

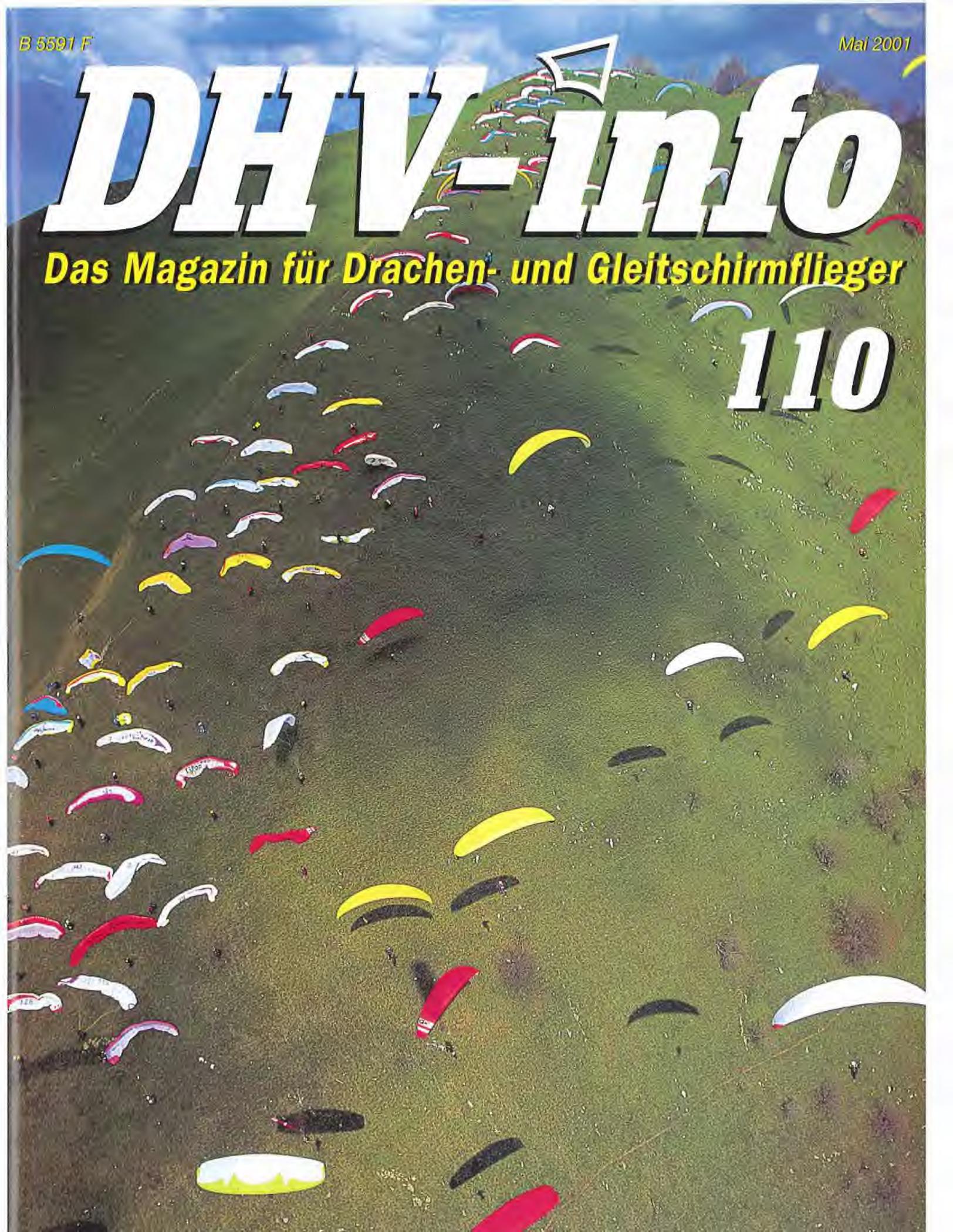
B 5591 F

Mai 2001

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

110



Performance Center

PERFORMANCE PILOT

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

Harzer Gleitschirmschule
Amsbergstraße
38667 Bad Harzburg
Tel.: 05322/1415
Fax: 05322/2001
www.wearzergss.de
info@harzergss.de

GlideZeit Flugschule Tübingen
Bahnhofstraße 2/1
72764 Reutlingen
Tel.: 07121/370400
Fax: 07121/370454
www.glidezeit.de
glidezeit-online.de

Flugschule GRolleer
Zeppelinstraße 3
73105 DOMall
Tel.: 07264/12021
Fax: 07164/12029
www.flugschule-goepingen.de
office@flugschule-goepingen.de

Skj Team - die Gleitschirmschule
Kamerstraße 66
76287 Moschendorf
Tel.: 0721/153705
www.wikisky-team.de
info@sketeam.de

Airpower Gleitschirmschule
Beim Steinernen Kreuz 39
79798 Jestetten
Tel.: 07745/3098
Fax: 07745/477
www.alr-powe.de
Gleitschirmschule-airpower@t-online.de

Montana Flugsport GmbH
Stammelestraße
82380 Peißenberg
Tel.: 08803/60598
Fax: 08803/60510
www.montana-kgsport.com
info@montana-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

Mien Drachen- und Gleitschirmflugschule
Wasserkuppe - Rhön
St. Laurentius Straße 7
36163 Poppenhausen
Tel.: 06658/1432
Fax: 06658/1611
miedrachen@gleitschirmflugschule.de
mien@gleitschirmflugschule.de

PPC Paragliding Center - Performance Center
Süddeutsche Rennsteige
Ogger Maüte
Hammstraße 53
83246 Untenvösslach
Tel.: 08642/7575
Fax: 08641/61826
www.ein4chRiegen.de
einfachftregen@t-online.de

Figgenimm Ruhpolding
Holzner GmbH
Gstatter Au 5
83324 Ruhpolding
Tel.: 08664/668
Fax: 086A/776
www.Rupentrum-Ruhpolding.de
office@flugzentrum-ruhpolding.de

Adventure Sports Gleitschirm-Schule
Tatstation
Lenggries
8366
Tel.: 08042/4831
Fax: 08042/4831
www.adventure-sports.de
info@adventure-sports.de

Paragliding im Tegernsee
Tegernseer Straße 88
83700 Reitrain
Tel.: 08022/2556
Fax: 08022/2584
www.para.pbm.de
Paralegensee@t-online.de

HABIS Flugsport
Marienplatz 20
87509 Immenstadt
Tel.: 08323/8590
Fax: 08323/51390
www.klewenalp.de
mail@klewenalp.de
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Flugschule Martin Merzenthaler
Waldweg 1
87527
Tel.: 08322/

le
2970
www.aemergenthaler.de
le@aoLcom

OASE Flugschule Peter Geg
Auwald I,
87538 Obermaisstein
Tel.: 08326/38036
Fax: 08326/38037
www.oase-paragliding.com
oase_peterseg@konline.de

Gleitschirm-Schule
Fischer
Brunnensteefi
87649, Rieden am
Forggensee
Tel.: 08362/37038

Fax: 08362/3887e_
www.erste-daec-gleitschirm-schule.de
info@erste-daec-gleitschirm-schule.de

Flugzentrum Bayerwald
Georg Hikheri
Schwarzer Helm 71
93086 Wörth a.d. Donau
Tel.: 09482/959525
Fax: 09482/959527
www.Flugzentrum-bayerwald.de

SKYCLUB AUSTRIA
Moosheim 113
A - 8962 Gröbming
Tel.: 0043/3685/22333
Fax: 0043/3685123620
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Flugschule Aufwind
— Franz Rehri #
Dachstein 52
A - 8972 Ramsau
Tel.: 0043/3687/81 0 82568
/818804
www.aufwind.at

nd.at
technikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Engelberg
Wassestraße 135
CH 6390 Engelberg
Tel.: 0041141/6370707
Fax: 0041/41/6373407
www.euroflugschule.ch
info@euroflugschule.ch
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

4 WICHTIG - NEU - KURZ Neuigkeiten und Wissenswertes

8 NEU AUF DEM MARKT
Neuigkeiten von den Anbietern



Foto: Felix Wölfl/Blue Project

12 THERMIK
Aufwind Impressionen

16 FREE-FLIGHT 2001
Erfolgreiche Fachmesse und Szenetreff

22 SALZBURGER NOCKERLN
Fliegen im westlichen Salzkammergut

30 SICHER STARTEN
Klaus Irschik erläutert die richtige Technik

36 FUNKGERÄTE
Hans G. Isenberg vergleicht die aktuellen Möglichkeiten

42 METEO Die Wirkungen des Talwindes

44 RETTUNGSGERÄTEÖFFNUNG
Was passiert, wenn was passiert

48 DREIECK-WELTREKORDE
Tomas Suchanek schafft neue Dimensionen



Foto: Charlie Jöst



50 STARRE ez FLEXIBLE
Ein Vergleich von Marcus Hoffmann-Guben 2. Teil

NFGH Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger

SICHERHEITSJOURNAL Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit

FLUGSPORT UND NATUR
Neue Ansätze im Naturschutz

fit SZENE G Vorder- und Hintergründiges aus der Szene

66 VEREINE BRIEFE
Vereinsnachrichten und Leserforum

7^{CI} TEST Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung

95 GERMAN CUP
Die Sieger 2000

96 WETTBEWERBE UND TERMINE
Landesmeisterschaften und Sonstiges

10 DHV-Shop

61 Gebrauchtmart

93 Prüfungskalender

97 Impressum

99 Versicherungsprogramm



Titel: Martin Scheel

Treffen mit Umweltminister Trittin und mit Innenminister Schily

Für die Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes hat die heiße Phase begonnen. DHV-Justitiar Peter Janssen vertritt als beauftragtes Vorstandsmitglied das Kuratorium Sport und Natur an den wichtigsten Brennpunkten. Sein jüngster Einsatz war bei den Gesprächen der »politischen« Kuratoriumsvorstände und Bundestagsabgeordneten Heiner Geißler (CDU), Friedhelm Beucher (SPD) und Winfried Hermann (Grüne) mit Umweltminister Trittin und mit Innenminister Schily sowie zuvor bei der Verbändeanhörung des Umweltministeriums. Gegen den Widerstand einzelner Verbände und des deutschen Sachverständigenrates wird voraussichtlich die natur- und landschaftsverträgliche Sportausübung in der freien Natur ausdrücklich der Erholung zugeordnet und als ein Ziel des Bundesnaturschutzgesetzes gefördert. Gegenwärtiger Diskussions-schwerpunkt ist die Forderung des Kuratoriums, dass betroffene Natursportverbände an der Vorbereitung von Naturschutzmaßnahmen zu beteiligen sind.

Weiters Thema beider Treffen mit den Ministern: Die möglichen MKS-Folgen für den Natursport in Deutschland.



Volkswagen-Nutzfahrzeuge: Partner der Gleitschirm-Nationalmannschaft

Drachenfliegen lernen leicht gemacht

Ein neues Konzept für die Drachenausbildung soll den Flugschulen ermöglichen, ihre Flugschüler einfacher und problemloser zum Fliegen zu bringen. Dazu gehört ein Anfängerdrachen, der so langsam fliegt, dass der Fluglehrer nebenher laufen und Anweisungen geben kann. Nach Wills Wing, die in den USA mit dem 30 qm Drachen Condor gute Erfahrungen gemacht haben, hat nun auch Thomas Pelicci von Ikarus die Initiative ergriffen und jetzt einen Drachen vorgestellt, der mit 21 qm speziell für die Drachenschulung konzipiert ist. Er soll nicht nur gutmütig und langsam fliegen, sondern auch wenig Gewicht auf die Waage bringen. Im Rahmen der Free Flight hatte Ausbildungsvorstand Waldemar Obergfell die Leiter der Drachenflugschulen zusammengerufen, um alle Möglichkeiten zur Belebung der Drachenflugausbildung zu diskutieren. Der Amerikaner Rob Kells betonte, wie wichtig es sei, dass alle Möglichkeiten ergriffen werden: Langsam fliegende Drachen für den Beginn der Ausbildung, Floater, die Flugspass vermitteln, für den nächsten Abschnitt und doppelsitzige Ausbildung per UL-Schlepp, welche den Ausbildungsverlauf deutlich beschleunigt.



Fliieger-Chor

Bei der DHV Jahrestagung hatte er einen großen Auftritt, der Chor des Gleitschirmclubs Albatros. Die Delegierten waren dankbar für die Auflockerung der Tagung, der professionellen Auftritt des Fliiegerchors erhielt viel Beifall. Eine Casette des Fliiegerlieds ist beim Verein erhältlich. Adresse: Roland Völker, Steinweg 15, 63533 Mainhausen.

SEILBAHNREVISION

Wann die süddeutschen Bergbahnen wieder in Betrieb gehen:

Alpspitzbahn	Garmisch-Partenkirchen	13/06/2001
Alpspitzbahn	Nesselwang	06/04/2011
Ba'yer. Zugsnitze/Eibse Seilbahn	Garmisch-Partenkirchen/Grainau	
Bayer. Zugsnitze/Zahnradbahn	Garmisch-Partenkirchen	
Berchtesgadener Bergbahn	SchEinau/Königssee	27/04/2031
Bergener dochfelln-Seilbahn	Bergen	27/04/2001
Bionibergbaha	Bad Telz	geöffnet
Brauneck-Bergbahn	Lenggries	14/07/2001
Breitenberghahn	Pfronien-Steinach	06/04/2001
Hausbergbahn	Garmisch-Partenkirchen	31/05/2001
Hochalmbahn	Garmisch-Partenkirchen	13/06/2001
Hochgratbahn	Oberstaulen	27/04/2001
Hohenbogenbahn	Neukirchen b. Hl. Out	07.04.2001
imbergbahn u. Ski Arena Steibis	Oberstaulen	0404gurzp. geschlossen 23.04.-28.04.20011
iseler-Sesselbahn	Oberjoch	vorauss.hb Juni 2001
Kampenwand	Aschau	06/04/2001
Kanzelwandbann	Riezlerneleinwalsertal	01/04/2001
Karwendelbahn	Mittenwald	geöffnet
Kreuzeckbahn	Garmisch-Partenkirchen	18/05/2001
Laber-Bergbahn	Oberammergau	12/04/2001
Mittagbahn	Immenstadt 1. Allgäu	geöffnet
Nebelhornbahn	Oberstdorf	27.04. (kurz/. geschlossen 02.05.-11.05.20011
Obersalzbergbann	Berchtesgaden	
Predigtstuhlbahn	Bad Reichenhall	
Rauschbergbahn	Ruhpolding	12/04/2001
Tegelbergbahn	Schwangau	geöffnet
Unternbergbahn	Ruhpolding	23/05/2001
Wankbahn	Garmisch-Partenkirchen	31/05/2001
Wallbergbahn	RottachEgern	06/04/2001

Geldstrafe für Gleitschirm-Schulung

Die Siebte Strafkammer am Landgericht Traunstein verhängte gegen den damaligen Ausbilder - einen 40-jährigen Kaufmann mit Wohnsitz in Luxemburg, eine Geldstrafe von 9000 Mark - wegen fahrlässiger Körperverletzung und wegen eines Verstoßes gegen das Luftverkehrsgesetz. Der Angeklagte hatte keine Fluglehrerberechtigung.

Der gebürtige Münchener musste sich bereits vor dem Amtsgericht Rosenheim, Zweigstelle Bad Aibling, im Dezember 1999 verantworten, Gegen das Urteil, 12000 Mark Geldstrafe, war der 40-jährige mit seinem Verteidiger in Berufung gegangen, beschränkt auf das Strafmaß.

Am 19. Mai 1997 war er allein am Hang mit mehreren Flugschülern gewesen. Unter ihnen war eine 30-jährige. Sie hatte einen eintägigen Schnupperkurs für Anfänger gebucht. Die Zeugin schilderte dass sie etwa von der Hangmitte aus gestartet sei, nach Freigabe durch den 40-jährigen. Sie sei kurz danach abgetrieben worden und an einem Zaunpfosten am Hangrand gelandet. Trotz eines Helmes trug die Frau schwere Gesichtsverletzungen davon

Während der Verteidiger auf eine Geldstrafe »deutlich unter 90 Tagessätzen« plädierte, beantragte Oberstaatsanwalt Wolfgang Giese, zuständig im Landgerichtsbezirk Traunstein unter anderem für alle Flugunfälle, eine Geldstrafe in ursprünglicher Höhe; 120 Tagessätze zu je 100 Mark seien durchaus schuldangemessen. Zu Lasten wertete der Anklagevertreter, dass der 40-jährige nach wie vor uneinsichtig sei. Er habe auch in Bezug auf die damals etwa acht bis zehn anderen Personen am Übungshang gegen das Fluggesetz verstoßen und habe bislang keine Schadenswiedergutmachung an der 30-jährigen geleistet. Das Gericht ging etwas zurück bei der Höhe der Geldstrafe. Richter Dr. Karl Bösenacker hielt dem nicht vorbestraften Angeklagten zugute, dass er inzwischen aus der Flugschulbranche gänzlich ausgestiegen sei.



9ffllr 9ffliel^b-
Schorsch Hnchert

Luftwaffenamt beim DHV

Die bessere Information der Gleitschirm- und Drachenpiloten über den militärischen Flugbetrieb und umgekehrt war unter anderem Thema bei der turnusmäßigen Besprechung mit dem Luftwaffenamt. Björn Klaassen und Justitiar Peter Janssen führten die Gespräche. Ein verstärkter Einsatz der Internetmöglichkeiten ist geplant, insbesondere für Warnhinweise bei militärischen Übungen. Darüber hinaus wurde auch über die neue Luftraumstruktur auf der Frankenalb diskutiert. Dort wurden neue ED-R-Gebiete für den Eurofighter ausgewiesen, was eine Deckelung ab FL 75 bedeutet. Weitere Infos auf unserer Homepage www.dhV.de unter Sicherheit/Luftraum-Infos.



Herzblatt bei Flugzentrum Bayerwald

Es war alles vorbereitet, um dem Gewinnerpaar aus der ARD-Sendung »Herzblatt« einen unvergesslichen Tag zu bereiten. Doch leider machte das Wetter einen Strich durch die Rechnung. Der Herzblatt-Hubschrauber musste wegen dichtem Schneegestöber ca. 10 km vor Wörth notlanden. Eine geplante Ballonfahrt konnte leider auch nicht durchgeführt werden. Aber Schorsch Höcherl ließ es sich nicht nehmen, mit den beiden »Herzblättern« den versprochenen Tandemflug durchzuführen. »Kurz, gut und kalt« war der Kommentar von Jakob Badura. Auch Christiane Cajé ließ sich mit Begeisterung an der Seilwinde im Doppelpack in die Luft schleppen. Gut betreut vom Herzblatt-Team und vom Team des Flugzentrums Bayerwald hatte das Paar jede Menge Spaß.

Schleppauskünfte

Auskunft über Fragen 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: dhschleppbuero@t-online.de.

DHV-WETTERNETZ

Geländename	Geländehalter	Telefonnummer
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein	06654/696
36840 Rammsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirmverein Goslar	0170/6728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde	0171/8714309
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club	0171/1314273
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertai	02744/930349
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club	06251/983612
72258 Töckerkopf	GSC Nordhelle + Flugsport Lennetal	02352/21285
72393 Schneithalde	DFC Starzeln	0170/4436907
74544 Einkorn	HG-Club »Einkorn Schwäbisch Hall	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach	06261/670638
76332 Althof	Die Althofdrachen	07083/4567
75917 Tedsesmühle	GSC »Althofdrachen«	07083/51385
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal	07250/921228
78148 Hintereck	Gleitschirmclub Lenticularis	07723/5801
79102 Schauinsland	GSC Colibri	07602/1512
79183 Karpel	DFC Südschwarzwald	07462/258
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal	0173/4209560
82497 Wank	Gleitschirmclub Werwertstein	0171/3168374
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	08032/8805
83700 Wallburg	GSC »Althofdrachen«	0171/3574322
83661 Brauneck	Lengrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallburg	DFC »Althofdrachen«	08022/95137
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktobendorf	0171/8120340
93339 Jachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg	09442/3295
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald	09947/2452
934620.9.5e	1. Gleitschirmverein Bayerwald	0175/8184712
94541 Büchelstein	DFC Bayerwald	09908/891191

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



Neuer Verein

SV Oberes Banfetal e.V.
Abt. Gleitschirm
Markus Bernhardt
Hesselbacher StraÙe 6
57334 Bad Laasphe

Webcam an der Emberger Alm

Ab Ende März ist eine Webcam und Wetterstation mit stündlichen Bildern und Wetterdaten auf der Emberger-Alm, Gasthof Fichtenheim, installiert. Sie zeigt vom Gasthof Fichtenheim nach Süden neben den Startplatz. Internetdarstellung: Temperatur, Taupunkt, Luftfeuchte, Luftdruck, Windstärke und Richtung, Regenstärke mm/h, Regenmenge von gestern mm. Livebild in Farbe, Videoqualität, Bildarchiv. Die Bilder und Daten sind unter der Homepage www.embergeralm.at abzurufen.

Flug vom Cho Oyu

Vom 13. April bis 25. Mai 2001 nimmt der Fluglehrer Peter Rummel von Paragliding Tegernsee an einer Expedition zum 8.201 m hohen Cho Oyu teil und wird - wenn möglich - mit dem Gleitschirm vom Gipfel ins Basislager fliegen. Diese Expedition kann man hautnah unter www.para.pbm.de/tour auf seinen Webseiten verfolgen.



Update der DHV-Fluggeländekarte

Die zweite, aktualisierte Auflage der gefragten DHV-Geländekarte ist fertig. Die Daten wurden aktualisiert und neue Gelände hinzugefügt. Über 2.000 Fluggelände für Drachen- und Gleitschirmflieger sind jetzt eingetragen und werden kurz beschrieben. Der Clou: Der Geländeführer ist zugleich eine hervor-

ragende Straßenkarte mit patentierter

Faltung. Bestellungen über den DHV-Shop (Seite

Gehen Ihre Abenteuer auf der Farm her

S | Plakomm. *Der Multivane*



Mehr Spielraum für Sport und Spaß. Dafür sorgen **der großzügige Innenraum und eine Ausstattung**, die paßt.



Zum Beispiel eine variable Sitzgruppe mit dreh- und verschiebbaren Einzelsitzen, verschiebbarer Klappstisch, komfortable

Sitz / -Liegeeinrichtung mit Durchlademöglichkeit, ABS/EDS, Zentralverriegelung u.v.m. Für den Antrieb sorgen zugstarke Triebwerke mit hoher Leistung und konkurrenzlos sparsamem Verbrauch, u. a. ein TDI® -Diesel-Motor mit 111 kW (150 PS). Und wenn Sie wollen, bekommen Sie den Multivan auch mit Isolierbox, Standheizung, beheizbaren Vordersitzen, ESP (Elektronisches Stabilitäts-Programm), Automatikgetriebe und **Allradantrieb**.



Fragen Sie auch nach den limitierten Sondermodellen Multivan „Generation“ und „Atlantis“. Informationen und eine kostenlose Videokassette „Der Multivan. Das größere Vergnügen.“ erhalten Sie per Telefon zum Ortstarif unter 0 18 02 / 21 22 46 oder faxen Sie uns: 0 18 02 / 22 29 92.
www.vwn.de



Nutzfahrzeuge

auf dem markt:

Informationell der Anbieter

Firebird zieht um nach Füssen

Die Firebird Sky Sports AG zieht um und ist ab dem 1. April in dem neuen Firmengebäude in Füssen zu erreichen. Das neue Gebäude am Stadtrand von Füssen ist mit einer großzügigen Werkstatt und Segelmacherei für Checks und Reparaturen ausgestattet. Als Flugberge stehen der Tegelberg und Breitenberg sowie ein Schleppgelände am Füssener Segelflugplatz in unmittelbarer Nähe zur Verfügung.

Die neue Adresse lautet: Firebird Sky Sports AG, Schäfflerstraße 15, D-87629 Füssen, Tel. 0049 8362/98320, Fax 0049/8362/983219, e-mail: firebirdag@gmx.net, homepage: www.firebird.de.

@ Neues aus dem net

• UP Homepage

Die UP homepage läuft wieder! Wir haben uns in den letzten Wochen um unsere homepage gekümmert. Das Ergebnis könnt Ihr unter www.up-europe.com sehen. Die Seite wird in den nächsten Wochen noch um einige Bereiche ergänzt und soll in Zukunft alle wichtigen Informationen über UP Europe und seine Produkte enthalten.

Fliegen in Frankreich

Zwischen Laragne und Aspres sur Buech, zwei gut bekannten Fluggebieten, liegt Serres. Alle wichtigen Informationen über diese Gegend und über Campingplätze, Gasthäuser, Herbergen und Hotels sind auf der deutschen Homepage zu finden: www.buech-serrois.com.

• Olympic Eagles/Griechenland hat eine neue homepage

Mit vielen Bildern - rund ums Fliegen präsentiert sich der Luftsportverein. Damit der Fliegerurlaub in Griechenland auch erfolgreich wird, ist ein Teil der homepage dem Wetter, der besten Reisezeit und den Flugbedingungen gewidmet. Aber auch Alternativ- und Nichtfliegerprogramme kommen nicht zu kurz. Ein virtueller Besuch auf den Seiten lohnt sich!
www.olympic-eagles.de

1

Neue APCO Vertretung

Richard Roth hat die APCO Vertretung für Deutschland und Österreich übernommen. Die neue Adresse lautet: Brunnenstraße 15, 87669 Rieden am Förgensee, Tel.: 0049 8362/925262, Fax: 0049/8362/925099, e-mail: info@apco.gleitschirme.de oder franzi.roth@t-online.de, homepage (derzeit in Arbeit): www.apco-Gleitschirme.de oder www.apco-Gleitschirme.at, Mobil: 0049/171/8061959.

Ansprechpartner und Service

Unter der neuen Adresse von A-I-R finden ATOS-Kunden und Starrflügelinteressenten auch in Zukunft Ihren kompetenten Ansprechpartner für technische Fragen. Um kontinuierlich kundenorientiert zu arbeiten, wird A-I-R auch weiterhin die ATOS-Checks und -Servicearbeiten durchführen und - aufgrund der überaus großen Nachfrage - den ATOS auch direkt an Endkunden verkaufen. Einer der Schwerpunkte bei A-I-R wird die Entwicklung neuer Projekte bis hin zur Prototypenfertigung sein sowie die Auslegung und Qualitätssicherung der Faserverbund-Bauteile in laufenden Serien. Wir freuen uns auf Ihren Besuch (nach Terminvereinbarung). Felix Rühle, A-I-R GmbH + Co, Borsigstraße 17, 71277 Rutesheim, Tel: 07152/351251, -Fax: 07152/351252, homepage: www.a-i-r.de, e-mail: info@a-i-r.de.



Weiterentwicklung

Die IQ-CLASSIC-COMPETITION/GPS Serie wurde um ein paar sehr gute Features erweitert: i. Gleitzahlrechner wurde erweitert um eine digitale Anzeige der Gleitzahl. Dabei können 3 verschiedene Modi gewählt werden: a. Flug ohne GPS, jedoch mit Speedsensor - typische Anwendung beim IQ-CLASSIC, b. Flug mit GPS - mit oder ohne Speedsensor, wobei hier die GPS Groundspeed mit berücksichtigt wird, sowie c. mit GPS und aktivierter »goto-Funktion« - ideal für Wettbewerbe, um einen Zielpunkt perfekt zu erreichen! 2. Schnellere Datenübertragung von GPS-Empfangsdaten mit höherer Datenrate von 9.600 baud. Dadurch erhält man noch genauere Windrichtungs- und Geschwindigkeitsangaben. BRÄUNIGER Flugelectronic GmbH, e-mail: info@brauniger.com, Tel: 0049/881/64750, Fax: 0049/881/4561, homepage: www.brauniger.com.





Streckenflugseminare im Engadin und in Davos

Roland Würgler, Gleitschirmweltrekordler, organisiert und leitet zwei Streckenflugwochen für Piloten mit Flugschein. Das erste Streckenflugseminar findet vom 16. -

23. Juni 2001 in Scuol/Engadin (CH), das zweite vom 6. - 12. August 2001 in Davos statt. Beide Seminare werden ab 8 bis 12 Personen durchgeführt. Anmeldeschluss ist jeweils ein Monat vor Seminarbeginn. Auch Streckenflugeinweisungen mit dem Biplane sind möglich. Thermik- und GPS-Training wird auf Wunsch angeboten. Anmeldung und Information: Tel./Fax: 0041/81/4134262, Mobil: 0041/76/5704263, e-mail: roland.wuergler@tiscalinet.ch.

Flying-Shop in Fiesch/CH zieht um

Der Flying-Shop von Hansi Zeiter ist mitten ins Zentrum von Fiesch, und zwar praktisch vis-à-vis vom »Fliegertreff Hotel Glacier«, ins ehemalige Bergsteigergeschäft »Hubert Sport« gezogen.

Offen ist der Shop immer Dienstag bis Samstag jeweils morgens von 9:15 Uhr bis 11:45 Uhr und nachmittags von 14:30 Uhr bis 18:30 Uhr. Hier erhält jeder Pilot eine kompetente Beratung in Sachen Wetterinformation, Aus- und Weiterbildung wie Thermik-/Streckenflugkurse oder Perfektionskurse und vieles mehr.

Nähere Informationen auf unserer homepage www.flyingcenter.ch unter diverses/Flying-Shop mit flyingcenter@rhone.ch oder Flying Center Oberwallis, Hansi Zeiter, Postfach 55, CH-3984 Fiesch-Fieschertal, Tel.: 0041/27/9712551 oder 79/2207305.

Unsere Flugschule mit dem eigenen Landeplatz befindet sich nach wie vor in Fieschertal, 2 Autominuten von Fiesch oder dem Hauptlandeplatz entfernt.

»Ladies days« bei der Flugschule Salzburg

Gleitschirmfliegen ist eine massiv von Männern geprägte Sportart. Frauen - so scheint es - finden nur zögernd Zugang. Dabei bräuchten gerade sie durchaus ideale Voraussetzungen mit. Ob es nun um »mehr Gefühl« und damit eine höhere Sensibilität im Gerätehandling oder den bei Frauen vielleicht doch etwas ausgeprägteren Hang zur Vorsicht geht: Eigenschaften wie diese sind durchaus von Vorteil in einer Sportart, in der grobmotorische Bewegungsabläufe oder zu hohe Risikobereitschaft nichts verloren haben. Für Frauen, die ihren fliegerischen Fähigkeiten einmal »testweise« nachspüren wollen, hat die Flugschule Salzburg die Preise für das Schnupperwochenende deutlich reduziert.

Informationen: Flugschule Salzburg, A-5163 Mattsee, Fischening 528, Tel.: 0043/6217 6300, Mobil: 0043/664/1919100, Fax: 0043/6217/7300, homepage: www.flugschule-salzburg.at, e-mail: helmut@flugschule-salzburg.at.



Neues von Advance

Bei Advance gibt es nun ein neues Teamjacket. Auch ein Sweat-Shirt ist nun wieder lieferbar. Infos von: Christian Geierstanger, Tel: +49/866 3/4 19475, e-mail: christian@advance-paragliders.com.

Höhenflugkurs für Drachenflieger

Wir veranstalten vom 2.6. bis 23.6.01 endlich wieder einen Höhenflugkurs nur für Drachenflieger. Wir wollen keine gemischte Ausbildung mit Gleitschirmfliegern mehr, da wir gemischte Kurse für unbefriedigend halten. Da bei 14-tägigen Drachen-Höhenflugkursen fast immer Zeitprobleme auftreten, haben wir uns für 3-wöchige Höhenflugkurse entschieden.

Infos bei: Roland Lantzsch, Flugschule Dreyeckland, e-mail: DreyecklandFI@t-on.ne.de,

Neue Geschäftsführung bei Edel/Deutschland

Ker Payne heißt der neue Geschäftsführer von Edel Deutschland. Die neue Adresse lautet: EDEL GmbH, Schäfflerstrasse 15, 87629 Füssen, Tel.: 08362/98330, Fax: 08362/983319, e-mail: edel@online-service.de, homepage: www.edel-gleitschirme.de.

HIGH QUALITY FOR HIGH ADVENTURE!



DIIV SHOP 2000

1. Woolcap
Strickmütze aus 100% Polyacryl mit erhabener Stickerei.
Preis: 21,00 DM



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

Juniorgrößen



3. V-Neck
Piquet S-Shirt mit V-Kragen, 100% gekämmte Baumwolle, 260g/qm, feingestricke 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

32.



4. Polo Shirt (o. Abb.)
Piquet Polo-Shirt mit Dreiknopfleiste aus 100% gekämmter Baumwolle, 190g/qm. Kleine Stickerei auf linker Brust. Feingestricke Kragen und Ärmelbündchen, durchgehendes Kragenband, flache Doppelnähte an Kragen, Ärmeln und Bund
Farben: schwarz und blau
Größen: M - L - XL
Preis: 41,00 DM

5. T-Shirt (o. Abb.)
Jersey T-Shirt aus 100% gekämmter BW, 180g/qm. Feingestricke 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

32. Junior-Outdoor Jacke
Besdnreibung, wie Nr. 2

Einheitsgröße
Preis: 119,00 DM

33. Junior-V-Neck
Besdnreibung wie Nr. 3
Preis: 30,00 DM

34. Junior-Polo Shirt
Besdnreibung, wie Nr. 3
Preis: 25,00 DM

35. Junior-I-Shirt
Besdnreibung wie Nr. 4
Preis: 22,00 DM



Fotos: (Kuse Althorn & Andreas Pienk

IHAf SHOP 2000



7. DHV-Titanuhr
Swiss-Quarzwirk, Mineralglas, wasser-
dicht, Klett- oder Lederarmbann-
band (bei Bestellung bitte angeben),
6 Monate Garantie.
Preis: 98,00 DM

23. Deutsche Fluggelände Karte
400 Fluggelände für Gleitschirme und Drachen sind in
dieser Karte mit den wichtigsten Informationen be-
schrieben.
Der Clou: Die Karte ist als normale Straßenkarte mit
praktischer Faltung und als Fluggebettsialver zu verwen-
den.
Preis: 18,00 DM



25. DHV/0eAeC
Prüfungstralner
Prüffragen Lernprogramm Ni-
Theorieausbildung A- und B-
Schein Hanggegielten und
Gleitsegel auf einer CD-Rom.
Preis: 35,00 DM



Bestellformular: (Bitte direkt schicken an DHV • Postfach 88 • D-83701 Gin und am Tegernsee, oder faxen an 00491002219675-99). Bestellung auch Im Internet unter www.dhv.de

Name: _____ Telefon: _____

Mitgliedsnummer: _____ Fax: _____

Straße: _____ email: _____

Ort: _____ Datum: _____ Unterschrift: _____

Artikel	Bezeichnung	Anzahl	Farbe	Größe	Einzelpreis (IDM.EUR)

Zusätzlich zum angegebenen Preis werden die Portokosten berechnet. Mitglieder erhalten die Lieferung mit Rechnung, Nichtmitglieder per Nachnahme.



THERMIK

Foto: Martin Schieel



Foto: Felix Wölk/Blue Projekt

THER



MIK





Weder eine Demo noch Oktoberfest - viel Betrieb auf der Free-Flight

»Wir haben soeben die Meldung erhalten, dass das Ballonteam unversehrt im Leutaschtal gelandet ist«, gibt Hallensprecher Ralph Striewski über Lautsprecher bekannt. Eine Welle der Erleichterung breitet sich in den Hallen der Free Flight aus.

Mike Küng und das Red Bull Team, Hannes Arch und Ueli Gegenschatz, waren mit dem Ballon zu einer Show gestartet. Als Ballast waren noch Reihe von Zuschauern dabei, unter anderem auch die ehemalige Drachenflug-Weltmeisterin Corinna Schwiegershausen. Nach dem Absprung des Trios frischte der Nordwind auf, eine Landung in Garmisch war unmöglich geworden und die unfreiwilligen Streckenflieger muß-

ten ins benachbarte Tirol ausweichen.

Aktion pur auf der Free Flight 2001

Eigentlich war von wechselhaftem Wetter die Rede, aber es war stabil, nämlich stabil schlecht. Doch nach mittlerweile drei erfolgreichen Messen in Garmisch hat es sich herumgesprochen: Jeder der in der Branche was auf sich hält - über 90 Aussteller diesmal - ist mit seinen neuesten Produkten vor Ort. Das Indoor-Rahmenprogramm bietet für jeden Geschmack etwas und Mike Küng fliegt immer!

Der Freitag - für Viele noch ein normaler Ar-

beitstag - ließ sich noch relativ ruhig an. Am 2. Samstag gab' s Hallenrekord und wer am Sonntag die Mega-Flug-Show verpasste, war selber eschuld. io.000 waren schlauer und die Free Flight 2001 wurde ein Riesenerfolg.

Nevvh

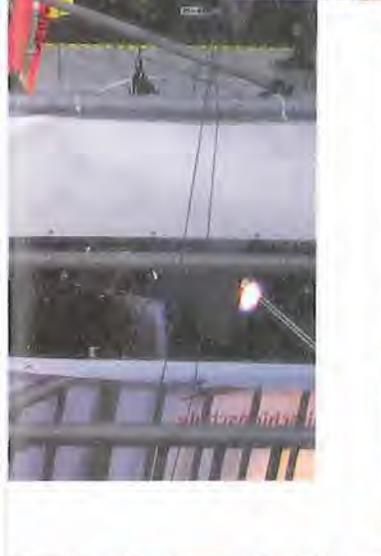
Geschlossen muss er sein, der Gleitschirm 2001. Natürlich nicht ganz, aber wenigstens jede dritte Zelle. Advance machte den Anfang, seit 1999 flogen die PWC-Protos der Schweizer »vorne zu«.

Bei ihrem Flaggenschiff Omega 5 soll es folgenden Vorteil bringen: »höhere Stabilität im Bereich der Eintrittskante, homogenere Luftzirku-

GHT 2001



Understatement pur - die Marktführer hatten nicht unbedingt die durchgestyltesten Stände



lation innerhalb der Kappe und besseres Erhalten des internen Drucks.« Die Thuner Edelschmiede widersetzt sich seit Jahren jeglichem Zeitdruck und brachte nur ausgereifte Produkte auf den Markt. Um einen bloßen Modegag handelt es sich hier sicher nicht. Doch nicht Alle folgen dem Schweizer Weg.

Nova bleibt Bewährtem treu. Die Profiltreue ergibt sich bei der Innsbucker Traditionsfirma aus der Segelspannung, der Außenflügel ist schon seit langem geschlossen,

Gin Seok Song setzt seine »Rigid Foils« dagegen. Nach der Devise »was den Busen formt, formt auch die Eintrittskante« setzt er analog zum Wonderbra kleine Kunststoffstäbe zwi-

schen die Profilirippen in der Profillinse.
In der Drachenszene technisch wenig Neues, dank Felix Wölk und dem »No Class Team« ist die Szene in den Medien wieder aus dem Dörrröschenschlaf erwacht. Zur Erinnerung: Man darf auch unter 40 Drachenfliegen!

Die Starrflügler haben sich endgültig etabliert

Einen weiteren Schritt nach vorne stellt die Entwicklung des Star der Firma Aeros dar. Der erste Starrflügler im DHV-Zulassungsverfahren, der die Steuerung um die Hoch bzw. Längsachse nicht mehr mit Störklappen sondern über

FREE FLIGHT



Hält nicht nur den Busen in Form - Verstärkungen im Obersegel - ähnlich wie Büsten halterbügel



Ein schöner Rücken kann auch entzücken - starr setzt sich durch



Die eierlegende Wollmilchsau. Rucksack und Gurtzeug in einem.



Ohli^{eb} Pfteiß kein Preis '3

2; z kflk

Dank an die Sponsoren des Filmwettbewerbes

Könnte man die Wertschätzung des Free Flight Film Award an der Menge der gespendeten Sachpreise bemessen, dann wäre in diesem Jahr ein Höhepunkt erreicht. Noch nie seit Bestehen des Wettbewerbes gab es so viele und so wertvolle Sachpreise.

Dank der zum Teil großzügigen Spenden von Firmen und Flugschulen erhält jeder Teilnehmer am Film Award einen schönen Sachpreis, auch wenn das eingereichte Video nicht prämiert wurde.

Es würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen, alle Preise aufzuzählen. Die Spenden reichen von einem kompletten Drachengurtzeug über wertvolle Kompaktkurse, Schnupperkurse, Fliegerkombis, Helme, Kleidung, Windsäcke, Rucksäcke, Mützen, Handschuhe, Zeitschriftenabos, Bücher, Karabiner und sonstiges Zubehör bis zur Geldbörse.

Zu den wertvollsten Spenden gehören:

Ein Drachengurtzeug für das No Class Team, gespendet von Firma Mz (Lukas Bader), ein Kompaktkurs von Flugschule Airsport moo, hochwertige Kleidung von Flugschule Mergenthaler, Overalls der Firmen Fly Mike und Swing, sowie ein Fliegerhelm von Fa. Charly Produkte (Finsterwalder).

Nachfolgend alle Firmen in alphabetischer Reihenfolge:

Advance, Aerosport, Airea, Airsport z000, Apco, Austria Alpin, Am Berg, Bayrische Zugspitzbahn, Blue Sky Flugschule, Charly Produkte Finsterwalder, Cross Country, Edel, Firebird, Flugschule Chiemsee, Flugschule Göppingen, Fly & More, Fly Mike, Fun Sport u. GPS, Gin Gliders, Globes, Gleitschirm, Gleitschirmschule Mergenthaler, Harzer Gleitschirmschule, Killtec, Nova, PercA, Seedwings, Skyline, Sunslide, Swing, Vonblon, Wills Wing,



Wir möchten uns an dieser Stelle ganz herzlich bei den Firmen und Flugschulen bedanken, die den Film Award mit ihrem Sponsoring unterstützen.

Für alle was geboten



Querruder realisiert, Die dabei unvermeidlichen :2 negativen Wendemomente werden an dem Gerät ä durch eine sinnvolle Zusatzklappe ausgeglichen.

