische Verbände werden von den europäischen Behörden gehört.

Es ist an der Zeit einen europäischen Drachen- und Gleitschirmverband als Dachverband der nationalen Verbände zu gründen, mit den Zielen

- .: (auf die europäischen Regelungen Einfluss im Sinne der Luftsportler zu nehmen,
- ü die erreichten Sicherheitsstandards aufrechtzuerhalten und in europäischer Kooperation weiterzuentwickeln
- 2(und auch die europäischen Verbände außerhalb der heutigen Europäischen Union zu integrieren.

Der Europäische Hängegleiterverband soll bei Europe Airports mitarbeiten und nicht in Konkurrenz zur FAI stehen. Vor rechtskräftigem Beitritt zu einem europäischem Verband ist die Zustimmung der DHV-Jahrestagung einzuholen,«

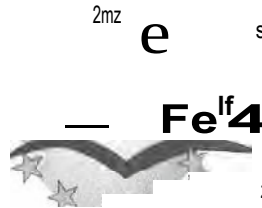


Der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst und Geschäftsführer Klaus Tänzler konnten schon im Januar alle Punkte dieser Resolution umsetzen.

Das jährliche Präsidententreffen der benachbarten Drachenflug- und Gleit-

schirmflugverbände Zentraleuropas wurde zur Gründungsversammlung. Teilnehmer waren Belgien, England, Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Portugal und Schweiz. Nach einer Marathonsitzung in Sesimbra Portugal stand am Ende die Gründung mit allen Satzungsdetails fest. Die EHPU steht allen nationalen Drachen- und Gleitschirmverbänden Europas offen. Die nächste Hauptversammlung wird im Januar 2002 in Deutschland stattfinden.

Die Präsidentschaft wird dann turnusgemäß an Charlie Jöst übergehen. Da die europäischen Behörden nicht mit nationalen Verbänden sondern nur mit Europaverbänden verhandeln, ist die nun gelungene Gründung der EHPU ein wichtiger Schritt für die Zukunftssicherung unseres Sports. Auch die Segelflieger und die Fallschirmspringer haben bereits europäische Dachverbände gegründet. Die EHPU wird nicht in die Angelegenheiten der nationalen Verbände eingreifen sondern dient als europäisches Schutzschild. Oder auch als europäische Speerspitze, wenn es um unsere Interessen geht, zum Beispiel um die Verteidigung unserer Freiheit im Luftraum.



Gelände an der Ostseeküste

Seit Jahren versuchte der Schleswig-Holsteiner Drachen- und Gleitschirmverein Milan e.V. verschiedene Gelände an der Ostseeküste zuzulassen. Unter anderem scheiterten die Versuche an Bedenken des Naturschutzes. Peter Janssen knüpfte bereits im vergangenen Jahr Kontakte zum Umweltministerium. Im November kam es nun zu einem Treffen zwischen Vertretern des Ministeriums, dem örtlichen Verein (Roland Liedtke, Frank Dettmer) und dem DHV (Peter Janssen, Björn Klaassen). Ergebnis: Ein Küstensoaringgelände kann ab dem nächsten Jahr versuchsweise befliegen werden. Der Flugbetrieb wird wissenschaftlich begleitet. Vor allem soll das Verhalten der Uferschwalbe untersucht werden. Der DHV beteiligt sich finanziell an dem Gutachten.

Neuer Videofilm für Vereine

Bei der Geländezulassung fällt immer wieder unangenehm auf, dass die Behörden, Gemeinderäte und andere entscheidende Stellen kein Hintergrundwissen über das Gleitschirm- und Drachenfliegen haben. Mit vorhandenem Filmmaterial haben nun Charlie Jöst und Björn Klaassen einen ca. 12 min. Film zusammengestellt. Den Vereinen wird der Film im Frühjahr zugehen.

Neu im DHV-Shop

Das Erste-Hilfe-Päckchen für Textilflieger - siehe Info 107, S. 9 - ist jetzt im DHV-Shop (S. 68) erhältlich. Dieses praktische Verbandspäckchen passt in jedes Gurtzeug und wird im Ernstfall wertvolle Hilfe leisten.



DHV informiert. Reger Betrieb am DHV-Stand der »Thermik« in Böblingen Ende letzten Jahres.

I-9C/2'W= IE//W/

Geländename	Geländehalter	Telefonnummer
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge	0571/710227
	DC Ederbergland	
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein	06654/696
36840 Himmelsberg	Haller Drachen- und Gleitschirmfliegerverein	0170/6728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde	0171/8714309
55585 Duden	Platzler Gleitschirmclub	0171/1514273
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal	02744/930349
	G	02352/21265
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club	06251/983612
72258 Stötherhof	Freien- und Gleitschirmflieger 'Sätsbronn'	07442/1214251
72393 Schneithalde	DFC Starzeln	0170/4436907
74343 Taubfalsberg	Die d. Hohenhastacher Filegerd	Neu: 07147/922156
74544 Einkorn	HG-Club »Einkorn Schwäbisch Hall«	0791/4992360
74847 Finitenhof	Delta-Club Mosbach	06261/670638
76332 Althof	Die Althofdrachen	07083/4567
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal	07250/921228
e: 4148 Hintereck	Gleitsegelclub LentinWaris	07723/5801
79102 Schaumsland	GSC Colibri	07602/1512
79183 kindel	DFC Südschwarld	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal	0173/4209560
82467 Welt	Gleitschirmsegler Werdenfels	0171/3568374
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerber	08032/8805
83436 Predigstuhl	GSC »Albatros & Bad Reichenhall	0171/3574322
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tal	08022/95137
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf	0171/8120340
93339 Jachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg	09442/3295
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald	09947/2452
93462 Osse	1. Gleitschirmverein Bayerwald	OL 5 8184772
94541 Büchelstein	DFC Bayerwald	09908/891191

ÜBER 30 'GE SIND,
UNTE STÜTZT VOM DHV,
VON DEN VEREINEN MIT
WETTERSTATIONEN AUS-
GERÜSTET WORDEN. ÜBER
AUTOMATISCHE ANSAGEN
SIND DIE AKTUELLEN WERTE
ZU WIND, WINDRICHTUNG
UND TEMPERATUR ABRUF-
BAR.



Gleitschirmflüge im Guinness Buch der Rekorde

Der Schweizer Gleitschirmpilot Roland Würzler hatte 1999 zwei Weltrekorde mit dem Tandem geflogen, diese sind nun groß mit Farbfoto im »Guinness Buch der Rekorde« aufgenommen worden. Die Flüge wurden zwar zwischenzeitlich überboten, die Veröffentlichung ist aber eine gute PR für unseren Sport.

Das Buch der Flüge

Die Jahresstatistik über die Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2000 ist aufgrund großer Nachfrage nun doch wieder aufgelegt worden. Zu beziehen ist das Buch zum Selbstkostenpreis von 25 DM (+Porto) bei Rudi Bürger Bichl 2, 83122 Samerberg oder Rudl.Buerger@t-online.

Weite Flüge mit dem Doppelsitzer

Am 30.11.2000 flog Gleitschirmpilot Richard Westgate mit Passagier Jim Coutts und ihrem Edel Prime 220 km weit. Der Start erfolgte in Quizada/Brasilien und ist als 215-km-Zielflug-Weltrekord und 200-km-Strecken-Weltrekord angemeldet. Bereits am Tag zuvor war das gleiche Team auf einem 157 km Zielflug erfolgreich.

Schleppauskünfte

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

Felix Wölk im Fernsehen

Die Dragon Riders sind ihrem Ziel, den Drachenflugsport populär zu machen, ein Stück näher gekommen. So war Felix Wölk (alias Blackrider) am 18.11. zu Gast bei »Geld oder Liebe«. Die von Jürgen von der Lippe moderierte Sendung lief live zur besten Sendezeit im ersten Programm. Unter anderem wurde dort ein zweiminütiger Ausschnitt vom Kitzbühler Speedrun gezeigt und von Felix erläutert. Die Medien- und Presseresonanz nach der Sendung war enorm. Insgesamt eine sehr gute Werbung für den Flugsport. Und nebenbei hat Felix noch neun Riesen gewonnen.



Aufziehhübungen im Sportunterricht

Die Firmen Edel und Pro Design unterstützen den Sportunterricht an der Berufsschule in Schongau. Mit zwei nagelneuen Schirmen, die sie dem Sportlehrer Uwe Rühle zur Verfügung gestellt haben, kann er nun seine eigene Begeisterung fürs Fliegen an die Schüler weitergeben. Spielereien am Boden und Aufziehhübungen auf dem Sportgelände machen ihnen riesig Spaß. Interessierte Schüler, die alle im flugfähigen Alter sind, werden dann an umliegende Flugschulen weitergeleitet. Die Berufsschule Schongau bedankt sich bei den beiden Firmen für die großzügige Spende und hofft, dass damit bei vielen jungen Leuten das Interesse für die Gleitschirmfliegerei geweckt wird.



Bassano fällt aus

Alljährlich zu Ostern tummelt sich auf der Alpensüdseite bei Bassano die Drachen-, Gleitschirm- und Lt-Szene auf einem Messe- und Flugevent. Diesmal fällt das Monte Grappa Meeting aus. Der Veranstalter teilt mit, dass es beim letzten Meeting zu Gefährdungen der Bevölkerung gekommen sei, weil besonders bei Flugveranstaltungen mit vielen Zuschauern unreife Piloten zu viel riskieren. Der Veranstalter schreibt: »Als Beispiele seien genannt ein motorisierter Gleitschirmpilot, der wenige Augenblicke, nachdem eine Frau und zwei Kinder aus einem Auto gestiegen waren, nahe dem Fahrzeug einschlug. Ein anderer Pilot - vermutlich betrunken - verlor bei gewagtem Manöver die Kontrolle über sein UL, berührte eine Hochspannungsleitung und stürzte auf den Parkplatz. Dieser Vorfall brachte für die umliegenden Anwohner einen Stromausfall und damit Arbeitsausfall von mehreren Stunden. Entschädigungsansprüche sind noch am Laufen. Die absurde Gefährdung durch rücksichtslose Piloten würde es auch beim 20. Monte Grappa Meeting geben. Aus diesem Grund hat das Organisationskomitee am 13.1.01 nochmals alle Fakten abgewogen, um eine entgeltliche Entscheidung zu treffen. Dabei wurde festgestellt, dass den vorhandenen Risiken nicht angemessen begegnet werden kann. Das 20. Monte Grappa Meeting findet deshalb nicht statt. Das Treffen wird für ein Jahr ausgesetzt.«

Die vielen Zugvögel, die gern an Ostern zum Monte Grappa Meeting gen Süden gezogen sind, wird diese Nachricht hart treffen. Den Gleitschirm- und Drachenflug-Ausstellern bleibt wenigstens die Free Flight, die als erstes großes Frühjahrs-Szenetreffen ihre Pforten wieder wie gewohnt in Garmisch öffnen wird.

Sie



Info-Register

Das Info als Nachschlagewerk. Oft wandert das Info nach dem Lesen auf den Info-Stapel oder - besser - in den DHV-Info-Ordner. Für die »Stapler« oder eben die »Sortierer« ist das Register gedacht. Aufgenommen sind die Artikel, die von besonderem Interesse sind. Zu finden ist das Register im Internet auf unserer Homepage unter News/DHV-Info.

Stubai Cup 2001

Allen widrigen Wetterprognosen zum Trotz konnten beim diesjährigen Saisonauftakt im Stubaital die neuesten Gleitschirmmodelle präsentiert werden. Das einzig fliegbare Zeitfenster am Samstag war eng, deshalb wurde der eigentliche Wettbewerb gecancelt. Für gute Stimmung sorgten die zahlreichen Besucher und die bewährte Moderatorin Monika Elters von der Flugschule Paraflay.



Neuer Verein

Skiclub Sasbachwalden e.V.
Abt. Gleitschirm/Eugen Oberle
Am Altenrain 12
77887 Sasbachwalden

FREE

FLIGHT 01

www.wiree-flight.de"



**Radio
Gong 96,3**
MCN-garantie

MARKETING CONCEPT NEFF



**DRACHEN-UND
GLEITSCHIRMFLIEGEN
LIVE:**

6.-8. April 2001

GARMISCH - PARTENKIRCHEN

OLYMPIA EISSPORT ZENTRUM

FREITAG 6. APRIL
ab 20.00 Uhr

SAMSTAG 7. APRIL
ab 20.00 Uhr

**Radio
Gong
-Party**



LIVE

**FLUG-SHOW
PRODUKT-SHOW
PARTY
LIVE-ACTS
EVENT-BÜHNE
MULTIMEDIA**

**AIR-ROPE-PARCOURS
KINDER-ACTION-ZONE**

Kontakt: mcn@garmisch-partenkirchen.com

oder +49 9821/18853

Der neue Helm wartet!

Auf der »Thermik« in Böblingen wurde der neue Vollvisierhelm Skyrunner-Pro vorgestellt. Den Helm zeichnet vor allem sein modernes Design, seine Qualität und Sicherheit aus. Nähere Infos bei Icaro, Email: staff@icaro-moo.com und www.icaro2000.com.



Almeria/Südspanien

Wir - Schorsch, Marco und Herbert - haben die Fa. Fly & Bike in Südspanien übernommen. Bitte schaut doch mal auf unsere neue Internetseite www.flyandbike.com. Wir haben auch ein Forum für alle Fragen und Infos über Fliegen in Spanien eröffnet. Wir möchten, dass alle Winterflieger in unseren Gefilden professionell und super betreut werden.

... in Sillian

Die Blue Sky Flugschule Hochpustertal ist umgezogen und ist nun direkt in Sillian. Die genaue Adresse lautet: Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH, A-9920 Sillian 82, Tel./Fax: 0043 4842/5176, Email: blue-sky@magnet.at, Internet: www.bluesky.at.

Neue Internet- und Email-Adresse

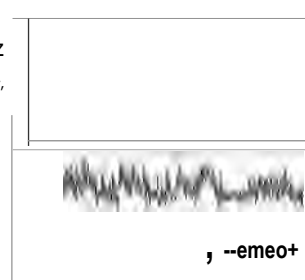
Flugschule Sunrise, Untergasse 27, D-69469 Weinheim
Tel: 06201/373367, 062w/390740
e-mail: info@fs-sunrise.de, homepage: www.fs-sunrise.de

Fluganalysesoftware für den Aircotec Top-Navigator

TN Complete kann die Programme TN Comm, Tneval und Baromastermoo ersetzen. Außerdem kann der Pilot damit auch das komplette Flugbuch führen. Er hat die Möglichkeit, zu jedem Flug den Piloten, das Fluggerät und einen freien Bemerkungstext einzutragen. Diese Eintragungen sind dann im Logbuch und in der Flugansicht jederzeit wieder sichtbar. Die Anwendung ist so aufgebaut, dass mehrere Flüge gleichzeitig in separaten Fenstern dargestellt werden können. Die Flüge lassen sich so wesentlich besser vergleichen. Die Logbuchansicht informiert schnell über die Eckdaten und Bemerkungen der gespeicherten einzelnen Flüge und zeigt zudem die Maximalwerte aller Flüge an.

Die Übersicht zeigt einen Flug mit allen Daten, den persönlichen Notizen sowie ein kleines Bild der Flugroute und ein einfaches Barogramm.

Die Flugstrecke wird in der Flugroute genauer angezeigt. Hier gibt es auch die Möglichkeit, die Ansicht zu vergrößern. Die Flugroute kann zur besseren Übersicht auch nach verschiedenen Kriterien eingefärbt werden. Routenpunkte und der Mark-Taster können eingeblendet werden. Das Barogramm wird mit den Variowerten und der True Air Speed auf einer Zeitachse präzise dargestellt. TN Complete unterstützt ein bequemes Ein- und Auslesen der Daten mit dem Top-Navigator. Das Programm steht als Vollversion mit Bedienungsanleitung und Beispieldateien unter der Internet-Seite www.brinsky.de zum Download bereit. Es lässt sich komplett installieren und mit den Beispieldateien können alle Funktionen ausprobiert werden. TN Complete wird als Shareware vertrieben. Mit einer passenden Lizenz zur Seriennummer des eigenen Top-Navigators kann man dann seine eigenen Flüge anzeigen lassen.



UP und Thalhofer Service und neue Wärmebekleidung

Fly & more ist ab 12.2000 für alle Reparatur-, Service- und Checkarbeiten neuer Ansprechpartner für alle Thalhofer- und UP-Hängegleiterpiloten. Außerdem vertreiben wir die neue beheizbare Bekleidungsline »Body Warm«.

Fly & more GmbH, Kufsteiner Str. 44, D-83064 Raubling-Kirchdorf, Tel: 0049 8035/6189, Fax: 0049 8035/8481, Email: fly-more@t-online.de, Internet: www.fly-more.com.



EURO-Flugschule Emmetten

Ab sofort kann die Flugschule Emmetten nach DHV-Richtlinien ausbilden. Der langjährige Fluglehrer und Teilhaber der Zentralschweizer Flugschule, Christian Markoff, hat im November die DHV-Fluglehrerprüfung absolviert und die Flugschule erhielt somit die entsprechende Ausbildungserlaubnis.

Infos: Flugschule Emmetten,
'schenstr. 5, CH-6376 Emmetten, Tel:
0041 41/6201212, Fax: 0041
41/6207777, Internet: www.flugschule-emmetten.ch, Email: flugschule-emmetten@bluewin.ch.



Saisoneneröffnung in Griechenland

Pünktlich zum Beginn der Flugsaison am 24.3.2001 stellt der griechische Fliegerclub »Olympic Eagles« sein neues Video vor. Der Film zeigt neben den Flugmöglichkeiten eine Menge Alternativ- und Nichtfliegerprogramme. Olympic Eagles hat kräftig investiert. Zwei Raftingboote, Mountainbikes und eine Segeljolle stehen den Clubgästen ab sofort am Olymp zur Verfügung. Das Video kostet DM 18,— (Selbstkostenpreis). Mehr Infos unter Tel: 0821/2629551, Fax: 0821/2619550, Email: eagles-club@kat.forthnet.gr.

Superpreis für weiten Flug

Symbolisch für die äußerst erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen der Firma Pause Segel in Uffing/Bayern und der Firma Icaro 2000 in Laveno/Norditalien setzen die beiden Unternehmen einen attraktiven Preis aus. Der erste Pilot, der mit einem Laminar einen korrekt dokumentierten Flug von Oberammergau nach Laveno oder umgekehrt schafft, erhält als Preis einen Laminar seiner Wahl (Top-Modell MRX=EUR 6.450). Keine Barauszahlung möglich. Manfred Ruhmer - Mitarbeiter bei Icaro 2000 - fliegt ausser Konkurrenz! Als Startplätze gelten im Fluggebiet von Icaro z000: Sasso del Ferro oder Monte Nudo in Laveno

bzw. im Stammfluggebiet von Pause Segel der Laiber in Oberammergau. Koordinaten Landeplatz Oberammergau: N 47 36 17 0 11 4 21
Koordinaten Landeplatz Laveno: N 45 54 00 0 8 39 00
Strecke ca. 240 km
Weitere Infos: Fa. Pause Segel Tel. 08846/8140 Fax 08846/8147



WILLE WING im Revier

Wir sind umgezogen. Checks und Shop jetzt in der neuen Halle Wattenscheider-Str. 53 in 45307 Essen. Ab sofort steht eine beheizte Halle von 140 qm zur Verfügung. Es ist Schmuddelwetter. Was machen? Uns anrufen und nach vorheriger Terminabsprache kannst Du Deinen Drachen auch selbst austuchen und für die nächste Saison startklar machen. Bring Zeit mit, der Drachenflugsimulator wird Dir Spaß machen. Du bist Geitschirmflieger? Dein Gleitschirm müsste einmal gereinigt und die Kammern entleert werden? Bei uns auch möglich. Die Halle ist 4,50 m hoch, eine Aufhängevorrichtung ist installiert. Zubehör namhafter Hersteller ergänzen das Angebot (Prospekt anfordern). Du bist auch in unserem Fluggelände herzlich willkommen. Ruf uns an. FLYINGCENTER Peter Seifert, Kamblickweg 16, 45307 Essen, Tel: 0201/550272 Funk 0171/792680o, Fax: 0201/553329, [seife*](mailto:seife@t-online.de)

PMR Funkgerät: Mehr Reichweite und 968 Codes

Ein neuer preiswerter Funkdienst für jedermann ist Private Mobile Radio (PMR), der im Frequenzbereich 446 Mhz freigegeben wurde. PMR Funkgeräte sind wie LPD anmelde- und gebührenfrei, haben bei einer Sendeleistung von 500 mW aber eine wesentlich höhere Reichweite. Das alan V50 PMR Funkhandy z. B. ist ein Multitalent. Durch die integrierten CTCSS- und DCS Rufsysteme mit 968 Selektierungsmöglichkeiten ist eine störungsfreie Funkkombination gewährleistet.

Infos unter: GlideZeit - Flugschule Tübingen, Tel. 07121/37040o, Fax: 07121/3370454, oder unter www.glidezeit.de.



Edel Deutschland mit Caliptair

Die Edel GmbH Deutschland übernimmt den Generalvertrieb des Schweizer Herstellers Caliptair in Deutschland. Derzeit gibt es den Vectis mit DHV 2 in 2 Größen.

Für weitere Informationen bitte Tel: 08362/983340, Fax: 08362/9832019, Email: Edel@online-service.de, Internet: www.edel-paragliders.de.



Fliegen mit Big Bird

Achim Joos, genannt »Big Bird«, ist wohl einer der zur Zeit besten Gleitschepiloten der Welt - 3. der EM 2000 in Garmisch, 2. der DM 2000 und Winner des Pre World Cup, um nur einige Erfolge des sympathischen Jungstars aufzulisten. Sein Wissen fließt maßgeblich in die Entwicklung der Gin Glider Profile ein. Und jetzt gibt er sein Wissen weiter.

In 2 Seminaren wird Achim fortgeschrittenen Piloten die Kunst des Zentrierens in der Thermik erklären. Jeweils 4 Tage steht Achim den Flugschulen Luftikus und Harzer Gleitschirmschule zur Verfügung. Trotz eines prallgefüllten Wettbewerbskalenders hat sich Achim die Zeit genommen, um mit diesen Seminaren den ambitionierten Piloten die entsprechende Technik und Sicherheit für ihre Streckenflüge zu vermitteln. Theorie mit Videoauswertung der Starttechniken der Piloten und gezielter »Planung des Fluges« sind wichtiger Bestandteil des Lehrgangs.

- a) Harzer GSS 21.4. - 29.4.2001 in Bas-sano - Info unter Hotline 05322/1415 oder www.harzergss.de.
- b) Luftikus 27.4. - 30.4.2001 in Südtirol/Passeier Tal - Info unter Tel. 0711/537928 oder www.luftikus-flugschule.de.



ALPINA und ZEISS rüsten Damen-Teamweltmeisterinnen aus.
v.links oben: Rudl Bürger, Monique Werner, Corinna Schwiegershausen
v. links unten: Monika Schönsteiner, Regina Glas, Ecki Schröter
nicht auf dem Bild: Rosi Brams, Sybille Baeumer-Fischer

Skylet Sonnenschutzgläser

Von ALPINA und ZEISS gesponsert wurde das Weltmeisterteam der Drachenfliegerfrauen von 2000. Skylet heißen die Sonnenschutzgläser, die neben Blend- und solarem UV-Schutz eine hervorragende Kontraststeigerung bieten. Durch Skylet werden die störenden blauen Streulichtanteile des Sonnenlichtes herausgefiltert und die Sicht somit verbessert. Durch die Erhöhung der Kontraste bringt Skylet für Piloten entscheidende Vorteile gegenüber herkömmlichen Sonnenbrillen. Fast immer ist der Blauanteil im Tageslicht überproportional hoch - bei strahlend blauem, aber auch bei bedecktem, diesigem Himmel. Das streuende Blau überlagert die übrigen Farben. Man sieht durch die Abschwächung des Blauanteils deutlich kontraststärker, das Entstehen einer Thermikwolke ist schon viel früher erkennbar. Nicht nur Wolkenränder werden schärfer, auch der Horizont ist besser erkennbar. Dass man gerade bei dunstigen Verhältnissen auch Leitungen und Kabel besser erkennt, ist ein weiterer Vorteil. Skylet Sonnenschutzgläser sind in drei Versionen mit und ohne optische Wirkung lieferbar und können selbstverständlich auch mit reflexmindernder Beschichtung ausgestattet werden. Skylet fun mit ca. 70 °A Lichtreduktion macht die Wolken auch nicht bedrohlich. Skylet Gläser erhalten Sie über Ihren Augenoptiker, Infos z.B. bei Klaunig Optik, Tel. D-08022/76465, Thomas.Klaunig.Optik@t-online.de. Diese neuen Gläser in einem modernen, zugfreien Sportbrillengestell, wie z.B. der »Aiframe Zero« von Alpina, sind für Piloten, ob auf Sehhilfen angewiesen oder nur als Sonnenbrille, ideal.

Tipps vom Europameister

Beim Salzburger Fortbildungsforum für Gleitschirmflieger ist am 19. April wieder »Flugtechnik« angesagt. Und das mit einem prominenten Referenten: Europameister Kari Eisenhaut wird ein wenig aus seiner Trickkiste plaudern, seinen Werdegang an die Spitze der Gleitschirmpiloten schildern und dabei natürlich auch den einen oder anderen brauchbaren Tipp für den Freizeitflieger auspacken.

Informationen gibt es bei: Flugschule Salzburg, A-5163 Mattsee, Fischening 528, Tel. 0043 6217/6300, Mobil: 0043 664/1919100, Fax 0043 6217/7300, Internet: www.flugschule-salzburg.at, Email: helmut@flugschule-salzburg.at.

airea Testcenter

Aerogene, LDA Madeira Airbase Airadventours ist seit Ende 2000 AIR-REA-Testcenter und hält die neuen AIREA-Schirme zum Testen bereit. Das neue Material kann in Verbindung mit einem Madeira Urlaub mit Unterkunft und Betreuung zur Verfügung gestellt werden. Kontakt: madeira-airadventours@airbase.de



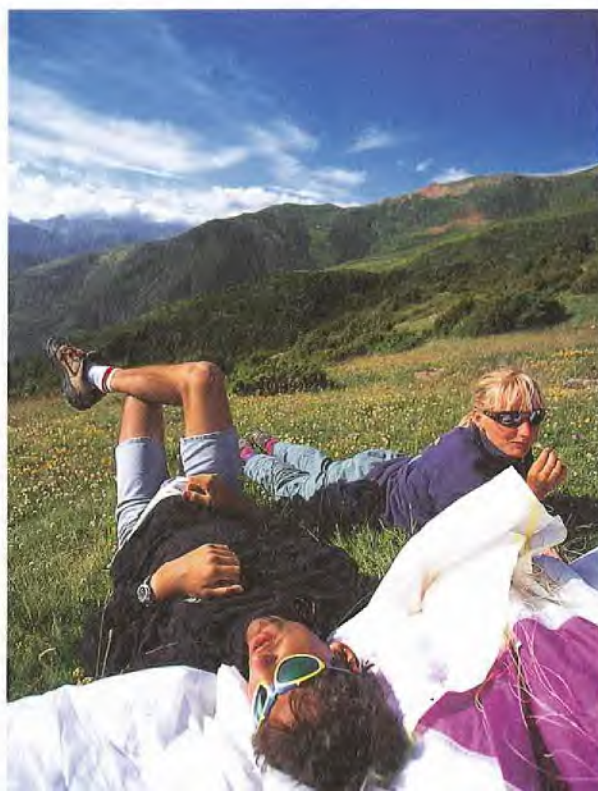
funny

(2053a,g) orvDped bwiag cuzvem :04.0g





frühling



FOTOS: MARTIN SCHEEL

DHV-JAHRESTAGUNG 20 00



2 War das der DHV? - Ungewohnt zart ging man miteinander um. Niemand wurde vorgeführt, an nichts entwickelte sich ein zähes Ringen um Abstimmungsmodalitäten, noch nicht einmal bei der Festlegung der Tagesordnung wurden die taktischen Geschütze in Stellung gebracht. Alles saßen in einem Boot, buchstäblich, und weil es ein großes Motorschiff war, g konnte man nicht in verschiedene Richtungen rudern. Eine derart konstruktive und entspannte Atmosphäre hatte es beim DHV seit unendlich vielen Jahren nicht mehr gegeben. Auch nicht, dass die Versammlung mit ganzen zwei Minuten Verspätung endete. Nicht überstürzt den professionellen Gastgebern zuliebe, weil die Musiker schon ihre Instrumente g aufbauten, auch nicht resigniert wegen magerer Versammlungsergebnisse. Nein, schlicht, weil die Tagesordnung Punkt für Punkt zufriedenstellend abgearbeitet war.

Das Spannendste war die Stichwahl um den Sportvorstand, die Rudl Bürger für sich entschied. Ein kurzes kämpferisches Aufflackern auch, als einige Diskutanten den Niedergang der Flugsicherheit prophezeiten, weil die Nachprüfungen künftig nicht mehr allein den Herstellern obliegen, sondern der Pilot entscheidet, wer es macht. Das BMV plant eine entsprechende Luftrechtsänderung. Spannung zunächst auch beim Kassenprüfbericht, aber obwohl die beiden Prüfer Dirk Aue und Thees Wullkopf außergewöhnlich in die Tiefe gegangen waren - es gab nichts Gravierendes zu beanstanden. Mit langem Beifall wurde Charlie Jöst bei seiner Wiederwahl als Vorsitzender belohnt. Offensichtlich zufrieden war man auch mit Karl Slezak, der ohne Gegenkandidaten als Sicherheitsvorstand bestätigt wurde.

Natürlich waren sie nicht ausgestorben, die zähen Kämpfer früherer Jahre, die Spontis mit ihrer Freude an der Unberechenbarkeit. Aber die Versammlung war penetrant diszipliniert, ließ sich durch nichts aus der Ruhe oder gar in Wallung bringen. Das Welligste war das Rheinwasser und Aufruhr gab's nur nachts auf der Tanzfläche.

Den Delegierten hat diese Jahrestagung sichtlich Freude bereitet, die Reise zu den Rhein-Mosel-Lahnern hat sich gelohnt, war der allgemeine Tenor.

Und es gab auch schon Vorfreude auf die nächste Jahrestagung in Schwangau!



Weltmeister Drachen-Damen-Team



Vize-Europameister Gleitschirm-Team



Die Sieger der Deutschen Streckflugmeisterschaft



Anita Harich Jandeleit dem Ehrenmitglied von Werner Schröck und der Whiretint



Moepilz+ Werner mit je rzt [du Schröter

des 21. Jakestamm az 25.ii.2809 Kampeeofen

Beginn: u000, Ende 20:03

Begrüßung und Begularien

Die Delegierten werden von Werner Schmitt, Vorsitzender der Drachen- und Gleitschirmfreunde Rhein-Mosel-Lahn e.V., und Charlie löst, Vorsitzender des DHV und Versammlungsleiter, begrüßt.

Es wird festgestellt, dass die Versammlung mit dem DHV-Info Nr. 107 vom September 2000 ordnungsgemäß eingeladen wurde und beschlussfähig ist. Es sind 152 stimmberechtigte Delegierte anwesend.

Beschlüsse:

Benedikt Liebermeister wird zum Protokollführer gewählt (einstimmig).

Als Stimmenzähler werden die DHV-Mitarbeiter, die nicht Delegierte sind gewählt (einstimmig).

Die Tagesordnung wird wie folgt angenommen (mehrheitlich, 1 Stimme dagegen).

Genehmigung des Versammlungsprotokolls 1999

Antrag von Michael Stübing.

Nach Auffassung von Michael Stübing müsste der Text des Versammlungsprotokolls 1999 zu Nr. 9.9. lauten:

»Der DHV unterstützt die Regionalbeiräte bei der Durchführung von Regionalabenden durch logistische und finanzielle Hilfe. Es soll angestrebt werden, mindestens zwei Regionalabende jährlich durchzuführen. Die Termine sind rechtzeitig im DHV-Info bekannt zu geben. Die auf den Regionalabenden getroffenen Entscheidungen sind bei Entscheidungen des Vorstands miteinzubeziehen. Beschluss (mehrheitlich): Der Antrag wird angenommen.«

Beschluss (mehrheitlich, 4 Stimmen für den Antrag): Der Antrag wird abgelehnt. Das Protokoll der Jahrestagung 1999 wird in der im DHV-Info Nr. 104 veröffentlichten Fassung genehmigt.

Bericht des Vorstandes

Der Vorsitzende Charlie Jöst sagt einleitend, dass den Delegierten vorher schriftliche Tätigkeitsberichte zugesandt worden sind und die mündlichen Berichte die schriftlichen nur ergänzen.

Über ihre Tätigkeit berichten der Vorsitzende Charlie Jöst, der Geschäftsführer Klaus Tänzler, der Ausbildungsvorstand Waldemar Obergfell, der Sportvorstand Christoph Kirsch, der Technikvorstand Christian Blum und der stellvertretende Vorsitzende Bodo Genz.

Sicherheitsvorstand Karl Slezak zeichnet im Rahmen seines Berichts die drei in den Piloten-Umfragen von August 1997 bis Oktober 2000 am besten beurteilten Flugschulen aus. Dies sind die 1. DAeC Gleitschirmschule Heinz Fischer, die Gleitschirmschule Garmisch-Partenkirchen Michael Brunner und die Oase Flugschule Peter Geg.

Nach den Berichten erfolgt eine Aussprache. Schwerpunkt ist der Verordnungsentwurf des BMV für die künftigen Nachprüfungen, Finanzvorstand Lothar Schweizer gibt den Finanzbericht.

Bericht der Kassenprüfer

Die Kassenprüfer Thees Wullkopf und Dr. Dirk Aue erläutern den zuvor versandten Kassenprüfbericht.

Eine Aussprache über den Finanzbericht und den Kassenprüfbericht schließt sich an.

Entlastung des Vorstands

Beschluss (einstimmig): Die Vorstandschaft wird entlastet.

Charlie Jöst ehrt Kurt Luther für die Veranstaltung der Hessenmeisterschaft über 25 Jahre.

Wahlen

Justitiar Peter Janssen übernimmt mit Einverständnis der Versammlung die Versammlungsleitung.

Wahl des Vorsitzenden

Kandidat: Karl (Charlie) löst.

Vorstellung des Kandidaten.

Wahl (offene Abstimmung, einstimmig): Charlie löst wird gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Charlie Jöst übernimmt wieder die Versammlungsleitung.

Wahl des Sportvorstandes

Kandidaten: Lukas Bader, Rudolf (Rudi) Bürger und Anja Trudel.

Vorstellung der Kandidaten.

Erster Wahlgang (geheime Abstimmung, Bader 45 Stimmen, Bürger 72, Trudel 33):

Kein Kandidat erreicht die satzungsgemäße Mehrheit.

Zweiter Wahlgang (geheime Abstimmung, Bader 58, Bürger 80, Trudel 11):

Rudi Bürger wird gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Wahl des Sicherheitsvorstandes

Kandidat: Karl Slezak.

Vorstellung des Kandidaten.

Wahl (offene Abstimmung, mehrheitlich, 1 Gegenstimme): Karl Slezak wird gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Wahl der Kassenprüfer

Erster Kassenprüfer

Kandidaten: Dr. Dirk Aue, Benno Osowski, und Karl-Heinz Dießner.

Vorstellung der Kandidaten.

Wahl (geheime Abstimmung, Aue, 109 Stimmen, Osowski 13 Stimmen, Dießner 26 Stimmen): Dr. Dirk Aue wird zum 1. Kassenprüfer gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Zweiter Kassenprüfer

Wahl (geheime Abstimmung, Osowski 39 Stimmen, Dießner 109 Stimmen): Karl Heinz Dießner wird zum 2. Kassenprüfer gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Charlie Jöst, Rudi Bürger und Karl Slezak weisen bei ihren Kandidatenvorstellungen darauf hin, dass sie außerhalb ihrer ehrenamtlichen Vorstandstätigkeit bezahlte Aufträge für den DHV ausführen.

Jürgen Rüdinger berichtet über die Erprobung Drachen-Schlepp mit dem 3-Achs-UL.

Anträge auf Satzungsänderung

Remo Kutz und Wolfgang Rupprecht haben vor der Versammlung ihre mit der Einladung im DHV-Info 107 veröffentlichten Anträge zurückgezogen.

Antrag von Michael Stübing.

Michael Stübing zieht in der Versammlung seinen veröffentlichten Satzungsänderungsantrag zurück und beantragt statt dessen:

1. Es wird eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die auf der Grundlage des ursprünglichen Antrags und des Antragsentwurfs einen Satzungsänderungsantrag bis zur Jahreshauptversammlung 2001 erarbeiten soll. Dieser soll die, in den vorgenannten Anträgen verfolgten Ziele in satzungskonformer Weise umsetzen. Der Arbeitsgruppe sollen neben dem Antragsteller ein Vorstandsmitglied und der Justiziar des DHV angehören. Weitere DHV-Mitglieder können sich an der Arbeitsgruppe ebenfalls beteiligen, wobei maximal 5 Personen der Arbeitsgruppe angehören können.
2. Es wird empfohlen, dass der Vorstand bis zu einer Entscheidung über den Satzungsantrag sich an die genannten Ziele hält, also vor einem Beschluss in wichtigen Angelegenheiten die Mitglieder umfassend informiert, sich durch geeignete Maßnahmen ein Meinungsbild einholt und dieses in Beschlussfassung mit einbezieht ohne jedoch daran gebunden zu sein.

Beschluss (mehrheitlich, 2 Stimmen dafür): Der Antrag wird abgelehnt.

Sonstige Anträge

Antrag i von Thees Wullkopf:

»In die Geschäftsordnung des DHV (GO) ist unter V., Entscheidungen in Finanzsachen, folgender Passus aufzunehmen:

Beauftragungen von Kommissionsmitgliedern über den in der GO in V.2) 1. Halbsatz genannten Betrag hinaus bedürfen des Beschlusses der Kommission. Ist die Beauftragung dringlich, ist die Entscheidung durch den Vorstand mehrheitlich herbeizuführen.

Als Betrag der Beauftragung ist der absehbar abzuschätzende Gesamtaufwand der Beauftragung, gleichartiger Beauftragungen, Summe der Teilbeauftragungen, die in einem inhaltlichen Kontext stehen und Folgebeauftragungen hieraus für das Kommissionsmitglied, anzusetzen.«

Antrag 2 von Thees Wullkopf:

»In die Geschäftsordnung des DHV (GO) des DHV sind in II., Personal die Absätze 3) und 4) zu streichen.

An Stelle dieser ist als 3) in die GO aufzunehmen:

Für alle in dauerhaftem Beschäftigungsverhältnis stehenden Personen ist eine Stellenbeschreibung zu erstellen, in der Aufgaben, Verantwortung und Kompetenzen der Stelle sowie deren Stellvertretung aufgeführt sind.

Jeder Mitarbeiter fällt Entscheidungen innerhalb der ihm zugeordneten Kompetenzen. Entscheidungen mit gewichtigen Rechts- und Haftungsfolgen hat der Mitarbeiter geeignet abzusichern und zu dokumentieren.«

Die Vorstandschaft sagt zu, die Geschäftsordnung im Sinne der Anträge 1 und 2 zu ändern. Thees Wullkopf zieht auf Grund dieser Zusage seine Anträge 1 und 2 zurück.

Antrag 3 von Heinz Kiefel:

»Die Angaben der veröffentlichten Drachen-Testberichte im DHV-Info sind wie folgt zu erweitern (ggf. wenn nötig muss auch das Testprogramm erweitert werden):

1. Im allgemeinen Teil soll das Kriterium »Steuerbügelbasisposition« eingefügt werden, wobei auf wesentliche Abweichungen von der »Normalposition« explizit hingewiesen werden muss.

Hintergrund: In Ausnahmesituationen (Stress, Störungen) fliegen Geräteeulinge intuitiv mit Ihrer gewohnten »normalen« Flug- bzw. Steuerstellung und reagieren damit für das entsprechende Gerät falsch bzw. zu spät.

2. Die Ergebnisse der entsprechenden Kriterien der Rubriken Geradeausflug, Kur-

venhandling und Verhalten beim Strömungsabriss sollen für alle relevanten VG-Stellungen (entspannt, voll gespannt, Startstellung Fußstart, Startstellung Winde, Startstellung UL-Schlepp und Landestellung) angegeben werden. Zur Zeit fehlen die Ergebnisse für die VG-Start- und Landestellungen, wenn das Gerät ausdrücklich mit bestimmten VG-Stellungen für Start und/oder Landung zu betreiben ist. Hintergrund: Es ist nicht auszuschließen, dass der Pilot mit der Start-VG-Stellung, zumindest für eine gewisse Zeit, in den »Normalflug« übergeht bzw. die VG-Landestellung noch während der »Normalflugphase« einstellt um sich auf die Landung vorzubereiten.

3. Jede Rubrik (Bodenhandling und Start, Geradeausflug, Kurvenhandling, Verhalten beim Strömungsabriss und Landung) soll um das Kriterium »Hinweis für Klassenenumsteiger« und um das Kriterium »Hinweis für Klassenaufsteiger« erweitert werden.«

Beschluss (einstimmig): Der Antrag wird abgelehnt.

Charlie Jöst sichert dem Antragsteller Heinz Kiefel zu, dass sein Antrag in der nächsten Kommissionssitzung beraten wird.

Resolution Europaverband

Der Vorstand beantragt:

»Die europäische Integration schreitet voran. Der Luftraum und die meisten Luftfahrzeugarten sind bereits erfasst. Zahllose Drachen- und Gleitschirmpiloten fliegen gerne in den Nachbarstaaten, Hersteller operieren international. Nur europäische Verbände werden von den europäischen Behörden gehört.

Es ist an der Zeit einen europäischen Drachen- und Gleitschirmverband als Dachverband der nationalen Verbände zu gründen, mit den Zielen auf die europäischen Regelungen Einfluss im Sinne der Luftsportler zu nehmen, die erreichten Sicherheitsstandards aufrechtzuerhalten und in europäischer Kooperation weiterzuentwickeln, auch die europäischen Verbände ausserhalb der heutigen Europäischen Union zu integrieren.

Der Europäische Hängegleiterverband soll bei Europe Airports mitarbeiten und nicht in Konkurrenz zur FAI stehen.

Vor rechtskräftigem Beitritt zu einem europäischem Verband ist die Zustimmung der DHV-Jahrestagung einzuholen.«

Beschluss (einstimmig): Der Antrag wird angenommen.

Wirtschaftsplan 2001

Finanzvorstand Lothar Schweizer erläutert den schriftlich versandten Wirtschaftsplan 2001. Außerdem soll im Bedarfsfall das Budget für die DHV-Technik aus den Reservemitteln angehoben werden.

Beschluss (einstimmig): Der Wirtschaftsplan 2001 einschließlich der Option auf Budgeterweiterung der Technik wird genehmigt

Jahrestagung 2001

Charlie Jöst stellt Änderungsmodelle für die Durchführung der Jahrestagung vor.

Meinungsbild (mehrheitlich): Das bisherige System soll beibehalten werden.

Bewerbung für 2001: Schwangauer Drachenflieger.

Vorstellung von Benno Osowski.

Beschluss (einstimmig): Die Jahrestagung 2001 wird in Nesselwang von den Schwangauer Drachenfliegern ausgerichtet.

Gmund, 8. Dezember 2001

Benedikt Liebermeister

Protokollführer

Charlie Jöst

Vorsitzender

iteffionallensammllumgea 2000

Ort und Tage

Region Nord (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schlesig-Holstein):

Hamburg am 7.10.2000

Region Ost (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen): Jena am 8.11.2000

Region Südwest (Baden-Württemberg): Bad Herrenalb am 14.10.2000

Region Mitte (Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland): Leverkusen am 21.10.2000

Region Südost (Bayern): Fürstenfeldbruck am 11.11.2000

Beginn ca. 14.00 Uhr, Ende ca. 20.00 Uhr

Teilnehmer

Hamburg: 47 Mitglieder + Vollmachten = 83 Stimmen

Jena: 45 Mitglieder + Vollmachten = 100 Stimmen

Bad Herrenalb: 75 Mitglieder + Vollmachten = 231 Stimmen

Leverkusen: 49 Mitglieder + Vollmachten = 158 Stimmen

Fürstenfeldbruck: 79 Mitglieder + Vollmachten = 281 Stimmen

Begrüßung und Regularien

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

Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 1999

Beschluss (einstimmig): Das Protokoll der Regionalversammlung 1999 wird genehmigt.

Plinentales Training beim Fliegen

Klaus Tänzler referiert über mentales Training beim Fliegen im Zusammenhang mit seiner 25-jährigen Flugerfahrung.

Am Seil nach oben

Über den im Herbst 2000 gedrehten neuen Lehrfilm über Schlepp berichtet Horst Barthelmes anhand der ersten Videozusammenstellungen.

Politik und Flugsport

Peter Janssen (Justitiar) erläutert die Situation in Sachen FFH-Gebiete (Verträglichkeits-Gutachten) und die Zusammenarbeit mit dem Kuratorium Sport und Natur. Darüber hinaus berichtet er über den Entwurf des neuen Bundes-Naturschutzgesetzes und den Stand der Verhandlungen über die Musterzulassungspflicht. Nur unabhängige und fachlich geeignete Stellen sollen in Zukunft Musterprüfungen durchführen.

Unfallentwicklung 2000

Die aktuellen Unfallzahlen werden durch Karl Slezak erläutert. Die Unfallanzahl ist im Gleitsegelbereich etwa gleich geblieben. Im Drachenbereich ist die Anzahl gestiegen. Auf Europaebene fand auf Initiative des DHV ein Treffen der Sicherheitsexperten statt. Die falsche Einschätzung der Wetersituation ist offensichtlich Unfallursache Nr. 1.

Europa-Verband

Über die Erfordernis, einen gemeinsamen Europa-Verband zu gründen, berichtet Charlie Jöst. Vorteil ist vor allem die Durchsetzung der Piloteninteressen auf europäischer Behördenebene. Es folgt eine Diskussion über das Resolutionspapier zur Gründung eines möglichen Europa-Verbandes. Die Versammlungen befürworteten die vorgelegte Resolution.

Anträge auf Satzungsänderung

Antrag von Remo Kutz (Vorstandsbeschlüsse mit 2/3 Mehrheit): Die deutliche Mehrheit ist gegen den Antrag.



FOTOS: CHARLIE JÖST

Antrag von Michael Stübing (Umfragen bei wichtigen Angelegenheiten): Keine Befürwortung.

Antrag von Wolfgang Rupprecht (Vereinsvorsitzende sollen in Zukunft bei der Delegiertenwahl mehr Stimmen bekommen): Die Regionen Nord und Ost mehrheitlich dafür - die Regionen Mitte, Südwest und Südost mehrheitlich dagegen.

Wahl der Delegierten für die Jahrestagung 2000

Hamburg: Großklaus Helmut, Olbinsky Gerd, Dettmer Frank, Aue Dirk, Drees Herbert, Wilms Helmut, Schmidt Ralph, Bennecke Hannes, Liedtke Roland, Schwietershausen Dieter

Jena: Buddee Christoph, Prietz Siegfried, Knupper Roland, Kuck **Rei-**mann Udo, Müller Neithard, Volkmann Henrik, Münchmeyer Dieter, Schlösser Sascha, Heinrichs Hartmut

Bad Herrenalb: Nagel Thomas, Gröner Fritz, Blumenthal Uli, Fehr Helmut, Obergfell Waldemar, Christmann Luise, Börsig Dieter, Schweizer Lothar, Jöst Charlie, Scheuermann Andreas, Kleiser Roland, Heidler Sonja, Weist Bernd, Santstasi Tommaso, Bäuerlein Ulrike, Fleck Werner, Rüdinger Jürgen, Neunhöffer Hartmut, Kienzle Klaus, Kotscharnik Norbert, Herrmann Günter, Arnold Wolfgang, Gold Bernhard, Ertle Peter, Appel Armin, Fleck Petra, Hetz Winfried, Keller Arno, Müller Heidi, Ehrte Klaus-Günter, Mölich Birgit, Scherzinger Fritz, Jäger Thomas, Roth Joachim, Heidler Dieter, Maurer Jürgen, Rack Alfons, Müller Harry, Grau Michael, Schünke Henning, Stübing Michael, Hermann Klaus, Kutz Remo, Stothbek Heinz

Leverkusen: Miller Christine, Mostert-Ostermann Monika, Wulikopf Thees, Etz Lukas, Schmitz Thomas, Stadie Cornelia, Kiefl Norbert, Lutter Kurt, Plag Edmund, Bajewski Jörg, Niggeloh Annerose, Eschweiler Klaus, Bonertz Helmut, Bürger Rainer, Zimmer Horst, Wippich Ralf, Schaffer Martin, Nitsche Peter, Harich Armin, Frank Herr, Zimmer Harald, Speckenheuer Klaus, Eysel Uli, Schmidt Helmut, Schmidt Christine, Franken Walter, Bude Erwin, Pohl Jürgen, Hasler Karl-Heinz, Heidrich Reinhard, Weichsel Rudolf, Von der Höh Sascha, Schmitt Werner, Disque Ernst Otto sen., Wiefing Jörg, Schäfer Michael, Simon Andrea, Jung Bernhard, Hercken Ronald, Hechl Karl, Adams Peter, Hohl Friedrich, Adams Renate

Fürstentfeldbruck: Massen Björn, Slezak Karl, Gschwendtner Sepp, Lacroux Babsi, Glas Regina, Bürger Rudi, Kummer Noldi, Konrad Franz, Jansen Peter, Uhrmann Hermann, Bender Toni, Osowski Benno, Tichy Josef, Altmannshofer Max, Schmidler Bernd, Kirsch Christoph, Buntz Harry, Kiehl Heinz, Ios Achim, Kohler Engelbert, Bzdach Markus, Pfeiffer Christine, Gietl Thomas, Liebermeister Benedikt, Gäch Andrea, Genz Bodo, Trudel Anja, Vielhuber Dirk, Diesner Karl-Heinz, Mast Stefan, Rauscher Georg, Albrecht Ilona, Hummels Thomas, Sichert Ottmar, Dobmeier Hermann, Blum Christian, Bruckschlegel Franz, Westerboer Ingo, Schuh Florian, Hübner Rüdiger, Rössl Oliver, Keller Peter, Buchert Jörg, Meyer Annegret, Kellermann Michael, Geg Peter, Pichler Heinz, Spannbauer Reinhard, Wittgen Heinz-Peter, Eisenlöffel Joachim

Wahl des Regionalbeirats

Region Ost: Wahlvorschläge: Siegfried Prietz und Wolfgang Brauer, Siegfried Prietz erhält in geheimer Abstimmung 74 Stimmen, Wolfgang Brauer 21 Stimmen. Siegfried Prietz nimmt die Wahl an.

Region Mitte: Beschluss: Die Amtszeit beträgt 2 Jahre. Der einzige Kandidat Rudolf Weichsel wird in offener Abstimmung mehrheitlich gewählt und nimmt die Wahl an.

Region Südwest: Der bisherige Regionalbeirat Helmut Fehr wird in offener Abstimmung erneut für ein weiteres Jahr gewählt.

Regionale Angelegenheiten

Hamburg: Zum Treffen der nordischen Vereine wird eingeladen. Die unzureichenden Ausbildungsmöglichkeiten im Norden werden diskutiert.

Jena: Sascha Schlösser erläutert die Geländesituation rund um Jena. Eine Meisterschaft im Flachland wird mehrheitlich befürwortet.

Bad Herrenalb: Helmut Fehr und Björn Klaassen berichten über Lösungskonzepte für Fluggelände in Baden-Württemberg. Über den Ort der nächsten Landes-Meisterschaft wird diskutiert.

Leverkusen: Rudolf Weichsel berichtet aus seiner Tätigkeit als Regionalbeirat (Geländezulassungen, regionales Treffen).

Fürstentfeldbruck: Über Gästeflugregelungen auf Fluggeländen wird ausführlich diskutiert.

Ort der Regionalversammlung 2001

Region Nord: Hamburg

Region Ost: Berlin

Region Südwest: Spaichingen

Region Mitte: Landau

Region Südost: Fürstentfeldbruck

19. Januar 2001

Björn Klaassen
Protokollführer

Charlie Jöst
Vorsitzender

Neugewählt Siegfried Prietz Regionalbeirat Ost



Seine wesentliche Tätigkeit als Regionalbeirat sieht Siegfried Prietz in der Verbesserung und Erweiterung der Kommunikation innerhalb der regionalen Drachen- und Gleitschirm- Pilotinnen und - Piloten. Die Erfahrungen, die der 57jährige Ingenieur diesbezüglich seit nunmehr 7 Jahren **als Organisator** der Ostdeutschen HG - Landesmeisterschaften sammeln konnte, werden für seine Regionalbeirat - Aktivitäten sicher hilfreich sein.
Tel. 030 415 08682 (priv.), 030 386 27654 (office)
e-mail: siegfried.prietz@pks.nettec.de

VORSTAND



Rudl Bürger
Sportvorstand, 48,
HG-Sportmanager,
Teamchef-Drachen-Da-
men-Nationalmannschaft
Drachen- und Gleitsel-
lehrer



Karl Slezak
Sicherheitsvorstand, 39,
Leiter Sicherheitstraining,
Gleitschirmflughlehrer,
DHV-Lehrteam.



Lothar Schweizer
Finanzvorstand, 42,
Software-Experte,
Drachen- und Gleit-
schirmflieger.



Charlie Jöst
Vorsitzender, 48,
Filmemacher,
Modellflug, Segelflug und
Motorsegler bis 1989,
Drachenflughlehrer und
Gleitschirmpilot,
DHV-Lehrteam.



Waldemar Obergfell
Ausbildungs-
vorstand, 54,
Lehrer,
Flughlehrer und Prüfer
für Drachen- und Gleit-
schirmflieger.



Bodo Genz
stv. Vorsitzender, 26,
Maschinenbaustudent,
Mitglied der GS-National-
mannschaft.



Christian Blum
Technikvorstand, 30,
Flugzeugmechaniker und
Technischer Redakteur
für Triebwerke,
Gleitschirmflieger,
seit 1992 Ligapilot.

REGIONALBEIRÄTE



Gerhard Olbinsky
Regionalbeirat
Nord



Rudolf Weichsel
Regionalbeirat
Mitte



Siegfried Prietz
Reghrlakbeirai
Ost



Helmut Fehr
Regionalbeirat
Süd-West



Arnold Kummer
Regionalbeirat
Südost



Neugewählt

Rudl Bürger Sportvorstand

Der 48jährige Diplombetriebswirt ist DHV-Mitglied der ersten Stunde. Seit 20 Jahren ist er in mehreren Funktionen in der Verbandsarbeit tätig: Drachen- und

Gleitselgellehrer, im Lehrteam, als Pilotenprüfer, Geländesachverständiger und Unfalluntersucher. Seit 1993 wertet er verantwortlich die Flüge der Deutschen Streckenflugmeisterschaft aus und leitete 98-99 als Team-Chef die Drachenliga und Nationalmannschaft. Seit 2000 ist er verantwortlicher HG-Sportmanager, leitet das Damennationalteam und die Drachen B-Liga. Seinen Aufgabenschwerpunkt sieht Rudl in den kommenden Jahren in der Förderung des Wettbewerbsnachwuchses. Er hofft auf eine erhebliche Teilnahmesteigerung bei der Ladies-und Juniorchallenge, sowie bei der Deutschen Streckenflugmeisterschaft im Juniorenbereich.