Könnte man sie jetzt noch bezahlen und wäre eine härtere Landung nicht ein finanzielles Fiasco, der Run auf diese wunderschönen Fluggeräte wäre garantiert.

Gurtzeuge in jeder Größe, Farbe und Form, ausgefeilt bis ins Detail; Technik ausgestattet mit Features, die sich einem Leben niemals begreifen lassen; praktische und weniger praktische Accessoires und Klamotten zu inflationären Preisen; Wer hier nicht fündig wurde, dem kann auch Verona Feldbusch nicht helfen.

GHT 2001



Ausrüster der DHV-Nationalmannschaft



Die Ex-Weltmeister Guido Gehrman und Corinna Schwiegershausen



Hanwag: Schuh-ausrüster Gleitschirm-Nationalmannschaft



Haulee Schmidt von Handschuh Hersteller Schwenket mit Achim Joos

Mit den B,A,,S,E - Jumpern üb Garmisch

Der Brenner faucht wie ein Drachen und erwärmt die Luft in der Hülle unseres Ballons, Ein Volumen von 6000 m^3 fasst die bunte Kalotte und nach wenigen Minuten entschweben wir den winkenden Zuschauern der Free-Flight zool. Unter anderem mit im Korb die B.A.S.E. - Jumper Ueli Gegenschatz und Hannes Arch. Ein paar Meter unter dem Korb hängt Mike Kling an seiner speziellen Vorrichtung.

An der Wolkenbasis auf 600 m wird runtergezählt. 3, 2, i los geht's! Mike trennt sich von dem Ballon, der Schirm schnappt nach Luft und in atemberaubender Geschwindigkeit fliegt Mike ein Programm der Extraklasse. Nun sind die B.A.S.E. - Jumper dran. In Bruchteilen von Sekunden werden beide zu winzigen Punkten und rasen mit über 200 km/h hinunter nach Garmisch. Die Erdanziehung ist gnadenlos, Zieht endlich an den Reissleinen, jagt es durch unsere Köpfe. Uns erscheint es wie eine Ewigkeit, endlich entfalten sich doch noch die weißen Sprungschirme vom Red-Bull Team. Wir sind erleichtert]

Nun kann es auch für uns nach unten gehen - nur etwas gemächlicher, Aber der Wind hat aufgefrischt und treibt uns Richtung Süden, Am Hausberg versuchen wir eine Landung am Hang, doch driften wir leider knapp an der letzten möglichen Wiese vorbei. Die einzige Chance ist jetzt Höhemachen. Wir entschwinden den Blicken der Zuschauer und machen uns auf die Reise über das Wettersteingebirge. Der Nebel hat uns verschluckt. Manche von uns würden nur zu gerne mit den Red-Bull-Leuten tauschen. Ein paar Schneeschauer gehen auf uns herab und prasseln auf die Ballonhülle. Langsam wird es frisch an Bord. Eine Funkanfrage zu den aktuellen Windwerten beim Flugwetterdienst ist erheiternd: »Bei dem Wetter fahren keine Ballone!« Jenseits des Wettersteins sinken wir hinunter nach Leutasch/Tirol und Charles, der Pilot, landet perfekt auf einer winzigen Wiese. XC einmal anders, Björn Klaassen



Fotos: Björn Klaassen

FREE-FLIGHT 1



Gespanntes Interesse beim Indoor-Fliegen



Geschlossene Zellen - State of Art
- oder auch ein Fortschritt?



Marcus Hoffmann-Guben mit strömungsgünstigem Trapez



esme,

Hiäalights

Free Flight Film Award 2001, sensationelle Beiträge auf höchsten Niveau, ein atemberaubendes Kopf an Kopffrennen der Sieger Flug-Show der Superlative

Mike Kling hebt mit dem Gleitschirm die Gesetze der Schwerkraft auf

Ueli Gegenschatz beweist, dass der Mensch fliegen kann

Die besten Filme der Fliegerei im Extra-Kino

Sterne Catering

berühmt/brüchtigte Standparties von Skyline und Advance

perfekte Organisation

umfassende Medienpräsenz

Rundrum fröhliche und zufriedene Gesichter



Querruder am Aeros Star

,eine Free Flight ohne Party

Einen nahezu legendären Ruf genießen die Abendveranstaltungen, Gemäß dem Motto: Wer fliegen kann, versteht auch zu feiern. Daran änderte auch ein tauber DJ nichts, der freitags die Ohren der Partygäste mit ohrenbetäubenden Klangbrei malträtierte. Samstags gab es dann eine Entschädigung. Racky und seine Root Bootleg bewiesen wieder Mal, dass Elvis lebt.

Fazit

Die Messe boomt, die Stimmung war phänomenal. Besucher, Aussteller und Veranstalter gaben ein rundum zufriedenes Bild ab. Technische Revolutionen waren nicht zu erwarten, doch am Detail wird hart gearbeitet und die Entwicklung schreitet stetig voran.

Das Echo der Presse war groß, Bayern 3, Sat 1, RTL und ZDF waren mit ihren Teams vor Ort. Garmisch empfing uns zum vierten Mal mit offenen Armen, die Fliegerei ist hier ein willkommener Gast.

Benedikt Liebermeister



Windschnittiges in der Gurtzeugentwicklung



DHV - Teufisch gut

Tolle Filme und volle Messekinos kennzeichneten den Kurzfilmwettbewerb, der in diesem Jahr zum 3. Mal ausgetragen und bei dem zum ersten Mal ein »Großer Preis« vergeben wurde, Insgesamt waren 16 Filme im Wettbewerb.

Der Filmtitel »Mindflight« ist gar nicht so leicht ins Deutsche zu übertragen. Filmmacherin Stefanie Brendl und Jimmy Hall (USA), den Lesern noch durch den Gewinn des Publikumspreises im letzten Jahr bekannt (Bali High), sehen ihren Film am ehesten mit »Flug der Gedanken« angemessen übersetzt. Tatsächlich gelang den beiden jungen Filmmachern eine kurzweilige und humorvolle Beschreibung eines Flugtages in Torrey Pines (Kalifornien), der wegen ungünstiger Witterung zunächst mit einem kleinen Nickerchen am Startplatz beginnt und sich im Schlaf zu einem wahren Alptraum entwickelt. Dazu gehören eine attraktive Blondine (Doppelrolle von Stefanie), ihr aufdringlicher und frecher Hund und jede Menge lustiger Gags und fliegerischer Stunts, so daß die 5 Minuten (maximale Länge eines Wettbewerbsbeitrages) wie im Flug vergehen und die Zuschauer gerne noch mehr gesehen hätten.

Nach eigenem Bekunden haben Stefanie und Jimmy das Video speziell für den Film Award konzipiert, gefilmt und alle Stunts selbst geflogen. Dabei gelangen traumhafte Szenen mit einem selbstentworfenen Kamera-Spezialantrieb, mit der die Kamera im Flug scheinbar schwerelos um Stefanie herumkreist, bis zu einem »hollywood-reifen« Ausstieg aus dem Gleitschirm mit anschließendem Freifall (Jimmy Hall). Die Jury sah denn auch keine Gründe, dem Video den mit DM 4.000.- dotierten »Großen Preis« zu verweigern. Allerdings hatte »Mindflight« ernste Konkurrenz durch das im Vorjahr schon erfolgreiche »No Class Team« (Dragonriders), das mit seinem Streifen »On The Run« (auf der Flucht) ebenfalls einen hitverdächtigen Film eingereicht hatte. Felix Wölk zieht darin alle Register als Autor und Darsteller, so daß in dem sehr lustigen Streifen seine erfolglose Jagd als Polizist zu Lande und in der Luft, um einen mit dem Drachen geflohenen »Sträfling« einzufangen, beim Publikum immer wieder Lachsalven auslöste.

Zur Preisverleihung erschien dann auch das gesamte »No Class Team« mit Darstellern, Cuttern und Musikern, denn sogar die Musik wurde szenengenau im eigenen Studio produziert. »On The Run« wurde nicht nur mit dem »Preis der Jury« ausgezeichnet, sondern errang ganz knapp vor »Mindflight« zusätzlich den Publikumspreis, den die Zuschauer auf speziell vorbereiteten Auswertebögen bestimmt hatten. Beide Filme teilten sich außerdem unangefochten den Preis für die »Originellste Idee«, denn bei vielen der eingereichten Videos waren keine oder nur ansatzweise neue Ideen umgesetzt worden.

Man könnte jetzt vielleicht denken, daß nur humorvolle Videos eine Chance auf einen Preis haben.

Den Gegenbeweis erbrachte Christoph Frutiger (Schweiz) mit seinem »Feel Different«, einem unaufdringlichen Produkt-Informationenfilm der Firma Advance, der mit traumhaft schönen Kameraeinstellungen das Gleitschirmfliegen von seiner faszinierendsten Seite zeigt. Die Qualität von Christoph Frutigers Bildern kommt allerdings nicht von ungefähr. In der Filmbranche ist er ein gefragter Kameramann und hat unter anderem schon für Steven Spielberg und

Willi Bogner gearbeitet. Christoph gewann verdient den Preis für die »Beste Kamera«.

Dass man dennoch kein Profi sein muss, um Preise zu gewinnen, hatten zuvor überzeugend die Macher von »Mindflight« und »On The Run« bewiesen.

Bleibt jetzt noch der Preis für »Be-



Die glücklichen Sieger: Stefanie Brendl und Jimmy Hall, Wo Class Team, Volker Schmidt

stes Erstlingswerk«. Volker Schmidt zählt zwar als gelernter Fotograf und Kameraassistent wieder zu den Profis, hat allerdings mit »Cali - Games« seinen ersten, eigenen Film verwirklicht, Die Geschichte der zwei Freunde, die einen schönen Flug-

tag erleben, ist zwar nicht besonders aufregend, wurde aber von ihm mit interessanten Schnitten und raffinierten Soundeffekten anspruchsvoll und kurzweilig umgesetzt. Ein 3. Rang in der Publikumsgunst zeigt auch hier, daß die Meinungen von Jury und Publikum nicht weit auseinander lagen.

Auf dem 4. Rang des Publikums landete Mike Kling mit »Event Horizon«, in dem er in Ausschnitten seine vielseitigen Fertigkeiten als außergewöhnlicher Pilot zeigt. Hätte es einen Preis für den besten Stunt- und Acropiloten gegeben, wäre Mike sicher in preisverdächtige Regionen gekommen. Er teilt damit das gleiche Schicksal wie Markus Gründhammer, der in »Tai-fun« atemberaubende Flugmanöver mit dem Gleitschirm vollführt. Das Free Flight Team sollte prüfen, ob nicht für diese besondere Form des Fliegens (und Filmens) ein eigener Preis geschaffen werden kann.

Wie in den Vorjahren bestand die Jury wieder aus Vertretern der Fachpresse (Norbert Aprissnig, Gleitschirm und Christoph Kirsch, Fly & Glide) sowie erfolgreichen Filmmachern (Hannes Arch Red Bull Team, Günter Daubermann Take One Production, Manuel Brückl und Charlie löst).

Bewusst hatte die Jury noch vor der Publikumswertung ihre Preise festgelegt, um sich davon nicht beeinflussen zu lassen. In diesem Jahr lagen die Bewertungen des Publikums und der

"ie Ptele' älter und ihre Mime in det libetsick

Großer Preis:

Filmtitel: U (Trailer, 5 Min., Prod. Jahr zool)
Inhalt: Humorvolle und spannende Komödie über zwei am Startplatz träumende Piloten,
Autoren: Stefanie Brendl, Jimmy Hall, P.O. Box 911, USA - 96791 Haleiwa, Hawaii

Preis der Jury:

Filmtitel: if i" (5 Min., Prod. Jahr 2001)
Inhalt: Lustige und turbulente Verfolgungsjagd auf der »Gefangeneninsel« Lanzarote
Autor: Felix Wölk und das »No Class Team«, Liebherrstr. 4, D-80538 München.

Originellste Idee:

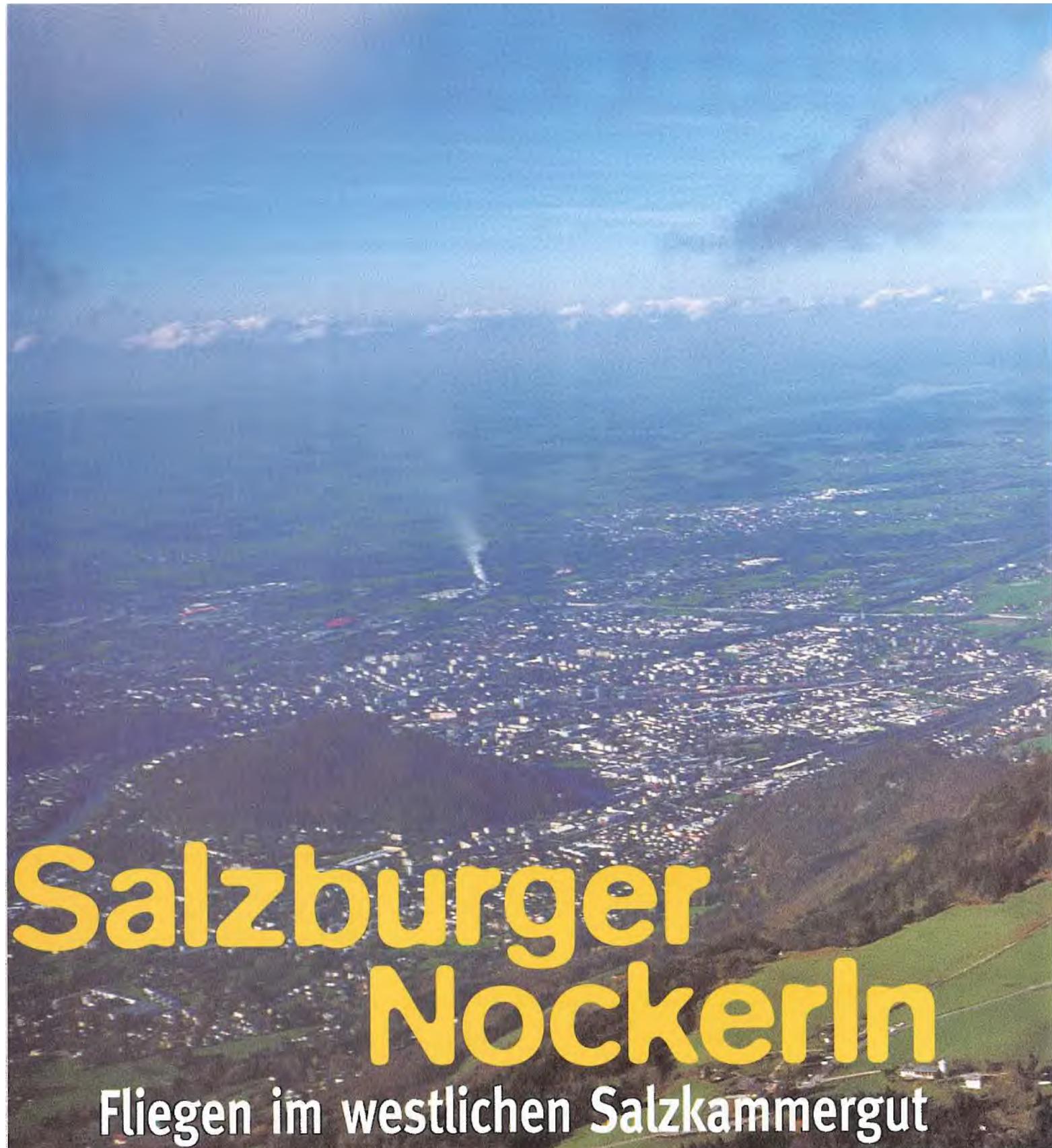
HE RUN UND MINDFLIGHT zu gleichen Teilen

Beste Kamera:

Filmtitel: oirru-r (4 Min., Prod. Jahr zocii)
Inhalt: Stimmungsvolle Impressionen und Kompositionen rund ums Gleitschirmfliegen,
Autor: Christoph Frutiger, Parkstr. 5, CH-3800 Interlaken.

Bestes Erstlingswerk:

Filmtitel: 411- Giddle-, (5 Min., Prod. Jahr zool, Erstlingswerk)
Inhalt: Zwei Freunde erleben einen aufregenden Flugtag in Torrey Pines (USA).
Autor: Volker Schmidt, Grünwalder Str. 7, 81547 München



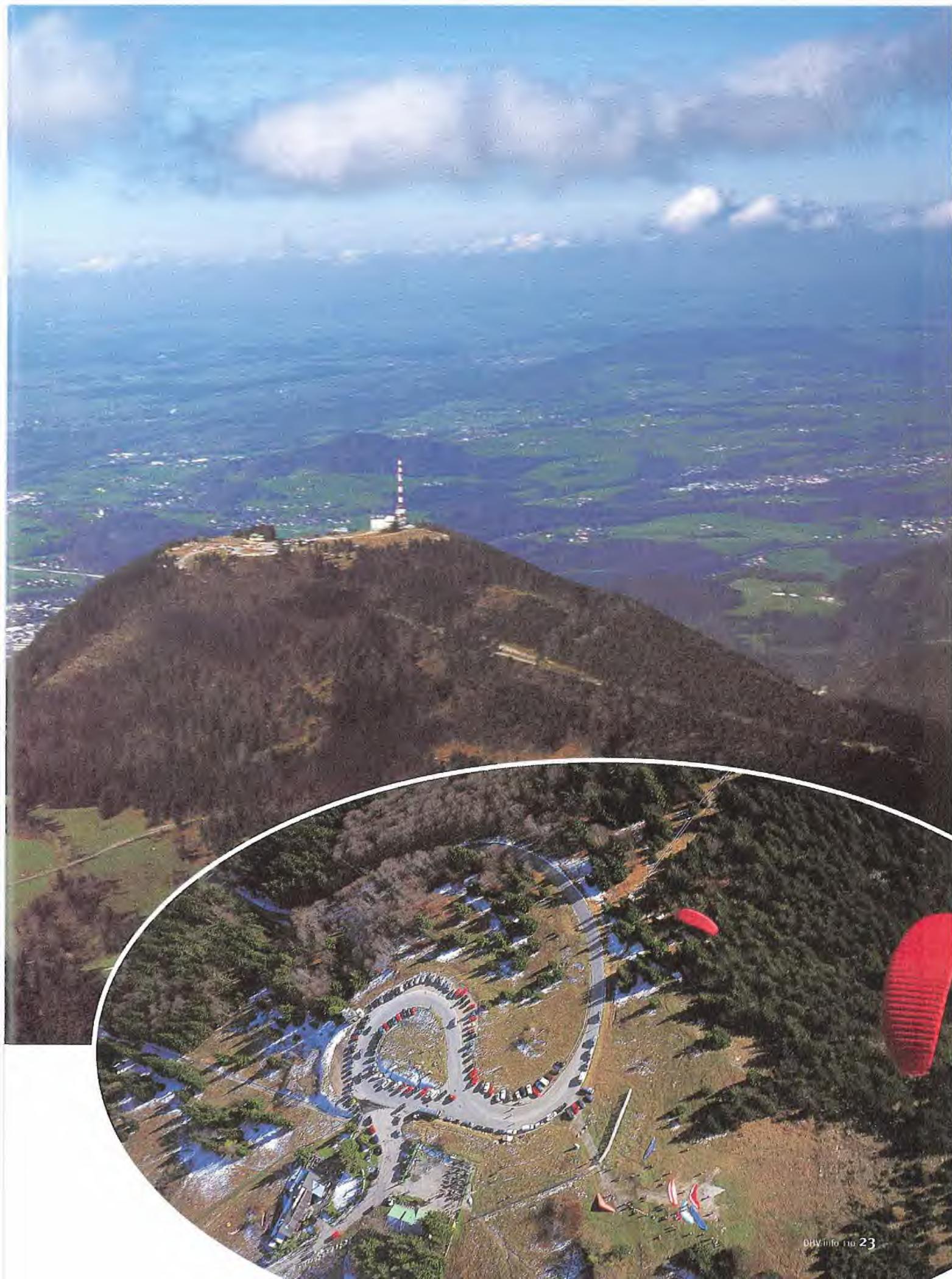
Salzburger Nockerln

Fliegen im westlichen Salzammergut

Text und Fotos: Torsten Hahne

Das Salzammergut kann sicherlich ohne Übertreibung als eine Perle der österreichischen Tourismuslandschaft bezeichnet werden. Nicht weniger als 40 größere und kleinere Seen, Relikte der Eiszeit, sind wie kleine Mosaiksteinchen zwischen den sanften Hügeln dieser Vorgebirgslandschaft verstreut und verleihen dieser Region, vor allem aus der Luft, einen ganz besonderen Reiz.

Früher bescherte dieser Siedlungsraum seinen Bewohnern, oder zumindest einem Teil davon, vor allem durch den Salzreichtum Einkommen und Wohlstand. Heute kommen Touristen und sogenannte Erholungssuchende aus aller Welt, um dieses Kleinod heimsuchen. Doch der Rubel, der Dollar



und vor allem die D-Mark (solange es sie noch gibt) rollen und die mitgebrachten Devisen ermöglichen eine Art »selektiven Tourismus«. Trotz des Massenansturmes der Touristen in den Sommermonaten hat man es so geschafft, Landschaft und Siedlungsräume zu erhalten. Betoncontainer, Monster-Bettenburgen und verschandelte Uferflächen kann man glücklicherweise im Salzkammergut nicht finden. Der Fremdenverkehr hat ein hohes Niveau. Solcherlei Qualität hat natürlich auch ihren Preis und man sollte es nicht verschweigen: Die Region ist nicht unbedingt für einen »Billig-Urlaub« bekannt. Das bemerkt man schnell an den Hotelpreisen, aber auch beim Essengehen oder dem Haferl Cafe.

Doch für Drachen und Gleitschirmpiloten ist ein Besuch in dieser Voralpenlandschaft einfach ein Muss. Nicht nur wegen der beeindruckenden Schönheit dieser Gegend und dem reichhaltigen Freizeitangebot, sondern weil in den Frühjahrsmonaten auch fliegerisch einiges »zu holen ist«.

Die Thermik lässt sich nämlich von den niedrigen Hügelketten des westlichen Salzkammergutes, welche die 1.700 na Marke (Schafberg 1.782 m) kaum übersteigen, nicht beeindrucken. Im Frühjahr, und dazu kann man hier die Monate von Ende Februar bis Anfang Juni zählen, können Piloten die längere Thermikflüge oder auch kleinere XC-Ausflüge planen, voll auf ihre Kosten kommen. Rundflüge durch die Osterhorngruppe oder bis an den nördlichen Rand des Dachsteingebirges sind häufig möglich, die Außenlandemöglichkeiten bis auf einige bewaldete Täler recht passabel.

Im Folgenden habe ich drei der landschaftlich schönsten und gut zu erreichenden Berge im Bereich des westlichen Salzkammergutes ausgewählt. Weitere attraktive Flugmöglichkeiten gibt es noch am Untersberg (Salzburg), Bischling (Werfenweng), Loser (Altaussee), Krippenstein (Obertraun), Trattberg (St. Koloman), Karkogelhütte (Abtenau) und vielen anderen.





Gaisberg (1.288m)

Von den vielen Flugbergen im Salzkammergut dient der Gaisberg sicherlich am häufigsten als Einstieg in die dritte Dimension. Am östlichen Stadtrand oberhalb von Salzburg gelegen ist er der Hausberg der 150.000 Einwohner zählenden Kulturmetropole und Landeshauptstadt. Und lädt so natürlich viele Piloten, die in der Geburtsstadt Mozarts oder der näheren Umgebung wohnen, auch noch zu einem Flug nach Feierabend ein. Durch die gute Anbindung an die Autobahnen A 1 und A 10 kommen aber auch Textilflieger aus dem angrenzenden südöstlichen Bayerischen Raum oder Oberösterreich gerne hierher.

Größter Pluspunkt des Gaisberges sind die großzügigen Startplätze nach Westen, Norden und Osten, die somit für jede fliegbare Windrichtung die Tür in die Salzburger Luft offen halten. Da stärkere Winde aus Süden am Gaisberg ohnehin Föhn bedeuten, ist der Mangel einer Startmöglichkeit in diese Richtung nicht wirklich zu bedauern. Die früher mit Rampen verbauten Startplätze Richtung Osten und Norden wurden in den letzten Jahren in großzügige Naturstartplätze (Wiesen) umgestaltet und die alten Rampen abgerissen. Damit kommen nun neben den Drachen und Starrflüglern auch die »Gleit« gut

in die Luft. Trotz der sanften Optik ist der Gaisberg aber nicht unbedingt ein Fluggebiet für Anfänger. Vor allem am Weststartplatz ist bei Nord- und Nord/Westwind Vorsicht geboten, da ein Rotor einen vermeintlichen Aufwind erzeugt. Ein Wechsel an den Nordstart oder der Kontakt zu ortskundigen Fliegern ist in diesem Fall hilfreich.

Flugpioniere

Das freie Fliegen hat am Gaisberg Geschichte gemacht und kann mittlerweile auf eine lange Fliegertradition zurückblicken. Schon seit 1920 stürzten sich Segelflieger mittels Gummiseilstart über den heutigen Nordstartplatz in die Tiefe. Einer der damaligen Segelflugpioniere, Prof. Otto v. Steinhart, ist bis heute eng mit der Geschichte des Flugsports am Gaisberg verbunden. Bereits die dampfbetriebene Zahnradbahn, die von 1887 bis 1928 auf den Gaisberg schnaupte, war in Besitz seiner Familie gewesen. Als begeisterter Flieger hat er dann auch 1992 die Startstellen am Gaisbergplateau dem örtlichen Club, dem 1. Paragleiter- und Drachenfliegerclub Salzburg, geschenkt. Bis zu seinem Tod am 8. April 1998 Clubmitglied, erinnert heute ein Gedenk-

stein an diesen Gönner des freien Fluges. Die Otto von Steinhart-Trophäe, ein jährlich stattfindender internationaler Flugwettbewerb, wird auch dieses Jahr wieder (als Hängegleiter-Wettkampf) vom 21. - 22.04. ausgetragen werden. Nach dem 2. Weltkrieg herrschte über dem Gaisberg eine Zeit lang »Ruhe« in der Luft, bis mit dem aufkommenden Drachenflugsport in den 70-er Jahren der Berg wieder von »Thermik-suchenden« bevölkert wurde. Seit mehr als 10 Jahren sind es nun auch Gleitschirmflieger, die am Gaisberg zuhause sind und das atemberaubende Panorama über der zauberhaften Mozartstadt genießen.

In der Luft

Der ab ca. 11:00 Uhr verlässlich rechts der Weststartstelle stehende Hausbart und ein zweiter auf der südlichen Bergflanke tragen einen mehr oder weniger sanft in die Höhe. Der »richtige Startzeitpunkt« spielt für das reine Thermikfliegen keine besondere Rolle, da der Gaisberg nahezu den ganzen Tag über thermisch aktiv ist. Wer im Frühjahr erfolgreich auf Strecke gehen will, sollte den Startzeitpunkt allerdings nicht zu

spät wählen, da der aus dem »Flachland« anströmende Ausgleichswind ab etwa 13.00 bei der Weststartstelle auf Ost dreht und den thermischen Anschluss erschwert. In der Regel aber kein Problem für die Streckencracks, die schon am Vormittag ihre Gleiter »satteln«. Trotz der geringen Höhe von nur knapp 1.200 m über MSL hat der Gaisberg im Frühling ein nicht zu unterschätzendes Thermik- und Streckenflugpotential. Ausflüge über die Osterhorngruppe nach Süden und XC-Flüge über Zoo km (Obertraun und zurück) konnten bereits realisiert werden.

Fliegen in der CTR

Die im Blickfeld der Weststartstelle gelegene Rollbahn des Flughafens Salzburg ermahnt aber nachdrücklich zu diszipliniertem Flugverhalten, um das in der CTR und somit in der Einflugschneise gelegene Gebiet nicht zu gefährden.

Besonders zu beachten sind deshalb folgende Auflagen:

Einhaltung der Flugbereiche und Flughöhen (siehe Plan).

Kein Verlassen des Flugbereiches Richtung Westen, außer zum Landeanflug auf die Landewiese Aigen. Sichtbare Grenze ist die Schwarzbergpromenade.

Starts nur bei guten Wetterverhältnissen - freie Sicht zum Flughafen.

Einhaltung aller übrigen gesetzlichen Bestimmungen (Hängegleitererlass).

Flughöhen 5.000 ft (1.500 m) und 7.000 ft (2.100 m) laut Plan unbedingt einhalten!

Weitere Informationen über den Flugbetrieb am Gaisberg sind in den Startbüchern am Gaisberg und den Schautafeln an Start- und Landeplatz zu finden! Alle Piloten müssen sich vor dem 1. Flug des Tages in das Startbuch eintragen (liegen bei den beiden Gasthöfen am Gaisberg auf) und Gastpiloten müssen ein Ticket für die Tageslandegebühr (ATS 70,-) lösen. Für vielfliegende Gäste wird auch ein Jahrespickerl (ATS 550,-) angeboten. Sonderpilotenschein oder unbeschränkter LFS sind erforderlich. Eine Gaisbergeinweisung durch Clubmitglieder wird angeboten.

Anfahrt:

Von der A1 Ausfahrt Salzburg Nord nach Salzburg, dann B158 Richtung St. Gilgen (Wolfgangseebundesstrasse), bei Heuberg rechts die Gaisbergstraße hinauf. Alternativ vom Landeplatz bzw. der Am Ausfahrt Anif über Glasenbach, Oberwinkel zur Zistelalm und weiter auf der Gaisbergstraße zum Start. Die Straße ist ganzjährig befahrbar.

Zufahrt zum Landeplatz über Aignerstraße Richtung Campingplatz Aigen. Parkplätze gibt es beim Campingplatz. An der Straße neben der Landewiese bitte nur zum Einsteigen / Beladen parken.

Start/Landegebühr:

Tageskarte (ATS 70,-/DM 100,-) oder

Jahreskarte (ATS 550,-/DM 800,-)

Bei Tandemflügen gilt für den Fluggast dieselbe Regelung, d.h. für den Fluggast ist ein Tages/Jahrespickerl zu lösen.

Die Tages/Jahrespickerl sind in den Gasthöfen am Berg erhältlich.

Startplätze:

West 1.260 MSL: N 47 48 11 E 13 6 34

Nord 1.275 MSL: N 47 48 22 E 13 6 36

Ost 1.280 MSL: N 47 48 26 E 13 6 48

Fliegen unterhalb Senderhöhe und Toplanden nordwestlich der Straße zum Sender untersagt.

Landeplatz:

N 47 46 30 E 13 05 19, 440 m MSL, ca. aha große Landewiese in Salzburg/Aigen südwestlich des Gaisberges mit Windsack. An der Straße neben der Landewiese bitte nur zum Einsteigen / Beladen parken.

Der Landeplatz ist von der Weststartstelle gut zu sehen. Parken bitte beim Campingplatz-Stüberl. Dort gibt es auch nach einem langen Flugtag die nötige Stärkung.

Keine Landungen außerhalb der Landewiese Aigen! Für das Landen im Bereich der Zistelalm südlich des Gaisberggipfels an der Auffahrtsstraße gelegen sind noch keine Vereinbarungen mit den Grundeigentümern vorhanden - daher gilt dort LANDEVERBOT !

Tourist Information

Auerspergstr. 7

A-5020 Salzburg

Tel.: 0043/(0)662/88987-0

Fax: 00431(0)662/88987-32

Wetter:

Wetter und Windwerte verschiedener Berge im Salzburger Land (Untersberg, Gaisberg, Kapuzinerberg, Flughafen, u.s.w....): 0043/0662/8042/4000 Tonband (Probetrieb)

Flugwetter Salzburg 0043/662/051703/4544

Tonband 0043/662/051703/9999/0111 # 1116#

Internet: www.austrocontrol.co

Club:

Drachenflieger- und Paragleiterclub Salzburg

General Keyes Strasse 15

A-5020 Salzburg

Tel.: und Fax: 0043/662/431486

e-mail: flyforfun@paragleiter.com.

Präsident:

Hans Wolfsgruber Tel.: 0043/662/8388/9257, 0043/662/629628, 0043/664/618/5495

hans_wolfsgruber@at.ihm.com



Zwölferhorn (1.522m)

Am südwestlichen Ende des bekannten Wolfgangsees findet sich ein weiteres fliegerisches Kleinod. Bei Winden aus nördlichen bis nordöstlichen Richtungen oder allgemein wind-schwachen Tagen mit dominierenden Talwind-systemen ist das Zwölferhorn ein guter Ausgangspunkt für »Sightseeing-Flüge« im Herzen des Salzkammergutes.

Von der Bergstation der etwas altertümlich anmutenden Gondelbahn ist der Startplatz am Gipfelhang in 5 Minuten Fußmarsch zu ersteigen. Ein weitläufiger Startplatz oberhalb der Skipiste, der problemlose Starts auch für weniger versierte Piloten ermöglicht.

Aus der Starthöhe von ca. 1.510 m ergibt sich ein Höhenunterschied von ca. 980 m bis zum Landeplatz. Genügend Luft unter dem Gurtzeug

um auf Thermiksuche zu gehen oder im dynamischen Talwind über den Ufern des Wolfgangsees zu soaren.

Das Zwölferhorn ist zwar kein typischer Thermikberg, zur richtigen Jahreszeit im April oder Mai sind aber Flüge nach Südosten oder Südwesten durchaus möglich.

Dafür ist er aber ein Panoramaberg aller erster Güte und allein deswegen einen Besuch wert.

Gelandet wird auf einer großen, allerdings manchmal durch den Talwind recht »bockigen« Wiese im Ortsteil Laim westlich oberhalb von St. Gilgen City. (47 46 06 N 13 21 43 0 - 545 m MSL)

Hat man sein Equipment im Packsack verstaut, ist die Talstation in nur so Minuten per pedes schnell zu erreichen.

Der Obulus für die Landegebur beträgt ATS 50,00 und wird vor der Auffahrt bei der Talstation bezahlt.

info zwölferhorn



Anfahrt:

At Salzburg - Linz bis Ausfahrt Mondsee (265), dann auf der B154 Richtung St. Gilgen. Alternativ von Süden aus dem Ennstal von Liezen über die 13146 Richtung Stainach, 8145 Richtung Bad Ischl, 13158 Richtung St. Gilgen.

Startplatz:

1.510 m MSL, Richtung N, NO, 50 m oberhalb der Bergstation

Landeplatz:

Im Ortsteil Laim 47 46 06 N 13 21 43 0 - 545m MSL
 Tourismusverband St. Gilgen, Mozartplatz 1, A-5340 St. Gilgen, Österreich
 Tel.: 0043/6227/2348, Fax: 0043/6227/72679
 infoOstgilgen.co.at

www.salzkammergut.at/vvolfgangsee/stgilgen.html

Bürozeiten:

Mo- Fr 9:00 - 12:00 und 14:00 - 18:00 Uhr
 sowie Samstag 9:00 - 13:00 Uhr

Zwölferhorn-Seilbahn St. Gilgen Ges.m.b.H.

A-5340 St. Gilgen, Raiffeisenplatz 3,
 Tel. 0043(0)6227/2350, Fax: 2350-4

Beförderungsleistung von 240 Personen pro Stunde, die Fahrtzeit auf das Zwölferhorn beträgt 16 Minuten, Paragleiter Bergfahrt ATS 90,00, Paragleiter 5er-Block ATS 400,00. Drachen können nicht transportiert werden.

Ansprechpartner für Piloten:

Manfred Gotthalseder ++43(0)6227/2246

Flugschule Salzkammergut, Alexenau 8, A-4852 Weyregg am Attersee

Tel.: 0043(0)7612/73033, Mobil: 0043(0)663/874800

Sky Club Austria, Walter Schrempp

Moosheim 113, A-8962 Gröbming

Tel.: 0043(0)3685/22333, Fax: 0043(0)3685/23610

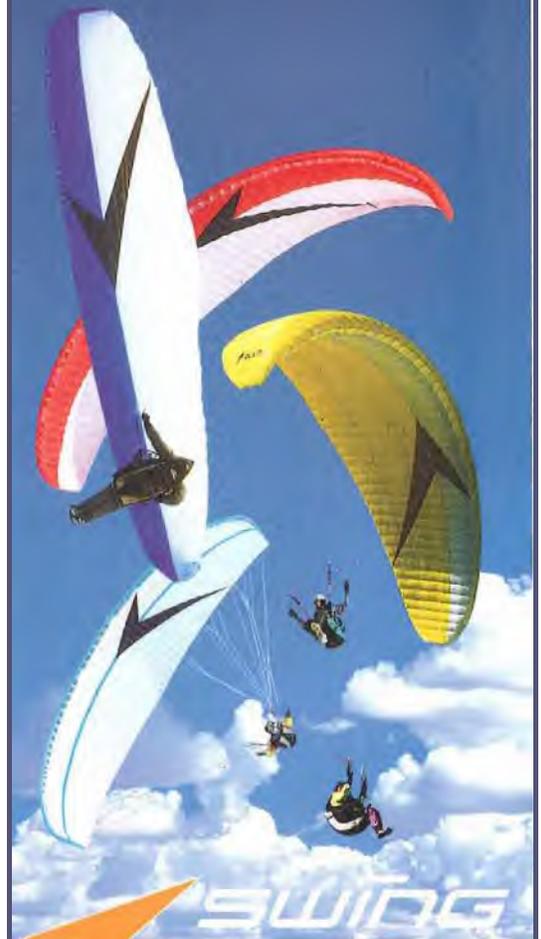


ARCUS
[DHV 1-2]

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



Schaffberg (1.783m)

g Wer kennt sie nicht, die berühmt-berüchtigte Operettenmelodie vom »Weißen Rössl am Wolfgangsee«

Angelockt durch solcherlei kitschige Alpenromantik und auch so manche Vorabendserien ist St. Wolfgang am Wolfgangsee ein typischer Wallfahrtsort für Touristen geworden. Der Verdacht, dass es sich hier um eine Art - zugegebenermaßen sehr attraktives - österreichisches Disneyland handelt, lässt sich nicht von der Hand weisen. Wer's braucht: Einen ähnlichen Rummel zwischen Hawaii-Hemden und japanischen Videokameras kann man auch in Deutschland finden. Man muss z.B. nur nach Neuschwanstein fahren, um am Tegelberg zu fliegen.

Die Landschaft und das Panorama sind aber hier wie dort allemal den Besuch wert. Für Flieger, die nicht nur Punkte, Kilometer oder Höhenmeter im Kopf haben, ist der Schaffberg, der hoch über der Nordseite des Sees aufragt, ein weiteres »Pflichtziel« in der Seenlandschaft des Salzkammergutes.

Denn dieser Berg mit seinen steil nach Norden abfallenden Wänden und der rampenartigen Südseite ist ein Gipfel, den man als »Textilpilot« einfach einmal besucht haben muss.

Wegen der Aussicht über das gesamte Salzkammergut bis zum Dachstein, den großzügi-

gen Startplätzen, der manchmal auch guten Thermik, der interessanten und kniffligen Streckenmöglichkeiten, dem Flug über den See zum Landeplatz und, und, und,...

Vor allem aber wegen dem Weg auf den Gipfel. Der ist ein Erlebnis und eine Reise für sich. Keine Seilbahn oder Fahrstraße bringt die Piloten zu den Startplätzen, sondern die Bahn. Und was für eine! Die bereits 1893 erbaute Zahnradbahn verrichtet immer noch ihre Dienste, um Passagiere in einem 50-minütigen Kraftakt auf den Gipfel zu »schnaufen«. Wer rechtzeitig mit auf den Berg will, sollte schon früh am Bahnhof sein, um nicht bei schönen Wetter von den Massen erdrückt zu werden und dann nicht mehr in den Zug zu kommen.

Erst mal im Zug eingestiegen, geht's auf der 1000-Millimeter-Spur vorbei an der wunderschönen Landschaft bis zum angeblich schönsten Aussichtsgipfel Österreichs. Hier können bis zu 14 Seen und die schneebedeckten Gipfel im Süden be-



Z

Anfahrt

Ai Salzburg - Linz bis Ausfahrt Mondsee (265), dann auf der B154 Richtung St. Gilgen, 8158 Richtung Bad Ischl, bei Strobl links nach St. Wolfgang bzw. schon in Abersee am Info-Häuschen nach links Richtung Reith zur Fähre.

Alternativ aus dem Ennstal von Liezen über 8146 Richtung Stainach, 13145 Richtung Bad Ischl, 8158 Richtung St. Gilgen, bei Strobl rechts nach St. Wolfgang bzw. weiter nach Abersee und dort am Info-Häuschen nach rechts Richtung Reith zur Fähre.

Überfahrt nach St. Wolfgang mit Personenfähre. Auffahrt auf Schafberg mit Zahnradbahn.

Startplätze

Berghotel: 5-50, 1.780 m MSL.

Unterhalb vom Berghotel

West: 5, 1.780 m MSL.

Trampelpfad Richtung Westen folgen

Koordinaten: 47 43 53 N 13 26 49 O St. Wolfgang

Landeplatz

Große Landewiese am gegenüberliegenden Seeufer in Abersee-Reith, westlich vom Campingplatz, 546 m MSL.

Notlandeflächen in St. Wolfgang Ried vorhanden.

Flugschule Salzkammergut

Alexenau 8, A-4852 Weyregg am Attersee

Tel: 0043(0)7612/73033

Mobil: 0043(0)663/874800

Sky Club Austria, Walter Schrempf

Moosheim 113, A-8962 Gröbming

Tel: 0043(0)3685/22333, Fax: 0043(0)3685/23610

Schafbergbahn

Markt 35, A-5360 St. Wolfgang

Tel: 0043(0)6138/2232-0

Züge fahren ab St. Wolfgang um: 9:05, 10:05, 11:10, 11:19, 13:36, 14:30, 15:40, 16:40 17:40. Kein Winterbetrieb! Drachen werden transportiert!

Kosten: Paragleiterkarte: wer -1.095,00 ATS (übertragbar), Saisonkarte 3.900,00 ATS.

Auffahrt Zahnradbahn, 50 min: Einzelfahrt 150,00 ATS; Platzreservierung kostenlos (wird an »Touristentagen« empfohlen).

(Stand: Sommer '99)

Fähre Abersee - St. Wolfgang

Franz Greinz

Gschwand 16, A-5342 Abersee

Tel: 0043(0)6138/2595

Überfahrt Abersee - St. Wolfgang: Einzelfahrt 25,00 ATS + 5,00 ATS fürs Fluggerät.

Kurdirektion St. Wolfgang

Au 140, A-5360 St. Wolfgang

Tel: 0043(0)6138/2239

Fax: 0043(0)6138/2239-81

wundert werden, bevor man sich selbst auf den Weg in die dritte Dimension macht.

Die zwei Startplätze sind nach Süden ausgerichtete Naturstarts von S/SSW bis S/SO. Schwache Höhenwinde oder eine Südlage sind Voraussetzungen, um gut in die Luft zu kommen. Das flach abfallende Geländeprofil macht den Thermikeinstieg nicht immer einfach und am Nachmittag ist mit einsetzendem Talwind evtl. mit einer Leesituation zu rech-

nen. Die vorgelagerten Buckel Richtung See sind aber oft gute Thermiköfen. Ein besonderes Schmankerl wartet noch zum Abschluss des Auges. Der Landeplatz ist auf der anderen Seite des Wolfgangsees gelegen, der also überflogen werden muss. Ein prickelndes Erlebnis, dieser Tiefblick auf das blaue Wasser, vor allem im Hochsommer, wenn man nach der Landung zur Erfrischung in die Fluten hüpfen kann.

40 < z7-7 =

#f

DMV
Beschleunigt 51 km/h

der neue

aeJal

DER KLASSISCHE INTERMEDIATE

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



SWING GmbH
Badfeldring 25
D-82290 Landsberied

Tel.: --49(0)814132 77 888
Fax: --49 (0) 8141-32 77 870
info @swing . de
www.swing . de

0

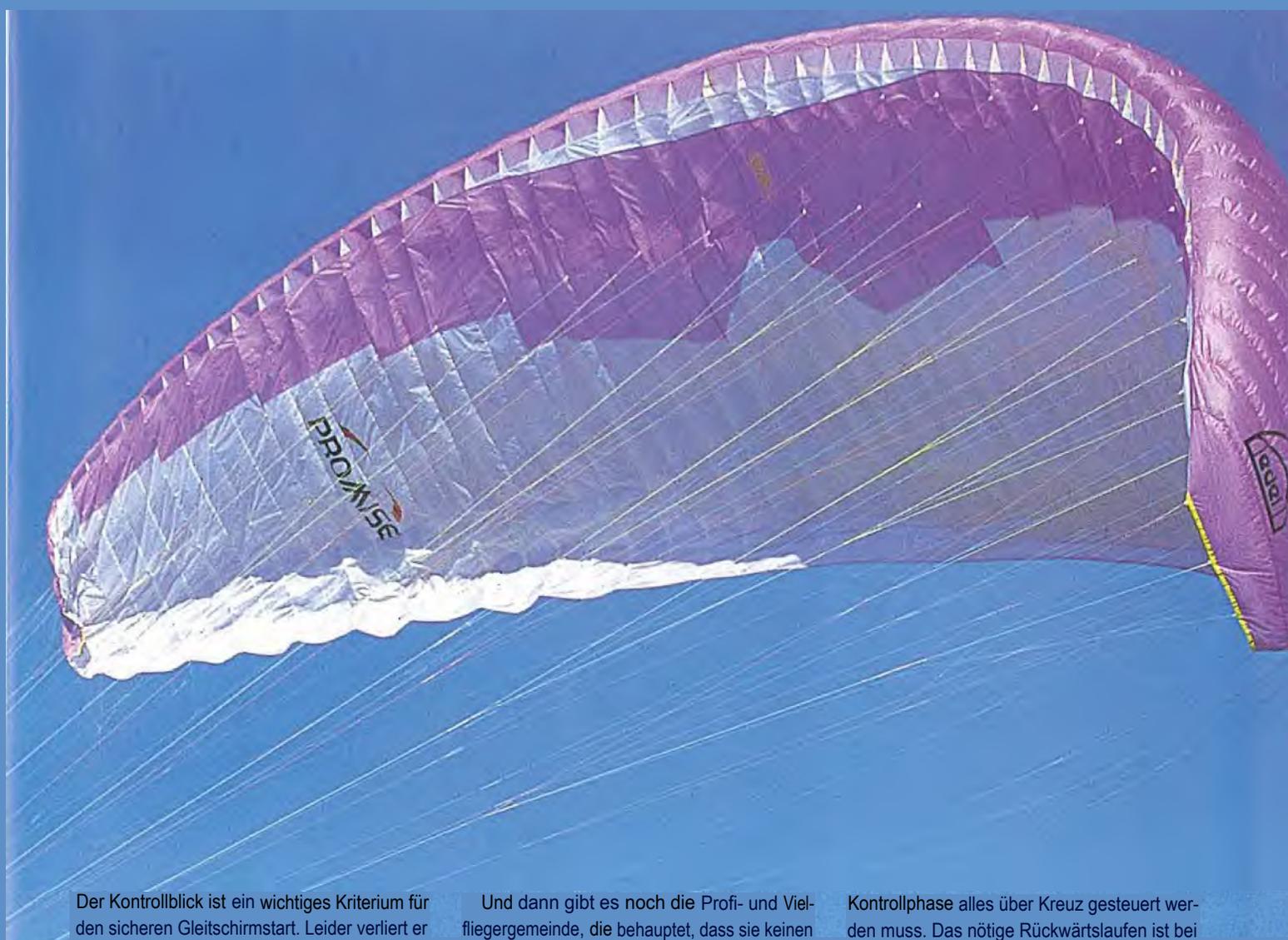
to

23

Sicher starten mit dem Gleitschirm

Text und Fotos: Klaus Irschik





Der Kontrollblick ist ein wichtiges Kriterium für den sicheren Gleitschirmstart. Leider verliert er bei unsachgemäßer Ausführung und bei ungünstigen Gelände- und Windbedingungen sehr schnell an Effektivität. Fluglehrer Klaus Irschik informiert und gibt Tipps, um den Start mit dem Gleitschirm sicherer zu gestalten.

»... nach einer gewissen Anzahl von Starts hat man das einfach im Gefühl, ob an der Kappe etwas nicht stimmt, da braucht man keinen lästigen Kontrollblick!«, oder »Ich muss schauen, wo ich hinlaufe und deswegen ist mir der Kontrollblick zu gefährlich!« Zwei Aussagen, die man immer wieder hört und in der Tat sieht man den ausführlichen und effektiven Kontrollblick an den gängigen Startplätzen nicht sehr oft.

Und dann gibt es noch die Profi- und Vielfliegergemeinde, die behauptet, dass sie keinen Kontrollblick mehr braucht, weil - wenn es nur irgendwie geht - der Gleitschirm rückwärts aufgezogen wird.

Beim Rückwärtsaufziehen kann nämlich der gesamte Kappenaufstieg ausführlichst beobachtet werden und zudem kommt die Kappe in der Regel auch noch gleichmäßiger hoch. Der Pilot kann umgehend auf Störungen reagieren. Diese Methode hat - so könnte man meinen - nur Vorteile. Leider ist dem nicht so, denn diese Startmethode verlangt einiges mehr an Koordinationsvermögen, da während der Aufzugs- und

Kontrollphase alles über Kreuz gesteuert werden muss. Das nötige Rückwärtslaufen ist bei wenig Wind und unebenem Untergrund problematisch. Zudem besteht die Gefahr des »Falsch-Herum-Ausdrehens« und dann kann es rückwärts abgehoben auch sehr schnell gefährlich werden. Alles in allem sollte das perfekte Rückwärtsaufziehen bei entsprechendem Wind die angestrebte Methode sein, muss aber unbedingt vorher eingehend, am besten unter fachmännischer Anleitung, auf der ebenen oder nur leicht geneigten Wiese gelernt werden. Egal, ob nun vorwärts oder dem Schirm zugewandt aufgezogen wird, sind sich alle Fachleute einig: Eine Überprüfung der Leinen und der Kappe vor dem Abheben ist unbedingt erforderlich!



**Optimaler Kontrollblick:
Vollkommenes Aufrichten des
Oberkörpers. Überstreckung.
Die Kappe befindet sich am
höchsten Punkt**

dir Cheirrearkermige

Aus der Grundstellung heraus beschleunigt der Pilot nach vorne. Die Arme sind nach hinten unten gerichtet. Die Kappe wird im Idealfall nur durch Festhalten der A-Gurte passiv nach oben geführt. Sobald der Pilot spürt, dass die Kappe selbständig weitersteigt, kann der A-Gurt losgelassen werden. Das genaue Timing des Loslassens ist von Kappe zu Kappe, bei unterschiedlichem Wind und bei unterschiedlicher Hangneigung immer etwas verschieden. Der Pilot beginnt nun mit dem Stabilisieren der Kappe durch mehr oder weniger starkes Anbremsen. Je nach Vorschießtendenz des Schirms und Gegenwindkomponente kann dieses Anbremsen bis zu 200 % Bremsen bedeuten. Das Anbremsen, man könnte auch Abfangen und Stabilisieren dazu sagen, bewirkt, dass die Vorwärtsgeschwindigkeit etwas verlangsamt und der Schwung des Kappenaufstiegs kompensiert wird. Und genau zu diesem Zeitpunkt, wenn die Kappe gerade im Zenit angekommen ist, muss nun der Kontrollblick erfolgen.

Eis Actifiz43

Es ist klar, dass der Kontrollblick nur in komplett aufgerichteter Körperhaltung erfolgen kann. Der Pilot begibt sich sogar in ein deutliches Hohlkreuz, da sonst die eigentlich wichtigen Bereiche des Segels nicht in Augenschein genommen werden können. Ob nun die Augen oder nur der Kopf oder beides von der einen zur anderen Seite wandern, ist eigentlich ziemlich egal. Wichtig ist jedoch, dass vor allem der gesamte hintere Bereich der Kappe auf Störungen untersucht wird und dies dauert - sollte es ausführlich sein - mindestens 2 Sekunden. Jetzt erst - und dies ist sehr vielen Piloten offensichtlich gar nicht klar - erfolgt die wichtige Entscheidung: Start oder Startabbruch! Ist die Entscheidung für ein Fortsetzen des Starts gefallen, so geht der Oberkörper wieder in eine leichte bis mäßige Vorlage und es beginnt die eigentliche Beschleunigungs- und letztlich Abhebe-Phase.



ObG häufig steh Feitler

Neben dem kompletten Weglassen ist der Kontroll-Mini-Augenblick der zweithäufigste Fehler. Entscheidend ist natürlich, dass der Pilot während des Kontrollblicks seine Laufgeschwindigkeit nicht zu sehr verlangsamt, so-

Hauptgefahr beim Rückwärtsaufziehen: Rückwärts abheben und falsch herum ausdrehen!





Konsequenter Startabbruch bei stark deformierter Kappe

dass die Mindestgeschwindigkeit nicht unterschritten wird. Jeder weiß, wie schwierig dieses Unterfangen im entsprechend steinigem Gelände ist! Auch im extrem steilen Gelände stößt der Kontrollblick an seine Grenzen. Vor allem bei wenig Wind ist man, eh man sich versieht, bereits in der Luft und die Vorwärts- bzw. Laufgeschwindigkeit ist relativ hoch. Bei ungünstigem Schuhwerk und ungeeignetem Untergrund kann der Pilot somit leichter ins Stolpern kommen. Bei Prüfungen kommt dann oft noch der zu frühe Kontrollblick vor. Versucht der Pilot schon während der Anfangsphase des Kappenaufstiegs einen Kontrollblick durchzuführen, so muss er sich zwangsweise um seine Hochachse drehen. Die Folge ist meist ein asymmetrisches Hochführen der Kappe, Auffällig ist, dass fast alle höher klassifizierten Schirme - ab 2 aufwärts - auf diesem Gebiet deutlich empfindlicher reagieren als die gutmütigen 1er und 1-2er Schirme.

De Fleet,-

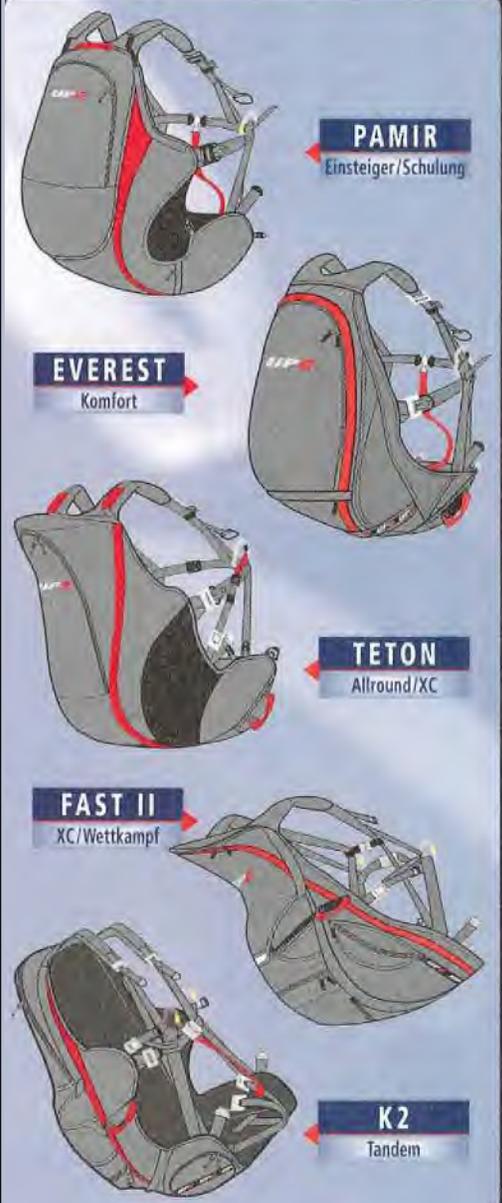
„ ist bei den Leinen auf die oberste Galerie der C- und D-Ebene sowie auf die Bremsspinne gerichtet. Bei der Kappe sind die Flügelenden die neuralgischen Punkte! Warum kommt es ausgerechnet hier zu den teilweise gefährlichen Einschlaufungen und Knotenbildungen? Drei negative Dinge kommen hier zusammen: Erstens ist

dort schon alleine auf Grund der dünneren Leinen eine Knotenbildung und damit Verkürzung einzelner Leinen am wahrscheinlichsten. Zweitens liegen die Galerieleinen der C- und D-Ebene bei der Startvorbereitung direkt auf dem Untergrund. Die Galerieleinen der A- und B-Ebene sind separiert und liegen geschützt und sich deutlich vom Untergrund abhebend auf dem Segel! Somit können sich auch sehr leicht Äste oder Sonstiges verhängen und die Geometrie gefährlich verändern, wobei eine Verkürzung der hinteren Leinen immer eine Erhöhung des Anstellwinkels mit sich bringt, d. h. der Schirm fliegt näher am Strömungsabriss. Letztens kommt noch die Tatsache hinzu, dass diese Ebene bei einem Vorflugcheck am schwierigsten zu überprüfen ist, da die Leinen in diesem Bereich meist kompliziert zusammengefasst werden und somit schlecht separiert werden können. An den Flügelenden kann es - ebenfalls nur bei ungenauem Leinensortieren - zu den gefährlichen Leinenüberwürfen kommen. D. h. eine Leine läuft dabei komplett über das Segel und verändert die Geometrie somit extrem.

Kft bote

Immer wieder kommt es vor, dass Piloten mit massiver Kappenstörung abheben und wegfliegen. Was ist zu tun? Alle in der Tabelle vorgestellten Fälle erfordern unterschiedliche Vorge-

derZ,A7-497AFLAFT"
PRODUCTS
 www.up-europe.com Paragliding



hensweisen, Einige zusammenfassende Tipps: Generell reagieren Schirme mit kritischerem Extremflughverhalten auch extremer auf Störungen in der Geometrie des Flügels. Oftmals kam es vor, dass Piloten mit deutlichen Verhängungen bereits bei der ersten Kurve einen einseitigen Strömungsabriss hatten und ins Trudeln gerieten. Auf der anderen Seite kann sich unter bestimmten Umständen ein Startabbruch als gefährlicher erweisen als das Fliegen mit einer leichten Verhängung. Also Abwägung und eine schnelle Entscheidung ist gefragt. Ist ein Abbruch nicht mehr möglich, so gilt es zunächst einmal so vorsichtig wie möglich aus dem hangnahen Bereich zu fliegen. Doch Vorsicht! Jeder Steuerleinenzug könnte zu viel sein. Meistens stellt man sofort nach dem Abheben eine Unregelmäßigkeit in der Kappe am veränderten Flug- und Steuerverhalten fest. Der genaue 2. Kontrollblick, quasi die Kontrolle der Kappe, ist deshalb unerlässlich. Erst wenn man weiß, wo es klemmt, kann man die richtige Gegenmaßnahme ergreifen! Hier ein Überblick:



Massive Kappenstörung: Leinenüberwurf

kraft steuern als durch Bremsleinenzug. An der verhängten Bremse kurzzeitig kräftig pumpen. Wenn sich die Verhängung nicht löst, dann mit gefühlvollen Steuerimpulsen eine große Wiese als Notlandeplatz anfliegen.

3. Knotenbildung in der C/D-Ebene

Mit geringen Steuerimpulsen in den freien Luftraum fliegen. An der verknoteten Leine kurz ruckartig ziehen oder eventuell Ohren anlegen und durch kräftiges Pumpen öffnen.

NW? eetree,

In erster Linie sind hier der steile Startplatz und der fehlende oder zu geringe Gegenwind zu nennen! Im steilen Startgelände kommt noch das erschwerte Auslegen und Kontrollieren des Fluggeräts hinzu. Meistens sind in den steilen Startplätzen auch die Startabbrüche nur mit Gefahren möglich. Zu wenig oder fehlender Gegenwind lässt den Start zu schnell ablaufen. Die Laufgeschwindigkeit am Boden ist zu hoch und vor allem bei schwierigem, unebenem oder steinigem Gelände sollte man die Startentscheidung nochmals generell in Frage stellen. Letzt-

haupt die Richtung zu halten. Wenn eine Landung am Hang nicht möglich ist, dann mit möglichst viel Höhe an der deformierten Seite die Ohren anlegen. Beim Einklappen der Segelfläche kann manchmal die überworfenene Leine wieder zurückrutschen. Manchmal kann auch der Zug an der Stabileine helfen. Falls sich der Überwurf nicht lösen lässt, dann hauptsächlich mit Körpersteuerung eine möglichst große Wiese ansteuern und notlanden. Ruckartige Steuerbewegungen vermeiden.

1. Leinenüberwurf

Meist ist ein deutlicher Steuerleinenzug auf der gegenüberliegenden Seite notwendig, um über-

2. Knotenbildung in der Bremsspinne

Gegensteuern, um geradeaus in den Luftraum zu gelangen, tendenziell mehr durch Gewichts-

neide Kneemtfre«, kfrut riciee Zenktim e?rblick

rung	Ursache	Richtige Reaktion nach oder während des KB
1. Kappe hängt einseitig	meist Seitenwind	Unterlaufen der Kappe, nach der Stabilisierung normale Beschleunigungsphase
2. Kappe schießt asymmetrisch hoch (Drehbewegung um die Hochachse der Kappe)	meist steht der Pilot asymmetrisch vor der Kappe	die hochschießende Seite mehr anbremsen, nach der Stabilisierung normale Beschleunigungsphase
3. Kappe bleibt hängen	entweder zu wenig dynamisch angelaufen, zu schwacher Wind oder flaches Gelände, zu früh die Tragegurte losgelassen	Startabbruch durch Stehenbleiben
4. Kappe schießt über mit Leinenentlastung und Frontstall	Tragegurte zu spät losgelassen oder zu impulsiv losgelaufen bei steilem Gelände oder deutlichem Gegenwind, den falschen Startort gewählt (zu nahe an der Kappe)	deutliches An- bzw. Durchbremsen, um den Frontstall zu verhindern bzw. zu öffnen. Gefahr der asymmetrischen Öffnung mit massivem Wegdrehen des Schirms! Zu langes Festhalten führt meist zu gefährlichen Fehlstarts!
5. Knotenbildung in den hinteren Fangleinen oder in der Bremsspinne	ungenügender Vorflugcheck (Leinen sortieren und kontrollieren)	je nach Ausmaß Startabbruch zu der vom Gelände vorgegebenen Seite
6. Leinenüberwurf	ungenügender Vorflugcheck (Leinen sortieren und kontrollieren)	Startabbruch zu der vom Gelände vorgegebenen Seite
7. Einseitiges Einklappen der äußeren Zellen	ungenügender Vorflugcheck (Auslegen der Kappe) und/oder Turbulenzen	Gegensteuern und damit die Richtung stabilisieren, rotfests anschließend auf der eingeklappten Seite kräftig pumpen (genau gleich wie bei Einklappungen in der Luft)
8. Beidseitiges symmetrisches Einklappen der äußeren Zellen	ungenügender Vorflugcheck (Auslegen der Kappe)	Beidseitiges (stärkeres) Anbremsen
9. Gegenstände in den Leinen (Äste, Draht etc.)	ungenügender Vorflugcheck und schlechte Auswahl der Ausstegefläche	Je nach Deformierung Startabbruch zu der vom Gelände vorgegebenen Seite

lich möchte ich noch auf den geeigneten Fliegerhelm hinweisen. Er sollte - im Gegensatz zu den gängigen Motorradhelmen - im oberen Gesichtsfeld weiter ausgeschnitten sein und über ein dünneres Polster an der Stirn verfügen, da sonst das Gesichtsfeld eingeschränkt wird!

fit üsser

Das sicherste Mittel, um die gefährlichen Leinenverkürzungen durch Knotenbildung oder Leinenüberwürfe zu verhindern, liegt nach wie vor an einem korrekten Auslegen der Kappe und einem sorgfältigen Leinensortieren sowie einem ausführlichen Vorflugcheck. Bei leichtem Gegenwind kann hierzu der Gleitschirm ähnlich wie beim Rückwärtsaufziehen mittels der vorderen Tragegurte ein wenig vom Boden abgehoben werden. Somit werden alle Leinen gestrafft und jede Leinengruppe separiert. Das pralle Segel weist keine Falten auf. Bei wenig Wind sollte nach dem Handverlesen der Leinen gerade die kritische C-/D-Leinenebene und die Bremsspinne nochmals auf Knoten untersucht werden. Dazu muss jede einzelne Stammeine gestrafft und die Galerieleinen somit kontrolliert werden. Bei der Wahl des Auslegeplatzes sollten vorher bereits Äste oder sonstige Gegenstände entfernt werden. Je genauer das Gleitsegel dann gegen den Wind aufgezogen wird, desto weniger muss mit einer Kappenstörung gerechnet werden.

Wichtig ist
jedenfalls
Kontrollieren!

Bleibt am Schluss noch zu fragen, wie jeder Pilot konkret seinen Kontrollblick effektiver gestalten kann. Es gilt natürlich die alte Regel: Fliegen lernt man (hauptsächlich) durch Fliegen. Dennoch gibt es ein paar einfache Übungen, die den Kontrollblick effektiver gestalten.

Zunächst gilt es jedoch, den Istzustand festzustellen. Hierzu eignet sich am besten die Teilnahme an einer Videoanalyse. In Original- und in Zeitlupengeschwindigkeit kann hier die Technik auf ihre Effizienz überprüft werden. Stellt man Defizite fest, so kann man mit folgenden Übungen beginnen:

- Trockentraining: Zunächst gilt es Vertrauen in die eigene Motorik zu gewinnen. Vor allem dem weniger sportlichen Publikum hilft es, das ganze mal »im Trockenen«, also ohne Schirm, zu üben. Hierzu läuft man zunächst auf der ebenen, dann auf der leicht welligen Wiese mit nach oben gerichtetem Blick.
- Spielen im Wind, ohne nach unten zu schauen: Im Wind den Schirm über sich stellen und



Sorgfältiges Leinensortieren ist die beste Voraussetzung, um Knoten und Leinenüberwürfe auszuschließen

ihn so lange wie möglich beobachten. Vorwärtsgeschwindigkeit geben und bewusst extrem lange nur die Kappe beobachten.

c) Partner/Schüler-Spiele in der Ebene: Bewußt gegenseitig an der Kappe manipulieren. Kleinere und größere Knoten in die Leinen einbauen oder den Schirm schon am Boden deformiert auslegen. Der andere Pilot muss die Störung während des Kontrollblicks ausfindig machen und angemessen reagieren.

Anm. der Redaktion: Klaus Irschik, 39, Sportlehrer und Fluglehrer für Gleitschirm und Drachen, Mitglied im Lehrteam des DHV.

Harzer GLEITSCHIRM
SOWle & Shop
ient Jäger



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

Flugsportzentrum für:

- Paragliding
- Motorschirm
- Windenschlepp
- Drachenfliegen
- Tandemfliegen

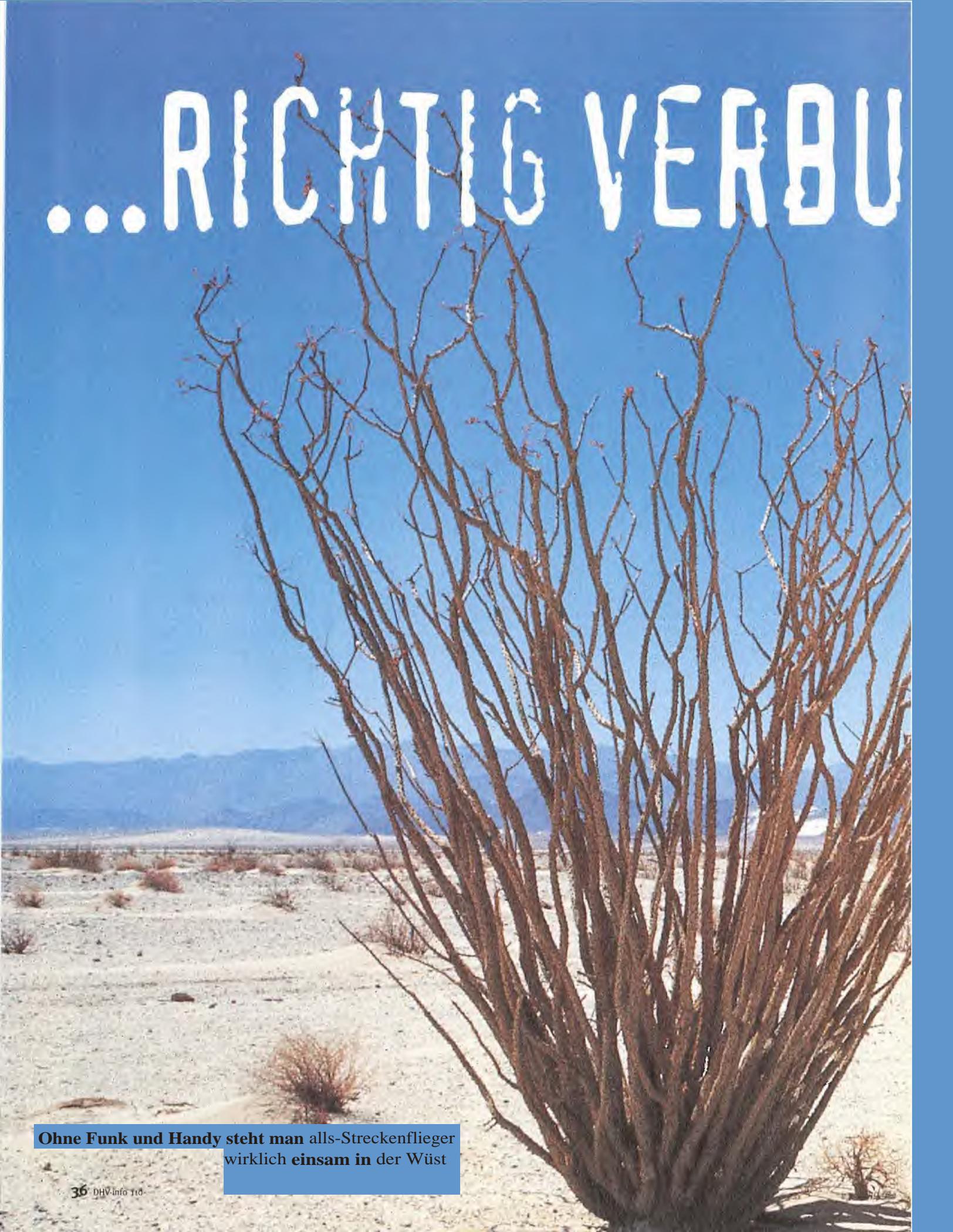
Wir sind Ihre... Web: arier.se.de

adventure SPORTS
Gleitschirm-Flugschule

Grund- und Höhenflugschulung
Schnupperkurse und Tangerriege
Performancecenter (DHV), Seminare
und Weiterbildung
Reisen in Europa und weltweit
Shop, Testcenter, Service, Gebrauchtgeräte...
Infos unter www.adventure-sports.de
oder den kostenlosen Prospekt anfor...

100 Arbodure Sports
l,alstetion
-013661,Lenggries
Fon 08042/9486

...RICHTIG VERBU

A large, leafless, spiky cactus stands in the foreground of a desert landscape. The cactus has many thin, brown, branching stems that rise from a central base. The ground is sandy and sparsely covered with small, dry bushes. In the background, there are low mountains under a clear, bright blue sky. The overall scene is arid and desolate.

Ohne Funk und Handy steht man als Streckenflieger wirklich **einsam** in der Wüst

NOEN

Schon bald besitzt jeder Mitteleuropäer ein Handy. Dennoch zweifelt kein erfahrener Drachen- oder Gleitschirmpilot die zusätzliche Notwendigkeit eines Funkgeräts an, das keine Gebühren leaset, der Sicherheit dient und zudem Freude bereitet.

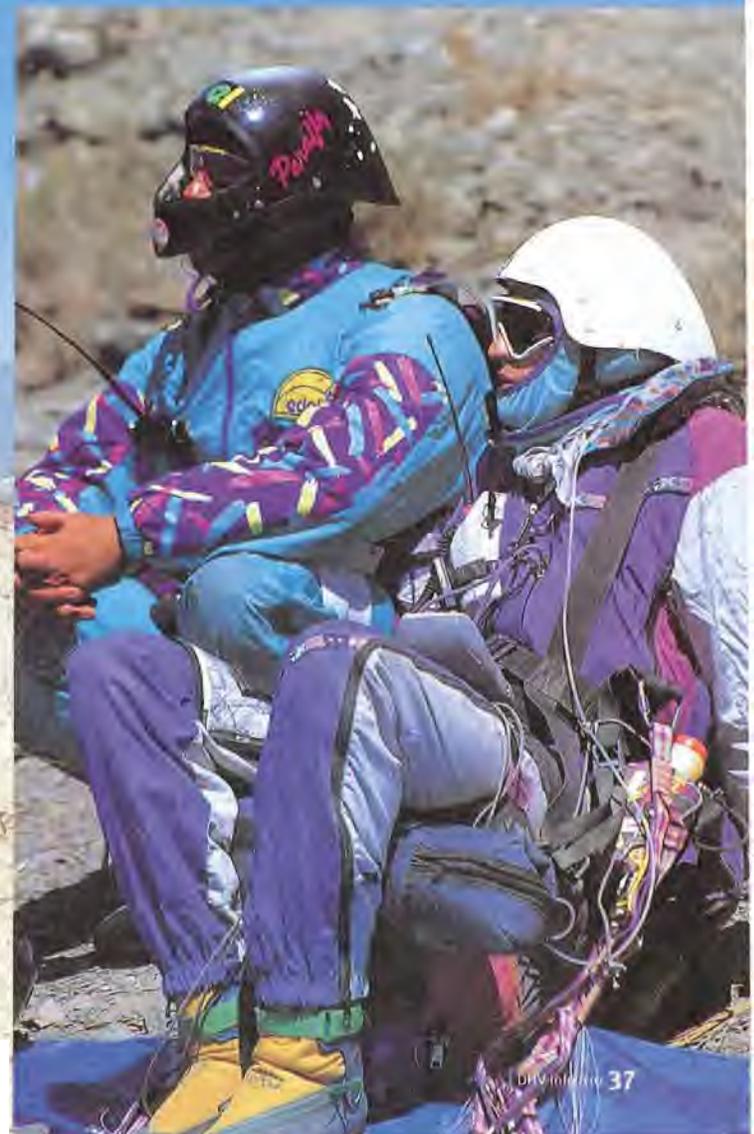
Hans G. Isenberg hat fürs Info recherchiert

Verwirrendes Angebot von Geräten

Fehlkauf (obligat risch) Gut sortierte Funkgeräte-Händler bieten mindestens zehn verschiedene Funkgeräte-Typen an, die auf ganz unterschiedlichen Frequenzen arbeiten und deshalb nur in wenigen Ausnahmen kompatibel mit anderen Geräten benutzt werden können. Unter kompatibel versteht man eine zuverlässige Sprech- und Hörverbindung mit zwei unterschiedlich aufgebauten Funkgeräten, die auf gleichen Frequenzen arbeiten. Deshalb unser Tipp: Lass Dich beim Kauf eines Funkgerätes von einem Händler beraten, der selbst den Flugsport betreibt. Außenstehende kennen sich in der Fliegerzene nicht aus und empfehlen vielleicht ein teures Flugfunkgerät, das zur Kommunikation mit einem vorbeifliegenden Airbus-Flugkapitän der Lufthansa verhilft, aber nicht zum Kontakt mit dem GS-Kumpel von nebenan.

Mit welchem Handfunkgerät ist man als Einsteiger nun am besten bedient? Sigurd Uttendorfer fliegt seit vielen Jahren Gleitschirme, Drachen und Ultralights und verdient sein Geld als Spezialist für Funkgeräte. Als lizenzierte Funkamateurler aller Klassen steht ihm die ganze Palette unterschiedlich leistungsstarker Funkgeräte beim Fliegen zur Verfügung. Er meint: »Wir verkaufen etwa im Verhältnis 50:1 die preiswerten LPD-Geräte (Low-Power-Device) an Drachen- und Gleitschirmpiloten gegenüber den Betriebsfunk- oder 2-Meter-Geräten. Flugfunkgeräte sind die absolute Ausnahme im Vergleich zu den LPD-Geräten, die auch von Motorradfahrern und vielen Vereinen beim Leichtathletik-Training benutzt werden. Die meisten Neulinge im Flugsport sind mit dem LPD-Gerät sehr gut bedient. Für Profi-Flieger und auch für mich selbst sind Dualbandgeräte immer noch allererste Wahl. Die Amateurfunklizenz 3 (alte C-Klasse) ist allerdings von der gesetzlichen Seite her Pflicht für den Sprechfunkverkehr in Deutschland. Der Besitz ohne Lizenz ist nicht strafbar, und im Notfall, VF bei der Vorbereitung zur Klasse 3 Prüfung, darf unter der Aufsicht eines Funkamateurs damit gefunkt werden. (Neueste Gesetzeslage siehe Kasten.) Die folgenden Handfunkgeräte werden für den Flugsport angeboten.

Profis vor dem Start. 2m/70cm Geräte mit 40 cm langen Spezialantennen



LPD-UHF/FM Handfunkgerät

Lizenzfrei und gebührenfrei, Frequenzbereich 433,065-434,7750 MHz. Derzeit meistgekauftes Handfunkgerät im 70cm Band mit akzeptabler Sendestärke von 0,01 Watt, z. B. Alinco ECio. 69 Kanalgerät mit 20 Speicherplätzen. Geeignet für Flugsportler am Hausberg, zur Schulung, für Ausfahrten in der Gruppe. Kostet ca. 260,- DM,

PMR 446-UHF/FM Handfunkgerät

Lizenzfreies Betriebsfunkgerät. Frequenzbereich 446,00625-446,09375 MHz, 0,5 Watt Sendeleistung. Gerät ist in Serienausführung nicht kompatibel zum LPD-Gerät, ca. 300,- DM.

Nachteil: Nur acht Kanäle sind freigegeben, und damit sind Störungen zwischen den Benutzern fast obligatorisch. Nur wenige Flugschulen arbeiten mit dem Betriebsfunk wegen der fünfzigfach höheren legalen Leistung gegenüber den LPD-Geräten. Gebührenfrei.



Sechs Funkgerätetypen für Gleitschirm- und Drachenflieger. Von links: 20-Kanal LPD-Gerät, gelbes 1-Kanal LPD Billigergerät, Flugfunkgerät, CB-Hobbyfunk-Gerät, Neuestes 2m/70cm Dualband Gerät, WAP-Handy

CB-Handfunkgeräte

Lizenzfreies Kurzwellen AM/FM auf 26,965-27,405 MHz. Bei Truckern beliebt wegen des Notrufkanals 9 und der weiten Verbreitung untereinander. Hohe Reichweite von Feststationen bis ca. 40 km. Die ca. 200,- DM teuren CB-Handfunkgeräte sind voluminöser als alle anderen beschriebenen Handfunkgeräte und technisch gesehen nach heutigem Standard überaltert. Nur wenige Flugschulen arbeiten noch mit den relativ klobigen CB-Geräten am Übungshang.

Flugfunk-AM Handfunkgerät

Lizenzpflichtig, gebührenfrei. Frequenzumfang von 108 -137 MHz. Eingebaute international gültige Notruf-Frequenz auf 121,5 MHz, die von Suchdiensten und Rettungsflugzeugen eingepieilt werden können. Die Betriebsart AM (Amplituden-Modulation) ist nicht kompatibel zu den meistbenutzten FM-Amateurfunkgeräten (FM-Frequenz-Modula-

tion). Man hört nur unverständliche Geräusche aus dem Lautsprecher, wenn die Betriebsart unterschiedlich ist. Flugfunkgeräte sind in der zivilen Luftfahrt vom Ultralight bis zum Jumbo Standard vorgeschrieben. Drachen- und Gleitschirmflieger konnten sich für die ca. 1000,- DM teuren Flugfunkgeräte wohl aus Kostengründen bislang wenig begeistern. DHV-Flugschulen bieten deutlich abgespeckte Lehrgänge zur Flugfunklizenz für etwa 160,- Mark an.

2m/70cm Dualband-Amateurfunkgeräte

Amateurfunk-Lizenz 3 Pflicht, gebührenfrei. Weltweit die meistbenutzten Funkgeräte von Strecken- und Wettbewerbspiloten, Rettungsdiensten, Amateurfunkern und den Skifliegern! Werden als Monobänder für den 2 m Bereich oder den 70 cm Bereich verkauft. Interessant sind die Dualbänder-Geräte, die beide Frequenzbereiche voll abdecken. Sie kosten ca. 500,- bis 900,- DM je nach Ausstattung. Robuste Geräte neuester Bauart. Beste Sprachqualität, umfangreichstes Zubehör. Senden im 2m Band auf 144 -146 MHz, und 430 - 440 MHz im 70 cm Band. Voll kompatibel zu den lizenzfreien LPD-Geräten und Seefunkgeräten. Sendeleistung bis 5 Watt.

Seefunk-VHF Handfunkgeräte

Lizenzpflicht (Seefunk-Zeugnis). Senden auf bis zu 99 Kanälen im 2m Band zwischen 156.025 und 157.425 MHz. Sendeleistung 1 - 6 Watt. Kosten ca. 600,- DM. Spritzwasserdichte, stoßgesicherte Geräte. Umfangreiche Ausstattung entsprechend den kompatiblen 2m Amateurfunk-Geräten, Besonders einfache Bedienung durch Kanalraster. Seefunkgeräte sind nur auf See in Verbindung mit einer festeingebauten Anlage (Seefunkstelle) zugelassen, In den USA und südamerikanischen Staaten benutzen viele Drachenflieger Seefunkgeräte, weil sie wettergeschützter und stoßsicherer sind als die leistungsmäßig vergleichbaren 2m Amateurfunk-Geräte.

Handy

Mit einem Headset lassen sich alle modernen Handys als »Flugfunk-Gerät« einsetzen, sofern die Gebührenschrube nicht abschreckt. Zivilstreifen auf Motorrädern, Notärzte und vermehrt auch Rettungsdienste arbeiten mit sprachgesteuerten Handys und dem Headset, der beide Hände frei lässt. Die Firma UK-INTECH Elektronik GmbH baut jeden Sturzhelm zur flugtauglichen Freisprechanlage für ca. 180,- DM um.

Die Sendeleistung ist relativ. Mehr Watt an der Funke führt nicht unbedingt zu höherer Sendeleistung. Die physikalischen Regeln:

> höherer Standort bringt bessere Reichweiten. Deshalb der Funkkontakt zur MIR Weltraumstation mit nur 5 Watt starken 2m-Handfunkgeräten möglich.

> je höher die Frequenz, desto höher die Ausbreitung und Reichweite. Die relativ leistungsschwachen 0,01 Watt LPD-Geräte senden auf der Frequenz 433.00 MHz und ermöglichen dadurch in der Praxis weitere Funkverbindungen bei gleicher Wattleistung gegenüber Funkgeräten, die z.B. auf 140.00 MHz senden. Die netzgesteuerten Handys arbeiten im D-Netz auf 900.00 MHz und kommen in der Nähe von Relaisstationen mit Milliwatt-Leistung aus. Deshalb hält der Akku auch so lange. Die Netzsteuerung reguliert den Leistungsbedarf automatisch.



Uttendorfer in seiner Funkbude beim Test eines Headsets für ein LPD Gerät

Geräte-Tuning. Was ist erlaubt, was nicht?