Dank an Christoph Kirsch



In einer spannenden Wahl zum Sportvorstand hatte sich Christoph Kirsch vor 3 Jahren gegen zwei weitere Kandidaten durchgesetzt. Er ist zweifellos ein Kämpfer. Mit seiner geschliffenen Argumentation hat er es seinen Diskussionspartnern nie leicht gemacht. In den Kommissionssitzungen war er vielfach der »Prüfstein« für die Entscheidungen. Prägend für den Sportbereich war die von Christoph Kirsch erarbeitete Analyse und die daraus resultierenden Zielvorgaben für ein erfolgreiches Sportmanagement. Die internationalen Wettkampferfolge der letzten Jahre die von Christoph Kirsch verfolgte sportpolitische Linie bestätigt haben. Bei der anstehenden Neuwahl kandidierte er nicht wieder und übergab ein sportlich gut bestelltes Haus seinem Nachfolger Rudi Bürger.

WIRTSCHAFTSPLAN 2001

(VORSCHAU FÜR 2001 IM VERGLEICH MIT DEM JAHRESERGEBNIS 1999 UND DER HOCHRECHNUNG FÜR 2000 IN DM)

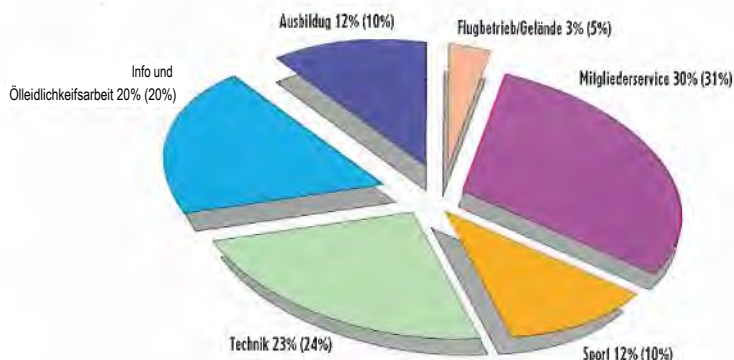
ERTRÄGE	1999	2000	2001
Beiträge	2.769.460,65	3.095.000,00	3.095.000,00
Uneinbringliche Forderungen Beiträge	-15.553,84	20.000,00	-20.000,00
Waren u. Filmverkauf, Pacht	143.952,03	312.192,23	240.000,00
Info Inserate und Abos	175.726,33	162.119,00	160.000,22
Kostenerstattung Versicherung	208.830,00	208.000,00	200.000,00
Zinsen und ähnliche Erträge	168.813,84	248.248,02	135.000,00
Referat Wettkampfsport	74.392,18	61.000,00	58.000,00
Referat Ausbildung	680.259,42	635.197,72	620.000,00
Referat Technik	1.103.815,30	801.004,00	700.000,00
Uneinbringliche Forderungen Technik	-14.868,34	-15.000,00	10.000,00
Referat Flugbetrieb/Gelände	16.391,12	14.700,00	12.000,00
Erträge aus der Auflösung v. Rückstellungen	0,00	1.633,11	0,00
Anlagenverk., Spenden, Kostenert, Förderpool	24.921,00	4.226,90	1.000,00
Summe	5.336.137,69	5.407.316,98	5.191.000,00

AUFWENDUNGEN	1999	2000	2001
Wareneinkauf	91.640,80	190.439,23	150.000,00
Vereinszuschüsse, Packerlehrgänge, Dosi-Fördg.	76.846,21	78.967,40	80.000,00
DHV-Versammlungen + Sitzungen	103.235,12	97.400,00	90.000,00
Nichtabzugsfähige Vorsteuer Ideell	125.608,99	129.000,00	80.000,00
Sport	345.174,14	342.952,69	406.000,00
Europameisterschaft GS 2000	0,00	42.000,00	0,00
Ausbildung	348.528,15	288.252,87	300.000,00
Technik, Incl. Forschung und Entwicklung	602.044,55	500.000,00	410.020,00
Flugbetrieb, Gelände, Naturschutzgutachten	4.926,88	6.800,00	17.000,00
Angestelltes Personal	1.239.047,88	1.358.923,03	1.380.000,00
Fachübergreifende freie Mitarbeiter	359.643,23	315.451,54	300.000,00
DHV-Info (incl. Travel u. Training)	585.613,96	638.992,50	675.000,00
Kommunikation	32.400,26	30.000,00	30.000,00
Porto, Telefon, etc.	187.123,73	178.738,91	180.000,00
Büromaterial, Fachliteratur, EDV, etc.	157.506,98	161.640,50	160.000,02
Raumkosten	109.388,25	120.619,39	110.000,11
Gebühren und Beiträge	36.420,00	27.406,65	25.000,02
Prüfungs- und Beratungskosten	79.284,81	51.212,00	55.000,00
Versicherungen	013.872,54	105.288,69	110.000,00
DAeC-Beiträge	124.537,32	125.543,40	130.000,00
Messen, Öffentlichkeitsarbeit	133.450,84	99.395,96	130.000,00
Beitrag Förderpool	112.500,00	97.500,00	100.000,00
Vegetationsuntersuchungen	0,00	0,00	0,00
Abschreibungen	173.105,66	172.693,24	175.000,00
Einstellung in die Pauschalwertberichtigung	0,00	0,00	0,00
Gesetzliche und freie Rücklagen	38.000,00	37.000,00	35.000,00
Projekt Wetternetz	10.002,00	6.000,00	10.000,00
Steuernachzahlungen für Vorjahre	27.617,00	0,00	0,00
Rückstellung für Naturschutzgutachten und Technik	0,00	110.900,00	0,00
Summe	5.217.516,30	5.303.218m	5.138.000,00
Gewinn/Verlust	118.621,39	104.098,98	53.000,00

DHV FINANZEN

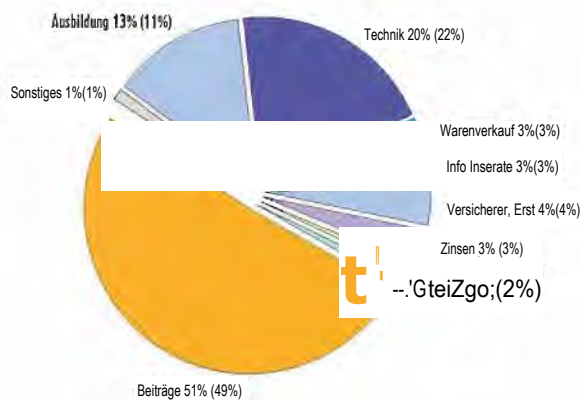
Aufwandsstruktur 1999

Aufwandsanteile der Referate in %
(Aufwand 1998: Klammerwerte)



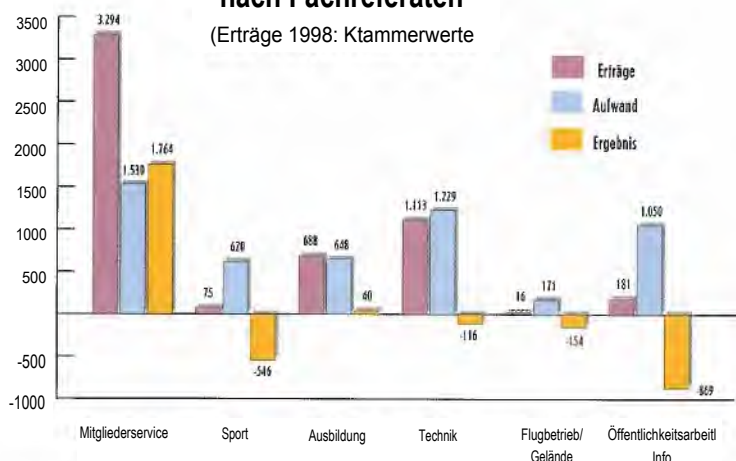
Ertragsstruktur 1999

(in Tausend)



Ergebnisstruktur 1999 nach Fachreferaten

(Erträge 1998: Klammerwerte)



Die sonstigen Erträge in Höhe von 24.921: DM sind entsprechend auf die jeweiligen Referate aufgeteilt

'AEMUMMT 2000 DER DHV GI5CdF7227TELLE

EuSCHÄFTSFÜHRLING

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

Im Geschäftsjahr 2000 konnte erstmals seit Einführung des neuen Controllingsystems auf verlässliche Vorjahreswerte zurückgegriffen werden. Dies ermöglichte zusätzliche Analysen zur Bestimmung unserer Kostenpositionen. Wesentliche Beiträge zur Kostensenkung wurden durch erfolgreiche Verhandlungen mit Geschäftspartnern erzielt. Die Konzeption des modernen Controllingsystems mit 7 Profitcentern und 325 Kostenstellen erfolgte unter der Prämisse, dass mit dem Einsatz des Systems keine zusätzlichen Mitarbeiterkapazitäten aufgebaut werden sollten. Im Hinblick auf die Frage eines künftigen Ausbaus ist daher die Frage abzuwägen, inwieweit den zusätzlichen Erkenntnissen und Steuerungsmöglichkeiten die zusätzlich zu erwartenden Kosten entgegenstehen.

Unser Mitgliederservice wurde verbessert, unter anderem durch Prämiensenkungen im Versicherungsangebot. Es deckt nun auch umfassend die Bedürfnisse des UL-Fliegens mit ab. Die geplante Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes und die von der FFH-Richtlinie drohenden Beschränkungen erforderten intensive Gremienarbeit auch auf hoher politischer Ebene. Die Bestrebungen des Bundesverkehrsministeriums hinsichtlich der Abschaffung der Zulassungspflicht unserer Flugausrüstung mündeten in einem intensiven Dialog mit dem Ergebnis, dass der jüngste BMV-Entwurf, der bei der Jahrestagung 1999 formulierten Resolution entspricht.

- > Grundsatzfragen
- > Personal: 16 Angestellte, 14 freie Mitarbeiter (1999: 16 Angestellte, 14 freie Mitarbeiter)
- > Finanzwesen: 138.000 Buchungssätze, 714 Konten (1999: 146.000, 650)
- > Büroorganisation
- > Rechtsangelegenheiten
- > Verhandlungen mit BMV, LBA und Luftfahrtbehörden
- > Vorstandsarbeit im Kuratorium Sport und Natur
- > Verhandlungen mit den Umweltministern des Bundes und der Länder
- > Kontakt zu Ausschüssen des Deutschen Bundestages
- > Abstimmung mit anderen vom BMV beauftragten Verbänden
- > Gespräche mit ausländischen Verbänden
- > Mitarbeit bei Europe Airsports
- > Mitarbeit bei FAI/CIVL



Klaus Tänzler



Simone Schmitt



Sabi



Barbara Lacrouls



Peter Janssen

MITGLIEDER seRvft-r

Caroline Fürst (Koordination), Christina Leidgswendner, Iris Mayer, Olaf Hagel bis August, Margit Wohrab ab August

(Sekreteriat), Horst Barthelmes (Informationsbüro Schlepp).

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

- > Mitgliederverwaltung, Mitgliederstand: 31.409, (2.163 Austritte, 2.258 Neuaufnahmen); (1999: 2.186 Austritte, 2.173 Neuaufnahmen)
- > Auskünfte und Beratung für Mitglieder (Sommer: ca. 500 Anrufe/Tag, Winter: ca. 150 Anrufe/Tag plus schriftliche Anfragen)
- > Abwicklung der Gruppenversicherungen (200 Schadensfälle); (1999: 175)
- > Wareneinkauf, Warenverkauf
- > Organisation von 12 Rettungsschirm-Seminaren für Rettungsgeräte (1999: 12)
- > Durchführung von 7 VVindenschlepp-Informationsveranstaltungen (1999: 8)



Caroline Fürst



Christina Leidgswendner



Iris Mayer



Margit Wohrab

WETTBEWERBSSPORT

Stefan Mast (Teamchef/Sportmanagement Gleitschirmfliegen), Auswerter German Cup, Internet-Sportredakteur, Rudl Bürger (Teamchef Nationalmannschaft Damen/Sportmanagement Drachen), Auswerter Streckenflugmeisterschaft, Lukas Etz (Teamchef Nationalmannschaft Drachen) Olaf Hagel bis August (Sekretär), ab August Simone Schmitt (Sekretärin).

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

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

- > Organisation und Durchführung der Junior- & Ladies-Challenge
- > Organisation und Auswertung des German Cups GS und der B-Liga HG
- > Mitorganisation und Ausrichtung der Landesmeisterschaften
- > Auswertung von ca. 800 Flügen der Deutschen Streckenflugmeisterschaft
- > Mitarbeit in der Planung des European XC-Cups
- > Initiierung, Mitorganisation und Durchführung internationaler FAI-II Wettbewerbe
- > Planung, Organisation und Durchführung der Deutschen Meisterschaft
- > A-Kadertraining mit Betreuung und Selektion der Nationalmannschaften
- > Führung und Betreuung der Nationalmannschaften auf internationalen Einsätzen
- > Einführung und Koordination der notärztlichen Betreuung bei Auslandseinsätzen
- > Aufstellung und Überwachung der monatlichen Trainingspläne sowie Freistellungsanträge für die Piloten der Sportförderkompanie (Bundeswehr)
- > Bereitstellung aller Wettbewerbsunterlagen wie Muster-ausschreibungen und Formulare
- > Ausbau der Internet-Sport-Berichterstattung
- > Aktualisierung der Termine, Ausschreibungen und Ergebnislisten im Internet
- > Ansprechpartner für Auswertungsprogramm RACE und Wettbewerbsorganisation sowie GPS-Auswertungsprogramm CHECKIN
- > Aktualisierung der nationalen Wettbewerbsordnung
- > Planung und Verwaltung des Sportetats
- > Vorstandsarbeit im PWC Komitee
- > Mitarbeit bei der CIVL



Stefan Mdfi



Rudi Bürger



Lukas Eitz



Simone Schmitt

- > Internet: Pflege der DHV-homepage, inhaltliche Überarbeitung, ständige Aktualisierung, Erweiterung des Informationsangebotes, Vermittlung der Faszination des lautlosen Fliegens (z.B. Fotogallery), Erstellung und Pflege der EM-homepage (www.emmoo.dh.v.de): tägliche Bereitstellung aktueller Pressemitteilungen und der Gesamtergebnisse in Deutsch und Englisch.

- > Besucherzahlen August 2000: 78.458 visits und 1.561.832 hits, davon 11.500 visits mit 241.000 hits allein auf der EM-homepage.

- > Gezielte Unterstützung der Vereine bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei Veranstaltungen.

- > Redaktion und Gestaltung des DHV-Infos, bisher 107 Ausgaben

- > Erweiterung und ständige Pflege der Pressekontakte zu Printmedien, TV und Hörfunk

- > Engagierte Betreuung der Journalisten bei Schnupperkursen, Tandemflüge

- > Betreuung und intensive Auswertung von WM, EM, PWC, Deutsche und Streckenflug-Meisterschaft als »Events« des Drachen- und Gleitschirmfliegens

- > Präsenz auf wichtigsten Fachmessen: Free Flight, AERO, Thermik

- > Erstellung eines Pressespiegels

- > Breite Streuung von Infomaterial

- > Kompetenter Ansprechpartner für alle Fragen zum Drachen- und Gleitschirmfliegen

- > Planung und Durchführung der gesamten Pressearbeit bei der EM 2000 in Garmisch-Partenkirchen



Klaus Tänzler



Sepp Gschwendtner



Benedikt Liebermeister



Renate Müller

FLUGBETRIEB / GELANDE

Björn Klaassen (Fluggelände / Naturschutz), Christina Leidg-schwendner (Sachbearbeiterin / Datenverwaltung), Peter Janssen (Justitiar).

Als Beauftragter des Bundesministerium für Verkehr erteilt der DHV in Abstimmung mit Naturschutzbehörden, dem Luftwaffenamt der Bundeswehr, der Deutschen Flugsicherungs GmbH und den Luftämtern der Länder Geländeerlaubnisse nach § 25 LuftVG. Da sich zunehmend Probleme mit dem Naturschutz ergeben, sind in vielen Fällen Ortstermine durchzuführen. Ein Schwerpunkt der Arbeit ist die Beratung der Mitglieder bei der Geländezulassung, Unfällen und den Fragen des Flugbetriebs. Im Jahr 2000 wurden vermehrt Kontakte zu Naturschutzbehörden (z.B. auf ministerieller Ebene) und Luftämtern geknüpft. Das Projekt »Fußstart Schwäbische Alb« wurde wei-

Björn Klaassen



Christina Leidg-schwendner

Peter Janssen

OFFENTUCHREITSARBEIT

Klaus Tänzler (verantwortlicher Redakteur), Sepp Gschwendtner (Info-Redakteur), Benedikt Liebermeister (Pressearbeit, online-Redakteur), Renate Müller (Grafikerin).

Imagebildung und -verbesserung des Drachen- und Gleitschirmfliegens - nicht nur als Extremsport, sondern auch als Fun- und Breitensport mit der Betonung des intensiven Naturerlebnisses - Fliegen als Ausdruck eines Lebensgefühls, einer Lebenseinstellung. Gewinnung neuer Piloten und Mitglieder, Transparenz der Verbandsarbeit, Bindung der aktiven Piloten an den Verband, Stärkung unserer Lobby. Intensive Zusammenarbeit mit dem Free Flight Förderpool.

TÄTIGKEIT ERICHT 2000

tergeführt und das Konzept auch auf andere Regionen übertragen (z.B. Südschwarzwald). Erstmals wurde eine Geländekarte für Deutschland herausgegeben.

In Zusammenarbeit mit dem Sicherheitsvorstand Karl Slezak wurden die Unfalldaten aufgenommen und ausgewertet. Die DHV anerkannten Unfallsachverständigen wurden in ihre Tätigkeit eingewiesen. Bei Unfällen sind vermehrt Anfragen von Staatsanwaltschaft und Polizeibehörden zu beantworten.

- > Erteilung von 21 neuen Erlaubnissen für Gelände gern. § 25 LuftVG (1999: 32)
- > 42 Kurzzeiterlaubnisse (z.B. für Veranstaltungen); (1999: 30)
- > 20 Erweiterungen und Änderungen von Erlaubnissen (1999: 10)
- > 16 Verlängerungen von Erlaubnissen (1999: 20)
- > Stellungnahmen zu Natur- und Landschaftsschutzverordnungen
- > Teilnahme an umweltpolitischen Fachtagungen
- > Unfallauswertung und Datenverwaltung, Unfalluntersuchungen
- > Luftaufsicht in Fluggeländen
- > Ortstermine bei Zulassungsproblemen



Caroline Fürst

AUSBILDUNG

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



Regina Glas

In mehreren Lehrteam-Sitzungen und Fachausschuß-Sitzungen wurden die Lehrinhalte weiterentwickelt. Ein Schwerpunkt war die Pflichtfortbildung. 6 Performance Center (1999: 3) haben sich erfolgreich einem DHV Qualitäts-Audit unterzogen. Die Ausbildung neuer Fluglehrer, die Betreuung der 444 Fluglehrer (1999: 436) sowie die Zulassung und Anleitung der 134 Flugschulen (1999: 132) waren zu bewältigen. Bei 393 (1999: 365) Pilotenprüfterminen wurden insgesamt 3.631 Erlaubnisse und Berechtigungen (1999: 3.576) ausgestellt:

- > 174 HG-A (1999: 206)
- > 1.712 GS-A (1999: 1.652)
- > 85 HG-B (1999: 102)
- > 638 GS-B (1999: 575)
- > 161 GS-Passagier (1999: 164)
- D 12 HG-Passagier (1999: 13)
- > 61 HG-Schlepp (1999: 94)
- > 429 GS-Schlepp (1999: 424)
- > 33 UL-Schlepp (1999: 36)
- > 137 Windenführer (1999: 164)
- > 189 Flugfunk (1999: 146)
- D 2 gemeinsame DHV/öAeC-Fluglehrerlehrgänge (1999: 2)
- > 15 Pflichtfortbildungslehrgänge für Fluglehrer (1999: 5)



Caroline Fürst



Kerstin Liebert



Harry Buntz



Reiner Brunn



Christof Kratzner



Bernd Schmittler



Mike Küng

EU,

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

Olaf Hagel ist als Sachbearbeiter aus der Technik ausgeschieden, die Stelle wurde nicht neu besetzt. Die Prüftätigkeit ist rückläufig, vor allem im Bereich der Hängegleiter. Die Arbeitsschwerpunkte lagen bei der internationalen Harmonisierung der technischen Anforderungen sowie im weiteren Verbessern der Verwaltungsstrukturen und der Einführung des Protektortests für Gleitsegelgurtzeuge. Die Überarbeitung des Luftrechts wird die Tätigkeit des Technikreferats in der Zukunft stark beeinflussen. Hier wird in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten zu den Gesetzesentwürfen Stellung genommen. Die Information und Dienstleistung für Mitglieder rückt auch im Bereich Technik immer mehr in den Vordergrund. Die Technikseiten im Internet wurden um die Protektortests und die Rubrik Sicherheitsmitteilungen, in der nun auch allgemeine Hinweise zu Ausrüstungsmängeln veröffentlicht werden, erweitert.

- > 1 Anerkennung Herstellungsbetrieb für Luftsportgerät
- > 2 Anerkennungen von österreichischen Herstellungsbetrieben für Luftsportgerät (1999: 3)
- > 9 Musterzulassungen für Hängegleiter (1999: 14)
- > 86 Musterzulassungen für Gleitsegel (1999: 81)
- > 1 Musterzulassung für Hängegleiter-Gurtzeuge (1999: 1)
- > 19 Musterzulassungen für Gleitsegel-Gurtzeuge (1999: 12)
- > 4 Musterzulassungen für Gleitsegelgurtzeug-Protektoren (1999: 10)
- > 2 Musterzulassungen für Gleitsegelschlepphilfen
- > 1 Musterzulassung für Schleppklinken
- 1 Musterzulassung für Schleppwinden

- > 1 Einzelstückzulassung für Schleppwinden
- > 20.974 Musterzulassungsplaketten (1999: 18.395)
- > 33 Änderungsverfahren (1999: 31)
- > 93 Breitenprobenfreigaben (Geräte); (1999: im)
- > 89 Erprobungsausweise (Piloten); (1999: 48)
- > 34 Erteilungen von Kennzeichen (1999: 36)
- > 1 Lufttüchtigkeitsanweisung (1999: 3)
- D 2 Luftuntüchtigkeitsklärungen
- > 1 Sicherheitsmitteilung

Anmerkung: Die Zahlen stellen den Stand zum 31.10.2000 dar.





Gut versichert

egt sichs besser

Runterfallen kann jeder.

Text und Fotos: Hans G. Isenberg

Damit der Absturz dann

nicht zur finanziellen

Katastrophe ausartet,

gibt es Versicherungen,

über die jeder Pilot

Bescheid wissen sollte.

Vor gut 25 Jahren flogen die ersten deutschen Drachenflieger noch mit vollem Risiko die Berge hinab. Das eine Bein im Gefängnis und das andere im Krankenhaus. Der abgestürzte Pilot wurde von den Freunden ins nächste Krankenhaus gekarrt und sein verbogener Drachen hinter einer hohen Hecke versteckt. In dieser Sturm- und Drang-Phase überzeugte Peter Janssen, unser erster DHV-Vorsitzender, den Kölner Gerling Versicherungskonzern und die Regierung, dass die Drachenflieger nicht lebensmüde Kamikaze sind und legal versichert sein wollen. Ein schwieriges, sich über einige Jahre hinziehendes Tauziehen endete schließlich mit einem Erfolg unseres neugegründeten Verbands, und seit 1979 ist unser Luftsport in Deutschland rechtlich gesichert. In

diesem Beitrag werden die für alle Pilotinnen und Piloten wichtigsten Versicherungen behandelt.

Fürs Grobe: die DHU-Halter-Haftpflichtversicherung

Die wesentlichen Haftungsrisiken sind für uns Piloten durch die obligatorische DHV-Halter-Haftpflichtversicherung über den Gerling Konzern abgedeckt. Wer mit seinem Drachen beim Landen einen Fußgänger »trifft« braucht sich keine Sorgen um die Bezahlung des Schadens zu machen. Die Regulierung funktioniert einwandfrei bis zur vereinbarten Deckung von maximal 2,5 Millionen DM. Die Halter-Haftpflichtversicherung entspricht

der KFZ-Haftpflichtversicherung, die jeder Autofahrer kennt und auch für Personenschäden geradesteht. Im wesentlichen besteht die Haftung für einen »Drittsschaden« ohne Verschulden des Halters/Piloten bis zur Summengrenze des § 37 LuftVG von 2,5 Mio. DM, bei nachgewiesenen Verschulden hingegen unbegrenzt nach § 823 BGB.

»Flugsportler sind für uns ein Sonder-Risiko.«

Ganz anders sieht es bei den freiwilligen persönlichen Versicherungs-Policen für Unfall oder Krankheitsfall aus. Da mogeln sich viele Piloten in die eigene Tasche und verdrängen in ihrem Kopf so wichtige Fragen wie:

- ✗ Bin ich finanziell ruiniert, wenn ich nach längerem Krankenstand berufsunfähig werde?
- ✗ Beahlt meine deutsche Krankenversicherung die oft horrenden Kosten in einem ausländischen Krankenhaus?
- ✗ Wie verhält sich meine Lebensversicherung gegenüber meiner Familie, wenn ich tödlich abstürze?
- ✗ Muss ich alle meine Versicherungen über mein Hobby, den Luftsport, informieren?
- ✗ Was passiert, wenn ich falsche Angaben zum tatsächlichen Unfallhergang abgebe, erlischt dann mein Versicherungsschutz?

Die 15 wichtigsten Versicherungsunternehmen Deutschlands wurden von uns mit diesen Fragen in einem Rundschreiben kontaktiert. Die Resonanz überraschte. Ein Experte vermutete hinter einem Gleitschirmpiloten einen tollkühnen Bungee Jumper. Ein anderer stufte Gleitschirm-Flieger als Fallschirmspringer ein. Der Unterschied zwischen einem Drachen und einem Gleitschirm war nur wenigen bekannt. Über eines waren sich allerdings alle einig: »Flugsportler sind für uns ein Sonderrisiko, deshalb gibt es bei uns keinen Schutz für Drachen- und Gleitschirmflieger in der allgemeinen Unfallversicherung.« Wir fragen nach den Gefahren der Skispringer, die auch nicht ohne Risiko vom Boden abheben. Einer der Experten brachte es auf den Punkt: »30 000 Drachen- und Gleitschirmpiloten stehen 50 Skifliegern gegenüber. 50 abgestürzte Skiflieger verhageln uns im Ernstfall nicht die Bilanz, aber 30.000 Drachen- und Gleitschirmflieger.« So einfach ist das. Ohne Lobby kein Moos. Krankenversicherungen stufen die Drachen- und Gleitschirmflieger übrigens nicht als Risikosport-Kandidaten ein.

In der Heimat verunglückt - die Krankenversicherung bezahlt.

Jeder verletzte Pilot wird ohne wenn und aber bei uns in Deutschland im vollem Umfang ärztlich versorgt. Dabei spielt es keine Rolle, ob er pflicht- oder privatversichert ist. Die Betreuung in der Intensivstation ist unabhängig von der Krankenkasse, die Qualität der Nachbehandlung richtet sich dann nach der entsprechenden Versicherung. Wer kommt schneller auf die Beine aus medizinischer Sicht, Pflicht- oder Privatpatient? Dr. Markus S. (Name geändert) ist Oberarzt in einem 2.500 Betten starken Krankenhaus und seit acht Jahren begeisterter Gleitschirmflieger. Er meint: »Der Oberarzt ist oft besser im »Training«, als der Chefarzt, der den privat versicherten Patienten behandelt. Deshalb betrachte ich es nicht unbedingt als Vorteil, wenn man als Privatpatient vom Chefarzt begutachtet wird.« Klingt einleuchtend.

TIPP: Ob man sein Geld in die relativ teuren Zusatzversicherungen für den »i.Klasse-Aufenthalt« als Privatpatient im Krankenhaus ausgibt, muss jeder für sich selbst entscheiden. Bei wirklich schweren Verletzungen wird der Patient dort versorgt, wo es sinnvoll ist. Das Krankenhaus berechnet keine zusätzlichen Unterbringungskosten, wenn der pflichtversicherte Patient im Zweibett-Zimmer der privatversicherten Kranken untergebracht wurde.

Im Busland verunglückt - Kein Geld von der Krankenkasse?

Wer im fernen Ausland verunglückt, wird nach seiner Gesundheit unser liberales deutsches Krankenhaus-System in den höchsten Tönen lobpreisen. Bei uns herrscht schierer Luxus im

Vergleich zu einem städtischen Krankenhaus in Caracas, um nur ein Beispiel zu nennen. In den meisten exotischen Ländern wird knallhart zwischen den zahlungskräftigen Privatpatienten und der meist »armen« Bevölkerung unterschieden. Als Deutscher braucht man eine zusätzliche Auslands-Krankenversicherung, damit man, abgesehen von absoluten Notfällen, in einem ausländischen Krankenhaus behandelt wird, sofern kein Gegenabkommen der Kassen besteht. Nur wenige Länder akzeptieren den Auslands-Krankenschein unserer deutschen Kassen wie unser Schweizer Nachbar. In der Praxis wollen fast alle Krankenhäuser und Ärzte im Ausland bares Geld sehen. In einem südafrikanischen Krankenhaus für Privatpatienten verlangte die Geschäftsleitung von einem verun-



Oben: Rettung durch einen Militärhubschrauber im Owens Valley/USA



Links: Der DHV bezahlt den Rettungsflug

glückten Piloten im letzten Jahr schon nach einem zweitägigen Aufenthalt 6000.- DM Kautions für die weitere Behandlung! Wer nicht bezahlen kann, oder keine Zahlungsgarantie von einer Kasse oder einem Automobil Club vorlegt, wird flugs ins oft ziemlich triste städtische Krankenhaus verlegt.

Tipp: Pflichtversicherte (AOK, BKK, etc.) und auch privatversicherte Piloten sollten für Fahrten ins Ausland eine Auslands-Krankenversicherung für ca. 14 DM Jahresbeitrag abschließen. In vielen ärmeren Ländern wird man dann als

Privatpatient behandelt. Die Auslands-Schutzbriefe der Automobil Clubs gestatten in der Regel die Aufnahme als Privatpatient in ausländischen Krankenhäusern nach Verkehrsunfällen und bei Krankheit. Bei Unfällen, die im Zusammenhang mit dem Luft-sport stehen, gibt es Einschränkungen, die wir weiter unten beschreiben.

Die Allgemeine Unfallversicherung mauert

Fast jeder junge Familienvater schließt eine Unfallversicherung ab, denn wie schön heisst es in der Werbung: Auch bei Ihren sportlichen Aktivitäten sind Sie rund um die Uhr auf der sicheren Seite. Im Kleingedruckten der Allgemeinen Unfall-Versicherungsbedingungen (AUB) steht allerdings unter § 2-4 Ausschlüsse: Nicht unter den Versicherungsschutz fallen Unfälle der Versicherten bei der Benutzung von Luftfahrzeugen (Fluggeräten ohne Motor). Die vielgelobte Unfallversicherung bezahlt also keine müde Mark für einen Flugunfall, während sie anstandslos Unfälle beim Down Hill Freeclimbing, Tauchen, Skaten oder beim Skispringen abdeckt.

TIPP: Verlasst Euch nicht auf mündliche Zusagen von Versicherungs-Agenten. Im Ernstfall kann die Unfallversicherung ein »Schmerzengeld« auf Kulanz ausbezahlen, sie muss es aber

nicht und wird es nach unseren eigenen persönlichen Erfahrungen auch nicht tun, wie es in den Vertragsbedingungen unter der Rubrik »Ausschlüsse« steht.

Stolperfalle im Auslandsschutzbrief?

Die für uns Flieger so gravierenden Ausschlüsse des Luftsport-Risikos ziehen sich durch sämtliche Unfall-Versicherungen wie die der Kreditkarten-Organisationen oder auch von Auslands-Kranken- und Unfallschutzbriefen vom ADAC als führender Anbieter. Unter §2 Ausschlüsse steht auf S.8/9 des ADAC-Ausland-Schutzbriefs: Wann besteht kein Versicherungsschutz:...

bei Unfällen, die in ursprünglichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs (auch Fluggeräte und Luftsportgeräte) und beim Fallschirmspringen stehen (Zitat Ende).

Da stellt sich nun die Frage, ob man bei einem Luftsport-Unfall im Ausland mit dem bewährten ADAC-Auslandsschutzbrief überhaupt versichert ist?

Der ADAC Auslandsschutzbrief umfasst zwei rechtlich selbstständige Versicherungsverträge: den ADAC Auslands-Krankenschutz und den ADAC Auslands-Unfallschutz.

Im Krankenschutz-Vertrag ist die Unterbringung im ausländischen Krankenhaus, Abbergaßnahmen und der medizinisch notwendige Ambulanzflug in die Heimat bei allen Krankheiten und Verletzungen, auch durch Flugunfälle, gewährleistet. Die Krankenschutz-Leistung kann auch von Nicht-ADAC-Mitgliedern gebucht werden. Von diesen bekannt effektiven Versicherungs-Leistungen haben schon viele Flugsportler nach einem Unfall im Ausland profitiert. Was nicht versichert ist sind Invaliditätsleistungen nach einem Flugsport-Unfall im Ausland. Verliert man als Flugsportler ein Auge, bezahlt die AD-

AC Auslands-Unfallschutz-Versicherung nicht die daraus resultierende Invalidität.

Bei einem Verkehrsunfall mit dem Motorrad stehen ADAC-Mitgliedern mit Auslandsschutzbrief seit dem Herbst 2.000 bis zu 200.000 DM Invaliditätsleistung zu, wenn sich der Unfall im Ausland ereignet hat.

TIPP: Unter dem Strich gesehen ist der ADAC Auslands-Schutzbrief absolut sinnvoll, denn die Unterbringung in einem Hospital als Privatpatient wird immer bezahlt, und der kostenfreie Rücktransport per Ambulanzflugzeug ist bei schweren Verletzungen oft überlebenswichtig.

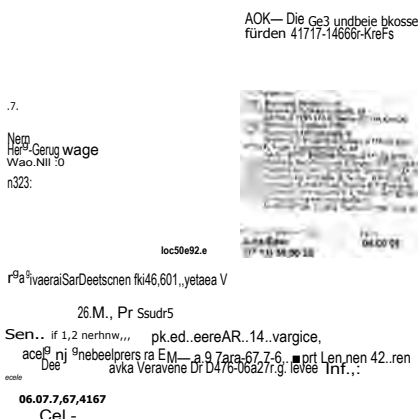
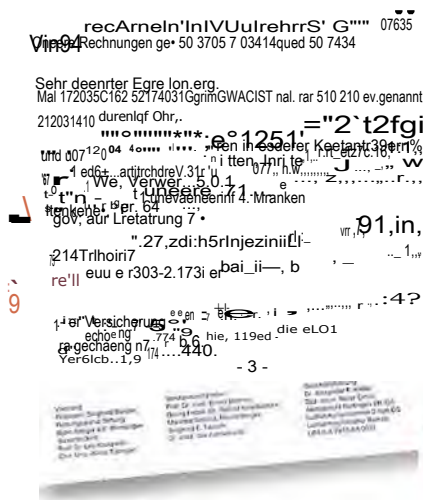
TIPP: Unabhängig vom ADAC erhalten DHV-Mitglieder Sonderkonditionen (DM 18.- Jahresbeitrag) bei der Deutschen Rettungsflugwacht. Damit ist die Rücküberführung in die Heimat bei medizinisch erforderlichen Situationen ebenfalls gewährleistet. Für die Kostenerstattung im Krankenhaus muß zusätzlich eine Auslands-Krankenversicherung abgeschlossen werden. Kostet ca. 15 DM Jahresbeitrag.

Die passende Flugunfall-Versicherung

Fast ein Viertel aller Berufstätigen wird im Laufe des Lebens berufs unfähig oder muss krankheitsbedingt den Beruf wechseln. Wenn dann die Allgemeine Unfallversicherung (AUB) nach einem Flugunfall keine müde Mark bezahlt, bricht für die Betroffenen eine Welt zusammen. Durch die langjährige gute Zusammenarbeit mit dem Gerling Konzern gelang es dem DHV, eine Unfallversicherung für Flugsportler zu kreieren, die das Risiko zumindest finanziell gesehen deutlich abfedert.

Wie sieht eine Berufsunfähigkeits-Versicherung?

Das Invaliditätsrisiko ist unserer Ansicht nach bei jüngeren Fliegern besonders groß, weil das Konto bei der Rentenkasse erst nach ca. zehn Berufsjahren einen Stand erreicht hat, wo der Betroffene mit einer adäquaten Zahlung rechnen kann. Was viele Fluglehrer nicht wissen oder wahrhaben wollen: der Beruf des Fluglehrers ist nur über beträchtlich höhere Prämien in der Berufsunfähigkeits-Sparte versicherbar. Die Versicherungs-Bedingungen für nicht gewerbliche Piloten stehen in jedem DHV-Info unter der Rubrik Flugunfall, Tod und Invalidität, sowie die Service-Nummer 069-7567-397 des Gerling-Konzerns.





Herrn
Hans a
Grabenstr. 18
70734 Fellbach

Korrespondenz-Adresse:
8-EV Lebensversicherung AG
5181 Wiesbaden

Matthias Preschet
PL-PK-AG
Leben Antrag
Telefon: (0611) 533-5360
Fax: (0611) 53-2547
E-Mail: Prelesche für UVE's
Wiesbaden, 22. November 2000

121-IV-Info Story: "Sinnvolle Versicherungen für Dra

Sehr geehrter Herr Isenberg, chen- & Gleitschirm-Piloten'

wir beantworten Ihre Fragen gerne:

Risiko- und ita-taliebensversicheru

1. Sind Drac en
Lebensversicherungen
hen- & Gleitschirmpiloten verpflichte, ihre Sportart bei
Versicherer bek ann t zu geben? Kapital.

2. Dito Risiko-Lebensversicherungen
Ja

3. Seshent eine Obhliegen?heitsvorietzu w
Ja
enn er selme obige Sportart gegenüber dem

i. Prämienaufschlag bei der Kapital-Lebensversicherung
Ja, Höne

individuo, abhängig von der Seamwortung fürs Risiko des Flugsports?
Zusatz Lobe der Zusätzlichen Erklärung Luftfahrt (Anlage)
- beitragsfreie Abdeckung des Flugsport-Risikos
Hohe der Luftfahrt Zu.satzprämio individuell, abhängig von der Beantwortung der Zusätzlichen Erklärung
(Anlage) oder

in diesem Fall soviel bedeutet: er hat wissentlich Vorerkrankungen verschwiegen. Im Kleingedruckten steht dann: »Bei unzutreffenden oder unvollständigen Angaben kann die Versicherung vom Vertrag zurücktreten, bzw. die Leistung verweigern. Eine Knieverletzung gilt schon als meldepflichtig! Behandlungsbedürftige Rückenbeschwerden müssen deklariert sein, und eine Kur oder ein Reha-Aufenthalt hinsichtlich psychischer Beschwerden darf nicht verschwiegen werden.

Das Luftsport-Risiko muss bei Neu- und schon bestehenden Versicherungen unbedingt angegeben werden. Wer dies unterlässt, begeht eine Obliegenheitsverletzung und bekommt kein Geld von der Versicherung, siehe Brief R&V-Versicherung, Punkt 6.

Der Prämienaufschlag ist Verhandlungssache.

Berufsunfähigkeits-Versicherung - Vorerkrankungen anmelden

Die häufigsten Invaliditätsursachen sind nicht Herzinfarkt oder Krebs, sondern psychische Krankheiten und Bandscheibenschäden (Quelle: Jahresreport der Versicherungswirtschaft). Flugunfälle sind ein verschwindend kleiner Teil in der Statistik, dennoch wird auch in dieser Versicherungssparte besonders sorgfältig über Vorerkrankungen recherchiert, wenn sich der Kunde als dauerhaft krank meldet und damit berufsunfähig ist. Beim Ausfüllen des Versicherungsvertrags müssen alle gravierenden Vorerkrankungen angegeben werden, sonst begeht der Kunde eine Obliegenheits-Verletzung, was

TIPP: Verlasst Euch nicht auf die Werbesprüche von Maklern und Agenturen, die sich an die DHV-Flugunfallversicherung des Gerling Konzern »anhängen« und gleiche oder sogar bessere Leistungen für niedrigere Prämien versprechen. Eine fachgerechte Beratung kann unserer Ansicht nach nur erfolgen, wenn der redigewandte Versicherungsfachmann zumindest über unsere Sportart Bescheid weiß oder den Flugsport selbst ausübt. Wunder gibts im harten Versicherungsgewerbe nicht. Im Ernstfall besteht unserer Ansicht nach auch ein »himmelweiter« Unterschied zwischen einem Einzelvertrag eines Piloten mit der Versicherung XY, oder einem Gruppenvertrag unseres Verbandes mit über 30.000 Mitgliedern.

Bei schon bestehenden Verträgen kann das Luftsport-Risiko ohne Prämienaufschlag aufgenommen werden, teilte uns die Allianz auf Anfrage und andere Versicherer mit, siehe Fax.

Die Entbindung der Schweigepflicht ermächtigt den Versicherer bis zu drei Jahren nach Antragstellung Ärzte, Krankenhäuser, Behörden und andere Versicherungs-Unternehmen nach den Gesundheitsverhältnissen des neuen Kunden zu befragen. Nach drei Jahren gilt der Vertrag für beide Seiten als endgültig bestätigt.

TIPP: Lasst Euch nicht unter Zeitdruck setzen. Die Materie ist kompliziert. Der Versicherungs-Vertreter möchte den Vertrag möglichst rasch und unkompliziert unter Dach und Fach bringen, sonst gibts keine Provision. Im Ernstfall verweigert die Versicherung zu Recht die Ausbezahlung der Berufsunfähigkeits-Versicherung, weil die Obliegenheiten, s.o., verletzt wurden. Entscheidend ist, dass man bei Vertragsabschluss zu 100 Prozent gesund und arbeitsfähig ist. Bei Vorerkrankungen, wie einem schweren Unfall, kann die Versicherung ein amtsärztliches Attest verlangen.

Krankentagegeld-Survival für Selbstständige

3Wer als Selbstständiger längere Zeit im Krankenbett liegt, erleidet finanzielle Einbußen. Dagegen schützt die Krankentagegeld-Versicherung, die je nach Vertrag nach 14 Tagen oder vier Wochen eine vorher festgelegte Tagegeld-Summe auszahlt, die dem Netto-Einkommen in etwa entsprechen soll. Der Patient muss zu 100 Prozent arbeitsunfähig sein. Geschieht der Krankenaufenthalt im Ausland, wird die doppelte Versicherungsleistung ausbezahlt, zum Beispiel statt täglich 200 DM nun 400 Mark pro Tag. Oberflächlich betrachtet schaut diese Rechnung prima aus. Im Ernstfall überprüft die Tagegeld-Versicherung nun die tatsächlichen Einkommensverhältnisse des Patienten. Stellt sich dann heraus, dass der letzte Einkommensteuer-Bescheid ein Einkommen, das deutlich unter der Summe des monatlich auszuzahlenden Tagegeldes liegt, aufzeigt, wird die Zahlung gekürzt und eventuell auf den Stand des letztjährigen Nettoeinkommens festgelegt. Der Grund für diese unfreundliche Akti-

on: eine Bereicherung darf lt. der Bedingungen in keinem Versicherungszweig stattfinden. Im Klartext: Man bezahlt unter Umständen jahrelang Prämien für eine Versicherungsleistung, die im Ernstfall so nicht immer garantiert ist, wie der Autor selbst nach einem Unfall feststellen musste.

TIPP: Tagegeld-Versicherungen rechnen mit spitzem Beistift. Wer ist schon zu 100 Prozent arbeitsunfähig? Zudem verrechnen alle Tage-

Berufsrisiko Fluglehrer-Versicherbar oder nicht?

Fluglehrer gelten bei uns als gewerbliche Piloten. Im Ernstfall bedeutet dies: kein Versicherungsschutz in der Berufsunfähigkeits-Versicherung. Fluglehrer Klaus Irschik wollte sich mit dieser Tatsache nicht zufrieden geben und brachte seine Versicherung dazu, das Risiko der Berufsunfähigkeit abzudecken. Klaus Irschik: »Es war, auf einen Nenner gebracht, ein ziemliches Affentheater, aber ich bekam den Vertrag. Die Versicherung argumentierte so: »wenn Sie fast ausschliesslich fliegen, können wir Sie nicht versichern, wenn Sie weniger fliegen und in ihrem Betrieb fleissig administrative Aufgaben erledigen, können wir Sie versichern. So wurden wir uns schliesslich einig, aber es war eine schwere Geburt.« Die meisten Versicherungen scheuen einfach das Risiko. Lädt sich ein Fluglehrer Knie, Auge oder Gehör, kann er nicht mehr fliegen und seinen Beruf ausüben. Klaus Irschik: »Ein Kollege schaffte es sogar, sich gegen den psychologischen Burnout als Fluglehrer absichern zu lassen. Viele Pädagogen werden aus diesem Grund ja berufsunfähig, aber so eine Versicherung kostet natürlich viel Geld.«

TIPP: Nach unseren Recherchen gibt es nur drei Versicherungsgesellschaften in Deutschland, die Fluglehrer, aber auch Acro- und Testpiloten bei Berufsunfähigkeit versichern. Klaus Irschik, Flugschule Göppingen, gibt seine Erfahrungen gerne an die Kollegen weiter.

geldversicherer ihre Zahlungen mit anderen Tagegeld-Leistungen, die von Schutzbriefen der Automobilclubs, Kreditkartenunternehmen, berufsständischen Versicherern und dergleichen stammen. Der Datenausgleich findet über ein internes Kontrollsystem statt, an das alle Versicherer angeschlossen sind. Die Auszahlung kann sich monatelang hinziehen, wenn nicht alle Unterlagen termingerecht bei der Versicherung eintreffen. Typisches Problem: Unfälle im fernen Ausland mit Kommunikations- und Sprachproblemen.

Die Risiko-Lebensversicherung - Flugsport-Risiko inbegriffen?

Für junge Familien ist die preiswerte Risiko-Lebensversicherung das absolute Muss. Stirbt der Ernährer der Familie plötzlich durch Krankheit oder Unfall, wird die Versicherungssumme ohne wenn und aber ausbezahlt. Die Prämie deckt nur den Todesfall ab, Kapital wird nicht angesammelt und verzinst. Weil Luftsportunfälle mit Todesfolge statistisch betrachtet im Vergleich zu den Verkehrstoten in der Versicherungsbilanz kaum auffallen, gibt man sich großzügig. Dennoch ist Vorsicht geboten. Von den angeschriebenen 15 Versicherungs-Unternehmen verwiesen sechs, insbesondere zwei der ganz preiswerten Direktversicherer, auf die Mitteilungspflicht des Kunden von »erhöhten Risiken«. Telefonisch nachgefragt erklärte man mir: »Die Versicherung kann auch Verträge ablehnen, wenn das Risiko zu hoch erscheint. Das Luftsport-Risiko tragen wir nicht mit.« Die meisten Versicherungen schliessen in die Risiko-Lebensversicherung das Luftsport-Risiko ohne Beitragserhöhungen mit ein, sofern der Vertrag schon vor dem Schulungsbeginn und den ersten Freiflügen abgeschlossen wurde. Für Neuversicherungen gilt:

TIPP: Bei schon bestehenden Risiko-Lebensversicherungs-Verträgen muss die Versicherung über unsere sportlichen Betätigungen aufgeklärt werden mit der Bitte um eine schriftliche Bestätigung, dass der Flugsport im Vertrag eingeschlossen ist, siehe Brief

der Allianz und R&V- Lebensversicherungen. Bei Neuverträgen empfiehlt sich ein Prämienvergleich mit Angabe des Flugsport-Risikos. Über den DHV kann eine Risiko-Lebensversicherung inkl. Abdeckung des Luftsport-Risikos zu günstigen Konditionen abgeschlossen werden.

Kapital-Lebensversicherungen - Flugrisiko inbegriffen?

»Liebtes Kind« aller Versicherungen ist die kapitalbildende Lebensversicherung. Ein Teil der Prämien fliesst in den Topf mit dem Todesfall-Risiko, der andere, weit größere Teil in den Kassensack. Dort vermehrt sich das Geld bis zur Auszahlung im Rentenalter für beide Seiten. Be-

vor das angesparte Kapital bei einer attestierten Berufsunfähigkeit oder in einem Todesfall vorzeitig ausbezahlt wird, schaut sich die Versicherung ihren Kunden natürlich genau an. Wurden die Obliegenheiten etwa verletzt? Wurde der Tandemschirm zur gewerblichen Ausübung benutzt? Gab es bei der Police Ausschlüsse besonderer Risiko-Gruppen, wie Drachen- und Gleitschirmpiloten oder Fallschirmspringer? Wurde die Berufsunfähigkeit durch Alkoholmissbrauch oder Drogenkonsum herbeigeführt? Liegt etwa ein Verbrechen vor? Alles handfeste Gründe für eine gesetzlich zulässige Zahlungsverweigerung oder Aufschub der Auszahlungen. Weil dem so ist, und die Gerichte mit solchen Problemen immer wieder beschäftigt werden, handelte der DHV mit dem Gerling Konzern Vertragsbedingungen mit diesem Versicherungszweig aus, die beim nichtgewerblichen Fliegen ohne Risiko-Zuschlag gelten. Die Allianz und andere Versicherer verlangen derzeit 0,16% Xpo der Versicherungssumme pro Monat als Sonderzuschlag für das Flugsport-Risiko.

Ähnlich flexibel wird die Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung taxiert. Seit einigen Monaten kann diese so wichtige Versicherung auch ohne kapitalbildende Lebensversicherung separat abgeschlossen werden.

TIPP: Bevor man nun Hals über Kopf eine bestehende Kapital-Lebensversicherung aufkündigt, muß man die Gesellschaft über unser Hobby, den Luftsport, schriftlich informieren. Dazu ist man verpflichtet! Bei der Kapital-Lebensversicherung handelt es sich grundsätzlich um Einzelverträge, die individuell ausgehandelt werden können. Der Umfang der Versicherung kann auch geändert bzw. ergänzt werden, und die Versicherungsbedingungen wechseln fast jedes Jahr entsprechend der Marktsituation der Versicherer. Neue Bedingungen sind nicht immer kundenfreundlicher als die alten Bedingungen.

Wer lügt, riskiert den Versicherungsschutz

Keine Versicherung kauft die Katze im Sack. Bevor es ans Bezahlen geht, wird nachgecheckt, ob der Kunde oder die Angehörigen zum Unfallhergang die Wahrheit gesagt hat. Ein Flugunfall wird z.B. als Fahrradunfall hingestellt. Der Kranke erhält nach eigenen Erfahrung zum Beispiel als Deutscher in der Schweiz schon im Krankenhaus Besuch von einem Kripobeamten, wenn die Schwere des Unfalls oder die Umstände es verlangen. Die polizeilichen Protokolle gehen der Versicherung auf Anfrage zu. Das Fluggerät wird bei einem schweren Unfall von der Polizei sichergestellt und von einem Sach-

verständigen untersucht. Wer ohne gültige Zulassung (DHV-Gütesiegel oder Prototypen-Zulassung) verunglückt, riskiert den Versicherungsschutz. Bei falschen oder nicht wahrheitsgetreuen Angaben liegt eine klare Obliegenheitsverletzung vor, der Versicherer braucht nicht zu bezahlen oder für den Schaden aufkommen, der entstanden ist.

TIPP: Die Versicherungen schützen sich im sogenannten Innenverhältnis vor Betrügern. In der »schwarzen Liste« werden Namen und Fälle aufgenommen, die Anlass zu erhöhter Wachsamkeit geben. Der Datenausgleich verbindet alle Versicherungs-Gesellschaften in Deutschland. Der gläserne Versicherungskunde ist dort schon seit Jahren Realität.

Eine Versicherung ist nur so gut wie ihr Service

Mündliche Zusagen sind nicht rechtsverbindlich beim Abschluss von Versicherungs-Verträgen. Die Versicherung erwartet, besonders bei der Berufsunfähigkeits-Versicherung, maximale Transparenz ihres zukünftigen Kunden, siehe R&V Fragebogen. Denn hier kann es im Ernstfall um Zahlungen in Millionenhöhe gehen. Immer wieder ein Diskussionsthema: Fachliche Kompetenz zwischen einem vertraglich gebundenen Mitarbeiter oder Agenten eines Versicherungs-Unternehmens und einem freien Versicherungs-Makler. Der Versicherungs-Agent arbeitet nur für eine Gesellschaft. Der freie Makler ist durchaus in der Lage, aus dem für Laien verwirrend großen Versicherungsmarkt die attraktivsten Angebote heraus zu fischen, bzw. auszuhandeln. Ein Vorteil für den Kunden, aber auch für sein eigenes Geschäft. Der Makler lebt von den Provisionen. Sollte Euch dieser Artikel auf den Magen geschlagen haben - es gibt auch Positives aus eigener Erfahrung zu berichten. Im Krankenhaus versammeln sich ganz Trupps von befreundeten Fliegern ums Bett des Bruchpiloten. Alle wollen wissen, weshalb man nun vom Himmel gefallen ist und wann man wieder zu fliegen gedenkt. Reiner Labsal für das angeknuxte Ego. Man glaubt es nicht, wie rasch man dann wieder auf die Beine kommt.

Hans G. Isenberg

SWING
Produktentwicklung:

ARCUS
[DHV 1-2]

MISTRAL 2
[DHV 1-2]

astral²
[DHV 2]

CIRRUS 2
[DHV 2-3]



SWING GmbH
Badfeldring 25
D-82290 Landsberied

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



Free
Flight
2001

Dradtati⁹egen, UL and Kfre(

Der Begriff »Free Flight« beschreibt ein berauschendes Gefühl, schwerelos ohne großen Aufwand durch die Luft zu gleiten. Diese Beschreibung lässt weiten Spielraum für Interpretationen... Der Free Flight Pool e.V., der sich das Thema »freies Fliegen« auf die Fahnen geschrieben hat, veranstaltet mit der Free Flight zool zum vierten mal die mittlerweile größte Ausstellung im Bereich Gleitschirm- und Drachenfliegen. Zum ersten Mal werden auch Kites und das zugehörige Equipment ausgestellt und ausprobiert. Kites sind im Prinzip kleine Drachen oder Gleitschirme, welche

sich nicht nur für Windspielchen auf der Wiese eignen, sondern auch optimale »Zugmaschinen« für Boards oder Skater darstellen.

Aber nun soll niemand glauben, auf der Free Flight 2001 dreht sich jetzt alles ums Kiten. Das Gleitschirm- und Drachenfliegen ist und bleibt der Schwerpunkt der Ausstellung, wie die Liste der ausstellenden Firmen zu finden unter www.free-flight.de) und das Programm inner- und außerhalb der Hallen des Olympia-Eissportzentrums belegt.



ib

IM/

A5 führt AMP4

- Vorführung am Gleitschirm von Mike Küng sponsored by Ozone und RS GmbH Helicopter
- Service Rudolf Spichtinger Helikopterjump)
- DHV-Gütesiegeltests Gleitschirm und Drachen sponsored by DHV
- Formationsfliegen mit Gleitschirm-U12s sponsored by Harzer Gleitschirmschule
- Akro-Vorführung am Drachen mit Guido Gehrmann
- Motorisierter Atos mit Adi Meierkord
- Segelkunstflug von Roland Bauer und einiges mehr

Das hallemfrograwne Vorträge

- Besonderheiten des Gleitschirmstarts von Klaus Irschik
- Fly-Surfen von Armin Harich
- Thermikfliegen für Fortgeschrittene von Burkhard Martens
- Fliegen und Funken von E.O. Disquom
- Fliegen in La Reunion von Airsport Tirol
- Hinweise beim Kauf gebrauchter Ausrüstungen von Klaus Irschik
- Steuerbare Rettungen von Elmar Vonblon
- Motorschirmfliegen von Knut Jäger
- Ziele und Inhalte des Performance-Trainings von Klaus Irschik
- Specials auf der Free Flight 2001
- Höhenweltrekordversuch mit Mike Küng unter dem Ballon von Charles Kunow, Jonathan Ballooning: 10.000 m
- Höhenweltrekordversuch für Ballonfahrerinnen mit Kerstin Milbert im Ballon von Jonathan Ballooning: 10.000 m
- Höhenrekordversuch von Knut Jäger mit dem Gleitschirm und Fresh Breeze Rucksackmotor: 5000 m
- Vorführung Leinenflechten am Stand 209, Fa. Betech, mit modernsten Flechtmaschinen sowie Knicktests und andere Prüftechniken für Leinen
- Packen von Rettungsgeräten weder kann sein Gerät mitbringen) am Stand im, Flugschule Göppingen
- Air-Rope-Parcours in Halle 3 mit »AM BERG«, Stand 302

Wem da noch langweilig wird, der kann entweder selbst zum Fliegen gehen, oder seinen Lebenspartner mit einem der Tandempiloten auf die Reise schicken.

Wie bereits Tradition, gibt es natürlich auch ein

Free Nett Niet sreg

Freitag, 06. April ab 20:00 Uhr Free Flight Party mit Radio Gong
Samstag, 07. April ab 20:00 Uhr (Einlass 19:30 Uhr): Independent Rock@Roll mit Root Bootleg live an stage
Mehr Infos unter www.free-flight.de

oder bei
MCN, Klammstr. 11, D-82467 Garmisch-Partenkirchen
Tel: +49 8821 18853 Fax: +49 8821 18844
eMail: MCN@Garmisch-Partenkirchen.com



LLI/TG
Produktentwicklung:

ARCUS

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



SWING GmbH
Badfeldring 25
D-82290 Landsberied

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

Wildkogel/Pinzgau/A

Streckenflugklassiker im Pinzgau

Seit März 2000 bieten wir Euch einen besonderen Service auf unserer Homepage. Der XC-Experte Torsten Hahne stellt jeden Monat ein für die Jahreszeit geeignetes Fluggebiet vor. Mittlerweile ist unter News/Berg des Monats eine hervorragende Sammlung nationaler und internationaler Flugberge zusammengekommen. Die praktischen Links in den Kurzinfos ermöglichen den Abruf der aktuellen Wettersituation und bieten eine Menge Insider-Tipps im bevorzugten Gebiet. Natürlich lässt sich das Ganze auch von jedem beliebigen PC ausdrucken, um es mit auf die Reise zu nehmen oder zuhause zu archivieren.

Hier zeigen wir Euch als Beispiel den Berg des Monats März 2001:

Anfang der Neunziger Jahre war der Wildkogel einige Jahre lang das »Sprungbrett« für die ersten weiten Streckenflüge mit dem Gleitschirm.

Der Flug vom Wildkogel zur Schmittenhöhe und zurück (70 km) vom März 1991 wurde schon kurze Zeit später zum Klassiker. Mittlerweile freilich wird die Strecke an guten thermischen Tagen auch mit dem Gleitschirm mal oft recht schnell abgespult.

Kein Wunder! Außer der Querung über den Pass Thurn (die allerdings durchaus problematisch sein kann) stellt sich dem XC-Piloten kein ernsthaftes Hindernis in den Weg. Der Streckenabschnitt zwischen Pass Thurn und der Schmittenhöhe wird nicht umsonst auch als »Pinzgauer Spaziergang« bezeichnet. Ein ideales Gelände also, um mal richtig »Gas zu geben« und unter den Wolkenreihungen im Delphinstil entlangzuheizen.

Der Verlauf des oberen Salzachtales von West nach Ost und die damit verbundene Ausrichtung der Berghänge nach Süden lassen in schneearmen Wintern oder nach mehrtägigen Tauwetter bereits im März und April Strecken zwischen dem Gerlospass im Westen und dem Zeller See im Osten realistisch werden. Ähnlich gute Bedingungen kann man zu dieser Jahreszeit auf der Alpennordseite nur noch im Inntal, dem Ennstal oder dem unteren Rhonetal antreffen.

Erst vorletztes Jahr hatte das Fluggebiet die Chance bekommen sein Potenzial im Rahmen der Weltmeisterschaft unter Beweis zu stellen. Leider ist die Gleitschirm-Weltmeisterschaft 1999 am Wildkogel buchstäblich ins Wasser gefallen. Schuld war wohl der »Europäische Monsun«, der regelmäßig von Mitte Juni bis Mitte Juli die Streckenflugambitionen auf der Alpennordseite »verwässert«.

Erfahrungsgemäß ist also auch am Wildkogel die beste Zeit für XC-Ausflüge eher von Mitte März bis Mitte Juni angesiedelt.

Daß Startplätze wie die Schmittenhöhe oder der Stubnerkogel dem



Frühjahrsthermik am Wildkogel.



Beeindruckend. Der tiefverschnittene Großvenediger



Ideales Gebiet für Streckenflug-Neulinge. Außenlandungen sind im Pinzgau kein Problem.

Wildkogel zwischenzeitlich den Rang als bevorzugten Einstieg für Rekordflüge abgelaufen haben, tut dem Gesagten keinen Abbruch. Ganz im Gegenteil. Wer nicht nur auf die allerweitesten Flüge oder höchsten Punkte schaut, sondern neben guter Thermik auch großzügige Lande- und Startmöglichkeiten sucht, wird sich am Wildkogel auf Antrieb wie »Zuhause« fühlen.

Kurzinfo Flugberg des Monats

Fluggebiet Wildkogel

Land: Österreich, Gemeinde: Neukirchen ans Großvenediger

Region: Salzburg

Flugberg: Wildkogel

Koordinaten: 47.17.13 N 12.18.00 E

Anreise: Mit dem Auto über die Autobahn A8 München - Salzburg bis Ausfahrt Siegsdorf/Traunstein und weiter über den Steinpass durch das Salztal nach Zell am See. Von dort über Mittersill nach Neukirchen - mautfrei!

Alternativ über die Autobahn A93 München - Kufstein, dann nach Kitzbühel und über den Pass Thurn nach Mittersill und Neukirchen - mautfrei!

Oder von der Autobahn München/Vien - Salzburg A10 - Abfahrt Bischofshofen über das Salztal nach Taxenbach, Rauris, Zell am See nach Neukirchen. Von Salzburg ca. 1 1/2 Stunden, von Kufstein 1 1/2 Stunden, von München 2 Stunden.

Siehe auch Verkehrsbericht Österreich.

Mit der Bahn zum Bahnhof Zell am See und weiter mit der Krimmler Bahn (Schmalspurbahn) oder mit dem Post- oder Bahnbus. (Gute Anbindungen auch für außengeländete XC-Piloten!)

Karte: Die Generalkarte Nr. 7 (Österreich) oder Kompass Wanderkarte Nr. 38 Venedigergruppe/Oberpinzgau.

Startplätze

Am Wildkogel gibt es mehrere Startmöglichkeiten:

1a Unterhalb und westlich der Bergstation

1s1 Ans Sender 400 m östlich der Bergstation

Ig Im Gipfelbereich des Wildkogels

Zugang: Auffahrt mit der Wildkogelbahn (6-er Gondeln).

Auffahrt: Erw. mit Gästekarte 110,-, Kinder 80,- öS. (Sommertarife)

Betrieb Wintersaison: 15. Dez. 2000 - 22. April 2001

Betriebszeiten Bergsommer 2001: 2. bis 4. Juni 2001, 9. Juni bis 14. Okt. 2001

Erste Bergfahrt 9.30 Uhr, danach jede Stunde (10.30, 11.30 usw.)

Letzte Bergfahrt 15.30 Uhr, letzte Talfahrt 16.30 Uhr

Starthöhe:

1:1 ca. 2080 m MSL

1s1 ca. 2100 m MSL

KI ca. m 2220 m MSL

Höhendifferenz:

ca. 1260 im RD

• ca. 1280 m

KI ca. 1360 m HD

Art des Starts:

E1 und **g1** Gleichmäßig abfallende Startplätze nach SO/S und SW. Naturstart. Im Sommer Wiese oder auf Schnee. HG und GS. Für HG auch Startplatz beim Wildkogelhaus (Taxiauffahrt).

g1 Im Gipfelbereich nach 1/2 Stunde Fußmarsch je nach Bedingungen in alle Richtungen (GS).

Bemerkungen: Sehr gutes Thernikfluggebiet. Mit einsetzendem Talwindsystemen (ab ca. Mitte April) ist ab der Mittagszeit mit zunehmendem Rückenwind von Norden (thermischer Ausgleichswind) an den Startplätzen zu rechnen. Deshalb frühen Startzeitpunkt einplanen!

Landeplatz

II Sportplatz in Neukirchen bzw. auf der Wiese daneben. Windsack!

Ei Große Wiese in Bramberg. Windsack

Höhe: ca. 860 m MSL

Windsack: ständig vorhanden

Landegebühr: öS 35,- (GS), öS 50,- (HG). Wird mit dem Bergfahrticket bezahlt

Bemerkungen: Sehr großer und unkompliziert anzufliegender LP. Bitte die aushängenden Hinweistafeln beachten. Talwind aus Osten!

Allgemeines

Beste Jahreszeit: Mai, Juni, Juli, aber auch im Spätwinter und Herbst sind noch sehr schöne Flüge möglich.

Streckenmöglichkeiten: Streckenfluggebiet der Spitzenklasse! Fast alles ist möglich. Klassiker sind der Ziel-Rück zur Schmittenhöhe oder zum Kreuzjoch im Zillertal. Am Nachmittag kann (muss) oft die Talseite gewechselt werden (Nordwind vor allem im Bereich des Pass Thurn).

Geflogene Spitzenleistung: Flaches Dreieck über 156 km (GS). (Sepp Gschwendtner 6/00)

Besonderheiten: Im Sommer (bei schneefreier Straße) auch Auffahrt mit Taxi bis zum Wildkogelhaus (Startplatz) Möglich.

Bemerkungen: Auch für Anfänger hervorragend geeignetes XC-Geräte. Wunderschönes Panorama. Familientauglich durch viele alternative Freizeitmöglichkeiten.

Unterkünfte: Campingplatz, Pensionen, Hotels fast aller Preisklassen und Kategorien.

Weitere Sportarten und Freizeitmöglichkeiten:

MTB-Touren aller Schwierigkeitsgrade, Wanderungen, Klettern, Skilauf, Tauernradweg, Themenwanderungen

Sehenswürdigkeiten: Glocknerstrasse, Krimmler Wasserfälle,

Kitzsteinhorn, Badeseen, Nationalpark Hohe Tauern

Adressen

Tourismusbüro A-5741 Neukirchen ans Großvenediger.

Tel.: ++43/6565/6256 bzw. Fax: ++43/6565/6550-74

www.salzburg.com/neukirchen-tourismus

Flugschule Pinzgau, Franz Voithofer

Kurse für Paraglen, Para Taxi, Tel. ++43/6566/8207

Kontaktadresse: Hans Brandner, Telefon: A-06565 6668

Wildkogelbahnen Neukirchen - Bramberg

A-5741 Neukirchen am Großvenediger

Tel.: ++43 (0)6565 6405 Fax: Dw 22

www.wildkogelbahnen.at

www.seilbahnen.at/seilbahnenliste/der_seilbahnen/wildkogelbahnen.htm

Schnee-Info: ++43 (0)6565 6205

Bergsteigerschule Karl Wieser

Tel. und Fax ++43/6565/6574, e-mail: bergschule,wieser@utanet.at

bietet u.a. im Rahmen des Sommerprogramms:

Touren zum Großvenediger (ATS 760,- pro Pers., ab 4 Pers.),

Touren zum Großglockner (ATS 1.650,- pro Pers., ab 3 Pers.),

oder anderen Gipfeln im Nationalpark Hohe Tauern.

Ausbildungskurse in Fels und Eis, Schnupperklettern, Schluchtenwanderungen

(Ganyoning), Einsame Gipfel im Nationalpark Hohe Tauern und Hüttenwanderungen



Fluggebiete in der Umgebung

Schmittenhöhe

Zillertal (sehr viele Fluggelände für alle Windrichtungen)

Hollersbach: Sehr gutes Abendfluggelände, nördliche Winde, Auffahrt mit dem Auto zum GH Berghof, LP neben Badensee

Fulseeck: Bei Dorfgastein, W/NW, Auffahrt mit Sessellift über Mittelstation, kleine Landeplätze!

Wetterinfos

An der Talstation neben der Kasse können die aktuellen Wetterwerte auf einem Monitor abgelesen werden.

(Web-Cam und viele weitere Wetterlinks)

Wetterinfo: A-06565/6205

Wetterlage Wildkogel: www.wildkogelbahnen.at/wi_wetterktm

Satellitenbild: www.wdmvie.acat/ZAMG/sat.htm

Meteoalpin: www.meteoalpin.com/fs_sa.php3

Flugwetter Salzburg: www.austrocontrol.co.at/weather/maps/europe/A/Sfore.htm

Monte Avena/Feltre/1 Monte Cucco/Umbrien/1 Monte Bondone/Fiorentino/1 Rohe SahreilpofgarleniA Kreuzjoch/Stubaital/VA



Bisher erschienen unter www.dhde

Bekleidungs-Know-How für Piloten

DIE FLIEGENDEN

ZWIEBELN

FOTOS: TILL GOTTBRATH

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, verschwitz 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, Info 108 die Wärmeschicht, hier findet Ihr alles Wissenswerte über die funktionelle Unterwäsche.

Immer wieder bin ich als Bergsteiger und Outdoor-Mensch überrascht, mit wie unfunktionellen Klamotten manche Piloten am Startplatz auftauchen. Selbst beim ganz normalen Fliegen ohne Fehlstart landen viele Piloten regelmäßig durchnässt. Und mit Fehlstart erst... Ich kann deshalb all jene nicht verstehen, die da meinen, dass sie die ganzen »teuren High Tech-Klamotten« nicht brauchen, weil sie sowieso nur die 100 Meter von der Seilbahn zum Startplatz zu Fuß gehen. Mal ehrlich, Fehlstarts passieren uns doch allen immer wieder. Aber es gibt noch andere Gründe, die für Funktionsbekleidung sprechen. Dass das Gurtzeug am Rücken keinen Schweiß durchlässt. Oder dass wir Flieger uns nicht so einfach während des Fliegens umziehen können.

Die unterste Lage soll für ein angenehmes Mikroklima auf der Haut sorgen. D.h. sie soll Schweiß und Feuchtigkeit kontrolliert von der Hautoberfläche abtransportieren, damit das Schwitzen zwar für eine Kühlung des Körpers sorgt, die Feuchtigkeit sich aber nicht nass und klamm in der Unterwäsche aufstaut. Man benutzt hier folglich Fasern, die einen guten Feuchtetransport haben (»Wicking«) und selbst nur wenig Feuchtigkeit aufnehmen. Sie trocknen deshalb sehr schnell. Baumwolle eignet sich dafür absolut nicht. Man verwendet Kunstfasern wie Polyester (PES), Polyamid (PA) Polypropylen (PP) oder seltener Polyacryl (PAC).

Aber da diese Kunstfasern eigentlich Wasser abstoßen, wollen sie

Schwitzfeuchtigkeit nicht transportieren. Deshalb muss man ihnen der Schweißtransport erst »aneriehen«. Das kann erstens durch sogenannte hydrophile («wasserliebende») Ausrüstungen passieren. Sie funktionieren gut bis sehr gut - bis sie sich so langsam herauswaschen; je nach Hersteller etwas früher oder später. Zweitens geben einige Hersteller den Fasern bestimmte Formen (hohl oder mit »Einbuchtungen«), so dass die Feuchtigkeit durch den Kapillareffekt weggeschafft wird. Drittens kann der Hersteller durch die Konstruktion des Stoffes für Feuchtetransport sorgen. Bei einer sogenannten »zweiflächigen Maschenware« verwendet man innen etwas dickere Fasern, außen dagegen sehr fein gesponnene Garne. Über diese verteilt sich die Feuchtigkeit über eine große Oberfläche, von wo sie abdampfen oder an die nächste Bekleidungsschicht weitergegeben wird. Ich persönlich favorisiere derzeit die dritte Lösung. Sie ist dauerhaft und bietet in ihren Vor- und Nachteilen den besten Kompromiss.

Erwähnen sollte man noch das Naturmaterial Wolle: Ullfrottee, Ortovox und noch einige weitere Hersteller produzieren funktionelle Unterwäsche aus feiner Wolle, der manchmal noch ein wenig Kunstfaser beigemischt ist. Das macht sie robuster und formbeständiger. Wolle hat die einzigartige Eigenschaft, auch in feuchtem Zustand noch zu wärmen, und sie nimmt kaum Gerüche an. Manche Leute, mich zum Beispiel, kratzt sie jedoch - sogar wenn es sich um besonders feine Wolle (Merino) handelt. Deshalb unbedingt aus- bzw. anprobieren! Außerdem hat Wolle den Nachteil, dass sie bei Nässe sehr schwer wird und Ewigkeiten nicht trocknet. Hauptvorteil: Wolle neigt kaum zum Stinken.

Schnitt für Schnitt

Ob ein Teil wirklich funktioniert, entscheidet neben Material und Konstruktion auch der Schnitt. Nur wenn Hose und Oberteil wirklich auf der Haut anliegen, ist der optimale Feuchtigkeitstransport gewährleistet. Leider hat aber nicht jeder Pilot einen Waschbrettbauch à la »Take That«, nicht jede Pilotin den Revuekörper einer Claudia Schiffer. Superenge Unterwäsche kleidet oftmals nicht eben vorteilhaft. Der Blick in den Spiegel erinnert an eine graue oder blaue Mettwurst in ihrer prallen Hülle. Viele Hersteller von Funktionsunterwäsche helfen sich einfach aus der Patsche: sie schneiden die dröge Unterwäsche etwas weiter, geben ihr noch so etwas wie Design - und haben so Funktions-T-Shirts kreiert. Keine Frage, sie sind funktioneller als normale Baumwoll-Shirts. Doch sie transportieren den Schweiß nicht so gut ab wie eng anliegende Teile. Er kullert als Tropfen am Körper entlang. Man kann eben nicht beides haben: Lässiger Look und volle Funktion schließen einander aus.

Achtet bei der Anprobe auch darauf, dass die Ärmel nicht zu kurz geschnitten sind oder hoch rutschen. Hemd und Hose sollten in der Nieren-

Fünf gute Tips für die Erste Schicht

1. Nur enganliegende Teile sorgen für volle Funktion.
2. Elastische Materialien schränken die Beweglichkeit nicht ein.
3. Flachnähte verhindern Druckstellen.
4. Achtet auf einen praxistauglichen Schnitt: Ärmel und Hosenbeine nicht zu kurz, am Rücken etwas länger.
5. Oft waschen! Das ist gut für die Funktion, und die Nasen der Bewunderer nach der Landung werden's danken.

gend überlappen. Gute Bündchen sind breit, liegen eng an und engen dennoch nicht ein. Und vergesst nicht, dass auch der Slip dazugehört. Ein durchgeschwitzter Baumwollslip sorgt ruckzuck für Ärger mit der Blase.

Wer von Euch diese »Plastikunterwäsche« bereits nutzt, kennt auch ihren Hauptnachteil: Man fängt ganz schön schnell an, darin zu »müffeln«. Das wissen auch die Hersteller und setzen deshalb oft sogenannte »antimikrobielle oder antibakterielle Ausrüstungen« ein. In dieser Hinsicht gibt es derzeit einige spannende Neuentwicklungen, die vor allem durch die Dauerhaltbarkeit wesentlich besser geworden sind. Aber zum Glück kann man so ein Synthetikhemdchen nach dem Flug ruckzuck mit klarem Wasser ausspülen. Es trocknet noch am selben Abend. Durch das Auswaschen werden übrigens auch Salze ausgespült, die sonst nach einigen Benutzungstagen für ein klammes Tragegefühl sorgen, weil sie Wasser binden.

Auf eine Eigenschaft der Funktionsunterwäsche will ich Euch noch hinweisen: Fast alle Marken neigen früher oder später zu einem gewissen »Pilling«.

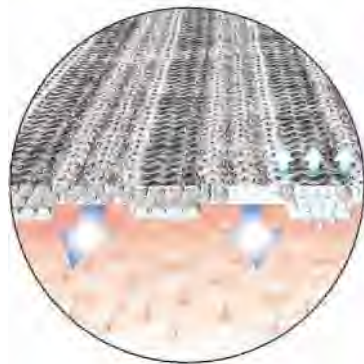


FOTO: CRAFT PRO UNDERWEAR

Moderne Funktionsunterwäsche sorgt für ein angenehmes Mikroklima auf der Haut. Schweißfeuchtigkeit wird abtransportiert.

DAS ZWIEBELSYSTEM

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

Dann lösen sich einzelne Fasern aus dem Stoff und bilden auf der Materialoberfläche kleine Knötchen. Das sieht zwar nicht schön aus, hat auf die Funktionalität aber nur wenig Einfluss.

Fazit: Das Zwiebelprinzip für Funktionsbekleidung ist eine feine Sache und sein Geld wert. Ihr dürft dennoch keine Wunderdinge erwarten, denn es verhindert nicht, dass man schwitzt. Es sorgt nur dafür, dass man sich dabei angenehmer fühlt. Und ganz wichtig: Das Zwiebelprinzip funktioniert nur als System. Ein klamm-nasses Baumwoll-T-Shirt auf der Haut macht alles kaputt.

Hersteller von hochwertiger Funktionsunterwäsche: z.B. berghaus, Big Pack, Brynje, Craft of Scandinavia, Duofold, Enigmatix, Fjällräven, Helly Hansen, Jack Wolfskin, Löffler, Lowe Alpine, Marmot, Medico, North Cape, Odlo, Ortovox, Patagonia, Salewa, Schöffel, Ullfrottee, Vaude.

Testflüge im Inife

s Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

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

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

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

KLASSIFIZIERUNG HG

- 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.

KLASSIFIZIERUNG 86

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

Druckfehlerkorrektur vorbehalten!

MZL GS-01-802.00

Hersteller: Swing Flugsportgeräte GmbH			
Zulassungsinhaber: Swing Flugsportgeräte GmbH			
Klassifizierung/Gurtzeuggruppe	2-3 / GH		
Sitzzahl	1		
Trimmsystem	Fußbeschleuniger		
Windenschlepp		Ja	
Verhalten bei		min. Startgewicht (60 kg)	man. Startgewicht (85 kg)
			1-2
Füllverhalten		gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten		kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit		durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt		durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG		1,2	
Trimmgeschwindigkeit		35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt			54 km/h
Rolldämpfung		durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		2-3	2
Trudeltendenz		durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg		durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit		hoch	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		2-3	11111111 
Sackfluggrenze		früh < 60 cm	früh < 60 cm
Fullstallgrenze		früh < 65 cm	früh < 65 cm
Bremskraftanstieg		gering	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN		AIM 1117MMF	AIMI
Vorbeschleunigung		durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES KLAPPEN BESCHLEUNIGT			- 2
Vorbeschleunigung			durchschnittlich
Öffnungsverhalten			selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN			2-3
Wegdrehen		1180 - 360 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT			
Wegdrehen			90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit			durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust			durchschnittlich
Stabilisierung			selbständig
Öffnungsverhalten			selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2			2
Stabilisieren		einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg		gering	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg		durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen		einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert	nicht selbständig
			durch Pumpen mit Bremse
FULL TALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		2	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		2	2
TRUDERN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		2	1-2
TRUDERN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		2	1,2
STILLSCHÜLE		2	2
Einleitung		durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz		durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung		selbständig	Nachdrehen 180 360 Grad
8-1ENENSTALL		W 1111, 1111	
Einleitung		einfach	einfach
Ausleitung		selbständig	selbständig
			1,2
Landeverhalten		durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT			

Hersteller: Paratech AG	
Zulassungsinhaber: Paratech AG	
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht CO kg)	max. Startgewicht (105 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Wegdrehen		kein Wegdrehe
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STELLSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
STELLSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

PARATECH P25 L

Hersteller: Paratech AG	
Zulassungsinhaber: Paratech AG	
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

41111111



Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (125 kg)
122:11.		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
TRUDELTENDENZ		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
WEGDREHEN		
Wegdrehen	9n Grad kein Wegdrehen	
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	
Höhenverlust	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	
SEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STELLSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
STELLSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-805-00

1:12,...21111MM		
Hersteller: Paratech AG		
Zulassungsinhaber: Paratech AG		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1. 2 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (86 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSRLA		
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		46 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENMUNG		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
SEID GELÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Füllstallgrenze	spät > 90 cm	durchschnittlich 65 cm - BG cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINIG. WEN		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
KLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	< 90 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1		
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FÜLLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
FÜLLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STIELSPIRALE		
Einleitung	erbefach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B. LEINENSTALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-806-00

PARATECH P70 L		
Hersteller: Paratech AG		
Zulassungsinhaber: Paratech AG		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg)	max. Startgewicht (130 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERAD & FLUG		
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		52 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	gering	gering
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 50 cm 75 cm	durchschnittlich Ha cm - 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - B0 cm	durchschnittlich 65 cm - 89 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	genug
Öffnungsverhalten	eicht selbständig	eicht selbständig
FRONTALES EINMAPPEN BESCHLEUNIG		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	nicht selbständig durch Pumpe mit Bremse	nicht selbständig durch Gegenbremsen
12 = 111113Kii-..		
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		nicht selbständig durch Gegenbremsen
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2		
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse	nicht selbständig durch Gegenbremsen
FÜLLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
FÜLLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STIELSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
1.2322MBIZIONNIEW		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

NOVA CARBON M

Hersteller: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.

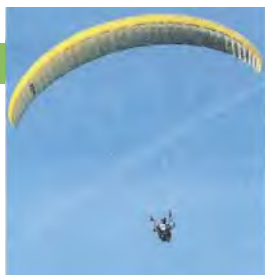
Zulassungsinhaber: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1-2/GH

Sitzzahl 1

Trimmsystem Fußbeschleuniger

Windenschlepp Je



Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
START	1-2	

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

GERAD	1-2	
--------------	------------	--

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

KURVENHANDLING	41113 11	
-----------------------	-----------------	--

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

WENDIGES FLIEGEN	1-2 1-2	
-------------------------	----------------	--

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

FLIEGEN MIT BREMS	1-2	
--------------------------	------------	--

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT	11 11	
--	--------------	--

Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHIMMT	1-2	
---	------------	--

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1-2	
--	------------	--

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, Keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FÜLLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG	1-2 1-2	
--	----------------	--

FÜLLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG	1-2 1-2	
---	----------------	--

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2 1-2	
---	----------------	--

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2 1-2	
---	----------------	--

ST. PIRALE	1-2 1-2	
-------------------	----------------	--

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

RLEINWEINSTALL		
-----------------------	--	--

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

LANDUNG	1 1	
----------------	------------	--

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
---------------------------------------	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

ARCUS XL-TWIN-TRIM

Hersteller: Swing Flugsportgeräte GmbH

Zulassungsinhaber: Swing Flugsportgeräte GmbH

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1.2 / Biplace, GH

Sitzzahl 2/1

Trimmsystem Trimmer von Hand zu bedienen

Windenschlepp Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (105 kg)	max. Startgewicht (170 kg)
---------------	----------------------------	----------------------------

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

TRIMMGEWICHT	311MMIN	
---------------------	----------------	--

Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	40 km/h
----------------------	---------	---------

Geschwindigkeit beschleunigt		
------------------------------	--	--

Rolldämpfung	hoch	hoch
--------------	------	------

TRUDTENDENZ		
--------------------	--	--

Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
---------------	-----------------	-----------------

Steuerweg	hoch	hoch
-----------	------	------

Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
------------	------------------	------------------

WENDIGES FLIEGEN		
-------------------------	--	--

Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
----------------	--------------	--------------

Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
-----------------	--------------	--------------

Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
-------------------	------------------	------------------

FRONTALES EINKLAPPEN		
-----------------------------	--	--

Vorbeschleunigung	gering	gering
-------------------	--------	--------

Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
-------------------	-----------------------	-----------------------

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
--	--	--

Vorbeschleunigung		
-------------------	--	--

Öffnungsverhalten		
-------------------	--	--

WEGDREHEN		
------------------	--	--

Wegdrehen	<90 Grad	90 - 180 Grad
-----------	----------	---------------

Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich mit
---------------------	--------	----------------------

Höhenverlust	gering	Verlangsamung
--------------	--------	---------------

Stabilisierung	selbständig	durchschnittlich
----------------	-------------	------------------

Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
-------------------	---------------------	-----------------------

WEGDREHEN		
------------------	--	--

Wegdrehen		
-----------	--	--

Drehgeschwindigkeit		
---------------------	--	--

Höhenverlust		
--------------	--	--

Stabilisierung		
----------------	--	--

Öffnungsverhalten		
-------------------	--	--

STABILISIEREN		
----------------------	--	--

Stabilisieren	selbständig	selbständig
---------------	-------------	-------------

Steuerweg	hoch	hoch
-----------	------	------

Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
--------------------	------------------	------------------

Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
-------------	------------------------	------------------------

Öffnungsverhalten	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
-------------------	---------------------	---------------------

Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
-------------------	---------------------	---------------------

FÜLLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 1-2	
--	--------------	--

FÜLLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 1-2	
---	--------------	--

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2 1-2	
---	----------------	--

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2 1-2	
---	----------------	--

ST. PIRALE	1-2 1-2	
-------------------	----------------	--

Einleitung		
-------------------	--	--

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
------------	------------------	------------------

Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
---------------	-----------------	-----------------

Ausleitung	selbständig	selbständig
------------	-------------	-------------

Einleitung		
-------------------	--	--

Einleitung	einfach	einfach
------------	---------	---------

Ausleitung	selbständig	selbständig
------------	-------------	-------------

Landeverhalten		
-----------------------	--	--

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
---------------------------------------	--	--

--	--	--

--	--	--

--	--	--

NOVA CARBON 5

Hersteller: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.

Zulassungsinhaber: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1.2 / GH

Sitzzahl 1

Trimmsystem Fußbeschleuniger

Windenschlepp Ja

Verhalten bei

rif.tdu

Füllverhalten

Aufziehverhalten

Abhebegeschwindigkeit

Starthandling insgesamt

min. Startgewicht (75 kg)

max. Startgewicht (95 kg)

gleichmässig, sofort

gleichmässig, sofort

kommt sofort über Piloten

kommt sofort über Piloten

durchschnittlich

durchschnittlich

einfach

einfach

Trimmgeschwindigkeit

36 kni/h

37 km/h

Geschwindigkeit beschleunigt

51 km/h

51 km/h

Rolldämpfung

durchschnittl ch

durchschnittlich

Trudeltendenz

gering

gering

Steuerweg

durchschnittl ch

durchschnittlich

Wendigkeit

durchschnittl ch

durchschnittlich

Sackfluggrenze

durchschnittlich 60 e - 75 cm

durchschnittlich 60 cm • 75 cm

Fullstallgrenze

durchschnittlich 65 ein - 80 cm

durchschnittlich 65 cm 89 cm

Bremskraftanstieg

durchschnittlich

durchschnittlich

Vorbeschleunigung

gering

gering

Öffnungsverhalten

selbständig verzögert

selbständig verzögert

Vorbeschleunigung

durchschnittlich

durchschnittlich

Öffnungsverhalten

selbständig verzögert

selbständig verzögert

Wegdrehen

90 - 180 Grad

90 - 180 Grad

Drehgeschwindigkeit

durchschnittlich

durchschnittlich

Höhenverlust

durchschnittlich

durchschnittlich

Stabilisierung

selbständig

selbständig

Öffnungsverhalten

selbständig verzögert

selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN BOWLEUNIG

Wegdrehen

90 - 180 Grad

90 - 180 Grad

Drehgeschwindigkeit

durchschnittlich

durchschnittlich

Höhenverlust

durchschnittlich

durchschnittlich

Stabilisierung

selbständig

selbständig

Öffnungsverhalten

selbständig verzögert

selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1-2

Stabilisieren

einfaches Gegenbremsen

einfaches Gegenbremsen

Steuerweg

durchschnittlich

durchschnittlich

Steuerkraftanstieg

durchschnittlich

durchschnittlich

Gegendrehen

einfach, keine Tendenz

einfach, keine Tendenz

Öffnungsverhalten

zum Strömungsabriss

zum Strömungsabriss

selbständig verzögert

selbständig verzögert

FUU-STALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG

1-2

1-2

FUU-STALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG

1-2

1-2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT

1-2

1-2

TRUDELNAUS STATIONÄREM KURVENFLUG

1-2

1-2

STELLSPIRALE

1-2

1-2

Einleitung

durchschnittlich

durchschnittlich

Trudeltendenz

gering

gering

Ausleitung

selbständig

selbständig

Einleitung

einfach

einfach

Ausleitung

nimmt zögernd Fahrt auf < 4Sek

nimmt zögernd Fahrt auf < 4Sek

LANDUNG

11111111.1111.111.11

Landeverhalten

einfach

einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Hersteller: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH

Zulassungsinhaber: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 / GH

Sitzzahl 1

Trimmsystem Fußbeschleuniger

Windenschlepp Ja

Verhalten bei

START

Füllverhalten

Aufziehverhalten

Abhebegeschwindigkeit

Starthandling insgesamt

gleichmässig, sofort

kommt sofort über Piloten

durchschnittlich

durchschnittlich

gleichmässig, sererl

kommt sofort über Piloten

durchschnittlich

durchschnittlich

FLUG

1-2

Trimmgeschwindigkeit

34 km/h

35 km/h

Geschwindigkeit beschleunigt

49 km/h

49 km/h

Rolldämpfung

durchschnittlich

durchschnittlich

KURVENHANDLING

2

41MIM11.1

Trudeltendenz

gering

gering

Steuerweg

gering

gering

Wendigkeit

hoch

hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

Sackfluggrenze

durchschnittlich 60 cm 75 cm

durchschnittlich 60 cm 75 cm

Fullstallgrenze

durchschnittlich 65 cm 80 cm

durchschnittlich 65 cm 80 cm

Bremskraftanstieg

durchschnittlich

durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN

34411galIMIN,

Vorbeschleunigung

durchschnittlich

durchschnittlich

Öffnungsverhalten

selbständig verzögert

selbständig verzögert

FRON EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT

Vorbeschleunigung

durchschnittlich

durchschnittlich

Öffnungsverhalten

selbständig verzögert

selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN

Wegdrehen

180.360 Grad180 360 Grad

Drehgeschwindigkeit

durchschnittlich

durchschnittlich

Höhenverlust

durchschnittlich

durchschnittlich

Stabilisierung

selbständig

selbständig

Öffnungsverhalten

selbständig verzögert

selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNI

Wegdrehen

180 - 360 Grad

Drehgeschwindigkeit

durchschnittlich

durchschnittlich

Höhenverlust

durchschnittlich

durchschnittlich

Stabilisierung

selbständig

selbständig

Öffnungsverhalten

selbständig verzögert

selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2

Stabilisieren

einfaches Gegenbremsen

einfaches Gegenbremsen

Steuerweg

gering

durchschnittlich

Steuerkraftanstieg

hoch

hoch

Gegendrehen

einfach, keine Tendenz

einfach, keine Tendenz

Öffnungsverhalten

zum Strömungsabriss

zum Strömungsabriss

selbständig verzögert

selbständig verzögert

FUU-STALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

1-2

2

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG

1-2

2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT

2

2

TRUDELNAUS STATIONÄREM KURVENFLUG

2

1.2

STELLSPIRALE

2

2

Einleitung

einfach

einfach

Trudeltendenz

gering

gering

Ausleitung

Nachdrehen 180 - 360 Grad

Nachdrehen 180 - 360 Grad

Einleitung

einfach

einfach

Ausleitung

selbständig

selbständig

LANDUNG

11111111.1111.111.11

Landeverhalten

einfach

einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

SUMMIT M

Hersteller: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH
 Zulassungsinhaber: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja



Verhalten bei min. Startgewicht (80 kg) max. Startgewicht (105 kg)

E: 11-1111111111t

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

Trimmgeschwindigkeit	36 l/m/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	gering	gering
Wendigkeit	hoch	hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 2

Sackfluggrenze	früh < 60 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Füllstallgrenze	früh < 65 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT

Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1-2

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

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG

S-PIKALE

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Ausleitung	selbständig	Nachdrehen 180 - 360 Grad

B-LEINEN-STALL

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

LANDUNG

Landeverhalten	Maat)	einfach
----------------	-------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Hersteller: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH
 Zulassungsinhaber: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja



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

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

Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 l/m/h
Geschwindigkeit beschleunigt		52 l/m/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

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

FRONTALES EINKLAPPEN

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)

Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

EINKLAPPEN

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1-2

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

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG

STEILSPIRALE

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

B-LEINEN-STALL

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

AIRWAVEtgel

Hersteller: Airwave Villingen Ges.m.b.H.

Zulassungsinhaber Airwave Ges.m.b.H.

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 - 2 / Biplace

Sitzzahl 2

Trimmsystem Trimmer von Hand zu bedienen

Windenschlepp Ja

Verhalten bei Mn. Startgewicht (140 kg) max. Startgewicht (220 kg)

START 1-2 1

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

GERADEAUSFLUG 1-2 1-2

Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	40 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING 1MM131 1

Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

B V MGES ÜBERZIEHE! 11Milti11111111

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

FRONTALES EINKLAPPE! 1.

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG

Vorbeschleunigung		
Öffnungsverhalten		

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1-2 1-2

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT

Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2 1-2

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

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1-2 1-2

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1-2 1-2

TRUDERN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1-2 1-2

TRUDERN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1-2 1-2

STELSPIRALE 1 1

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

EINENSTALL 1-2 1

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

LANDUNG 1 1

Landeverhalten einfach einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

AIRWAVE MAGIC M

Hersteller: Airwave Villingen Ges.m.b.H.

Zulassungsinhaber Airwave Villingen Ges.m.b.H.

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2-3 / GH

Sitzzahl 1

Trimmsystem Fußbeschleuniger

Windenschlepp Ja

Verhalten bei min. Startgewicht (75 kg) max. Startgewicht (100 kg)

START NM- JEIM 1-2

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

GERADEAUSFLUG 1-2 1-2

Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		52 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING 1-2 1-2

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1-2 1-2

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

FRONTALES EINKLAPPEN 2 2

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 2

Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN 2-3 2-3

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 2-3

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2 2

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

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 2 1-2

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 2 2

TRUDERN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 2 2

TRUDERN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 2 2

STELSPIRALE 2 2

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

EINENSTALL 1-2 1-2

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG 1-2

Landeverhalten einfach einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

NOVA International, A-6020 Innsbruck, Tel. ++43 (D) 512 - 36 13 40
 CHARLY PRODUKTE, D-87637 Seeg, Tel. ++49 (0) 8364 - 12 86

www.nova-wings.com
www.charly-prociukte.de

carbon

CARBON
DHV 1-2
AFNOR standard

Hohe Leistung
 und zukunftsweisender Komfort
 durch den Einsatz
 modernster Technologie:

82 Kammern, Fingerrippen,
 sehr leichte und öfningswilige Fläche
 spannungsneutraler Außenflügel
 lange, präzise Steuerwege
 angenehmer geringer Bremsdruck
 gefürante A-Gurte

TECHNISCHE DATEN			
XS	S	M	L

AUSGELEGTE FLÄCHE	23.13	25.89	28.22	31.27
AUSGELEGTE STRECKUNG	5.38	5.38	5.38	5.38
PROJIZIERTE FLÄCHE	20.4	22.84	24.9	27.45
PROJIZIERTE STRECKUNG	4.1	4.1	4.1	4.1
STARTGEWICHT	60-85	75-95	85-105	95-125

ÜBERSICHT

PHYLIX
DHV 1 / AFNOR standard
X-ACT
DHV 1-2 / AFNOR standard
CARBON
DHV 1-2 / AFNOR standard
X-RAY
DHV 2 / AFNOR standard
ARGON
DHV 2-3 / AFNOR performance
X-LARGE
DHV 1-2 / AFNOR biplace

GARANTIE



NOVA

BAS		
Hersteller:		
Zulassung:		
Klassifizierung:		
Sitzzahl:		
Trimmsystem:		
Windschlepp:		
Verhalten bei	Startgewicht (70 kg)	man. Startgewicht (90 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		51 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	etw. durchschnittlich
Kti VENHANDLING 1.2		
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm • 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 89 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAPPEN 1.2 1.2		
Wegdrehen	80 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 1.2		
Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		
EI EEG EINKLAPPEN UNO GEGENSTEUERN 1.2		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FÜLLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
FÜLLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	1.2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1.2	1.2
STILSPIRALE	1.2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
FLUGVERHALTEN 1.1.1.3 EM 1.2		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG 1.2 1.2		
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR SICHERHEIT		

BAS		
Hersteller: Apco Aviation Ltd.		
Zulassungsinhaber: Apco Aviation Ltd.		
Klassifizierung / Gurtzeug:		
Sitzzahl:		
Trimmsystem:		
Windschlepp:		
Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	-durchschnittlich
GEWÄHRLEISTUNG 1.2 1.2		
Trimmgeschwindigkeit		36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung		durchschnittlich
KRVENNANHONG 1.2		
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BERZIEHEN 2		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN 1.2 1.2		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 2		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN 1.2 1.2		
Wegdrehen	< 90 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
IMMUN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FÜLLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG	2	2
FÜLLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG	2	2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	1.2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1.2	1.2
STILSPIRALE	1.2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180-360 Grad	selbständig
FLUGVERHALTEN 1.1.1.3 EM 1.2		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG 1.2 1.2		
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

SIMBA L		
Hersteller: Apco Aviation Ltd.		
Zulassungsinhaber: Apco Aviation Ltd.		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (120 kg)
Errf		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
iiJJAMMITI		
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	36 kre
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KUR 1 DUNG 2		
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
1177.24.1	1-1	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHI		1.2
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
\".11•1111r1 11131.11.1		
Wegdrehen	< 90 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEMUS ANNAPPEN BESCHLEUNIGT		
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINS MGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN1 - 2		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 2 1. 2		
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 2 1. 2		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 - 2 2		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 - 2 1-2		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	selbständig
eirmemmed	linfflin - .M1E	
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LAND. NG 4111FlnMd -1EMZE		
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich

MISTRAL 2.26		
Hersteller: Swing Flugsportgeräte GmbH		
Zulassungsinhaber: Swing Flugsportgeräte GmbH		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	da. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (110 kg)
EtEriM	ir 1111 1 11	11
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		km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
11.1111111111		11 25311111.11
Sackfluggrenze	durchschnittlich 69 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich eb cm - 89 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig ziert
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verringert
Wegdrehen	< 90 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv
MEM.		
IM1MMrääiro		
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv
11111111		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1 - 2 1 - 2		
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1 - 2 1 - 2		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 - 2 1 - 2		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1		
summa		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
1:=112 11111111111111111.1g		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLIEHSCHEMIE		

Herstellen SynAIRgr GmbH
Zulassungsinhaber: SynAIRgy GmbH
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe
Sitzzahl
Trimmsystem
Windenschlepp

1 2 / GH

1
Fußbeschleuniger
la

Verhalten bei **rumor- am** min. Startgewicht (70 kg) man. Startgewicht (95 kg)

Füllverhalten gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit durchschnittlich
Starthandling insgesamt einfach
Trimmgeschwindigkeit 35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt 45 km/h
Rolldämpfung durchschnittlich
Trudeltendenz gering
Steuerweg durchschnittlich
Wendigkeit durchschnittlich

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

FRONTALES EINKLAPPEN

Vorbeschleunigung gering
Öffnungsverhalten selbständig verzögert

Vorbeschleunigung
Öffnungsverhalten

EINSETIGES EINKLAPPEN

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

Wegdrehen
Drehgeschwindigkeit
Höhenverlust
Stabilisierung
Öffnungsverhalten

ij;;;i2a3.12.12122-ALUqui sñh, fit.1,12,11g, vv

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

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1.2**TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1.2****TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1****STELLSCHWALE 11112**

Einleitung durchschnittlich
Trudeltendenz gering
Ausklüftung selbständig

Einleitung einfach
Ausleitung --selbständig

ML3.11

Landeverhalten -einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERN**71 B**

Ä Ae'

ra minr

Hersteller SynAl e GmbH
Zulassungsinhaber: SynAIRgy GmbH
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe
Sitzzahl
Trimmsystem
Windenschlepp

2 / GH

1
Fußbeschleuniger
Ja

Verhalten bei min. Startgewicht (70 kg) max. Startgewicht (95 kg)

Füllverhalten gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit durchschnittlich
Starthandling insgesamt einfach
Trimmgeschwindigkeit 35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt 51 km/h
Rolldämpfung durchschnittlich

Trudeltendenz gering
Steuerweg durchschnittlich
Wendigkeit durchschnittlich

Sackfluggrenze durchschnittlich 60 cm 15 cm
Fullstallgrenze durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskraftanstieg durchschnittlich

FRO KLAPPEN

Vorbeschleunigung gering
Öffnungsverhalten selbständig verzögert

FRONT 3 EINKLAPPEN BESCHLEU 1 A11111

Vorbeschleunigung
Öffnungsverhalten

PPEN -A131:11

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

Wegdrehen
Drehgeschwindigkeit
Höhenverlust
Stabilisierung
Öffnungsverhalten

EINSEMUS IBMLUPEN UND**Peil- 2**

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

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1-2**TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1.2****TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1****IM**

Einleitung durchschnittlich
Trudeltendenz gering
Ausleitung selbständig

URI 2 TALL AIMMIZIR 1

Einleitung einfach
Ausleitung selbständig

117h.p7rt

Landeverhalten einfach

LINE FALCON 23

Hersteller Skyline Flight Gear

Zulassungsinhaber: Skyline Flight Gear

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1.2/GH

Sitzzahl 1

Trimmsystem Fußbeschleuniger

Windenschlepp Ja

Verhalten bei min. Startgewicht (55 kg) max. Startgewicht (85 kg)

1.2

Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEA SRUG	.. 1111121E 11111111 11111 1	
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		52 km/lr
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
	111131E 11111.	
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch

BEI 1GES ÜBERZIEH

1-2

1-2

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

FRO EINKLAPPEN

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

I (1,3-i

Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN

1.2

1.2

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

Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung

Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

UND GEGENSTEUERN 1 - 2

1-2

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

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG	1-2	1.2
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
TRUDERN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRUDERN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
	1	1

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

rnmerni Imer

1.2

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

LANDUNG

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

ULTRALITE
PRODUCTS
Paragliding

PRESENTS

2001

PULSE
Designed by Ultralite Products

BEGINNER DHV 1

MAKALU
Designed by Ultralite Products

BASIC INTERMEDIATE DHV 1-2

SUMMIT
Designed by Ultralite Products

INTERMEDIATE DHV 2

GAMBIT
Designed by Ultralite Products

HIGH PERFORMANCE DHV 2-3

SHERPA
Designed by Ultralite Products

TANDEM DHV 1-2

UP EUROPE

MZL GS-01-822-01

_ NE CON 25

Hersteller: Skyline Flight Gear
Zulassungsinhaber: Skyline Flight Gear
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1.2/GH
Sitzzahl 1
Trimmsystem Fußbeschleuniger
Windenschlepp Ja



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

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

GERADEAUSFLUG 1 1.2

Trimmungsgeschwindigkeit	36 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KU NDLING		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1 1

Sackfluggrenze	spei 75 cm	spät > 75 cm
Füllstallgrenze	spät 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONT: EINKLAPPEN BESCHLEUNIG

Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

EI IGES EINKLAPPE

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG

Wegdrehen		90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		hoch
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN UND ABLENKEN

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

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1 1

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1 1

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 1

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 1

1 AALE 1

Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	—	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG 1

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

MZL GS-01-823-01

SKYLINE MLCON 27

Hersteller: Skyline Flight leer
Zulassungsinhaber: Skyline Flight Gear
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 - 2 / GH
Sitzzahl 1
Trimmsystem Fußbeschleuniger
Windenschlepp Ja



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

tt "1111. 111 1111L:	1	1.2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GER EAUSFLUG 1 1.2

Trimmungsgeschwindigkeit	35 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		52 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1	1.2
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Sackfluggrenze spät > 75 cm

Füllstallgrenze spät > 90 cm

Bremskraftanstieg hoch

Vorbeschleunigung gering

Öffnungsverhalten selbständig verzögert

FRONT EI. EN BESCHLEUNIG

Vorbeschleunigung gering

Öffnungsverhalten selbständig verzögert

EI GES EINKLAPPEN 1.2 1-2

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90.180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 1.2

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND t 1

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

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1 1.2

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 1.2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 1

RALE 1 1-2

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt! auf < 4 Sek

LANDUNG 1 1

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Hersteller: Stryline Flight Gear		
Zulassungsinhaber: Skyline Flight Gear		
Klassifizierung / Gurtzeuggrup	pe 1.2 /GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (1.10 kg)	max. Startgewicht (137 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		52 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	spät> 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm + 80 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
Wegdrehen	90 -180 Grad	90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Wegdrehen		90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek
Landeverhalten	einfach	einfach

MZL 01-363-00

KESTREL 133/FLUGSPORT SEEDWINGS-EUROPE GMBH

Klassifizierung	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	90 kg-126 kg / 1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätegewicht (ohne Packsack)	28 kg
Fläche	12,4 m2
Spannweite	9,85 m
Doppelsegel	ca. 85 %
Lattenzahl	17/4
Trimmvorrichtung	
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	

BODENHANDLING UND START

2

Statische Lastigkeit	leicht hecktastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG

23

V min (km/h)	32
V max (km/h)	>80
Bügeldruck bei 60 km/h	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren

KURVENRANDUNG

igraMIMM

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

VERHALTEN REIMS - OMUNGSABRISS

Geradeausflug Bügel langsam vor	problemlos
Geradeausflug Bügel schnell 70°	problemlos
Kurvenflug - Bügel langsam vor	problemlos
Kurvenflug Bügel schnell vor	problemlos
Provoziertes Trudeln	nicht möglich

LANDUNG

2

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

KESTREL 148/FLUGSPORT SEEDWINGS-EUROPE GMBH

Klassifizierung	2.3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	96 kg 126 kg / 1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätegewicht (ohne Packsack)	30 kg
Fläche	13,85 m ²
Spannweite	10,25 m
Doppelsegel	ca. 82 %
Lattenzahl	11/4
Trimmvorrichtung	
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	-

BODENHANDLING UND START

Statische Lastigkeit	leicht hocklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

GERADEAU FLUG

V min (km/h)	32
V max (km/h)	>80
Bügeldruck bei 60 km/h	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	gering-durchschnittlich
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren

KURVENHANDLING

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

BIZIBIL 111 11

Geradeausflug Bügel langsam vor	problemlos
Geradeausflug Bügel schnell vor	problemlos
Kurvenflug - Bügel langsam vor	problemlos
Kurvenflug - Bügel schnell vor	problemlos
Provoziertes Trudeln	nicht möglich

Ausschwebestrecke	durchschnittlich
Moment des Stollens	mittelschwer zu finden
8-Bereich des Stollens	durchschnittlich
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

1

REL 158/FLUGSPORT SEEDWINGS-EUROPE GMBH

Klassifizierung	2.3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	100 kg-140 kg / 1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätegewicht (ohne Packsack)	30 kg
Fläche	14,6 m ²
Spannweite	10,4
Doppelsegel	ca. 85 %
Lattenzahl	21/6
Trimmvorrichtung	
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	

BODENHANDLING UND START

Statische Lastigkeit	neutral
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

Mittel

V min (km/h)	29
V max (km/h)	>80
Bügeldruck bei 60 km/h	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	gering-durchschnittlich
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren

KURVENHANDLING

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

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS

Geradeausflug Bügel langsam vor	problemlos
Geradeausflug - Bügel schnell vor	problemlos
Kurvenflug - Bügel langsam vor	problemlos
Kurvenflug - Bügel schnell vor	problemlos
Provoziertes Trudeln	nicht möglich

LANDUNG

Ausschwebestrecke	durchschnittlich
Moment des Stollens	einfach zu finden
8-Bereich des Stollens	durchschnittlich
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

212/©1

Neue Musterzulassungen

Hängegleiter

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Deutschland zulässiges Startgewicht min...max.	Klasse
01.363-00	Kestrel 133	Flugsport Seedwings-Europe GmbH 90 kg 126 kg	2-3
01-364.00	Kestrel 148	Flugsport Seedwings-Europe GmbH 96 kg 126 kg	2-3
01.365-00	Kestrel 158	Flugsport Seedwings-Europe GmbH 100 kg -140 kg	2.3
01-366.00	Eagle 164	Thomas lens 94 kg 126 kg	1-2
01-367.00	Dortacy Bi	Flight Design 97 kg - 190 kg	3E

Gleitsegel

Nummer	Muster zulässiges Gurtzeug	Zulassungsinhaber Deutschland zulässiges Startgewicht	Klasse
GS-01-802-00	Cirrus 2,23 Gurtzeuggruppe GH	Swing Flugsportgeräte GmbH 60 kg - 85 kg	2-3 GH
GS.01-803-00	Paratech 625 M Gurtzeuggruppe GH	Paratech AG 80 kg - los kg	GH
GS-01-804-00	Paratech P25 L Gurtzeuggruppe GH	Paratech AG 100 kg 125 kg	1 GH
GS-01-805-00	Paratech P25 S Gurtzeuggruppe GH	Paratech AG 65 kg 85 kg	1-2 GH
GS-01-806-00	Paratech P70 L Gurtzeuggruppe GH	Paratech AG 95 kg 130 kg	2 GH
GS-01-807.00	Nova Carbon M Gurtzeuggruppe GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 85 kg - 105 kg	1-2 GH
GS-01-808-00	Arcus-XL-Twin-Trim Gurtzeuggruppe GH	Swing Flugsportgeräte GmbH 105 kg - 170 kg	1-2 GH, Biplace
GS-01-809.00	Nova Carbon S Gurtzeuggruppe GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 75 kg - 95 kg	1-2 GH
GS-01-810-01	Summit S Gurtzeuggruppe GH	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH 65 kg - 85 kg	2 GH
GS-01-811-01	Summit M Gurtzeuggruppe GH	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH 80 kg - 100 kg	2 GH
GS-01-812-01	Summitt. Gurtzeuggruppe GH	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH 95 kg 125 kg	2 GH
GS.01-813-01	Airwave Scenic Alle Gleitsegelgurtzeuge	Airwave Vitlinger Ges.m.b.H. 100 kg 220 kg	1-2 Biplace
GS-01-814-01	Airwave Magic M Gurtzeuggruppe GH	Airwave Vitlinger Gessn.b.H. 75 kg - 100 kg	2-3 GH
GS-01-815-01	Simha Gurtzeuggruppe GH	Apco Aviation Ltd. 70 kg - 90 kg	2 GH
GS-01-816-01	Simba M Gurtzeuggruppe GH	Apco Aviation Ltd. 85 kg - 100 kg	2 GH
GS-01-817-01	Sinta L Gurtzeuggruppe GH	Apco Aviation Ltd. 100 kg 120 kg	2 GH

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Deutschland	Klasse
GS-01-818-01	Mistral 2.26 Gurtzeuggruppe GH	Swing Flugsportgeräte	1-2 GH 85 kg - no kg
65.01-819-01	Airea Rebel M Gurtzeuggruppe GH	SynALRgy GmbH	1-2 GH 70 kg - 95 kg
GS-01-820-01	Airea Rebel M @ Gurtzeuggruppe GH	SynALRgy GmbH	2 GH 70 kg 95 kg
GS-01-821.01	Skyline Falcon 23 Gurtzeuggruppe GH	Skyline Flight Gear	1-2 GH 55 kg 85 kg
GS-01-822-01	Skyline Falcon 25 Gurtzeuggruppe GH	Skyline Flight Gear	1-2 GH 75 kg - 95 kg
GS-01-823-01	Skyline Falcon 27 Gurtzeuggruppe GH	Skyline Flight Gear	1-2 GH 90 kg - 115 kg
GS-01-824-01	Skyline Fahrt 29 Gurtzeuggruppe GH	Skyline Flight Gear	1-2 GH no kg -137 kg

Gleitsegelrettungsgeräte

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast empf. max.
GS-02-080-00	Annular 36	Fly Market GmbH & Co KG	240 kg 250 kg
GS.02-081-00	Blue Way XL	Lukavsky Zdenek Milan Marian/SAIRA Technology	um kg 120 kg

Gleitsegelgurtzeug

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
GS.03-232-01	Skyline Project	Skyline Flight Gear	110 kg

Gleitsegel-Zubehör

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Besonderheiten
GSVH-003-00	Pilots Right Stuff Schlepphilfe	Aerosport International GmbH	keine

Schleppklinken

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	zulässig für
06.029-00	SKI	Fly Market GmbH & Co KG	GS-Windenschlepp einsitzig und dopselsitzig

Neue Herstellungsbetriebe für Luftsportgerät

Firma	Produkt
SynALRgy GmbH Münchner Straße 41, 86641 Rain a Lech, Tel: 09090/969814, Fax: 09090/969894 Postadresse: Moser Säge 5, 83674 Gaissach, Tel: 08041/79033-0, Fax: 08041/79933-11	Stückprüfung Gleitsegel, Gurtzeuge, Rettungsgeräte Nachprüfung Gleitsegel, Gurtzeuge
Lukavsky Zdenek Milan Marian Rivera Straße 15, 85435 Erding Tel: 08122/902685, Fax: 08122/47637	Stückprüfung Gleitsegel, Rettungsgeräte Nachprüfung Gleitsegel, Rettungsgeräte

FLY MIKE
Overalls

Online-Shopping Rund um die Uhr im Internet www.fly-mike.de

Mike, Ketschenrieder Str. 82-84, 96450 Coburg, Tel.: 09561-55220, Fax: 09561-55228

Jetzt
Prospekt
anfordern

enlaflld- Olymp
fit -birmientrum
Abe eue erien
XC-,Th

Über 15 Fluggebiete versprechen
einzigartige Thermik-,
Soaring- und Streckenflüge für
Genussflieger und Profis

Flughafentransfer,
bieten
einweisung,
tionen
lugschule am Olymp
680.--,
ieger Prospekt anfordern

Info / Anmeldung:
D to: 06171-621026
t: +30-352-41741
mobil: +30-942215980
e-mail: 01WingSäGellpiCWhigagt
web: www.olymplaungs.gr

**OIYMPIC
WINGS**
p ara gliding center
& adventure
holidays

Oinio-Tet Flugschule Göppingen
07164-12021

213/01

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gleitsegelgurtzeug X-citing Mn. GS-o3-191-98 der Firma High Adventure

An einem Gleitsegelgurtzeugmuster X-citing, MZL GS-o3-191-98 der Firma High Adventure, Stanserstr. 107 a, CH-6064 Kerns hat eine fehlerhafte, scharfkantige Gurtschnalle das durchlaufende Gurtband stark beschädigt. Dies kann im ungünstigsten Fall zu einer Durchtrennung des Gurtbandes und somit zum Festigkeitsverlust des Gurtzeugverbundes führen. Die betroffenen Gurtschnallen, welche ausschließlich in den ersten Serien verwendet wurden haben keinerlei Prägung oder Gravur eines Gurtschnallenherstellers (siehe Abbildungen).