Es ist ein offenes Geheimnis, dass sich jedes Funkgerät in zwei Punkten von geschickten Bastlern modifizieren, sprich leistungssteigern, lässt. Inhaber einer Amateurfunk-Lizenz dürfen legal:

1. Sendeleistung von LPD-Geräten von 0,01 Watt auf 0,5 Watt vervielfachen!

2. Frequenzbereich erweitern. Beispiel: 2 m Band statt 144 - 146 MHz von 133.000 - 173.995 MHz.

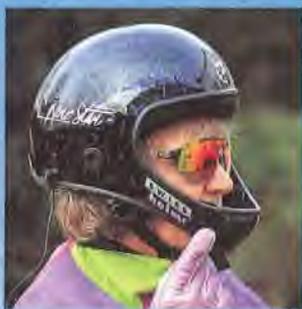
3. Antennen mit größerer Leistung montieren.

4. Umsetzer-Anlagen (Relais-Stationen) für ihre 2m/70 cm Geräte verwenden. Mit Umsetzer-Anlagen sind Verbindungen über einige hunderte Kilometer im 2m Band mit nur 1 Watt Leistung möglich. Beispiel: von Nellingen bei Stuttgart

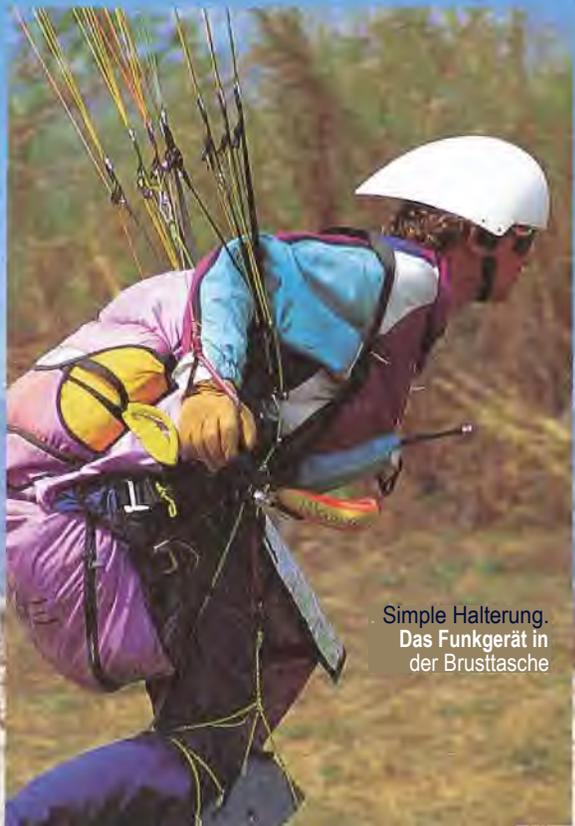
zur die Umsetzer-Anlage der Zugspitze nach Garmisch-Partenkirchen/Südtirol. Auf allen strategisch exponierten Bergen Deutschlands und Europas stehen Umsetzer-Anlagen der Funkamateure. Selbst im Weltraum lässt sich funktechnisch erkunden. Mit der russischen Weltraumstation MIR standen deutsche Funkamateure auf der Frequenz 145.800 Mhz, im 2 m Band, viele Jahre lang im Funkkontakt mit den russischen und amerikanischen Weltraumfahrern. Auf der neuen Weltraumstation ISS gibt es bald wieder eine Amateurfunk Station.

Nur Markengeräte sind reparaturfähig

Knallig bunte 1 Kanal LPD-Geräte werden heute schon für 69,- Mark in jedem Spielwarengeschäft verkauft. Da gehören sie auch hin.



Jethelme eignen sich durch die höheren Windgeräusche am Mikro weniger gut für den Sprechfunkverkehr als Integralhelme. Das Mikro ist windgeschützt am Kinnschutz innenliegend angebracht



Simple Halterung. Das Funkgerät in der Brusttasche

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.

Alle Modelle mit DHV-Gütesiegel



Fly & more GmbH

Keteiner Str. 44
D-83064 RAUBLING-KIRCHDORF
Tel. +49 (0) 8035 6189 • Fax 8481
www.fly-more.com
E-ntaikaoffice@fly-more.com

<http://www.icaro2000.com>
E-Mail: stalf@icaro.2000.com



Von 35 Mark bis /60 Mark. Ladeeinrichtungen von links: Optimales Asmann Kombiladegerät für 220 und 12 Volt, 220 V Standard-Ladegerät mit Entladeeinrichtung gegen den Memory-Effekt, pfiffig: Solar-Ladegerät aber ohne Entladeeinrichtung, leistungsschwach: 12 V Stecker-Ladegerät, universelles 12 V Ladegerät für alle Batterietypen, Alkali-Batterien für Fernreisen

Primitiv zusammengeklebte Massenware aus Fernost, die in der Regel nicht repariert werden kann. Unser Tipp: Kauft ein Funkgerät nur bei einem Fachhändler, der über einen hauseigenen Reparatur-Service verfügt. Wohl fast jeder Pilot beschädigt im Laufe der Jahre einmal sein Funkgerät bei einem missglückten Start oder einer harten Landung. Lieber ein gebrauchtes, mausgraues, aber voll funktionsfähiges Markengerät von Alinco, Icom, Kenwood, Standard oder Yaesu kaufen, als ein No-name-Produkt mit zweifelhafter Herkunft aber schickem Design, von dem es keine Ersatzteile und kein Zubehör gibt.

Sinnvolles Zubehör für alle Funkgeräte

Headset (Sprechgarnitur) Mit Flachlautsprechern und Mikrofon im Integralhelm eingebaut. Sprechaste am Helm. Kostet ca. 120,- Mark bei UK-INTECH und anderen Händlern. Das Headset erlaubt selbst unter ruppigen Bedingungen noch einwandfreie Kommunikation mit anderen Piloten oder dem leidgeprüften »Bodenpersonal«. Standardausrüstung bei Wettbewerbs- und Streckenfliegern.

Flexible Spezial-Antenne (Wurfantenne) Länge ca. 40 cm Für deutlich verbesserte Verständigung im 2 m/70 cm Bereich im Vergleich zu den serienmäßigen, nur 23 cm Langen gummierten Wendelantennen (Fachjargon. Wurste), ca. 120,- DM. Die Antenne ist fest im Gehäuse verankert und lassen keinen Antennenwechsel zu.

Ladeeinrichtung
Microcontroller Steckerladegerät für NiCd-Akkus für 220 v plus Ladeeinrichtung über 12 v Autosteckdose. Bestes Kombigerät ist das Ansmann ACS 410. Damit können auch Videorecorder und Handys weltweit geladen werden. Kostet ca. 150,- DM. Einfache NiCd-Ladegeräte mit Entladefunktions-Einrichtung reichen für den Normalbetrieb aus. Kosten ca. 60,- DM. Wer sich nicht mit zusätzlichem Krimpel bei Fernreisen belasten will, sollte sich ein Funkgerät kaufen, bei dem Alkali-Batteriepacks verwendet werden können. Er reicht für einen Funkbetrieb über durchschnittlich eine Woche Nutzungsdauer.

LPD-Funkgeräte - Praxistest bestanden

Angler und Funker müssen damit leben, dass sie als notorische Lügner belächelt werden, wenn sie die Größe ihres Fangs oder die Reichweite ihrer Sprechfunk-Verbindungen schildern. Manche Hersteller sind mit ihren Angaben bezüglich Reichweite ihrer Handfunkgeräte wenig zuverlässig. Da

soll ein chinesisches 1. Kanal Billig-LPD-Gerät eine Reichweite von fünf Kilometern erzielen, während die anerkannt soliden Hersteller, meist japanischer Herkunft, nur 2 km Entfernung in ihren Prospekten für den störungsfreien Empfang ansetzen. Wie gut sind die Testkandidaten dann in der Praxis wirklich? Abgesehen von Notrufen wird am meisten zwischen Start- und Landeplatz gefunkt: »Wann kommt der Franz endlich, das Landebier wird schon warm?« Daher »schleppten« wir jeweils fünf Funkgeräte zehn bekannte Flugberge hinauf und stellten dann mit Hilfe zweier D2 Handys eine zuverlässige Verbindung zwischen Start- und Landeplatz her. Besonders interessant erschien uns auch der Vergleich zwischen den serienmäßigen 0,01 Watt starken lizenzfreien LPD-Geräten und den leistungsverbesserten 0,5 Watt LPD-Geräten zu den lizenzpflichtigen 2 m und 70 cm Amateurfunk-Geräten mit 1 Watt bis 5 Watt Leistung.

Neunerköpfe - Tannheimer Tal
Nordstartplatz, 750 Höhenmeter, Sichtverbindung zum Landeplatz: einwandfreier Empfang mit allen Funkgeräten. Südlicher Startplatz, teilweise Abdeckung durch Bergrücken zum Landeplatz, keine Sichtverbindung: LPD-Gerät 0,01 Watt kein Funkempfang, LPD-Gerät 0,5 Watt akzeptabler Empfang. 2 m/70 cm Amateurfunkgerät mit 1 Watt Leistung guter Empfang. löchelspibe bei Reutte
Höhenunterschied zum Landeplatz zwischen 750 und 1.200 m. Sichtverbindung zum Tal. Bei

Vereinfachte Amateurfunk Lizenz/Klasse 3

Seit 1998 gilt die stark vereinfachte Amateurfunkprüfung Klasse 3. Unter der Obhut eines bereits geprüften Funkamateurs darf sich jeder im Ausbildungsfunkverkehr (offizielles Beamtendeutsch) auch über einen längeren Zeitraum auf die Prüfung vorbereiten. Der Besitz eines bis zu 10 Watt starken 2m Amateurfunkgeräts ist nicht strafbar. Der Fragenkatalog kostet 7,- DM zahlbar nach Erhalt, umfasst:

- > technische Kenntnisse,
- > betriebliche Kenntnisse und
- > Kenntnisse über nationale und internationale Vorschriften.

Die Prüfung wird im Ankreuztest (Multiple Choice) abgenommen. Fachhändler nennen die nächstgelegenen Amateurfunkvereine und Volkshochschulen, die Lehrgänge und Prüfungen organisieren. Bei der Volkshochschule kostet der Lehrgang ca. 240,-DM. Der Fragenkatalog kann von Interessenten bezogen werden bei der: Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post 223DIV-1,1, Postfach 8001, 55003 Mainz.

den Startplätzen Gampen, Lachenkopf und Ostrücken einwandfreier Empfang mit allen Funkgeräten.

Nebelhorn-Oberstdorf

Höhenunterschied vom obersten Startplatz Oybele 1.400 m. Durchweg akzeptabler Empfang zum leicht verdeckt liegenden Landeplatz mit allen Funkgeräten.

Tegelberg-Schwangau

Höhenunterschied ca. 900 m. Sichtkontakt zum Landeplatz.

Einwandfreier Funkempfang mit allen Geräten.

Edamkopf-Vorarlberg

Höhenunterschied ca. 900 in zum nicht einsehbaren Landeplatz.

Stark eingeschränkter Empfang mit Standard LPD 0,01 Watt. Überraschend guter Empfang mit 0,5 Watt LPD-Gerät. Klarer Empfang mit 1 Watt Leistung 2 m/70 cm Amateurfunk-Gerät.

Niedere/Andelsbuch und

Bezau-Vorarlberg

Höhenunterschied ca. 850 m.

Andelsbuch kein Sichtkontakt zum Landeplatz, Bezau mit Sichtkontakt. Einwandfreier Empfang mit allen Geräten zu den Landeplätzen.

Funktechnisch anspruchsvoll, weil von ausgeprägten Gelände-Abdeckung geprägt, prüften wir die

LPD-Geräte im Vergleich zu einem zum Amateurfunkgerät auch bei folgenden bekannten Fluggebieten. Mit 1 Watt Leistung hatten wir mit dem 2 m Amateurfunk-Gerät keine Verständigungsprobleme. Wie bewährten sich hier die leistungsschwächeren LPD-Geräte?

Laveno - Monte Nudo/Tessin

Guter Empfang auch mit 0,01 Watt LPD-Gerät, trotz der Distanz von ca. 5 km über teilweise abgedecktes Gebiet.

Treh und Gustiberg/Vogesen

In Sichtweite zum 2-3 Kilometer entfernten Landeplatz bei Aerotec, einwandfreie Verbindung auch mit 0,01 Watt LPD-Gerät.

Portevierte-Südafrika

Verbindung vom Startplatz am Pass zum Pilot in der Luft über mindestens 10 km Distanz über das hindernisfreie Tal. Einwandfreie Funkverbindung mit 0,01 Watt LPD-Gerät. Das 2 m Amateurfunkgerät brachte bei vergleichbaren Bedingungen eine Funkverbindung über 40 km mit 2 Watt Leistung.

Fazit: Die meisten Hausbergeflieger sind mit einer soliden, lizenzfreien 12D-Funkgerät versorgt, sofern das Geländeprofil eine Sichtverbindung zum Tauoder Landeplatz zulässt.

Aus etwa 2.500 Meter über Grund sind auch mit einem LPD-Gerät Verbindungen möglich, die bis über 20 Kilometer Luftlinie betragen können. Das ist kein Funckerlatein!

Wer auf Strecke geht oder sich bei Wettbewerben beteiligen möchte, sollte sich ein Dualband 2 m/70 cm Amateurfunk-Gerät für ca. 650,- € anschaffen. Mit 5 Watt Leistung und einer, entsprechend leistungsfähigen Antenne sind aus der Luft Reichweiten möglich, die uns einmal aus 3.500 Meter Höhe im Owens Valley bei Bishop eine Verbindung zum Fluggebiet von Lake Elsinore ermöglichte: Luftlinie 280 km. In Frankreich, den USA, Südafrika und den meisten außereuropäischen Ländern wird fast ausschließlich im 2m Band gefunkt.

Jedes Fluggebiet hat dort seine eigene Sicherheitsfrequenz für Drachen- und GS-Piloten, auf der alle in- und ausländischen Freake miteinander kommunizieren. Die Verbände geben darüber Listen heraus, und in den besseren ausländischen Flughäfen sind die Frequenzen gleich abgedruckt. Auf dem 70 cm Band ist die Kommunikation auch mit den LPD-Funkern gewährleistet. Die vereinfachte neue Klasse 3-Lizenz der Funkamateure dürfte jeder schaffen, der sich ernsthaft mit der Sache

beschäftigt.

Im Ernstfall zeigen die Handys ihre wahren Qualitäten. Das größte Plus: Jeder Fußgänger kann es bedienen. Die »fliegende Notruf-Säule« hat sich bei unzähligen Rettungsaktionen so hervorragend bewährt, dass ein zusätzliches Handy zum Standard-Equipment jedes Piloten gehören sollte, der sich über die schnellstmögliche Hilfe für sich selbst und anderer verunglückter Piloten Gedanken macht. Für Streckenflieger und ihre leidgeprüften Rückholer ist das Handy heute schon unverzichtbar, meint sogar Sepp, der bislang auf die Hilfe mitfühlender Damen in Luxuskarossen nach seinen Streckenflügen angewiesen war. Obwohl es bislang immer noch »Funklöcher« in scharf eingeschnittenen Alpentälern gibt, wo kein Handy-Empfang möglich ist, kann in den nächsten zwei bis drei Jahren mit einer fast 100%igen Abdeckung gerechnet werden, schließlich wird damit Gerd verdient.

Das dankt für die freundliche Unterstützung Jet Teseitee/brideowhow bei Fuespezialisten eintech Elektronik GmbH. 73240 Wendungen,



100% Präzision
100% Zuverlässigkeit
100% High Tech

IQSERIES

die intelligentere
Flugelectronic

10 Basic
10 Cornfort
10 Classic
10 Competriton
10 Comperifon1GFe
10 Sank
10 Motor



Bibel für Funkamateure.
Mithören ist für alle erlaubt



Photos: Martens, Riedker
www.vetaring.de

70% aller Wettkampfpiloten weltweit fliegen und gewinnen mit Bräuniger Fluginstrumenten. Kein Wunder, denn in Jedem Gerät stecken innovativste Technologie, höchste Qualität und alle wichtigen Funktionen. Und natürlich unsere jahrzehntelange Erfahrung.

Out now:
10 Motor: Oas Vario für Motor-Gleitschirme und Minimum-Systeme.
10 Senk: Für Minimalisten und als Backup für Strecken- und Wettkampfpiloten.

BRÄUNIGER
Flugelectronic GmbH
Reichsfrasse 21
D-82862 Weilhelm
Tel +49-881-64 75 0
Fax 149-881-45 61
+info@brauniger.com
www.brauniger.com

Österreich:
Fluggeräte GmbH
+43-5375-2425
Italien: AIRE
+39-31-658428
Niederlande: OTC
+31-192-520151

g BRÄUNIGER
FLUGELECTRONIC

Ablenkung der Thermik aus der Senkrechten

Die Wirkungen des Talwindes

Der vollständig entwickelte Talwind umfasst in der Regel den gesamten Talquerschnitt. Bei der Nutzung von Thermik im Bereich der das Tal begrenzenden seitlichen Hänge ist mit der Wirkung des Talwindes zu rechnen. Die entlang des Hanges aufsteigenden, anabatischen Strömungen werden auf ihrem Weg vom Talboden zur Hangkante in Richtung zum oberen Talende verschoben. Während in der freien Atmosphäre Thermik in der Regel vertikal aufsteigt, weicht der Aufwind im Bereich des Gebirgsreliefs systematisch mehr oder weniger stark von der Senkrechten ab: Die Mittelachse der Thermik ist sowohl zum Hang hin geneigt als auch zum oberen Talende hin. Will man diese Thermik im Kreisflug nutzen, ist es vorteilhaft, von der Neigung der Mittelachse zu wissen. Bei jedem Kreis ist eine Korrektur erforderlich, die das Flugzeug in das Zentrum des Aufwindes zurückbringt. Die genaue Größe der erforderlichen Versetzung wird wie gewohnt durch Interpretation der Variometeranzeige festgestellt.

Übergang der Thermik in die freie Atmosphäre

Erreicht die in der Nähe des Hanges aufsteigende Thermik die Höhe der oberen Hangkante, dann verliert der Talwind seinen Einfluss, und der Aufwind wird vom Oberwind in der freien At-

mosphäre beaufschlagt. In diesem Höhenabschnitt findet meist eine wesentliche Umordnung der Form des Aufwindes statt, was zunehmend als kleinräumige Turbulenz im Aufwind erkennbar wird. Die aufsteigende Thermikströmung, die man sich mehr oder weniger idealisiert als Luftsäule mit Kreisquerschnitt vorstellen kann, bringt Vertikalimpuls aus dem Höhenbereich der Talluftkörper in den Bereich des Oberwindes. Die horizontalen Geschwindigkeiten der kontinuierlich nachgelieferten Luftmassen und des Oberwindes differieren mehr oder weniger. Um den Ausgleich der Horizontalgeschwindigkeiten zu gewährleisten, werden Beschleunigungs- und Abbremskräfte wirksam. Zunächst findet eine Umströmung der Luftsäule statt. Am Umfang der nicht scharf begrenzten Luftsäule werden Reibungskräfte, Mischvorgänge und Impulsübertragung wirksam. Als Folge davon zeigen sich auch im Inneren der Luftsäule horizontale Verschiebungen und Austauschströmungen, die allerdings ein erkennbares Muster aufweisen können. Das gegenseitige Einwirken der Strömung der freien Atmosphäre und der Aufwindströmung führt zu dem Ergebnis, dass die Luftmassen im Inneren der Aufwindsäule im wesentlichen die Horizontalgeschwindigkeit der in der gleichen Höhe herrschenden Windströmung annehmen. Die Umordnung des Strömungsmusters benötigt aufgrund der geringen wirksamen Kräfte ihre Zeit. Entsprechend der Auf-

windstärke, des Windsprunges und der Labilität der Luftmassen bedarf es eines mehr oder weniger großen Höhenintervalls (typisch sind wo bis 300 Meter), bis sich das Gleichgewicht der Horizontalbewegung einigermaßen einstellt. Der Ursprung im gebirgigen Relief prägt den thermischen Aufwind in der Regel noch in einer Höhe, die beträchtlich über die Hangkanten hinausreicht. Dabei handelt es sich nicht nur um zufällige Turbulenzerscheinungen, vielmehr sind charakteristische Strömungsvorgänge im Aufwind zu erwarten, die auf die Messwerte des Totalenergievariometers systembedingt und unabwendbar übertragen werden.

Querverschiebung der anabatischen Schicht

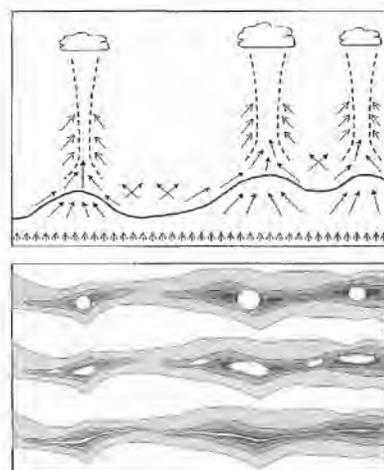
Die Energiezufuhr, die die Aufwindtätigkeit in Gang hält, erfolgt über die sonnenbeschienenen Flächen, also die Hangflächen und den Talboden. Bei vollständig ausgebildeter Talwindströmung wird zwar der Talboden ebenfalls durch die Strahlung erwärmt, eine thermische Grenzschicht größerer Dicke kann sich aber nicht entwickeln. Sie wird schon im Entstehen von der Talwindströmung vereinnahmt. Über dem Talboden ist die Luftschichtung des Talwindes während des größten Teiles des Tages so stabil, dass Auslösung und Entwicklung von Aufwinden trotz der Energiezufuhr nicht erfolgen kann. An den das Tal begrenzenden Hängen zeigen sich dagegen vergleichsweise günstige Voraussetzungen für die Ausbildung thermischer Aufwinde. Allerdings kann die anabatische Strömung an exponierten Stellen ebenfalls von der Talwindströmung verblasen werden. Da letztere in gewisser Höhe über dem Talboden nur mäßige Geschwindigkeit aufweist, hält sich dort die Vermischung des stabilen Talluftkörpers mit der thermischen Schicht in Grenzen. Man beobachtet häufiger eine gleichmäßige Verschiebung der anabatischen Grenzschicht in Richtung zum oberen Talende. Im allgemeinen stellen sich Berghänge nicht so gleichförmig und glatt dar, dass an allen Stellen die Verschiebung in gleicher Weise vonstatten gehen könnte. An vertikal verlaufenden Rippen und Einschnitten sammeln sich bei der Querverschiebung bevorzugt die thermisch aktiven Luftmassen. Die anabatische Strömung verstärkt sich an solchen Stellen, es kann auch zur Ausbildung und Ablösung einer eigenständigen Thermik kommen.

Die genaue Beobachtung der Gebirgsformation ermöglicht dem aufmerksamen Piloten, derart bevorzugte Stellen zu finden. Der Gleitschirmflieger kann dort an Ort und Stelle steigen. Aber auch beim Hangflug im thermischen

Aufwind lässt sich mit diesem Wissen der Höhengewinn optimieren. Die Umkehrkurven sollten möglichst an den Stellen des Hanges eingeleitet werden, wo eine überdurchschnittliche Dicke der anabatischen Grenzschicht zu erwarten ist.

Umordnung im Bereich der Hangkante

Bei sehr schwachem Taleinwind wird die anabatische Strömung eine glatte Hangfläche lückenlos und gleichmäßig bedecken, wobei die Dicke der Schicht nach oben anwächst und an der Hangkante maximal ist. Das folgt schon daraus, dass auf nebeneinander liegenden Flächenstücken Energie in gleicher Weise einstrahlt und wirksam wird. Somit entsteht im

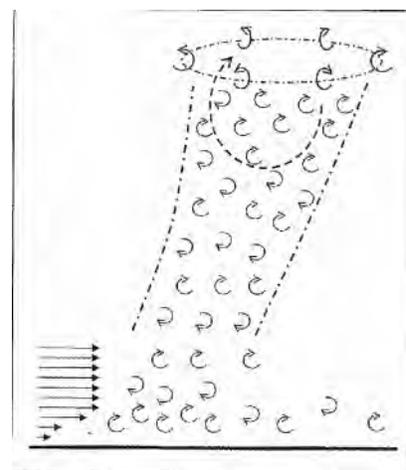


Thermischer Hangaufwind und kreisförmige Aufwinde

oberen Bereich des Hanges thermischer Aufwind in Form eines hangparallelen Bandes. Es ist kein Grund ersichtlich, der dieses Strömungsmuster unterhalb der Hangkante zu einer grundlegenden Umformung veranlaßt. Rauigkeiten der Hangoberfläche und die beschriebene Querverschiebung durch den Taleinwind rufen natürlich eine gewisse Ungleichförmigkeit des Aufwindbandes hervor. Oberhalb der Hangkante wird das ankommende Aufwindpotential jedoch grundlegend umgeordnet.

In der freien Atmosphäre sind Aufwinde bestrebt, eine rotationssymmetrische Form anzunehmen. Darüber hinaus ist das Strömungsfeld in der freien Atmosphäre erst dann vollständig ausgeglichen, wenn die Abstände zwischen den einzelnen Aufwinden nicht zu klein sind. Der Übergang von einem Strömungsmuster zum anderen erfolgt im Bereich der Grate und Gipfel. Dort ist erfahrungsgemäß die Nutzung eines Aufwindes im Kreisflug stark erschwert. Zum ei-

nen hat der Aufwind noch nicht annähernd die rotationssymmetrische Form angenommen, zum anderen treten noch mit der Konzentrierung verbundene starke horizontale Strömungen in wechselnden Richtungen auf. Der Flug in diesem Höhenbereich - er erfolgt immerhin in unmittelbarer Nähe von Hindernissen - fordert das Können des Piloten. Zweckmäßig ist hier die Benutzung eines Flugzeugs mit zuverlässigen Flugeigenschaften, das selbst bei starken Horizontalböen und unbeabsichtigtem Schieben steuerbar bleibt. In diesem Höhenbereich kann sich der Pilot nicht auf die gängigen Strategien zum Zentrieren eines Aufwindes verlassen. Er tut gut daran, die Anzeigewerte seines Totalenergievariometers mit Vorsicht zu betrachten. Starke Horizontalböen und Schiebezustände des Flugzeugs verfälschen die Anzeige. Oft er-



Drall in der Thermik

weist sich der Kampf mit dem Aufwind in dieser Mischzone als derart aufreibend und wenig effizient, dass nur eine geänderte Strategie weiterhelfen kann. Zwei Möglichkeiten bieten sich an:

Ein benachbarter niedriger Gipfel wird angefliegen, der nach den Gegebenheiten Aufwind erwarten läßt. Schon in einer Höhe von 1.50 bis 200 Meter über einem Gipfel dürfte der Aufwind einigermaßen gleichmäßig auszufliegen sein.

Natürlich kann auch der Weiterflug in die Richtung fortgesetzt werden, die zu höherliegenden Hangkanten und Gipfeln führt. Dort verspricht der thermische Hangwind Höhengewinn im Geradeausflug und gegebenenfalls auch die Annäherung an das Ziel.

Diese Abhandlung ist ein Auszug aus dem Buch von Martin Dinges »Windsysteme und Thermik im Gebirge«, das im DHV-Shop erhältlich ist.

WAS MUER

WENN WM FMWERT



Bernd Schmidtler prüft seit über 10 Jahren die Hängegleiter- und Gleitschirm-Rettungsgeräte für den DHV. Er hat in dieser Zeit mehr als 1000 Versuche zur Öffnung von Rettungsgeräten an der Kochertalbrücke durchgeführt. Im Nachfolgenden beschreibt er, was sich bei der Öffnung eines Rettungsgerätes abspielt. Der Artikel steht in ausführlicherer Form und mit weiteren Bildern unter www.schmidtler.de im Internet.

Die Bilder auf diesen Seiten sind ein Gruselkabinett. Laß Dich davon nicht erschrecken. Wir testeten bisher die Rettungsgeräte der Hängegleiter und Gleitschirme bestialisch. Vor der Zulassung wird ein und dieselbe Kappe dreimal mit 150 km/h geöffnet, nur wirklich absolute sichere Schirme kommen da durch. Bei den Versuchen gibt es viel Bruch. Natürlich zeigen wir auf den Bildern die Brüche - normale Öffnungen wären ja langweilig.

WM PM
SEI ER SCI-IRM
EINE CHANCE VÄT

Egal warum Du den Schirm brauchst, egal ob die Rettung auf herkömmliche Art oder mittels Hilfsschirm oder einer Rakete funktioniert, egal ob Dein Schirm etwas taugt oder nicht - er kann Dich nur retten, wenn Du ihn aktivierst.

Fatalerweise ist es so, dass auch bei einer eindeutigen Katastrophensituation viele Piloten unendlich lange brauchen, bis sie die Rettung aktivieren. Bei den Fallschirmversuchen an der Kochertalbrücke reichen mir die 4 Sekunden, die für 80 Meter Fallhöhe benötigt werden, um einen Handschuh auszuziehen, mich zu bücken, um die Kamera aufzuheben, das Versuchsobjekt im Sucher des Teleobjektivs zu zentrieren und den Auslöser zu betätigen. In der Praxis haben Piloten mit einer Flughöhe von 80 m im Falle ei-

Der Ablauf bei Rettungsgeräte-Öffnungen

Von Bernd Schmidtler

nes Falles nur eine geringe Chance. Woran liegt dies?

Die »Luftnot« ist für jeden eine neue, bisher völlig unbekannte Situation. Piloten, die eine solche Katastrophe überlebt haben, berichten von einer totalen Desorientierung. »Um Gottes Willen, was ist denn jetzt los?« ist der erste Gedanke. Nach diesem Gedanken sind schon die ersten 30 Meter weg. Da, wo sich normalerweise der Horizont befindet, ist nur noch Himmel oder es dreht sich die Erde in rasender Geschwindigkeit. Die Angst steht Dir sowieso bis zum Hals. Es kann sein, dass Du verletzt bist. Bitte zieh jetzt schleunigst an dem lebensrettenden Griff!

In einem Hängegleiter ist es möglich, dass Dir die Fetzen um die Ohren schlagen. Als Gleitschirmpilot kann es Dir passieren, dass es drunter und drüber geht. Jetzt solltest Du aber wirklich dringend an dem Griff ziehen!

Irgendwo hat sich bestimmt irgendwas ekelhaft verhängt, eine Gleitschirmleine läuft unter Deinem Arm durch, eine seitliche Unterverspannung hängt irgendwo fest, wo sie normalerweise nie hinkommt oder Dein Fuß ist irgendwo eingeklemmt. Schau Dir die Fotos von Autounfällen an, dann weißt Du, was ich meine. Nun zieh schon endlich an dem vermaledeiten Griff!

Egal wie verquer die Situation um Dich ist, wie sehr Dein Bein, Arm, Hals oder sonstwas schmerzt, egal ob die Zeit stillzustehen scheint oder sich die ganze Welt wie verrückt dreht, ob die Zentrifugalkraft Deine Arme und Beine streckt oder was sonst auch immer los ist, für Dein Weiterleben ist jetzt nur eines wichtig. Zieh den Griff - und zwar sofort.

Je größer, auffälliger und besser erreichbar die Auslösung ist, je mehr sie in Deinem Gesichtsfeld liegt und je leichter sie sich fassen läßt, desto größer ist Deine Überlebenschance. Es zählt nur eines, zieh den Griff, zieh ihn jetzt, zieh ihn schleunigst, zieh ihn sofort. Jede zusätzliche Überlegung kostet dutzende von Metern. Nur der Himmel weiß, wieviel Luft noch zwischen Dir und dem Aufschlag ist und ich verliere nur ungern einen Leser.

Wenn es Dir gelingt, den Griff zu ziehen, hast Du schon fast die ganze Miete in der Tasche. Für den Rest der Rettung reichen bei einem guten, frischgepackten Schirm normalerweise 30 bis 50 Meter.

EIE SIBECKIE

Raketen-Rettungsgeräte benötigen zwischen der Zündung und dem Strecken des Systems nur Millisekunden. Bei Rettungsgeräten mit Hilfsschirmen (sogenannte »Springteufel«) dauert diese Streckzeit wesentlich länger. Die läng-

ste Streckzeit haben manuell ausgeworfene Systeme ohne Hilfsschirm, wie sie von Hängegleiter- und Gleitschirmpiloten fast ausschließlich verwendet werden. Warum diese Luftsportgeräte trotz ihrer häufig niedrigen Flughöhen keine Hilfsschirme benutzen weiß ich nicht, bei den Ultraleichten werden teilweise Hilfsschirme eingesetzt. Die Hersteller der Hängegleiter- und Gleitschirmrettungen sagen, der Markt würde solche Systeme nicht annehmen.

EIE FILL/EIT

Nach dem Strecken muss sich die Kappe füllen. Die hierfür erforderliche Zeit wird als Füllzeit bezeichnet. Mit Hilfsschirm oder bei Raketensystemen braucht das Füllen die meiste Zeit zwischen dem Aktivieren der Rettung und der tragend offenen Kappe. Nur bei den Rettungsgeräten, die ohne Hilfskappe oder Raketen arbeiten (und zuweilen jahrelang ungepackt im Container lagern), kann die Streckzeit länger als die Füllzeit sein.

Raketensysteme haben im Durchschnitt eine weit höhere Füllzeit als normale Rettungsgeräte mit oder ohne Hilfsschirmen. Sie verlieren beim Füllen wesentlich mehr Zeit, als sie vorher



Auslösung der Rettung bei einer Fallgeschwindigkeit von ca. 190 km/h



Nach kurzer Zeit ist die Kappe gestreckt



und erfährt den Füllstoß



Beim sogenannten Atmen fallen Teile der Kappe nochmals ein



Erst nach dem Atmen ist die Kappe tragend offen und bremst die Last

beim Strecken gewonnen haben. Der Grund ist simpel. Ein Hilfsschirm streckt das Rettungsgerät zwangsweise immer so, dass die Kappe für die Füllung günstig in der Strömung steht. Auch eine manuell ausgeworfene Kappe streckt sich normalerweise entgegen der Fallrichtung. Eine Rakete dagegen zieht die Kappe irgendwohin. Ehe die Kappe mit dem Füllen beginnen kann muß sie sich in Strömungsrichtung ausrichten. Im ungünstigsten Fall bedeutet dies, die Rakete schießt senkrecht nach unten und streckt den Schirm in Deine Fallrichtung. Du mußt zuerst an dem Schirm vorbeifallen, ehe die Kappe mit dem Füllen beginnen kann. Nur wenn Du normal geradeaus fliegst, schießt die Rakete nach oben und das Raketensystem braucht insgesamt eine kürzere Zeit. Ich vermute aber, wenn Du normal geradeaus fliegst, brauchst Du keine Rettung.

Die Füllzeit ist von einer Reihe von weiteren Faktoren abhängig. Je »luftiger« ein Schirm im Container liegt, desto schneller füllt er. Erfahrene Hersteller kommen deshalb niemals mit gepackten Schirmen zu unseren Versuchen. Das Material wird erst kurz vor dem Abwurf neu gepackt. Was von vakuumverpackten Schirmen zu halten ist, kann sich jeder selber ausrechnen. Solche Systeme kannst Du mit einem Space Shuttle aus dem Container ziehen, die behalten trotzdem die Öffnungszeit einer Zugbrücke.

Bei hoher Luftfeuchtigkeit gehen Schirme schneller auf, als bei trockener Luft, und nasse Schirme öffnen schneller als trockene. Aber Gnade Gott dem Piloten, dessen Schirm im Container trocken musste. Die Bahnen sind verklebt, er braucht locker wo Meter mehr als mit einem frischgepackten Schirm.

Beim Packen gibt es auch eine ganze Reihe von Tricks, mit denen sich ein Schirm für eine schnellere Öffnung präparieren lässt. Die Sache ist allerdings zweischneidig. Füllt die Kappe schnell, so hat sie zwar eine geringe Füllzeit, aber dann kommt der Füllstoß. Der ist bei schneller Füllung härter.

EIER FÜLLSTOSS

Eine ganze Reihe von Faktoren beeinflussen den Füllstoß, nicht nur das Packen ist maßgeblich. Je größer die Masse, je höher die Geschwindigkeit, je dichter das verwendete Tuch und je geringer die Dehnung der verwendeten Leinen ist, desto härter wird der Füllstoß. Eine Seitenwindkomponente (wie sie zum Beispiel bei Öffnungsversuchen aus dem Flugzeug zwangsweise auftritt) ergibt einen recht zarten Füllstoß. Bei senkrechtem Abwurf und insbesondere bei feuchtem Wetter, ja bereits bei ho-

her Luftfeuchtigkeit, wird der Füllstoß gnadenlos. Bei hoher Luftfeuchtigkeit taucht kein erfahrener Hersteller zu einem Festigkeitsversuch auf, da stehen wir immer alleine unter der Brücke im Nebel.

Die Kräfte, die beim Füllstoß auftreten können, sind erheblich. Bei einer Masse von 200 kg (Doppelsitzer Rettungsgeräte von Hängegleitern) und einer Prüfgeschwindigkeit von rund 150 km/h (Fallhöhe 80 m) kommt es zuweilen vor, daß sich Karabiner mit einer Zugfestigkeit von 50000 N verabschieden, siehe Bild. Das entspricht rund 25 g. Allerdings treten solche Kräfte erst auf, wenn an einem Schirm der 3. Abwurfversuch durchgeführt wird, denn dann ist die ganze Dehnung aus den Fangleinen raus.

Beim Öffnungsstoß gilt es, eine vorliegende Energie abzubauen. Je geringer die Dehnung der Verbindungselemente zwischen der Kappe und der fallenden Masse ist, desto größer wird die auftretende Kraft. Stahlseile oder Kevlarleinen wären hier so zweckmäßig wie der Einsatz einer Fensterscheibe als Rückwand eines Fußballtores. Bergsteiger wissen dies längst. Sie verwenden zum Abfangen der Stürze nicht extrem

festen, sondern extrem dehnfähige Seile. Sogar bei den Fensterputzern ist der Groschen gefallen, sie dämpfen den Stoß bei Fall in die Sicherheitsseile durch aufreißende Gurte. In den letzten Jahren haben es auch einige Rettungsgeräte-Hersteller begriffen. Es tauchen Rettungsgeräte auf, bei denen der Entfaltungsstoß durch sich dehnde Bauteile abgemildert wird.

*PIM (N BREMSSEN

Nach dem Füllstoß ist die Rettung fast gelaufen. Wenn Du jetzt noch wenige Meter Luft unter Dir hast, ist Dein Umzug in das schwarze Einzelzimmer abgewehrt. Zwar wird beim Füllstoß die Luft mit solcher Gewalt in die Kappe gepresst, dass sie auf Grund des Überdrucks noch einmal nach unten herausschießt und ein Teil der Kappe einfällt. Dieses sogenannte Atmen des Schirmes erfolgt sehr schnell. Häufig ist das Atmen erst bei der Einzelbildbetrachtung von Filmen zu erkennen. Der weitere Ablauf ist fast uninteressant.

Wenn Deine Rettung eine hohe Sinkge-

windigkeit hat, brichst Du Dir ein paar Knochen oder Du liegst mit einer angeknacksten Wirbelsäule ein paar Monate im Krankenhaus. Das alles ist vergleichsweise bedeutungslos. Das Wichtigste ist, der Schirm hat sich rechtzeitig geöffnet.

/UKLINIFT

Nein, zufrieden bin ich mit den derzeitigen Rettungsgeräten ganz und gar nicht. Zwar ist die Betriebssicherheit von manuell betätigten Schirmen im Vergleich zu Raketensystemen beachtlich, aber die Zeit zwischen Aktivierung und tragender Öffnung ließe sich sicher noch ein-drucksvoll verkürzen.

In den Schubladen eines großen Rettungsgeräte-Herstellers verstaubt zur Zeit eine halbfertige Entwicklung, die eine sichere Öffnung bei einer Aktivierungshöhe von nur 20 Metern verspricht. Drachenflieger und Gleitschirmpiloten könnten noch bei einer Höhe von 20 Meter überleben. Angeblich ist für solche Rettungsgeräte kein Markt da. Ich glaube das nicht, Thomas, bitte baue das Ding.

FLY MIKE
Overallis

www.fly-mike.de

Jetzt Prospekt anfordern

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

FLY NOW
PAY LATER

EINMALIG: BANKFINANZIERUNG: OHNE ANZAHLUNG!

NOVA
Gim
perche
BALANCE

PILOTS
swing
ozone
FRESH BREEZE

7 ZUM
GSMH
sb 3.890,- CIM
MS) NATL |
4184r

¹ Nur für Lohnempfänger, kurze Lieferzeit, Wederanzahlungnahme, Kostentlos Test- und Einfliegen) Bis 3 Jahre- oder 300-Std. Garandel

GLEITSCHIRMKURSE UND -TOUREN
FLIEGERSHOP
ONLINE-VERSAND

JEN AIR
www.jenair.de PARAGLIDING

D - 07743 JENA TELEFON (0 36 41) 82 59 00 · MOBIL 01 72 / 3 60 96 29

NOVA International. A-6020 Innsbruck. Tel. ++43 512 36 13 40
 CHARLY PRODUKTE. D-87637 Seeg. Tel. ++49 (01 8364 - 12 86

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

carbon



CARBON
 DHV 1-2
 AFNOR standard

Hohe Leistung
 und zukunftsweisender Komfort
 durch den Einsatz
 modernster Technologie:

- 82 Kammern, Fingerringen
- sehr leichte und öfningungswillige Fläche
- spannungsneutraler Aufenitigel
- länge, präzise Steuerwege
- angenehm geringer Bremsdruck
- getrennte A-Gurte

TECHNISCHE DATEN

	X/S	S	M	L
AUSGELEGTE FLÄCHE	23.13	25.89	28.22	31.27
AUSGELEGTE STECKUNG	5.38	5.38	5.38	5.38
PROJIZIERTE FLÄCHE	20,4	22,84	24,9	27,45
PROJIZIERTE STECKUNG	4,1	4,1	4,1	4,1
STARTGEWICHT	60-85	75-95	85-105	95-125

ÜBERSICHT

- PHOENIX
- DHV1 / AFNOR standard
- X-ACT
- DHV1-2 / AFNOR standard
- CARBON**
- DHV1-2 / AFNOR standard
- X-RAY
- DHV2 / AFNOR standard
- ARGON
- DHV2-3 / AFNOR performance
- X-LARGE
- DHV1-2 / AFNOR biplace

GARANTIE



Oemelt -Wah n si

Tomas Suchanek erzählt wie er das Drachenflug-Weltrekordbuch neu schrieb

Am 5. Dezember 2000 begannen sich an der Moyes Fabrik in Botany die Räder zu drehen, um die 1000 km Fahrt nach Wilcannia runterzurattern. Die letzten Anzeichen von Zivilisation, bevor man in die Simpson Wüste kommt, ist eine kleine Stadt am Darling River, genannt Wilcannia. Es ist ein ziemlich rauher Platz mit 80%iger Aborigines Bevölkerung, aber die Thermik dort kann noch wilder sein, als das Bodenvolk, und das ist der Grund weshalb wir unsere Operation in die Nähe der Riverside Farm verlegt haben. Die täglichen Starts fanden von einer Lehmpfanne auf dem Riverside Besitz statt. Der harte Lehm war eine gute Oberfläche für die Schleppfahrzeuge und die Schlepp-Dollies. Aber es war wie auf einem Spiegel zu stehen, der die Sonnenhitze reflektiert. 40 Grad jeden Tag und noch 10 Grad dazu in der Lehmpfanne. Wir Piloten waren alle froh aus der Lehmpfanne wegzukommen und die Crew war froh, uns starten zu sehen, weil sie dann in die klimatisierten Verfolgungsautos konnten.

Der Dragonfly war zusammengebaut worden und am Morgen des 8. Dezember begrüßte uns Wilcannia mit einer südwestlichen Brise und blauem Himmel. Wir entschieden mit unseren Serien-Litespeeds einen kleinen Aufwärmflug den Darling River hoch zu machen und starteten ungefähr um ein Uhr mittags in einem sehr heißen 25 km/h Wind. Zwischen 500 und 1500 m kämpfend, war ich der Einzige, der die Wolken 2 Stunden später bei Tilpa erreichte, während Radek und Conrad landeten und ihren längsten Sightseeing Trip in das australische Outback begannen. Die erste Wolke überraschte mich mit einem soliden 5 m/s und plötzlich sah alles aus 3500 m Wolkenbasis viel besser aus. Nichts unter 3 m/s nehmend, flog ich in den nächsten 2 Stunden 180 km, um Bourke und die

300 km - Marke gegen halb 6 Uhr zu erreichen. Die Spanne zwischen meiner Position und dem Rückholauto wurde immer größer, ungefähr 120 km, obwohl die Jungs wahrscheinlich alle Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den dirt roads gebrochen haben und die Polizeiautos einfach nicht mehr mit ihnen mithalten konnten. Übrigens, als ich die Stadt Louth passierte, bin ich auf die stärkste Thermik meines Lebens ge-

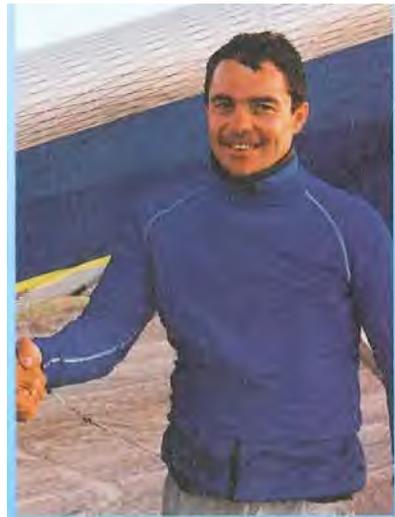
stoßen, großflächige und solide 8.5 m/sec, auf meinem Flytec-Durchschnittsmesser, bis hoch zur Wolkenbasis! Der Nachmittags- und Abendteil des Fluges war beträchtlich langsamer; kurzliche Überflutungen des Darling Rivers beeinflussten dort die Thermikbedingungen und zweimal fand ich mich 400 m über Grund wieder, natürlich inmitten vom Nichts, aber ich schaffte es, sowohl den nächsten Aufwind als auch die Funkverbindung mit meinen Rückholern zu bekommen und schließlich landete

ich um 19:45 auf einer dirt road ungefähr 50 km nordöstlich von Brewarrina und 430 km von unserem Riverside Startplatz entfernt. Ich überbot Drew Cooper's alten Aussie Streckenrekord gerade mal um 2 km. Nicht schlecht für einen Nachmittags-Vergnügungsflug, abgesehen davon, dass das Landegebiet voller durstigen Mosquitos war und das nächste Farmhaus hinter dem Horizont lag. Ich begann Richtung Zivilisation zu wandern. Das ist der am wenigsten

angenehme Teil von fast jedem Streckenversuch hier im Outback.

Der 14. Dezember war der Beginn einer ausgezeichneten Wetterperiode, die Art von Wetter, die es erlaubt, mehr zu fliegen als man schaffen kann und bei dem man nach ein paar Tagen beginnt, um Regen zu beten. Bill Moyes drängte zartfühlend, wie es seine Art ist, auf weite Strecken. Ein sehr leichter südlicher Wind mit

frühen Wolken ermutigte uns und wir sagten: Warum nicht. Wir alle starteten zu einem 300 km Dreieck von Riverside über Mount Manara und Narraport. Die kaum bevölkerte Gegend auf dem zweiten Schenkel war wirklich vielversprechend, in Bezug auf den Fußmarsch und dem Spaß einer Außenlandung, aber glücklicherweise landete dort keiner von uns. Der erste Schenkel war ziemlich turbulent mit leichtem Gegenwind und durchschnittlicher Thermik zwischen 4 - 6 m/s, aber die 3.500 m Wolkenbasis



rettete uns. Attila hätte beinahe schon direkt nach dem ersten Wendepunkt den Boden geschrubbt. Und dann, nach dem zweiten Wendepunkt beim Emmdale Surf Club, hatten sowohl Attila als auch ich kaum noch Höhe, aber schließlich haben wir es beide geschafft und das neue Weltrekord-Dreieck umrundet. Ich konnte außerdem den Geschwindigkeits-Weltrekord über ein 300 km Dreieck mit der Durchschnittsgeschwindigkeit von 45 km/h einrei-

in Australien

chen, Zwei Weltrekorde in einem Flug, ich kann einem guten Angebot nie widerstehen! Das Lachen auf Attila's Gesicht zeigte, dass er sich an diesem Tag einen seiner Träume erfüllt hat, Er hat schon immer auf große Aufgaben gedrängt, ob zu Hause in Ungarn oder in Australien. Ich erinnere mich immer noch an den ersten Tag nach den Forbes Flatlands vor sechs oder sieben Jahren, als er einen 200 km Ziel - Rück flog, während die restlichen Piloten sich von der vorangegangenen Party erholten!

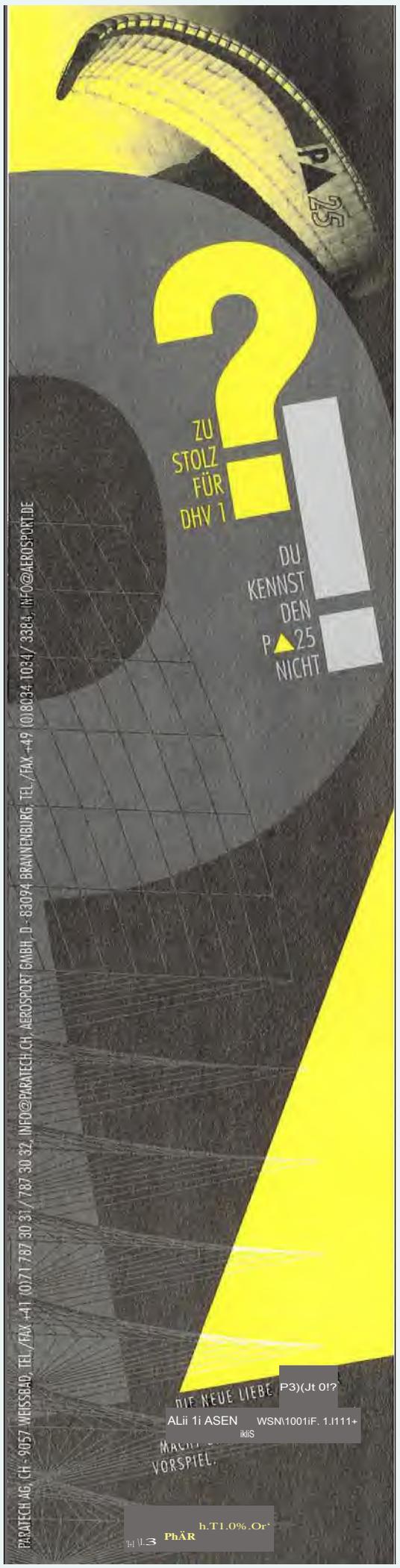
Der 16. Dezember fing ziemlich früh an, erste Wolken erschienen am Himmel kurz nach 11 Uhr vormittags und nach einer kurzen Diskussion schrieben wir ein 357 km Dreieck via Cobb Highway, Marfield RD JCN und dem zweiten Wendepunkt bei Bulla Farmhaus aus, Bob brachte uns freundlicherweise, unterstützt von Bill Moses, zu den Aufwinden und wir alle konnten, dem Cobb Highway folgend, losfliegen. Eine leichte NE Brise formte schöne Wolkenstraßen, das machte für mich den ersten Schenkel einfach. Attila und Gerolf gingen etwas später auf Tour und litten unter den mittlerweile verschlechterten Bedingungen. Der zweite Schenkel nach Bulla Farm war mehr Richtung Osten gerichtet, im Vergleich zu früheren Tagen, als sich in einigen Flugabschnitten das Niemandsland in eine Ödnis wandelte, die sich durch absoluten Mangel an Straßen und Farmen auszeichnete. Die Wolkenbasis stieg später von 2500 auf 3200 m und ich mußte die Fähigkeiten meines Litespeed testen, direkt nach dem zweiten Wendepunkt aus niedriger Höhe am Rand eines heftigen Regenschauers hoch zu steigen. Gut, nichts besonderes, aber mein exponiertes Funkgerät erlitt durch den Regen einigen Schaden, deshalb konnte ich mich nicht mehr auf die Hilfe der Bodencrew verlassen. Der zweite kritische

Punkt kam um halb sieben abends, als ich auf weniger als 200 m inmitten des Buschlandes weit ab der Straße sank. Eine Stunde Quälerei in niedriger Höhe wurde schließlich mit im/s Steigen entschädigt, ungefähr 28 km vom Ziel entfernt. Der Endanflug war ein Vergnügen und ich kreuzte die Ziellinie um 19:52 nach 8-stündigem Flug, durchschnittlicher Streckenflug - Geschwindigkeit von 45 km/h, Leider konnte Attila die death area aufgrund der späteren Zeit nicht queren und landete ungefähr 50 km zu kurz. Gerolf ging am zweiten Schenkel runter und wurde von Bill aufgelesen. Alle schafften es rechtzeitig nach Hause zu Barbecue.

Tomas Suchanek flog in der Zeit vom **10.12. bis 56.12.2000** insgesamt 6 neue Weltrekorde:

- Nr. 1 am Dezember:
Geschwindigkeit über ein im km FAI-Dreieck 40 km/h.
- Nr. 2 am 14. Dezember:
Geschwindigkeit über ein 300 km FAI-Dreieck 45 km/h.
- Nr. 3 am 15. Dezember:
Geschwindigkeit über ein 50 km FAI-Dreieck 46 km/h.
- Nr. 4 am 15. Dezember:
Geschwindigkeit über ein 25 km FAI-Dreieck 50 km/h.
- Nr. 5 am 15. Dezember:
Geschwindigkeit über ein 200 km FAI-Dreieck 41 km/h.
- Nr. 6 am 16. Dezember:
Umrundung eines 357 km FAI-Dreieck.

Direkt im Anschluß nahm Tomas Suchanek an den Segelflug-Weltmeisterschaften in Südaustralien teil und errang dort den 3. Platz! Er erfüllte dabei Tagesaufgaben, wie zum Beispiel die Umrundung eines 750 km Dreieck.



PARATECH AG, CH-9057 WEHRSBAD, TEL./FAX ++41 (0)171 787 30 31 / 787 30 32, INFO@PARATECH.CH, AEROSPORT GMBH, D-63094 BRANNENBURG, TEL./FAX ++49 (0)8034 1024 / 3383, INFO@AEROSPORT.DE

DIE NEUE LIEBE P3(Jt 01?
ALi 1i ASEN WSN1001F. 1.1111+
MACH VORSPIEL.
iS

h.T1.0%-Or*
PhAR



Weniger Haa4stana mit einem
.Starren dank ho urstabilität
und geringerer »A04ebel«-Gefahr

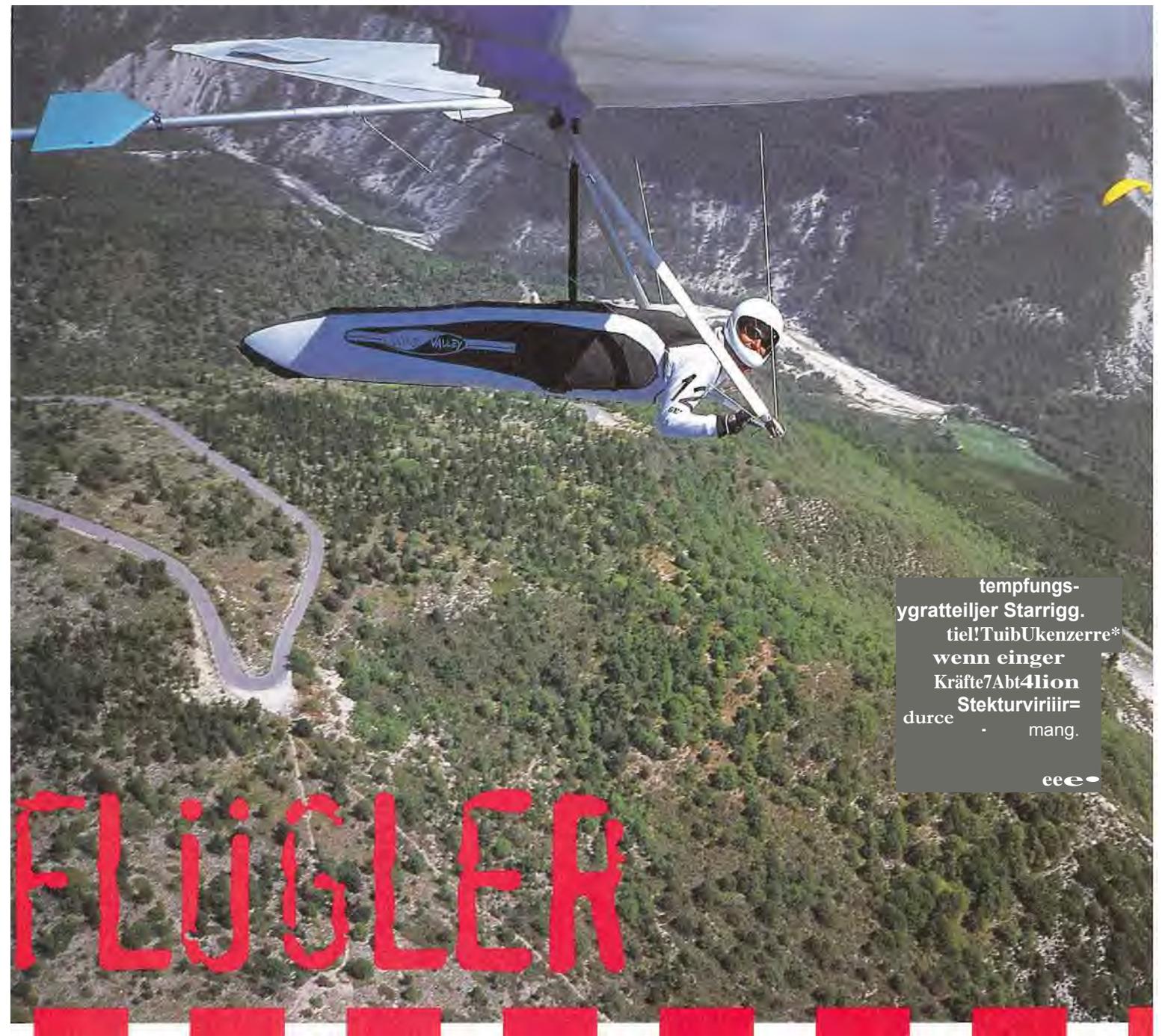
STARR

CONTRA FLEXIBLE

Text und Fotos: Marcus Hoffmann-Guben

! **Cri. lir** !

Marcus Hoffmann-Guben, sehr erfolgreich in beiden Geräteklassen, beschrieb bereits im ersten Teil (Info 109) spezielle Eigenschaften dieser beiden Gerätekategorien. Im zweiten Teil geht es vor allem um das wohl wichtigste - ums Fliegen!



tempfungs-
ygratteiljer Starrigg.
tiel!TuibUkenzerre*
wenn einger
Kräfte7Abt4lion
Stekturviriir=
durce - mang.

ee

HAL

Mal Iffle

HANGFLUG

Kim mim am Nm

Oberstes Gebot für die ersten Flüge mit einem Starren ist, nach einem Geschwindigkeitsmesser zu fliegen! Die meisten Neulinge haben für die geringen Steuerbügelkräfte kein Gefühl und fliegen in der Regel beim Gleiten viel zu schnell und beim Kurbeln zu hart am Stall. Ist der Drachen werksseitig auf die richtige Geschwindigkeit getrimmt, so gilt zunächst der oben schon genannte Grundsatz »fliegen lassen«.

Vielfach kann man das Gerücht hören, die Starren müssten Nachteile in Kauf nehmen, falls es darum geht, Aufwinde nahe am Hang auszufliegen - speziell bei rauher Felsthermik im Gebirge. Gerade das Gegenteil ist der Fall! Richtig ist, dass die Starren längere Rollzeiten haben wie Flexible und dadurch weniger Wendig sind. Mit den Starren können tatsächlich keine abrupten »Haken« geschlagen werden. Trotzdem fliege ich mit einem Starren näher am Hang als mit ei-

nem Flexiblen. Der Grund liegt darin, dass es bei einem Starren praktisch kein »Aushebeln« durch Thermik etc. gibt. Durch die auch in bockigen Luftmassen sehr hohe Spurstabilität der Starren ist es möglich, trotz der längeren Rollzeiten mit weniger Hangabstand zu fliegen als mit Flexiblen.

KURVEN- UNO THERMIKFLUG

Das Steuern der Starren mittels der Spoiler hat

zunächst zwei riesige Vorteile gegenüber dem Flexiblen: Erstens ermöglichen die Spoiler ein viel feineres und damit exakteres Steuern, und zweitens gehen die Steuerkräfte fast gegen Null. So bleibt auch nach 8-stündigem Flug in heftiger Thermik noch alle Kraft und Konzentration für eine saubere und sichere, weil voll kontrollierte, Landung. Durch die geringen Handlingskräfte kommt man mit Starren in den Genuss eines bis dahin ungeahnten Flugkomforts. Wer Fliegen als körperliche Herausforderung auffasst, der kommt demzufolge mit Flexiblen mehr auf seine Kosten.

An die mit der Steuertechnik der Starren verbundenen längeren Rollzeiten hat man sich nach wenigen Flugstunden gewöhnt, ohne sie später als Handicap zu erleben. Ähnlich wie die Segelflieger lernt man großräumiger zu denken, was einen taktisch sogar vorwärtsbringt.

Auf zwei Punkte muss beim Kurbeln mit den Starren geachtet werden, die sich als Besonderheit gegenüber dem Fliegen mit Flexiblen ergeben: Erstens können die Starren wegen der bereits im Teil i erwähnten geringeren Schränkungswinkel-Differenz in der Thermik nicht so »hingewürgt« werden wie die Flexiblen. Setzt man sich über diesen Punkt hinweg, so besteht die Gefahr, ungewollt ins Trudeln zu geraten! Das zweite ist, dass wegen des auch schon oben erwähnten aufrichtenden Moments der Spoilerwirkung nicht nur vor dem Einleiten der Kurve Fahrt geholt werden muss, wie bei Flexiblen, sondern auch während dem Einleiten einer Kurve!

Das geringere Eigensinken der Starren kommt besonders bei schwacher, zerrissener und »löcheriger« Thermik zur Geltung. Wegen der deutlich größeren Spannweite der Starren von an die 13 m »integriert« man mit ihnen beim Kurbeln in uneinheitlicher Thermik einen größeren Bereich, wodurch die einzelnen »Löcher« nicht so stark mitgenommen werden wie von den Flexiblen. In dieser speziellen »Flachland-Situation« ist man daher jedem Flexiblen gnadenlos überlegen!

WPRINGSUM' TEN RI^F MN IM

In Böen oder Turbulenzen ist das Dämpfungsverhalten der Starren gegenüber den Flexiblen deutlich härter. Der Grund hierfür liegt darin, dass von außen einwirkende Kräfte nicht in die



Der Tandem-Starrflügler

sich unter dem Einfluß der Belastungen verbiegender, weichen Alu-Flügelrohre oder Segellatten hineinverpuffen, wie das bei Flexiblen der Fall ist. Die Starren nehmen die Kräfte nicht in Form von Verformung auf, sondern geben die äußeren Einflüsse direkter an das Trapez und damit den Piloten weiter. Für den Neuling ist daher das »Brettgefühl« der Starren zunächst ungewohnt bis beängstigend.

TANCEMFLIEGEN

111

BIM

Eine völlig neue Dimension des Tandemfliegens ist mit den seit kurzem erhältlichen Tandem-Starrflüglern möglich geworden. Wer mit Flexiblen schon doppelseitig geflogen ist, der kennt die Kehrseite des an sich reizvollen Unterfangens: Ist man nicht regelmäßiger Besucher eines Sportstudios gewesen, so war aus körperlichen Gründen nach spätestens 2-stündigem Thermikflug die Landung fällig. Das andere Problem waren die praktisch nicht realisierbaren Streckenflugmöglichkeiten. Bei den geringsten Gegen- oder Abwinden war man mit Gleitwinkeln unterwegs, die einen schnell in die Fliegerei der 70er-Jahre zurückversetzten.

Bei den Tandem-Starrflüglern ist aufgrund der Spoilersteuerung handlungsmäßig tatsächlich überhaupt kein Unterschied festzustellen, ob man nun solo fliegt oder zu zweit! In dieser Tatsache liegen Perspektiven verborgen, die erst in der Zukunft voll zur Geltung kommen werden. Beispielsweise der ganze professionelle Tandembereich sowie neue, zeitgemäßere Schulungsmethoden werden hiermit einen neuen

Aufschwung erfahren können.

War UL-Schlepp mit flexiblen Tandems nur mit Hilfe aufwendiger Zweipunktschleppklinken durchführbar, so ist auch in dieser Hinsicht mit den Tandem-Starrflüglern kein Nachteil gegenüber dem Solo-Fliegen in Kauf zu nehmen.

KUNSTFLUG

BIM

Wer Freund von Downhill-Aktionen, Kunstflug oder »Spielereien« mit dem Drachen in Bodennähe oder dem Landeanflug ist, der ist mit einem Starren grundsätzlich eher schlecht beraten. Die Vorzüge des Starren sind in diesen Bereichen eindeutig nicht angesiedelt. Das Potential der Starren, Geschwindigkeit in Höhe umzusetzen ist allerdings gewaltig! Der Grund hierfür liegt einfach darin, dass die Geschwindigkeitsenergie beim Umsetzen nicht so stark in sich verbiegender Flügelrohre, Segellatten und das Segel hineinverpufft, wie das bei den Flexiblen der Fall ist.

Wingover Wegen der speziellen Charakteristik der Spoilersteuerung der Starren kann mit Starren prinzipiell kein sauberer Wingover im klassischen Sinne geflogen werden. Bei dem Versuch, einen Wingover zu fliegen, »rutscht« der Starre im Zenit der Figur in Spannweitenrichtung über den Flügel nach außen weg, wodurch die Figur nicht sauber geschlossen werden kann.

Trudeln Das vom Flexiblen her gewohnte »Hinhungern« in der Thermik kann beim Starren zum ungewollten Trudeln führen! Diese Gefahr besteht vor allem bei den kleinen Größen der heute erhältlichen Starren, da diese leichter



..eröffnet eine neue Dimension des doppelsitzigen Drachenfliegens

zum Stallen gebracht werden können. Je nach Modell wird ein Starrer beim unfreiwilligen Trudeln eine 1/2 Umdrehung bis 1 1/2 Umdrehungen machen, selbständig auf die Nase gehen und relativ sanft abfangen. Der Abfangweg erfordert dann eine Höhe von etwa 80 m. Beim unfreiwilligen Trudeln in Bodennähe kann es also schnell lebensgefährlich werden! Ist man ungewollt ins Trudeln geraten, so entschärft man die Situation, indem man zügig möglichst viel Fahrt holt und gleichzeitig gegen die Drehrichtung steuern. Grundsätzlich wird man beim Trudeln mit Starren wegen des Wackeltrapezes und der unter Einwirkung der Fliehkräfte unbeabsichtigten Spoilerausschläge schnell zum Spielball der Elemente. Im ungünstigsten Fall können die unbeabsichtigten Spoilerausschläge zu so hohen Torsionskräften am Holm führen, dass dieser zerbricht! Deshalb ist vom Trudeln mit Starren abzuraten.

SERIENSTREUUNG UNO TOKING

OMI

MIO MINI

Was für den Werkspiloten eines Starrflügel-Herstellers sehr angenehm und auffallend ist, das ist die äußerst geringe Streuung der Starren in der Serie. Wer schon Flexible hat einfliegen müssen weiß, welcher Aufwand oft betrieben werden muss, bis das Gerät endlich geradeaus fliegt und einen vernünftigen Bügeldruck aufweist. Ein Flexibler reagiert sehr viel sensibler auf kleine Einstellungsunterschiede als ein Starrer. So muss das Segel eines Flexiblen sehr präzise an das Gestell angepasst sein, sonst stimmt sofort die Trimmung nicht und das Gerät

zieht in irgend einem Flugzustand zu einer Seite. Ein Zur-Seite-Ziehen gibt es beim Einfliegen von Starren praktisch nicht! Sehr selten sind überhaupt irgendwelche Einstellungen vonnöten. Diese Kontrollierbarkeit des Flugverhaltens der Starren liegt einfach daran, dass die Starren starr sind. Weil sich ein Starrer in der Luft gegenüber dem Zustand am Boden nicht durch Verformung verändert, fliegt ein Starrer in der Luft tatsächlich so, wie man ihn am Boden eingestellt hat.

LANDUNG

••• MIO MIM IM

Sehr positiv beim Starren ist die äußerst hohe Landestabilität trotz Turbulenzen und Ablösungen in Bodennähe. Der Grund hierfür liegt in der großen V-Form der Starren.

Die Landeklappen der Starren ermöglichen eine unkritische Reduzierung des Gleitwinkels um bis zu etwa 6 Gleitzahlen, wodurch die hohe Geräteleistung der Starren für Jedermann beherrschbar wird. Moderne Flexible hingegen erfordern mittlerweile zum Landen ein Höchstmaß an fliegerischem Können und werden deshalb in weiten Kreisen der Pilotenschaft immer mehr zu bloßen Objekten ehrfürchtiger Bewunderung. Da das Trapez der Starren kleiner als das der Flexiblen ist, sollte man sich beim Landen von Starren angewöhnen, deutlich tiefer zu greifen als bei Flexiblen.

Durch das Setzen der Landeklappen, die aerodynamisch eine Tiefenruderwirkung besitzen, verändert sich die Steuerbügeleinstellung relativ zum Körper zum Teil erheblich. Deshalb ist es empfehlenswert, vor der ersten Landung mit

einem Starren in ausreichender Höhe zunächst einen simulierten Landeanflug zu üben, um von der vielleicht ungewohnten Trapezstellung später nicht allzu überrascht zu sein. Rückt das Trapez durch das Setzen der Landeklappen je nach Modell nach hinten, so ist es in diesem Fall besonders wichtig, nach dem Umgreifen möglichst tief zu greifen, weil sonst nicht mehr genügend Fahrt gehalten werden kann!

Wegen der gegenüber Flexiblen eingeschränkten Wendigkeit der Starren sollte die Landeeinteilung im klassischen Sinne und mit möglichst langem Endteil geplant und durchgeführt werden. »Schlenker« im letzten Moment oder seitliches Ausweichen vor Hindernissen sind nicht die Stärken des Starren.

LANDUNG MIT UNO OHNE

KLAPPEN UNO

BREMSFALLSCHIRM

MO ••• 13 MO MIM

Mit Klappen: Mit voll gesetzten Landeklappen und erhöhter Fahrt im Landeanflug sollten nur kleine, gefühlvolle Steuerauslässe gemacht werden, da sonst die Gefahr besteht, in Schiebeflugzustände zu geraten! Ist man aber einmal in Schiebeflugzustände geraten, so hilft nur noch, das Gerät langsamer und kurzzeitig einfach geradeaus fliegen zu lassen, auch wenn dies in manchen Landesituationen einige Überwindung kosten wird.

Ohne Klappen: Will oder muss man, aus welchen Gründen auch immer, mit einem Starren einmal ohne Landeklappen landen, so verlangt das Auffinden des Punktes, an dem gedrückt werden muss, deutlich mehr Konzentration. Ohne Klappen ist das Fenster, innerhalb dem man drücken sollte, merklich kleiner. Auch die Gefahr, davonzusteigen, falls zu früh gedrückt wurde, ist erheblich größer, als wenn man die Klappen benutzt.

Mit Klappen und Bremsfallschirm: Eine Wonne ist es, Starre zusätzlich zu den Landeklappen mit Bremsfallschirm zu landen. Das ganze System erfährt eine so starke Dämpfung in jeglicher Hinsicht, dass man sich empfindungsmäßig eher in einem Gleitschirm wähnt. Auch mit den kleinen Größen der erhältlichen Starren ist das Landen mit Bremsfallschirm sehr angenehm.



Ein Flexibler eignet sich wegen seiner höheren Wendigkeit viel besser zum Wingo-vern als ein Starrer.

REPARATURMÖGLICHKEITEN

— ZMI

Ein großer Vorteil der Kohlefaserverbundbauweise aller Starren liegt darin, dass mit der entsprechenden technischen Ausrüstung und handwerklichem Geschick theoretisch jeder Schaden am Holm oder den Rippen repariert werden kann. Ein teures Austauschen von tragenden Teilen, wie z. B. einem Alu-Flügelrohr beim Flexiblen, entfällt in den allermeisten Schadensfäl-

TOP-, HANG- UNU RÜCKEN-

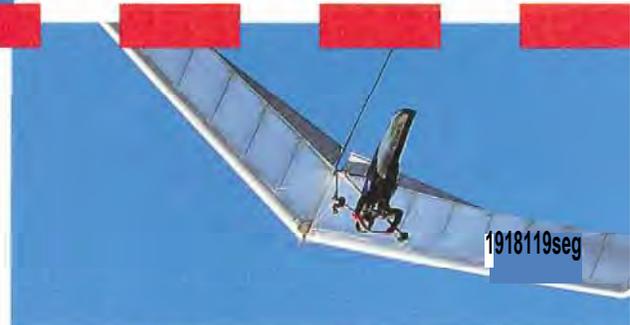
VAULANUUNG

IM11 M011

IMM

Geschwindigkeits-Energie verpufft bei Starren nicht in sich verbiegende Alu-Flügelrohre und Segellatten wie bei Flexiblen, sondern wird ungehindert ins »Kreuz« des Piloten weitergeleitet. Wegen des fehlenden Energie-Abbaus mittels Flügelverformung fallen verpatzte Top-, Hang- und Rückenwindlandungen mit Starren in der Regel deutlich heftiger aus! Ein weiterer Grund, weshalb man die Notwendigkeit von Top-, Hang- und Rückenwindlandungen mit Starren gründlich abwägen sollte, ist die Tatsache, dass bei dieser Art von Landungen häufig im allerletzten Moment noch Richtungskorrekt-

Zugänglichkeit und Beherrschbarkeit höchster Geräteleistung der Starren für Jedermann dank Landeklappen.



turen erforderlich sind, die aber mit Starren wegen der speziellen Wirkungsweise der Spoiler nicht mehr durchgeführt werden können. Flexible vermag man in den bewussten Situationen mit allergeringster Fahrt durch diagonale Verwindungsimpulse noch »hindrücken« können. Bei Starren aber versagt diese Möglichkeit zu steuern, da die Spoiler eine Steuerwirkung nur bei entsprechender Fahrt entfalten können.

len, Kleine Schäden können vom Piloten gemäß der vom Hersteller verfassten Reparaturanleitung mit Hilfe der bei den Herstellern erwerblichen Reparatursets sogar selbst mit Erfolg repariert werden. Das in diesem Zusammenhang oft erforderliche Austuschen des Gerätes erfolgt beim Starren ganz im Gegensatz zu Flexiblen in weniger als 5 Minuten.

ZUSAMMENFASSUNG

RL

Flexibel

- + • **Geringer Neupreis**
 - Geringeres Gerätegewicht
 - Unkritisches Transport- und Lagerverhalten
 - Angenehmeres Dämpfungsverhalten
 - Kunstfluggeeigneter
- Mit der Geräteleistung wächst der Anspruch ans Pilotenkönnen
- Mit der Geräteleistung nehmen die Sicherheitsreserven ab
- Höhere Serienstreuung
- Sensibleres Trimmverhalten

Starr

- + • **Zugänglichkeit und Beherrschbarkeit höchster Geräteleistung** für Jedermann
 - **Geräteleistung** und Sicherheit **widersprechen sich** nicht konstruktiv
 - Durchweg sehr hohe Spurstabilität
 - Durchweg sehr geringe Steuerkräfte
 - Sehr gutes Schleppverhalten
 - Sehr gute Tandemflugmöglichkeiten
 - Geringe Serienstreuung
 - Einfachere Trimm-Möglichkeiten
 - Gute Reparaturmöglichkeiten
 - Hohe Langlebigkeit und Wertbeständigkeit
- Höherer Neupreis
- **Höheres Gerätegewicht**
- **Kritischeres Transport- und Lagerverhalten**
- Härteres Dämpfungsverhalten
- Kunstflugungeigneter

WERIBESUNOIGKEIT

WZ WM

WM Mal IM

Ähnlich wie bei Segelflugzeugen gibt es bei den Starren praktisch keine Verschleißteile. Selbst das Segel ist durch ordnungsgemäßen Gebrauch keiner natürlichen Abnutzung unterworfen. Da beim Starren im Gegensatz zu den Flexiblen die Schränkungskräfte im Wesentlichen von den starren Rippen aufgenommen werden und nicht vom Segel, ist das Segel sehr viel geringeren Dehnungs-Belastungen unterworfen, was sich deutlich in der Lebensdauer der Starren-Segel niederschlägt. Auch hat ein altes Segel keinen Einfluß auf die Leistung eines Starren. Durch die bei den Starren eingesetzten Rippen-Spannmechanismen ist es immer möglich, ein altes Segel problemlos nachzuspannen. Bei den Flexiblen hingegen steht die Geräteleistung in direktem Verhältnis zum Alter und Zustand des Segels. Flexible fliegende Wettkampfpiloten müssen deshalb spätestens nach einer Saison ein neues Segel aufziehen.

z t4/©11

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gleitsegel Firebird Matrix L

Bei einem Gleitsegelmuster Firebird Matrix L, MZL GS-oi-746-00 wurde ein vom Zulassungsmuster abweichendes Flugverhalten festgestellt. Es handelt sich hierbei um einen stabilen Sackflug.

In Übereinstimmung mit der Firma Firebird Sky Sport AG, Schäfflerstraße 15, D-87629 Füssen hat der DHV vorsorglich folgende Sicherheitsmaßnahme getroffen:

Alle Gleitsegelmuster Firebird Matrix L, MZL GS-01-746-00, deren Seriennummer mit 16xxxxx oder 18xxxxx beginnen, müssen vor der nächsten Benutzung nachgeprüft werden.

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

Die Nachprüfung wird von Firebird Sky Sport AG, Schäfflerstraße 15, D-87629 Füssen, Tel: 08362/98320, Fax: 08362/983219, e-mail: firebirdag@gmx.net durchgeführt.

Gmund, den 12.03.2001

Klaus Tänzler
Geschäftsführer

21.5/02,

Neue Musterzulassungen

Hängegleiter

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Deutschland zulässiges Startgewicht min.-max.	Klasse
MZL 01-368-01	Litespeed 5	Moyes Delta Gliders 103 kg - 153 kg	2

Gleitsegel

Nummer	Muster Zugelassenes Gurtzeug	Zulassungsinhaber Deutschland zulässiges Startgewicht	Klasse
MZL GS-01-825-01	Mistral 2.28 Gurtzeuggruppe GH	Swing Flugsportgeräte GmbH 105 kg - 130 kg	1-2 GH
MZL GS-01-826-01	Gambit S Gurtzeuggruppe GH	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH 65 kg - 85 kg	3 GH
MZL GS-01-827-01	Makalu XS Gurtzeuggruppe GH	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH 55 kg - 75 kg	1-2 GH
MZL GS-01-828-01	Makalu S Gurtzeuggruppe GH	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH 75 kg - 85 kg	1-2 GH
MZL GS-01-829-01	Makalu M Gurtzeuggruppe GH	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH 80 kg - 105 kg	1-2 GH
MZL GS-01-830-01	Makalu L Gurtzeuggruppe GH	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH 95 kg - 120 kg	1-2 GH

Nummer	Muster Zugelassenes Gurtzeug	Zula*bigsinhalier.DMitSchland zulässiges Startgewicht min.-max.	Klasse
MZL GS-01-831-01	Sherpa Alle Gleitsegelgurtzeuge	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH 150 kg - 220 kg	1-2 aplace
MZL GS-01-832-01	Airwave Magic L Gurtzeuggruppe GH	Airwave Villingen Ges.mr.b.H. 95 - 120 kg	2-3 GH
MZL GS-01-833-01	Airwave Magic S Gurtzeuggruppe GH	Airwave Villingen Ges.m.b.H. 65 kg - 90 kg	2-3 GH
MZL GS-01-834-01	Cyber S Gurtzeuggruppe GH	Ry & more Handels GmbH 65 kg 85 kg	1-2 GH
MZL GS-01-835-01	Cyber M Gurtzeuggruppe GH	fly & more Handels GmbH 80 kg -105 kg	1 GH
MZL GS-01-836-01	Cyber L Gurtzeuggruppe GH	fly & more Handels GmbH wo kg -120 kg	1 GH
MZL GS 01-837-01	Airea Rebe! L Gurtzeuggruppe GH	SynAIRgy GmbH 85 kg -110 kg	1-2 GH
MZL GS-01-838-01	Airea Rubel LW Gurtzeuggruppe GH	SynAIRgy GmbH 85 kg - 110 kg	2 GH
MZL GS-01-839-01	Boxtair M Gurtzeuggruppe GH	Flight Design 80 kg-100kg	1 GH
MZLGS-01-840	Boxtair L Gurtzeuggruppe GH	Flight Design 95 kg -130 kg	1 GH
MZL GS-01-841-01	Advance Omega 5/24 Gurtzeuggruppe GH	Advance Thun AG 70 kg - 90 kg	2-3 GH
MZL GS-01-842-01	Advance Omega 5/27 Gurtzeuggruppe GH	Advance Thun AG 85 kg -105 kg	2-3 GH
MZL GS-01-843-01	Advance Omega 5/30 Gurtzeuggruppe GH	Advance Thun AG 100 kg - 120 kg	2-3 GH
MZL GS-01-844-01	Ozone Atom M Gurtzeuggruppe GH	Aerosport International GmbH 80 kg • in° kg	1 GH
MZL GS-01-845-01	Airea Rebe! XL Gurtzeuggruppe GH	SynAIRgy GmbH leo kg - 135 kg	1-2 GH
MZL GS-01846.01	Aires Revolution L Gurtzeuggruppe GH	SynAIRgy GmbH 80 kg - 115 kg	z GH
MZL GS-01-847-01	Ozone Atom L Gurtzeuggruppe GH	Aerosport International GmbH 95 kg - 120 kg	1 GH
MZL GS-01.848-ai	Ozone Atom 5 Gurtzeuggruppe GH	Aerosport International GmbH 60 kg • 85 kg	1 GH

Gleitsegelgurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
MZL GS-03-233-01	EXCALIBUR	Firebird Sky Sport AG	too kg
MZL GS-03-234-01	Charly Index	Finsterwalder GmbH Charly Produkte	120 kg
MZL GS-03-235-01	Charly Striker	Finsterwalder GmbH Charly Produkte	120 kg

216/01

Neue Herstellungsbetriebe für Luftsportgerät

Firma	Produkte
Kroll Ulrich Wolfgang (Drachen- und Gleitschirmflugschule Papillon) St. Laurentiusstr. 7, 36163 Poppenhausen Tel: 06658/1432 oder 1646, Fax: 06658/1611	Nachprüfung für Gleitsegel und Rettungsgeräte
Apco Deutschland u, Österreich Brunnenstraße 15, 87669 Rieden am Förgensee Tel: 08362/955262, Fax: 08362/925099	Nachprüfung für Gleitsegel



Das DHV- Unfalltelefon

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

Tödliche Unfälle

Italien/Bassano - Am 02.02.2001 verunglückte der GS-Pilot Gerhard Daffner tödlich in Bassano / Italien. Der Pilot berührte in der Abhebe phase einen Busch und stürzte anschließend in eine Leitplanke der vorbeiführenden Straße. Dabei zog er sich schwerste Kopfverletzung zu, denen er später im Krankenhaus erlag.

Spanien/Teneriffa Ein tödlicher Flugunfall mit einem Gleitschirm ereignete sich am 03.02.2001 in Teneriffa. Nach einem problemlosen Flug wollte der A-Schein Pilot Martin Fischer zur Landung ansetzen. Offensichtlich misslang die Landeeinteilung. In ca. 100 m Höhe übersteuerte der Pilot seinen Schirm und stürzte ab. An den schweren Verletzungen, welche er sich dabei zuzog, verstarb er am folgenden Tag im Krankenhaus.