In Übereinstimmung mit der Firma High Adventure, Stanserstr. 107 a, CH-6064 Kerns hat der DHV vorsorglich folgende Sicherheitsmaßnahmen getroffen:

1. An allen Gleitsegelgurtzeugmuster X-citing, MZL GS-o3-191-98, müssen die Gurtschnallen überprüft werden.
2. Fehlerhafte Gurtschnallen müssen gemäß Instandsetzungsanweisung des Herstellers verändert oder 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 und die Instandsetzung oder der Austausch defekter Gurtschnallen ist vom Hersteller des Gleitsegelgurtzeuges oder dessen Vertriebspartner Charly Produkte, Am Osterösch 3, D- 87637 Seeg durchzuführen.

Gmund, den 29. Januar 2001
Klaus Tänzler
Geschäftsführer

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).

fl 7, Das DHV- er Unfalltelefon

bt.

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

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



Windenschlepptauglichkeit von Gleitsegeln

Ist mein Gleitsegel eigentlich windenschlepptauglich, und wie wird die Tauglichkeit festgestellt? Diese Fragen stellt sich jeder Schlepppilot spätestens beim Neukauf eines Gleitsegels oder vor seinem ersten Windenschleppstart

Der Hersteller gibt in der Betriebsanleitung des Gleitsegels an, ob sein

Produkt windenschlepptauglich ist. Der erforderliche Nachweis wird durch 3 Windenschleppstarts mit verschiedenen schweren Piloten erbracht. Die Piloten und der Windenführer dokumentieren die Schlepps und bestätigen durch ihre Unterschriften die Windenschlepptauglichkeit.

Heute gibt es kaum noch Gleitschirme, die nicht an der Winde geschleppt werden können. Der eine lässt sich besser starten, der andere schlechter aufziehen, aber ganz selten gibt es Schirme, die echte Probleme machen. Fast alle Sackflüge sind von den Piloten hausgemacht und wären zu mehr als 90% vermeidbar, wenn das Aufziehen und Führen der Kappe intensiver trainiert würde. Es ist tatsächlich nicht leicht, einen Schirm auf einer ebenen Wiese aufzustellen und damit zu laufen. Diese Übungen muss man aber beherrschen, wenn man sicher an der Winde starten möchte.

Beim Aufziehen erkennt man schon frühzeitig eine Tendenz zum »hinterhängen-bleiben«. Kommt der Schirm zügig hoch, ohne hinter dem Piloten hängen zu bleiben, kann man davon ausgehen, dass er problemlos beim Windenschlepp sein wird.

Bleibt aber der Schirm während des Aufziehens hinter dem Piloten hängen und lässt sich nur schwer über den Piloten bringen, sollte unbedingt eine Windenschlepphilfe benutzt werden. Diese Schirme kommen in der Startphase leicht in einen Sackflug und müssen deshalb sehr lange an den A-Tragegurten geführt werden.

Die 2 häufigsten Fehler beim Gleitsegel-Windenschleppstart sind:

- > Die A-Tragegurte werden zu früh los gelassen. Der Schirm kommt nicht über den Piloten sondern bleibt hinter ihm hängen und kippt während des Startlaufs nach hinten ab. Beim frühen Loslassen der Tragegurte werden häufig die Steuerleinen ungewollt abgebremst. So kann auch ein gutmütiger Schirm nach dem Start in den Sackflug geraten.
- > Die Schleppseilvorspannung ist zu hoch. Der Pilot wird während des Aufstellens der Kappe vor seinem Schirm her gezogen, der Schirm kommt nicht richtig hoch und kann nicht »anfahen«. Er hängt hinter dem Piloten und gerät häufig in Folge eines großen Anstellwinkels direkt nach dem Abheben in den Sackflug.

Tipp

Hat man ein Gleitsegel, das beim Aufstellen im ebenen Schleppgelände schwer aufzuziehen ist und eine leichte Tendenz zum »hinterhängen bleiben« aufweist, sollte man unbedingt eine Windenschlepphilfe anbauen. Sie erleichtert das Aufziehen und den Schlepp enorm und kann an jedes windenschlepptaugliche Gleitsegel, das mit einem Beschleunigersystem ausgestattet ist, angebaut werden. Bei Spreizrohrklinken sollte ein Niederhaltgummi angebracht werden, der an den Beinschlaufen eingehängt wird. Er zieht die Klinken bei einem Seilriss nach unten und vermindert so die Verletzungsgefahr für den Piloten.

Zugelassene Windenschlepphilfen sind bei den Firmen Aerosport, Flight Design und Firebird zu beziehen.

Horst Barthelmes
DHV-Schleppbüro

Week Ir dune [Ikkeregiiis firo^gnden 5akpporn

In den Gleitschirm- Lehrbüchern wird der Frontklapper (Frontstall), dessen Ursachen und die richtige Pilotenreaktion recht stiefmütterlich behandelt. Immer wieder werden Unfälle gemeldet, deren Ursache in fehlerhaftem Verhalten des Piloten bei diesem Flugzustand liegt. Frontklapper können abhängig u.a. vom Schirmtyp oder der Einklappgröße stark unterschiedliche Erscheinungsformen zeigen und verlangen ein differenziertes Reagieren des Piloten. Anhand von zwei Unfallbeispielen aus dem letzten Jahr, möchte ich die typischen Erscheinungsformen des Frontklappes erklären, Fehler analysieren und Anleitungen zum situationsgerechten Eingreifen des Piloten geben.

Frühjahr 2000, Pustertal

Mit seinem Intermediate ist ein Gleitschirmpilot auf Strecke im Pustertal unterwegs. Die Flugbedingungen sind anspruchsvoll: winddurchsetztes kräftige Thermik. Beim Abfliegen aus einem Thermikbart klappt der Schirm unvermittelt tief über die Front ein und kippt nach hinten weg. Der Pilot reagiert sofort mit beidseitig deutlichem Anbremsen. In der Folge gerät der Schirm in eine unkontrollierte Flugsituation. Starkes Vorschießen, Einklappen, heftige Rotation und schließlich Eintwisten des Piloten in die Trageturte. Dieser entschließt sich den Rettungsschirm auszulösen und landet unverletzt in einem Wald.

Bei einer Befragung des Piloten zum Unfallablauf konnte dieser keinen Flugfehler erkennen. Er hatte sich so verhalten wie in seinem Lehrbuch beschrieben: beim Frontstall den Schirm anbremsen. In diesem Fall und bei einer ganzen Reihe von ähnlichen Unfällen die mir bekannt sind war die Lehrbuch-Empfehlung einer schlechter Rat. Frontales Einklappen aus dem stationären Geradeausflug wie in obigem Beispiel wird verursacht durch eine starke, plötzliche Abwärtsturbulenz der Luft. Die üblichen mäßigen Thermikturbutenzen können diese Kraft nicht erreichen allenfalls ein harmloses »Frontkläpperchen«, das kurzzeitige Schließen der Anströmkante, verursachen. Zwei Situationen das zeigt neben der eigenen Erfahrung auch die Analyse der Unfälle sind recht typisch für die besondere Gefahr eines harten Frontklappers.

> Der besonders turbulente Randbereich auf der windabgewandten Seite kräftiger, stark windversetzter Thermik.

- Rotoren im Lee von Hindernissen verursacht durch starken Wind
Wenn eine solch massive Turbulenz den Gleitschirm erfasst, kann die ganze Front bis zur Mitte der Flügeltiefe oder noch weiter schlagartig einklappen. Der plötzliche Auftriebsverlust stoppt die Fluggeschwindigkeit des Schirmes abrupt die Kappe pendelt nach hinten während der massenträgere Pilot sich noch vorwärts bewegt. Kappe hinten Pilot vorne das bedeutet einen gefährliche hohen Anstellwinkel, Wird der Schirm jetzt noch zusätzlich abgebremst, ist ein Strömungsabriss vorprogrammiert. Der Schirm ställt und kann wie in der obigen Unfallschilderung- in eine schwer zu kontrollierende Fluglage geraten.

Deshalb gilt: In den ersten Sekunden nach dem frontalen Einklappen wenn die Kappe sich deutlich hinter dem Piloten befindet- nicht bremsen.

Erst wenn der Pilot wieder unter den Schirm gependelt ist die Kappe sich also wieder über ihm befindet darf über die Bremsen eingegriffen werden. Die Reaktionen des Piloten müssen jetzt auf das Verhalten des Schirmes abgestimmt werden. Es gibt drei verschiedene Verhaltensmuster, die jeweils meist typisch für das Schirmmodell sind.

- > Schirm leitet den Frontstall rasch und selbständig aus; dabei öffnet sich die Kappe meist schon wieder vollständig, während sie von hinten über den Piloten kommt. Der Schirm nickt deutlich nach vorne und sollte in der Vorwärtsbewegung über die Bremsen stabilisiert werden. Die meisten Schirme der Kategorien 1 und 1-2 reagieren auf diese Weise. Für den Piloten ist dies das berechenbarste Schirmverhalten.
- > Schirm leitet den Frontstall selbständig aber verzögert aus; die Außenflügel bleiben eingeklappt, der Schirm stabilisiert sich über dem Piloten, die Kappe nickt nicht nach vorne. Ohne Eingreifen des Piloten öffnet der Schirm sich zögerlich innerhalb einiger Sekunden vollständig und geht in den Normalflug über. Will der Pilot den Öffnungsvorgang durch Anbremsen beschleunigen, muß dies sehr dosiert, gefühlvoll und gleichmäßig erfolgen. Zu starkes Bremsen kann den durch den Widerstand der eingeklappten Außenflügel sehr langsamen Schirm in den Strömungsabriss bringen.
- > Schirm leitet den Frontstall nicht selbständig aus stabiler Frontstall; Unfallanalyse und Erfahrungen aus dem Sicherheitstraining zeigen, dass dieses Verhalten bei modernen Schirmen häufiger auftritt als bei Geräten früherer Generationen. Betroffen sind besonders Leistungsgeräte der DHV- Kategorien 2 und höher. Auffallend ist, dass viele Piloten wenig oder nichts über die angepasste Reaktion bei diesem Flugzustand wissen.

Sommer a000, Westendorf

Oststartplatz Choralpe. Böiger nordöstlicher Wind schafft schwierige Startbedingungen. Etwa 20 Piloten warten auf eine Beruhigung der Verhältnisse. Ein Gleitschirmpilot startet mit seinem Leistungs- Intermediate und gerät im Abflug in den Leebereich des nördlich vorgelagerten Gratausläufers. In etwa 40-50 Metern Höhe über Grund kommt es zu einem massiven Frontklapper, der den Schirm so stark deformiert, dass dieser nur noch als schmales Band über dem Piloten steht. Der anschließende Absturz erfolgt senkrecht nach unten, ohne Drehung oder Rotation mit sehr hoher Sinkgeschwindigkeit. Die Kappe bleibt bis zum Aufprall des Piloten geschlossen und zeigt keine Öffnungstendenz. Augenzeugen berichten später, der Pilot habe während des gesamten Absturzes keinerlei Reaktion gezeigt. Er schlägt, mit dem Rücken zuerst, in steilem Grasgelände auf und erleidet schwerste Wirbelsäulenverletzungen. Er hatte keinen Rückenprotector benutzt.

Bei einem stabilen Frontstall klappt der deformierte vordere Bereich der Kappe unter den Rest des Segels. Der Schirm hat seine Flugfähigkeit ver-



beschleunigten Fluges. Bleibt der Beschleuniger während der Deformation durchgedrückt, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass der Frontstall stabil bleibt. Beim Training über Wasser kann man häufig beobachten, dass Piloten, nach dem simulierten frontalen Einklappen, in einer Art Abstützreflex, die Beine nach vorne durchdrücken und damit den Beschleuniger aktiviert halten. Es ist deshalb besonders wichtig, sofort nach einer Kappenstörung im beschleunigten Flug die Beine anzuziehen und aus dem Beschleuniger zu steigen.

loren, die Anströmung erfolgt nun senkrecht von unten. Die Eintrittskante mit ihren Öffnungen wird so förmlich gegen das Untersegel gepresst die Kammern können nicht mehr belüften um ein tragfähiges Profil wiederherstellen. Stark über die Flächentiefe deformiert steht der Schirm als schmale Sichel über dem Piloten häufig in U-Form nach vorne oder hinten gebogen. Die Sinkgeschwindigkeit ist dabei sehr hoch, meist über 10 m/Sek. Ohne Eingreifen des Piloten bleibt dieser Flugzustand in der Regel stabil.

Zunächst einmal gilt es, einen stabilen Frontstall als solchen zu erkennen und dann rasch zu handeln. Dieser Flugzustand wird über die Bremsen ausgeleitet. Dabei kann ein sehr deutliches beidseitiges Anbremsen erforderlich sein und ungewöhnlich hoher Steuerdruck auftreten, Strömungsabrissgefahr durch das Anbremsen besteht während des stabilen Frontstalls nicht es gibt keine Strömung, die abreißen kann. Allerdings müssen die Bremsen beim ersten Anzeichen einer Wiederöffnung deutlich nachgelassen werden um den beginnenden Strömungsaufbau zu ermöglichen. Meist öffnet sich der Schirm dann ohnehin selbständig und geht in den Normalflug über. Der Höhenverlust kann insgesamt beträchtlich sein und hängt in erster Linie von der Schnelligkeit der Pilotenreaktion ab.

Eine versteckte Gefahr lauert beim frontalen Einklappen während des

Sicherheitshinweise

Grundsätzlich sollte jeder Pilot wissen, wie sich sein Gerät im Falle eines Frontklappers verhält. Die DHV-Testpiloten simulieren mit jedem geprüften Gerät während der Gütesiegeltests möglichst harte Frontstalls. In den Testberichten ist das Ergebnis aufgeführt für den unbeschleunigten und den beschleunigten Flug. Eine mentale Handlungsstrategie, gemäß der zu erwartenden Gerätereaktion, ist im Ernstfall von unschätzbarem Vorteil.

Ohnehin unerlässlich in thermisch bewegter Luft ein aktiver Flugstil und das intuitiv richtige Agieren des Piloten mit Bremsen und Gewicht auf die Bewegungen der Kappe. Dadurch lassen sich nicht nur die meisten Kappenstörungen im Ansatz korrigieren auch die Wahrscheinlichkeit einer Fehlreaktion des Piloten in kritischen Situationen wird deutlich geringer.

Wer sich derart unangenehme Erfahrungen gänzlich sparen will, vermeidet konsequent kritische Bereiche und besondere Gefahrenpunkte. Ein realistisches Gefahrenbewußtsein ist wohl ohnehin der beste Schutz gegen Unfälle.

Karl Slezak

,J2buageezli 7 durch gzh geoTäie 5chuoppwriden

Das DHV-Schleppbüro hatte vereinzelt Meldungen von Windenführern erhalten, dass diese bei der Bedienung ihrer Schleppwinden elektrische Stromschläge während des Schlepps verspürten. Die Winden waren alle mit Stahlschleppseilen ausgerüstet und geerdet. Bei weiteren Nachfragen stellte sich heraus, dass die Schleppwinden in der Nähe, von einer Langwellensendeanlage, etwa 4,5 bis 15 km entfernt, betrieben wurden.

Der Radio- und Fernsehtechnikmeister Ludwig Jakob, selbst Hersteller einer Schleppwinde, hat Messungen mit Stahl- und Kunststoffschleppseilen durchgeführt, um die entstehenden Stromstärken und Spannungen, die

in der Nähe von Sendeanlagen auftreten, technisch nachzuweisen.

Zuerst wurden Messungen auf dem Schleppgelände Buchhofen durchgeführt, das ca. 4,5 km vom DLF-Sender Aholming entfernt liegt, der über eine Sendeleistung von 500 kW verfügt. Zwischen Windengehäuse und Erde wurde eine 230 V/25 W Glühlampe in Reihe geschaltet.

Bereits beim ersten Schleppvorgang leuchtete die Lampe auf und zerbarst, als eine Schlepphöhe von 10 m GND erreicht wurde. Mit einem Oszilloskop, das parallel zum Verbraucher geschaltet wurde, wurden folgende Messwerte ermittelt:

Flughöhe (n GND)	Sinus-Spannung Spitze-Spitze Vss (Volt)	Sinus-Spannung Effektivwert (Volt)	Verhalten der wo Vif Glühbirne
zoom	80	28	Beginnt leicht zu glimmen
200 ni	240	85	Glimmt im Rhythmus
300 01	405	143	Birne flackert
400 01	648	230	Birne flackert hell
500 ni	874	309	Birne leuchtet sehr hell
»Seil einziehen«	1300	460	Birne leuchtet extrem hell

Es wurden auch Messungen ohne Verbraucher durchgeführt. Diese Messungen entsprechen einer nicht geerdeten Schleppwinde. Dabei wurde in einer Flughöhe von 300 m GND eine Spannung von mehr als 1300 Vss gemessen. Weiterhin wurde festgestellt, dass es sich hierbei um eine amplitudenmodulierte Spannung (Frequenz 207 kHz) vom Langwellensender Aholming handelt.

Ein zweiter Messversuch fand auf dem ca. 15 km vom Sender Aholming entfernten Windenschleppgelände Arnsdorf statt. Auch hier wurde die Versuchsanordnung wie oben beschrieben mit einer 230 V ~ 25 W- Glühbirne durchgeführt. Dabei wurden folgende Werte ermittelt:

Flughöhe (m 610)	Sinus-Spannung Spitze-Spitze Vss (Volt)	Sinus-Spannung Effektivwert (Volt)	Verhalten der 25 V: Glühbirne
wo m	0	0	Keine Reaktion
200 11	wo	35	Birne glimmt
300 m	150	50	Glimmt im Rhythmus
400 ft	75	26	Birne glimmt
500 m	200	70	Glimmt im Rhythmus
»Seil einziehen«	Bis 250	Bis 88	Birne flackert

Es wurden anschließend wieder Messungen ohne Verbraucher durchgeführt, die einer Winde ohne Erdung entsprechen. Dabei wurden in einer Flughöhe von 100 m GND Spannungen von mehr als 800 Vss gemessen, die beim »Seil einziehen« sogar Spitzenwerte von mehr als 800 Vss erreichten.

Die Messreihen wurden alle mit einem 1,8 mm starken, handelsüblichen Stahl-Windenschleppseil durchgeführt. Bei gleichzeitigen Vergleichsmessungen an Dyneema-Windenschleppseilen konnten keinerlei Spannungen nachgewiesen werden.

Zusammenfassung der Untersuchung

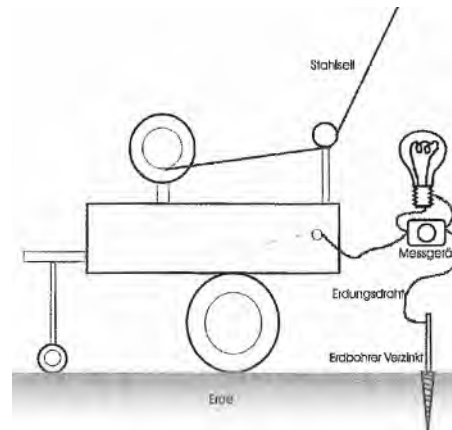
Für den Piloten in der Luft besteht wegen der fehlenden Erdung keine Gefahr. Personen, die am Boden stehen und eine schlecht- oder nichtgeerdete Winde anfassen, befinden sich nach den gewonnenen Erkenntnissen in Lebensgefahr.

Gemäß VDE Richtlinie sind bereits Spannungen im Bereich ab 60 V Wechselspannung lebensgefährlich.

Die bei den Versuchen gemessenen Spannungen zeigen, dass bei Verwendung von Stahl-Schleppseilen, auch noch bei Entfernungen von 15 km

zum Sender, bei einer nicht geerdeten Schleppwinde ab einer Höhe von 100 m GND bereits lebensgefährliche elektrische Spannungen auftreten können.

Auch bei schlecht geerdeten Schleppwinden treten bereits bei einer Höhe von 200 m GND Spannungen von 70 Veff auf, die lebensgefährlich sind.



Je näher sich der Standort der Schleppwinde mit Stahlseil an einer Sendeanlage (hier speziell einer Langwellen-Sendeanlage) befindet, desto mehr muss auf eine ordnungsgemäße Erdung geachtet werden.

Problemlösungen

Als geeignete Erdung empfiehlt uns Ludwig Jakob:

2. einen verzinnten Erdbohrer für Sonnenschirmständer (in jedem Baumarkt erhältlich) .

2. eine Kabelverbindung von mindestens 10 mm² M2 Querschnitt mit Erdungsschellen zwischen Erdbohrer und Schleppwinde. Das Kabel sollte masseschlüssig am Rahmen der Winde mit einer nichtrostenden Schraubverbindung befestigt werden.

3. Der Erdbohrer (Spieß) muss in feuchte Erde eingebracht werden. Trockener, schlecht leitender Boden sollte angefeuchtet werden.

Eine sehr gute Alternative zum Stahlseil ist z. B. DYNEEMA- oder SPECTRA- Kunststoffseil. Jeder Halter einer Schleppwinde kann mit einem Änderungsantrag (Formblatt bitte direkt beim DHV-Technikreferat anfordern) seine Schleppwinde relativ einfach von Stahlseil auf Kunststoff-Schleppseil umrüsten lassen. Dabei werden die Seilrollen ausgewechselt und die Kappvorrichtung geändert. Eine Umrüstung empfiehlt sich immer, wenn Windenschleppgelände in der Nähe von Hochspannungsleitungen oder anderen Oberleitungen liegen.

Auskünfte zu diesem Thema erhaltet ihr beim DHV-Informationsbüro für Schlepp von Montag bis Freitag in der Zeit von 10 bis 12 Uhr.

Horst Barthelmes



ANZEIGENSCHLUSS

(MIR

25.3

Später eingö ölnanzeigen
werden automatisch in das nach-
folgende Info aufgenommen.

mit dem An gene

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

Kürzungen vorbehalten

Haftungsausschluss!

Jede Haftung des 01-IV und seiner Mitarbeiter auf Grund der Veröffentlichung des Gebrauchsmarkts ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttüchtigkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

Gleitsegel

1

Funiac M, Bj. 4/97, 70-105 kg, Check neu, VB 2.000,- DM, Tel.: 08138/8779

Nova Philou 23, Bj. 7/97, lila, Check bis 1/02, geteilte A-Gurte, VB 2.500,- DM, Tel.: 0721/885723

GH

Apco Fiesta M, Bj. 6/00, 80-105 kg, 3.500,- DM, Tel.: 08824/94152

Nova Philou 26, Bj. 96, pink/weiß, Check bis 3/2001, 2.000,- DM, Tel/Fax: 02771/5910

Nova Philou 26, Bj. 7/96, Check 12/00, 950,- DM, Tel.: 0179/1099336

Nova Philou 26, Bj. 7/99, 75-100 kg, violett, umständehalber abzugeben, Preis VB, Tel.: 02267/1851 od. 0171/5761407

1-2

Advance Epsilon 2/28, Bj. 2/98, rot/gelb, 2.500,- DM, auch mit Gurtzeug und Rettung abzugeben, Tel.: 0172/8078479

Atlas I., Bj. 6/99, gelb/lila, 1.900,- DM, Tel.: 0831/5208232

Atlas M, Bj. 1/99, blau/pink, 2.200,- DM, Tel.: 089/6423123

Atlas M, Bj. 4/98, gelb, Check neu, Gurtzeug

ALTO VOLO, 04/97 m. integr. Rettung, Komfort-Rucksack, 3.000,- DM, Tel.: 0175/8129366 od. 07447/291597

Discus 1000/60, Bj. 94, Check neu, incl. Gurtzeug u. Packsack, VB 900,- DM, Tel.: 07544/6422

Grafiy Medium, Bj. 8/93, Gurtzeug Vonblon inc. Rettung, Helm, Packsack, VB 1.500,- DM, Tel.: 07151/302597

Level 60, Komplettusrüstung Gurtzeug ind. Airbag u. Karabiner, 1 Rettungsgert, 1 Overall, 1 Integralhelm, 1 Innenpacksack, VB 2.700,- DM, Tel.: 08458/30662 od. Fax: 30663

Session M, Bj. 99, Check neu 10/2000, rot, 80-110 kg, VB 3.200,- DM, Tel.: 07191/58006 od. Fax: 52374

Vision Classic L, Bj. 95, incl. Gurtzeug u. Rettung, VB 2.000,- DM, Tel.: 069/7182620 od. 069/844800

1-2 Bipiace

Astral Twin, Bj. 2/00, hellblau/weiß, 3.800,- DM, Tel.: 0161/4761610 od. 0171/1922140

1-2 rn

Advance Epsilon 3/28, Bj. 12/99, rot/gelb, Check 12/2001, VB 3.550; DM, Tel.: 07121/890914

Advance Epsilon 3/30, Bj. 5/00, 105-130 kg, gold/blau, 3.850,- DM, Tel.: 0521/2081674

Allegro M, Bj. 10/2000, blau, 80-110 kg Stertgew., 4.200,- DM, Tel. & AB: 06659/1455 / 170/5207926

Arcus L, Bj. 8/99, Frühjahrsschnäppchen, Tel.: 0991/37111 od. Fox: 3790103

Arcus M, Bj. 6/99, gelb/blau, 2.700; DM, Tel.: 07551/64285

Arcus M, Bj. 6/00, 3.500,- DM, Tel.: 07351/2727

Arcus M, Bj. 5/00, 3.550,- DM, Tel./Fox: 06232/40623 od. 0173/9177360, e-mail: juergen@maehringer.net

Arcus M, Bj. 99, rot, Gurtzeug Jam Pro, Rettung Supair, Helm Charly Insider, 3.400; DM, Tel.: 089/224012

Arcus M, Mod. 01, gelb, VB 3.800,- DM, Tel.: 08243/961982 od. 0170/3025539

Arcus M, Bj. 1/99, rat/weiß, kompl. mit Sitzgurt Jam Pro, mit SupAir Pr. Voriometer, Charly-Helm, Check ggf. neu, 5.300; DM, Tel.: 08378/7581

Arcus M, Bj. 99, einschl. XPress Gurtzeug, Charly Rettungsgerät, Jet-Helm, ggf. mit Vario, wegen Flugaufgabe zu verkaufen, VB 4.500; DM, Tel.: 09078/920517

Arcus M, Bj. 1/00, blau, mit Gurtzeug u. Rettung, 4.100; DM, Tel.: 069/292492 od. dennis.biese@online.de

Arcus Bj. 6/2000, rot/weiß, VB 3.690; DM, Tel.: 07202/3441

Effect 36, Bj. 3/00, grün, 3.900; DM, Tel.: 0209/144093

Flair M, Bl. 4/99, viola/weiß, 80-105 kg, 2.250,- DM, Tel.: 089/69979493 od. WWW-WCP1@aol.com

Flair M, Bj. 4/99, blau/weiß, 1.900-7 DM, Tel.: 089/6916519

Flair 5, rot, Check neu, 2.100,- DM, Tel.: 08151/4504 od. rudiadverteammet

Matrix 1, Bj. 5/00, 90-115 kg, gelb, mit Firebird Gurtzeug »Bodyguard«, Bj 7/00 und FB-Rettung RS 2, VB 5.000; DM, Tel.: 08845/607

Paratech P23 24, Bj. 6/97, orange/weiß, ideal für Leichtgewichte (60-85 kg), Check bis 8/2002, im Packsack mit Beschleuniger, VB 2.100,- DM, Tel.: 0173/2631792

Raven 27, incl. Schutzhülle, Spanngurt, Beinstrecker (Beschleuniger m. Befestigungsösen) u. Rucksack XT Inka-Air, 4.690; DM, Tel.: 02267/1851 od. 0171/5761407

Session XS, Bj. 6/99, orange, VB 2.600,-, Tel.: 0721/885723

A 5-26 Sport, Bj. 96, Check 2002, 85-105 kg, VB 1.200,- DM, Tel.: 07072/4131 od. 0173/9272631

Advance Epsilon 2/31 S, Bj. 97, 95-110 kg, Gurtzeug UP Action LX, Rettung Firebird RS 2, kompl., 3.500; DM, Tel.: 06332/56254 od. Fax: 08841/18413410

Advance Epsilon 26, Bi. 95, Startgewicht 90-110 kg, Ne, FP 500,- DM, Tel.: 08021/507690

Aspect M, Bj. 4/91, rot/weiß, Check 3/01, 1.500; DM, Tel.: 0177/6464646 od. marcus3mC2kol.com

Galaxy, 2.000; DM, Tel.: 0731/88116 od. inFo@pfsports.de

Marlin 23, Startgewicht 60-75 kg, orange, Tel.: 0711/850330

Martin 26, Bj. 7/95, lila/weiß, Check, kompl., ggf. Gurtzeug u. Doppelkappe, Preis VB, Tel.: 02234/498075 od. jahr1999@gmx.de

Martin 29, Bj. 95, lila, in. Gurtzeug Edel, Protector und Doppelkappenrettung u. Vario, 1.000; DM, Tel.: 06105/25030

Mistral 27, Bj. 6/96, 75-95 kg, lila/weiß, Check 8/2002, VB 1.399,- DM, Tel.: 07161/157566 od. 0170/9925001

Mistral 30, Bj. 96, Gurtzeug, Protector, Rettung Charly, FP 1.700; DM, Tel.: 06341/930717 od. 0171/8453128

Nova Phocus 29, Bj. 94, 90-125 kg, Check 3/02, 700; DM, Tel.: 05671/5142 od. 0170/2106339

P 40/26, Bj. 93, weiß, mit Rucksack, 380; DM, Tel.: 0751/7914831

P 40/26, weiß/orange, Check nötig, mit Gurtzeug u. Rettung, VB 444; DM, Tel.: 02871/46966

Phönix 128, Bj. 5/93, ca. 27 m², 80-100 kg, 500,- DM, Tel.: 089/6701670

Pra-Feel 35, Bj. 96, incl. Gurtzeug m. Protector, Packsack, Rettung-Revolution, Helm, Vario-Breuniger, VB, Tel.: 09804/1389

Saber M, 97, weiß 790,- DM, Tel.: 08024/6661

Saber M, Bj. 97, orange, 750,- DM, Tel.: 0171/7689968

Saber XL, Bj. 2/97, Check 2/2001, 1.000,- DM, Tel.: 02931/16213

Sensor M, Bj. 95, blau, Gurtzeug, Rettung Oskar 16, Check bis 2/02, wg. Aufgabe, VB 1.987,- DM, Tel.: 0221/5505799

Sonic Large, Bj. 8/96, 75-105 kg, mit Rettungsschirm und Gurt, VB 1.350,- DM, Tel.: 089/7854387

Sonic XLarge, Bj. 6796, Check neu, 900,- DM, Tel.: 08322/4190

Soul L, Bj. 7/97, grün/weiß, VB 1.800,- DM, Tel.: 09503/7069

Soul M, 85-110 kg, grün, neuer Check, Gurtzeug UP Action LX mit Protector (12 cm), integr. Rettung Charly Revolution 2, Integralhelm, Bräuniger Vario Bosis, Koch Schleppkline, Flieger Overall, alles Bj. 10/96, wg. Hobbyaufgabe abzugeben, kompl. 2.400,- DM, Tel.: 07221/994930

Space 27, Bj. 7/93, grün, check 2/98, 500,- DM, Tel.: 07522/5287

Synto 27, Bj. 10/96, 65-100 kg, Check 01/03, blau/weiß, mit Speedsystem und Packsack, VB 1.200,- DiTi, Tel.: 03535/22103

Zenith 26, 47/91, Gurtzeug Perche Fashion Fly, Packsack, gegen Höchstgebot, Tel.: 07021/863457

2

Apache 26, Bj. 91, gültiger Jahrescheck, mit Gurtzeug Apache / Firebird u. Rettung Charly Second Chance, 800,- DM, Tel.: 089/82909802 od. Fax: 8349622

Apco Bagheera NI, 2.950,- DM, und Rettungsschirm, Gurt, Varia, Tel.: 089/74548217

Astra' 2.28, Bj. 4/00, VB 3.200,- DM, Tel.: 0172/8317113

Astra' t, B. 1/99, Check neu, blau/weiß/gelb, VB 1.900,- DM, Tel.: 0173/6900528

Bandit M, Bj. 7/00, Gin, günstig, VB, Tel.: 08243/2679 od. 0172/8314459

Booster L, Bj. 5/2000, blau, 2.900,- DM, Tel.: 08368/93084

Flame L, Bj. 7/97, rot, Check 7/01, VB 1.200; DM, Tel.: 06408/7528

Nova X-Ray 24, Bj. 8/99, 80-105 kg, Sonderanfertigung, Royal-Weiß, 2.850,- DM, Tel.: 089/69979493 od. WWWCP1@aol.com

Nova X-Ray 26, Bj. 8/00, 95-115 kg, kompl. mit Packsack, 2.900,- DM, Tel. u. Fax: 0170/4832182

Nova X-Ray 26, Bj. 4/99, 95-115 kg, Tel.: 0179/2202999

Ozone Octane XL, blau/rot, 4.100; DM, Tel.: 06257/905935 od. 0179/6926808

7.1

Advance Omega 4/31, Bj. 12/97, 105-120 kg, blau/gelb, Check bis 12/2001, 1.300; DM, Tel.: 06394/993840

Advance Omega 111/29, Bj. 5/94, weiß/lilo, VB 600; DM, Tel.: 0170/7818616

Aerologic 51, Bj. 9/93, lila, neuer Check, incl. Vonblon Rettungssystem & Gurtzeug, Perche Integralhelm, VB 2.500; DM, Tel.: 02222/61882 od. 0172/2587038

Bermuda 31, Bj. 7/94, Check 4/01, Preis VB, Tel.: 06851/82387

Katona 55, Bj. 93, weiß, 1.500,- DM, Tel.: 08821/58056

Nova Vertex 24, Bj. 11/98, 75-95 kg, weiß, Check neu, VB 1.800; DM, Tel.: 08243/961982 od. 0170/3025539

Nova Vertex 26, Bj. 6/98, blau/weiß, 1.500,- DM, Tel.: 08821/58056

Nova Xyon 26, Bj. 96, sowie umfangreiches Zubehör (Gurtzeug, Flugfunk, Vario) abzugeben, Tel.: 05102/913362

Ventus M, Bj. 1/97, Check auf Wunsch neu, VB 1.100,- DM, Tel.: 07541/583650

• U

Aerologic 47, Bj. 12/92, 70-100 kg, violett mit Perche-Design, Check bis 6/2002, günstig abzugeben, Tel.: 0221/438059

2-3 GH

Advance Sigma 4/29 S, Bj. 4/2000, grün/weiß, 3.500; DM, Tel.: 08022/967562 od. 0171/2429973

Oxygen M, Bj. 7/99, 2.500; DM, Tel.: 08042/1580

Response L, Bj. 3/99, weiß/rot, 90-115 kg, VB 1.500; DM, Tel.: 0731/88116 od. powerwure@bonline.de

Response S, Bj. 11/98, 65-85 kg, weiß/rat, Check neu, 1.600; DM, Tel.: 0831/5208232

Top 2 L, Bj. 10/99, Pilotengewicht 75-100 kg, blau m. rotem Stern, VB 4.200; DM, Tel.: 07461/15491

Viper M, Bj. 5/99, VB 1.400; Dtu'i, Tel.: 0172/8317113

Hängegleiter

1

Club 15, Gurt Sting Bolero m. Rettung usw., VB 1.500,- DM, Tel.: 09302/990969 ob 18.00 Uhr

Falcon 195, Bj. 9/96, Klapptrapez, Räder, zusätzl. Aufhängung für Gleitschirmgurt, Tel.: 07121/336948

2

Calypso 165, Bj. 91, Check 3/2002, Ersatzteile, VB 1.350,-, Tel.: 0170/9774321

Calypso 165, Bl. 89, Check, 1.000; DM, Tel.: 06171/21428

Perfex, Bj. 94, Check 6/01, incl. Packsack lang/kurz und Ersatzzeile, FP 1.200; DM, Tel.: 07222/912452

Perfex, Bj. 7/97, wg. Krankheit u. Flugnugabe zu verkaufen, m. Speedbar, 2 Aerosafe Ersatztropezrohren, langem - f. 5.50 m u. kurzem Packsack f. 1.90 ra Kurzpack, 1 Kniehänger, 2 x Gurtzeugm. Rettung, Kaviar Integral



Grund- und Höhenflugschulung

Schnupperkurse und Tangelnflüge

Performancecenter (DHV), Seminare und Weiterbildung

Reisen in Europa und weltweit

Shop, Testcenter, Service, Gebrauchtgeräte...

Infos unter www.adventure-sports.de

oder den kostenlosen Prospekt anfordern!

AdAre 'Sports 1y/istelan

4.436611.enggrrs

Fon 08042/9486



Harzer GLEITSCHIRM Schule & Shop

Kiiht Jager

Info-Hotline: 0 53 22 / 14 15 - Fax: 20 01

((66-

411P

Nt*YA

F I ug sportzentrum für:

- Paragliding
- Motorschirm
- Windenschlepp
- Drachenfliegen
- Tandemfliegen

Shop auf über 100 q m

wir sind Internen: www.harzergss.de Bälinger Str. 31 • 38640 Goslar

Helm, Alto-Vorio, Geschwindigkeitsmesser, Windmesser, Kompaß, Schleppklinke, alles zusammen 3.000,- DM, Tel.: 02261/25165

Supersport 153, Bj. 94, ohne Check, 1.000,- DM, Tel.: 07773/5056

Supersport 153, Bj. 94, Check 2001, mai-gento/gelb/weiß, 1.950,- DM, Tel.: 0172/4013432 od. 06257/903904 od. kbartl@kpmg.com

Supersport 153, Wl. 94, rot, Räder, 2 Steuerbügel, Seitenrohre, gecheckt im Feb. 2000, Klappbasis, gleich anrufen, 2.900,- DM, Tel.: 0173/3022796 od. 08131/14336

Supersport 163, Bj. 6/95, Check, viel Zubehör, VB 2.950,- DM, Tel.: 08824/94152

Supersport 163, Bi. 96, 1.500,- DM, Tel.: 07773/5056

Supersport 163, Bi. 93, VB 800,- DM, Tel.: 09181/8663

Supersport 163, Bi. 93, ohne Check, mit Schürze, 900,- DM, Tel.: 08061/37310

Uno, Bj. 87, rot/weiß, Kompletttausrüstung, Räder, 2 x Kniehänger m. Rettungsschirm, Vorio, Dochtröger, wg. Sportaufgabe abzugeben, VB 1.350,- DM, Lagerort im Raum Kassel, Tel.: 04182/289050 od. 0175/9966561

2

Astir, Bj. 97, div. Ersatzteile, evtl. m. Gurt Woody Volley, 3.000,- DM, Tel.: 03671/512247

Funfex, Bj. 97, Packsack kurz u. lang, VB 4.300,- DM, Tel.: 09843/3208

Funfex, Bj. 1/99, NP 5.900,- DPA für VB 4.800,- DM, Tel.: 089/3513500

Funfex, Bj. 91, Packsack (kurz u. lang), Ersatzseitenrohr, Räder, VB 1.200,- DM, Tel.: 089/95720830 od. axel.englert@gmx.net

Impuls 14, Bj. 7/98, neongelb/lila/weiß, Räder, 2 Ersatzsteuerbügel, 3.600,- DM, Tel.: 06154/83466 ab 18.00 Uhr

Impuls 14, Bj. 89, pink, Räder, div. Zubehör, Tel/Fax: 06201/961880 od. 0170/2225484

Laminar 14 Easy, Bj. 8/00, Preis VB, Tel.: 07183/8302

Sting 154 XC, Bj. 93, Airborne, Mailer-Kante, pink/blau/weiß, Startgewicht 95-115 kg, 3.100,- DM, incl. Steuerbügel, Räder, Tel.: 0212/2475493

Ultra Sport 147, Bj. 7/99, aramid/rot/weiß, Zubehör: Winglets und Ersatztrapez, VB 5.500,- DM, Tel.: 09905/70044 od. 70045 (Fax)

Ultra Sport 147, Bj. 3/99, US:lilac, AK:amrid, mit Radsystem und Winglets, für 6.000,- DM, Tel.: 0531/7071841 od. 0170/6537521

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

Ultra Sport 166, Bi. 3/98, VB 4.400,-, Tel.: 09131/121146 werktags von 8.00-15.00 Uhr

Klassik 13, Bi. 97, weiß/neongrün/lila, mit 3SL Winglet, VB 3.500,- DM, Tel.: 08677/64886 od. Fax: 08677/911987

Klassik 14, Bi. 96, Tel.: 05103/825456

Laminar 13 / ST, Bj. 6/98, Steuerbügel, Regenhülle, VB 5.600,- DM, Tel.: 07231/17989

Merlin 148, Bj. 5/96, VB 1.500,- DM, Tel.: 03332/418232 oder 464045

Merlin 148, wg. Sportaufgabe, Chorly Pinguin, Charly Rettungsg. Funfex, Tel.: 0172/8474464 od. 08161/44053

Merlin 148, Bj. 9/96, Check neu, 4.000,- DM, Tel.: 089/21579714

Moyes GTR 148, Bj. 88, 13,8 qm, VB 1.000,- DM, ohne Check, Tel.: 0721/554516

RCS, Bj. 99, rot/weiß, Carbonbosis, VB 4.900,- DM, incl. 3 Ersatzbügel, Tel.: 07831/6991 od. 0171/1249222

Speed TL, Bi. 97, ASK: weiß, US: neongelb/neongrün, 4.000,- DM, Tel.: 07162/45704

Sunrise 13, Bi. 7/98, 3.700,- DM, Tel.: 09556/1377 od. 0111/429995

Sunrise 13, Bi. 3/96, weiß/rot/gelb, VB 2.500,- DM, Tel.: 07344/5254 ab 18.00 Uhr

Twister, Bi. 6/00, blau/gelb, VB 7.250,- DM, Tel.: 09208/57401

Twister, von W.A. Lengauer, wg. Umstieg z. Segelfliegen, Preis 6.900,- DM, Tel.: 08052/9700

Twister, Bi. 7/98, SPS, umgerüstet, blau/grün/gelb, 6.000,- DM, Tel.: 089/6116490 od. 089/9007289

GEBRAUCHT MARKT AUFTRAG

Bei Drachen oder Gleitschirm nicht vergessen:

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

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

Anzeigentext (Bitte möglichst kurz)

☐ E Drachenausrüstung ☐ Gleitschirmausrüstung ☐ D1 Instrumente ☐ Gurtzeug ☐ Rettung ☐ 2 Sonstiges

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

Name

Telefon

Fax

Anschrift

Unterschrift

Haftungsausschluß!

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

3

Aeros Stealth 14 KPL 2, Bj. 3/00, ca. 50 Flugstd., OS weiß, US orange, siehe Titel 107, wie neu, kein Crash, Kohlefaserholm, integ. Segellatten, Dacron Segel, Preis: 5900 DM, Tel. 08031/941040, Mob. 0172/9548131

AT 145, Bj. 92, im Tausch gegen Sport 180 E oder Kauf/Verkauf, VB, auch Ersatzteillieferer, Tel.: 0172/9167012

Bullet C 15, Bj. 89, ohne Check, mit Gurtzeug, Helm, und 1Mao »Flytec3010«, umständehalber zu verkaufen, VB 1.800,- DM, Tel.: 08331/74786 od. kleus.eder@scint.ionde-schworcz.com

Desire 141, Bj. 2/95, OS + AK: weiß, US: flieder/rosa, für Pilotengewicht bis ca. 78 kg, 1.500,- DM, incl. Räder, Tel.: 08368/9296

Feil 152 Combat, Bj. 90, Enterprise Wings, VB 480,- DM, Tel.: 089/1236199

laminar 14, Bj. 4/98, wg. Umstieg auf Atos zu verkaufen, VB 5.300,- DM, Tel.: 07835/65252 od. 0171/7346863

Laminar 14 / ST, Bj. 5/98, 5.000,- 014, Tel.: 02262/91341 od. Fax 91342

Milan Racer, Bj. 5793, blau/gelb/weiß, kein Check, Ersatzsteuerbügel, VB 1.600,- DM, Tel.: 0511/6478397 od. 0177/2107063

Moyes XS 142 Race Australia, Bj. 92, Check 01, Korefengurt, Rettungsgerät, V(810 Afro Cumulus 8000, kompl. für 1.800,- DM abzugeben, Tel.: 089/654874

RamAir 154, Bi. 94, VB 800,- DM, Tel.: 09181/8663

RamAir 154, Bj. 94, Aufsteckräder, 2 Packsäcke, 1.500,- DM, Tel.: 089/7556599

Reflex, Bj. 10/94, Check 2./2001, AK: gelb, US: schwarz/mint, Wölbssystem, 1.900,- DM, Tel.: 02581/634841

Reflex, Bj. 10/97, AK: Sandwich transparent, AL: durchgehend Aramit, mgento/gelb designinlay, und Zubehör, 3.850,- DM, Tel.: 0175/3771730 od. abends 02903/7627

www.flugsport.de

Probefliegen + Verkauf fast aller aktuellen GSI
Wir führen: Advance, Airea, Apco, Edel, Fresh Breeze, Firebird, Gin Gliders, nova, Ozone, Perche, Pilots, Pro Design, Swing, SupAir, UP, Windtech. Neue Gleitschirme ab 3790 DM, ständig 40 gebrauchte GS vorrätig. Inzahlungnahme, Fluglehreineinweisung am Hang oder Winde, ständig 25 verschiedene Gurtzeuge. Herstellerunabhängige Beratung. GS-Motoren: Verkauf, Service + Reparatur.

Ausbildung: alle Stufen, in Siegen, Eisenach + Südtirol, Hang + Winde Flugschule Siegen Claus Vischer Eisenhulstr. 48, 57080 Siegen Tel. 0271/382332, claus@flugsport.de

Reflex, Bj. 8/92, wg. Bandscheibenschaden, mit Rüder u. Ersatzzügel, pink/weiß/neon-gelb, Check auf Wunsch neu, VB 1.500,- DM, Tel.: 0711/6771008

Xtralite 137, Bj. 94, leichter Segelschaden, 700,- DM, Tel.: 0171/4149108

Xtralite 147, Bi. 95, 13,8 gm, optimal für Pilotengewicht von 65-85 kg, pink/weiß, 5-jahres-Check im Okt. 2000, VB 2.800,- DM, Standort Augsburg, Tel.: 0170/3334281

3E

Atos, Bj. 11/99, weiß/rot, VB 13.800,- DM, Tel.: 0761/53035 od. 0171/3808584

ESC, Bi. 4/00, weiß/pink, 13.000,- DM, Tel.: 07773/5128 ab 20.00 Uhr

GS-Ref

RS 2 von Firebird, bis 125, Bj. 99, 620,- DM, Tel.: 089/74548217

Mayday Plus von Flight Design, VB 200,- DM, Tel.: 0721/753605

Annular 22, bis 125 kg, 800,- DM, Tel. & AB: 06659/1455 / 0170/5207926

deu^t Mil.

Supersede, Gr. 5, Bj. 5/95, m. Rückencontainer ohne Rettung, mit Protector, VB 350,- DM, Tel.: 02196/95350

Skyline Subsonic Hartschaumprotector, Bj. 98, 600,- DM, Tel.: 08102/729314 ab 22.00 Uhr, tagsüber Fax

Sup Air Profeel Frontcontainer u. Charly Rettung, Vario Alte P III u. Windmesser, gesamt VB 1.100,- DM, e-mail: schmidno@donnu.de

Sit-In, Lerge, bis 120 kg, rot/schwarz, Bj. 8/99, incl. Rettung »Olympia 34« - FC 18, B. 4/98, wg. Aufgabe des Hobbys, VB 1.600,- DM, Tel./Fax: 0611/9016824

Jam Pro von Pro Design, grün, m. Charly Doppelkappe, bis 100 kg, NP 2.000,- DM für VB 1.300,- DM, Tel.: 0201/8013130 od. Fax: 02064/398820

Hero, Bj. 95, Beschleuniger, Rückenprotector, 200,- DM, Tel.: 0751/7914831

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

Perche Tigre, Rückenprotector, Beschleuniger, 490,- DM, Tel. 8, Fox: 0611/691462 od. wechig@gmx.de

Charly Streamer, Bj. 95, 100 kg, Rückencontainer, VB 180,- DM, Luft-Airbag Gygnus-Keller, VB 120,- DM, Tel.: 07652/6195 ab 19.00 Uhr

XT Inka mit Protector u. integ. Rettung Minitech, zusammen 600,- DM, Tel.: 02771/5910

Porasail VI, Bj. 8/98, empf. Gewicht 103 kg, max. Gewicht 125 kg, 750,- DM, Tel.: 0170/9774321

HG-Gurtzeug

M 2 Pro Design, schwarz/violett, Bj. 97, für Gr. 180-185 cm, Tel.: 08035/1338 od. 2279

Cuddy XC mit Rettung, 180-190 an, VB 650,- DM, Tel.: 09208/57401

FLIEGEN LERNEN IN THÜRINGEN

Festival am 13.11.15. April in Bad Salzungen ...

Kvhder 2901

Weiterbildung / Reisen

Jede Woche:

- A-Schein / SOPI-Kurse
lvU W-yrlerg2rantel
- Höhenflugkurse
incl. Wettergarantie!
- Grundkurse
incl. Wettergarantie!