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.

Nachprüfung von Schleppwinden

(ausführlicher Bericht wurde in Heft wo, Seite 58 veröffentlicht)

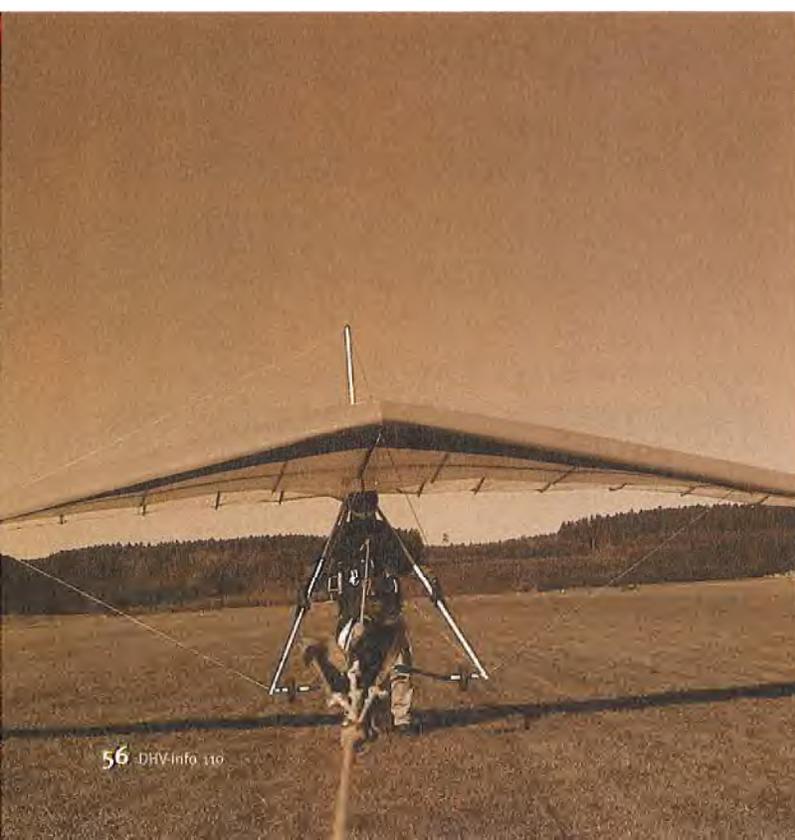
Das DHV-Informationsbüro für Schlepp möchte alle Halter von Schleppwinden an die Nachprüfpflicht ihrer Schleppwinden erinnern. Bitte überprüft den letzten Nachprüfschein eurer Winde und vereinbart rechtzeitig einen Nachprüftermin mit einem der unten aufgeführten DHV-Windennachprüfer.

Hinweis: Die Schleppwinde muss turnusmäßig alle 24 Monate nachgeprüft werden, andernfalls ist der Versicherungsschutz gefährdet.

Horst Barthelmes

Windennachprüfer-Liste 3/2001

NingreeNStralle		Tele@	
Barthelmes Horst	Obernhausen 35	36129 Gersfeld	06654.353
Blon Jürgen	Plarrer-Peter Str.11	6640 Blieskastel	06842-51782
Bryani Jack	Gärtnersir. 12 a	93059 Regensburg	0941-447142
Bzduch Markus	Blütenstraße 18	86179 Augsburg	0821-814498
Deeg Andreas	Friedr.- Wolf-Weg 8	12319 Hechingen	01471-13924
Deiningner Franz	Wedle 24	89079 Ulm	07305.7957
Ehrenfried Kai	Untergasse 17	69469 Weinheim	06201.182911
Engel Wolfgang	Hügelsir. 13	82178 Puchheim-Ort	089-802210
Grollklaus Helmut	Klingenbrooker Weg 8	23815 Wesierade	04553-373
Hansmeyer Jürgen	Baumgartenstraße 1	35099 Burgwald	06451-21911
Hübner Günther	Leineweberstr. 10	37116 Nörten-Hard.	05503-3544
Meier Eckhard	Nerzweg 28	48151 Münster	0251-161554
Meier-Volk Ede	Hochrüttsir. la	19291 Winden II	07682-1063
Müller Lothar	Im Niedembrock 36	32584 Löhne	05732.6275
Parzefall Johann	Ringstraße 1	93088 Miniraching	09406-1017
Pohl Jürgen	Emmastraße 12	50937 Köln	0221-6402600
Pause Wilhelm	Bromberger Weg 10	31130 GleichienReinh	05592-1690
Schuhwerk Christoph	Bergstraße 21	86416 NeuburgKa.	08283-2231
Schwenke Guido	Kards. Hartmann SW	48321 Hayikbeck	02507-986705
Werkshagen Bernd	flaBkamp 21	58519 Schalksmühle	02355.400471
Wujasin Johann	Neue Straße 1	14163 Berlin	030-3231623



»K-Prüfung«

Seit 1.1.98 gibt es in Deutschland und Österreich die Verpflichtung zur Durchführung einer Nachprüfung bei jeder Neukombination eines Gurtzeugs mit einem Rettungssystem. Diese sogenannte Kompatibilitätsnachprüfung (K-Prüfung) dient als Qualitätssicherungsinstrument für die Kombinierbarkeit von den zugelassenen Einzelkomponenten Gurtzeug und Rettungsgerät. Es wurden seit ihrer Einführung viele Probleme und fehlerhafte Kombinationen erkannt und beseitigt. Somit konnten Unfälle vermieden werden und Erkenntnisse in die Entwicklung neuer Geräte einfließen. Das Bewusstsein der Piloten über die uneingeschränkte Funktionstüchtigkeit der Gurtzeug / Rettungsgerät-Kombination wurde geschärft und die Verantwortung der Prüfenden mit dem Umgang der Komponenten verdeutlicht.

Mit der Einführung der Protektoren ist die Kompatibilitätsnachprüfung erweitert worden, so dass sich die Kombinierbarkeit natürlich auch auf das erweiterte System Gurtzeug/Rettungsgerät/Protektor bezieht. Grundsätzlich ist der jeweilige Hersteller des Gurtzeugs oder des Rettungssystems für diese Nachprüfung zuständig. In der Praxis hat sich die Umsetzung dieser Regelung so gestaltet, daß die K-Prüfung dort durchgeführt werden kann, wo normalerweise die Ausrüstung gekauft wird, d.h. bei den Schulen und Händlern. Deshalb haben die deutschen und österreichischen Rettungsgeräte- und Gurtzeughersteller der folgenden praxisingerechten Umsetzung zugestimmt: Ein Nachprüfer (z.B. ein Fluglehrer), der durch einen Hersteller nach einem festgelegten Mindestprogramm in die Problematik eingewiesen wurde, darf die Kompatibilitätsnachprüfung an allen Gurtzeug-RG-Kombinationen durchführen (nicht nur an den Mustern des einschulenden Herstellers). Bei dieser Einweisung geht es um die Technik von Auslösemechanismen, diesbezügliche technische Vorschriften und typische Kompatibilitätsprobleme.

Wichtig ist:

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

Die IC-Prüfung ersetzt natürlich nicht das regelmäßigen Neupacken des Rettungsgerätes,

DHV/OeAeC Technikreferat
Hannes Weininger

Gealterte Rettungsgeräte

Aus gegebenen Anlass weisen wir darauf hin, daß beim Verkauf von Rettungsgeräten gelegentlich Lagerware (teilweise bis zu drei Jahre alt) als neu verkauft wird. Achtet bei »Neuen Rettungsgeräten« auf die Produktionsdaten und das Stückprüfdatum, das im Packnachweisheft enthalten sein muß.

DHV/OeAeC Technikreferat

Wo sich Profis versichern...

(z.B. Mike Küng)



Berufsunfähigkeits-Versicherung:

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

Flugunfall-Versicherung: **Nein**

z.Zt. Muximalinvalidität DM 750.000,— (!)
Pilot mit A- oder B-Srhein **DM 467,80/Jahr**
Flugschüler **DM 233,90/Jahr**

Passagierhaftpflicht-Versicherung:

Drachen und Gleitschirm **DM 588,—/Jahr**
UL-Passagierhaftpflicht ab **DM 492,—/Jahr**

Haftpflicht-Versicherung,

Drachen und Gleitschirm **DM 87,—/Jahr**
UL (inkl. Drachen+Gleitschirm) **DM 228,—/Jahr**

Ausrüstung: **Neu'**

Diebstahl- oder Transportschaden sowie während
des Gebrauchs versichert ob **DM 96,—/Jahr**

Lebensversicherung:

Ohne Risikozuschlag für den Flugsport

403%.

PARAWING

erSi eAC

Versicherungsservice
Rodel & Schöll GbR
Katzenbachstroh 65
70563 Stuttgart
Telefon 0711/73 27 79
Fax 0711/7 35 43 79
info@parawing.de
www.parnwing.de

DER SPIEGEL

Wir Drachen- und Gleitschirmflieger stehen immer wieder in der Kritik des Naturschutzes. In einem Atemzug werden wir allzu gerne als Adrenalinjunkies dargestellt, welche mit dem Naturschutz nichts am Hut haben.

Den Natursportler in den Naturschutz zu integrieren ist bestimmt der bessere Ansatz als zu polarisieren. Nachvollziehbare Vorortlösungen sind da gefragt. Hierzu nachfolgend ein hochinteressantes Interview des Spiegel (50/2000) mit Professor Reichholf von der Zoologischen Staatssammlung München.

Biologe Reichholf über gestörte Naturerlebnisse und überzogenen Artenschutz

Josef Reichholf, 55, arbeitet bei der Zoologischen Staatssammlung München und ist Präsidiumsmitglied der Umweltstiftung WWF Deutschland.

Verbotsschilder abbauen

Spiegel: Hat der Naturschutz in der Bevölkerung an Ansehen verloren?

Reichholf Eindeutig ja. Fast überall im Land gibt es neuerdings massiven Widerstand gegen die Ausweisung neuer Schutzgebiete - und zwar teilweise so massiv wie sonst nur gegen Atomkraftwerke.

Spiegel: Wie sind die heftigen Proteste zu erklären?

Reichholf Viele Naturschützer haben leider ein sehr negatives Menschenbild: Sie halten den Menschen für böse und schädlich und versuchen alles, um ihn aus der Natur rauszuhalten. Dagegen lehnen sich die Leute vor Ort natürlich zu Recht auf

Spiegel: Ist das ein typisch deutsches Phänomen?

Reichholf Ja. Der Naturschutz hier zu Lande isst noch stark von der deutschen Staats- und Obrigkeitgläubigkeit geprägt. Viele Ökologen glauben allen Ernstes, dass sich die Natur durch hoheitliche Akte schützen lässt. Aber das ist ein großer Irrtum.

Spiegel: Hilft die Unterschutzstellung eines Gebietes denn nicht den dort

lebenden Tieren und Pflanzen?

Reichholf: Im Gegenteil. Oft schadet der bei uns praktizierte Aussperr-Naturschutz den Tieren sogar. Denn Jäger, Fischer oder Forstwirte dürfen in Schutzgebieten meist weiter schalten und walten. Nur haben sie dort viel weniger Kontrolle durch die Öffentlichkeit als vorher zu befürchten, weil Wald und Flur ja nicht mehr für jedermann frei zugänglich sind.

foto: Björn Klaassen

Spiegel: Schrecken Ruderer, Reiter oder Radfahrer denn **nicht die sensiblen Vögel auf?**

Reichholf: Die von Freizeitsportlern oder anderen Erholungssuchenden ausgehende Störung ist in Wahrheit viel geringer als das, was die Jäger anrichten. Scheu werden Vögel erst durch Bejagung. Die Gänsesäger an der Isar zum Beispiel brüten in einem Gebiet, in dem im Sommer jede Woche viele hundert Boote den Fluss runterfahren. Im Sprachgebrauch der Ökologen lastet dort ein erheblicher »Erholungsdruck« auf der Landschaft. Doch die Vögel sind überhaupt nicht scheu, weil sie im Menschen keinen Feind sehen. Gänsesäger sind bei uns nämlich vor Bejagung geschützt. Bootsfahrer und Spaziergänger am Ufer stören sie nicht. Die Vögel ziehen dort sogar so erfolgreiche ihre Jungen hoch, dass die Fischerei sie schon wieder abgeschossen haben will.

Spiegel: Also werden Freizeitsportler von Tieren an sich nicht als Bedrohung empfunden?

Reichholf: Nein. Das beste Beispiel dafür sind die Städte, die inzwischen einen Artenreichtum aufweisen, der den mancher erstklassiger Naturschutzgebiete weit übertrifft. Insgesamt haben Städte inzwischen eine vergleichbare Bedeutung für die Erhaltung der Artenvielfalt wie Naturschutzgebiete. In Berlin zum Beispiel leben zwei Drittel aller Vogelarten, die es überhaupt in Deutschland gibt. Und warum? Weil sie dort nicht vom Menschen verfolgt werden.

Spiegel: Wird sensibler für den Artenschutz, wer sich ohne Zäune und **Verbotsschilder frei durch die Natur bewegen kann?**

Reichholf: Völlig richtig. Aber heute wird das Naturerlebnis ja leider durch Verbote gestört oder gar verhindert. Selbst in Schulen ist es heu-



Prof. Reichholf

te so gut wie unmöglich, die Entwicklung von Kaulquappen zu zeigen, weil die bei uns vorkommenden Frösche alle geschützte Arten sind. Ein Lehrer darf deshalb nicht mal aus dem eigenen Schulteich Froschlaich entnehmen, um den Kindern im Glas zu zeigen, wie sich die Kaulquappen allmählich entwickeln. Solche prägenden Erlebnisse fehlen den Kindern, weil bei uns ein völlig überzogener Artenschutz praktiziert wird. Das ist eine echte Katastrophe.

Spiegel: Was müsste sich im Naturschutz ändern?

Reichholf: Leider verteidigen die Umweltverbände die von ihnen durchgesetzten Naturschutzbestimmungen gegen alle anderen Landnutzer und machen sich damit die breite Öffentlichkeit zum Feind. Wenn die Vogelschützer aber zum Beispiel die letzten Brutplätze der Flussuferläufer an den randalpinen Flüssen sichern wollen, müssten sie sich gerade mit den Paddlern gut stellen, die dort regelmäßig vorbeikommen. Über regelmäßige Kontrollen könnten die Wassersportler mithelfen, dass den Brutplätzen möglichst wenig passiert. So läuft das etwa in Amerika.

Spiegel: Spricht etwas dagegen, einzelne Naturschutzbestimmungen wieder aufzuheben, wenn sich die Artenvielfalt dort gut entwickelt hat?

Reichholf: Auch das wäre ein wichtiger Schritt, Ängste bei der Bevölkerung abzubauen. Die Menschen werden es sich auf Dauer auch nicht gefallen lassen, dass überflüssige Einschränkungen einfach immer so weiterlaufen, nur weil man ein Gebiet einmal für io oder zo Jahre unter Schutz gestellt hat. Noch wichtiger finde ich aber, dass die Schreibstuben-Naturschützer in den Umweltbehörden endlich mehr Außendienst machen. Als erstes könnten sie dann ein paar Verbotsschilder abbauen und die Einheimischen ermuntern, die Schutzgebiete zu erleben. Der Naturschutz muss flexibler und menschennäher werden. Dann wird auch seine Akzeptanz in der Bevölkerung wieder steigen.

Mit freundlicher Genehmigung des Spiegel und Prof. Reichholf




GmbH

AERO-GENTER

55270 Ober-Olm /Mainz
Am Becherweg 2

Aktuelle Nachrichten:

**Rettungsschirm
Packservice zur
Saisoneroöffnung**

Am jedem 1. **Donnerstag**
im Monat Fliegerstammtisch

Tel. 06136 - 991815
Fax 06136 - 997118

**Dein Fachgeschäft
für Gleitschirme
Drachen und
Zubehör**

im
Rhein-Main-Gebiet

Do 17,00 - 20,00 Uhr
Fr 15,00 - 18,00 Uhr



Griechenland - Olymp

Gleitschirmzentrum

Abenteuerlerien

XC-,Thermikseminare



**OLYMPIC
WINGS**

paragliding center
& adventure
holidays

- Über 15 Fluggebiete versprechen einzigartige' Thermik-, Soaring- und Streckenflüge für Genussflieger! und Profis
- Fluglehrerbetreuung, Flughafentransfer, Transport zu den Fluggebieten
- Vollständige Geländeeinweisung Wetter- und Fluginformationen
- Biplane Flüge, eigene Rugschule am Olymp
- Eine Woche nur 850.--, Ermässigung für Nichtflieger

Prospekt anfordern
Info /Anmeldung:
Tel: 06171-621626
GR tel/MY' +30-362-41741
mobil' +30-942215980
otwings@olympicwings.gr
web: •www.olympicwingstg.r

Info-Tek Flugschule GöpPin.qen
07164-12021



Webcams finde ich eigentlich prima. Es ist äußerst beruhigend durch einen Klick zu sehen, dass die Basis z.B. in Brixen nicht über Kammniveau ist. Wo doch die Fliegerfreunde nach Südtirol gefahren sind und man konnte nicht mit! Den manchmal gegenteiligen Effekt möchte ich nicht verschweigen, aber das ist nicht mein Problem. Seit diese Dinger auf den Bergen stehen, werde ich anscheinend beobachtet! Ich marschiere frohgemut zum Startplatz, toller Wind von vorne, fast für einen Rückwärtsstart, lege aus, toller Wind von vorne, mache mich fertig, toller Wind von vorne, nehme die A-Gurte in die Hand - Rückenwind! Diese Vorfälle häufen sich in allen Variationen! Einige erschütternde Beispiele in Kurzform: Toller Wind von vorne - Wandergruppe Rote Socke, 67 Mann, im Gänsemarsch unterm Start vorbei. Letzte Socke durch - Seitenwind. Startplatz in Wolken - toller Wind von vorne, Talsicht - Rückenwind. Wind von vorne - Tragegurt verdreht, richtig eingehängt - Seitenwind.

All es habe ich schon probiert, die Sturmhaube beim Weg an den Startplatz tief übers Gesicht gezogen, vor dem Startversuch laut erklärt, heute gar nicht fliegen zu wollen, es nützt nichts!

physiologisch geschulte Leser machen es sich mit der Diagnose »Verfolgungswahn« zu einfach, Ich bin nicht der einzige, bei dem sich diese Erlebnisse häufen. Manche trifft es noch viel schlimmer, wir hatten mal einen Teamchef, wenn der an den Startplatz kam, drehte der Wind, der vorher selbst für Rückwärtsstarts zu heftig war, schlagartig bei gleichbleibender Stärke um 1800!

Den modernen Zeiten angepasst, liebäugle ich nun mit dem Gedanken, eine Selbsthilfegruppe zu gründen, z.B. die »Anonymen Startwindgeschädigten«,

Vor ein paar Jahren schrieb ich in der Szene G über das Forum im Internet, wer die Foren anderer Sportarten kennt, ist verblüfft, wie seriös und sachlich es bei uns abläuft.

Das würde ich heute nicht mehr schreiben. Leider hat sich der Stil völlig Fußball- oder Eishockey-Foren angepasst. Mir ist es nicht ganz erklärlich, schreiben dort doch hauptsächlich die Leute so primitiv, die gar nicht selbst Sport treiben, sondern sich dem Leeren von Bierdosen auf Tribünenplätzen gewidmet haben. Aber vielleicht kommen ja bei unserem Fliegerforum auch die armseligsten Beiträge von jenen, die dort ihren Frust abarbeiten müssen, weil sie fliegerische Ameisen sind? Der Kommentar in einer Tageszeitung trifft den Nagel auf den Kopf, obwohl der Autor sicher Drachen- und Gleitschirmforen gar nicht kennt:

»Drin und feige - Früher sind die Menschen nach verrichtetem Tagewerk vor ihre Tür getreten. Dort standen bald die Nachbarn. Dann wurde getratscht. Über die Schruppen des Lehrers, die Bäckersfrau, dieser Drachen, und - wenn einer die Runde verließ natürlich über den. Das war nicht immer fair, aber ehrliche Kommunikation: Einer sagt etwas, die Anderen hören es, können das Gesprochenen einem Gesicht, einer Identität zuordnen. Heute: die Straße als Chatroom gibt es nicht mehr. Drängt es den Menschen nach Gesprächen, holt er sie sich via ISDN-Leitung auf

den Monitor. Ein paar Mausclicks und rein in die virtuellen Foren. Hier mal schnell seinen Senf dazu geben, dort seinen Mostrich. Und dabei immer anonym bleiben, das senkt die Hemmschwelle - prima. Es wird gepöbelt, beleidigt, mies gemacht und nebenbei Grammatik und Rechtschreibung malträtiert - alles namenlos.«

Ebenfalls vor vielen Jahren Verbreitete auch der Spiegel das Gerücht, dass einige Hirsche von Gleitschirmfliegern in den Tod getrieben wurden. Obwohl Recherchen ergaben, dass das eindeutig eine in Bierlaune erfundene Geschichte eines Stammtisches war, war weder ein Dementi zu erreichen, dieser Spiegelartikel diente anderen Zeitschriften sogar als Beleg für den Wahrheitsgehalt. Wie wohlthuend war da doch der Artikel »Ende der Aussperrung« wieder vor kurzem im Spiegel zu lesen. Solche Zitate wie »Es ist ein Irrweg, Käseglocken über die Landschaft zu stulpen und die dort lebenden Menschen aussperren zu wollen«, oder »kein Birkhuhn stirbt an Herzschlag, nur weil sich ein Skilangläufer durchs Unterholz quält, im Gegenteil sollten wir uns über jeden Reiter oder Kanufahrer in der Landschaft freuen, denn nur wer die Schönheiten der erlebten Natur genießen kann, entwickelt auch ein Bewusstsein für ihre Erhaltung«, kann man als jemand, der sich fast sein ganzes Leben in der Natur bewegt, nur unterstreichen. Ein Interview aus diesem Spiegel von Prof. Dr. Reichholt haben wir auf der Seite Flugsport und Natur abgedruckt. Interessant und erfreulich ist der Sinneswandel der Spiegelredaktion in der Einstellung zum Natursport, man ist anscheinend auch dort draufgekommen, dass es immer besser ist, auf Fach-

leute zu hören als auf Stammtischgeschwätz.

Endlich sind wir wieder längere Zeit in der Luft unterwegs. Die Jagd nach Kilometern und Punkten ist voll im Gange, hoffentlich verdrängt sie nicht den außergewöhnlichen Erlebniswert unseres so schönen Flugsports. Sicherlich braucht man viel Wissen, Können und Motivation um stundenlang in der Luft rumzuschaukeln, Begeisterung und Bekommenheit wechseln oft in schneller Folge, Euphorie und Frust liegen oft nahe beieinander. Aber seien wir ehrlich, Wissen, Können und Motivation reichen meist nicht, auch Glück gehört zu einem erfolgreichen Streckenflieger! Wen rettete nicht schon der Bart knapp über dem Boden vor dem Absaufen, die Ablösung an nicht vermuteter Stelle oder eine abendliche Labilisierung über die letzten Kilometer. Darum gefällt mir die Antwort so gut, die Michi Müller, Sieger des Schweizer CCC z000 seinem Buben gab, als dieser ihn fragte »Papi, bisch jetzt de Besch?« Michi Müller antwortete »nei, der Erscht!«

ANZEIGENSCHLUSS

GE: RAUC KT
 2a Später 0 anzeigen
 werden automatisch in das nach-
 folgende Info aufgenommen.

n bitte

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

1 GH

Bolero L, Bj. 08/00, Gurtzeug Airea X-Side L, Rettung Sup Air L, Vario Bräuninger 10, VB 5.000,- DM, © 0174/9358922

Edel Control M, Bj. 2000, Gurtzeug Movie Side Bl. 2000, Rettung Bj. 2000, VB 4.900; DM V 07051/3340

Nova Philou 26, Bj. 95, inkl. Gurtzeug, Rettungsgerät RS2 Firebird, Bj. 94, Alto Varia Basis SP, Bj. 96, Fliegerkombi, Rucksack, Helm 2.200,- DM, © 06261/38995 oder 0174/2048597, e-mail: Lars@Grafic

Nova Philou 26, Bj. 08/97, weißgrau/blau VB 850; DM, ©09131/58951

Nova Philou 26, Bj. 07/96, Check neu, inkl. Gurtzeug, Rettung, Helm, Varia 2.600; DM, 0179/1099336

Advance Epsilon 2/28, Bj. 09/96, 80 - 95 kg, lila/gelb, inkl. Packsack, VB 1.900; DM, auch mit Gurtzeug und Reifung, 08681/698748, e-mail: d.s.eit@gmx.de

Atlas XL, 90 - 130 kg, Gurtzeug Sup Air, Doppelkappenreifung - 120 kg, Frontcontainer 21/2 Jahre, Preis VHB, © 07227/1252

Boogie L, Bj. 08/96, inkl. Gurtzeug Edel u. Rettung Firebird, Preis VB, € 0941/3998422 od. Fax 0941/3998422

Discus 1000/60, Bj. 94, Gurtzeug Edel, Packsack und Rettung (Charly second Chance 96), VB 900,- DM, © 07544/913986

Dream 90/24, Bj. 09/90, gleb/lila, 180; DM, © 0721/9376970

Fox 24, Bj. 90, ohne Check, gegen Porto, © 07531/72721 oder Gerlind.Duwe@gmx.de

Grafit Large, Bj. 94 mit Packsack, Gurtzeug Rep Air mit Protektor, BJ. 95, Rettung Charly, Bj. 98, VB 1.200; DM, © 0172/4693210 (Heidelberg)

Grafit Large, Bj. 10/95, mit Check und Gurtzeug u. Protektor, Rettung Charly Second Chance, VB DM 1.650,-. © 0172/3644621

Grafit Medium, Bl. 93, 60 - 80 kg, VB 300; DM, Gurtzeug UP Action/Rettung u. Airbog VB 690; DM, Schleppklinke VB 100; DM, Bräuninger Varia VB 350; DM oder komplett 1.300; DM, © 02501/8301, Fax 02501/8301

N-Joy XL, Bj. 07/97, türkis, 90 - 120 kg, Check 01/2003, Packsack, Rettung SC96, Bj. 09/90 kompl. 1.600; DM, Schirm einzeln 1.450; DM, Packsack 90; DM, Schnellpacksack 110; DM, © 05203/70513 (Büro), 05203/4449 (priv.)

P 22/25, l31. 94, 60 - 80 kg, mit Gurtzeug Modular, VB 800; DM, 0174/7712045

Quartz L, l31. 04/96, Charly Gurtzeug mit Protektor + Rettungsschirm SC 118, Check neu, 1.549; DM, 08862/8950, 0031-45-5226572 od. e-mail jengel@vr-web.de

Session M, Bj. 1999, violett, 80 - 110 kg, Check neu, 2.400; DM, © 0043/6764116059, Fax 0043/36852331220

1-2 GH

Arcus 5, Bj. 06/99, rot, 65 - 85 kg, Perotech-Gurtzeug, Bj. 08/99, schwarz, Protektor, Rettung (Bj. 07/99) Typ Sup Air M, Integralhelm Laser GE M, Packsack VB 5.100; 0831/5659158 od. 0179/4222322, e-mail: nadinegreiner@web.de

Arcus S, Bi 06/00, blau, Gurtzeug UP, Helm Charly Insider, Rettung UP, VB 4.000; DM, © 0391/7237901 (priv) od. 0391/5098415 (Büro)

Arcus S, Bj. 8/99, rot/weiß, komplett mit Gurtzeug, Frontcontainer und Rettung, VB 4.200; DM, 08851/615171 od. 0171/3247791

Advance Epsilon 3/26, Bj. 07/00, blau/silber, 70 - 95 kg, 3.500; DM, © 0172/7223628

Advance Epsilon 3/28, Bj. 12/99, rot/gelb, 90 - 107 kg, Check 12/01, VB 3.350,-, © 07121/890914

Arcus L, Bj. 04/99, blau/weiß, Check neu, 2.800; DM, 07243/77248

Arcus M, 02/00, rot/weiß, 90 - 105 kg, Preis 3.500; DM, © 0171/6776688

Arcus M, Bj. 5/00, 3.390; DM, Tel/Fox: 06232/40623, 0173/9177360, tagsüber 0621/7403135, e-mail: juergen@maehringer.net

Arcus M, B1. 05/99, rot/weiß, 2.500; DM, 07231/290516 od. 07231/24794, Fax 07231/927796

Flair M, Bj. 04/99, 80 - 105 kg. blau, VB 1.900; DM, © 0170/3030316

Flair S, Bj. 08/98, rot/weiß, Check neu, 1.900; DM, © 08151/4504

Flair S, Bj. 08/98, rot/weiß, Check neu, 1.800; DM, 08151/4504

Ignition L, N. 08/99 blau, VB 2.800; DM, © 07172/22197

Matrix M, Bj. 2/00, 75 - 95 kg. blau, 3.700; DM, © 09131/430982 od. 0171/5575734

P23 27, l31. 09/96, 80 - 105 kg, Check 06/2002, 1.350; DM, 04101/403065, e-mail: Rainerkik@aol.com

P23 27, Bj. 08/96, 80 - 105 kg Check neu, Sup Air Gurtzeug, VB 2.500; DM, € 0172/9937101

Paratech P23 24, Bi, 97, orange/weiß, mit Gurtzeug Sup Air, Rettung, Helm Charlie Insider - blau -, VB 3.300; DM, 07444/1836 oder 07836/511405

Pro Design Relax 36, Bj. 08/98, 85 - 110 kg, gelb, VB 1.500; DM, 0171/8222927, e-mail: konrad@hotmail.com

Saga Large, Bi. 1/99, 85 - 110 kg, VB 1.700; DM, € 08238/958405

Sinus M, Bl. 08/98, rot, Check 08/2000, VB 2.500; DM, 06128/1824 (p), 0611/752396 (Arbeit), e-mail: grothaupt@t-online.de

2

Aspect M, l31. 06/96, blau/weiß, 700; DM, 0177/6892001 od. skimmerle@gmx.de

Compact 35 D, Bj. 94, a. W. auch mit Gurtzeug, VB 700; DM, © 0861/1663242

Discus 2000/110, Bj. 04/94, Check 05/98, VB 700; DM, 05308/3247

Martin 29, B1. 95, VB 800; DM, Delta-Fly Madreiter, Integral-Gurtzeug II, VB 350; DM, Rettung GS SC 96, Bj. 09/89 VB 100;. © 07202/3719, Fax 07202/941628

Mistral Twin 42, Bj. 10/97, rot/weiß, Check 01/00, Charly Duo 200, Bj. 01/2000, 2 Gurtzeuge, VB 3.700; DM, © 0173/2734033

Nova Axon 26, Bj. 10/97, weiß, Check 10/01, VB 1.500,- DM, © 0561/9977197 od. 0179/5345562

Saber L, Bj. 99, Neuer Check, blau/weiß, 85 - 105 kg, 1.550,- DM, Tel./Fax: 06083/2654

Saber L, Bj. 98, gelb/weiß, 80 - 105 kg, VB 1.250,- DM, © 08821/58899

Saber XL, Bi. 6/97, DM 700,-, © 06732/63373

Saber XL, Bi. 97, Pink, 83 - 115 kg, 1.500,- DM, Gurtzeug Sup Air, Bj. 2000, 700,- DM, Rettung Charly, 95 - 125 kg, 600,- DM, Varia Bräuninger IQ Bj. 99, 350,- DM, komplett 3.000,- DM, © 09372/3323

Sensor M, Bj. 95, inkl. Gurtzeug, Rettung, Check bis 02/02, VB 1.666,- DM, © 0221/5505799

Sonic Large, Bi. 6/97, Check 06/01, VB 1.100,- DM, V 06255/1284 oder 06251/843816 Fa.

Soul L, Bj. 5/96, VB 1.200,- DM, © 01971/4351

Super Space M, komplette Ausrüstung, Edel Gurtzeug, Firebird Rettung und Vario, 0271/485095 03535/22103

Vision M, Bj. 04/95, petrol/weiß, komplett m. Gurtzeug Carly Primus, VB 750,- DM, Tel./Fax: 07303/5581 oder 0171/8506075, e-mail: Alhambro@web.de

Vision M, mit Gurtzeug und Rettung 1.150,- V 089/7854387

G

Apache 26, Bi 94, pink VB 600,- DM, V 07762/7125

Cruisoir 29, Bj. 02/94, 80 - 105 kg, Check 04/2002, VB 800,-, © 0171/8811290

A O

Advance Seme 4/27, Bj. 09/99 rot/gelb, 3.300,- DM, © 0761/6964820 od. 0041/216177806 (abends)

Airwave Fusion I., Bj. 07/97, Check 2/2002, VB 1.800,- DM, V 08325/440 od. 0170/5643984

Apco Bagheera M, Bj. 00, mit Rettungsschirm, Vario und Gurt, e 089/74548217, 2.850,- DPA

Astral 2.26, Bj. 03/2000, rot/schwarz/weiß, VB 3.600,- DM, ©07954/8677, Fax: Fax 01954/925915

Astral L, Bj. 06/98, blau/weiß, 90 - 125 kg, 0171/8255513 od. 02336/81650

Astral M, Bj. 98, 75 · 105 kg, 1.300,- DM, V 02166/611844, 02166/370087 oder 0172/2674716

Astral M, hellblau, + komplette Ausrüstung, e 07724/2921

Astral M, Bj. 98, blau/weiß, VB 2.450,- DM, V 06164/1438, Fax: 06164/55600

Astral M, Bj. 04/98 + kompletter Ausrüstung, Preis VN, Q 0175/5697777

Blues S, Bi. 03/99, Check neu, VB 2.100,- e 039451/215 (abends) oder 05323/937913

Booster L, Bj. 12/2000, goldgelb, VB 3.700,- DM © 0170/9016042, Fax 07954/925915

Nova X-Ray 24, Bj. 08/99, 80 · 105 kg, royal-weiß, 2.350,- DM, 089/69979493, oder e-mail: WWWCP1 @AOL.COM

Nova X-Ray 24, Bj. 6/99, 80 · 105 kg, blau/weiß, 2.400,- DM, (b 0172/2348763, Fax.: 02982/3698

Nova X-Ray 26, Bi 08/99, 95 - 115 kg, lila/weiß, Packsack, 2.600,- DM, V 0170/4832182 od. 089/68070746, e-mail: peter@brinsky.de

Ozone Octane XL, blau/rot, 3.950,- DM, © 08161/989487 oder 0179/6926808

Paratech P60 27, N. 05/97, orange/weiß, VB 1.700,- DM, V 07432/15220

Paratech P60 27, Bj. 97, Lilo, 80.100 kg, Packsack, Beschleuniger, VB 1.300,- DM, V 07762/7125

Promise XL, Bi. 9/99, DM 2.300,- V 06732/63373

Soul S, Bi. 03/98, 75 - 95 kg, orange/weiß, Check bis 10/2002, 1.500,- DM, 0173/9208413

Spear I., 81. 07/97 blau, Check 06/99, VB 1.200,- DM, 05308/3247

gebraucht auftrag

1 info iio

Bei Drachen oder Gleitschirm nicht vergessen:

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

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

Anzeigentext (Bitte möglichst kurz)

Drachenausrüstung Gleitschirmausrüstung Instrumente Gurtzeug Ei Rettung Sonstiges

Kürzungen vorbehalten

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

Name

Telefon

Fax

Anschrift

Unterschrift

gebraucht

3

Advance Omega 4/28, Bj. 12/97, 85 - 110 kg, grün/weiß, Check bis 12/2001, 1.500,- DM, e 0172/9311983

Advance Sigma III 27 S, Bj. 97, weiß/rot, event. mit steuerbarer Rettung, VB 1.500,- DM, (C 07071/968914

Aerologic 51, Bj. 08/92, Check bis 08/02, mit Gurtzeug 500,- DM, e 07344/5346

Barracuda 28, Bj. 08/94 Check bis 03/2002 mit Packsack 450,- DM, 0179/2925122 od. 030450/31084

Nova Xyon 26, Bj. 07/96, blau, Check neu, VB 800,- DM, ©0561/9977197 od. 0179/5345562

2-3

Aerologic 47, Bj. 08/92, Check bis 08/02, mit Gurtzeug 500,- DM, e 07344/5346

H

Advance Omega 4/25, Bj. 5/98, 1.500,-, V 0173/9324697

Gambit M, Bj 06/00, blau/weiß, VB 2.800,- DM, © 09772/1085 od. 0171/3194571

Ozone Proton M, Bj. 05/2000, gelb, 3.000,- DM, © 07762/51580 od. 07762/70487

Contest 48,8j. 10/95, türkis, 90 - 110 kg. Check 10/2000 incl. Packsack, 700,- DM, e 09189/409295, Geschäft 09128/726374

Minen 30, Bj. 01/96 mit kompletter Ausrüstung, Preis VHS, © 06162/83590, Fax 06162/913584

3 GH

Airwave XXX-M, Bj. 10/98, Check 01/03, 800,- DM, V 0173/9324697



1

Club 15, Rettung + Gurtzeug Charly, 500,- DM, e 0351/4116111

Joker, Bj. 90, inkl. Räder, rot/gelb/weiß/lila VB 800,- DM, V 08381/84191

192

Calypso 165, Bj. 91, Check bis 03/2002, Ersatzteile, VB 1.250,- DM, V 0170/9774321

Spectrum 144, Bj. 95, VB 2.500,- DM, e 07171/43799

Supersport 143, Bj. 92, Check 7/02, VB DM 1.900,-. © 089/31596633

Supersport 153, Bj. 92, 67 - 97kg, magento/gelb/weiß, Check bis 2001, Kielflosse, 1.800,- DM, Gel.: 06257/903494 oder 0172/4013432

Uno piccolo, Bj. 9/92, Chorly Gurtzeug mit Schirm, VB © 06151/893622

Vektor, Bj. 96, weiß/gelb, div. Zubehör, VB 3.000,- DM, V 089/4605558

2

Impuls 14, Bj. 10/98, rot, Räder, Ersatzsteuerbügel, e-mail: j.holzhausen@web.de od. 0177/8508902

Reflex CS, Bj. 93, 90 kg, Kurzpacksack, Räder, 2 Steuerbügel, Check neu, 1.900 DM, © 0341/5804340

Reflex CS, Bj. 93, mit Schroubräder, 2 Ersatzsteuerbügel, weiß/neongelb, 1.400,- DM, V 07422/53787

Ultra Sport 147, Bj. 03.98, 4.000,- DM, © 09131/121146, werktags 8 - 15 Uhr

3

Cross Country 155, Bj. 3/97, e 09181/21695

Kestrel 148, Bj. 01/01, VB 6.300,- DM, V 08122/54180

Klassik 13, Bj. 03/97, weiß/blau mit Räder, Gurtzeug und Rettung, Preis VHS, V 06321/487580 oder 06321/930332

Klassik 14, Bj. 08/96, Winglets, Farbe gelb/weiß/schwarz, VB 2.800,- DM

Merlin 148, Bj. 98, weiß mit blauen Streifen, 4.750,- DM, Woody Volley Gurtzeug, schwarz, 175 - 185 cm, Rettung neu, 1.500,- DM, **Helm**, Vorio Bräuninger 150,- DM, komplett 6.000,- DM, V 0172/6214212

Pamir, Check 2002, Reservebügel + Räder, Regenschutzhülle, pink/grün, 2.200,- DM, e 07253/24853

Twister, Bj. 02/99, orange/blau, Regenhülle, Räder, 2 Steuerbügel, Tropezhandschuhe, Tel./Fax: 09132/6582

Twister, Bj. 05/2000, 2 Trapezrohre, 6.000,- DM, © 09402/784161 (abends)

UP Speed, Bj. 01/98, neuwertig, 3.900,- DM, V 0179/2254245 oder 08374/588990

UP Speed, Bj. 99, blau - gelb, 4.950,- DM, Tel/Fax: 06083/2654

3

AT 145, neuer Check, VB DM 2.300,-. © 0172/3644621

Laminar 14 / ST, Bj. 98, 4.500,- DM, V 07623/3971

Laminar 14 / ST, Bj. 05/98, 5.000,- DM, Gurtzeug Nailer bis 1,83 m, 1.150,- DM, V 02262/91341, Fax: 02262/91342

Laminar 14 / ST, Bj. 07/97, 4.400,- DM, V 09325/1858

Laser 14, Bj. 92, weiß/türkis/violett, 2 Ersatzsteuerbügel, o.W. Schlofsackgurtzeug und Rettung, 1.500,- DM, V 08375/1389

Moyes XS 155 Race Australia, Bj. 91, zus. 2 Steuerbügel, 500,- DM, V 02507/986705

New Wave 15, Bj. 90, 300,- DM, e 02507/986705

Reflex, Bj. 08/92, mit Räder u. Ersatzbügel, pink/weiß/neongelb, Check o.W. neu, 1.600,- DM, e 0711/6771008

Hoch und Weit

gut.besser.direkt

Jan. Andalusien • Feb. Monaco • März Toscana • Apr. Festival • Mai Norditalien Juni Slowenien • Juli Istrien • Aug. Oberkärnten • Sept. Castellón • Okt. Dolomiten • Nov. Brasilien • Dezember Osttirol •

Kalender 2001 Weiterbilden, Reisen

Jede Woche:

- „Ä-Schein / SOPI-Kurse“ Incl.
- Höhenflugkurse Incl. Wettorgarenie
- Grundkurse Incl. Wettorgarende!

Kalender kostenlos anfordern bei: **BLUE SKY**
A-9920 Sillian 82 - Tet (43) 04842 5176 - aluesky.at

Reisebüro **SKYSPORT** Alle Kurse
Flugschule Hochries
Tel: 08032/8971 Hochriesstr. 80
D-83122 Samerberg Fax: 08032/8801
www.flugschule-hochries.de
Mail: Flugschule_Hochries@t-online.de
Flugsafaris Shop

Reflex, Bj. 97, VB 2.400,- DM, bzw. tausche gegen GS (1 - 2) ab Bj. 2000, € 07173/6714

Stealth 12 kpl, Bj. 02/98, weiß/rot, incl. Räder, 3 Steuerbügel, Handfairings, 6.000; DM, © 040/89968922(a), oder 040/4220975 (p)

Viagro 14, Bi. 09/00 Mylar, orange/gelbe Rauten, 6.100; DM, © 089/762214

Zephir CX, Regenbogenfarben, o. Check, 490,- DM, © 08846/1545,

Zephir CX, Bj. 87, gelb/asymetr. Multicolor, kein check, 100,- DM, En 06881/53575

GS Rettung

RS 2, Firebird, bis 125 kg, Bj. 99, DM 620,-, 089/74548217

Charly, 94 kg, Bi. 5/00, unbenutzt, DM 399,-, © 06224/51436 od. 06224/922088

FreeX Control L, incl. Rücken- und Seitenairbag, Frontcontainer, DM 450,-, © 09081/604935

Woody Volley Wind, Bi. 98, NP DM 720; VB DM 450,- mit integr. Rettung Charly Rev. II, Bi. 98, Doppelkoppe, VB DM 1.150,-, 08341/73465

Pro Design JAM, Bj. 5/98, DM 380,-, 06732/63373

Charly Cruiser mit Protector Scooter und Karabinern, Bj. 5/00, unbenutzt, DM 699,-, 06224/51436 od. 06224/922088

Parasail VI, Bj. 8/98, 103 - 125 kg, VB DM 680,-, © 0170/9774321

Parasail VI, Bj. 94 mit Wirbel, DM 400,-, 0991/5799

HG Gurtzeug

PS1, 86, DM 50,-, Wasmer Geschw. Messer, AFRO-Vario mit Höhenmesser, Luft-Räder 200 x 50, 06151/895331

Madreiter Integral, Gr. 170 cm, Bi. 96, Charly-Rettung, Brutscontainer, VB DM 1.200,-, © 08034/307780

Moyes Integralgurt mit Seitencontainer, 175-180 cm, schwarz/weiß, DM 380,-, € 0171/7144147 od. 09453/8600

Vega Integra, Gr. 170-180 cm, Schleppschlaufen, Brustcontainer, DM 200,-, V 02507/986705

M2 WM, blau, 175-185 cm, mit Bremschirm, Bj. 2/99, DM 1.200,-, Rettungsschirm Charly, Bi. 5/96, VB DM 500,-, kpl. DM 1.500,-, € 07264/4036

Sting, 170 : 180 cm, Bj. 90, Rev. II mit Wirbel, evt. Probefliegen, VB DM 300,-, € 08381/84191

Woody Volley Speed, 165-175 cm, Bi. 98, violett/sand, VB DM 450,-, € 08021/9417 od. 0170/8389477

Woody Volley, 170-180 cm, Bi. 98, Charly Revolution II Doppelkappenschirm, Bj. 99, DM 1.650,-, evt. auch einzeln, € 0179/2254245 od. 08374/588990

GRIECHENLAND

UNTER DEUTSCHER LEITUNG
FLY OLYMPIC EAGLES CLUB e.V.

DAS CAMP FÜR DRACHEN- UND GLEITSCHIRMFLEGER

SOMMERFLUGGEBDETE
Olymp - Meteora-Klöster - Ossagebirge

WEINTERFLUGGEBE! ETE
Süd-Griechenland - Peloponnes

Info & Prospekt anfordern! Video DM 18,
Deutschland: Tel. 0049/821/2629551, Fax 2 62 95 50
Schweiz: Tel./Fax 0041/71/9238851
Griechenland: Tel./Fax 0030/352/44464
e-mail: eagles-club eat.forthnet.gr
www.olympic-eagles.de

komm mal vorbei bei uns gibt's außer dem optimalen Buckel individuelle Beratung eine gute Tasse Kaffee und alles zum Fliegen

reichlich Informationsmaterial

Haldenweg 4
87672 Roßhaupten
☎ 08367-598
Fax -1026

www.olympic-eagles.de/schule
Flugschule Tegelberg

gebraucht

APCO-GDeitschirme

Richard Roth
Deutschland und Österreich
Brunnenstr.15
D-87669 Rieden am Forggensee
Tel. 08362/925262
Fax 08362/925099
www.apco-gleitschirme.de
info@apco-gleitschirme.de

Jetzt Info anfordern mit Gratis Überraschung

Skyline Zip Contest Vario, Bj. 12/97,
190 cm. © 0991/5799

Charly Gurtzeug mit Schirm 180 -190 cm,
Bräuniger Varia für DM 490,-. Fax.
0831/202016

Regenhülle neu, mit Reißverschluss, DM
200,-, Schleppklinke 2 Jahre, DM 100,-,
Speedsensor Bräuniger, DM 100,-. ☎
0991/5799

Meduno: Am Grill-bzw. Landeplatz, braun-
schwarze Sportschuhe (Nike Air) im Sommer
2000 gefunden. 05261/66442

AIREA Packsack, Bj. 2001 neu,
blau/schwarz, DM 150,- inkl. Versand. ☎
08161/140140

Bräuniger Alto Vario Basis SP, DM
250,-. © 0711/481535

Funkgerät »Albrecht« AE - 102, 2 m
Band, neuw. DM 275,-. V 089/38225682
od. 089/4391119 priv.

Großer Nova Gleitsegel Packsack für
DM 80,-. V 0171/9714567

Bräuniger Alte Vario DM 250,-. V
089/74548217

Integral-Helm, GATSBY, pink, Gr. 56, neu-
wertig. 06151/895331

Schleppseil u. Seilfallschirme, 1700 m
Dynema 3,2 mm, original verpackt, 2 Seilfall-
schirme 1 Saison benutzt. 07308/6151
abends

Fresh Breeze, GS-Antrieb, 2 Blatt Gfk 110
cm, 1 Flugstunde, VB DM 4.200,-.
0160/4808112

Bräuniger IQ-Basis, mit Plexicover, DM
360,-, Overall, Fly Mike Space, rot schwarz
XXL-190 cm, neu, DM 240,-, gebr. Overall Fly
Mike space, schwarz, XXL-190 cm, DM 110,-,
Kevlar-Integralhelm, integr. Heimset, DM 240,-
Heimset (Ersatzgarnitur) DM 80,-
Telefon fehlt

2 VHF-Handsprechfunkgeräte, Albrecht
AE 103 (2m Band), ca. 2 Jahre, VB DM 350,-.
06406/72765

DHV-Info's ab 1986, 76 Hefte, Drama/Fly
& Glide ab 1985, 192 Hefte. V
0174/4162441 od. 0241/25309

Silva Kugelkompaß mit Speedbarhalte-
rung, Heckträger f. Fahrradtransport (Paulchen)
f. VW Bus T 4. © 08731/1039 od.
0170/8966686

Gutschein f. Bräuniger Vario nach Wahl f. 50
% Verkaufspreises. V 0170/6323277 od.
05341/8393506

Brille verloren, getönte Gleitsicht im ocker
Metalletuie, im Gebiet Castelluccio, Norcia, Pel-
legrino, FINDERLOHN zugesichert.
0179/5104170

2 Trapezrohre für Reflex, 50 % unter NP, 1
Paar luftbereifte Räder, DM 80,-. ☎
0711/6771008

Mini-Fly-Set, Kümmerle, mit Check ü.
Fläche, DM 3.500;. 06221/863108

Casio-Uhr (Pro-Tek), Höhenmesser, Barome-
ter, Kompass, Thermometer, VB DM 300,-.
0761/7678817

www.flugsport.de

Probefliegen + Verkauf
fast aller aktuellen GS!
Wir führen: Advance,
Airea, Apco, Edel, Fresh
Breeze, Firebird, Gin Gli-
ders, nova, Ozone, Perche, Pilots, Pro
Design, Swing, SupAir, UP, Windtech.
Neue Gleitschirme ab 3790 DM, ständig
40 gebrauchte GS vorrätig.
Inzahlungnahme, Fluglehrereinweisung
am Hang oder Winde, ständig 25 ver-
schiedene Gurtzeuge. Herstellerunab-
hängige Beratung. GS-Motoren: Verkauf,
Service + Reparatur.

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

Integralhelm Swiss Helmet Aero Star,
Gr. L, neu, NP DM 250,-, für DM 180,-, Speed
Oberteil blau, lange Ausführung, DM 50,-, Chor-
ly S2 Schleppklinke, DM 70,-.
© 07264/4036

Vario Flytec 3020 mit Speedmesser, DM
280,-, Schutzhülle für Drachen, neu, DM 150,-,
Funkgeräte Icom, 2 Stck., je DM 80,-.
0171/7144147 od. 09453/8600

Haftungsausschluß!

Jede Haftung des DHV und seiner Mitarbei-
ter auf Grund der Veröffentlichung des Ge-
brauchtmarkts ist ausgeschlossen. Für die
Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttichtig-
keit und die Angaben in den Anzeigen über-
nimmt der 01-IV keine Gewähr.

Tholl. Drachenträger, abschließ- und ver-
irrgerber, DM 200,-. 0171/7144147 od.
09453/8600

Bräuniger AV-Competition inc. Geschwin-
digkeitsmesser, Barograph, Anschlußkabel u. PC
Software, VB DM 550,-. ☎ 08041/71357

Varia Flytec 4005, DM 300,-,
08063/5532

2 x Alinco EC 10 Handfunkgeräte, neu, of-
fene Version, DM 400,- statt DM 520,-, keine
Lizenz nötig. 0172/7632329

Bräuniger Vario AV Classic, VB DM
450,-, Toli-Träger, Sonderlänge für Drachen. V
0170/8966686 od. 08731/1039

Abgeflogenen Schirm für Aufziehhängen
für 30,- bis 50; DM. 02156/912740

Preisgünstigen nicht mehr flugfähigen Gleit-
schirm, einf. Gurtzeug, Rettung, für Aufzugsvor-
führungen. V 03585/410583

Laminar 13 ST. (b 0761/26862

Großes GS-Gurtzeug mit Frontcontainer,
neuwertig, 1,92 m groß, 90 kg. ☎
0541/323152556

Fresh-Breeze Monster Hirth Motor. ☎
05723/81603

Preis und Leistung

der sichere alleskönner

pure

DHV
1-2 GH

DM 3890,-

im set mit gz control basic DM 4390,-

der schnelle aufsteiger

mission

DHV
2 GH

DM 4090,-

im set mit gz control millen. DM 4790,-



Ifire3egje.

freeX air sports Gnü
Harmating 2
D-82544 Egling
T. (+49) 08176-9302-0
F. (+49) 08176-9302-4
info@freex.com





Nordhessischer Gleitschirmclub Kassel wählt Vorstand

Der Nordhessische Gleitschirmclub Kassel hat in der Jahreshauptversammlung den alten Vorstand entlastet und den neuen gewählt. Thomas Vogt wurde als 1. Vorsitzender in seinem Amt bestätigt. Neu in der Führungsmannschaft sind der 2. Vorsitzende lochirr Vetter und Gerd Siebert als Sportwart. Der Vorsitzende betonte, dass auch in diesem Jahr die Flugsicherheit im Gleitschirmsport wieder an erster Stelle stehe. Nachdem im vergangenen Jahr in Kooperation mit dem DHV-Schleppzentrum in Bad Sätzen drei Windenfahrer vom DHV lizenziert wurden (drei weitere stehen kurz vor dem Abschluss der Ausbildung), bietet der Verein seinen Mitgliedern dieses Jahr u. a. eine Windenschleppausbildung für Gleitschirmpiloten an. »Dies sind auch wichtige Initiativen, um Schwarzfliegern den Weg zu sicherem und legalem Fliegen zu ermöglichen« ergänzt Peter Geißler, Kassierer des mit 25 Mitgliedern noch sehr kleinen Vereins.

2001 war ein gutes Jahr für die Nordhessen. Sie verfügen jetzt über einen zugelassenen Platz, der locker 1.200 m Schlepplänge hergibt. Da hat sich die Zusammenarbeit mit dem Segelfliegerclub in Hessisch-Lichtenau bewährt. Nach einem erfolgreichen gemeinsamen Flugtag im Sommer vorigen Jahres waren die Segelflieger so begeistert, dass sie beschlossen, die Zulassung ihres Geländes zu erweitern und den Kasseler Gleitschirmpiloten auf Dauer Asyl anzubieten. Da auch die UL-Zulassung vorbereitet wird, besteht die berechtigte Hoffnung, dass Blech-, Plastik-, Alu- und Fetzenflieger demnächst nicht nur bei Sonderveranstaltungen gemeinsam ihre Kreise über dem nordhessischen Bergland ziehen dürfen. Als nächster Schritt ist geplant, die Drachenflieger in der Region zu gewinnen. »Wir wissen, dass viele Drachenflieger nur im Urlaub zu ihrem Sport kommen«, erläutert Schriftführer Gerhard Segel. »Wenn Du nur zwei- bis dreimal im Jahr am Hang stehst, fängst Du immer wieder von vorne an. Wenig Flugpraxis erhöht außerdem das Unfallrisiko und mindert den Flugspaß. Da bietet uns der Windenstart in Verbindung mit einem kleinen Übungshang gute Möglichkeiten, im flugpraktischen Training zu bleiben.« Die Gleitschirmflieger aus Hessisch-Sibirien fiebern schon den ersten streckenverdächtigen Tagen entgegen und freuen sich auf Gleichgesinnte. Die sind, egal für welche Flugsparte sie sich interessieren, herzlich zum Fliegerstammtisch eingeladen. Der findet an jedem letzten Montag im Monat statt. Ab 19:30 Uhr treffen sich die Flieger in der Kasseler Gaststätte »Kleines Schweinchen« in der Konrad-Adenauer-Allee 117 B. Infos gibt es auch unter Tel.: 05661/51075.

Nordhessischer Gleitschirm Club Kassel
Gerhard Segel

Eine Notfall-Karte - wozu ?

Der Luftsport mit Hängegleitern und Gleitschirmen ist stark mit dem Reisen verknüpft. Ganz besonders gilt dies bei uns im 1. PCS, wo wir Wochenend-Ausfahrten bis zu mehrwöchigen Erkundungsreisen in alle Welt durchführen. Aufwendig ist die Vorarbeit, um Kontakte, Infos und Notrufnummern der besuchten Flugregion zu erhalten. Um so naheliegender ist es, vorab die persönlichen Daten zusammenzustellen und zu dokumentieren. In den letzten Jahren haben wir eine Notfall-Karte entwickelt, die jedes Mitglied mit seinen persönlichen Angaben ergänzt und bei allen Flugaktivitäten mit sich führt. Im Falle eines Unfalls haben die Ersthelfer wichtige Eilentscheidungen und Aktivitäten einzuleiten - um so wichtiger ist es, dass die persönlichen Daten ohne Verzögerung zur Verfügung stehen. Wir empfehlen allen Piloten/innen im DHV, dieses Vorsorge-Instrument ebenfalls mit sich zu führen. Wir würden uns freuen, wenn Ihr unsere Empfehlung zahlreich aufgreift und wünschen Euch, dass ihr diese Notfall-Karte möglichst selten gebrauchen müßt.

1. Parafly Club Schwaben
Wolfgang Arnold

Maßnahmen nach einem Gleitschirm-Unfall

Art und Dringlichkeit der durchzuführenden Maßnahmen sind abhängig von der Schwere des Unfalls und können sehr verschieden sein - speziell im Ausland. Die Rettungsaktion ist sofort nach dem Unfall von den Kameraden einzuleiten, die sich am Unfallort befinden. Erstversorgung und mentale Betreuung sind gleichermaßen wichtig - viele Verunfallte versuchen im Schockzustand Verletzungen herunterzuspielen! Je nach Verletzungsgrad wird der Verunfallte sofort in ein Krankenhaus gefahren, ein Krankenwagen herbeigerufen oder ein Helikopter angefordert. Man sollte den augenscheinlichen Verletzungsgrad um zwei Stufen schwerwiegender einstufen lieber einen Hell für einen gebrochenen Knöchel einsetzen als innere Blutungen beim Selbsttransport in Kauf nehmen! Weitere notwendige Maßnahmen werden mit dem Tourenorganisator, seinem Stellvertreter und der Gruppe abgestimmt. Bei schweren Fällen sind ein oder mehrere Tage der Besinnung angebracht (kein Fliegen). Die weitere Organisation der Ausfahrt übernimmt der Stellvertreter und die Unfallorganisation der Tourenorganisator, oder umgekehrt. Spezielle Aktivitäten können an andere sachkundige Teilnehmer delegiert werden. Angehörige des Verunfallten, ob anwesend oder zu Hause geblieben, sind je nach Schwere des Unfalls (seelischer Schmerz) nicht in der Lage zu helfen und sollten deshalb nur, wenn unbedingt nötig, zur Unterstützung herangezogen werden. Bei schweren Fällen ist sofort der Vorsitzende oder ein anderes Vorstandsmitglied des Vereins zu informieren, damit er in Deutschland tätig werden kann: Benachrichtigung der in der Notfall-Karte aufgeführten Personen, wenn nötig, persönlich, Organisation des Rücktransportes, information des DHV (Versicherung und Unterstützung). Auch alle in der Notfall-Karte aufgeführten Versicherungen sind sofort zu informieren. Alle Auskünfte gegenüber Krankenhaus und Behörden übernimmt am besten der für die Unfallorganisation Verantwortliche, Wegen des z.T. sehr großen Zeitaufwandes sollte dies nur eine und möglichst immer die gleiche Person sein.

Der für die Unfallorganisation Verantwortliche bemüht sich um optimale ärztliche Behandlung und Unterbringung. Hält ständig Kontakt mit den Angehörigen und mit dem Vorstand des 1. PCS. Sorgt für regelmäßige Besuche des Verunglückten (bes. wichtig im Ausland). Der Verein ersetzt die für die Unfallorganisation entstandenen Kosten und berechnet diese weiter, soweit möglich und sinnvoll.

NOTFALL-KARTE

Informationen für den Notfall. Bei jeder Flugaktivität in sofort zugänglicher Tasche bei Dir tragen!

Pilot, persönliche Daten/Personal data

Name/Name Vorname/First name PLZ/Zip Ort/City Strasse/Adress

Land Internationale TeLnr. BlutgruppeAusweis Nr. Ausstell. Behörde
Country Internat.Phone na. Blood dataidentity Card Authority

Im Notfall benachrichtigen / Contact in case of emergency

Name/Name, Vorname/First name PLZ/Zip Ort/City, Strasse/Adress

Internat.Tel.nr./Phone no.

Krankenversicherungen + Rücktransportvers. / Health insurance + insurance for transport

Versicherungsname/ Name of insurance Vers.nr. / insurance no. Internat.Tel.nr./Phone no.

Pilotenlizenz + Flugversicherungen / PHTors Licence and flight insurance

Sportpilot DHV-Member DHV Phone no. A-Schein B-Schein Windenschlepp
License no. number DHV Fax no.
+49 802 2 9675 0
+49 ⁸⁰²² 9⁶75 99 J/N 1/N j/N

Flugversicherungen / Flight insurances Vers.nr. / Insurance no. internat.Tel.nr. / Phone no.

Hiermit versichere ich: Datum:.

Die vorstehenden Angaben sollen so ausgeführt bzw. weitergegeben werden.

Unterschrift: _____

Raum für weitere persönlich wichtige Daten:

Notrufnummern der Telefonnetze in Europa				
Land	Festnetz	Di	D2	e-plus
D	Rettung 19222	Notruf 112	Notruf 112	Notarzt 112
	Polizei no			Polizei no
	Feuerwehr 112			Feuerwehr 112
A	Rettung 140	Notruf 112	Notruf 112	Notruf 112 Ambulanz 144
CH	117	Notruf 112	Notruf 112	Notruf 112
	118	Notruf 112	Notruf 112	Notruf 112 Ambulanz 118
E	091	Notruf 112	9 Ortsvorw. 091 k.A.	
F	01712202	Notruf 112	Notruf 112	k.A.

Neue Vorstände

Im Februar 2001 fand die Jahreshauptversammlung des Gleitschirmvereins Baden »Die Schwarzwaldgeier« statt. Die alten Vorstände wurden entlastet und bis auf den Kassierer Ulrich Haase, der wiedergewählt wurde, sind folgende neue Vorstände gewählt worden: Martin Lohse (1. Vors.), Jürgen Maurer (2. Vors.), Bolf Böttcher (Ref. Windenschlepp) und Eric Gottwald (Ref. Öff.arbeit). Bei dieser Gelegenheit bedanke ich mich im Namen des Vereins noch einmal bei den scheidenden Vorständen für die langjährige hervorragende Arbeit. Insbesondere Arno Keller (1. Vors.) und Werner Wolff (2. Vors.) haben mit viel Fingerspitzengefühl in den vergangenen Jahren die Geschicke des Vereins gelenkt.

Es wurde beschlossen, daß die diesjährige Vereinsmeisterschaft attraktiviert werden soll. Neben der Windenschlepp- und Bergmeisterschaft wird die Vereinsmeisterschaft um 2 Disziplinen ergänzt: Streckenflüge und Packerwettbewerb.

Der Verein wird ferner diejenigen Pilotinnen und Piloten unterstützen, die am German Cup teilnehmen wollen.

Es wurde beschlossen, daß die Schwarzwaldgeier in Kürze eine aktualisierte

homepage unter www.schwarzwaldgeier.de einrichten, auf der zahlreiche Infos nachgelesen werden können, die z. Zt. unter www.wingover.de zu finden sind. Wie jedes Jahr werden wir wieder Termine für Windenschlepps (gerne auch Gäste) auf unseren Geländen anbieten, zu denen über ein Infotelefon näheres erfahren werden kann (Tel.-Nr. auf der homepage). Darüberhinaus werden wir neben den Veranstaltungen zur Ermittlung des Vereinsmeisters sicher die eine oder andere Fliegertour auf die Beine stellen. Im November soll es zum Jahresabschluß wieder in die Nordvogesen gehen.

Die Schwarzwaldgeier werden sich darüberhinaus mit den Althofdrachen um die Ausrichtung der BaWü 2002 bemühen.

Unser frischgebackener 1. Vorsitzender Martin Lohse engagiert sich heftig in der Nordschwarzwaldrunde, die sich zum Ziel gesetzt hat, neue Flugbiete im Nordschwarzwald zu erschließen. Zu diesem Zwecke fand am 8.2.01 auf dem Flugplatz Forchheim das 2. Treffen, organisiert durch Björn Klaassen, statt. Martin Lohse, der als Vereinsvertreter der Schwarzwaldgeier an diesem Treffen teilnahm, hat einen kurzen Bericht für die Nordschwarzwaldrunde und deren »Betroffene und Vereinsmitglieder« verfasst.

bleibt mir nur Euch schöne und unfallfreie Flüge für die kommende Saison zu wünschen.

Gleitschirmverein Baden »Die Schwarzwaldgeier«
Eric Gottwald

Gleitschirmverein Baden »Die Schwarzwaldgeier«
Eric Gottwald



Neuer 2. Vorsitzender

Am 9.2.01 fand in der Berggaststätte Rappl in Hilohe um 20 Uhr die jährliche Mitgliederhauptversammlung mit Neuwahlen der Vorstandschaft statt. Nachdem der erste Vorsitzende Helmut Rauscher die Mitglieder begrüßte, verlas er das Jahresprogramm des abgelaufenen Vereinsjahres. Er dankte dann dem 2. Vorsitzenden Norbert Zurek für die gute Zusammenarbeit, der für eine neue Amtsperiode nicht mehr zur Verfügung stand. Als Wahlleiter wurde Schorsch Höcherl bestellt, der für einen reibungslosen Ablauf der Neuwahlen sorgte. Das Wahlergebnis im einzelnen: 1. Vorsitzender, Helmut Rauscher; 2. Vorsitzende, Renate Grieb; Geschäftsführer, Winfried Mellar; Kassier, Herbert Porsch; Sportwart, Stefan Schichtl; Revisoren, Hans Urban, Reinhold Bärtel.

Nach der Wahl bedankte sich die neue - alte Vorstandschaft bei den Mitgliedern für das entgegengebrachte Vertrauen und appellierte an die Mitglieder zur regen Teilnahme bei den Vereinsaktivitäten als Lohn für ehrenamtlichen Einsatz.

Gleitschirmclub Ratisbona
Helmut Rauscher

Gleitschirmflieger gründen Bikergemeinschaft

Nun, die Idee existiert seit zwei Jahren und trägt jetzt die ersten Früchte.

Im Sommer trifft man an vielen Landeplätzen bikende Flieger.

Es ist doch ganz klar, das das Fliegen sowie das Biken ein besonderes Lebensgefühl vermittelt. Sinn und Zweck unserer Gemeinschaft, gemeinsam beim Biken andere Fluggebiete und Fliegerfreunde kennenzulernen, Lebensfreude und Erfahrungen auszutauschen. Auch Partys sind wichtiger Bestandteil, damit Ausflüge in fantastische Flugregionen mit Zelt und Schlafsack gute Erinnerungen hinterlassen. Bei mehrtägigen Ausflügen wird ein Servicewagen für Transport von Fluggeräten und Gepäck organisiert, ab Treffpunkt. Piloten, die ihr Fluggerät kaum effektiv einsetzen können, haben die Möglichkeit, mit uns auch in anspruchsvollen Fluggebieten, ihre Schirmbeherrschung durch Erfahrungsaustausch erweitern zu können. Wer Interesse, Eigeninitiative, Spaß am Biken und Fliegen hat, ist bei uns willkommen. Fragen und Informationen werden von Rüdiger unter der Telefonnummer: 08652/64266 abends, oder unter der e-mail: paragliders.mpfreenet.de beantwortet.

MPF Motorrad & Paraglider Freunde

Gastflieger herzlich willkommen

Gastflieger sind zum Pfingst-Fliegerfest des Drachen- und Gleitschirmclubs Siebengebirge herzlich willkommen. Denn bei gutem Wetter soll nicht nur gefeiert, sondern auch reichlich geflogen werden. Für seine Gäste hat der Club kostenlose Stellplätze am Campingplatz direkt neben der riesigen Landwiese organisiert. Das Vereinslokal »Strandcafé« bietet sein berühmtes üppiges und preiswertes Flieger-Frühstück an. Das Fest beginnt am Pfingst-Samstag, 2. Juni 2001 gegen 10 Uhr. Flieger treffen sich am Landeplatz zur gemeinsamen Auffahrt zu den Startplätzen. Bei gutem Wetter dauert das Fest bis Pfingstmontag. Für Gäste ohne Fluglizenz gibt es Passagier-Flüge mit dem Tandem-Gleitschirm, Vorführungen in der Luft und am Boden, Ballon-Starts sowie ein Info-Zelt mit Videos für alle, die lieber auf der Erde bleiben. Auch für die Kleinen ist gesorgt: während Mama und Papa sich am Büffet mit Bier und Würstchen von ihren Flugeindrücken erholen, können sich die Kinder auf der Hüpfburg austoben. Aber auch wer nur mitfeiern will, ist willkommen. Es gibt selbstgebackenen Kuchen, Würstchen, Steaks und Getränke. Abends sorgt Musik für Party-Stimmung. Der Drachen- und Gleitschirmclub Siebengebirge hat sich seit seiner Gründung Ende 1996 zu einem der größten Vereine der Region entwickelt. Er konnte im Mai 2000 sein hundertstes Mitglied begrüßen und wächst seitdem kontinuierlich weiter. Neben der engagierten Öffentlichkeitsarbeit der Siebengebirgler liegt dies auch daran, dass die modernen Gleitschirme heute selbst im Flachland beachtliche Flüge zulassen, die noch vor wenigen Jahren Profis in den Bergen vorbehalten waren. Ansprechpartner für Flieger sind Edmund Plag, Tel: 02638/94337 (p), 0228/9826171 (d) oder 0172/2135982 (Funk) oder Hartmut Schlegel, Tel: 0228/630948 (p), 0228/920-12103 (d) oder 0170/7025535 (Funk). Infos über die Aktivitäten des Vereins gibt es unter Tel: 02638/94376 (Bandansage) oder im Internet: www.ilhome.ivm.de/dgcs.

Drachen- und Gleitschirmclub Siebengebirge
Hartmut Schlegel



Gut besuchte Jahreshauptversammlung

Die diesjährige Hauptversammlung der Schönbuch Flyers begann mit einem Jahresrückblick und dem Tätigkeitsbericht des Vorstands. Der Hauptpunkt auf der Tagesordnung waren die Neuwahlen der Vorstandschaft. Einziger Kandidat für den 1. Vorstand war Tommaso Santostasi, so wurde er einstimmig wieder im Amt bestätigt. Weiterhin übernimmt das Amt des 2. Vorsitzenden Bernd Antkowiak. Sabine Meier löst Jürgen Schweitzer - der sich aus beruflichen Gründen nicht zur Wiederwahl stellte - als Kassierer ab. Schriftführer Harald Schöll wurde wieder einstimmig bestätigt. Termine für Rettungsgeräte packen, Vereinsausfahrten sowie Vereinsfeste wurden festgelegt. Die Teilnahme der zahlreich erschienenen Mitglieder war bei dieser Jahreshauptversammlung 2001 grandios! Im Anschluss an den offiziellen Teil gab es aus gegebenem Anlass noch eine gemütliche Feierstunde.

Schönbuch Flyers
Tommaso Santostasi

Erste-Hilfe-Maßnahmen bei Gleitschirmunfällen

Gleitschirmfliegen ist keine Risikosportart. Tödliche Unfälle sind sehr selten. Im vergangenen Jahr gab es in Deutschland nur zwei tödliche Abstürze mit dem Gleitschirm. Im gleichen Zeitraum wurden rund eine Million unfallfreie Flüge unternommen. Kommt es zu einem Unfall, so sind die Erste-Hilfe-Maßnahmen vor Ort wichtig. Hier sind sich die beiden Gleitschirmvereine Gleitschirmclub Inntal und Gleitschirmclub Hochries-Samerberg in ihrer Verantwortung bewusst. Sie luden den Mannschaftsarzt der Deutschen Nationalmannschaft, Dr. Eckhard Schröter, zu einem Vortrag über Erste-Hilfe-Maßnahmen bei Gleitschirmunfällen zum Vereinsabend ein. Der Besucherdrang zeigte, dass das Interesse bei den Gleitschirmfliegern für dieses Thema sehr groß ist. Die Niehrzahl der Besucher hatte bei früherer Gelegenheit, etwa zum Führerschein, einen Erste-Hilfe-Kurs absolviert. Doch anhand des Vortrages mussten die meisten feststellen, daß von dem einstmals erworbenen Wissen nicht mehr ausreichend vorhanden war. Dr. Eckhard Schröter wußte zu berichten, dass es bei Gleitschirmunfällen oft zu typischen Verletzungen, aber auch zu typischen Problemen kommt. Kernaussage war: nicht bei



Atem- oder Herzstillstand zu reanimieren ist jedenfalls schlimmer, als dabei eine Lähmung nach Wirbelsäulenverletzung zu verursachen. Auch die unvollständige Ortsbeschreibung beim Notruf führt in der Praxis oft zu Zeitverlust für die Rettungs-Teams. Dr. Eckhard Schröter bekam für seinen mit Lichtbildern hinterlegten Vortrag viel Beifall. Um die Flugunfälle schon im Vorfeld zu dezimieren, wird demnächst der österreichische »Wetterpapst« Hannes Schmalzl über die in der Fliegerie wichtigen Wetterphänomene vortragen. Verantwortlich: Sebastian Dengler, Prof. Urban Straße 3, 83043 Bad Aibling, Tel: 08061/5301 und Robert Fritz, Ganghoferstraße 8, 8343 Bad Aibling, Tel: 08061/3479.

Atem- oder Herzstillstand zu reanimieren ist jedenfalls schlimmer, als dabei eine Lähmung nach Wirbelsäulenverletzung zu verursachen. Auch die unvollständige Ortsbeschreibung beim Notruf führt in der Praxis oft zu Zeitverlust für die Rettungs-Teams. Dr. Eckhard Schröter bekam für seinen mit Lichtbildern hinterlegten Vortrag viel Beifall. Um die Flugunfälle schon im Vorfeld zu dezimieren, wird demnächst der österreichische »Wetterpapst« Hannes Schmalzl über die in der Fliegerie wichtigen Wetterphänomene vortragen. Verantwortlich: Sebastian Dengler, Prof. Urban Straße 3, 83043 Bad Aibling, Tel: 08061/5301 und Robert Fritz, Ganghoferstraße 8, 8343 Bad Aibling, Tel: 08061/3479.

Gleitschirmclub Inntal
Robert Fritz

Neuer Vorstand

Die Gleitschirmfreunde Hochwald haben bei der diesjährigen Jahreshauptversammlung einen neuen Vorstand gewählt. Der Verein dankt den aus persönlichen Gründen ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und begrüßt die Neuen zur Vorstandstätigkeit. Der nächste von unserem Verein ausgerichtete Saarländcup wird im Jahr 2002 stattfinden. Unser saarländischer Verein ist im Internet unter <http://www.Gleitschirm-Freunde-Hochwald.de.cx> zu finden und freut sich auf einen Besuch unserer homepage.

Gleitschirm-Freunde-Hochwald
Thomas Windmüller

DHV-Info 109/5. 74

Fliegen bei Regen

Lieber Joachim,

Du hast mir mit Deinem Leserbrief wirklich aus der Seele gesprochen! Ich bin - wie Du - auch der Meinung, dass herstellerseitig sowie auch ausbildungstechnisch auf einige Tücken unseres schönen Sportes nicht deutlich oder nicht deutlich genug hingewiesen wird. So ist mir doch neulich ein wildes Ding passiert: Ich habe zum Geburtstag von meinem Mann einen wunderschönen, farblich absolut genau zu meinem Fluggerät passenden neuen Helm geschenkt bekommen.

Ich war total froh, dass ich mich endlich von meinem uralten Römer-Helm aus Gleitschirm-Urzeiten trennen konnte. Mit großer Spannung habe ich den nächsten Flugtag abgewartet, wollte ich doch unbedingt den neuen Helm austesten!

Endlich war er da! Toll, diese Passform! Endlich hatte ich genug Platz, um meine langen Haare ordnungsgemäß unterzubringen, die Öffnung auf der Rückseite des Helmes eignet sich ganz hervorragend, die zum Zopf geflochtenen Haare vom Helm zu »befreien«. Nie wieder platt gedrückte Haare mehr nach dem Fliegen! Schnell war ich startklar, der Wind war gut und los ging's! Doch was ist das? Schon beim Start stellte ich fest, dass irgendetwas anders ist als sonst. Nach kurzem Checken wusste ich auch schon, was es war: Es war stockdunkel! Und das mittags um 14.00 Uhr bei strahlendem Sonnenschein! Gott sei Dank kenne ich die Flugstrecke an unserem Hausberg in- und auswendig und habe den Landeplatz trotz fortwährender Dunkelheit gefunden, Kaum gelandet, habe ich den neuen Helm abgenommen und es war wieder hell! Ein Wunder? Nein, keineswegs. Zum Glück haben mich meine Fliegerkollegen davon in Kenntnis gesetzt, dass diese Öffnung im Helm nicht als Durchlass für Haare gedacht ist, sondern dass man da normalerweise durchschaut. Ich hatte den Helm falsch herum auf! Trotz mehrfachem Studieren der Gebrauchsanleitung und der diversen im Internet zu findenden Tests habe ich keinen Hinweis darauf gefunden, woran man erkennen kann, wo hinten und vorne ist bei den Helmen! Ich finde es verantwortungslos, dass da niemand Aufklärungsarbeit leistet! Das ist doch gefährlich! Spaß beiseite, lieber Joachim, ich möchte mich nicht über Dich lustig machen. Aber mal ehrlich: Dass Fliegen im Regen eigentlich ein Tabu sein sollte, das sollte uns unser gesunder Menschenverstand doch sagen, meinst Du nicht? Bei Lawinengefahr sollte man nicht die Pisten verlassen, bei Seebeben macht man keinen Tauchgang und bei drohenden Vulkanausbrüchen meidet man die gefährdete Region, oder nicht?

Weiterhin viele trockene Flüge wünscht Dir
Karin Hug.



Der harte Melder Kern und sein Nachwuchs

10-jähriges Bestehen

Für alle Mitglieder und Freunde veranstalten die »Alfelder« zum 10-jährigen Bestehen vom 11. - 12.8.2001 eine Feier mit viel Fliegen, viel Spaß und viel Feiern. Die Teilnahme an allen fliegerischen Veranstaltungen kostet DM 30 für 2 Tage. Für das leibliche Wohl zu günstigen Preisen ist selbstverständlich auch gesorgt. Platz zum Campen ist neben dem Startplatz genügend vorhanden. Folgendes Programm haben wir vorgesehen:

Samstag, 11.08.2001: Piloten-Wettbewerb FUN-CUP; abends: 10-Jahres-Feier

Sonntag, 12.08.2001: Piloten- Wettbewerb FUN-CUP.

Der Verein wird durch Knut Schwertfeger von der Fa. Airlift- Windschleppsysteme und Knut Jäger von der Harzer GSS mit neuestem Gerät und aktuellen GS-Ausrüstungen zum Testen unterstützt. Sicherlich wird auch noch der eine oder andere Überraschungsgast für Spannung bei den Zuschauern sorgen.

Herzlich eingeladen sind auch die Nachbar-Vereine. Die Drachen- und Gleitschirmgemeinschaft Alfeld freut sich auf Euren Besuch. Bitte meldet Euer Kommen rechtzeitig beim 1. Vorsitzenden Knut Schwertfeger (05181/23383) oder beim 2. Vorsitzenden Jochen Püster (05184/958844) an.

Drachen- und Gleitschirmgemeinschaft Alfeld/Leine
Josef Klein

Vorstand wiedergewählt

Bei der diesjährigen Hauptversammlung des Münchner Gleitschirmvereins Thermikgeier e. V. wurde der bisherige Vorstand bestehend aus Dirk Vielhuber (Vorstand), Christoph Troche (stellv. Vorstand) und Reinhard Spannbauer (Schatzmeister) einstimmig im Amt bestätigt. Neu gewählt wurden: Andreas Kohn gen. Schlechtflieger (Sportvorstand), sowie Martin Prerovsky (Beisitzer). Der Vorstand zeigte sich insbesondere über die Mitgliederentwicklung erfreut. Im Juli ist wieder mit dem Nürnberger Partnerverein IFG 2000 ein sportlicher Wettkampf in Kössen geplant. Neue Mitglieder sind jederzeit herzlich willkommen. Infos: www.thermikgeier.de oder Tel: 089/486676 bzw. 0170/8317331.

Gleitschirmverein Thermikgeier

Dirk Vielhuber

70 DHV-info 110

Bayreuther Drachenflieger geehrt!

Ehrenmitgliedschaft für Pioniere der Nordbayerischen Drachenflieger »Fliegende Selbstmörder« und »Vogelmenschen« wurden 1974 die ersten Drachenflieger in den Medien bezeichnet. Anton Juri, Günter Schrödel und Dieter Scherm zählten zu den ersten, die sich von den Hängen im Bayreuther Umland stürzten. Rekordflugzeiten waren damals 2 bis 3 Minuten. Bei einem kleinen Festakt im Clublokal ernannte der 1. Vorsitzende der Nordbayerischen Drachenflieger e. V., Gerald Haselmann, die Clubmitglieder Anton Juri, Günter Schrödel und Dieter Scherm zu den ersten Ehrenmitgliedern des Vereins. In seiner Laudatio erinnerte Haselmann auch an die Anfänge der Bayreuther Drachenfliegerei. Es war 1974, als dem Bayreuther Anton Juri ein Artikel in »Das Beste aus Reader's Digest« mit dem Titel »Drachenfliegen - ein Sport für Spinner?« in die Hände fiel.

the new generation

Der neue DHV 1-2er von airea besticht durch sein innovatives Design;

CCT: Die Closed Cell Technik bei jeder dritten Kammer verringert den Interferenwiderstand und sorgt für mehr Sicherheit und höherer Leistung

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, 0 83674 Gaissach · Tel. +49 (0) 8041 799 33-0 Fax 799 33-11 info@airea.de · www.airea.de

Nachdem Anton Juri durch halb Europa gereist war, um sich kundig zu machen, begann er sich seinen ersten Drachen zusammenzubasteln. Bald sprach es sich herum, dass sich im Bayreuther Umland ein »Verrückter« von den Hügeln stürzte. Das war der Anfang! Anton Juni wurde nicht viel später Drachenfluglehrer und ganze Generationen von Drachenfliegern lernten bei ihm das sichere Fliegen. Er war es auch, der sich von Anfang an für mehr Sicherheit in der Drachenfliegerei einsetzte. Vor allem war Anton Juri der Vorreiter bei der Einführung des Fallschirms, dem viele seither ihr Leben zu verdanken haben. Heute, 27 Jahre nach den ersten Versuchen, ist seine Begeisterung für das Fliegen noch immer ungebrochen.

Günter Schrödel, der »fliegende Frisör«, war der erste, der sich Anton Juri anschloss und ebenfalls das Fliegen mit den Plastikseglern lernte. Bereits ein halbes Jahr später nahmen beide an der 1. Weltmeisterschaft im Drachenfliegen in Kössen teil. Günter Schnödel gelang es dabei, von einem 600 Meter hohen Berg innerhalb von 2 Minuten im Zielkreis einzuschlagen. Kontrollierten Absturz nannte man das damals. Weil die beiden Flieger nach einem Jahr mit Gerhard Täubert nur einen einzigen Drachenflieger dazugewinnen konnten, entschlossen sie sich, Drachenflieger aus ganz Deutschland einzuladen. Deshalb organisierten die drei Flieger die 1. Nordbayerische Drachenflugmeisterschaft. Um aber die Meisterschaft abhalten zu können, mussten sie einen Verein gründen. Das war der Startschuss zur Gründung des größten deutschen Drachenflugvereins.