Kalender kostenlos anfordern bei: **UESKY**

A-9920 Sillian 82 • Tel. (43) 4.842 5176 - www.bluesky.at

Haftungsausschluß!

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

Warmer Sup Air Overall, 100,- DM, Vario Bräuniger Coapetition, 500,- DM, Flugfunkgerät Standard C 520, 144/430 MHz m. Akku u. Headset, 550,- DM, Integralhelm, spitze Form, violett, 60,- DM, Tel.: 08102/729314 ab 22.00 Uhr tagsüber Fax

Integralhelm Charly Insider, Gr. Lt (58), weiß, VB 180,- DM, Tel./Fax: 0611/9016824

Rucksackmotor, Motor-Solo, 18 PS, umständehalber zu verkaufen, VB 3.000,- DM, Tel.: 07576/2283

Bräuniger Alte Vario, VB 250,- DM, Tel.: 089/74548217

Toli Träger, Sonderlänge und Dochtträgertraversen für VW T4 Bus, 4 Stck., Tel.: 08731/1039

Bräuniger Varia AV Classic, Tel.: 08731/1039

Trapezseitenrohre profiliert für Foil 152, Airwave Kiss, 8 Stck., Tel.: 08731/1039

Variohaltebiigel für Drachen und Gleitschirm für Bräuniger Varios, 2 Stck vorhanden, 25,- DM, Tel.: 07762/7125

Gleitschirm Zenith (gelb/grün) und Gurtzeug zu Dekozwecken zu verkaufen, Preis VB, Tel.: 0721/753605

2 Alinco EC 10, Handfunkgeräte, offene Version für 400,- 016 statt 520; DM, keine Lizenz nötig, Tel.: 0172/7632329

Packsack von Firebird, schwarz/beige, 150; DM, Tel.: 0231/1061861

VHF-Handsprechfunkgerät ALBRECHT RL - 102, von Gelegenheitsfliegerin, 250,- DM, Tel.: 08662/669321 od. 0173/1519579

Vario Bräuniger AV-LCD VII, 200,- DM, 2 Helme UVEX light, Gr. 56 u. 62, je 200,- DM, Tel.: 0212/2475493

ICOM IC-A22E mit Zubehöri, VB 650,- DM, Tel.: 0711/7696320

Pocket Windmeter von Skywatch, aus Verlosung, 60; DM, Tel.: 0290341278

Gleitschirmtriike, best. aus Roll-f. Light, Duo-Jet, A 5 30 Sport Flight-Design, VB 10.500,- DM, Tel.: 0171/7789900 od. 06195/61843

Komplette Fresh Breeze Motorschirm-Tondemousaistung, Tandemaufhängung, Distanzbügel, Tandemschirm Astral-Twin, rot, im Silex-Design, VB 4.300,- DM, Kindergurtzeuge 3 7 J. und 7-12 J. ä 250,- DM, Motorschirm Silex M, gelb, 1 J. 2.800,- DM, Sehr leichter Fresh-Breeze Rucksackmotor, zugel. Modell f. leichte Piloten bis 75 kg, 110-er m. kleinem Auspuff m. 3 Propellern, 3.800,- DM, Fresh-Breeze Monsterrhith Motor auf Anfrage, Tel.: 040/6770209

GS-Schuhe Meindl, Gr. 40, 100,- DM, Tel.: 07151/302555 od. Fax: 302557

Suche einfaches Vario, aber 100 % o.K., Tel.: 02871/46966

Flugfunkgerät (Handy) mit BH, möglichst neuwertig, Tel.: 02850/935505

Alineco EC 10, Tel.: 08342/41531

HILFE! Armer Einsteiger (Azubi) sucht gutes GS mit Check, Ausrüst., und Hilfe aller Art, Vielen Dank, T. Specht, Semperstraße 2, 09117 Chemnitz, Tel.: 0371/8201993

Winglets für Wills Wing Renoir, Fusion oder VS zum fairen Preis gesucht, Tel.: 0621/4187974 AB

Suche Advance Omega 4/28, Tel.: 08093/300773

Suche Kontakt zu Gleitschirmverein- oder Gruppe zwecks gemeinsamer Flugunternehmungen, Großraum: Düsseldorf - Wuppertal-Solingen, Tel.: 02129/8795 priv. od. 0202/7172760

Suche Atos oder Ghosthuster, Tel.: 0371/4573401 od. 0174/4931185

Suche UNO-Piccolo od. ähnliches für Drachenschulung für Leichtgewicht, Tel.: 0171/5457030

Kleiner Club sucht preiswerte stationäre GS-Winde, euch Eintrommel, Tel.: 03576/222913

HG-Motorgurt Mosquito A-10 oder NRG oder Booster-System, Tel.: 03332/418232 od. 464045

Suche großes HG-Gurtzeug. Ich bin 1,83 m groß und 105 kg schwer, Tel.: 08785/942122

Suche Woody Volley Nailer für 185 cm, 90 kg, Tel.: 0621/4187974 AB

Suche Sport 180 E, preiswert, auch als Ersatzteilsender, Tel.: 0172/9167012

Gleitschirmflieger sucht weibl. Gleichgesinnte aus Süddeutschland für gem. Unternehmungen u. evtl. mehr. Bin 30, 189, nat. Fühlst Du Dich angesprochen und bist spontan, dann ruf einfach mal an.Tel.: 0178/7427805

Kathrin aus Lübeck sucht Ingo vom Bodensee (Stichwort Singles 2000), Deine Tel.-Nr. war falsch, 0177/3193139

Suche Brduinger Vario mit Steig- / Sinkakustik und Höhenmesser, Tel.: 06221/162639

Suche Schleppwinde, möglichst neuere Doppeltrommel, Tel.: 0171/3754840

Suche für UNO 17,5 Jumbo Steuerbügel (Basisrohr, Seitenrohre) u. Räder. Leiste Vorkasse, Tel.: 05021/18624 od. 01762/4559282, rufe zurück!

Wer hat Interesse an der Gründung eines Gleitschirmflieger Clubs in Mülheim/Oberhausen? Meldet Euch bei Jörg Winterling, Steinmetzstraße 8, 45476 Mülheim a. d. Ruhr, Tel.: 0208/406833



GmbH

AERO-GENTER
55270 Ober-Olm 1 Mainz
Am Becherweg 2

Aktuelle Nachrichten..

**Rettungsschirm
Packservice zur
Saisoneroöffnung**

An jedem 1. Donnerstag
im Monat Fliegerstammtisch

**Dein Fachgeschäft
für Gleitschirme
Drachen und
Zubehör**
im

Rhein-Main-Gebiet

Tel. 06136 - 991815 o. Do 1700 20.00 Uhr
Fax 06136 - 997118 Fr 15.00 18.00 Uhr



Reisebüro Hochries

Helene Mayer
Robert Niedermuth

Drachenfliegen Gleitschirmfliegen

- Wir schulen täglich
- Begleitende Flugsafaris
- Eigenes Reisebüro
- Service und Verkauf
- Neu- und Gebrauchtgeräte

Hochriesstr. 80, Talst. Hochriesbahn
83122 Samerberg-Grainbach
Tel. 08032/89 71 - Fax 08032/89 01
eMail: Flugschule_Hochries@t-online.de
Internet: http://www.Flugschule-Hochries.de



FOTO: BJÖRN KLAASSEN

Lebensraum des Steinadlers: Königsseegebiet

Steinadlerstud⁰

Aufzuchtshabitat, Die Adler wurden im Zuge der Forschung mit kleinen Sendern bestückt und der Bruterfolg überwacht. Zusammen mit anderen Nutzern wurden die örtlichen Drachen- und Gleitschirmflieger befragt und Flugrouten und Thermikkarten erstellt.

Ergebnisse

Die sensibelste Phase für den Steinadler ist zweifellos die Brutzeit zwischen Ende März und Ende Juni. Ab einer Entfernung zum Horst von 300 m bis 500 m haben Hängegleiter- und Gleitsegelflüge geringes Störpotential. Insbesondere dann, wenn es sich um vielbeflogene Gebiete mit nachweisbaren Gewöhnungseffekten handelt und bei Flügen nach Beendigung der Aufzuchtphase (Ende Juni). Sollte es zum Girlandenflug des Steinadlers kommen, empfiehlt die Nationalparkverwaltung unverzügliches Abdrehen. An der Talstation des Jenner befindet sich ein Schaukasten mit einer detaillierten Thermikkarte. Die Piloten können sich vor Ort über aktuelle Adlerbrutplätze und optimale Flugrouten und Thermikquellen informieren.

Björn Klaassen
Referat Flugbetrieb

Die Konflikte und neue Wege

Statt auf Aussperrung der Naturnutzer im Bereich des Nationalparks Berchtesgaden zu setzen, wurden unter Einbeziehung der Menschen vor Ort neue Wege beschritten. Die Einbeziehung der Nutzer zum Schutz der Natur nach dem Vorsorgeprinzip stand ganz im Vordergrund. Gerade der Drachen- und Gleitschirmsport ist seit Jahren in der Diskussion. Die Flieger berichten vom friedlichen Miteinander in der Thermik, während manche Naturschützer leere Horste und mangelnden Bruterfolg befürchten. Aber auch andere Nutzer wie Forstwirtschaft, Kletterer und die Bundeswehr stehen in der Kritik. Der Projektleiter Uli Brendel: »Ziel des Leitfadens ist das Aufzeigen alternativer Wege für ein möglichst harmonisches Miteinander von Mensch und Adler«.

Vorgehensweise

Zunächst wurden die wichtigsten Lebensräume des Steinadlers analysiert. Grundsätzlich sind Steinadlerreviere im Alpenraum nicht gleichmäßig verteilt. Entscheidend ist vielmehr die Lebensraumqualität. Störungsfreie Felswände mit thermischem Anschluss dienen beispielsweise als Brut- und





DIIV SHOP 2000

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 Ärmelbündchen und Gummizug am Bund. Abfütterung mit Qualitätsfleece. Außen zwei Seitentaschen und Ärmeltasche links. Brusttasche innen links mit Klettverschluss. RV-Abdeckung innen.

Oberstoff: Lazzati New Ulk, High Tech Line aus 100% PA mit Beschichtung, Wassersäule 2000mm, atmungsaktiv und winddicht.

Futter: Pontetorto Qualitätsfleece, 100% PL, 160g/qm

Farben: schwarz und blau

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, feingestrickter 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 DM/24,60 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 8W, 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

Juniorgrößen

32.



1.

2.



3.

32. prOr-Outdoor
Beschreibung wie Nr.2

Einheitsgröße
Preis: 49,90 DM/24,90 EUR

33. Beschreibung wie Nr.3

Preis: 30,00 DM/15,00 EUR

34. Junior-Polo

Beschreibung wie Nr.3
Preis: 25,00 DM/12,50 EUR

35. Junior-T-Shirt
Beschreibung wie Nr.4

Preis: 22,00 DM/11,00 EUR

Landschaftspflege

Wie jedes Jahr traf sich eine Abordnung des GSC-Ratisbona zur Geländekosmetik. Es standen wieder Pflegemaßnahmen in den drei Fluggeländen Kallmünz, Winzerer Höhen und Pröllerfeld an. Zuerst wurden drei Reinigungstrupps gebildet und dann ging es an die Arbeit. In Kallmünz wurde der Burgberg von Unrat befreit, den vergessliche Touristen im Laufe des Jahres liegengelassen haben. Im Bereich des Startplatzes wurden wieder Rasenstücke eingesetzt, der Magertrockenrasen wurde gepflegt, etliche Zuschneidemaßnahmen fanden statt und die Windsäcke



wurden erneuert. Auf den Winzerer Höhen wurde Müll entsorgt, der Startplatz ausgeschnitten, Hecken gestutzt und ebenfalls Windsäcke erneuert. Am Pröllerfeld wurde Unrat eingesammelt, darunter wieder eine große Anzahl von Glasscherben, welche uns unbekannte UMWELTSÜNDER IM Startbereich verstreut haben, nachdem das Gelände ab otoi.oi wieder ein Vereinsgelände ist, wurde auch ein Ge-

spräch mit dem Problembauern geführt, was sich eigentlich recht positiv herausstellte. Heuer noch wird eine Tafel mit Flugordnung und ein Windsack angebracht.

Am Abend ging's dann nach vollendeter Arbeit im Gasthof Spitzauer bei Spanferkel und Bier ans Feiern. Es stand heuer einiges zur Ehrung an: Geehrt wurden Vereinsmeister 2000, die Meister des Nova-Windenfuncup 2000, der 3. Platz des Deutschen Streckenflugpokals 2000 in der Mannschaftswertung und der 2. Platz des Deutschen Streckenflugpokals in der Einzelwertung. Nach einer so erfolgreichen Flugsaison war es ein besonderer Genuss, die Ehrungen auszusprechen und die Preisgelder zu verleihen.

Beim alljährlichen Spendenaufwurf für eine soziale Institution in der Region kam dann eine schöne Summe zusammen, welche von der Vereinskasse noch gerundet wird. Der Dank gilt allen die reinigten, die sich besonders für den Verein verdient gemacht haben - in sportlicher oder organisatorischer Hinsicht - und den Sponsoren und Firmen, welche Sachpreise und Pokale gespendet haben.

Helmut Rauscher
GSC-Ratisbona

25 Jahre Drachenfliegen 3fach Jubiläum

Die Vereine Hessischer Drachenfliegerclub Main-Taunus, 1. Drachenflugclub Wasserkuppe und Erster Odenwälder Drachenflug-Club Fürth-Erlenbach konnten im Jahr 2000 ihr 25-jähriges Bestehen mit entsprechenden Veranstaltungen feiern. Der Vorsitzende der Sportfachgruppe im Hessischen Luftsportbund, Kurt Luther, gratulierte den Vereinen, die ja mit zu den ersten in Deutschland gezählt werden können und überreichte ihnen einen gravierten Zinnteller zu diesem Anlass.

Kurt Luther

Info 107

LARCA-GS-Transportsack

Weil der angesprochene LARCA-Packsack reges Interesse findet, hier noch einmal die genauen Daten: Der LARCA-Transportsack hat die Bezeichnung: Lorca Cargo Bag Deluxe, Bestellnr. 901 025-60, DM 40,— incl. MWS.

Dieser Transportsack ist mit zusätzlichen versenkbaren bequemen Schulter-Tragegurten ausgerüstet. Bester Packsack nach unseren Erfahrungen.

Der gleich große Lorca Cargo Bog L, Bestellnr. 901 024-50, DM 35,—, ist ohne Schulter-Tragegurte ausgerüstet. Zweitbesten Packsack, etwas umständlicher zu tragen. Die Adresse der Firma: LARCA Sportartikel GmbH, D-73614 Schorndorf, Waiblinger Str. 60, Tel: 07182/938060, Fax: 07181/9380654, Internet: www.LARCA.de, Email: Larca@larca.de,

Hans G. Isenberg

Schnuppertag mit Winde

Die Idee: Interessierte Piloten sollten das Windenfliegen einmal ausprobieren können, ohne sich gleich zu einem Kurs anmelden zu müssen. Schon bei unserer ersten Aktion vor zwei Jahren war wir überrascht, wie viele Pilotinnen und Piloten unser »Schnupperangebot« genutzt haben. 1998 waren es ein Dutzend Teilnehmer. Dieses Jahr war es eine Gruppe von fünf Personen, die sich auf unsere Werbung für die Aktion über Presse, Rundfunk und Internet angemeldet hat und unsere Schleppstrecke auf dem Flugplatz in Erbach bei Ulm testen wollte, nicht zu vergessen unsere komfortable Hydraulikwinde. Ein wichtiger Partner unseres Vereins war auch dieses Jahr die Flugschule von Ernst Unfried, Das Steigen des Nebels warteten wir bei Kaffee und Kuchen im Vereinsheim ab. Anschließend allerdings kamen die »Schnupperer« bei Ostwind gut zum Zuge. Nach einer Einweisung konnte bis in den späten Nachmittag geflogen werden. Ernst Unfried brachte die Piloten mit gewohnter Routine sicher in die Luft und natürlich auch wieder zur Landung.

Resümee: Die Windenschnupperer waren offensichtlich sehr zufrieden, unser Verein und unsere Windengemeinschaft auch. Windenfliegen ist halt eine reizvolle zusätzliche Möglichkeit: Man kommt häufiger in die Luft, auch dann, wenn die Zeit für eine Fahrt in die Berge nicht reicht. Und man ist für die nichtfliegende Familie erreichbar, die einen sonst - wenn man in den Bergen fliegt - nicht so leicht zu Gesicht bekommt. Ganz nebenbei konnten wir auch in der breiten Öffentlichkeit sehr positiv für unseren Sport werben: Die beiden großen Zeitungen vor Ort, Südwestpresse und Schwäbische Zeitung, sind unserer Einladung zum Schnuppertag ebenfalls gefolgt und haben anschließend sehr sympathisch berichtet. Ein örtlicher Radiosender hat uns eine Stunde Sendezeit eingeräumt, in der wir unseren Sport vorstellen konnten.

Kontaktadressen: d'schwoba Flugschule Ernst Unfried; Jürgen Dillenz, Tel. 0731/9266341, Tel. 07344/4137; Sabine Schwenk, Tel. 07305/8800, Fax 07344/7284

Info 108/Seite 31

Lanzarote

Als langjähriger Lanzarotebewohner ist das seit langer Zeit mal ein Artikel über unsere Insel, der voll in Ordnung geht.

Ich habe viele Schulen kennengelernt, die ihre Schüler persönlich und mit dem Fluggerät total überfordert haben. Auch sind manche Unfälle nicht immer nur mit Materialschäden ausgegangen, nein, auch Tote waren darunter. Aber Fritz ist der einzigste Fluglehrer, der mich beim Wiedersehen mit den Worten begrüßt: »Was gibts Neues, Iochen?« Diesen sagt man dann gerne, nicht nur welche Veränderungen in den Abflugzonen, Fluggebieten oder Landefeldern jetzt maßgebend sind (darunter verstehe ich, was die einheimischen Piloten, d. h. der Club Zonza was vorgibt, und nicht einige Touristen, die wenn man sich umhört alle schon über 20 Jahre die Insel kennen wollen), sondern auch wo man z. B. preiswert und gut Essen gehen kann.

Jochen Jung

Info 108/Seite 26

»Kanaren« Schönheit und Gefahren

Zu dem Bericht von Hans muss ich Ihnen unbedingt einige Ergänzungen bzw. Richtigstellungen zukommen lassen. Sie sollen dazu beitragen, Unfälle zu vermeiden. Die Fluggebiete auf den Kanarischen Inseln - Teneriffa, La Palma und Lanzarote - kenne ich sehr gut aus eigener Erfahrung. Schon 1982 habe ich Fliegerurlaub auf Teneriffa gemacht. In den Folgejahren mal auf Lanzarote und La Palma. Ab 1995 war ich überwiegend mit dem Schirm auf Teneriffa.

Es stimmt, dass Paragleiterpiloten aufgrund mangelnder Flugerfahrung blauäugig oder leichtsinnig auf eigene Faust Fliegerurlaub auf den Kanaren machen, ohne die besonderen Bedingungen gerade auf den Inseln kennen bzw. zu bewerten wissen. Gerade Inseln haben aufgrund der Lage und Bodenstruktur (stark zerklüftet, tiefe Barancos) ihre spezifischen Wind- und Thermikbedingungen. Mit Scherwinden über Gipfel oder Flankengrate muss man rechnen. Daher - wie Hans sagt - nie zu nahe am Fels herumkratzen. Aber das sicherste ist, sich einem erfahrenen Scout anzuvertrauen, der die örtlichen Verhältnisse aus jahrelanger Erfahrung kennt. Das Einholen von Wetterdaten beim Tower über die zu erwartenden Windverhältnisse sind dafür unabdingbar (z. B. sind im Tagesverlauf Starkwinde zu erwarten, Calima oder Scirocco). Beobachten des Meeres auf Wellenbildung, Schaumkronen, Farbe des Horizonts (gelblich bei Herannahen des heißen Saharasturmes Calima) u.v.a. Wenn man diese Wetterinformationen richtig interpretiert, ist sicheres Fliegen gewährleistet.

Zu einigen Fluggebieten auf Teneriffa möchte ich anmerken:

Hans schreibt über den Startplatz »Conde« vom großen Gedränge. Das ist nicht richtig. Um vom Conde (das ist der erste hohe Berg nördl. von Los Christianos, ähnelt dem Tafelberg) starten zu können, muss man ca. 2 Stunden Fußmarsch hinter sich bringen. Nein, vom Conde startet man nicht, man fliegt den Berg an. Entweder von Taicho, über den Baranco Inferno und Roque de Mouque oder vom Startplatz ifonche oder Jama. Vom Startplatz ifonche, Startrichtung 5W, startet man in der Regel nicht vor 14.00 Uhr, da erst ab dieser Zeit die Sonne lange genug das Gelände aufgeheizt hat und sich Thermik bilden kann (Leethermik). Vorher hat man durch den Passatwind Rückenwind. Um von ifonche zu starten, sollten Piloten schon einige

Flugerfahrung haben. Es ist mehr oder weniger ein Klippenstart. Nach dem Start halbrechts halten (West), aber nicht zu nahe an den Fels, über den vorgelagerten

Grat fliegen und dann aufdrehen. Da findet man immer etwas in Gipfelhöhe, den Baranco (Richtung Ost) zum Conde queren. Den südlichen Grat anfliegen, auf diesem Grat befindet sich ein kleines weißes Häuschen. An diesem Grat kann man gut über das Gipfelplateau des Conde aufdrehen. Am Startplatz lama (viel Flugbetrieb, weil dort die Flugschulen schulen, aber kein Problem) kann man meist schon am frühen Vormittag starten. Großes Startgelände. Startet man vormittags, rechte Seite (O) anfliegen, nachmittags linke Seite (W). Flüge zum Conde, Los Christianos und südl. des Starts gelegene Berggipfel. Am späten Nachmittag dreht der Wind meist auf West. Vorsicht!! Windfahne beobachten. Wenn er zu stark bläst, Leegefahr - Einklapper. Da sind schon einige böse in den Kakteen oder noch schlimmer in den steilen Felsabbrüchen eingeschlagen.

Fluggebiet Taicho. Es gibt 2 Startplätze. Der eine befindet sich auf Höhe des Ortes Taicho. Es ist ein Klippenstart. Man hat aber aufgrund des großen langen Startgeländes Zeit, in Ruhe aufzuziehen, gegebenenfalls den Start abzubrechen. Wenn man den Klippenabbruch erreicht, ist man bereits sicher in der Luft. Der zweite überwiegend genutzte Startplatz befindet sich ca. 100 Höhenmeter unterhalb vom Ort Taicho an der Befestigungsmauer einer Plantage. Überwiegend ganztägig gute und sichere Startbedingungen. Gute Landemöglichkeit in der Nähe des Supermarktes. Thermisch sehr aktiv, S - SVJAusgangspunkt für schöne mittellange Ziel-Rückflüge (Conde, ifonche oder aber bis aufs Meer hinaus). Keine ablandigen Winde. Trotzdem immer das Meer auf Wellenbildung beobachten. Wie läuft der Winde übers Wasser? Frischt der Wind auf?

Fluggebiet Guimar. Startrichtung Ost. Aufgrund des laminaren Hangaufwindes



(Passat) in Verbindung mit früh einsetzender Thermik ein sehr aktives und anspruchsvolles Fluggelände. Bei guten Bedingungen kann man von dort bis auf die Höhe vom Startplatz Izana 2300 Msl fliegen. Aber Vorsicht, die Passatwolken bilden sich sehr schnell und unversehens wird man hineingesogen. Dann gibt es nur noch die Flucht ins Luv der Wolke, sonst sitzt man in der Leefalle, da geht es dann brutal runter. Ich spreche da aus eigener Erfahrung. Aber tolles Fluggelände. Hangsoaring mit Thermikanschluss.

Klippenstartplatz östl. von Los Christianos, W - NW. Einflugschneise für Verkehrslieger. Ob das Flugverbot für Paragleiter noch besteht, weiß ich nicht. Wenn man aber dort fliegt, unbedingt darauf achten, dass man nicht zu weit aufs offene Meer Richtung Süd fliegt, schon gar nicht bei ablandigem Wind. Dann gibt es kein Zurück mehr. Es gibt einige Fluggebiete auf der Süd-, West- und Nordwestseite der Insel. Im Westen bei La Corona und Mesa del Mar etc. Für die ersten Flüge auf Teneriffa empfehle ich den Flugberg »Fasnia«, Startrichtung von O bis SW. Eine laminar angeströmte Bergkuppe mit guten thermischen Bedingungen. Aufziehübungen, Toplanding. Einfach ideal. Alles ist möglich. Aber - wie anfangs erwähnt - nicht auf eigene Faust.

Kurt Skacel

Viele neue Mitglieder

Auf ihrer Jahreshauptversammlung wählten die Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal ihren alten Vorstand auch zum neuen. Den Verein vertreten als Vorsitzender Ferdinand Heimerl (Wilnsdorf), als Schriftführer und stellvertretender Vorsitzender Ulrich Gallea (Siegen) sowie als Kassierer Gundolf Schneider (Netphen). Des weiteren wurden gewählt: Peter Fritz (Freudenberg) zum Sicherheits- und Geländebeauftragten und Hans Peter Berg (Kreuztal) zum Pressewart.

Der Verein verzeichnete im letzten Jahr einen deutlichen Mitgliederzuwachs. Besonders erfreute die Flieger, dass keine schwerwiegenden Unfälle zu verzeichnen waren. Gerade um die Sicherheit weiter zu erhöhen, werden an den regelmäßig einmal am ersten Mittwoch im Monat stattfindenden Stammtischen im Vereinsgasthof Schneider in Herdorf (»Rasthof Herdorf«) u.a. Vorträge zu sicherheitsrelevanten Themen gehalten. Dazu werden auch Experten des Gleitschirmsports aus Österreich und Wetterfachleute kommen. Ergänzt wird die Theorie durch praktische

Übungen wie das korrekte Werfen und Packen des Reservefallschirms. Für das kommende Jahr sind weitere Aktivitäten auf verschiedenen Feldern angesagt. So stehen der Ausbau des bereits bestehenden Fluggeländes in Sassenroth und vor allem der Neuerwerb von weiteren Fluggeländen in Walpersdorf, Hilchenbach-Oberndorf und Lützel ganz oben auf der Wunschliste.

Der Verein hofft, die noch bestehenden Bedenken gegen den Flugsport bei den Verantwortlichen auszuräumen und setzt auf die in der Vergangenheit bewiesene gute Kooperation mit Behörden, Jagdpächtern und den Haubergsgenossenschaften. Ziel ist es, das Fliegen in der Region attraktiver zu gestalten und somit einen kleinen Beitrag zur touristischen Entwicklung des Siegerlandes zu leisten.

Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal
Hans Peter Berg

Aktion »Günstiger abheben«

Der Gleitschirm-, Drachen- und UL-Flug Verein Himmelsstürmer Lahn, bietet interessierten Piloten die im Dreiländereck Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen an der Winde fliegen möchten, eine Vereinsmitgliedschaft mit einer vergünstigten Aufnahmegebühr an. Geschleppt wird, bei entsprechendem Wetter, jedes Wochenende auf dem Segelfluggelände in Hof bei Bad Marienberg. Besonders freuen würden wir uns über zusätzliche Gleitschirmflieger in unserem Verein. Infos auf unserer Homepage www.himmelsstürmer-lahn.de. Oder einfach eine Infobroschüre anfordern bei, Michael Friedchen, Unter dem Rotdorn 13, 35578 Wetzlar, 06441 / 75512, Fax: 069 1330 4161 702. Die Aktion läuft bis 31. Juli 2001.

Himmelsstürmer Lahn
Michael Friedchen



Schleppstart in Hof

Jahresrückblick

Das Jahr 2000 war für einige Piloten wieder ein voller Erfolg. Das Wetter war nicht verheißungsvoll, dennoch konnten die VDV Streckenflugpokale vergeben werden. Die Gesamtleistung für unsere Drachenflieger betrug 136 km, für unsere Gleitschirmflieger 102 km. Peter Seifert schaffte es im April bis Gahlen. So konnte er im Jahre 2000 den weitesten Flug von 68 km für sich verbuchen. Zur diesjährige Vereinsmeisterschaft wurde »neues Wetter« bestellt. An 2 Tagen konnten Aufgaben geflogen werden. Ziel und Ziel.-Rück. Drachen 1. Platz Peter Seifert, 2. Platz Guido Schwenke, 3. Platz Michael Umer, Gleitschirm: 1. Helmut Pfeiffer, 2. Platz Kurt Pfeiffer, 3. Platz Martin Knecht. Für den reibungslosen Ablauf und die gute Organisation danken wir Georg Fleischer. Das VDV Gelände ist thermisch sehr aktiv. So kamen natürlich alle anderen auch zu ihrem Flugvergnügen. Zur Jahreshauptversammlung trafen sich die Mitglieder am 17.11.2000. Das Geschäfts-



jahr 2000 wurde mit schwarzen Zahlen und der Entlastung unseres Kassenswerts erfolgreich abgeschlossen. Die Amtszeit des Kassenswerts, des 1. u. 2. Vorsitzenden war abgelaufen. Die Ämter standen zur Neuwahl

an. Kassenswart bleibt weiterhin Kurt Skacel, i. Vorsitzende Karlheinz Hasler und 2. Vorsitzende Sascha v.d.Höh. Auch der Streckenflugpokal hat mit der Siegerehrung seinen diesjährigen Abschluß gefunden. Pokale wurden vergeben. Drachen: 1. Platz Peter Seifert, 2. Platz Andre' Blanke »Hähnchen«, 3. Platz Guido Schwenke, Gleitschirm: 1. Martin Knecht, 2. Platz Helmut Pfeiffer, 3. Platz Werner Stempel. Rudi Weigl und Herbert Gonstalla sind die Sponsoren der Wanderpokale 2001 für den Streckenflugwettbewerb. Dank den beiden. Danke auch für den unermüdlichen Einsatz. Annerose Niggeloh, Sascha v.d.Höh und Karlheinz Hasler sind als Delegierte des VDV's zur DHV Jahrestagung gefahren. Sie wurden alle drei von der Delegiertenversammlung als Vertreter gewählt. Insbesondere ist Annerose zu erwähnen. Nach Ihrem Statement »sie sei oft höher als die Männer« erhielt sie die meisten Stimmen. Bitte weiter so, wir brauchen Euch.

Kontakt: homepage: <http://home.t-online.de/home/Karlheinz.Hasler.vestis-khtm>; e-mail: Seifert-Peter@t-online.de, Tel: 0201/550272 0.0171/7926800

Vestischer Drachenfliegerverein
Peter Seifert

Neue Internetadresse:

Die Moselfalken sind ab sofort unter folgender Adresse zu erreichen:
www.moselfalken.de
Thomas Willems
Moselfalken

1. PCS-Hauptversammlung

Zur Jahreshauptversammlung berichtete der 1. Vorsitzende Wolfgang Arnold von der geleisteten Arbeit des Vorstandes und über die Themen und Beschlüsse der

Regionalversammlung, bevor er die kommenden Aufgaben und Fluggeländesuche ansprach. Die weiteren Mitglieder des Vorstandes gaben ihre Tätigkeitsberichte ab, wobei die Finanzen und die Mitgliederentwicklung besonderes Interesse weckten. Die Kassenprüfung lobte die einwandfreie Arbeit des Kassiers und des Vorstandes, so-



dass die einstimmige Entlastung nur noch Formsache war.

Die anstehenden Neuwahlen brachten keine Überraschungen. Bis auf den Posten des Organisators für Clubabende, den jetzt Guido Finzer bekleidet, erfolgte die Wiederwahl der bewährten Amtsinhaber

Rechtzeitig ist das neue Jahresprogramm erschienen. Es enthält weniger Wochenend-Ausflüge, weil das Interesse der alten Hasen dafür nachgelassen hat, dafür aber umso mehr Mehrtagesfahrten, sodass die Flieger des 1. PCS wieder wo Tage unterwegs sein können, wenn sie alle Fahrten mitmachen.

Pünktlich zur Jahresabschlussfeier des PCS und zur in Böblingen stattfindenden Messe »Thermik 2000«, auf welcher der Club mit einem Stand erfolgreich vertreten war, erschien dessen Jahresprogramm. Auf 64 Seiten sind alle wichtigen Ereignisse dargestellt, seien es die monatlich stattfindenden Clubabende, an denen namhafte Referenten aus der Szene über sicherheitsrelevante Themen berichten werden, oder die Ausflüge und Ausfahrten vom Schwarzwald bis Monaco oder Teneriffa. Darüber hinaus stellt sich der Club selbst dar mit den Kapiteln »Der 1. PCS stellt sich vor«, »Was bietet der 1. PCS«, »Wer macht was im 1. PCS« und bietet Informationen rund ums Gleitschirmfliegen, mit wichtigen Telefonnummern und einer Seite, die mit »Maßnahmen nach einem Gleitschirmunfall« betitelt ist. Gesellschaftliche Ereignisse werden wieder das Sommerfest, die Clubmeisterschaft und die Weihnachtsfeier sein. Wer am Programm interessiert ist, wende sich an Thomas Schäfer, Hauptstr. 60, D-70771 Leinfelden-Echterdingen, oder lade es sich aus der Homepage www.ipcs.de herunter

Wolfgang von Brunn

1. Parafly Club Schwaben

Schöne Gleitschirm-Aquarelle

Roland Nüssel aus Berlin hat unter anderem einige gut gelungene Aquarelle gemacht, die sich mit dem Gleitschirmfliegen befassen. Es handelt sich dabei um

abgemalte Fotografien aus Gleitschirmkalendarium.

Markus Henniger



Ein gelungener Vereinsausflug

Nachdem bereits feststand, dass uns unser diesjähriger Vereinsausflug ins Zillertal führt, flatterte plötzlich ein super Angebot »Fliegerurlaub in der Türkei« ins Haus. Nach kurzer Diskussion war man sich einig, wir fliegen zum Fliegen in die Türkei. Die anschließende Organisation machte viel Arbeit, aber auch viel Spaß. Wie kommt man zum Flughafen und zurück? Sind unsere Gleitschirme Sportgepäck? Wie sieht wohl der Startplatz und der Landeplatz aus??? Egal - wir fliegen. Wer fliegt mit? Am Schluss waren wir 25: Flieger, Partner, Kinder, Freunde, Petra im Rollstuhl, zu der sich bereits am Flughafen 2 weitere Rollstuhlfahrerinnen gesellten.

Nicht alle haben am ersten Tag nach der Ankunft den Drang oder den Mut, dieses uns unbekannte Fluggelände zu erkunden. Schließlich locken ja auch das Meer und der Pool. Für Anfang Juni ist es schon ziemlich heiß. Für die Nichtflieger toll! Für uns Flieger leider nicht gerade erfreulich, denn am Startplatz war die Temperatur fast so hoch wie am Landeplatz. Zu den ersehnten Langzeitflügen ist es deshalb nur wenig gekommen. Trotzdem hatten wir jeden Tag schöne Flüge über de Ägäis, und immer »Happy Landings« vor dem Hotel. Mit einer Fahrt nach Efos und einem Schiffsausflug in die vier schönsten Buchten der Region sind auch unsere Nichtflieger voll auf ihre Kosten gekommen. Die Gastfreundschaft der Einheimischen und das allabendliche Beach-Volleyball-Spiel mit gemischten deutsch-türkischen Mannschaften hat uns viel Freude bereitet. Ein gelungener Vereinsausflug mit einem schönen Rahmenprogramm! Für uns stand fest: Wir waren nicht das letzte Mal in der Türkei!

Alfons Rock

Gleitschirm und Hängegleiter Drei-Kaiser-Berge Waldstetten

Vortrag und Retterwerfen

ParaAir hatte, wie Jahre zuvor, wieder einen Gastreferenten eingeladen. Diesmal Oliver Guenay mit einem Diavortrag über Fliegen in Marokko, Äthiopien und Tansania. Der sehr interessante Vortrag fesselte nicht nur durch schöne Bilder. Die ausführlichen Informationen, die er dazu dem Publikum vermittelte, zeugten von einer intensiven Vorbereitung seiner Reisen. Begeistert und in Gedanken in warmen Ländern fliegend verabschiedeten wir Oliver gegen 23 Uhr. Für ihn ging es im Anschluss weiter nach Chile, wir - nach Hause.

Auch zum alljährlichen Retterwerf-Trainingsabend fanden sich zahlreiche Mitglieder in der Rothtaltturnhalle in Horgau ein. Dort aufgehängt, wo normalerweise die Ringe der Seiltuner hängen, in wilden Schaukelbewegungen, mussten die Teilnehmer in voller Montur (Overall, Helm, Handschuh) auf Kommando in kürzester Zeit die Rettung gezielt auslösen. Gleitsegel- wie auch Drachenpiloten nutzten diese Gelegenheit um den sicheren Griff zur »zweiten Chance« zu trainieren. Anschließend sammelte Siegfried von der Heyden die geöffneten Rettungsschirme ein und brachte diese zur Überprüfung und zum Packen fort.

ParaAir Augsburg West

Peter Schmidlein

132-km-Flug nach Linz

Fliegerischer Höhepunkt im Flugjahr 2000 war für den Piloten und die Drachen- und Gleitschirmflieger Regental ein 132-km-Zielflug von Til Matschoß vom Sommerberg/Elisabethszell nach Linz/Österreich. Der Verein engagierte sich wieder stark bei zwei Veranstaltungen der 1998 von den Brüdern Siegfried und Herbert Zankl aus Stallwang ins Leben gerufenen Aktion »Abheben ohne Drogen«.

Bei der Jahreshauptversammlung im März erfolgte der offizielle Zusammenschluss der beiden Fliegergruppen, der jetzt auch aus dem geänderten Vereinsnamen »Drachen- und Gleitschirmflieger-Club Regental e. V.« ersichtlich ist.

Bei der Freiluftveranstaltung unter dem Motto »Stark sein im Leben ohne Alkohol und Drogen«, betreuten Bernhard Nadler und Herbert Zankl den Vereins-Infostand. Mit dem Slogan »Abheben ohne Drogen« warben sie mit einer Geräteschau, Info-Material und vielen Gesprächen für das Fliegen mit Drachen und Gleitschirm.

Die »Böhmwind-Initiative für ein suchtfreies Leben« im Landkreis Regen übernahm in diesem Jahr die von den Vereinsmitgliedern Herbert und Siegfried Zankl 1998 ins Leben gerufene Aktion »Abheben ohne Drogen«. Diese Initiativgruppe organisierte am 1. Oktober auf dem Flugplatz Ambruck ein Luftsportfest ohne Alkohol und Drogen. Die Planung dieses Festes lag im wesentlichen in den Händen der Brüder Zankl. Neben einem Vereins-Infostand mit Geräteschau und umfangreichem Werbematerial für das Drachen- und Gleitschirmfliegen konnten Besucher auch als Passagier in einem Gleitschirmdoppelsitzer mitfliegen. Wer noch Fragen zum Drachen- oder Gleitschirmfliegen hat, kann sich unter Tel. 09964/1360 oder 09421/22168, oder Email herbertzankl@freenet.de weitere Informationen einholen.

Drachen- und Gleitschirmflieger-Club Regental
L. Schmid

DHV-Info 108/5.61

»Fliegen wenn's regnet besser nicht!«

Lieber Karl,

mit großem Interesse habe ich den o.g. Artikel gelesen.

Ich bin seit einigen Jahren Gleitschirmflieger (Mitgliedsnr. 35283) und bin im Frühsommer 2000 auf einen Arcus M »umgestiegen«. Da ich mit diesem Gleitschirm auch ein Sicherheitstraining durchgeführt habe, kenne ich dessen Reaktionen recht gut und fühle mich auch ausgesprochen wohl beim Fliegen.

Im Sommer war ich in Slowenien und wurde dort während eines Fluges von einem starken Regenschauer überrascht, den ich beim Hangsoaren offensichtlich nicht rechtzeitig genug bemerkt hatte. Ich bin sofort zum Landeplatz geflogen. Der Schirm fühlte sich dabei »weich« an, flog aber mit normalem Sinken ohne Probleme. Beim Eindrehen in den Queranflug ging der Schirm unmittelbar in einen Sinkflug über, der nicht mehr ausgeleitet werden konnte. Da eine Baumreihe fast unmittelbar unter mir war, bin ich mit voll geöffneten Bremsen und leichter Gewichtsverlagerung zur notwendigen Steuerung in diese hineingeflogen. Bis auf einen Riss sowohl im Ober- als auch Untersegel einer Zelle meines Gleitschirms und eines gehörigen Schreckens ist mir nichts passiert.

Ich hatte dann sogar noch die recht zweifelhafte Ehre, als »Baumflieger« in den Slowenischen Lokalnachrichten genannt zu werden.

Erwähnt sei noch, dass der Schirm nach dem Trocknen und einer provisorischen

Reparatur weiterhin für viele Tage Flugspaß garantierte. Anschließend wurde der Schirm vom Hersteller fachgerecht repariert und dann mit gütesiegelkonformen Ergebnis vermessen.

Meines Erachtens zeigt auch dieser Vorfall, dass sich Gleitschirmfliegen und Regen überhaupt nicht miteinander vertragen. Ich meine allerdings auch, dass auf diesen Umstand nicht deutlich genug - weder vom Hersteller noch in der Ausbildung - hingewiesen wird. Vielleicht kann der DHV hier noch weitere Aufklärungsarbeit leisten.

Joachim Haselbach



Schlepptrike-Piloten gesucht

Wir suchen schnellstmöglich einen engagierten Schlepptrike-Piloten, der gerne als Vereinsmitglied einen 1/3-Anteil in einer Haltergemeinschaft an unserem Schlepptrike ASO-Viper erwerben möchte. Das Trike hat als Basisstandort Hof bei Bad Marienberg. Anbei ein paar Infos zu unserem Verein: Die Himmelsstürmer Lahn zählen zur Zeit 16 Mitglieder, die als Ultraleicht-, Hängegleiter- und Gleitschirmpiloten aktiv sind. Wir fliegen am Segelflugplatz des Luftsportclub Bad Marienberg im Westerwald und sind zur Zeit der einzige Verein im Dreiländereck Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen, in dem sowohl an der Winde als auch hinter dem UL geschleppt wird. Wir sind im Besitz einer mobilen Winde und eines eigenen Trikes. Auch einen Fluglehrer können wir zu unseren Mitgliedern zählen. Wir fliegen hauptsächlich an der Winde, aber auch jährliche Exkursionen gehören zu unserem Programm, genauso wie regelmäßige Fliegertreffen. Weitere Infos unter www.himmelsstuermerlahn.de. (Die Homepage besteht seit März 2000 und hatte schon über 1000 Besucher - Herzlichen Dank!).

Wenn Interesse besteht kann jederzeit per Email Kontakt aufgenommen werden, unter Michael.Friedchen@gmx.de oder HSL@himmelsstuermerlahn.de, oder per Tel. 06441/75512 oder 0174/6331026.

Michael Friedchen
Himmelsstürmer Lahn

Effiziente Flugplanung

Wetter, Wind und geeignete Flugberg in unserer Region bestimmen, ob ein Flugtag zum Erfolg wird. Werner Schmitt lüftet hier sein (Geheimnis) Vorgehen einer einfachen und effizienten Wetterabfrage: Am Tage vor dem Flug solltest Du auf ARD um 19:50 Uhr das »Kachelmann-Wetter« ansehen. Ist die Großwetterlage für Flüge am Naturstart-Hang oder auch (besser) an der Winde geeignet? Wenn ja, dann am Flugtag ca. 10 Uhr den Fernseher auf HR3 schalten und über Videotext die Seite Nr. 175 aufblättern: Anzeige der Winddaten mit Stärke und Richtung in unserer Region. Zur Abrundung nun WDR3 mit Videotextseite Nr. 179 anschauen: Wenn auf beiden Videotextseiten die Windstärke nicht über 3 hinaus geht, kannst Du von ruhigem Flugwetter ausgehen. Sollten starke Unterschiede in Stärke und Windrichtung auftreten, so liegen »Turbulenzen in der Luft«. Dann ist es angebracht, zu Hause sich um Frau/Mann und Kind/Enkel zu kümmern.

Das Fluggebiet für einen Naturstart ergibt sich aus der Windrichtung. Die Besten in unserer Region sind

O - SO Lasserg an der Mosel A/B-Schein

SO - SW Bremm an der Mosel 8-Schein

NO - SO Boppard am Rhein B-Schein

SO • SW Finkenberg/Roßbach an der Wied A/B-Schein

N - NW Burgen-Veldens an der Mosel B-Schein

Zusätzlich kannst und solltest Du noch das Infotelefon 06773/7771 abhören, Bist Du schon mit dem Internet vertraut, so rufe einfach unsere Seite www.thermik.4u.de mit dem Link zum Wetter auf. Und schon weißt Du sekundengenau, wie der Wind in Hatzenport, Koblenz oder auf der Loreley pfeift.

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
Rudolf Weichsel

Schöne Flugtage in Österreich

Westendorf (Brixental in den Kitzbühler Alpen) ist dank seines einfachen Start- und Fluggeländes nach Westen ein sehr beliebtes Fluggebiet. Hier passt einfach alles. Die Leute, das Gelände, die ansässige Flugschule und die geschaffene Infrastruktur. Darum nutzte der Gleitschirmverein Wiehengleiter dieses Gelände zu einem viertägigen Vereinsausflug, der jeden Tag schöne Flüge bescherte.

Unsere Vereinsmitglieder waren begeistert und fühlten sich aufgrund ihrer optimistischen Einstellung für die vorab prognostizierte Großwetterlage belohnt. Der gute Service der Flugschule Jochen Steinbach (Vize-Weltmeister im Drachenfliegen) und seines immer auskunftsgewissen Fluglehrers »Otto« bereicherte diesen Ort für jeden Flugbegeisterten. Die optimale Wetterlage kann leider nicht für jeden Tag in Anspruch genommen werden, aber nur die Hälfte des Erlebten würde uns ausreichen, um wiederkommen. Für uns ist die nächste Tour schon geplant, wohin? Klar doch - Westendorf!

Gruß an alle Flieger und auf ein baldiges Wiedersehen im schönsten Dorf Europas.

Gleitschirmverein Wiehengleiter
Klaus Reiche



*4% VVESTENDORF K4

Cyber

• der NEUE Basis-Intermediate Gleitschirm von Icaro 2000

- neueste Technologie und Bauweise V-Rippen, Streckung 5,3
- Top Leistung - beschleunigt 47 km/h mit exzellenten Sinkwerten

- 3 Größen ab sofort lieferbar

Unser Ziel ist es, auch am Gleitschirmsektor allen Piloten den für ICARO 2000 bekannten und geschätzten Service in Kombination mit optimalem Flugspaß zu bieten.

DHV-Gütesiegel in Bearbeitung



Fly & more.

Kufsteiner Str. 44
D-83064 RAUBLING-KIRCHDORF
Tel. +49 (0) 8035 6189 • Fax 8481
www.fly-more.com
E-mail: office@fly-more.com

<http://www.icaro2000.com>
E-Mail: staff@icaro2000.com

Zwei starke Partner



Der Sicherheitsplan, der genug Geld fürs Hobby läßt!

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

e ⁿ— Sofortige, hohe finanzielle Absicherung der Familie im Todesfall

M— Planmäßiger Kapitalaufbau

¹¹¹1113g Ohne Prämienzuschlag für das Flugrisiko

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

Info-Coupon

Bitte einsenden an:

GERLING

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

ommir...mor.amm

Name _____ Geb. Datum _____

Strasse _____ PLZ, Ort _____

Telefon _____ Beruf _____

Selbständig _____ Angestellter _____ Branche _____

Bürotätigkeit am festen Arbeitsplatz _____

Körperliche Tätigkeit _____

Personalverantwortung für _____ Personen _____

Gewünschte monatliche Berufsunfähigkeitsrente _____ DM

Todesfallabsicherung gewünscht _____ DM

Sonstige Wünsche _____

Der neue Sicherheitsplan für DHV-Mitglieder

Höhere Absicherung bei geringerem Prämienaufwand

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

Was oft unterschätzt wird: Eines der wichtigsten Güter ist die Arbeitskraft. Die Gefahr, diese zu verlieren und damit den Beruf wegen Krankheit oder eines Unfalls vorzeitig aufgeben zu müssen, ist größer denn je. Zur Zeit gibt es 2,6 Millionen »Invaliditätsrentner«, das sind 10 Prozent der rund 27 Millionen Berufstätigen.

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

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

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

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

Der Vestische-Drachenfliegerverein bedankt sich

Nicht dass er unersättlich ist. Ist auch kein Draufgänger. Andere legen sich zurück, wollen die Ruhe genießen. Hat ein beachtliches Alter und ist Fluglehrer für Hängegleiter im Vestischen-Drachenfliegerverein. Schwimmt oft gegen den Strom, ist kein Mitläufer, aber sein Tatendrang ist unersättlich. Sein Name? Kurt Pfeiffer. Sein Alter? 70 Jahre. Sein Metier? Windenschlepp.

Kurt fliegt seit 1978 Drachen. Bildete ab 1985 eine Menge Drachenflieger in unserem Verein aus. Durch seine Vorreiterstellung im puncto Windenschlepp konnte der VDV die ganzen Jahre profitieren. Kurt fliegt allerdings auch schon mehr als 10 Jahre Gleitschirm und verfeinerte immer wieder seine Praktiken. Ich glaube, ohne ihn gäbe es keine Gleitschirmflieger im VDV. Jetzt setzt er dem Ganzen noch die Krone auf. Seit diesem Jahr ist er sogar noch Gleitschirinfluglehrer. Toll Kurt! Was würden wir nur ohne Dich machen. Lieber Kurt, bleibe uns noch lange erhalten.

Peter Seifert

Schule und Verein

Einen außergewöhnlichen »Vortrag« erlebten die Schüler der Grundschule Loffenau kurz vor ihren Ferien. Als sie im Unterricht die Freizeitangebote ihrer Gemeinde beleuchteten, »löcherten« sie ihren Lehrer übers Drachenfliegen. Da er selbst kein Pilot ist, klopfte er beim ortsansässigen Club an, mit der Bitte um ein Video und einige Infos. Schnell wurde man sich einig, dass es damit nicht getan ist. So kam es,

dass an einem Mittwochmorgen DCL-Pilot Hubert Kraft samt Drachen an der Sporthalle Loffenau vorfuhr, umringt von über 30 Schülern. Nachdem Gerät und Ausrüstung in die Halle geschafft worden waren, begann der Aufbau. interessiert beobachteten die Kids jeden Handgriff und durften sogar die Segellatten einschieben. Als das Gerät endlich stand, folgte ein kleiner Ausflug in die Gerätekunde. Dann war es soweit, die Mädchen und Jungs durften ihre Fragen stellen. Und sie fragten ... »Wie startet man? Wie landet man? Wie lange kann man fliegen? Wie steigt man? Wie lenkt man? Wer darf fliegen? Ist es gefährlich? Was passiert, wenn es regnet? Was schaut da für ein Kabel aus dem Helm?« und und und

Fragen, die es zu beantworten galt. So durfte sich der (die) eine oder andere einhängen und lenken, Thermikblasen wurden anhand von Seifenblasen plausibel erklärt. Auch das piepsende »blaue Ding« erregte das Interesse und ging von Hand zu Hand. Kurzum, die zwei Stunden vergingen wie im (Drachen)Flug. Nachdem noch ein Erinnerungsfoto geschossen wurde, bestanden die Kids darauf, den Drachen abbauen zu dürfen, was kein Problem war. Alles in allem war es eine gelungene Aktion, die nicht nur den Schülern einiges »Insiderwissen« vermittelte. Beide Klassenlehrer waren ebenso begeistert und baten um eine Fortsetzung bzw. Wiederholung, im neuen Jahr für den nächsten Jahrgang.

Drachenflugclub Loffenau
Hubert Kraft



Wattberg-Streckenflugseminar

Der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal veranstaltet am Freitag, den 30.3.01 ab 19.30 Uhr im Gasthof Post in Kreuth zur Förderung des Streckenfliegens auch heuer wieder ein vorbereitendes Seminar. Torsten Hahne hält einen Diavortrag übers Streckenfliegen in Fiesch, Sepp Gschwendner gibt Tipps aus der Streckenflug- und Thermikpraxis. Eingeladen sind neben Clubmitgliedern vor allem auch ausdrücklich alle, die gerne am Wattberg fliegen und immer wieder was dazulernen wollen. Für Clubfremde beträgt der Kostenbeitrag 10.- DM Anmeldung und Infos bitte über die GS-Schule Paragliding Tegernsee, 08022/2556, Fax 2548, Para-Tegernsee@t-online.de.

Drachen- und Gleitschirmflieger Tegernseer Tal
Richard Brandt

Jubiläum und Bärenpokal

Auch 2000 fand wieder das alljährliche Drachenfliegerfest der Althofdrachen um den Bärenpokal statt. Das Festzelt stand wie immer direkt an der Landwiese zwischen Althof und Bernbach. Dieses Jahr gab es etwas besonderes zu feiern, nämlich das 20-jährige Gründungsjubiläum des Vereins. Aus diesem Anlass war natürlich auch mehr geboten, so zum Beispiel Hubschrauberrundflüge und ein Drachensimulator am Kran, an dem die Nichtflieger das Gefühl kennen lernen konnten, über dem Boden zu schweben. Am Samstag wurden trotz der wechselnden Windbedingungen zwei Wertungsdurchgänge für den Bärenpokal durchgeführt. Am Abend wurde dann im Festzelt eine Feierstunde abgehalten, die gezeigt hat, dass die Drachenflieger zu einem festen Bestandteil des Gemeindelebens

herangewachsen sind.

Im Anschluß wurde der Video film » Die Althofdrachen 1980 2000« vorgeführt, der durch seine brillanten Aufnahmen auch Nichtfliegern im Zelt die Faszination dieses Sports nahebrachte. Leider war der Sonntag dieses Jahr komplett verregnet, so dass keine weiteren Durchgänge für den Bärenpokal geflogen werden konnten. Am Nachmittag wurde

dann auf der Grundlage der Samstagsflüge die Siegerehrung durchgeführt. Gewinner des Bärenpokals und gleichzeitig auch Vereinsmeister wurde Hans-Jörg Schiller aus Ettlingen, der trotz Handicapwertung der Konkurrenz auf und davon flog, vor Holger Schierholz und Thomas Baecke. Damit waren drei Piloten der Althofdrachen auf den ersten drei Plätzen.

Die Althofdrachen
Klaus Butzke

Verbesserungsvorschlag

Als Neuling in der Fliegerszene habe ich vor kurzem den obligatorischen Kurs »Verhalten nach Baumlandung« absolviert. Das hat mir neue und wichtige Erkenntnisse gebracht, die mir im Notfall sicherlich nützlich sein werden, denn unsere Flugberge in der Pfalz sind alle von dichter Bewaldung umgeben. Der Ausbilder hat uns dringend geraten, zur Sicherung und anschließendem Abseilen des Piloten eine Bandschlinge mitzuführen. Diese wiegt ca. 80 g und nicht jeder hat sie dabei. Was jedoch jeder mitführt ist der Gurt, der den Schirm nach dem Aufrollen zusammenhält. Der hat die gleiche Länge wie die Rettungsschlinge. Mein Vorschlag ist nun, den Gurt für den Schirm so zu konzipieren, dass er auch als Bandschlinge verwendet werden kann. Das Beste daran, jeder Pilot hat sie dabei, kein zusätzliches Gewicht.

Dies ist auch als Anregung für die Schirmhersteller gedacht, neue Schirme in Zukunft entsprechend auszuliefern. Das wird den neuen Schirm kaum verteuern und dient der Sicherheit.

Robert Böspflug

Gleitschirmsport fördert die Karriere

Die Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn freuen sich, dass ihr Vereinsmitglied Pfarrer (Pastor) Martin Röhrig vom Bischof in Trier zum Dechant (Dekan) befördert wurde. Der Hintergrund ist leicht zu erklären. Es muss wohl - so vermuten Insider - seine Ziellandung anlässlich des Mosel-Cups 2000 gewesen sein: Vor 500 Gläubigen auf dem Landeplatz vor Beginn des Festgottesdienstes im Festzelt des Schützenvereins traf er den Punkt.

Die Vorgeschichte begann in 1998: Wie kann man Werbung für den Gleitsport und für den »Medienrummel« machen? Man nehme den örtlichen Pfarrer und fliege ihn und den örtlichen Bürgermeister vom Startplatz am Moselhang (Lasserg, 185 m über der Mosel) zum Landeplatz in Burgen im Tandem als Auftakt zum Festumzug der Schützenbrüder in Burgen.

So geschehen auch in 1999. In diesem Jahr versprach Pfarrer Martin Röhrig aus Burgen, zwischenzeitlich Mitglied bei den Rhein-Mosel-Lahnern, seiner Gemeinde, im Jahr 2000 selbst zu fliegen. Und er hielt Wort.

Beim Mosel-Cup 2000 machte er seinen Erstlingsflug zu seiner Kanzel, die im Festzelt auf dem Landeplatz aufgebaut war. Während er langsam vom Himmel herunterschwebte, spielte die Burgener Kapelle instinktiv »Vom Himmel hoch, da komm ich her...«. Martin traf den Zielkreis, überlief den Landepunkt und fiel auf die Knie. »Da habe ich dem Herrgott gedankt«, sagte er im Festgottesdienst. »Den Boden zu küssen, überlasse ich dem Papst«.

All das muss doch dem Bischof in Trier sehr imponiert haben. Siehe oben.

Beim Mosel-Cup 2001 am 4. und 5. August wird er wieder um 9.45 Uhr oberhalb der Mosel starten. Hierzu lädt er alle Flieger ein, ihn dann zu begleiten.

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
Rudolf Weichsel



Info io8/Seite 6

»Wetterwerte im Fernsehen«

Zusätzlich zu der für das WDR-Fernsehen angegebenen Videotextseite 165 wird auch die für Flieger interessante und zudem aktuellere Seite 179 angeboten. Hier werden - stündlich aktualisiert - alle Wetterstationen des Landesumweltamtes (LUA) auf zwei Seiten mit Windgeschwindigkeit (Beaufort), Windrichtung, Lufttemperatur und relativer Feuchte angegeben. Die Stationen sind übrigens auch im Internet verfügbar (www.lua.nrw.de). Über den Link Fachthemen/Luftemissionen/Lagekarten kann man die gewünschte Station anwählen und erhält alle Werte des laufenden Tages im Halbstundenrhythmus, der jüngste etwa eine Stunde alt. Für Statistikfans werden die Werte auch für die letzten 365 Tage vorgehalten. Hier kann man dann feststellen, welch tolles Flugwetter man möglicherweise verpasst hat.

Über den Link Fachthemen/Luftemissionen/aktuelle Ozonwerte erhält man die Übersicht, die auch die Seite 179 im WDR-Videotext bietet.

Ostwindfreunde
Hans Josef Roggendorf

Geländeinfos von den Vereinen

Fluggebiet Ruhpolding

Gäste willkommen! Der DCB Ruhpolding ist für alle Piloten offen, Um den Flugbetrieb in unseren Geländen »Rauschberg« und »Unternberg« weiterhin reibungslos zu gestalten, steht in Ruhpolding neben den bekannten Landeplätzen Fischerwirt/Rauschberg und Bärengschwendt/Unternberg jetzt eine weitere Landemöglichkeit zur Verfügung.

Zwischen Unternberg und Rauschberg gelegen, also von beiden Startbergen optimal anzufliegen, liegt der neue Landeplatz Boider, Um ihn zu erreichen, fährt man von Norden kommend geradeaus durch Ruhpolding. Gegenüber der Abzweigung Inzell /Rauschbergbahn geht es rechts berghoch in eine schmale Straße. Vor dem einzelnen Bauernhof nochmals rechts zum Parkplatz unterhalb der Baumgruppe. Bitte keine Dauerparker.

Unbedingt zu beachten ist der Abbauplatz an der Clubhütte und die Zufahrt, Die Straße und der Hofraum nördlich vom Landeplatz darf nicht befahren werden, da hier leider bereits einige Gastflieger schon für Probleme gesorgt haben. Auch Außenlandungen sind bei der Größe des Landeplatzes eigentlich unnötig. Ein genauer Lageplan hängt in den Schaukästen an den Bergbahnen. Achtung bei Ostwind! Der neue Landeplatz ist dann wegen der Bäume turbulent. Hier empfiehlt sich eine Landung beim Fischerwirt.

Der Landeplatz »Bärengschwendt/Unternberg« steht nun wieder allen Drachen- und Gleitschirmfliegern, Clubmitgliedern und Gästen zur Verfügung. Flugschulen benötigen eine spezielle Genehmigung des DCB Ruhpolding und dürfen ausschließlich nur auf dem Landeplatz »Boider« landen. Weitere Infos bei Georg Weinzierl; Tel: 08663 / 9760.

DC Bavaria Ruhpolding
Gabi Demberger



Hesselberg bei Ansbach

Meinungsverschiedenheiten zwischen den verschiedenen Luftsportarten prägten lange das Bild am Hesselberg bei Ansbach. Unter Federführung des DHV hatte der DHV im Juni vergangenen Jahres die Naturschutzbehörde, das Luftamt

Nordbayern, die Modellflieger, die Segelflieger, die Gemeinden und die Drachen- und Gleitschirmflieger an einen Tisch gebracht. Nach der zuletzt ungeklärten Halterschaftsfrage für den Gleitsegelflugbetrieb stimmten die Eigentümer der Startflächen (Gemeinde Geroltingen / Irsingen) für den Hesselberger Drachenfliegerverein.

Der DHV konnte nun eine Erlaubniserweiterung auf Gleitsegelflugbetrieb erteilen. Somit können auch Gastflieger den 170 m hohen Berg nutzen. Tageskarten gibt es bei der Gaststätte Rötter in Geroltingen. Unbedingt zu beachten sind die speziellen Auflagen der Betriebsvereinbarung mit den anderen Luftsportlern.

DHV-Referat Flugbetrieb



Flugplatz Schwarze Heide

Im Ruhrgebiet tut sich was! Die ASO Flugsport GmbH bietet unter der Leitung von Ali Schulze zusätzlich zur UL-Ausbildung auch Schleppschulung und Schleppmöglichkeiten für Freunde des motorlosen Fluges an. Die Vorteile des UL-Schlepp liegen klar auf der Hand: Individuell läßt es sich bequem bis zur Basis schleppen. Der Flugplatz Schwarze Heide (EDLD) ist zu erreichen über die Autobahn A3 Oberhausen Ausfahrt Dinslaken Nord Kirchhellen. Infos unter 0172/2626819 (Herr Norbert Jovan).

Axel Müller

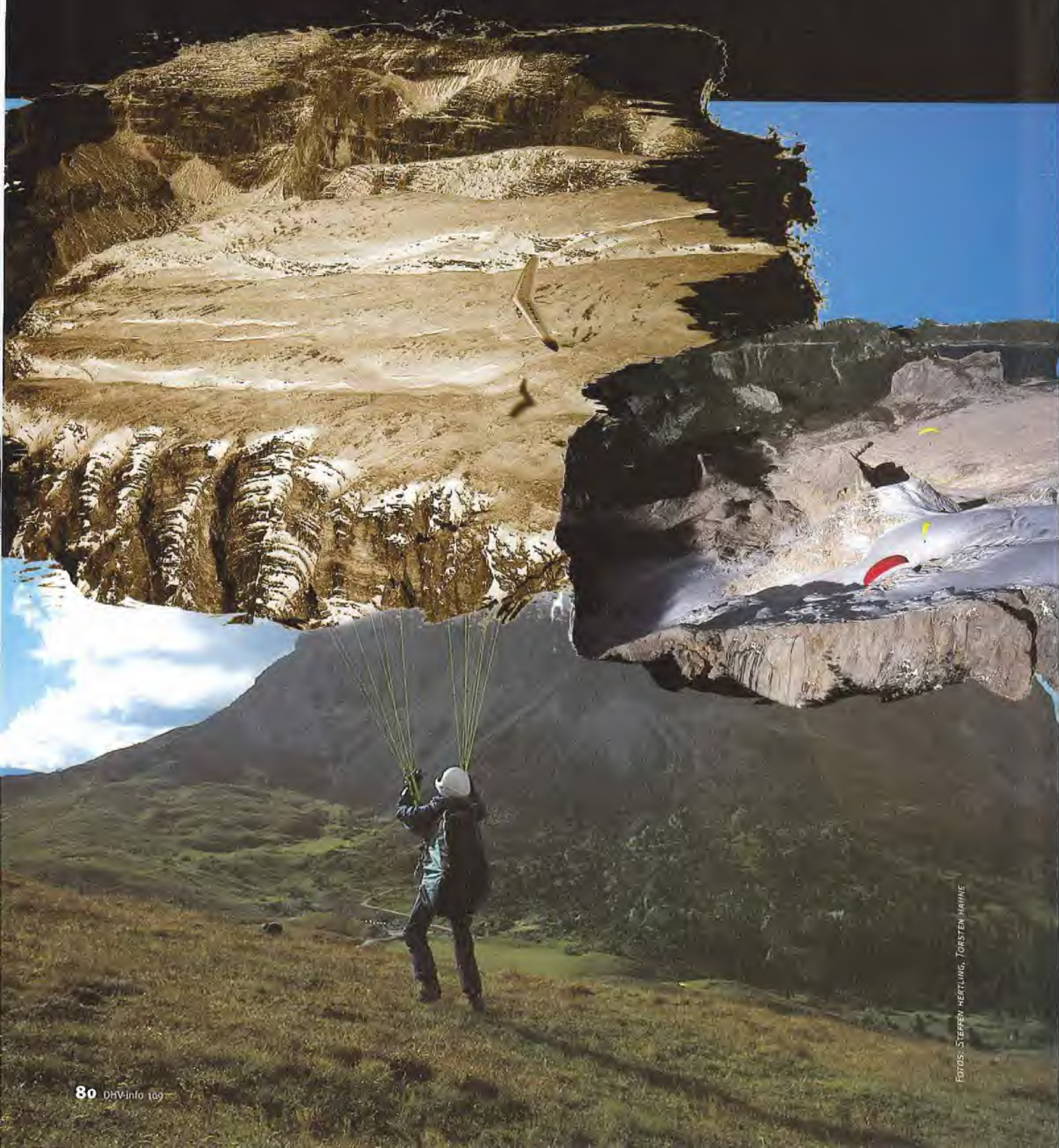
Schleppgelände Coesfeld

Der Wintersportverein St. Gescher/Abteilung Drachen- und Gleitschirmflug macht Werbung für sein Windenschleppgelände. Keiner weiß warum, aber das Gelände ist kaum in einer Geländeübersicht zu finden. Dies soll sich ändern:

Schleppstrecke NO/SW mit 800 m Länge bei Coesfeld. Infos bei Andreas Sibbing (Tel.: 02542/1073) Platztelefon: 0170/2652711; E-mail: info@schleppstart.de; Internet: www.schleppstart.de

Wintersportverein St. Gescher

DENN WER SEIN LEBEN LIEBT,



FOTOS: STEFFEN HERTLING, TORSTEN HAWNE

Del

EG-T---.

(



Schon seit mehreren Jahren schwirrt mir ein Satz aus der Szene G im Kopf herum: »Nur weil man Urlaub hat ist das noch lange kein Grund, sich umzubringen«. Ziemlich provokativ! Und nun schreibe ich schon selber über dieses Thema. Normalerweise bekannt für abgedrehte Aktionen und verdichtete Gegenwart, aber dieses Jahr war es einfach zuviel. Die Dragon Riders, Sektion Schwerkraftbewältigung, haben es sich zum Ziel gemacht, den Freiflug wieder groß zu machen und deshalb können wir nicht zuschauen, wie wir uns selber dezimieren.

Schiebt mich doch der fette Nordwind im Herbst dieses Jahres fast ohne Gas über den Brenner. Und am Sella Paso angekommen, muss ich mir erst mal ein windgeschütztes Plätzchen suchen, um nicht zu erfrieren oder meine Zeitung den Kräften der Luft zu opfern. Eigentlich froh, mit meinem übernächtigen Studentenkopf, der die letzte Party wieder nur knapp überlebt hat, nicht in die Lüfte zu müssen, lasse ich mich unter der Sonne nieder. Mit dem Gefühl, dass man einen Flug an so einem Tag mit etwas Glück überleben könnte. Trau ich meinen Augen doch nicht, als da am späten Nachmittag doch tatsächlich Drachen und Gleitschirme vor meinen Augen aufsteigen! Müssen sich wohl irgendwo Richtung Norden rausgehauen haben, Komischerweise verschwinden diese Individuen trotz starker Thermik schnell Richtung Süden und im Tal. Und mir schwirrt der Satz im Kopf: »Lieber am Boden stehen und sich wünschen oben zu sein, als oben zu sein und sich wünschen, unten zu stehen«. Wie schon gesagt, ich kann mir schon vorstellen, dass man mit entsprechender Schirmbeherrschung oder dem richtigen Drachen so einen Flug unbeschadet übersteht, aber dass das Spaß machen soll?

Nicht genug, packen gleich am Pass ein paar Gleitschirmflieger bei dem ca. 25 km/h Nord-

wind aus. Kommt ziemlich laminar und ich denke mir, lieber im Nordwind soaren als an der Südseite Thermik fliegen. Dafür diskutieren die ziemlich lange, ob das da wohl die A- oder die B-Leinen sind, und erklären mir, dass sie das auch nicht wissen könnten, da das der erste Flug dieses Jahr ist.

Der nächste Tag sieht sauber aus, die Luft ist klar und der Nordwind ist kaum noch auszumachen. Mit klammen Gliedern stehen wir an der Bergstation des Col Rodella, freuen uns auf einen lässigen Flug und erzählen von unseren Heldentaten dieser Saison. Ein Schrei, ein Knall und großes Geknatter. Ein Drache ist mit einem Gleitschirm kollidiert. Es ist eines der schlimmsten Dinge, die man erleben kann, solche Situationen zu beobachten und selbst nicht helfen zu können. Der Gleitschirmflieger entscheidet sich sofort für die Reserve, den Drachen überschlägt's zweimal und er fliegt dann dank Turm Intermediate wieder normal. Schock! Der Schirmflieger landet unbeschadet. Und der Drache, der kurbelt weiter, seelenruhig. Als könnte der Drache bei so einem Zusammenstoß und Überschlag keine Beschädigungen bekommen. Die Nerven möchte ich auch haben!

Aufgrund der massiven Anzahl von Gleitschirmen und Drachen entscheide ich mich erst kurz vor vier für einen Start. Gleich sauber aufgemüllert, kommt auch gleich ein Schirmflieger an der Reserve an mir vorbeigesegelt. Irgendwie haben sie dem in der Ausbildung nicht erzählt, dass man den Hauptschirm einholen muss - und der spiralt ziemlich fies zu Boden. Wie sich später aber herausstellt, haben sie ihm dafür in der Ausbildung erzählt, dass man - sobald die Hälfte des Schirms eingeklappt ist - die Rettung werfen muss.

Entnervt am Landeplatz versuche ich noch ein paar verwertbare Schnappschüsse am Bo-

den zu erhaschen. Wer den Landeplatz in Campitello kennt, der weiß, dass dort Segelflieger notlanden können. Ich habe mich in der Mitte des Landeplatzes postiert. Aufgrund meiner geringen Brennweite von nur 135 mm gelang es mir jedoch nicht, auch nur einen Gleitschirm in bildfüllendem Format auf meinem Film zu verewigen.

Dafür spitzten die Drachen neben mir ein, als wäre es nicht möglich damit normal zu landen. Da haben sogar die Gleiti-Piloten eine mitleidige Miene aufgezogen und sich wahrscheinlich insgeheim gefragt, ob denn die Hanggliders noch ganz zu retten sind.

Genug. Ich wünsche jedem in der kommenden Saison die schönsten Flüge, die er je gemacht hat und wünsche mir auch, dass wir uns zu tollen Flügen am Ende der Saison in den Dolomiten treffen. Aber bitte, die Dolomiten sind wunderschön, aber auch hochalpin. Selbst im Herbst fetzt's dort noch sauber. Und wer die Saison über nicht viel geflogen ist und wem die Routine und die Schirmbeherrschung fehlt, der hat dort nichts verloren und wird dort auch keinen großen Spaß haben. Und ein gemütlicher Tag am Boden, wenn's oben sauber bockt, kann viel schöner sein, auch wenn wir alle fliegen wollen. Gleiches gilt auch für Gelände wie Fiesch, Wer seinen Schirm nicht wo %ig beherrscht, hat dort einfach nichts verloren. Oder würde einer von uns von einer Skiflugschanze springen, nur weil er auf der Piste mal ein paar kleine Hüpfchen gemacht hat? Mir liegt es fern zu irgendjemanden mahnend den Zeigefinger zu heben. Aber vielleicht versuchen wir alle bei unseren nächsten Flügen unsere eigenen Fähigkeiten besser einzuschätzen.

Life's short, party hard, Steffen Hertling/Dragon Riders



Der schöne Herbst 2000 motivierte viele Piloten, nicht zuletzt angeregt durch einen Info-Artikel, zu einer Fliegerreise in die Dolomiten. Probleme blieben dadurch leider nicht aus. Nicht nur dass ein Teil der Flieger durch die Verhältnisse total überfordert war, gab es sehr viele Unfälle mit sehr ernsthaften Verletzungen. Die einheimischen Piloten gerieten dadurch unter den Druck der italienischen Behörden, es wurde sogar eine Fluggebietsperrung angedroht. Kein Wunder, dass einige »Locals« deshalb ein Flugverbot für deutsche Piloten, die Hauptbeteiligten an der Unfallsituation, befürworteten. Zum Glück hat aber die Mehrheit der einheimischen Flieger und auch wir die Hoffnung nicht aufgegeben, durch Informationen die Unvernünftigen nicht nur vor sich selbst zu schützen, sondern dieses traumhafte Fluggebiet für alle zu erhalten.

Wir **haben** uns mit David Perathoner, Präsident der Grödnertal-Gleitschirmflieger und dem Sekretär Patrik Stuffer unterhalten.

David, was bereitet Euch so viele Probleme?

Große Probleme bereiten uns die unerfahrenen Piloten, die bei uns fliegen. Zwischen August und November werden alljährlich die Rettungshubschrauber der Landesnotrufzentrale (vorwiegend Aiut Alpin sowie auch Pelikan) bis zu zweimal täglich angefordert.

Bei den Einsätzen werden 95 % deutsche Piloten erstversorgt, wobei es sich um Unfälle mit leichten Verletzungen, aber leider auch um Unfälle mit Querschnittslähmungen handelt (wie z. B. im letzten Jahr). Dies könnte u. a. zu einem Flugverbot seitens der lokalen Behörde sowie der Carabinieri zur Folge haben. Natürlich schaden diese Unfälle auch dem Ruf der lokalen Gleitschirmszene!

Warum habt ihr diese Probleme vor allem mit deutschen Piloten?

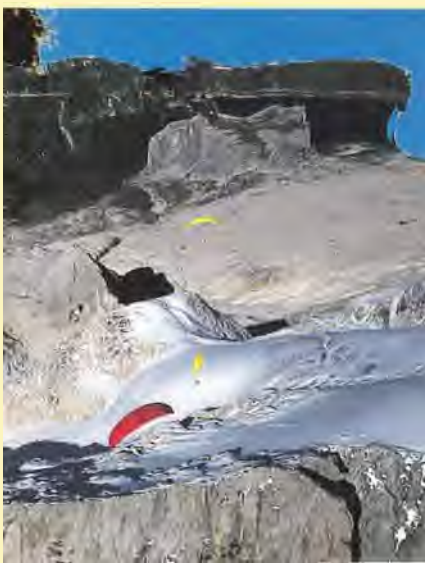
Probleme haben wir mit deutschen Piloten, da sie risikoreicher sind. Bei uns gibt es eine lokale Regel: Bei Nordwind wird nicht geflogen! Deutsche Piloten starten aber trotzdem, auch wenn ihnen abgeraten wird!

Für wen ist dieses Fluggebiet geeignet, zu welcher Jahreszeit und wann ist es unbedingt zu vermeiden?

Dieses Fluggebiet ist für erfahrene Streckenpiloten geeignet. Thermisch ist es ganzjährig, doch dürfen die Gefahren nicht unterschätzt werden: Sollte man das erste Mal in Gröden fliegen, ist es unbedingt notwendig, sich mit einheimischen Piloten in Verbindung zu setzen. Da es z. B. bei Nordwind zur Welle kommen kann, was zu sehr starken Turbulenzen führen kann!

Wie sollten sich Gastpiloten verhalten, um weder sich noch andere zu gefährden?

Gastpiloten sollten sich bei einheimischen Piloten über Flug- und Wetterlage informieren, und zwar indem sie sich beim lokalen Club melden:



Parapendio Club Gherdeina, Tel. + Fax 0039 471/796627, Internet: www.parapendio-gardena.com, Email: info@parapendio-gardena.com.
Telefonnummern Grödnertal Piloten: David Perathoner 0039 335/5425828, Patrick Stuffer 0039 338/3242952.

Meteo Info Adressen: www.provinz.bz.it/meteo, www.austrocontrol.co.at, www.arpa.veneto.it/csvdi/bollettino (ital. sowie engl.), www.datameteo.com (ital. sowie engl.).

Wie sollen sich Flugreiseveranstalter verhalten, um mehr Sicherheit für die von ihnen betreuten Piloten zu erreichen?

Die Flugreiseveranstalter sollten sich 1 - 2 Tage vor der Abreise über die Flug- und Wetterbedingungen erkundigen. Bei nicht idealen Konditionen sollte der Reiseveranstalter in der Lage sein die Reise abzusagen.

Die Idee bzw. Aussage einiger Veranstalter sowie Piloten »nun sind wir hier, wir müssen fliegen«, darf absolut nicht mehr vorkommen!

Was kann der DHV unternehmen, um weiterhin freies und auch sicheres Fliegen in den Dolomiten zu ermöglichen?

Der DHV sollte die Flugdokumente (Flugschein, Versicherung) und die Flugausrüstung (geprüftes Fluggerät, gute Schuhe, homologierter Helm) kontrollieren. Vor allem sollte bei der Schulung die Gefahr des Nordwindes bzw. der Welle richtig erklärt werden!

Dieses Interview sollte mehrmals und in mehreren deutschen Zeitschriften veröffentlicht werden und es sollte diesem Thema weiterhin viel Platz sowie Wichtigkeit gewidmet werden!

Vor allem muss aber der gute Wille da sein, manchmal auch verzichten zu können!

HAUPTSACHEN COOL!

stehen gelegentlich am Übungshang?
Sie interessieren sich für Wetterlagen?
Sie fliegen nicht bei Föhn und Oberentwicklung?
Sie sortieren vorher Ihre Leinen und machen einen Kontrollblick?
Sie fliegen ein Gerät, das Ihrem Können entspricht?
Sie beachten Vorflugregeln, Drehrichtung und Landeeinteilung?
Dann sind Sie es nicht. Ich meine: cool!
Unsereins, also ich und die anderen Coolen haben solchen Firlefanz schon lange nicht mehr nötig! Alles Quatsch! Fluglehrergeschwafel! Anfängerlatein! Schwachwindsoarergelabert! Tun Sie sich selbst einen Gefallen: Vergessen Sie den ganzen Theoriekram, Das ist nur für Neulinge und Weicheier. Werden! Sie! Es!! Ich meine: cool!

Als Erstes schmeißen Sie 'mal Ihre popelige Schultüte weg und kaufen sich ein ordentlich heißes Gerät mit Wettkampfbereinigung, das aggressiv wie eine Sichel aussieht und auch genauso fliegt. Weg mit den alten Bergstiefeln! Anständig überbeuerte Fliegerboots müssen her. Ultramoderne Pilotenbrille, Spezialhandschuhe, Funkheadset, Vario mit Schnittstelle, unbedingt GPS (auch bei Abgleitern), Kompass, der selbst im Kopfstand funktioniert (weil man beim Wingovern und Spiralen ja ständig auf das Ding guckt...), Helm mit einem Spoiler wie ein gner Turbo und im Hightechcockpit mindestens zwei Kameras für die Flugdoku.

Merke (i): Einen Top-Piloten erkennt man nicht am Können, sondern an der Ausrüstung. Und: Cool! sein. In jeder Situation. Für die anderen war es ein Startabbruch, für die Coolen der wahrscheinlich kürzeste Flug der Welt mit Toplandung. Sollen die Uncoolen doch erst mal versuchen, so ein verschärftes Gerät zu starten und zu fliegen... Und wenn Ihnen dann die 1-2er in der Thermik davon steigen. - Na und! Dafür wären Sie

viel schneller, **woll** Und **geisch** zwei Klappern Zeit fänden, in den Beschleuniger zu steigen. Außerdem ist es cool!, wenn einem ständig die halbe Kappe wie gedämpfter Blattspinat um die Füße hängt. Wichtig dabei ist nur, dass Sie stets die Beine geschlossen halten. Auf gar keinen Fall in die panische Beinspreize geraten! Sie sind cool! - und nicht auf der Toilette. Vermeiden Sie - besonders in Ihnen unbekannten Gebieten - den Kontakt zu ortskundigen und erfahrenen Piloten. Deren Tipps und Ratschläge würden nur Ihre persönliche Entwicklung und Entfaltung beeinträchtigen. Am Ende müssten Sie sich noch Monologe über Geländebesonderheiten oder aktuelle Wetterinfos anhören... Wozu die Zeit mit langweiligen Details verplempern? Sie sind hier um cool! zu fliegen und nicht, um an einer Podiumsdiskussion teilzunehmen.

Merke (2): Es gibt kein schlechtes Wetter - nur uncoole Flieger! Was? Linsen? Das interessiert doch nur Hausfrauen und Kurzsichtige. Und wenn's am Horizont blitzt und donnert, ist für uns Coole genau der richtige Zeitpunkt zum Starten! Noch rasch in der Berghütte, zwei bis drei Hefe reingezogen und schon geht's ganz nach oben! Jetzt trennt sich die Spreu vom Weizen! Wozu hat man denn ein Gerät, das schneller fliegt als der Schall? Von so einer mickrigen Böenwalze lassen wir uns doch nicht beeindrucken. Wäre ja noch schöner!

Merke (3): Lieber cool! eingebombt als uncool mit dem Lift runtergefahren. Außerdem gilt es, Arbeitsplätze bei Bergrettung und Unfallchirurgie zu sichern. Und selbst als Leiche ist man cool!

Diese Satire stammt vom gleitschirmfliegenden Kabarettisten

Bernhard Abb



STARRFLI



TEIL I



Text und Fotos: Marcus Hoffmann-Guben

GLER CONTRA FLEXIBLE

Obwohl es die Starrflügler serienmäßig und damit für jedermann erhältlich seit nunmehr 5 Jahren gibt, herrschen große Unsicherheiten über die speziellen Eigenschaften von Starrflüglern im Vergleich zu herkömmlichen flexiblen Drachen in der Pilotenschaft. Dieser Umstand gibt zu einer möglichst umfassenden Gegenüberstellung Anlass. Marcus Hoffmann-Guben, Top-pilot in beiden Gerätekategorien, befasst sich in zwei aufeinanderfolgenden Artikeln mit den Unterschieden sowie Vor- und Nachteilen. Der erste Teil umfasst Kauf, Transport und Lagerung, Auf- und Abbau, Bodenhandling sowie den Start. Im nächsten Info geht er umfassend auf Flug, Landung, Reparaturen usw. ein und fasst Vor- und Nachteile nochmals zusammen.

KAUF

W_i

Weil die Neupreise der Starren mit DM 13.500,— bis DM 18.000,— erheblich über denen der Flexiblen liegen, fällt einem Starrflügel-Interessenten die Kaufentscheidung grundsätzlich schwe-

rer als einem Interessenten für Flexible. Abgesehen vom hohen Preis verhindern meistens folgende zwei Hemmnisse einen spontanen Kauf: Die Angst vor fliegerischer Überforderung und die »Ehrfurcht« vor dem neuen, unbekannten Material - der Kohlefaser.

Der in der Regel bestehende Vorbehalt, ein Gerät dieser Leistungskategorie, wie die Starren es darstellen, überfordere einen, kann durch den konkreten Eindruck eines von kompetenter Seite veranstalteten Probeflugs abgebaut werden. Die bei allen Herstellern bestehende Probeflug-Möglichkeit sollte deshalb genutzt werden. In den allerwenigsten Fällen bestätigt sich die anfängliche Angst vor einer Überforderung. Gegen die häufig zu beobachtende Scheu vor der Kohlefaser hilft ein informatives Gespräch mit dem Hersteller oder das Studieren der bei manchen Herstellern erhältlichen Kohlefaserverbund-Reparaturanleitung. Mit dem Verständnis des Kohlefaserverbund-Prinzips kann das Vertrauen in den neuen Werkstoff erheblich wachsen.

Da sich ein Starrflügel-Gebrauchmarkt erst in der letzten Zeit zu entwickeln beginnt, der Neu-

preis für Starre aber ein regelmäßiges Einkommen erfordert, findet sich gegenwärtig die potentielle Starrflügel-Kundschaft weniger in den Reihen der Junioren, d. h. der Schüler und Studenten, sondern mehr im Kreise derer, die schon einige Jahre berufstätig sind. Dies hat im statistischen Durchschnitt ein bestimmtes Starrflüglerpilot-Profil zur Folge: Männlich, älter als 40 Jahre und über mehrjährige Flugerfahrung verfügend.

TRANSPORT UND LAGERUNG NIMI OMI Mal Mal UM

IMI

Bezüglich der Transport- und Lagersituation überwiegen beim Flexiblen ganz klar die Vorteile. Und zwar in mehrfacher Hinsicht. Erstens ist das Gewicht des Flexiblen in der Regel geringer. Ist es genauso hoch, so wird es jedoch beim Tragen auf der Schulter nicht so empfunden, da die weiche Anströmkannte nicht so hart und punktuell drückt wie der feste Holm der Starren. Zweitens ist das Packmaß der Flexiblen sowohl in der Länge als auch in der Breite deutlich klei-

ner. Kurzpackfähige Starre gibt es heute noch nicht, und die durchschnittliche Länge von 6 m können manchen Starrflügel-Interessenten aus zwei Gründen vom Kauf abhalten: Erstens, falls er zum Lagern seines Gerätes in einer Standard-Garage gezwungen ist, und zweitens, wenn er sein Gerät in Italien vorschriftsmäßig auf dem Autodach transportieren möchte, sein Wagen aber nicht mindestens 4,60 m lang ist und dadurch die maximal zulässige Überstehlänge von 30 % der Wagengesamtlänge nicht eingehalten werden kann.

Die durch die zwei Holm-Nasen vorgegebene minimale Breite der Starren beträgt etwa das Doppelte der Flexiblen, wodurch sich das Tragen auf der Schulter zunächst sehr gewöhnungsbedürftig gestaltet: Der Kopf muss ziemlich nach schräg vorne abgewinkelt werden, wobei das Gerät - falls der Weg zum Startplatz dies zulässt - etwas schräg zur Laufrichtung gehalten werden muss. Einziges Trostpflaster: Wer sich nicht scheut, den Weg zweimal zu gehen, der hat bei allen zur Zeit erhältlichen Starren die Möglichkeit, die zwei Holme per Quick-Pins oder Federbolzen zu trennen und diese einzeln zu transportieren.

Ein dritter Vorteil der Flexiblen gegenüber den Starren liegt in der viel geringeren Transportempfindlichkeit. Nach den Erfahrungen der Starrflügel-Hersteller haben die allermeisten Schäden, die an der Faserverbundstruktur der Starren auftreten, unsachgemäßen Transport oder Lagerung zur Ursache! Hier muss eindringlich an die Starrflügelpiloten appelliert werden, ihr Bewusstsein fürs Material zu schärfen. Der Umgang mit den Kohlefaser-Holmen erfordert sehr viel mehr Sorgfalt als man das von den Flexiblen her gewohnt ist. Ob es den Transport auf dem Autodach oder in der Bergbahn, oder das Lagern in der Garage betrifft, oder das Ablegen des Gerätes auf steinigten Aufbauplätzen: In allen Fällen sind die Holme der Starren deutlich empfindlicher gegenüber Dellen oder sonstigen Beschädigungen. Beim Transport oder Lagern sollte deshalb immer auf eine ausreichend breite und weiche Unterlage geachtet werden. Eine Schaum-Auflage an mindestens zwei Stellen von mindestens 50 cm Breite verhindert die Schäden verursachenden punktuellen Belastungen.

AUF- UND ABBAU IM WAGEN! AM IM MW IM

Der Auf- und Abbau aller Starren kann bequem auf dem Trapez stehend erfolgen, genauso wie bei den Flexiblen üblich. Vom liegenden Auf- und Abbau muss wegen der Gefahr, Rippen zu beschädigen, abgeraten werden. Dies ist aber



auch nicht erforderlich: Weht ein Wind, der es nötig erscheinen lässt, einen Flexiblen am Boden liegend aufzubauen, so kann ein Starrer noch völlig bedenkenlos stehend aufgebaut werden, allerdings natürlich mit dem Kiel zum Wind. Der Holm ist für negative Lasten so stabil ausgelegt, dass in keinem Fall die Gefahr besteht, dass der von hinten oben auf den Starren drückende Wind dem Holm Schaden zufügt.

Im übrigen belaufen sich die Aufbauzeiten von Flexiblen und Starren auf etwa das Gleiche, wobei ein Vorteil der Starren darin liegt, dass bei ihnen keine Segellatten herausgezogen bzw. hineingeschoben werden müssen, da die schwenkbaren Rippen immer am Holm bleiben. Insofern besteht an steilen Aufbauplätzen weniger die Gefahr, dass man davonrutschende Segellatten verlieren kann.

Von absolut lebenswichtiger Bedeutung ist bei allen Starren folgender Aufbau-Checkpunkt: Da sich die Starren tatsächlich nicht durch die übliche Gewichtsverlagerung steuern lassen - dies möchte ich hier ausdrücklich betonen, da mir die Frage oft gestellt wird und ich als Reaktion auf die Antwort meistens ungläubige Gesichter sehe - muss man vor jedem Start unbedingt (am besten zweimal) checken, ob die Spoilerseile vorschriftsmäßig an den Trapezkecken eingehängt worden sind!!! Ein Starrer lässt sich ohne Spoiler nicht im geringsten steuern! Wenn es nicht gelingt, im unkontrollierten Flug die Spoilerseile mit der Hand einzufangen - wofür man sich vorher im Gurtzeug wird aufrichten müssen - um anschließend »gleitschirmzufliegen«, kann man noch versuchen, behelfsmäßig mit Hilfe der Landeklappen zu steuern. Gelingt beides nicht, hilft nur noch der

griff zum Rettungsfallschirm! Auf jeden Fall aber wird ein Starrer ohne die Möglichkeit der Spoilersteuerung nur geradeaus fliegen, bzw. wenn er durch äußere Einflüsse einmal eine Schräglage eingenommen hat, in dieser Schräglage verharren.

BOBENHANOLING

mos '9ni im MN WM im@ BM

Woran sich anfangs jeder gewöhnen muss - sowohl am Boden als auch später in der Luft - ist das zunächst ungewohnte »Wackeltrapez« aller Starren. Da diese keine seitliche Unterverspannung haben, sondern nur die werksseitig zum Teil mit erheblichem Spiel versehenen Spoilerseile, wird das Trapez am seitlichen Ausschlagen nicht in der Weise gehindert, wie das bei den meisten Flexiblen der Fall ist. Das Spoilerseil-Spiel gaukelt einem anfangs gefühlsmäßig einen Spoilerausschlag vor, den man instinktiv durch Gegensteuern korrigieren möchte. Tatsächlich aber hat in der Regel der Spoiler aufgrund des Spiels überhaupt nicht ausgeschlagen. Beim späteren Fliegen beherzige man also im allgemeinen den Grundsatz »fliegen lassen«. Je weniger man am Trapez herumhantiert, desto besser wird man unterwegs sein.

Wegen der fehlenden seitlichen Unterverspannung der Starren kann bei Starkwindstarts nicht in der üblichen Weise von anderen Piloten Starthilfe gegeben werden. Dies ist meiner Erfahrung nach aber auch nicht notwendig: Greift der Wind seitlich unter einen Flügel und hebt ihn an, so wird ja »automatisch« der Spoiler dieses Flügels ausgeschlagen, der dann durch seine aerodynamische Wirkung den Flügel

selbständig wieder nach unten führt. Auf keinen Fall sollten Starthelfer den Flügel am Spoilerseil halten wollen, da hierdurch ungewollt der Spoiler ausgeschlagen wird oder sogar beschädigt werden kann!

START

WM MIM BOO MB

Wegen des Wackeltrapezes wird man zunächst kein Gefühl für die horizontale Ausrichtung eines Starren beim Start haben. Deshalb empfiehlt es sich anfangs, den Flügelabstand zum Boden immer optisch zu kontrollieren. Den richtigen Start-Anstellwinkel findet man, indem

tiv aus. Dies ermöglicht, mit den Starren mehr Rückenwind beim Starten zu verkraften als mit Flexiblen.

Auf folgenden Punkt möchte ich an dieser Stelle warnend hinweisen: Falls beim Start mit einem Starren nicht der richtige Anstellwinkel gewählt worden ist, so ist das »Fenster«, innerhalb dem der Starre noch abheben kann, geringer als bei Flexiblen! D. h., falls die Strömung wegen eines zu großen Anstellwinkels am Flügel nicht sauber anliegt ist die Gefahr, in einen sackflugähnlichen Zustand zu geraten größer als bei Flexiblen. Der Grund für dieses Verhalten der Starren liegt in der sehr viel geringeren Schrägungswinkel-Differenz entlang des Flü-

wohl an der Winde als auch hinter dem UL überhaupt nicht. Die hohe Schlepp-Stabilität erfreut nicht nur den Piloten im Starren, sondern auch immer den schleppenden Windenfahrer oder Trike-Piloten. Der Grund für die sehr gute Spurtreue auch bei stark thermisch aktiver oder bockiger Luft liegt in der großen V-Form der Starren.

Ein weiterer gravierender Vorteil der Starren beim UL-Schlepp liegt in deren überaus positiver Schnellflug-Charakteristik. Beim UL-Schlepp besteht mit den meisten Flexiblen die Gefahr, das schleppende Trike wegen der hohen Steuerbügelkräfte zu übersteigen. Der geringe Bügeldruck der Starren selbst bei Schleppgeschwindigkeiten über 70 km/h verhindert das. Die hohe Spurtreue bei allen Geschwindigkeiten in Kombination mit dem angenehm geringen Bügeldruck führt bei den Starren zu einem ungeahnt komfortablen Schleppflugverhalten.

Beim UL-Schlepp mit einem Starren besteht eher mal die Gefahr, das Schlepptrike zu »unterfliegen«. Kommt man mit einem Starren hinter dem Trike zu tief, so muss deutlich stärker gedrückt werden, als man das vom Flexiblen her gewohnt ist! Ist man durch Unachtsamkeit in den Downwash des vorausfliegenden Trikes geraten, so hilft in der Regel energisches Drücken. Hilft auch das nicht mehr, so muss man massiv Fahrt holen und diese Überfahrt dann entschlossen in Höhe umsetzen, um dadurch wieder über den Downwash zu gelangen.

Eine spezielle Situation ergibt sich für den Starren-Schlepp, wenn mit Hilfe eines Startwagens bei Seitenwind gestartet werden soll. Man muss sich in diesem Zusammenhang grundsätzlich klar machen, dass die Spoiler zum Steuern nur dann wirksam sein können, wenn sie von der Luft angeblasen werden, und zwar möglichst von vorne. Je schwächer die Anströmung ist und je mehr die Strömung von der Seite auf die Fläche der Spoiler trifft, desto weniger aerodynamische Steuerwirkung können die Spoiler entfalten. Da der Startwagen in Fahrtrichtung stehen muss, kann nun nicht - wie sonst bei Seitenwind üblich - die Nase in den Wind ausgerichtet werden. Der Starre wird folglich in dieser Situation während der ersten Rollmeter steuerungsfähig sein, da die Strömungskomponenten erst mit zunehmender Rollgeschwindigkeit von vorne auf die Spoiler treffen.

Fortsetzung folgt im nächsten DHV-Info.

man die Profilunterseite immer parallel zur anströmenden Luft ausrichtet, d. h. außer bei Klippenstarts, immer parallel zum Boden.

Drückt am Start zunächst vielleicht das höhere Gewicht des Starren ungewohnt schwer auf die Schultern, so ist doch jeder, der zum ersten Mal einen Starren fliegt sehr überrascht, dass der Starre merklich früher als ein Flexibler zu tragen beginnt, sodass das höhere Gewicht bereits nach dem zweiten oder dritten Schritt nicht mehr zu spüren ist. Dies liegt daran, dass das Profil des Starren dank der festen Nase und Rippen von Anfang an sauber definiert ist und nicht erst während der ersten Schritte aufgebaut werden muss, wie das bei den Flexiblen der Fall ist, wobei die Abhebegeschwindigkeit von Starren und Flexiblen gleich ist. Zusätzlich wirkt sich in diesem Zusammenhang die im allgemeinen bessere Profiltreue und Profiltreue der Starren posi-

ge. Ein Flexibler lässt sich in der beschriebenen Situation eher noch »hinwürgen«, wodurch die Situation gerettet werden kann.

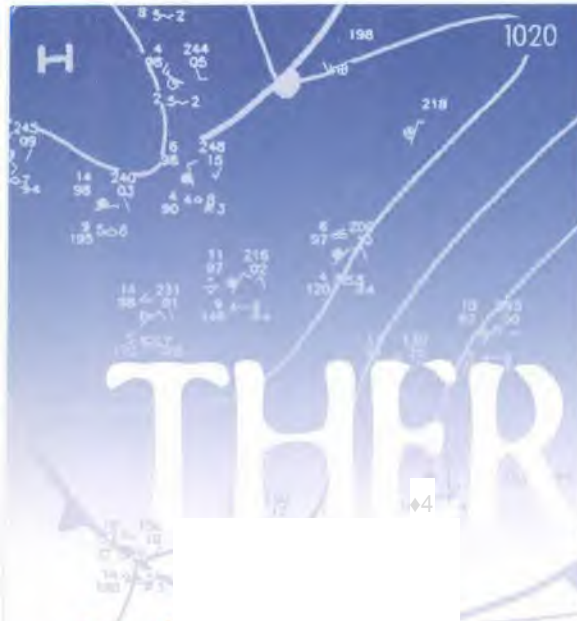
Falls während des Startlaufs mit einem Starren Steuerkorrekturen erforderlich sein sollten, muss unbedingt auf ausreichende Fahrt geachtet werden, da jeder Spoilerausschlag eine Zunahme des aufrichtenden Moments mit sich bringt, was den Flügel zum Sackflug oder schlimmstenfalls sogar zum Stall bringen kann.

SCHLEPPSTART-VERHALTEN

MIM BM MB MO BM MR

Für wirklich große Begeisterung sorgt bei Starrflügel-Neulingen immer das extrem gute Schleppverhalten aller Starren. Ganz im Gegensatz zu manchen Flexiblen gibt es ein Gieren oder Aufschaukeln beim Starrflügelschlepp so-





in Luv und Lee eines Bergrückens



FOTO: RAINER SCHELDORF IN DEN DOLOMITEN

Bei ausgeprägtem Thermikwetter ist schon der Talwind stark genug, um in der dem Wind abgewandten Seite der angeströmten Berghänge eine Leewirkung hervorzurufen. Die höhergeiegenen Hänge werden mehr vom Höhenwind oder Oberwind beaufschlagt. Im Luv des Berghanges wirken der thermische Aufwind und der horizontale Wind zusammen. Nachfolgend betrachten wir den resultierenden Aufwind bei mäßiger Windgeschwindigkeit, wenn also auch Gleitschirme noch gefahrlos unterwegs sind.

Die Luftmassen der horizontalen Windströmung werden vor dem Hang abgebremst. Die angestaute Luft weicht zum Teil zur Seite aus und umströmt das Hindernis. Ein anderer Teil

wird nach oben umgelenkt. Beim Abbremsvorgang kann ein Luftmassenpaket vor dem Hang angehoben werden. Bei Thermikwetter weisen sowohl die vom Wind transportierte Luft als auch die Luft im Luv des Hanges einen günstigen Temperaturgradienten auf. In diesem Fall wird die Luft deutlich über den Gebirgskamm angehoben. Die anabatische Strömung mischt noch erwärmte Luft dazu. Das führt zur Auslösung und Beschleunigung kräftiger Thermik im Luv des Berges.

Schon bei mäßigem Höhenwind ist im Lee der Berghänge mit deutlicher Turbulenz zu rechnen.

Mehr noch sind die oft unerwartet kräftigen

Abwinde zu fürchten. Bedenkt man jedoch, dass auch die Luft im Leebereich durch die Einstrahlung erwärmt wird, so kann man dort auch thermische Aktivitäten und Aufwinde vermuten. Um die Wirkung der Thermik im Lee darzustellen, betrachten wir einen langgezogenen, symmetrischen, vom Wind etwa quer angeströmten Bergrücken (Abb. 1). Die Strömungsverhältnisse am Ausläufer (Pfeiler) eines größeren Massivs sind dort ganz ähnlich.

Auf der Luvseite finden wir in der Regel eine schmale, thermisch mehr oder weniger stark unterstützte Aufwindzone. Von hier erstrecken sich auch einzelne Bärte bis zur Wolkenbasis.

Auf der windabgewandten Seite des Ber-



grückens liegt im Bereich hinter der abfallenden Kante die Abwindzone. Daran schließt sich im Lee des Bergrückens der indifferente Leebereich an. Ist der Berg Rücken nicht breit genug, finden wir nur eine durchgehende Abwindzone. Im indifferents Leebereich können bei Thermikwetter Aufwinde, die sogenannten Leebärte, entstehen.

Diese sind in charakteristischer Weise:

- örtlich nicht festgelegt,
- eng und turbulent,
- oft deutlich kräftiger als die Thermik im Luv;
- die Dauer der Aktivität ist zeitlich begrenzt;
- eine stetige Versetzung mit dem Wind ist nicht erkennbar.

Beim Flug über den Berg Rücken, beispielsweise von der Luvseite zum Leebereich, ist die Abwindzone zu meiden. Man kann empfehlen, den Flugweg möglichst über die höchsten Partien zu legen.

Trotz der Turbulenz hält sich dort das Sinken meist in Grenzen. Voraussetzung für das Entstehen eines kräftigen Leebartes ist die Energiezufuhr durch die Einstrahlung auf die Hänge Im Leebereich. Dort sind die Luftkörper nicht der freien Windströmung ausgesetzt. Sie sind länger in Kontakt mit den erwärmten Oberflächen. Die Turbulenz im indifferents Leebereich sorgt für eine umfassende Durchmischung der Luftkörper. Infolge der intensiven Durchmischung zeigt die Luftmasse einen gleichmäßigen Temperaturverlauf mit der Höhe. Hält die Durchmischung weiter an, so nähert sich der Temperaturgradient dem adiabatischen Gradient an.

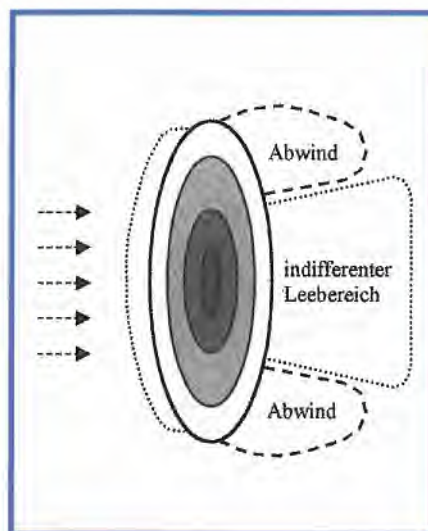


Abb. 1 Turbulenz und Abwind im Lee

Die Suche nach einem vielversprechenden Leebart kann viel Höhe kosten und schnell zum Misserfolg führen. Mitunter sind bevorzugte Ab lösestellen im indifferents Leebereich gezielt auszuwählen. Ein Grat oder auch ein Talein-

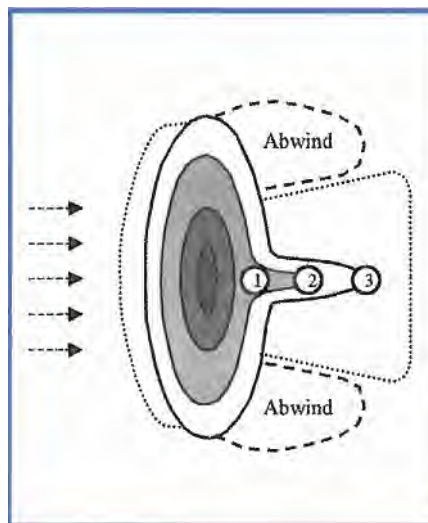
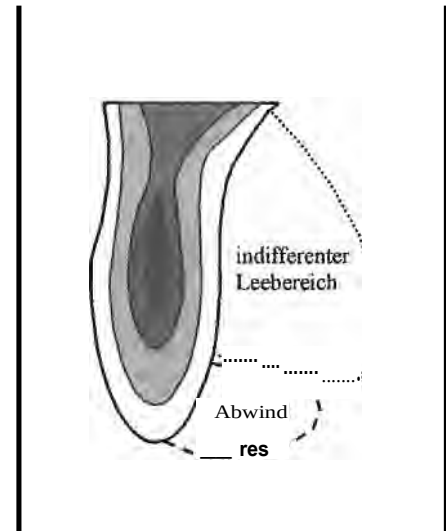


Abb. 2 Thermik im Lee



schnitt, der den Leebereich teilt, kann Querströmungen im Lee verhindern. (Abb. 2). Der Aufwind ist dann häufig über einer solchen ordnenden Struktur zu finden. Der vermutliche Ab lösepunkt der Leethermik ist von vielen Randbedingungen abhängig. In der Querschnittsdarstellung eines Berg Rückens (Abb. 3) sind typische Situationen für das Auftreten von Leethermik dargestellt.

1. Bei labiler Schichtung und schwachem Wind werden Luftpakete im Luv angehoben, wobei sie sich adiabatisch abkühlen. Da die Zustandskurve in diesem Beispiel nur wenig von der Adiabate abweichen soll, zeigen die angehobenen Luftpakete auch nur geringe Temperaturunterschiede zur umgebenden Luft.

Es ist zu erwarten, dass sich der Aufwind an den Leehang bis zum Gipfel anlehnt. Oberhalb des Gipfels vereinigt sich der Leebart mit dem Luv aufwind. Schon wegen der geringen Temperaturunterschiede der beteiligten Luftmassen ist die Turbulenz gering. Der steil abfallende Leehang liegt in einem eindeutigen Strömungsfeld.



THERMIK

Turbulente Ablösungen oder gar Rotoren sind hier nicht zu erwarten. Das Zusammenwirken und die gegenseitige Abhängigkeit lassen einen ortbeständigen Aufwind erwarten.

2. Bei mäßiger Labilität und Einstrahlung ist

ist eng, turbulent und zeitweilig unterbrochen.

3. Bei stärkerer Höhenströmung und stabilem Wind in der Höhe wird der Berggücken bevorzugt seitlich umströmt. Entsprechend ausgedehnt ist die Abwindzone. Wenn dennoch ein

zung. Der Gleitschirm ist dafür weniger geeignet. Erst in einiger Höhe über dem Grat ist die Turbulenz einigermaßen abgeklungen und der Aufwind so aufgeweitet, dass die vorteilhaften Aspekte zum Tragen kommen, nämlich das überdurchschnittliche Steigen und meist auch die angehobene Basishöhe.

Das Kapitel über die Thermik im Lee eines Bergrückens ist auf Betrachtungen bei geringer bis mäßiger Windgeschwindigkeit beschränkt. Jedenfalls steht die Wirkung der Thermik im Vordergrund. Bei starkem Wind und stabiler Schichtung sind vorrangig dynamische Effekte (Massenkräfte, Impulsaustausch und Resonanzerscheinungen) für die Ausbildung der komplexen Strömungen entscheidend. Natürlich haben auch die Einstrahlung und der Wärmetransport ihren Einfluss auf das Strömungsfeld.

Es sind gerade die Leegebiete, die bei starkem Wind heftige Turbulenz und vertikale Umschichtungen zeigen. Die Wirkung reicht vom Gebirgsrelief bis in große Höhe. Das Strömungsmuster umfasst bodennahe Windsysteme, dynamische Wellenaufwinde und Resonanzwellen bis zur Tropopause.

Die derzeit vorliegenden Modellvorstellungen über die Strömungsverhältnisse sind für den praktischen Segelflug nur beschränkt nutzbar. Zu zahlreich und vielfältig sind die beobachteten und denkbaren Strömungsmuster.

Diese Abhandlung ist ein Auszug aus dem Buch von Martin Dingers »Windsysteme und Thermik im Gebirge«, das im DHV-Shop erhältlich ist.

Im1■11111L_

O



Abb. 3 Thermikablösestellen im Lee

der Aufwind nur schwer einem Ort zuzuordnen. Die Aufwindzone im Luv ist eher schmal. Die herantransportierten und abgebremsten Luftpakete können sich nicht in einen vorhandenen Luvaufwind einmischen, sondern werden über den Grat in den Leebereich versetzt. Die angehobenen Luftpakete kühlen sich adiabatisch ab und weisen gegenüber der Umgebung eine deutliche Temperaturdifferenz auf. Nach dem Überwinden des Grates versuchen diese Luftpakete ihr ursprüngliches, tiefer liegendes Niveau sofort wieder einzunehmen.

Die Strömung ist turbulent und folgt auch dem steil abfallenden Hang im Lee. Wenn ein Aufwind entsteht, ist er vom Leehang deutlich abgerückt. Er findet sich bevorzugt über einer ordnenden Struktur, beispielsweise über einer Rippe oder einer Stufe im Gelände. Der Aufwind

thermischer Aufwind im Lee entsteht, erstreckt sich zwischen dem Grat und dem Leebart ein Bereich turbulenter Luft. Vorsicht beim Flug aus dem Luv- in den Leebereich! Beim Kreisen im Luvaufwind über dem Gipfel ist die vielleicht unerwartete Windversetzung zu beachten.

4. An einem abgerundeten Berggücken kann der Aufwind im Luv schwach entwickelt sein. zeitweilig kann er seine Tätigkeit zu Gunsten eines Leebartes einstellen. Die beim Überfliegen des Bergrückens erwärmte Luft sammelt sich im Lee, wo ein konzentrierter Aufwind entstehen kann.

Die Ablösestelle ist meist nicht erkennbar. Sie könnte an einer Geländestufe im abfallenden Leehang zu finden sein.

Das Ausfliegen der Leethermik hat die siehere Beherrschung des Fluggeräts zur Voraussetzung.



leitschirmfliegen ist in. Das Fernsehen hat die schönen, leisen, bunten Schirme entdeckt. Kaum eine Sendung in bergiger Landschaft, ohne dass ein Gleitschirm durch die Luft segelt. Sei es in der ARD, da hängt Sangesmeister Gotthilf Fischer (auf die Frage bei der Love Parade: »da fühlen Sie sich doch wie zwanzig - Ich BIN zwanzig!«) am Tandem über den Eisbergen des Wallis, sei es bei einer Apres Ski Show im ZDF. Bei NTV schwirren sie durchs Zillertal und in der Serie »Cool Tours« im DSF ist eigentlich auch immer ein Gleitschirm dabei. Mit Ausnahme der Europameisterschaft in Garmisch-Partenkirchen, die wirklich viele schöne und eindrucksvolle Fernsehbilder lieferte, schaffen wir es zwar leider selten, in einer ernsthaften Sportberichterstattung aufzutauchen. Ich bin aber überzeugt, dass gerade die »lieblichen« Flugaufnahmen die Schönheit unseres Sports sehr gut rüberbringen und uns vor allem Akzeptanz vermitteln.

TL bewies allerdings wieder zur besten Sendezeit, dass Fliegen doch ein »Machosport« ist. Bei einem in fliegerischen Kreisen heftig diskutierten Filmbeitrag, den sich keiner angeschaut hatte und den trotzdem viele auf Video hatten und fünfmal abgespult (wie bei der Bildzeitung - die liest auch keiner - und trotzdem haben sie ein paar hunderttausend Auflage) trieb ein Pärchen am Tandemschirm das, wofür ich ein Bett immer noch geeigneter halte. Auf jeden Fall war es kein beidseitiges Vergnügen, schwärmte doch der Pilot von seinem tollen Orgasmus, vom Mädels war da nichts zu hören!

Ich habe mir einen neuen Gleitschirmsitz gekauft. Das wäre nun an sich nichts besonderes, hat mit dem vorherigen Thema absolut nichts zu tun und ich bin vermutlich auch nicht der Einzige. Aber an diesem Sitz, Modell »Osterei«, lässt sich prima ablesen, wie verrückt schnell die Entwicklung beim Gleitschirmfliegen gegangen ist. Waren wir vor 15 Jahren noch mit »Eierwicklern« unterwegs, die schon bei den fünfminütigen Flügen einigen die Familienplanung durcheinanderbrachte, waren die Sitzbretter danach eine echte Erlösung. Sitzend, nicht mehr hängend flogen wir die ersten Stunden und Kilometer. Die Erfindung des Steuersitzes brachte ein prima Handling, aber auch Erkenntnisse als Seefahrer. Der weitere Weg zum Opasessel war unaufhaltsam und die Mitnahme des Sofas scheiterte wohl nur aus Platzgründen. Die Steigung der Kilometerzahlen und Flugstunden in dieser Zeit ist wohl mehr auf die Verbesserung des Pilotenkönnens und der Schirmleistungen zurückzuführen, im Hängegurt hätten wir's aber sicher nicht geschafft. Spätestens seit Einführung der Protektoren (welch Wohltat bei Rückenwindlandungen!) nimmt der Pilotenaufbewahrungsort mehr Platz im Rucksack als das Fluggerät ein. Das führt zu kuriosen Situationen. Eine kleine Geschichte dazu, vielleicht drei Jahre her. Wir waren abgeseoffen, ein Fliegerfreund und ich, nahe einer vielbefahrenen Straße. Verzweifelt bemühten wir uns, meinen neuen Protektorsitz in den viel zu kleinen Rucksack zu bringen, die Reißver

Schlüsse zu schließen. Da mag ja manches unchristliche Wort durch die Luft geschwirrt sein und das ganze etwas Veitstanz ähnlich ausgesehen haben, es animierte jedenfalls eine sozial engagierte Autofahrerin zum Anhalten. Ihre Drohung, wenn wir von der am bodenliegenden »Gestalt« nicht sofort abließen, die Polizei zu holen, konnten wir ihr jedenfalls ausreden!

Da mein neuer Sitz, aerodynamisch, vollverkleidet, wie gesagt Modell »Osterei«, oder noch besser »Wildwasserkanu«, das Packproblem noch verschärfen wird, muss ich mir was einfallen lassen. Hoffentlich brauche ich keinen Dachgepäckträger wie ein Drachenflieger. Da hätte ich ja echt mit Zitronen gehandelt. Fliege ich doch angeblich immer noch nicht wie ein Vogel, nicht mal wie ein Vogerl, da ich ja sitze. So musste ich es erst vor kurzem auf einer Club-Internet-Seite lesen, eigentlich hatte ich ja gedacht, Diskussionen dieser Art sind vorbei. Es ist mir schon klar, dass nur Drachenflieger Kopf voran wie die Vögel fliegen, wie ist das aber mit dem Arsch? Der zeigt bei uns Gleitschirmfliegern nach unten, fast wie bei einem Adler!



Ca wir gerade vom wirklichen Fliegen reden, ich gebe es ja zu. Wenn mich die Zuschauer am Startplatz zu sehr nerven mit ihrer Frage »wie viele Minuten fliegen sie denn bis ins Tal?« gebe ich schon mal hochstaplerische Antworten: »Wir fliegen wie die Segelflieger stundenlang und viele Kilometer weit«. Das werde ich mir in Zukunft verkneifen. Ist da doch der Segelflieger Klaus Ohlmann in Argentinien 2.459 (In Worten: zweitausendvierhundertneundfünfzig) Kilometer weit geflogen!

Ich bin wieder auf den Anfang der Geschichte zurück zu kommen, Gleitschirmfliegen ist in, nicht nur im Fernsehen, auch in der Presse. Es gibt sogar schon Gleitschirmwitze in der Zeitung, einen möchte ich den Szene G Lesern nicht vorenthalten (Vorsicht, sexistisch!): Der Franz und der Sepp, zwei Bergbauernbuben, treffen sich auf der Alm, oben drüber kreisen mehrere Gleitschirmflieger. Sagt der Franz. »Von denen hat der Vater erst gestern einen mit der Mistgabel heruntergeholt!«. »Was, vom Himmel?« fragt der Sepp. »Nein,« sagt der Franz »von meiner Schwester!«.



Auf Dreieckskurs im Flachland

Andreas Becker und Claus Gerhard, beide erfolgreiche Streckenjäger, geben Tipps für geschlossene Streckenflüge mit dem Drachen

Welcher Drachepilot fände es nicht sehr verlockend, ähnlich wie die Segelflieger früh zu einem Streckenflug aufzubrechen, um nach Umrundung von zwei Wendepunkten abends wieder am Startplatz einzuschweben? Trotzdem ist diese Form der Überlandfliegerei im Flachland mit Hängegleitern nicht die Regel. Zwar wählen alpine Piloten immer häufiger geschlossene Flugaufgaben, im Flachland dagegen gelten Dreieckskurse wegen ihrer Gegenwindproblematik oft als undurchführbar. Demzufolge erscheinen in der zentralen Drachenflugstatistik des Deutschen Hängegleiter-Verbandes Flachlanddreiecke fast überhaupt nicht. Aufgrund des besonderen Schwierigkeitsgrades bezeichnen manche Piloten diese Flüge sogar als Königs-

disziplin und fordern eine noch höhere Bewertung bei der deutschen Streckenflugmeisterschaft.

Problem Gegenwind

Mit der Entwicklung und Verbreitung turmloser Drachen, vor allem aber durch die neuen Starrflügler sind die Erfolgschancen für geschlossene Flugaufgaben gestiegen, denn verständlicherweise lassen sich Strecken gegen den Wind eher bewältigen, wenn die Gleitzahl hoch ist. Galten dabei bisher Windgeschwindigkeiten von 10 bis 13 km/h als absolute Obergrenze, so hat sich dieser Wert für die neuen Drachen leicht erhöht, wodurch nun auch im Flachland

Thermikwetterlagen häufiger für Dreiecksflüge genutzt werden können als bisher. Trotzdem schrecken viele Piloten weiterhin vor der Planung dieser reizvollsten aller Flugaufgaben zurück. Sind es die unbekannten Wetterkriterien, oder haben frühere Fehlschläge sie frustriert? Manchen mag auch die aufwendige Vorbereitung und Dokumentation abstoßen, denn es gehört bekanntlich mehr dazu, als drei Linien irgendwo auf der Landkarte miteinander zu verbinden, um erfolgreich an ihnen entlangfliegen zu können. Außerdem bringt ein Zielflug in Windrichtung kaum weniger Streckenflugpunkte - bei deutlich geringerem Risiko des Scheiterns. Wer allerdings einmal in den Genuss kam, einen geschlossenen Flugkurs sofort und ohne

zeitaufwendige Rückholaktion im heimischen Freundeskreis zu beschließen, wird auf Dreiecksstrecken nicht mehr verzichten.

Die ner Reget

Welche Wetterbedingungen taugen nun im Flachland für geschlossene Flugaufgaben mit modernen Drachen? Leider gibt es auf diese Frage keine allgemeingültige Antwort. Aber nach unserer Erfahrung sollte die Thermik mindestens »mäßig bis gut« sein, die Wolkenbasis nicht unter 1500 Metern liegen und die Windgeschwindigkeit in Basishöhe keinesfalls mehr als 15 km/h betragen, da sonst auf Gegenwindkursen ein sinnvolles Vorwärtsfliegen nicht mehr möglich ist. Grundsätzlich gilt natürlich, dass je stärker und hochreichender die Aufwinde sind, um so mehr Gegenwind kann man verkraften. Unter optimalen Flugbedingungen mit sehr guter Thermik über 6 bis 8 Stunden dürften demnach auch in Norddeutschland bald Dreiecke um 200 km geflogen werden.

Richtgrößen

Hat man aufgrund der aktuellen Wetteranalyse einmal eine geschlossene Flugaufgabe im Visier, so beginnt die Vorbereitung sinnvollerweise mit der fliegbaren Dreiecksgröße, die als Produkt von Durchschnittsgeschwindigkeit und nutzbarer Thermikzeit aufgefasst werden kann.

Die Werte sollten anfangs vorsichtig kalkuliert sein, das heißt beispielsweise die Durchschnittsgeschwindigkeit nicht über 20 km/h anzusetzen, damit auch bei unvorhersehbaren Schwierigkeiten genügend Zeit für den erfolgreichen Heimflug bleibt. Für ein 200 km-Dreieck wären demnach mindestens fünf Flugstunden einzuplanen. Dabei empfiehlt es sich, den kürzesten der drei Schenkel nicht kleiner als 28 % der Gesamtstrecke (FAI-Norm) zu wählen, denn nur so erhält man für jeden geflogenen Kilometer die doppelte Punktzahl, während bei flachen Dreiecken und Zielrückkehr-Flügen, die vom Wind her gesehen im Flachland die gleiche Mühe machen, nur 1,75 Punkte pro Kilometer herauskommen. Ein Motiv für die Durchführung solcher geschlossener Aufgaben könnte allenfalls in speziellen thermischen und regionalen Besonderheiten liegen, darüber hinaus dürften flache Dreiecke und Zielrückkehrflüge in Norddeutschland keine Rolle spielen.

»Thermische« Geometrie

Nachdem nun die Gesamtgröße des Dreiecks feststeht, ist zur weiteren Planung die Richtung des Höhenwindes erforderlich. Man benutzt dafür am besten eine Windkarte, etwa in Flugfläche 50, damit Lage und Länge der einzelnen Dreiecksschenkel sinnvoll bestimmt werden können. Dabei gelten folgende Grundsätze:

Der erste Schenkel sollte möglichst lang sein

(maximal 44 % der Gesamtstrecke eines FAI-Dreiecks sind machbar, siehe Abb. 1) und in Windrichtung liegen. Das erleichtert den frühen Start, verringert die Absaufefahr und gibt dem Piloten am ersten Wendepunkt die Möglichkeit, seine Flugaufgabe zu überprüfen. Bei unerwartet starkem Gegenwind kann er den Flug ohne wesentliche Punkteinbuße in Windrichtung als freie Strecke mit einem Wendepunkt fortsetzen.

Da die Windgeschwindigkeit aufgrund der thermischen Luftdurchmischung tagsüber etwas abnimmt, sollte der schwierige Gegenwind-schenkel in der besten Thermikzeit, also als zweite der drei Teilstrecken geflogen werden, dabei möglichst kurz sein, das heißt nahe an der 28 %-Marke liegen, und über thermisch bestes Gebiet führen.

Die Wendepunkte müssen markant und kleiner als 500 Meter im Durchmesser (FAI-Anforderung) sein, sowie in unmittelbarer Nähe eines zuverlässigen Aufwindes liegen, damit sie nicht zur Flugbremse oder gar zur Absauffalle werden. Angaben der Thermikkarte und eigene Geländekenntnisse aus früheren Streckenflügen helfen hier gegen unnötigen Frust.

Theorie und Praxis

Wer nun versucht, nach diesen Hinweisen ein Dreieck in die Fliegerkarte zu zeichnen, sollte dies nicht erst unmittelbar vor Flugbeginn tun, sondern am besten in der thermikfreien Jahres-





Checkliste für Dreiecksflüge im Flachland

1. Ist Dreieckswetter zu erwarten?

(möglichst gute Thermik über mehrere Stunden, große Arbeitshöhe, Wind in der Höhe nicht mehr als 15 km/h)

2. Wie groll kann die Flugaufgabe gewählt werden?

(Einschätzung der Durchschnittsfluggeschwindigkeit aufgrund eigener Leistungsfähigkeit und Thermikgüte, Bestimmung der verfügbaren Thermikzeit)

3. Welche guten Strecken gegen Tageswindrichtung stehen als mittlerer Dreiecksschenkel zur Verfügung?

(erster Schenkel möglichst lang und in Windrichtung, zweiter Schenkel möglichst kurz und gegen den Wind; Wendepunkte markant und mit sicheren Aufwindquellen?)

4. Mit welchen Windkomponenten und zu welchen Tagesrandzeiten werden die Ab- und Anflugstrecken beflogen?

(Wo ist aufgrund der Streckenqualität, des frühen Starts oder der späten Heimkehr die größte Rückenwindunterstützung nötig?)

zeit und dann gleich für mehrere Wetterlagen. Dabei wird er feststellen, dass es niemals hundertprozentig gelingt, weil der kleinstmögliche Winkel zwischen dem ersten Schenkel in Windrichtung und dem zweiten gegen den Wind ca. 38,5 Grad beträgt (Abb. 1). Eine der beiden Strecken wird also immer außerhalb der gewünschten Richtung verlaufen, im günstigsten Fall um diese 38,5 Grad. Wenn man nun der exakten Ausrichtung des ersten Schenkels in Windrichtung den Vorzug gibt (Variante A), wird der Gegenwindschenkel zwar einfacher, das letzte Drittel wegen der auftretenden Gegenwindkomponente aber schwieriger zu fliegen sein. Bei Variante B (zweite Strecke genau gegen den Wind) gewinnt der erste Schenkel an Schwierigkeit, während der Heimflug mit Quer-

wind oder gar Rückenwindunterstützung leichter wird. Man muss somit zwischen beiden Varianten abwägen - aber nach welchen Kriterien?

Grundsätzlich bleibt der Gegenwindanteil bei Dreiecksflügen im Flachland immer gleich, denn es gibt hier - anders als im Gebirge - keine Talwindssysteme, die man geschickt umgehen oder ausnutzen kann. Allerdings lässt sich planen, wo und wann gegen den Wind geflogen werden soll. Für diese Entscheidung sind thermische Geländeerfahrungen wertvoll, denn wer häufig in derselben Gegend fliegt, kennt Hammerbärte und Rennstrecken ebenso wie schwierige Routen und Absauffallen und kann diese bei der Planung berücksichtigen. Die beschriebenen Überlegungen bilden also nur ein geometrisches Grundgerüst, das mit persönlicher Flugerfahrung aus der jeweiligen Region ausgefüllt und abgewandelt werden muss. Am Anfang helfen dabei andere Piloten, die bereits Dreiecke geflogen haben, später wird man aufgrund eigener Kenntnis erfolgsträchtige Kurse selbst bestimmen können, die sich an bekannte Rennstrecken anlehnen (Abb. 2). Dass dieselbe Wetterlage durchaus unterschiedliche Dreiecksaufgaben zulässt, ist verständlich, denn das Pla-

nungsergebnis hängt maßgeblich davon ab, welche der beiden Varianten A oder B jemand bevorzugt und in welcher Richtung das Dreieck

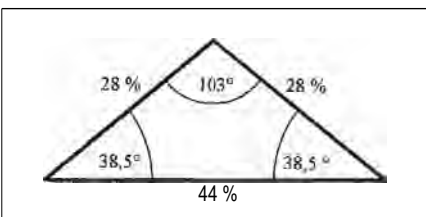


Abb. 1
FAI-Dreieck mit **größtmöglicher** Länge des ersten Schenkels

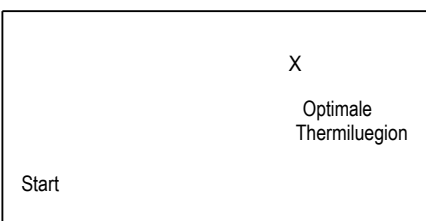


Abb. 2
Dreiecksbildung durch Einbeziehen von zwei bekannten Rennstrecken X und Y

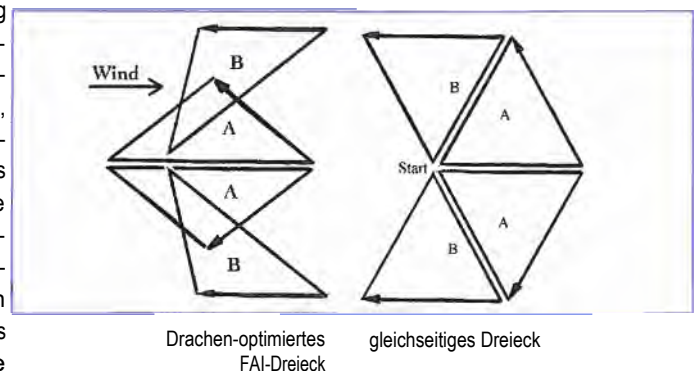


Abb. 3
Mögliche Dreieckskonstruktionen unter Berücksichtigung der Varianten **A** (erster Dreiecksschenkel genau **in Höhenwindrichtung**) oder **B** (zweiter Dreiecksschenkel genau gegen den Höhenwind) als gleichseitiges Dreieck und als »Drachen-optimiertes« FAI-Dreieck

the new generation

Der neue DHV 1-2ci von airea besticht durch sein innovatives Design:

CCT: Die Closed Cell Technik bei jeder dritten Kammer verringert den Interferenzwiderstand und sorgt für mehr- Sicherheit und höherer Leistung

E MSS: Multiples Speedsystem. Zwei Einhängemöglichkeiten am Tragegurt eröffnen dem Piloten die Option, mit DHV 1-2 zugelassener Einstufung 46 Km/h zu fliegen oder mit DHV 2 zugelassener Einstufung 51 Km/h zu erreichen.



Paragliders, Kites & Outdoor Equipment • Synairgy GmbH, Moser Saage 5, D-83674 Gaissach • Tel. +49 (0) 8041 799 33-0 • Fax 799 33-11 • infogaiairealle • www.airea.de

umrundet werden soll (Abb. 3). Ob die gewählte Aufgabe allerdings der Situation, dem Wetter und dem persönlichen Können des Piloten wirklich entspricht, lässt sich nur durch die Praxis herausfinden. Dabei gibt es immer wieder Fehleinschätzungen, die dann leider zu erheblichen Punktverlusten führen. Das Erlebnis eines erfolgreichen Heimfluges wiegt aber alle unvollendeten Dreiecke bei weitem auf!

Winkelschablone für »Drachentoptimierte« FAI-Dreiecke

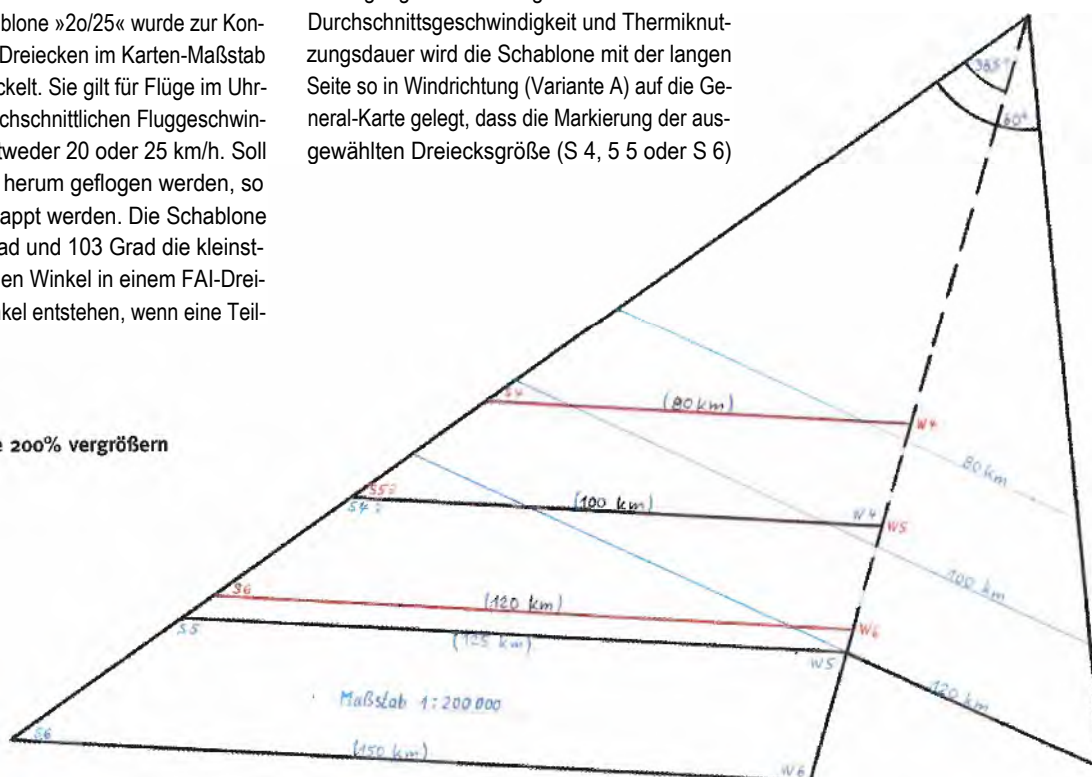
Die Winkelschablone »20/25« wurde zur Konstruktion von FAI-Dreiecken im Karten-Maßstab 1 : 200 000 entwickelt. Sie gilt für Flüge im Uhrzeigersinn bei durchschnittlichen Fluggeschwindigkeiten von entweder 20 oder 25 km/h. Soll ein Dreieck links herum geflogen werden, so muss sie umgeklappt werden. Die Schablone zeigt mit 38,5 Grad und 103 Grad die kleinst- und größtmöglichen Winkel in einem FAI-Dreieck an. Diese Winkel entstehen, wenn eine Teil-

strecke 44 % und die beiden anderen jeweils 28 % (Minimum für FAI-Dreiecke) der Gesamtgröße betragen. Zum Vergleich ist auch der 60 Grad-Winkel eines gleichseitigen Dreiecks in mehreren Größen dargestellt.

Die Skala auf der langen Seite der Schablone (Hypotenuse) gibt jeweils Flugzeiten von 4, 5 oder 6 Stunden Dauer an. Dabei gelten die blauen Zahlen für eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 25 km/h, die roten für 20 km/h. In Klammern sind die zugehörigen Dreiecksumfänge von 80 bis 150 Kilometern vermerkt. Nach Festlegung der Dreiecksgröße über vermutete Durchschnittsgeschwindigkeit und Thermiknutzungsdauer wird die Schablone mit der langen Seite so in Windrichtung (Variante A) auf die General-Karte gelegt, dass die Markierung der ausgewählten Dreiecksgröße (S 4, 5 5 oder S 6)

über dem Startpunkt liegt. Dann bezeichnet die Schablonenspitze (I) den ersten Wendepunkt. Der zweite Wendepunkt ist nun über dem zugehörigen Schnittpunkt (W 4, W 5 oder W 6) aufzusuchen. Für Variante B muss die Schablone so um den Startpunkt gedreht werden, dass der zweite Schenkel genau gegen den Wind zeigt. Um bei der Konstruktion nicht versehentlich unter die 28 %-Marke zu geraten, sollte die zweite Wende keinesfalls innerhalb der Dreiecksschablone liegen sondern immer im »Fotosektor« der Punkte W 4, W 5 und W 6.

Kopiervorlage 200% vergrößern





Gleitschirm Know how:

AUF DIE VERPACKUNG KOMMT ES AN

Text und Fotos Hans G. Isenberg

Gleitschirme altern nicht nur beim Fliegen. Falsches Packen kann dem Schirm mehr schaden, als die tollsten Flugmanöver in der Luft. Konstrukteur Hans Madreiter und Testpilot Stephan Schuler zeigen, wie man Gleitschirme schonend verpackt.

An jedem Landeplatz sieht man Verpackungskünstler, die ihren Schirm wie eine Wurst zusammenrollen. Wer seinen Schirm liebt, geht pfleglich mit ihm um. Hans: »Beim Zwei-Jahres-Check erleben wir dann, was Sache ist. Manche Schirme wurden aus Nachlässigkeit oder auch unwissentlich so liederlich behandelt, dass die Flugtauglichkeit kaum mehr gewährleistet ist. Andere Schirme sind auch nach sechs Jahren noch Tip Top in Ordnung.«

Schirm-Killer Nr. Eins ist Feuchtigkeit

»Bei manchen Schirmen rieche ich schon während des Auspackens, dass dieser Schirm am Ende ist.« Hans bekam schon Schulungs-

schirme zum Check, die nach zwei Jahren kaum mehr flugtauglich waren. »Ein poröser Schirm riecht meist muffelig.« Die viel benutzten Schulungsschirme werden oft erst am Abend zusammengepackt, wenn das Gras schon feucht ist. Dann schmoren diese feuchten Schirme im heißen Laderaum (Auspuffwärme-Sonneneinstrahlung) im Bus vor sich hin, bevor sie am nächsten Wochenende endlich wieder an die frische Luft kommen. Das hält kein noch so gutes Tuch auf die Dauer aus. Die beste einseitige oder doppelseitige Silikonbeschichtung löst sich mit den Jahren, zuerst kaum wahrnehmbar, schließlich immer mehr vom Trägermaterial ab.« Die Folge: der Schirm wird luftdurchlässig, porös, und verliert sukzessive seine guten Flugeigenschaften.

Tipp: Schirm nach Benutzung zum Lüften und Trocknen auslegen oder auch in einem Gestell aufhängen. Nicht an der Sonne trocknen. Nasse Tragegurte brauchen Tage, bis sie vollständig getrocknet sind.

Zu enges Packen schadet dem Tuch

Regattasegler wenden sich mit Grauen ab, wenn sie die Verpackungskünste mancher Gleitschirrnflieger sehen. Jede Knickstelle verschlechtert bei ihrem Sport die Leistung der Segel. Testpilot Stephan Schuler fuhr selbst acht Jahre lang als professioneller Segler zur See: »Die extrem knickempfindlichen Mylar-Regattasegel werden auf dicken Rohren aufgetucht, damit sich ja keine Knickstellen bilden. Unsere Gleitschirme verzeihen viel, aber nicht alles. Deshalb sollte man beim Zusammenlegen enge Radien vermeiden und die Zellenwände möglichst glatt aufeinanderlegen. Die Packmethode der Fallschirmspringer (siehe Foto) dürfte die schonendste Packart auch für den Gleitschirm sein, sofern man zu zweit ist und sich die Zeit dafür nimmt.«

Tipp: Die Packart immer wieder mal ändern, damit sich keine Knickstellen an der gleichen Stelle bilden. Hohe Punktbelastungen durch



Auslegen, klassische Methode



Breite Bahnen legen



Luft sanft aus den Kammern pressen

Knie- und Körpergewicht beim Packen vermeiden. Es könnte auch ein scharfkantiger Stein unter dem Tuch liegen.

Alle Leinen sind knickempfindlich

»Bei DHV-geprüften Serienschirmen sind Leinenabrisse heute kein Thema mehr, dennoch schwächen Schmutz und falsche Behandlung jede Leine. Unnötig hohe UV-Einstrahlung gilt es zu vermeiden, denn die Festigkeit der Kunststoffleinen lässt im Laufe der Jahre eindeutig durch die UV-Strahlung nach. Scharfe Biegungen oder gar Knickstellen an den Leinenvernähtungen oberhalb der Tragegurte schaden auf Dauer und waren in der Vergangenheit ein Problem. Die Schirmhersteller wenden heute ausgefeiltere Nähmethoden an und verarbeiten heute eindeutig langlebigere Materialien als vor sechs Jahren. Wer seine Tragegurte in einen Schutzsack steckt, verhindert bei langen Autofahrten oder auch im Flugzeug Scheuerstellen



Matten oder Planen wie hier im Owens Valley schützen die Schirme vor Abrieb

am Tuch und an den Nähten,» meint der Experte.

Tipp: Gestängesäcke für leute eignen sich bestens als Schutzsack für die Tragegurte, siehe Foto. Tragegurte und Leinen nicht im engen Radius direkt an der Hinterkante des Schirms verpacken, siehe Foto.

UV-Einstrahlung reduzieren

Frühzeitig ausgebleichte Gleitschirme sind nicht gottgegeben, sondern das Resultat von hoher UV-Einstrahlung. Wer schon einmal in den Anden geflogen ist, kennt die silberfarbenen Schutzsäcke der einheimischen Piloten, (siehe Foto). Was viele Gleitschirmflieger hierzulande

nicht wissen: die üblichen Innen-Packsäcke aus Gleitschirmtuch lassen die UV-Strahlen ungehindert durch. Die silbernen Foliensäcke sind heute in den UV-strahlungsexponierten Ländern wie Australien, Südafrika oder in Mittel- und Südamerika Standard-Equipment. Was sich dort bewährt hat, verlängert auch bei uns die Lebensdauer der Schirme. »Trotz der in den letzten Jahren deutlich verbesserten Tücher bleibt die UV-Einwirkung ein Problem für jeden Hersteller. Was mich persönlich an stark frequen-



SUPER FLUGGEBIET

Wetter begünstigt, große Lande- und Startplätze. Fluggebiete 11er Lift-Aleustift ideal für Wenigflieger und Anfänger sowie für Profis. Im Umkreis 20 ideale Fluggebiete.

Streckenfluggebiet über den Alpenhauptkamm, Umkehrthermik, Soaringflüge.

Internationale Flugscheine Wöchentlich von April bis Oktober Anfänger-, Auffrischungs-, Höhengschulung«, Sonderpiloten- und Performance kurse.



stige Ferienwohnungen 1 Woche DM 400,- (4 Personen) incl. Freibad und Hallenbadbenutzung gratis, Kinderbetreuung.

2-Jahrescheck-Test-Zentrum Gratis Testmöglichkeit der neuesten Schirme verschiedener Hersteller während des 2-Jahreschecks. Bei Checks erhält jeder Kunde einen Gutschein für eine Tageskarte am Elfer.

Flugreisen in den Süden.

FLUGSCHULE

Hans-Peter Eller

Bundesstraße 719 · A-6167 Neustift/Stubaital

Tel. 4-43 · 5226-3344 · Fax +43 5226-3371

E-Mail: flugschule@parafly.at interne: www.parafly.at



Sanfte Fallschirmpackmethode

tierten Startplätzen am meisten stört, ist das Benehmen mancher Gleitschirmpiloten. In keiner anderen Flugsport- Disziplin wird der eigentliche Startplatz von Fluggeräten blockiert. Hier liegen die Schirme schön ausgebreitet am Platz, erst danach zieht der Pilot sich den Overall an und legt das Gurtzeug an. Der Schirm liegt somit unnötig lang in der prallen Sonne. Vergleicht man einen vielbenutzten Schulungs-schirm, der oft stundenlang herumliegt, nach zwei Jahren mit einem normal benutzen Schirm, sieht man deutliche Unterschiede in Farbe und Luftdurchlässigkeit. Es lohnt sich also, die UV-Strahlung ernst zu nehmen, und letztlich spricht es auch nicht für den Piloten, wenn er den Startplatz mit seinem Gleitschirm unnötig lange blockiert.« Mit dieser Meinung ist Stephan sicher nicht allein.

Tipp: Direkte Sonneneinstrahlung so weit wie möglich vermeiden. UV-stabile Schutz-säcke aus Alu folie kann sich jeder aus einer Kälteschutzfolie nähen. Mehr Disziplin am Start- und Landeplatz im eigenen Interesse.

Kuhfladen, Sand und andere Verschmutzungen

Stephan Schuler: »Grobe Verschmutzungen, wie beispielsweise Kuhfladen, entferne ich so schnell wie möglich mit einer milden Seifenlau-ge, denn das Zeug ist aggressiv. Die üblichen Schmutzflecken wie Erde oder Staub lasse ich

dran, weil sie sich kaum vermeiden lassen und das meiste von selbst wieder beim Fliegen verschwindet. Wer seinen Schirm bei jedem Dreck-fleck mit einem Schwamm oder Tuch abrubbelt, beschädigt auf Dauer die Beschichtung. Sand und kleinste Steine fängt sich jeder ein, der in den südlichen Winterfluggebieten unterwegs ist. Beim Einpacken schmirgelt Sand nicht zu knapp an der Beschichtung. Da hilft nur eines: Schirm verkehrt herum mehrfach aufstellen, damit der Sand aus den Kammern fällt.«

Tipp: Die meisten Verschmutzungen lassen sich durch eine Start- und Landeplatzbesichtigung vor dem Flug vermeiden. Bei sandigen Startplätzen werden immer häufiger Pla-stikplanen oder Kunstgras-Teppiche ausgelegt, damit hat man das Problem im Griff.

Überraschungen gibt es immer noch : »Ein mir bekannter Pilot fliegt fast ausschließlich und sehr intensiv an einem 150 Meter-Hang mit dem Schirm eines Kollegen. Dabei kommt dieser Vielflieger beim Aufstieg stark ins Schwitzen. Der Schweiß dringt durch den Packsack aufs Gleitschirmtuch. An diesen Stellen konnten wir eine deutlich erhöhte Luftdurchlässigkeit beim Zwei-Jahres-Check feststellen. Ein schwitzwas-serdichtetes Polster am Rückenteil hat das Problem dann gelöst.«

Hans G. Isenberg



UV-undurchlässiger Packsack



mer



Todsünden beim Packen:
enges Rollen
unnütze UV-Einstrahlung
ungeschützt verpackte Tragegurte

PARATECH AG, CH - 9057 WEISSBAD, TEL / FAX +41 (0)71 787 30 31 / 787 30 32, INFO@PARATECH.CH, AEROSPORT GMBH, D - 83094 BRANNENBURG, TEL / FAX +49 (0)8034 1034 / 3384, INFO@AEROSPORT.DE

ZU
STOLZ
FÜR
DHV 1

DU
KENNST
DEN
P ▲ 25
NICHT

DIE NEUE LIEBE AUCH FÜR
ALTE HASEN
MACHT DIE ARBEITSWOCHE ZUM
VORSPIEL.

WWW.PARATECH.CH

DAR, ES EIN

BISSCHEN **dGFR** SEIN?

Rastplatz Sterzing, gleich hinter dem Brenner (Italien). Die Carabinieri winkt freundlich die vorbeifahrenden Drachenflieger zur Kontrolle. Eine eher unfreundliche Aktion für den Geldbeutel. Wer kein Warnschild am Ende des über die Stoßtangente ragenden Fluggerätes vorschriftsmäßig befestigt hat, lässt leicht ein paar Hunderter an Ort und Stelle. Dabei ist man gerade erst im gelobten sonnigen Land angekommen und schon wird die Urlaubskasse auf barbarische Weise geplündert. Das lässt sich vermeiden. Hier die wichtigsten Vorschriften der einzelnen Länder, zusammengestellt u. a. durch den ADAC (Stand 12/2000 - ohne Gewähr).



11

Italien



In Italien ist gem. Art. 164 des Codice della Strada jede nach hinten (bis max. 3/10 der Fahrzeuglänge) hinausragende Ladung mit einer Warntafel zu versehen. Auch dann, wenn sie weniger als einen Meter übersteht. Das Überstehen der Ladung nach vorne ist stets unzulässig. Die Warntafel (Tafel mit weißen und roten Streifen) ist z.B. auch anzubringen, wenn lediglich ein Heckträger (mit oder ohne Ladung) angebracht ist, selbst im eingeklappten Zustand und zwar am Ende der Ladung.

Spanien



Foto: Lukas J. N

Es darf keine Ladung befördert werden, die über die im Fahrzeugschein eingetragenen Grundmaße des PKW hinausragt (Artikel 13 und 15 Ley de Seguridad Vial y Código de la Circulación). Heckträger sind demnach nicht zugelassen.



11

Österreich

Nach § 61 StVO ist das hintere Ende der Ladung, wenn sie das Fahrzeug mehr als 1 m überragt, deutlich zu kennzeichnen und bei Dunkelheit mit einer weißen Tafel mit rotem Rand aus rückstrahlendem Material zu versehen. Ragt die Ladung um mehr als 1 m über den vordersten oder hintersten Punkt des Kraftfahrzeuges hinaus, so müssen die äußersten Punkte der herausragenden Ladung gekennzeichnet werden. Nach § 59 KDV durch eine 25 cm x 40 cm große weiße Tafel mit einem roten, 5 cm breiten rückstrahlenden Rand. Die hinten an der Ladung angebrachte Tafel muss annähernd lotrecht und senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeugs eingestellt sein und darf nicht mehr als 90 cm über der Fahrbahn liegen. Während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder Nebel müssen die äußersten Punkte der Ladung mit je einer Leuchte und einem Rückstrahler versehen sein (nach vorne weiß, nach hinten rot).

Höchstmaße der Ladung: Die Länge des KFZ darf durch die Beladung um nicht mehr als ein Viertel der Länge des Fahrzeuges überschritten werden (§ 101 KFG). Seitlich darf die Ladung um nicht mehr als 20 cm hinausragen, wenn die größte Breite des Fahrzeuges samt der Ladung 2,55 m nicht überschreitet. Die herausragenden Teile sind zu kennzeichnen (Leuchten und Rückstrahler).



Schweiz

Die Ladung ist gern. Art. 30 SVG so anzubringen, dass sie niemanden gefährdet und nicht herunterfallen kann. Überhängende Ladungen sind bei Tag und Nacht auffällig zu kennzeichnen. Werden spitze oder kantige Ladungen transportiert, die bei Zusammenstößen gefährlich werden können, so müssen diese mit Schutzvorrichtungen (z.B. Abdeckungen) versehen werden. Die Rückstrahler dürfen sich höchstens 90 cm über dem Boden befinden. Das Ende von Ladungen, die das Fahrzeug an der Rückseite um mehr als 1 m überragen, ist mit einem Signalkörper (Kugel, Pyramide, etc.) zu kennzeichnen. Dieser Signalkörper muß eine Projektionsfläche von rund 100 cm in der Längsachse des Fahrzeuges aufweisen und mit rund 10 cm breiten rot-weißen Streifen sowie mit Rückstrahlern oder Reflexmaterial versehen sein. Höchstmaße: Die Ladung darf von der Mitte der Lenkvorrichtung gemessen höchstens 3 m nach vorne ragen.

11

Frankreich

Das Überstehen der Ladung nach vorne ist stets unzulässig. Nach hinten dürfen Ladungen max. 3 m über die Fahrzeughinterkante hinausragen (Art. R. 67 Code de la Route). Ragt die Ladung um mehr als 1 m nach hinten hinaus, so ist sie mit einer rückstrahlenden Vorrichtung, nachts zusätzlich mit einem roten Licht, zu kennzeichnen. Seitlich darf die Ladung nur hinausragen, wenn eine Gesamtbreite des KFZ von 2,5 m nicht überschritten wird. Ragt die Ladung um mehr als 40 cm über den Außenrand der Schlussleuchte des KFZ hinaus, so gilt zusätzlich: Markierungspflicht bei schlechter Sicht, Dämmerung oder Dunkelheit nach vorne mit weißer Leuchte oder Reflektor, nach hinten mit roter Leuchte oder Reflektor.

Atigerzehe Tipp§ zum Thinsporre

Grundsätzlich immer gilt: Drachen ausreichend gut auf dem Dach sichern. Während der Fahrt immer mal wieder kontrollieren, ob sich die Gurte nicht gelockert haben. Unwissenheit schützt vor Strafe nicht. Diskussionen mit Polizeibeamten nützen in der Regel wenig, sollte man aber probieren. Die Vorschriften können sich ändern. Aktuelle Erkundigungen kann man sich beispielsweise beim ADAC oder den Automobilclubs der Länder einholen. Es besteht Hoffnung, dass im Zuge der Harmonisierung auf Europaebene die Gesetze vereinheitlicht werden.

Björn Klassen

PTU Affiliat 2 2801 März bis Juni

Anmeldung: Piloten, die an der Teilnahme interessiert sind, wenden sich bitte direkt mindestens 3 Wochen vorher an den Organisator.

Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Der Kalender wird laufend ergänzt.

Wichtig: Nur wer alle erforderlichen Unterlagen bei der Prüfung vorlegen kann, ist teilnahmeberechtigt.

HG=Hängegleiter, GS=Gleitschirm, T=Theorie, P=Praxis, A=A-Schein, B=B-Schein, W=Winde, F=Funk, S=Schlepp

Dat				P	Art	11111 egerelft
03.03.	Sonthofen		■		A,B	FS Mergenthaler, 08321/9970
04.03.	Sonthofen		■		A,B	FS Mergenthaler, 08321/9970
04.03.	Bolsterlang				A,B	FS Mergenthaler, 08321/9970
06.03.	Stuttgart-Hufen	■	■		A,B,F,P,S	FS LUFTIKUS, 0711/537928
09.03.	Kreuth		■		A,B,P	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
10.03.	Bad Salzungen	1	1		A,B,S,W,P,F	DHV-Prüfzentrum Mitte, 06654/353
10.03.	Dresden	1	■		A,B,F,P	Top-Gliders, 0351/4940351
10.03.	Wallberg	↑			A,B,P	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
11.03.	Bad Salzungen			El	A,B,S,W,P	DHV-Prüfzentrum Mitte, 06654/353
24.03.	Aschau		1		A,B,P	FS Chiemsee, 08052/9494
25.03.	Aschau		■		A,B,P	ES Chiemsee, 08052/9494
27.03.	Sonthofen		■		A,B	F5 Mergenthaler, 08321/9970
28.03.	Dolsterlang				A,B	FS Mergenthaler, 08321/9970
30.03.	Kreuth		1		A,B,P	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
31.03.	Baiersbronn		1	1	A,B,F,P,S	Sky-Team, 0721/515363
31.03.	Goslar	1	1		A,B,F,P,S	Harzer G55, 05322/1415
31.03.	Wallberg		↑	II	A,B,P	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
01.04.	Goslar	1	↑	li	A,B,F,P,S	Harzer GSS, 05322/1415
01.04.	Sonthofen		1			FS Mergenthaler, 08321/9970
02.04.	Sonthofen			II		ES Mergenthaler, 08321/9970
06.04.	Hochries/Samerberg	1	1	li	A,B,F,S	Flugschule Hochries, 08032/8971
07.04.	Wasserkuppe	■	■		A,B,F,P	F5 Papillon/Wasserkuppe, 06658/7548
10.04.	Stuttgart-Hoten	1	■		A,B,F,P,S	ES LUFTIKUS, 0711/537928
13.04.	Brixen/Rodeneck (I)		1		A,B,F,P	Hot-Sport, 06421/12345
14.04.	Bad Salzungen	1	■		A,B,S,W,P,F	DHV-Prüfzentrum Mitte, 06654/353
14.04.	Goslar	1	1	1	A,B,F,P,S	Harzer GSS, 05322/1415
14.04..	Brixen/Rodeneck (I)				A,B,P	Hot-Sport, 06421/12345
15.04.	Andelsbuch (A)		■		A,B	GSS Löffler, 0043/5514/3177
15.04.	Goslar	■	↑		A,B,F,P,S	Harzer GSS, 05322/1415
15.04.	Läsen (I)		↑		A,B,F,P	ES Papillon/Wasserkuppe, 06658/7548
15.04.	Bad Salzungen	1		↑	A,B,S,W,P	DHV-Prüfzentrum Mitte, 06354/353
16.04.	Saltaus (I)				A,B,P	FS LUFTIKUS, 0711/537928
20.04..	Kreuth		■		A,B,P	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
21.04.,	Elsaß	1	■		A,B	Flugschule Dreyeckland, 07661/627141
21.04.	Rodeneck (I)		■		A,B,F,P,S	Sky-Team, 0721/515363
21.04.	Wasserkuppe	1	■		A,B,F,P	ES Papillon/Wasserkuppe, 06658/7548
21.04.	Wallberg				A,B,P	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
22.04.	Rodeneck (I)			□	A,B,P	Sky-Team, 0721/515363
25.04.	Sonthofen		1		A,B	FS Mergenthaler, 08321/9970

Datum	Ort	HG				Art	Onanisator, Telefon
26.04.	Tübingen	II	I	0		A.B.F.P.S	GlideZeit - FS Tübingen, 07121/370400
26.04.	Bolsterlang		□		I	A.B.	FS Mergenthaler, 08321/9970
27.04.	Sonthofen		□	I		A.B.P.	1.Oberallgäuer Drachenm.Gleitsegelschule, 08321/9328
28.04.	Aschau		I	I	□	A.B.P.	ES Chiemsee, 08052/9494
28.04.	Lünen (I)		I	□	I	A.B.F.P.	FS Papillon/Wasserkuppe, 06658/7548
28.04.	Sonthofen		I			A.B.F.P.	1.Oberallgäuer Drachenm.Gleitsegelschule, 08321/9328
29.04.	Aschau				□	A.B.P.	ES Chiemsee, 08052/9494
05.05.	Dresden	I	E	□	I	A.B.F.P.	Top-Gliders, 0351/4940351
05.05.	Brixen (I)		□	□		A.B.F.P.S	Flugschule Siegen, 0271/382332
06.05.	Greifenburg (A)	I	□	I	□	A.B.F.P.	GlideZeit - ES Tübingen, 07121/370400
06.05.	Brixen (I)		I		I	A.B.P.	Flugschule Siegen, 0271/382332
09.05.	Stuttgart-Hafen	S	I			A.B.F.P.S	ES LUFTIKUS, 0711/537928
11.05.	Kreuth		I	■		A.B.P.	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
12.05.	Goslar	III	□	□		A.B.F.P.S	Harzer GSS, 05322/1415
13.05.	Goslar	□	I	□	□	A.B.F.P.S	Harzer GSS, 05322/1415
18.05.	Hochries/Samerberg				□	A.B.P.F	Flugschule Hochries, 08032/8971
19.05.	Bad Salzungen	I	I	I		A.B.S.W.P.F	DHV-Prüfzentrum Mitte, 06654/353
19.05.	Wasserkuppe	I	□	I		A.B.F.P.	FS Papillon/Wasserkuppe, 06658/7548
20.05.	Bad Salzungen	II	I		□	A.B.S.W.P.	DHV-Prüfzentrum Mitte, 06654/353
23.05.	Sonthofen		I	I		A.B.	FS Mergenthaler, 08321/9970
24.05.	Bolsterlang		□			A.B.	FS Mergenthaler, 08321/9970
25.05.	Sonthofen		I	I		A.B.P.	1.Oberallgäuer Drachen-u.Sleitsegelschule, 08321/9328
26.05.	Mals(I)		□	□	□	A.B.P.	Sky-Sports Baiersbronn, 07442/122412
26.05.	Aschau		I	□	□	A.B.P.	FS Chiemsee, 08052/9494
26.05.	Armecy (F)	I	□	□	I	A.B.F.P.	GlideZeit - FS Tübingen, 07121/370400
26.05.	Sonthofen		I		□	A.B.F.P.	1.Oberallgäuer Drachellu.Gleitsegelschule, 08321/9328
27.05.	Mals(I)		I	I	□	A.B.P.	Sky-Sports Baiersbronn, 07442/122412
27.05.	Aschau		I	□	I	A.B.P.	FS Chiemsee, 08052/9494
29.05.	Stuttgart-Hufen	□	I	I		A.B.F.P.S	ES LUFTIKUS, 0711/537928
31.05.	Tübingen	I	I	□		A.B.F.P.S	GlideZeit - FS Tübingen, 07121/370400
01.06.	Wallberg		I		□	A.B.P.	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
02.06.	Wasserkuppe			I		A.B.F.P.	FS Papillon/Wasserkuppe, 06658/7548
06.06.	Sonthofen		I	n		A.B.	FS Mergenthaler, 08321/9970
07.06.	Bolsterlang		I		□	A.B.	FS Mergenthaler, 08321/9970
09.06.	Lünen (I)		I	□	I	A.B.F.P.	FS Papillon/Wasserkuppe, 06658/7548
10.06.	Greifenburg (A)			I	□	A.B.F.P.	GlideZeit - FS Tübingen, 07121/370400
15.06.	Sonthofen		ki	□		A.B.P.	1.Oberallgäuer Drachen-u.Gleitsegelschule, 08321/9328
15.06.	Kreuth		0	I		A.B.P.	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
16.06.	Bad Salzungen	I	□	I		A.B.S.W.P.F	DHV-Prüfzentrum Mitte, 06654/353
16.06.	Aschau		I	I	□	A.B.P.	FS Chiemsee, 08052/9494
16.06.	Sonthofen		□		□	A.B.F.P.	1.Oberallgäuer Drachen-u.Gleitsegelschule, 08321/9328
16.06.	Wallberg		I		I	A.B.P.	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
17.06.	Aschau		I	□	□	A.B.P.	FS Chiemsee, 08052/9494
17.06.	Bad Salzungen	I	I		I	A.B.S.W.P.	DHV-Prüfzentrum Mitte, 06654/353
23.06.	Elsaß	I			□	A.B.	Flugschule Dreyeckland, 07661/627141
23.06.	Hochries/Samerberg				□	A.B.P.F	Flugschule Hochries, 08032/8971
23.06.	Rodeneck (I)		I	□		A.B.F.P.S	Sky-Team, 0721/515363
23.06.	Goslar	□	I	I	□	A.B.F.P.S	Harzer GSS, 05322/1415
24.06.	Freudenstadt		I	I	□	A.B.P.S	Sky-Sports Baiersbronn, 07442/122412
24.06.	Goslar	II	I	I	□	A.B.F.P.S	Harzer GSS, 05322/1415
24.06.	Sonthofen		I	□		A.B.	FS Mergenthaler, 08321/9970
24.06.	Rodeneck (I)		I		□	A.B.P.	Sky-Team, 0721/515363
30.06.	Aschau		I		□	A.B.P.	FS Chiemsee, 08052/9494
30.06.	Sonthofen		□	□		A.B.	FS Mergenthaler, 08321/9970
30.06.	Wasserkuppe		I	□		A.B.F.P.	ES Papillon/Wasserkuppe, 06658/7548



Der Weg an die Spitze im Drachenfliegen

»Wettbewerbsfliegen« ist für viele Piloten eine faszinierende und fesselnde Angelegenheit. Die Motive um sich in Wettbewerben zu engagieren

○ sind unterschiedlich, zum Beispiel:

- > Der Vergleich: Wie gut fliege ich eigentlich?
- > Gemeinsames Fliegen mit anderen/Spaß haben
- > Effizientes dazulernen/Besser fliegen lernen/Der Wunsch »weiterzukommen«

Das »Weiterzukommen« soll hier beleuchtet werden, weil sich in der deutsche Drachen-Wettbewerbsszene im letzten Jahr einiges verändert hat.

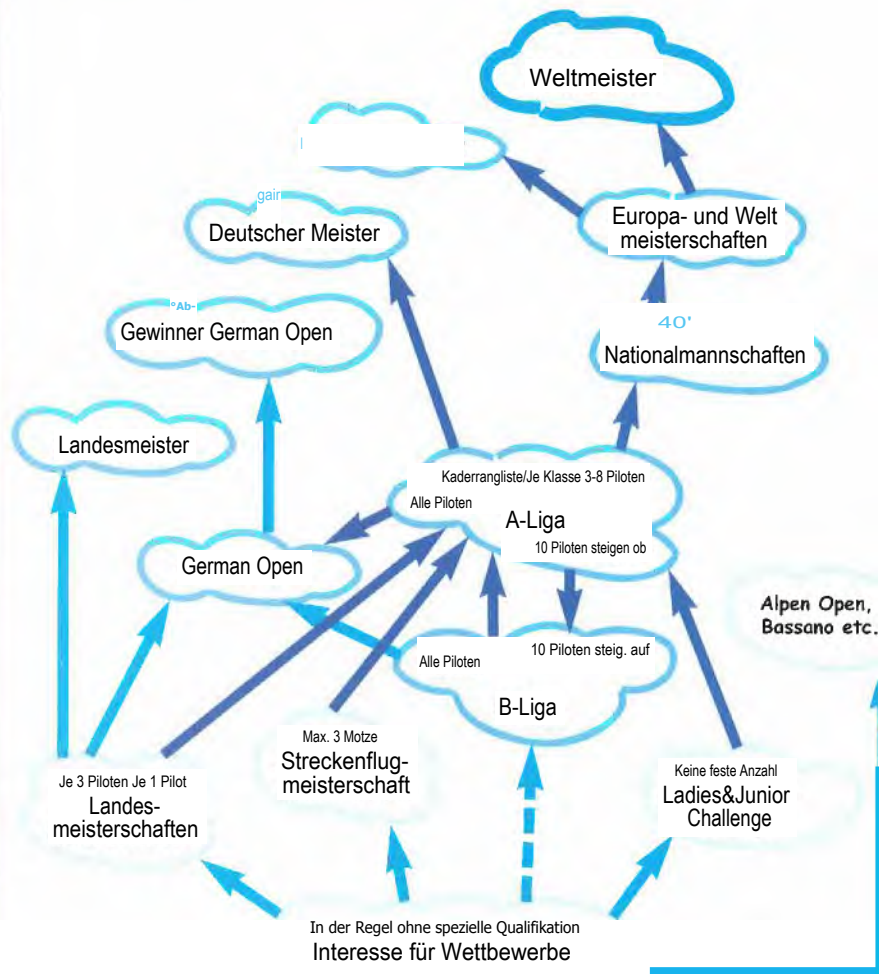
Der German Cup von den Drachenfliegern ist verschwunden und dafür gibt es jetzt die B-Li-

ga. Das ist nicht nur eine Umbenennung, sondern ein ganz neues Konzept. Die Wettbewerbe liegen nicht mehr in der Hand von Clubs, es gibt jetzt einen hauptverantwortlichen Organisator - Rucil Bürger. Teilweise wählt die B-Liga ihre Wettbewerbsorte nun auch wetterabhängig (und erst kurz vor dem Termin). Dadurch gibt es kein »im Regen rumhängen«.

Auch die Qualifikation in die A-Liga hat sich verändert

Über die German Open kann man sich nicht mehr qualifizieren, stattdessen gibt es io Aufsteiger aus der B-Liga. Diese Aufstiegsmöglich-

keit ist praxisgerechter als eine Relegation auf der German Open. In einem Jahr B-Liga - Fliegen kommen eben deutlich mehr Durchgänge zustande, als in einer Woche German Open. Damit ist die B-Liga wahrscheinlich der einfachste Einstieg in die A-Liga. Aber auch über Junior- und Ladies-Challenge, über die Streckenflugmeisterschaft und aus den Landesmeisterschaften gibt es Aufstiegswege in die A-Liga. Natürlich fällt die German Open jetzt nicht ersatzlos aus, ganz im Gegenteil: Die German Open ist der größte und wichtigste deutsche Drachen-Wettbewerb mit etwa 100 Piloten, Drachen und Starrfliegern. Diese Woche verbindet die A- und B-Liga, in- und ausländische Piloten, Streckenflug-Neulinge und



internationale Spitzenpiloten. Dieses Jahr findet die German Open wieder in Greifenburg statt, vom 28.7. bis zum 5.8.2001.

Und was ist eigentlich mit den Starrflügeln? Die starre Fliegerei hat sich mittlerweile ja etabliert: In den meisten Wettbewerben fliegen zwischen 2 und 25 Prozent der Piloten mit klappengesteuertem Fluggerät. In kleineren Wettkämpfen (Landesmeisterschaften, etc) gibt es meistens keine eigene Starrflieger-Klasse. Hier

werden dann die Starren regelmäßig über eine Handicap-Wertung (18% Punktabzug) eingerechnet. In der A-Liga wird es 2001 völlig getrennte Wertungen geben, aber ein gemeinsames Fliegen mit identischen Aufgaben. Und auf internationaler Ebene geht der Trend im Moment zu einer völligen Trennung der beiden Klassen, ganz getrennte Weltmeisterschaften sind angedacht.

Egal ob mit starrem oder flexiblem Material -

Wer sich jetzt auf den Weg an die Spitze machen will, hier eine Übersicht der Möglichkeiten. Den direkten Durchmarsch von Juniorchallenge zum Weltmeistertitel hat bisher nur Guido Gehrmann geschafft. Aber zur Beruhigung für alle, denen das so nicht gelingt:

In unserer Fliegerei gibt es einen wirklich guten Satz - Der Weg ist das Ziel!

GERMAN CUP 2001

German Cup 2001 - Strecken- und Wettkampft- raining für Einsteiger

Wer kann mitmachen?

Lust auf Streckenfliegen? Mit Einweisung, Betreuung und Fehlerauswertung? Weg vom Hausberg, mal andere Fluggelände in Deutschland kennen lernen? Eine Menge Spaß haben mit Leuten in der gleichen Kampfkategorie? Dazu noch Wettersicherheit, Briefings durch Nationalmannschafts-Piloten - und das fast zum Nulltarif?

Das gibt's. Was anhört wie eine Märchenstunde, ist der German Cup des DHV. Zwar eine Wettbewerbsveranstaltung, aber ausdrücklich für den Breitensport. Das heißt: Jeder Otto Normalpilot, der Lust hat, sich einer Aufgabe zu stellen und einmal reinzuschnuppern ins Geschehen, kann und sollte den German Cup 2001 mitfliegen. Und natürlich auch jede Pilotin. Ein Sicherheitstraining ist in diesem Jahr erstmals nicht mehr vorgeschrieben, der B-Schein (samt gültiger Haftpflichtversicherung) oder eine vergleichbare ausländische Berechtigung reicht als Teilnahmevoraussetzung. DHV-Mitgliedschaft ist keine Pflicht, außerdem steht der German Cup auch ausländischen Piloten offen. Der Wettbewerb ist exakt die richtige Anlaufstelle für

sponsored by

NOVA

AIR SPORTS

ULTRALITE
PRODUCTS
Paragliding



alle, die schon immer mal wollten, aber nicht so recht wussten, wo, wie oder mit wem. Traut euch einfach!

Anmeldung und Austragungsorte

Der Einschreibungs-Countdown läuft bereits, im Internet, direkt beim DHV oder auf der Free Flight in Garmisch-Partenkirchen. Dort kann man sich am DHV-Stand oder direkt bei einem der Sponsoren anmelden und gleich sein T-Shirt (das es jetzt schon am Anfang des Wettbewerbs gibt) abholen. Im Prinzip hat sich nicht viel geändert: Angesetzt sind fünf Wochenend-Termine von Ende April bis Anfang August in verschiedenen deutschen Fluggebieten; neben dem Wallberg (am Tegernsee) und Garmisch-Partenkirchen stehen in diesem Jahr auch Berchtesgaden und der Kandel im Südschwarzwald (Nähe Freiburg) auf der Austragungsliste. Ob ein Pilot nur einen Wettbewerb mitfliegen will oder die ganze Serie, ist völlig egal. Wer Lust und Zeit hat, soll einfach rechtzeitig zur Anmeldung vor Ort sein.

Wie geht's und was kosters?

Planziel ist, jeweils am Samstag und Sonntag eine Aufgabe zu fliegen. Je nach Verhältnissen werden zwischen 20 und 50 Kilometer angesetzt. Falls die Wetterprognose ganz miserabel ist, wird auf dem DHV-Info-Telefon rechtzeitig am Freitag abgesagt, damit sich die Piloten die Anfahrt sparen können. Ein German-Cup-Wochenende kostet dabei gerade mal 43 Mark, zahlbar vorab oder bei der Einschreibung (200 Mark für die ganze Serie). Dafür gibt es Einweisung in Gelände und Aufgabe, Profi-Betreuung, einen Gratis-Film zur Dokumentation und natürlich die Auswertung mit Siegerehrung nach jedem Wochenende. Unbezahlbar und geradezu legendär ist dagegen der Spaß- und Erlebnis-

Faktor bei den German Cup-Durchgängen - wildfremde Piloten treffen sich auf einem Berg und vergießen nach zwei Tagen (und langen Nächten!) Tränen beim Abschied... na ja, ganz so wild ist's nicht, aber es menscht ganz schön, und seinen ersten Flug ins Goal und die erste geschlossene Aufgabe kann man schließlich gar nicht ausführlich genug begießen....

Warum sind Sponsoren wichtig?

Piloten hören es gern; Seit Jahren hat sich die Teilnahmegebühr für den German Cup nicht erhöht. Das hat mehrere Gründe. Zum einen ist der Wettbewerb dem DHV als Breitensportmaßnahme und damit Förderung der Pilotensicherheit den personellen und finanziellen Aufwand wert - schließlich muss ein Betreuungsteam bereitstehen und ein örtlicher Verein eingebunden werden. Zum anderen sind auch viele Hersteller zunehmend von der Idee German Cup überzeugt und beteiligen sich als Sponsoren an der Austragung. DHV-Sportmanager Stefan Mast hält es für eine wichtige und richtige Entwicklung, dass in diesem Jahr neben den »alten Hasen« freeX, Flight Design, Swing und Nova auch Firebird und UP wieder ins Sponsorenboot eingestiegen sind. Um das finanzielle Engagement dieser Firmen stärker hervorzuheben, denkt Stefan Mast derzeit auch über eine Herstellerwertung - ähnlich der Konstrukteurswertung in der Formel 1 - im German Cup nach, in die natürlich nur die aktuellen Sponsoren eingehen können.

Neu: Nur Serienschirme der Wertung

Erstmals kommen im German Cup nur noch Schirme mit maximal DHV 2-3 (auch beschleunigt!) in die Wertung. Piloten mit anderen Geräten sind zum Mitfliegen und Trainieren jederzeit gern gesehen, werden aber nicht mehr extra gewertet. Es gibt also nur noch eine Ergebnisliste

im German Cup. Diese Neuerung ist die Konsequenz daraus, dass auch im vergangenen Jahr nur knapp zehn Prozent der insgesamt 94 im German Cup angetretenen Piloten auf Protos unterwegs waren und mit diesen Wettkampfschirmen noch nicht einmal ganz nach vorne geflogen sind.

Damit werden zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen: Es gibt endlich einen reinen Serienklasse-Wettbewerb in Deutschland; und der Breitensportcharakter des Events wird weiter in den Vordergrund gerückt.

Betreuung durch das Nationalteam

Außerdem gibt es von dieser Saison an ein Extra-Bonbon für die Piloten. Jeder German Cup wird zusätzlich von einem Leistungsträger der Gleitschirm-Nationalmannschaft betreut. Das heißt, Piloten wie Achim Zoos, Bodo Genz oder Oli Rössel sind hautnah dabei und fliegen den Wettbewerb als Beobachter mit. Die schnellen Jungs fliegen ganz locker an dem Feld vorbei nach vorne und wieder zurück und wieder nach vorne und schauen sich einzelne Piloten in der Luft an. Wer's nicht glaubt, muss es erleben. Am Abend gibt es dann Manöver- und Einzelkritik. »Im German Cup fliegt auch der Nachwuchs für die Liga mit, und deshalb soll ein Wissenstransfer von ganz oben stattfinden«, erklärt Stefan Mast diese Sonderbetreuung. »Und es sind nicht irgendwelche Liga-Piloten, die mitfliegen und sich da einsetzen, sondern unsere Besten, die sich bereit erklärt haben.«

Für die wenigsten German Cup-Piloten geht es darum, sich über die ersten fünf Plätze der Gesamtwertung in die Liga zu qualifizieren. Ob immer ins Ziel geflogen oder immer wieder an einer Wende abgesessen, ist völlig egal. Denn alle haben Spaß, alle lernen dazu, und alle fliegen deshalb sicherer. Auch nicht das schlechteste Ziel...

Ulrike Bäuerlein

.4484.47/77G"

4•07.~e

Fliegen

mit der
Nationalmannschaft



»len fflJr d'(-)n ern/Training mit

d'4 11'd ir,10f ali1;11113111f« heißt eine

in (.11;73111

!P-) die Piloten der Deutschen

Gleitschirm Nationalmannschaft starten wohl, " 1 12weck

haben '1/1' d;-)11

31N hII Mast befragt:



Stefan Mast

Pilot seit 1987

Nationalmannschaft: 1989/90

Beruf: DHV Teamchef und Sportmanager

Erfolge:

3. Platz Deutsche Meisterschaft 1989

1. Platz Nationenwertung WM 1989

Was ist der Sinn dieser neuen Idee?

Die Mitglieder der Nationalmannschaften wollen sich für die Fortbildungsmanahmen der Flugschulen zur Verfügung stellen. Sie bieten an,

es Fliegen erforderlich in der Theorie, son-

sammelt haben. Früher hatte ich oft den Wunsch, von solchen Koten etwas zu erfahren, aber es war halt doch recht schwierig, ohne eine Art Meeting an die Infos zu kommen oder die Piloten zu treffen..So blieb mir damals nichts anderes übrig, als die Erfahrungen selber zu sammeln. Es galt einige brenzlige Situationen, bei denen ich im nachhinein erkannt habe, dass die Schuld in meiner Unwissenheit lag und da kam mir die Idee, dass man durch einen professionellen Erfahrungsaustausch viele Risiken vermeiden kann.

Der Auslöser um das »Training mit der Nationalmannschaft« zu verwirklichen, war dann die Europameisterschaft im letzten Jahr, bei der wir den Titel des Vize-Europameisters mit der Mannschaft holen konnten und einige sehr gute Einzelresultate erzielten. Es hat sich gezeigt, dass wir über Weltklasse Piloten verfügen, die eine hohe Professionalität und Erfahrung mitbringen.

Für mich war es jetzt die Zeit gekommen ist, meine alte Idee zu verwirklichen, denn zu einer professionellen Einstellung gehört auch die Bereitschaft,

den Teilnehmern ihre Erfahrung und das für erfolgreich erforderliche Know-How weiterzugeben. Und dies nicht nur in der Theorie, sondern auch beim gemeinsamen Fliegen.

Was war der Auslöser für diese Idee ?

Stefan Mast: Das liegt sicherlich schon ein paar Jahre zurück. Damals wie heute war mir klar, dass man bei fast jedem Flug an Erfahrung dazugewinnt. Je mehr man in der Luft ist, desto mehr muss man sich mit der Materie auseinandersetzen, man kann seine Einschätzungen überprüfen und macht natürlich auch Fehler, aus denen man lernen sollte. Unser Team von der Nationalmannschaft besteht aus Piloten, die fast immer bei fliegbarem Wetter in der Luft sind und daher natürlich reichlich Erfahrung ge-



Oliver Rössel

Pilot seit 1988

Nationalmannschaft seit: 1998

Beruf: Zahntechnikererkerpilot

Erfolge:

Deutscher Meister 1996

1. Platz Streckenflugmeisterschaft

1996

2. Platz Nationenwertung EM 2000

sein Wissen und seine Erfahrungen anderen deutschen Piloten zu vermitteln.

Was soll den Teilnehmern vermittelt werden ?

Stefan Mast: Viel, weil ich denke, dass jeder Pilot der sich weiterbilden möchte, sehr viel aus den Erfahrungen der Nationalmannschaftspiloten lernen kann, z.B. Schirmbeherrschung, Flugtaktik, Routenwahl, usw. Diese ganzen Themen sollen aber eine gemeinsame Grundlage haben: den Spaß am Fliegen! Denn das ist doch eigentlich der große gemeinsame Nenner, der uns alle verbindet. Egal ob Wochenend-, Fun-, oder Strecken- und Wettkampfpilot, egal ob Wenig- oder Vielflieger, wir alle sind Flugsportbegeisterte und sollten uns in dem Element Luft sicher fühlen. Spaß am Fliegen setzt aber voraus, dass ich als Pilot in der Lage bin, mich mit meinem Gerät sicher in der dritten Dimension zu bewegen und das wiederum ist nur möglich, wenn ich über das notwendige Wissen verfüge. Diese wollen wir so gut wie möglich vermitteln?*

Harry Buntz

Pilot seit: 1988
Nationalmannschaft seit: 1992
Beruf: DHV Testpilot
Erfolge:
3 facher PWC Sieger
1. Platz US Nationals 1992
1/2. Platz Nationenwertung EM 1992/2000



gen setzt aber voraus, dass ich als Pilot in der Lage bin, mich mit meinem Gerät sicher in der dritten Dimension zu bewegen und das wiederum ist nur möglich, wenn

ich über das notwendige Wissen verfüge. Diese wollen wir so gut wie möglich vermitteln?*

Gut Fliegen ist das Eine, das gute vermitteln von Wissen das Andere. Was befähigt die genannten Piloten für diese Aufgabe ?

Stefan Mast: Natüeh: Die Erfahrungen, die unsere Jungs bei FAI - Wettkämpfen wie EM, WM und dem Vergleich mit der Weltelite bei World Cups über Jahre gesammelt haben, sind eine wichtige Grundlage. Natürlich muss diese Erfahrung auch didaktisch sinnvoll vermittelt werden. Unsere Piloten sind alle Profis, das heißt, sie arbeiten im Gleitschirmbusin oder sind eng damit verbunden, Fast jeder von ihnen hat schon Seminare gehalten, einige sind für Flugschulen tätig oder üben Berufe aus, bei denen rhetorische und didaktische Fähigkeiten absolut notwendig sind.

Damit die Erfahrungsvermittlung der Nationalmannschaft in ein sinnvolles Fortbildungskonzept eingebunden ist, findet es im Rahmen der Flugschulen statt.

Wie wird das ganze organisiert und wo findet es statt ?

Stefan Mast: Zum einen in den Flugschulen, die bei ihren Fortbildungsmaßnahmen neben Fluglehrern oder Perfor-



Torsten Siegel

Pilot seit: 1989
Nationalmannschaft seit: 1999
Beruf: Testpilot
Erfolge:
1. Platz BaWü Open 1998/99
1. Platz Bavarian Open 1998
2. Platz Nationenwertung EM 2000

Immetrainern auch Nationalmannschaftsmitglieder einsetzen. Der DHV wird die Ausbildung der Nationalmannschaftspiloten übernehmen. Nach erfolgreichem Abschluss des Trainingsleiter-Seminars können die Trainingsleiter von den Schulen für entsprechende Veranstaltungen verpflichtet werden. Zum anderen bei den German Cups bei denen neben dem Wettkampffliegen auch Wissensvermittlung stattfindet. Mit dieser Mischung sind wir bei der Juniorchallenge schon seit langem erfolgreich.

Was verspricht sich die Nationalmannschaft von dieser Aktion ?

Stefan Mast: Das wichtigste Ziel für uns ist der Erfahrungsaustausch und die Fortbildung der Piloten. Des weite-

ren möchten wir eine Möglichkeit bieten, mit Spitzensportlern zu diskutieren und Kontakte aufzubauen. Unsere Sportler werden ja wie in jedem anderen Verband von den Mitgliedern finanziell unterstützt. Ohne diese A/K4 hätten wir diesen Aufwand sicher nicht so ohne weiteres betreiben. Der, V ist ein Verband von Fliegern und die gegenseitige Unterstützung sollte bei

uns eigentlich die Regel sein. Die Piloten der Nationalmannschaft haben sich daher bereit erklärt, als eine Art »Gegenleistung« die neue Form des Erfahrungsaustauschs zu unterstützen. Es muss ja nicht jeder

alle Erfahrungen (vor allem die Schlechten) selber machen. Wenn man vom Wissen und Können der eigenen Top Piloten profitieren kann, bleibt einem das eine oder andere »das war aber knapp« hoffentlich erspart. Das wiederum wirkt sich positiv auf den »Spaß am Fliegen« aus und dann haben dann wiederum alle etwas.

Wichtig für uns ist, dass wir zusammen unsere einzigartige Sportart ausüben, egal ob wir nur manchmal fliegen oder jeden Tag in der Luft sind. Bei einer Aktion wie dem »Training mit der Nationalmannschaft« wird man schnell feststellen, dass die üblichen Unterteilungen in Spaß- und Wettkampfpilot völlig unsinnig sind, da uns allen der Spaß am Fliegen ja gemein ist und das gilt es auch zu vermitteln: die Freude am Fliegen.

Bodo Genz

Pilot seit 1993
Nationalmannschaft seit: 1999
Beruf: Student /Werkspilot
Erfolge: Deutscher Meister 2000
1. Platz Pre-PWC Osttirol Open 2000
2. Platz Nationenwertung EM 2000



Achim Joos

Pilot seit 1992
Nationalmannschaft seit: 1997
Beruf: Feldwebel/Sportkompanie
Erfolge:
1. Platz Pre-PWC Lechtal 2000
2. Platz Deutsche Meisterschaft 2000
2. Platz Nationenwertung EM 2000



Toni Bender

Pilot seit 1986
Nationalmannschaft seit: 1986
Beruf: Testpilot
Erfolge:
5 facher Deutscher Meister
2. Platz PWC-La Cumbre 1999
2. Platz Nationenwertung EM 2000

•itrne4kenfliegen mit dem NWtüte

ciw irr,



»...85 km am ersten Tag für Streckenflugneulinge - ich glaub, ich sitze im falschen Film...!« Solche Gedanken hatten wohl anfangs die meisten Teilnehmer. So zeigt sich auch, wieviel Überwindung es den meisten Piloten von uns wirklich kostet, sich über die Grenzen des heimischen Flugberges mit seinen bekannten Aufwindquellen hinweg zu wagen. Der Reiz, vielleicht auch einmal den »sicheren« Landeplatzbereich zu verlassen, ist aber dennoch bei vielen Piloten so groß und mit Gefühlen vergleichbar, wie wir sie von unserem ersten Höhenflug her kennen. Freiheit, Spaß, Glücksempfindung - Gefühle, die plötzlich in einem aufsteigen, wenn man sich zum ersten Mal über die selbst gesteckten Grenzen hinweg gewagt hat. Wenn dann noch der amtierende Weltmeister, Christoph Kratzner nebenher fliegt, den Weg zeigt und immer wieder wertvolle Tipps von der Luft aus gibt, dann hat sich alle Scheu gelegt und man kann nur noch genießen - in den »Fußstapfen« eines Weltmeisters... Benno, der bei einem kleinen »Fehlschlag« auf einem Außenlandeplatz ohne Windsack landen musste, war ganz glücklich, die Situation gemeistert zu haben und die Scheu vor diesem Flug in unbekannten Gefilden überwunden zu haben. Sein Kommentar, als er mit dem Shuttle-Bus strahlend am Landeplatz erschien: «...das war ja überhaupt nicht schlimm...und immerhin, es waren 15 km Flugstrecke und meine erste Außenlandung - super!« Auch Michl wollte sich zwei Wünsche erfüllen... Sich endlich einmal aus seinem Gleitwinkelbereich heraus zu wagen und so weit weg zu fliegen, dass wirklich nur noch eine gezielte Außenlandung möglich ist... und darüber hinaus einmal von seinem Lieblingsfluggebiet an

der Emberger Alm bis zum »Goldeck« zu fliegen! Er flog gleich am ersten Tag eine Strecke von 84 Kilometern(!) und war überglücklich, als er später am Landeplatz ankam, Ziel dieses Seminars ist es in entspannter Urlaubsatmosphäre an ein paar gemeinsamen Flugtagen den Umgang mit der Thermik so zu trainieren, dass man sich an die ersten Streckenflüge heran wagen und vielleicht zum Abschluss mit ein paar »Kilometern in der Tasche« wieder nach Hause gehen kann. In Theorie und praktischen Übungen werden



zunächst die Grundkenntnisse vertieft. In Meteorologie, Flugtechnik, Streckenflug- und Wettkampftaktik werden die Grundlagen für erfolgreiche Streckenflüge vermittelt und darüber hinaus schließlich praktische Tipps und Trainingsvorschläge gegeben. Und für denjenigen, der bereits einen kleinen Ausblick auf Wettbewerb und Streckenflugpokal wagen will, besteht gerade hier die beste Gelegenheit dazu. Für die Teilnehmer war es besonders beeindruckend und zweifellos hochmotivierend, wenn der Weltmeister Christof Kratzner neben ihnen herflog, direkt in der Luft wichtige Tipps zum Aufstöbern von Thermikquellen gab

und nötigenfalls auch einmal die Bremsklappen herunter fuhr, um so auch immer wieder auf den ein oder anderen Streckenflugseminarteilnehmer zu warten, um ihm den Weiterflug aufzeigen zu können. Mit seinem fliegerischen Können und dem leistungsüberlegenen Starrflügler konnte er oft einfach zwischen den einzelnen Piloten hin und her fliegen und sich auf diese Weise um jedes seiner »Schäfchen« kümmern. Indem er z. B. im Zweifelsfall Zeichen gab, ob sie weiter aufdrehen oder einfach geradeaus weiter fliegen sollen. Theoretischer Unterricht in gleichzeitiger Verbindung mit praktischen Training, dafür bietet sich unsere Unterkunft am Startplatz an der Emberger Alm bestens an. An keinem Platz finden wir wohl optimalere Voraussetzungen als »Basislager« für solch einen Kurs: Herrliche Aussicht, reichhaltiges Frühstücksbüfett, eigener Schulungsraum, tägliche Wetter-infos, Sauna, zahlreiche Freizeitangebote für Begleitpersonen, eigener Shuttle-Service..., ganz zu schweigen von der liebevollen Betreuung durch unsere Pensionswirte Conny und Wolfgang Sattlegger,... Wolfgang Sattlegger ist selbst ein erfolgreicher Streckenflieger und immer dazu bereit, den Piloten wertvolle Tipps zu geben - und wenn er nicht selber in der Luft ist, holt er die Piloten höchstpersönlich mit seinem Shuttle ab. Willy Kravanja von der Münchner Drachenflugschule bietet zusammen mit Christoph Kratzner auch in diesem Jahr vom 28. Mai bis 1. Juni 2001 ein solches Streckenflugsseminar auf der Emberger Alm bei Greifenburg an. Infos unter 08023/1571 oder www.muenchner-drachenflugschule.de und Willy.Tours@t-online.de

Bräuniger-Adventure-Sports-Brauneck-Pokal und Tipps zum Streckenfliegen

Der Streckenflugpokal vom Brauneck hatte es dieses Jahr schwer, kurz nach Ostern - wenn die guten Braunecktage kommen - hatte die Seilbahn für fast 5 Wochen verlängerte Revision. Trotzdem wurden sehr gute Flüge eingereicht, es kommt pro Pilot nur ein Flug in die Wertung. Es hat sich dieses Jahr gezeigt, dass der Flug über die Jachenau - was die Hauptroute ist, um in die thermisch überaus ergiebige Gegend des Karwendels zu kommen - viel einfacher ist, als die meisten Piloten glauben. Das Tal ist zwar breit, aber thermisch ergiebig. Burkhard gewinnt mit diesem Flug ein von Bräuniger gestiftetes IQ Competition mit GPS-Anbindung. Er stellt es auf unbestimmte Zeit dem Nachwuchs der Lenggrieser Gleitschirmflieger zur Verfügung. »Ich möchte den Nachwuchs fördern und auch auffordern, es mal mit dem Streckenfliegen sowie mit der Dokumentation zu versuchen. Da viele keinen Barographen besitzen, möchte ich hiermit die Einstiegshürde erleichtern, jeder, der im Lenggrieser Gleitschirmfliegerclub ist, kann sich kostenlos das IQ Competition ausleihen. Ihr müsst Euch nur bei Adventure-Sports melden, ich lege Euch dann das Gerät in der Flugschule zurück.« Soweit Burkhard dazu.

Ergebnis

1. Platz Burkhard Mertens mit einem Zielflug vom Brauneck bis in die Schweiz nach Scouls, 134 km ergaben 204 Punkte, erhält ein Bräuniger IQ Competition GPS.
2. Platz Michi Fichtner mit zwei fast vollendeten Karwendeldreiecken, das Bessere ergab 95 km und damit 134 Punkte, er erhält ein Garmin GPS 12.
3. Platz Jörg Zitzmann mit einem Flug bis Kiefersfelden ergab 53 Punkte, er erhält ein Helmvario IQ Sonic.

Wir möchten uns bei den Sponsoren Bräuniger und Adventure-Sports recht herzlich bedanken.

Die Flugrouten

Die leichtesten Wege vom Brauneck ins Karwendel. Bedingung 1: Schwacher Wind. Am Brauneck aufdrehen so weit es geht. Geht es nicht hoch, reichen im schlechtesten Fall ca. 200 m Startüberhöhung! Direkter Anflug über das Schwarzenbachtal an die thermisch aktive Südseite der Kette (das ist die Nordseite der Jachenau), hier einfach an der Südseite mit einem Nullschieber Richtung Walchensee fliegen, die Kette steigt jetzt an, am höchsten Punkt dieser Kette - das ist der Hahnberg - geht der Bart ab. Dann Anflug Staffel oder Zwölfer Köpfel (Südseite der Jachenau), dann Grasberg (der kleine Berg Südseite des Isartals, westlich Vorderriß), hier bei Talwind nordseitig soaren oder südseitig Thermikfliegen. Weiterflug zum Schöttelkar bei Wallgau, dort geht es sehr gut. Und schon sind wir drin im Karwendel.

Bedingung 2: Starker Talwind, mindestens 20 km/h (oft ab ca. 13.00 Uhr), Am Brauneck aufdrehen, so weit es geht. Geht es nicht hoch, reichen im schlechtesten Fall ca. 400 m Startüberhöhung! Weiterflug Richtung Benediktenwand, auf dem Weg dorthin immer alles mitnehmen, was kommt (immer nordseitig der Kette fliegen), an der Benewand geht es in der Regel noch mal höher, hier alles mitnehmen (bei zu niedrigem Abflug an der Benediktenwand ist südseitig ein starkes Lee!) und direkter Anflug Süd über Latschenkopf, wenn da was geht, noch mal aufdrehen oder Weiterflug an den Staffel, der geht bei so starkem Wind nord-

seitig. Seid ihr hoch genug, ins Isartal zu fliegen, sofort Weiterflug an die Südseite des Isartals, Grasberg westlich von Vorderriß, hier lässt es sich dann einfach soaren bis zum Schöttelkar. Der Talwind pfeift nämlich durch die Düse Kochelsee-Walchensee direkt schön auf diese Berge. Der Grasberg (und der Weiterflug Richtung Schöttelkar) erscheint niedrig, aber wir sind schon öfter aus wo m über dem Isartal bei Vorderriß wieder hoch gekommen.

Herzlich willkommen am Brauneck, weitere Infos zum Fluggebiet und zu möglichen Aufgaben bei Adventure-Sports, Tel: 08042/9486.

Stefan Vollmer

Anja Trudel gewinnt die Afrikanischen Kontinental-Meisterschaften

Wieder einmal einen starken Auftritt hatten unsere GS-Wettkampfpiloten in Südafrika. Bei den »All-African-Open« vom 18.12. bis 23.12.00 in Porterville/ Western Cape wurden 5 anspruchsvolle Tasks zwischen 38 und 96 km geflogen. Die Basis der Blauthermik war selten über 1500m NN und die Routen führten oft

über das wüstenähnliche und unbewohnte Flachland. Ausenlandungen wurden mit langen Fußmärschen unter glühender Sonne (Hochsommer!) zur nächsten Piste oder Farm »belohnt«. Erstaunlich gut mit diesen teils recht harten Bedingungen kamen unsere Südafrika-Neulinge Willi Schiede und Andreas »Pepe« Malecki (beide Boomerang) zu recht. Sie platzierten sich sen-



sationell unter die ersten zehn: Willi 6. und Pepe auf den (undankbaren) Vierten. Sieger wurde der Südafrikaner Johan Kritzing (Quarx). Überraschung auch in der Damenwertung: Die Deutsche Meisterin Anja Trudel (Bagheera) konnte mit absolut konstant guter Leistung in allen Durchgängen Lokalmatadorin und SA-Meisterin Andrea Joubert auf Distanz halten und so die schicke Goldmünze der Siegerin mit nach Hause nehmen.

Christian Blum

FAI II Drachenflugweltrebrde von Marcus Hoffmann-Guben anerkannt:

FAI Dreieck 249.2 km

11.08.2000 in Saint Andre des Alpes auf Atos

Geschwindigkeit über ein 200 km FAI Dreieck 37.75 km/h

11.08.2000 in Saint Andre des Alpes mit Atos

FAI Dreieck 258.9 km

15.08.2000 in Saint Andre des Alpes mit Atos

Geschwindigkeit über ein 200 km FAI Dreieck 39.83 km/h

15.08.2000 in Saint Andre des Alpes (France) mit Atos

7. Saarländischer Gleitschirm Cup 2000 und Saarland Rallye

Am 8. bis 10.9.2000 fand am Losheimer Stausee ein Meeting der Extra-klasse statt. Der Saarländische Gleitschirm Cup und ein Durchgang der Saarland Rallye waren ein Publikumsmagnet und durch die sehr stark vertretenen Medien eine prima Öffentlichkeitsarbeit. Die über 40 Gleitschirmpiloten wurden mit einer Winde in ca. 200 - 250 m Höhe geschleppt und mussten einen Zielkreis mit 25 m Durchmesser möglichst genau im Mittelpunkt treffen. Es wurden 3 Durchgänge geflogen. Am Sonntagmittag stand der Sieger fest:

Ergebnis

Platz	Name	Verein
1	Peter Ziegler	Gleitschirm Freunde Hochwald Saarland
2	Hans Peter Klehr	Para-Ski-Club
3	Ernst Heuser	Gleitschirm Freunde Hochwald Saarland
4	Johann Radoscheck	Gleitschirm Freunde Hochwald Saarland
5	Jörg Fliehm (Diemann)	Gleitschirm Freunde Hochwald Saarland

Es bestand auch die Möglichkeit, einen Tandemflug mit den Piloten Jörg Diemann oder Edgar Bock (beide Gleitschirm Freunde Hochwald) zum Selbstkostenpreis zu buchen. Fragen zum Gleitschirmfliegen wurden an einem Infostand kompetent beantwortet. Die Veranstaltung wurde von Dietmar Grewenig und Ernst Heuser moderiert und fand großes Interesse. Für Essen und Trinken war bestens gesorgt. Wir möchten uns herzlich bei unseren Sponsoren bedanken, die es ermöglichten, den Piloten Preise von über 3000 DM weiterzugeben. Auf unserer Homepage sind Links zu unseren Sponsoren eingerichtet: members.aol.com/wolke1717/sc2000.htm; www.gleitschirm-freunde-hochwald.de/cx/.

Auch an anderen Wochenenden wird bei gutem Wetter am Losheimer Stausee geflogen, denn dieses Gelände ist ein offiziell zugelassenes Schleppgebiet der Gleitschirm Freunde Hochwald. Es können auch Tandemflüge durchgeführt werden, des weiteren stehen wir gerne Rede und Antwort, wenn es ums Fliegen geht unter unserem Infotelefon 06842/53405 oder in Fragen zu Tandemflügen unter 06825/88611.

Gleitschirm Freunde Hochwald
Jörg Diemann

Preisgelder für Ozone Piloten

2001 unterstützen wir in Zusammenarbeit mit OZONE und SUP'AIR den German Cup und die Streckenflugmeisterschaft mit günstigen Einkaufspreisen und Preisgeldern. Die Team-Mitglieder erhalten darüber hinaus kostenlose OZONE Team-Klamotten (Team-Jacke, T-Shirts und Cap).

Prämiert werden nur Piloten, die mit einem OZONE Schirm siegen. Für den Gewinn der Einzelwertung 2001 gibt es einen neuen OZONE Gleitschirm nach Wahl (Tandem gegen Aufpreis), Nähere Informationen bei Aerosport international, Tel: 08034/1034, Fax: 0803413384, Email: info@aerosport.de, Internet: www.aerosport.de.



XC Cup Streckenflug-Pokal Rheinland-Pfalz

Der XC Cup hat die Aufgabe den Streckenflug in unserer Region zu fördern. Gleitschirm, Hängegleiter und Starrflügler nehmen am gleichen Wettbewerb teil und werden nach einem einfachen Prinzip unterschiedlich gewertet. Eine vereinfachte Dokumentation macht es wirklich jedem Piloten möglich ohne Aufwand am Cup teilzunehmen.

Es wird eine Einzel- und eine Teamwertung durchgeführt, wobei sich die Teams aus 3 Piloten selbst bilden sollen. Preisgelder werden für die jeweils 3 Bestplatzierten beider Wertungen vergeben. Wir hoffen im nächsten Jahr ebenfalls auf eine Beteiligung der Industrie in Form von Sachpreisen und möchten uns bei den Firmen Bräuniger, CP-Produkts und Armin Harich für die Unterstützung bedanken. Der diesjährige XCCup ist mit guten Ergebnissen beendet worden. Auch wenn dieses Jahr die

Wetterbedingungen sicherlich nicht optimal waren, sind doch einige schöne Flüge gelungen. Von den 27 Teilnehmern wurden 49 Flüge zur Wertung eingereicht, die sich in 30 Flüge GS, 17 HG und 2 ST aufteilen. Es wurden 2289 Wertungspunkte aus insgesamt 1886 Streckenkilometer erflogen, wobei mit den weitesten Flüge für GS 83 km, HG 95,9 km und ST 102 km erreicht werden konnten. Die Statistik gibt leider keinen Aufschluss darüber, wie viel Spaß es den Teilnehmern gemacht hat, im Flachland Streckenflüge zu meistern und sich im XC Cup mit anderen Piloten zu messen. Zusätzlich zu den tollen Flugerlebnissen wurde ein Preisgeld von 1666,- DM unter den besten Teams und Piloten verteilt. Weitere Informationen zum XC Cup; wie Tabellen, Ausschreibung, Flugberichte und Formulare zum download sind im Internet unter www.xc-cup.de zu finden.

Thomas 1Willems

Mannschaftswertung

Platz	Team	Piloten	Punkte
1	DFC Trier	Fredi Huber Jürgen Bummer Christoph König	535
2	Moselfalken	Uli Dajek Thomas Willems Stefan Thieser	311
3	R-M-L	Armin Harich Thomas Schmitz	286

Einzelwertung

Platz	Name	Verein
1	Armin Harich	R-M-L
2	Jürgen Bummer	DFC Trier
3	Fredi Huber	DFC Trier
4	Uli Dajek	Moselfalken
5	Oliver Schmidt	1. Pfälzer DFC

Große Flüge beim Norddeutschen XC-Cup

Zweck des XC-Cup ist es, Piloten aus dem norddeutschen Raum unter den hier geltenden Flachlandbedingungen die Möglichkeit zu eröffnen bzw. den Anreiz zu schaffen, im Wettbewerb untereinander leistungsorientiert ihren Sport zuhause auszuüben. Das besondere an diesem Wettbewerb ist auch, dass hier keine Trennung zwischen den unterschiedlichen Fluggeräten vorgenommen wird, sondern vom Gleitschirm bis zum Starrflügler alle in einem Wettbewerb fliegen. Aufgrund der unterschiedlichen Leistungsmerkmale der Fluggeräte werden die erfliegenen Streckenflugpunkte mit gerätebezogenen Handicapfaktoren multipliziert, die eine Vergleichbarkeit der Leistungen ermöglicht. Ansonsten orientiert sich der XC-Cup weitgehend an der Ausschreibung der Deutschen Streckenflugmeisterschaft. Flüge, die im Bereich der XC-Cup-Wertung liegen und beim DHV eingereicht und anerkannt (veröffentlicht) worden sind, werden nach Bekanntwerden (ein Hinweis an mich ist schon erforderlich), unbürokratisch auch für den XC-Cup anerkannt. Die 5 besten Piloten teilen sich anteilig gestaffelt für letztes Jahr - abzüglich der Auslagen - einen Jackpot von 1.200,00 DM.

Meinen besonderen Glückwunsch an die Sieger des XC-Cup 2000 in der Reihenfolge: Platz1 Dietrich Münchmeyer vom LSV Torgau-Beilrode mit 1040 Punkten, Platz 2. Gerd Langwald von den Kirchdorf-Bahrenborstern mit 1029 Punkten, 3. Bernd Otterpohl von den Kirchdorf-Bahrenborstern mit 757 Punkten, 4. Hans Gräper von den Kirchdorf-Bahrenborstern mit 592 Punkten, 5. Claus Gerhard von der Schleppgemeinschaft Segeletz mit 516 Punkten, und der Siegermannschaft, den Kirchdorf-Bahrenborstern mit 2378 Punkten.

Die herausragenden Flachlandflüge 2000 wurden im DHV-Info bekanntgegeben und teilweise auch in sehr schönen Beschreibungen der Piloten dargestellt. Besonders hervorzuheben ist die Leistung von Dietrich Münchmeyer, der sich nicht nur erstmals als Gleitschirmflieger dem norddeutschen Streckenflugwettbewerb stellte, sondern gleich an den ersten Platz kurz vor Gerd Langwald flog. Hoffentlich ist diese großartige Leistung insbesondere für die Gleitschirmflieger zukünftig verstärkt Motivation, auch an dem norddeutschen XC-Cup teilzunehmen. Entgegen der DHV-Ausschreibung werden FAI-Dreiecke zukünftig im norddeutschen XC-Cup mit dem Faktor 3 multipliziert (bisher 2), um insbesondere der besonderen Schwierigkeit der allgemein höheren Windgeschwindigkeiten im Flachland Rechnung zu tragen und zu Dreiecksflügen zu motivieren, die das leidige Rückholproblem wegfallen lassen.

Die Ausschreibungsunterlagen für 2001 habe ich den bisher teilgenommenen Vereinen zugeschickt, wer keine abbekommen hat, wende sich direkt an Frank Dettmer unter 04522/1861, oder sieht in unserer Homepage unter www.Fliegen.Netweil.de nach. Aufgerufen sind alle Vereine oder Einzelpiloten, deren Startplätze sich in Deutschland im Bereich der ICAO-Karten Hamburg, Rostock, Hannover oder Berlin befinden.

Frank Dettmer

PRESSUM

rarer

Herausgeber:
Deutscher Hängegleiter-
verband e.V. (DHV) im DAeC. Fachverband der
Drachenflieger und Gleitsegler in der
Bundesrepublik Deutschland,
Postfach 88,
83701 Gmund am Tegernsee

DHV homepage:
<http://www.dhv.de>

e-Mail DHV:
clhv@dhv.de

Telefon•Nummern
Mitgliederservice/
Versicherung
08022/9675-0
e-mail: mitgliederservice@dhv.de

Ausbildung
08022/9675-30
e-mail: ausbildung@dhv.de

Sport
08022/9675-50
e-mail: sport@dhv.de
Betrieb/Gelände
08022/9675-10
e-mail: gelaende@dhv.de

Technik
08022/9675-40
e-mail: technik@dhv.de
Öffentlichkeitsarbeit
08022/9675-62
e-mail: pr@dhv.de

Fax 08022/9675-99

Redaktion:
Klaus 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: Felix Wölk

Weltrekorde mit GS-Tandem anerkannt

Die drei von Jürgen Stock (A) mit dem Tandem-Gleitschirm Flight Design Twin 2 in diesem Jahr geflogenen Weltrekorde sind von der FAI anerkannt worden:

FAI-Dreieck: 101,9 km (20.6.2000).

1 2. Geschwindigkeit über 10 km-FAI-Dreieck: 19,41 km/h (20.6.2000).

1 3. Zielfahrt: 129,8 km.

termine

Deutsche Gleitschirmliga 2001

Bewerb	Termin
Liga - Stufen Cup	08.05. - 08.05.01
Liga - Bayern-BW Open	18.05. - 22.05.01
Liga - German Open	06.08. - 10.08.01

Ausweichtermin	P	Wettbewerb
offen		Beza
offen		Hindlang
offen		Greifenburg

Landesmeisterschaften; German Open

Bewerb	Termin
LM - Rheinland Pfalz	28.04. - 01.05.01
LM - Ostdeutschland	14.05. - 18.05.01
LM - Bayern - BW - CIVL-Kat.2	18.05. - 22.05.01
LM - Hessen	20.05. - 26.05.01
Pre-PWC German Open - CIVL-Kat.2	06.08. - 10.08.01

Ausweichtermin	Wettbewerb
05.05. - 06.05.01	Moselstartplätze
19.05. - 20.05.01	Altes Lager
offen	Hindlang
kein Ausweichtermin	Greifenburg
offen	Greifenburg

German Cups und Junior&Ladies Challenge

Bewerb	Termin
German Cup	21.04. - 22.04.01
German Cup	12.05. - 13.05.01
German Cup - max. 50 Teilnehmer	09.06. - 10.06.01
German Cup	23.06. - 24.06.01
German Cup (Fenster)	12.08. - 18.08.01
Junior&Ladies Challenge	11.08. - 18.08.01

Ausweichtermin	Wettbewerbsorte
28.04. - 29.04.01	Berchtesgaden
24.05. - 27.05.01	Wallberg
16.06. - 17.06.01	Link zum Kandel
30.06. - 01.07.01	Garmisch
offen	Greifenburg
offen	Greifenburg

Wettbewerbe mit Teilnahme - offizielles DHV - Team

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
PWC - Griechenland - CIVL-Kat.2	26.05. - 01.06.01	kein Ausweichtermin	Konitsa
PU - Schweiz - CIVL-Kat.2	04.06. - 10.06.01	kein Ausweichtermin	Simmental
WAG / WM - Spanien - CIVL-Kat.1.1	16.06. - 01.07.01	kein Ausweichtermin	Granada
PWC Frankreich - CIVL-Kat.2	15.07. - 21.07.01	kein Ausweichtermin	La Clusaz
PWC Spanien CIVL-Kat.2	29.07. - 04.08.01	kein Ausweichtermin	Castejon de Sos
PWC - Slovenien Finale CIVL-Kat.2	19.08. - 25.08.01	kein Ausweichtermin	Koharid

Sonstige Wettbewerbe

Bewerb	Termin	Kontakt
Australien Open - CIVL-Kat.2	03.02. - 10.02.01	Kontakt
Pre-PWC Valadares - CIVL-Kat.2	11.02. - 17.02.01	Chico Santos
Faschingsfliegen in Groden	18.02.01	Kontakt Infos
Wallbergjüß-Country	01.04. - 15.07.01	Richi Brandi Tel: 08021/909785 www.gleitschirm.de
Pyhrn-Eisenwurzen Pokal (Liga A/B)	14.06. - 17.06.01	Brandlmair Alex Tel: +43/664/3355744
13.IntAlpenrosencup	19.05. - 20.05.01	Jochen Steinbach, 9043/5334/6868
Comizzolo Cup	20.04. - 22.04.01	www.airecomizzolo.com

Organisatoren GS

Pre-PWC German Open	DHV - SMast@Compuserve.com Ausschreibung
Liga	Stefan Mast tel. 08022/75256 SMast@Compuserve.com
LM - Hessen	Kurt Luther tel. 06172 / 42508
LM - Rheinland Pfalz	Peter Rother - tel./ Fax 06502/5454 Rother.Peter@peonline.de
LM - Bayern & BW	Berni Koller 81 rosso Ausschreibung
LM-Ostdeutschland	Wlfrid Kuck, Tel 030/39104907 Kontakt Ausschreibung

Deutsche Drachenliga 2001 (A)

Bewerb	Termin
A-Liga 1	30.03. - 01.04.01
A-Liga 2	12.04. - 16.04.01
Kliga 3	28.04. - 01.05.01
Aliga 4	11.05. - 13.05.01
Aliga 5	01.06. - 04.06.01

Wettbewerb	Wettbewerbsort
offen	offen
*nur bei Gesamteilnahme der Liga	'Bassam
offen	offen
offen	offen
08.06. - 10.06.01	offen

Landesmeisterschaften; German Open

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Rheinland Pfalz	18.05. - 27.05.01	offen	Neumagen
Hessen	20.05. - 26.05.01	offen	Greifenburg
Ostdeutsche (Fenster)	21.05. - 25.05.01	26.05. - 27.05.01	Altes Lager
Württemberg	24.05. - 27.05.01	14.06. - 17.06.01	Diedamskapf
Norddeutsche	24.05. - 27.05.01	offen	Neustadt-Glewe
Bayern	24.05. - 27.05.01	offen	Ruhpolding
German Open	28.07. - 05.08.01	kein Ausweichtermin	Greifenburg

Liga-B und Junior&Ladies Challenge

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
B-Liga 1	11.05. - 13.05.01	kein Ausweichtermin	offen
B-Liga 2	offen	offen	Ruhpolding/LM-Bayern
B-Liga 3	28.07. - 05.08.01	offen	offen/German Open
B-Liga 4	12.08. - 15.08.01	ab 16.08.01	Greifenburg
Junior&Ladies Challenge	11.08. - 18.08.01	offen	Greifenburg

Wettbewerbe mit Teilnahme - offizielles DHV - Team

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
WM in Spanien	14.08. - 01.09.01	kein Ausweichtermin	Algodonales
Wc-EM	05.07. - 14.07.01	kein Ausweichtermin	Slovenien

Sonstige Wettbewerbe

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Diedams Fliegerfestival	31.03. - 01.04.01	07.04. - 08.04.01	Markus Moosbrugger
Gaisberg - Steinhart Trophy	21.04. - 22.04.01	05.05. - 06.05.01	Ausschreibung - PDF
Schl. Landesmeisterschaft			Kontakt

Organisatoren HG

German Open	DHV- Lukas Eltz@bonline.de Ausschreibung
Liga A	Lukas Eltz - tel. 06251 / 586436 Lukas.Eltz@bonline.de
Liga B	Rudi Bürger - tel. 08032 / 8134 Rudl.Buerg@bonline.de
LM - Bayern	Dieter Kamml (OCR Ruhpolding) dk@nestbaynet.de
LM - Hessen	Kurt Luther tel. 06172 / 42508
LM Rheinland Pfalz	Peter Rother - tel./ Fax 06502/5454 Rother.Peter@peonline.de
LM - Württemberg	Alexander Köhler - tel. 08141 / 33188 Kontakt Ausschreibung Anmeldung
LM - Ostdeutschland	Siegfried Prietz, Tel 030 / 386 27654 Kontakt Ausschreibung Anmeldung



Fliegen in Thüringen

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE LEUTENBERG

☐ laufend Anfängerkurse
☐ Luftfahrtscheine
☐ Tandemausbildung
☐ Thermik- und Streckenflugkurse
☐ Flugsafaris in die schönsten Fluggebiete

☐ Windenschleppausbildung
☐ Flugtechnikseminare
☐ Sicherheitstraining
☐ Fliegershop

Rosenthaler Str. 25 - 07338 Leutenberg
 Tel.: 03 67 34/3 03 57 • Handy.: 01 71 /5 14 27 82
 heitwww.OstthueringerGleitschirmschule • e-mail: ostthuringegleitschirmschule@t-online.de

U1.-Ausbildung zum Motorschirrnfliegen

FLUGSPASS?

0. - DM Anzahlung für die neue Flugausrüstung

0,07743 JENA
 Telefon
 (0 36 41) 82590
 www.jenai. net

Fun-Cup 28.4. - 1.5.

PARAGLIDING
JENAIR
 GLEHS HI K RS JUNO z-TOLIREN FLIEGERSHOP, ONLINE-VERSAND

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

(für UL im Internet www.dhv.de oder bei der DHV-Geschäftsstelle)

Stand: 1.82000, Versicherer: Gerling Köln

Halterhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel
- für Mitgliedsvereine
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für Hersteller/Händler
- für Gerätevermietung



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 berechnigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekennezeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:

45,- DM bei 500 DM Selbstbeteiligung (SB), 60,- DM ohne SB

Nur Gleitsegel:

40,- DM bei 500 DM SB, 50,- DM ohne SB

CM) 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:** Luftfrachtführer, Halter und berechtigter Benutzer.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
550,- DM

*Für alle Mitgliedsvereine
kostenlos*

Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

6111* MT** Veranstalter- Haftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme:

5.000 DM bei Tod
10.000 DM bei Invalidität.

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedverein beauftragter Startleiter.

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. 0E9/7567-561 o. 560, Fax 069/7567-542

*Für alle Mitglieder und
Mitgliedsvereine kostenlos*

Gelände-Haftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

Startwinden- Haftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung.

Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Startwinden- Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
65,- DM

2.18 7** Flug-Unfall

Tod und Invalidität

Deckungssumme: 5.000 DM bei Tod, 10.000 DM bei Invalidität. **Umfang:** Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
35,- DM

Zusätzlich mit 5.- DM Krankenhaus-Tagegeld und 5.- DM Geseungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
50,- DM

(et Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme: 10.000 DM

Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
10,- DM

Zusätzlich mit 5.- DM Krankenhaus-Tagegeld und 5.- DM Geseungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer •
25,- DM

4:4 >> 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

*Für alle Mitglieder
kostenlos*

(411* Bergungskosten

Deckungssumme: 5.000 DM

Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaus-transport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts.

Schirmpacker- Haftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.

Startleiter-Haftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden

Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

Deckung: weltweit Europa **NM** Deutschland Österreich

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.



Die Leidenschaft des Fliegens verbindet alle Gleitschirmflieger. Doch jeder Pilot hat seine eigenen Anschauungen, Vorlieben und Bedürfnisse.. — Gleitschirmhersteller investieren ihre ganze Kraft in die Entwicklung und Pflege ihrer Schirmpalette. —SUPAIR verwendet alle Energie und Erfahrung seit Beginn unseres herrlichen Sportes in die Optimierung des 'Kontaktes zum Schirm'! Rettungsgeräte, Flugbekleidung, und



Gleitschirmrucksäcke runden die eigentliche Passion ab.—Alle Gurtzeuge werden ständig detailverfeinert. Oft ist es nur eine augenscheinlich kleine, unwichtige Verschiebung einer Naht; die beim Sitztest das freudige Aha-Erlebnis hervorruft - ein anderes Mal ein komplett neues Gurtzeug;— Unser Sport begeistert Piloten vom Bergsteiger bis zum Streckenjäger, und natürlich alle Piloten zwischen den Extremen. Der Individualität jedes Piloten ist viel Raum gegeben. Über 20 Gurtzeuge, bis zu 5 Größen und 6 verschiedene Positionen des Rettungsschirms. Bei den 'modularen Systemen' kann die Position des Retters sogar später noch vom Piloten verändert werden.. — Es gibt nicht die "eine Wahrheit" - auch nicht im Gurtzeugbau. Daher erfordert die Palette von SUPAIR zwar eine gewisse persönliche Auseinandersetzung bei der Entscheidung, "welche Rettungsschirmposition und sonstige Erwartungen" soll 'mein Kontakt zum Schirm' erfüllen, doch dafür kann jeder Pilot wirklich das für ihn Richtige finden! — Außer der Topqualität, perfektionierter Funktion kombiniert mit der größtmöglichen passiven Sicherheit_ haben alle SUPAIR Gurtzeuge eins gemeinsam: Die bequemste und perfekte Art Deinen Gleitschirm, und damit die Luft, zu fühlen!



ualität jedes Piloten ist viel Raum gegeben. Über 20 Gurtzeuge, bis zu 5 Größen und 6 verschiedene Positionen des Rettungsschirms. Bei den 'modularen Systemen' kann die Position des Retters sogar später noch vom Piloten verändert werden.. — Es gibt nicht die "eine Wahrheit" - auch nicht im Gurtzeugbau. Daher erfordert die Palette von SUPAIR zwar eine gewisse persönliche Auseinandersetzung bei der Entscheidung, "welche Rettungsschirmposition und sonstige Erwartungen" soll 'mein Kontakt zum Schirm' erfüllen, doch dafür kann jeder Pilot wirklich das für ihn Richtige finden! — Außer der Topqualität, perfektionierter Funktion kombiniert mit der größtmöglichen passiven Sicherheit_ haben alle SUPAIR Gurtzeuge eins gemeinsam: Die bequemste und perfekte Art Deinen Gleitschirm, und damit die Luft, zu fühlen!



dung, "welche Rettungsschirmposition und sonstige Erwartungen" soll 'mein Kontakt zum Schirm' erfüllen, doch dafür kann jeder Pilot wirklich das für ihn Richtige finden! — Außer der Topqualität, perfektionierter Funktion kombiniert mit der größtmöglichen passiven Sicherheit_ haben alle SUPAIR Gurtzeuge eins gemeinsam: Die bequemste und perfekte Art Deinen Gleitschirm, und damit die Luft, zu fühlen!