Zur 1. Meisterschaft kamen 5.000 Zuschauer, Weltmeister Mike Harker, und alles was Rang und Namen in der noch jungen Sportart hatte. Ein halbes Jahr später hatte der Verein 44 Mitglieder und ein Jahr später fast 100 neue Drachenflieger. Die neue Sportart nahm einen rasanten Aufschwung. Drachenbaufirmen wurden gegründet, Flugschein, Helm und Fallschirmpflicht wurden eingeführt. Aus Minutenflügen wurden Stundenflüge. Bald waren die »Nordbayerischen Drachenflieger« in ganz Deutschland bekannt. Drachenflugpionier und Gründungsmitglied Günter Schrödel ist dem Flugsport ebenfalls bis heute treu geblieben. Seit langem fördert er als Mäzen vor allem die jungen Nachwuchstalente.

Direkt am Anfang dabei war auch Dieter Scherm aus Creußen, der maßgeblich am Aufbau des Vereines beteiligt war. Dieter Scherm ist seit 25 Jahren einer der aktivsten Flieger im Club. Wohl als einziger der »alten Garde« nimmt er noch immer an allen Meisterschaften teil und viele Pokale in seiner Vitrine zeugen von seinen Erfolgen. Seit er vor kurzem den UL-Schein gemacht hat, schleppt er seine Drachenfliegerfreunde an jedem Wochenende in die Luft. Als besondere Ehrung für seine Erfindungen in der Weiterentwicklung der Fluggeräte wurde Dieter Scherm

die silberne Ehrennadel des Luftsport-Verbandes-Bayern e. V. verliehen. Seine Entwicklung an der Aufhängung der Piloten und der besseren Lenkbarkeit der Drachen wird inzwischen europaweit in fast jeden Drachen eingebaut.

Der 1. Vorsitzende der Nordbayerischen Drachenflieger, Gerald Haselmann, bedankte sich für die herausragenden Leistungen beim Aufbau des Vereins und des Drachenflugsports. Er wünschte den Geehrten noch sehr viele unfallfreie Flugstunden mit allen Drachenfliegerfreunden.

Nordbayerische Drachenflieger
Andy Schneider

Der DHV sucht zur Verstärkung des Referates

Flugbetrieb/Gelände/Naturschutz

Einem Freie/n Mitarbeiter/in

Sie haben eine akademische Ausbildung sowie Kenntnisse in Naturschutz, Verwaltung und fliegen Drachen/ Gleitschirm. Der Umgang mit Menschen fällt Ihnen leicht und Sie arbeiten selbständig und gerne in einem jungen Team zusammen.

Dann bewerben Sie sich bitte beim

Deutschen Hängegleitverband e.V.

z.Hd. Herrn Klaassen, Postfach 88, 83701 Gmund a. Tegernsee

Zwei starke Partner dirN

Der Sicherheitsplan, der genug Geld fürs Hobby läßt!

- orio-** Monatliche Berufsunfähigkeitsrente bei Verlust der Arbeitskraft bis Alter 60 Jahre ohne jegliche Verweisung (max. 3.000 DM monatlich)
- now** Sofortige, hohe finanzielle Absicherung der Familie im Todesfall
- bum-** Planmäßiger Kapitalaufbau
- 333³-** Ohne Prämienzuschlag für das Flugrisiko

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

Info-Coupon

Bitte einsenden an:

GERLING

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

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

Der neue Sicherheitsplan für DHV-Mitglieder

Höhere Absicherung bei geringerem Prämienaufwand

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

Was oft unterschätzt wird: Eines der wichtigsten Güter ist die Arbeitskraft. Die Gefahr, diese zu verlieren und damit den Beruf wegen Krankheit oder eines Unfalls vorzeitig aufgeben zu müssen, ist größer denn je. Zur Zeit gibt es 2,6 Millionen »Invaliditätsrentner«, das sind 10 Prozent der rund 27 Millionen Berufstätigen.

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

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

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

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

Drachenfliegen mit Behinderten

Unter diesem Titel veröffentlichte Rainer Bürger, Drachenfluglehrer und Absolvent der Deutschen Sporthochschule Köln 1994 seine Diplomarbeit. Da sich Rainer eher theoretisch mit den Chancen und Problemen von Menschen mit Behinderungen auseinandersetzte, sah Ingo Bornowski durch die doppelsitzige Ausbildungsmethode eine Möglichkeit, dieses Thema in der Praxis zu erproben. Das Interesse der Menschen an dieser Art Ausbildung ist groß, egal ob mit oder ohne Behinderung. Der Traum vom Fliegen ist auch bei Personen mit Handicap sehr stark und keineswegs durch Urlaubsflieger zu ersetzen. Zusammen mit Freunden organisierte Ingo einen Flugtag und brachte mehrere Behinderte mit dem Tandemdrachen in die Luft. Die Begeisterung war riesig.

Mehr über Ingos idealistisches Engagement und Statements der Tandempassagiere könnt Ihr auf der DHV-Homepage unter News/DHV-Info lesen.



Jugendarbeit Regen wirbt fürs Gleitschirmfliegen

Aufgrund der großen Nachfrage bei der Aktion »Abheben ohne Drogen« in Arnbruck, Landkreis Regen, für das Gleitschirmfliegen oder überhaupt für den Flugsport, haben sich Martin Hackl, Jugendpfleger und Kathrin Binder, Dipl. Soz. Pädag. (FH), von der Kommunalen Jugendarbeit Regen spontan entschlossen, Gleitschirmfliegen ins Jahresprogramm JUGEND AKTIV, Veranstaltungen, Termine, Freizeit und Bildung 2001 des Landkreises Regen aufzunehmen. Selbstverständlich probierten beide mit dem Tandempiloten Roman Hölzl aus, wie es ist, die Heimat aus der Luft zu sehen. Ebenso die vielen Jugendlichen, die den Infostand des Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs Regental belagerten, um sich Infos zu den verschiedenen Flugsportarten und Tickets für einen Tandemflug zu holen. Genau diese Gruppe von Jugendlichen wollen wir ansprechen, so die beiden Jugendpfleger aus Regen. Der Drachen- und Gleitschirmflieger Club Regental hat sich auf Anfrage gerne bereit erklärt, mit der kommunalen Jugendarbeit Regen ein Schnupperwochenende im Gleitschirmfliegen zu organisieren. »Wird das Gleitschirmfliegen ein Erfolg, werden wir im nächsten Jahr auch Drachen fliegen anbieten«, meint Kathrin Binder und Nachwuchs für Flugsport und Verein

meint die Vorstandschaft des Drachen- und Gleitschirmflieger Clubs Regental.

Drachen- und Gleitschirmflieger Club Regental
Herbert Zankl



Jahreshauptversammlung der Hohenzollernpiloten

Die Jahreshauptversammlung 2001 des DGV - Drachen und Gleitschirmpilotenclubs Südwestdeutschland Hohenzollern (sprich einfach Hohenzollernpiloten oder DGV) fand im Alznauer Hof in Gomaringen statt. Es standen diesmal die Wahlen des Vorstandes und der übrigen Ehrenämter sowie Themen zum Jahr 2001 an. Nach der Eröffnung durch den ersten Vorstand Klaus Beck wurden folgende Themen behandelt: Jahresrückblick und Vorschau der weiteren Vereinstätigkeiten, Fluggelände Heufeld in Salmendingen, Fluggelände Buttenhausen, Zusammenarbeit mit der Flugschule »Glidezeit« Tübingen (Willi Grau), diverse Anträge der Clubmitglieder, Bestätigung der Vereinskasse und Entlastung des Kassenswarts, Wahlen sämtlicher Ämter, neues Programmheft. Einem besseren Kennenlernen, Erfahrungsaustausch und gemeinsamen Spaß soll am 7. und 8. Juni der Pilotentreff in Buttenhausen dienen, zu dem verschiedene Clubs eingeladen werden sollen. Es soll mit vier Winden in Buttenhausen geschleppt werden. Für Grill und Zapfhahn ist gesorgt. Es muss keiner nach Hause fahren, denn zum Feiern und Übernachten werden zwei größere Zelte zur Verfügung stehen. Es gibt auf dem Glückshof in Buttenhausen - dem Schleppegelände der Hohenzollernpiloten - auch genug Stellplätze für Wohnmobile, Zelte und Motorräder, so dass die Veranstalter mit einem regen Besuch der eingeladenen Piloten rechnen. Das Internet wird über folgende Adresse zukünftig allen Piloten als Kommunikationsmittel zur Verfügung stehen: dgv-online@gmx.de. Die Vorstandschaft: 1. Vorstand, Klaus Beck; 2. Vorstand, Michael Fejt1 (als Ersatz für den langjährigen Vorstand Karl Klement); 3. Vorstand, Willi Grau, Flugschule Tübingen; Kassier, Klaus Digel, Platzwart, Hans-Jürgen Hinger; Schriftführerin: Susanne Arnold; Windenobmann, Andreas Deeg; Festausschuss, Wolfgang Oschwald, Marco Boss und Harald Koch.

Drachen und Gleitschirmpiloten Südwestdeutschland Hohenzollern
Susanne Arnold

Wahlen und Meister

Bei der diesjährigen Hauptversammlung standen wieder Vorstandswahlen an. Bis auf zwei Veränderungen gab es keine Wechsel in den Ämtern. Dieter Völker und Norbert Schöning legen aus zeitlichen und beruflichen Gründen ihre Beisitzertätigkeit im Vorstand nieder. Einen herzlichen Dank für ihre getane Arbeit! Sonja Baden, unsere Chefin, wurde eindeutig wiedergewählt. Sie, die die Geschicke des Vereines zusammen mit ihrem Mann Helmut lenkt und auch in den Medien hervorragend vertritt! Neu in den Vorstand wurde gewählt: Manuela Dietz, jene Dame, die an unserem 10-jährigen Jubiläumfest 17 Kuchen bzw. Torten gebacken hatte! An dieser Stelle möchte der Vorstand allen Mitgliedern danken, die beim 10-jährigen Fest mitgeholfen haben oder weiterhin den Verein unterstützen. Heinz Droste, unser meistgedienter Windenfahrer, wurde auch in den Vorstand gewählt. Vereinsmeister im letzten Jahr wurde wieder mal Roland Völker, mit einer neuen Rekordweite von der Winde in Aschaffenburg-Nilkheim zum dritten mal wieder über den Spessathauptkamm mit dem größten zusammenhängenden Waldgebiet Deutschlands nach Seifriedsburg zwischen Gemünden und Hammelburg. In 2 1/2 Stunden wurden die 47 km bei einer Flughöhe von max. 1.700 m MSL zurückgelegt. Den längsten Flug am Platz solo mit 1 Std. 45 Min. in Aschaffenburg Nilkheim schafften Dieter Krause und Peter Gain mit dem Tandem in A'burg mit 1 Std. 30 Min.. Für die Flugsaison wünschen wir allen Fliegern - ob von der Winde oder in den Bergen - schöne und weite Flüge. Info unter www.albatros-gsc.de.

Albatros GSC Aschaffenburg
Roland Völker



Vereinsmeisterschaft

Zum diesjährigen Saisonauftakt trafen sich die Mitglieder des GSC am Diedamskopf im Bregenzerwald, um ihre Clubmeisterschaft auszutragen. Sportwart Siggie Stoll, Festwart Io Eisele und weitere Clubmitglieder hatten bei der Organisation wie gewohnt perfekte Vorarbeit geleistet. Wen wundert es, dass uns der Wettergott mit einer leichten Hochdrucklage beste Voraussetzungen für unser Event bescherte. Neben dem sportlichen Aspekt solch einer Veranstaltung war es dennoch in erster Linie ein nettes gemütliches Beisammensein im Kreise von Fliegerfreunden. Eine Maxime, welcher der GSC schon seit vielen Jahren Rechnung trägt. Ergebnis: 1. Reiner Ertl (Firebird Rocket) Vereinsmeister, 2. Alexander Erlewein (Swing Cirrus 3, Christoph Herbrang (Swing Astra, 4. Marco Häbich (Nova Xyon), 5. Sabine Ertl (Firebird Booster) Vereinsmeisterin.

GSC Schwäbische Alb
Hans-Georg Peischl

Hoffnung auf zusätzliches Schleppegelände

Bei der sehr gut besuchten Jahreshauptversammlung der Assiärer Gleitschirmflieger wurden in ihrem Amt bestätigt:

1. Vorsitzender Werner Schlegel und Schriftführer Uwe Kerimzade. Neu gewählt wurde als Beisitzer Volker Zimmermann, der damit Stefan Braun ablöste. 2. Vorsitzender Frank Unruh ließ das erfolgreiche Flugjahr 2000 Revue passieren und machte den Mitgliedern ein klein wenig Hoffnung auf die Aussicht auf ein zusätzliches Schleppegelände. Kassierer Volker Benk stellte die finanzielle Ertragslage des Vereins dar und teilte mit, dass es auch im neuen Jahr keine Beitragserhöhung geben wird. Mit 343 Windenschlepps, die nur Dienstag ab 17 Uhr stattfanden, wurden die drittmeisten unfallfreien Schlepps in dem achtjährigen Vereinsbestehen getätigt. Der Verein hat z. Zt. 44 Mitglieder und freut sich auf die positive Resonanz der Assiärer Bürger, die immer mehr Dienstags zu Besuch kommen.



Von 1. nach r. Volker Benk, Werner Schlegel, Volker Zimmermann, Frank Unruh, sitzend Uwe Kerimzade.

Assiärer Gleitschirmflieger
Werner Schlegel

25 JAHRE

Pohlheimer Segelfliegerclub West

Einladung

Samstag 5. Mai '01, ab 10 Uhr
Drachealluggelände Elpe

81111• und Blerstände.
Kaffee und Kuchen

Flugshows: 10 - 17 Uhr
01e Hauptattraktion,
akrobatische Flugkünste
und verschiedene Wettbewerbe

Ausstellung:
Historische Fluggeräte,
into-Center Flugsport

Mitfliegen:
im Tandem-Gleitschirm oder im
Ultraleichtflugzeug ab 20 Meter
hohen Kran oder im Flugsimulator

für Kinder:
Skateboard-Show, Iiripburg,
Riesenschaukel, Schminken,
vererb. Wettbewerbe, Stockbrot
Oben, Balionwettbewerb

ab 17 Uhr:
btegaparty mit 0.1-Musik,
Schwedenroher Und grosses
tegerfeuer, blvlmedieshow

ab 22 Uhr:
Feuerwerk und „Night-Glow“

Sonntag 3. Mai:
ab 10 Uhr Frühshoppen mit Grill
und lockerer Musik

VELTINS

DRACHENFLIEGERCLUB POHLHEIM

Fliegerfest

Der Drachen- und Gleitschirmclub Bergdohlen Brannenburg und die Flugschule Speidel werden 25 Jahre alt. Aus diesem Anlass feiern sie vom 18. - 20. Mai 2001 ein Fliegerfest beim Landeplatz (Fa. Anita). Das Festprogramm umfasst: Drachen- und Gleitschirmwettbewerb, Triathlon, am Freitag- und Samstagabend Live-Bands. Alle Drachen- und Gleitschirmflieger sind dazu herzlich eingeladen. Nähere Infos beim 2. Vorstand Erik Mack, Tel.: 08034/908661 oder 0172/8551047.

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub »Bergdohlen« Brannenburg
Peter Zech

Fliegerfeste im Mai

Zur Jahreshauptversammlung der Drachenflieger Pohlheim waren zahlreiche aktive und passive Vereinsmitglieder der fristgerechten Einladung des Vorstandes gefolgt und trafen sich im Vereinsheim am Segelflugplatz in Pohlheim. Nach Begrüßung und Ehrungen durch den Vorsitzenden Wolfgang Wollsiffer, berichteten die einzelnen Vorstandsmitglieder über ihre Tätigkeiten vom vergangenen Jahr. Dabei war besonders zu erwähnen, dass wir eine sehr gute Flugsaison mit ca. 550 unfallfreien Starts und Landungen hatten. Weiterhin können wir über 3 neue Windenfahrer für HG/GS verfügen, die bei einem Windenführer-Seminar in Bad Salzungen ihre Ausbildung erfolgreich abschließen konnten. Wie immer war auch die letztjährige Weihnachtsfeier mit unserem Nikolaus und seinen angenehmen Überraschungen wieder sehr gelungen. Durch gute Öffentlichkeitsarbeit und ein auch nach außen erkennbares harmonisches Vereinsleben sind wir inzwischen auf 55 Mitglieder angewachsen. Da keine aktuellen Neuwahlen anstanden, gingen wir zum gemütlichen Teil über und ließen den Abend feierlich ausklingen.

Wir möchten nochmals auf unser diesjähriges Fliegerlager hinweisen, das vom 24.05.01 bis 27.05.01 in Pohlheim/Watzenborn-Steinberg auf dem Segelflugplatz stattfindet. Hierzu sind alle interessierten Drachen- und Gleitschirmflieger/innen herzlich eingeladen. An diesen Flugtagen sind alle Windenschlepps an unserer Koch Doppeltrommel-Winde, ob Solo oder Tandem, kostenfrei. Wer mit einem Schlepptrike in die Lüfte möchte, für den ist dies nach unbedingter Voranmeldung bei Wolfgang Wollsiffer unter Tel. 06403/61709 und gegen eine entsprechende Schleppgebühr möglich. Für Camper stehen am Flugplatz eine begrenzte Anzahl von Übernachtungsmöglichkeiten zu Verfügung. An Himmelfahrt, dem 24.05.01, ist ein Festgottesdienst in der Segelfliegerhalle geplant, an dem die Kirchengemeinde von Pohlheim teilnimmt. Eine Rockband und ein Posaunenchor haben ebenfalls ihre Teilnahme zugesagt. Anschließend »fahren« oder »fliegen« wir dann gemeinsam mit dem Pfarrer gen »Himmel«, wenn es das Wetter zulässt. Besucher und Fluggäste, besonders Familien mit Kindern, sind hierzu herzlich willkommen. Es besteht die Möglichkeit, mit einem Piloten auch mal als Fluggast mitfliegen zu können. Für reichlich Speise und Getränke ist wie immer bestens vorgesorgt. Wer über die Anfahrt zu unserem Fluggelände und unseren Verein mehr wissen möchte, sollte unsere Internetseite unter: www.drachenflieger-pohlheim.de anklicken,

Drachenflieger Pohlheim
Hartmut Lehr

Anzeige

STUBAITAL



SUPER FLUGGEBIET

Wetter begünstigt, große Lande- und Startplätze. Fluggebiete 11er Lift/Neustift ideal für Wenigflieger und Anfänger sowie für Profis. Im Umkreis 20 ideale Fluggebiete.

Streckenfluggebiet Ober den Alpenhauptkamm, Umkehrthermik, Soaringflüge.

Internationale Flugscheine Wöchentlich von April bis Oktober Anfänger-, Auffrischungs-, Höhenschulungs-, Sonderpiloten- und Performancekurse.



Günstige Ferienwohnungen 1 Woche DM 400,- (4 Personen) incl. Freibad und Hallenbadbenützung 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.

PärefELV

FLIGSe..id

Hans-Peter Eller
Bundesstraße 719 -A 6167 Neustift/Stubaital
Tel. +43 5226 3344 • Fax +43 5224 3371
E-Mail: flugschule@parafly.at • Internet: www.parafly.at

Erste-Hilfe-Seminar beim 1. PCS

Jeder Gleitschirmflieger möchte, dass ihm im Notfall schnellstens geholfen wird. Das heißt aber auch, dass er selbst fachkundige erste Hilfe leisten können und für ihn die stabile Seitenlage kein Fremdwort sein sollte. Da der 1. Parafly-Club-Schwaben die Fragen der Sicherheit groß schreibt, führte er mit der Bergwacht-Bereitschaft Urach, einer Abteilung des DRK, einen zweitägigen Ausbildungskurs durch. Schwerpunkte des Seminars waren: Bergretung und Gleitschirmunfälle. Die Fülle der Themen, von Erstuntersuchung, Notruf, Kontrolle der lebenswichtigen Funktionen über Abnehmen des Helms, Befreiung vom Gurtzeug, Herz-Lungen-Wiederbelebung, Wundversorgung bis Schock, Hitze- und Kälteschäden ließ keine Langeweile aufkommen. Man hatte im Gegenteil Schwierigkeiten, den umfangreichen Stoff zu behalten. Den Abschluss der Veranstaltung bildete die Anwendung des Gelernten an Fallbeispielen im freien Gelände am Berg. Hier zeigte sich, wer unter fast realistischen Bedingungen die Nerven behielt und im richtigen Moment das Richtige tat. Dabei erkannte jeder, wie viel man vergisst und wie wichtig regelmäßige Wiederholungen sind. Dass sich letztlich Alle bewährten, wurde durch eine Bescheinigung über die erfolgreiche Teilnahme bestätigt.



1. Parafly-Club-Schwaben
Dr. Wolfgang von Brunn

Fliegen im Schnee ist das scheel

Schon lange hatten es ein paar »Ausgeflipte« im Kopf, im Winter im Schnee mit Ski zu schleppen und die seltene weiße Pracht mal aus der Vogelperspektive zu betrachten. Jetzt hat's geklappt. Bei nicht gerade schönstem Winterwetter trafen sich in Hainhorst eine Handvoll hartgesottener GSCler: Heinz Becker, Jörn Braun, Ulli Allermann und Helmut Giesen. Selbst bei minus 2 Grad C sprangen Winde und Motorrad problemlos an. Heinz B. baute die Winde bei ca. w km/h NO auf der Nordseite im Schnee auf Bis dahin kein Problem. Als »alter« Motorradfahrer versuchte - wie gesagt - Helmut G. nun, die Seile auszuziehen. Nach ca. wo m gab er gefrustet die Rutschpartie auf Das Hinterrad drehte sich zwar, aber nur noch auf der Stelle. Was nun? Wozu doch so ein alter Golf noch gut ist: Seile dran und ohne Probleme zum Startplatz.



Etwas fröstelnd stand bereits die.

Neumöwe Jörn B. startbereit im w cm hohen Neuschnee. Ullis »Staaaart« - und für Jörn war es Schnee von gestern. »Skifliegen ist doch auch ein toller Wintersport«, dachte sich »Oldiemöwe« Helmut G. und brachte prompt seine komplette Skiausrüstung mit. Latten an die Füße, ein paar gekonnte Schlittschuhschritte zum startfertigen »Indianerlappen« Navajo und dann der 1. Skistart der Vereinsgeschichte -

leider ein Fehlstart, ausgehebelt! Zweiter Versuch, Startleiter Ulli A. gab noch mal die Windbedingungen durch und als das langgezogene »Staaaart« kam, war Helmut bereits 3 m in der Luft. Das war's auch schon für diesen Tag. Einsetzender Schneefall verhinderte weitere Starts von Heinz B. und Ulli A. Auch wenn alles ein bisschen umständlich und aufwändig war, aufregend und toll war's allemal im Schnee.



Gleitsegelclub Weser
Helmut Giesen

Gandeintos von den Vereinen



Eurofly Paragliding - Grenzenlos fliegen in Niedersachsen

Es bedurfte schon einiger Anstrengungen und Überzeugungsarbeit des DHV und unsererseits, bis wir nach 9 Monaten endlich im November 1999 die Erlaubnis für Außenstarts und -landungen mit Hängegleitern und Gleitsegeln für unser Vereinsgelände in Getelo, in der Grafschaft Bentheim gelegen, erhielten. Vorangegangen war eine gegen uns geführte Verwaltungsgerichtsklage bis hin zum Oberverwaltungsgericht Lüneburg. Insbesondere hatte uns eine Anwohnerin das Leben schwer gemacht, die dann auch erfolglos geklagt hatte. Seitens der Unteren Naturschutzbehörde waren zudem Bedenken wegen Wiesenvogelbeständen (Brachvogel, Kiebitze pp.) geäußert worden. Letztendlich war eine gutachterliche Stellungnahme durch einen Ornithologen erforderlich. Das Gutachten fiel durchweg positiv aus. An dieser Stelle muss noch einmal dankend hervorgehoben werden, dass sich Björn Klaassen, Referat Flugbetrieb, und Peter Janssen, Justitiar, vorbildlich durch ihre Arbeit für uns eingesetzt hatten und auch das Vogel-Gutachten durch DHV-

Gelder bezuschusst wurde. Unserem Verein gehören deutsche und niederländische Vereinsmitglieder an. Das Fluggelände, auf dem ausschließlich Windschlepp durchgeführt wird, ist thermisch sehr attraktiv. Gaspiloten sind herzlich willkommen.

Unser Fluggelände findet ihr in der Grafschaft Bentheim, Gemeinde Getelo, Grenzgebiet zu den Niederlanden, Koordinaten N 52° 27,84' 0 006° 48,88'. Weitere Infos unter 05921/330363 oder 05921/994685 (Fluginfosage).

Vorsitzender Eurofly
Heinz Defayay

Foto: Björn Klaassen



Der lange Weg zum Erfolg Neues Flug- gelände Klein- heppacher Kopf

Bürgermeister Jochen Müller und Vereinsvorsitzende Luise Christmann bei der stürmischen Eröffnungsfeier

Nach 70 jähriger Pause fliegen die Schwaben wieder über Ihrem Kleinheppacher Kopf in der Nähe von Stutt-

gart. Das Fliegen dort hat Tradition. In den 30 er Jahren flog ein wackerer Schwabe mit seinem Segelflugzeug per Gummiseilstart bis nach Pilsen ins heutige Tschechien. Die Wiederbelebung machten sich »Die Remstaler« e.V.« zur Aufgabe. Mit Erfolg!



Kleinheppacher Kopf

Aktiver Naturschutz

Aufgemuntert durch das Projekt »Fußstart Schwäbische Alb« (siehe auch DHV info 105) machten sich die Remstaler an die Arbeit, allen voran Armin Zimmerle. Mit Überzeugungsarbeit nahm im vergangenen Jahr das Vorhaben die Naturschutzbehörde. Eine Besichtigung mit Naturschutzbehörde, Bezirksstelle für Naturschutz, Bürgermeister und DHV vor Ort, schafften positive Voraussetzungen. Kooperativ konnte ein geeigneter Startplatz gefunden werden. Der Verein übernimmt im Gegenzug umfangreiche landschaftspflegerische Arbeiten auf Weinbergsbrachen. Den wärmeliebenden Pflanzen- und Tierarten ist damit geholfen. Eidechsen und verschiedene Vogelarten sind gerade auf strukturierte Biotope angewiesen. Eine geglückte Symbiose. Die Kooperation zeigt, dass sich Naturschutz und Naturnutz nicht ausschließen müssen.

Aufgeschlossener Gemeinderat

Aufgrund vieler Gespräche und Sitzungen konnte die Gemeinde Korb von uns Fliegern überzeugt werden. Vorerst leider mit Einschränkungen für Gäste. Zunächst dürfen nur Vereinsmitglieder das Gelände nutzen Nach einer Erpro-

bungsphase soll eine Öffnung erfolgen. Die Skepsis vor Neuem ist einfach groß und die Befürchtung, dass halb Stuttgart den Berg überrennt steht im Raum.

Jetzt geht's los!

Freitag, 9. Februar 2001- der Tag der offiziellen Einweihung. Der DHV hat die luftrechtliche Erlaubnis nach Beteiligung der DES und der Naturschutzbehörde erteilt. Wir wollen unseren Erfolg feiern. Die Wettervorhersage ist indifferent, aber wir ziehen die Sache durch. Pünktlich zum Knallen der Sektkorken dreht der Windsack auf Bergwind und es schüttet aus allen Wolken. Die geplanten Doppelsitzerflüge mit den Gemeinderäten und der Presse werden abgesagt. Nicht abgesagt ist die Festtagslaune mit allen Beteiligten. Jetzt kann es losgehen und es ist vielleicht nur eine Frage der Zeit, wann der erste Pilot wieder in Pilsen landet diesmal mit dem Gleitschirm.

Die Remstaler
Luise Christmann

Geländeinfos von den Vereinen

Bad Enis Drachen- und Gleitschirmfreunde Rhein-Mosel-Lahn

Ein Fluggelände im Lahntal ist seit Jahren bei den Rhein-Mosel-Lahnern in Planung. Ein Grundsatztermin mit Oberer- und Unterer Landespflegebehörde fand bereits im vergangenen Jahr mit DHV Beteiligung statt. Ein erneuter Termin im März mit allen Beteiligten brachte ein Ergebnis. Ein Alternativgelände (Nordwest-Hang) soll nun angegangen werden. Die Naturschutzbehörden stimmten diesem neuen Standort zu. Größe und Umfang der Schneise ist nun planerisch darzustellen, um die Hürde im Gemeinderat und Forst zu nehmen.

Rudolf Weichsel (Regionalbeirat Mitte)

Fortbildung für Geländegutachter

Flugtechnische Eignungsgutachten sind bei der Geländezulassung erforderlich. Anfang Februar trafen sich die DHV-anerkannten Geländegutachter zu einer Fortbildung auf der Schwäbischen Alb. Zentrales Thema war die Flugsicherheit bei der Anlage von Startplätzen in Waldschneisen sowie Naturschutzfragen. Exemplarisch wurde das neu zugelassene Fluggelände »Neidlingen« des Delta- und Gleitschirmclubs Weilheim besichtigt.



Björn Klaassen
Referat Flugbetrieb

Heidelberg - Kurpfälzer Gleitschirmverein

Die Suche nach einem geeigneten Fluggelände für den Kurpfälzer Gleitschirmverein gestaltet sich schwierig. Zum einen liegt dies an der amerikanischen Kontrollzone, zum anderen sind die topographischen Verhältnisse im Neckartal nicht einfach. Gemeinsam setzten sich Anfang März der Verein, DHV, das Forstamt und die Naturschutzbehörde an einen Tisch. Die Stadt Heidelberg ist dem Anliegen grundsätzlich aufgeschlossen und befürwortet die Einrichtung eines Startplatzes. Ein neuer Standort (Osthang) und die Lage in der Kontrollzone werden derzeit überprüft.

Geländeinitiative »Flugpark Südschwarzwald«

Bereits im vergangenen Jahr hat der Regionalbeirat Südwest, Helmut Fehr, eine Geländeinitiative ins Leben gerufen, da es im Südschwarzwald immer noch an einfachen und thermisch aktiven Geländen mangelt. Der DHV hat deshalb Ende März erneut die Vereine und Flugschulen zu einem Treffen eingeladen. Ergebnis: Das Projekt soll weiter geführt werden. Eine große Informationsveranstaltung für Naturschutz, Gemeinden und Tourismus soll den Luftsport und die unzureichende Geländesituation darstellen. Weitere Infos unter www.DFC-Suedschwarzwald.de, Helmut Fehr oder dem DHV Referat Flugbetrieb.

Björn Klaassen

Geländeinitiative Nordschwarzwald

Ausgelöst durch die angespannte Geländesituation im nördlichen Schwarzwald entstand im Herbst 2000 die Geländeinitiative Nordschwarzwald mit dem Ziel, weitere Gelände für den Raum Baden-Baden-Karlsruhe-Pforzheim zuzulassen. Dazu hatte das Geländereferat des DHV die Vorstände der GS- und HG-Vereine sowie die Flugschulen aus der Region nach Klosterreichenbach eingeladen. Eine Richtung war schnell gefunden und es folgte ein Aufruf im DHV-info 108 an alle Piloten. Das zweite Treffen, wiederum organisiert durch Björn Klaassen, fand nun am 8. Feb. 2001 am Flugplatz Forchheim statt. Die Beteiligung war mit über 60 Teilnehmern ausgesprochen gut. Gastgeber war der Gleitschirmverein Baden, die »Schwarzwaldgeier«. Nach anfänglichen Diskussionen hinsichtlich Gastflugregelungen durch gefrustete GS-Piloten/innen, führte das Treffen mit Hilfe eines klaren Statements über die Absichten und Vorgehensweise durch die Organisatoren zu einem erstaunlichen Ergebnis: Acht mögliche Fluggebiete inklusive der Ansprechpartner waren das Resultat des Abends. Besonders hervorzuheben ist der Merkur bei Baden-Baden. Hier sind bereits konkrete Schritte für eine Zulassung eingeleitet worden. Ebenfalls wichtig war die Bündelung der Aktivitäten, da mancherorts schon von mehreren Seiten das gleiche Projekt angegangen wurde. Zur besseren Kommunikation wurde inzwischen ein Internet-Forum über die homepage des DHV eingerichtet.

Die Zahl der zusammengetragenen Möglichkeiten zeigt auch, dass im Nordschwarzwald mehr möglich ist, als bisher vermutet wurde. Oft fehlt den Piloten die Erfahrung zu erfolgreichen Verhandlungen bei Behörden und Gemeinden. Mit einer weiteren Unterstützung in gewohnt kompetenter Form durch den DHV wäre sicherlich den einzelnen Vereinen auf dem Weg Ihrer Geländezulassung sehr geholfen. Erste Reaktionen einiger Verhandlungspartner auf das Video »Fliegen wie ein Vogel« belegen diese These.

Da Fluggebiete die Basis unseres Sports sind, wäre meines Erachtens über eine Intensivierung der Geländearbeit seitens des DHV nachzudenken. Multipliziert man das Ergebnis der Nordschwarzwaldrunde auf das ganze Bundesgebiet, gibt es noch sicherlich viel zu tun - packen wir's an!

GSV Baden
Martin Lohse

Testflüge im Info

Das Testberichtschemata für O^geit- schirme 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-Flügelradensoren 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 GS

- 1 = Gleitsegel mit gutmütigem, weitgehend fehlerverzeihendem **Flugverhalten**.
- 1-2 = Gleitsegel mit gutmütigem Flugverhalten.
- 2 = Gleitsegel mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Performance und regelmäßiger Flugpraxis.
- 2-3 = Gleitsegel mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen. Geringer Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Sicherheitstraining« und umfassender Flugenerfahrung 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-01-825-01

Hersteller: Swing Flugsportgeräte GmbH
 Zulassungsinhaber in Deutschland: Swing Flugsportgeräte GmbH
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1.2 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Inlindensidepp Ja



Verhalten bei	inln. Startgewicht (100 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
	1.1111111111111111	1.2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
lereirMni Miffli		1.2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1.2	1.2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm • 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fußstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 an - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	schonständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1.2
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
		47-1M11.1
Wegdrehen	90.180 Grad	90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	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 verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1-2		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuernkraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
ISCHES AUSLEITUNG		
METRISCHE AUSLEITUNG	1	1.2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1.2	1-2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STEILSPIRALE	1	1-2
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		1
Landeverhalten	einfach	einfach

GAMBIT S		
Hersteller: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH		
Zulassungsinhaber in Deutschland: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 3 / GH		
Sitzzahl 1		
Trimmsystem Fußbeschleuniger		
Windenschlepp Ja		
Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (85 kg)
RT		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kämt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERAD FLUG	1.2	1.2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	34 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		49 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	gering	gering
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
BEIDSEITIGES HERZIEHEN		
Sackfluggrenze	eh < 60 cm	früh < 60 cm
Fullstallgrenze	früh < 35 cm	früh < 65 cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch mit Verlangsamung	durchschn. mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschn. mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	durchschnittlich
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		
STEILSPIRALE		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	selbständig
BLEINEN STALL		
Einleitung	anspruchsvoll	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MAKALU XS		
Hersteller: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH		
Zulassungsinhaber in Deutschland: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 - 2 / GH		
Sitzzahl 1		
Trimmsystem Fußbeschleuniger		
Windenschlepp Ja		
Verhalten bei	min. Startgewicht (55 kg)	max. Startgewicht (75 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmässig, schort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERAD AUSFLUG	1.2	1
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 69 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINKLAPPEN GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STEILSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
IMMEM		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MAKALU S

Hersteller: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH
 Zulassungsinhaber in Deutschland: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 - 2 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windenschlepp Ja



Verhalten bei min. Startgewicht (65 kg) man. Startgewicht (85 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

GERADEAUSFLUG	1	2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING	1	2
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch

#5miurzurTimr.7

	1-2	1.2
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	1	2
Vorbeschleunigung	-gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT	1	2
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT	1	2
Wegdrehen		90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

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

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG	1	2
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1

STEILSPIRAU	1	2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

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

LANDUNG	1	2
Landeverhalten	einfach	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

MAKALU M

Hersteller: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH
 Zulassungsinhaber in Deutschland: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1.2 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windenschlepp Ja



Verhalten bei min. Startgewicht (80 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

FR, r7771 FLUG	1	2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

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

BEIDE BERZIEHEN	1.2	1.2
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

MITTIM EN	1	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT	1	2
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN	1	2
Wegdrehen	< 90 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT	1	2
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering
Höhenverlust		wring
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	2
Stabilisieren	selbständig	selbständig
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	1	2
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1

STEILSPIRALE	1	2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

REINENSTALL	1	2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

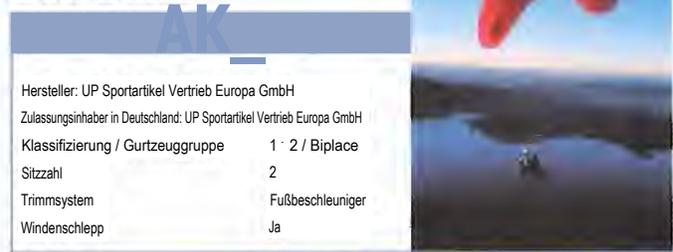
LANDUNG	1	2
Landeverhalten	einfach	MoB

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



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

Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg)	man. Startgewicht (120 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERAD AUSFLUG	111k-4111	„4-111FIE
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	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 BESCHLEUNIGT		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLOTUNG		
FULLSTAU (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STELSPIRALE		
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-EINENSTAIL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



Hersteller: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH
 Zulassungsinhaber in Deutschland: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 - 2 / Biplace
 Sitzzahl 2
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (150 kg)	max. Startgewicht (220 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERAD AUSFLUG	7113.1111M1	11179nrj-r9rel:MrizMITYMnillam
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		41 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	90-180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STELSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
MUMM		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

EZZ=IMMIIII

Hersteller: Airwave Villingen Ges.m.b.H.
 Zulassungsinhaber in Deutschland: Airwave Villingen Ges.m.b.H.
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 · 3 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg)	max. Startgewicht (120 kg)
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich

GERADENTON

Trimmgeschwindigkeit	35 knr/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		52 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

amas IGES ÜBERZIEHEN

Sackfluggrenze	durchschnittlich 9 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm · 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

FRONTALES EIN

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG

Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN

Wegdrehen	>360 Grad	180 · 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	anspruchsvolles Gegenbremsen	selbständig
Öffnungsverhalten	nicht selbständig durch	selbständig verzögert

=11=MEIMMIONIIIIW

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

EINSEITIGES EINKUPPEN UND GEGENS

Stabilisieren	anspruchsvolles 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

FULLSTAU. SYMMETRISCHE AUSLOTUNG

	1,2	1-2
--	-----	-----

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG

	2	2
--	---	---

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT

	2	2
--	---	---

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFING

	2	2
--	---	---

STELSPIRALE

	2	2
--	---	---

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

B-EINENSTALL

	1,2	
--	-----	--

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG

	1,2	
--	-----	--

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

.2:17-211-111,

Hersteller: Airwave Villingen Ges.m.b.H.
 Zulassungsinhaber in Deutschland: Airwave Villingen Ges.m.b.H.
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 · 3 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (85 Y)	max. Startgewicht (90 kg)
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich

GERADENTON

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

KURVENHANDLING

Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
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

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG

Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN

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

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG

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

EINSEITIGES EINKUPPEN UND GEGENS

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	1,2
--	---	-----

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT

	2	2
--	---	---

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG

	1-2	2
--	-----	---

STELSPIRALE

	1,2	1-2
--	-----	-----

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-EINENSTALL

	1,2	
--	-----	--

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG

	1,2	
--	-----	--

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

CYBER S		
Hersteller: fly & more Handels GmbH		
Zulassungsinhaber in Deutschland: fly & more Handels GmbH		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1. 2 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (85 kg)
MiB largi		
Füllerhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		46 ltm/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudellendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	durchschnittlich 65 cm - 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN 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
11, 1221j		
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 Nm Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLOTUNG		
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STEILSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
13-LEINENSTALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

CYBER M		
Hersteller: fly & more Handels GmbH		
Zulassungsinhaber in Deutschland: fly & more Handels GmbH		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht t 80 kg	max. Startgewicht (105 kg)
START		
Füllerhalten	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		
Trudellendenz	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 UND GEGENSTEUERN 1		
Wegdrehen		kein Wegdrehen
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1		
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 AUSLOTUNG		
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STEILSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
BIENENSTALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	dreh	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-836-01

CYBER L

Hersteller: fly & more Handels GmbH
 Zulassungsinhaber in Deutschland: fly & more Handels GmbH
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (120 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG 1		
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	spät j 75 cm	spät > 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich e5 cm • 80 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPE		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUN		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	< 90 Grad	<90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
EINSEITIG 'EINKLAPPEN B		
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENBREMSEN 1		
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	gering
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig-schnell
FULLSTALL SYMMETRISCHE		
FÜLLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG/)	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		1
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		1
STELSPALE 1		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
BIENEN-STALL 1		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG 1		
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-837.01

AIREA REBEL L

Hersteller: SynAIRgy GmbH
 Zulassungsinhaber in Deutschland: SynAIRgy GmbH
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 • 2 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (110 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	Hemmt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG 1 2		
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING 1.2		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm • 75 cm	durchschnittlich 50 cm • 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPE		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUN		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPE		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN UND GEGENBREMSEN		
Wegdrehen		<90 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENBREMSEN EU		
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 vorzögen
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT LEITUNG 1 2		
FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1.2		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1.2		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1-2		
STELSPALE 1		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
FRONTALES EINKLAPPEN UND GEGENBREMSEN		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUN		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG 1		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

AIREA REBE!

Hersteller: SynAIRgy GmbH
 Zulassungsinhaber in Deutschland: SynAIRgy GmbH
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmssystem Fußbeschleuniger
 Windenschlepp Ja

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

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

GERADEAUSRUG 1.2

Trimmgeschwindigkeit 35 km/h 36 km/h
 Geschwindigkeit beschleunigt 51 lke
 Rolldämpfung durchschnittlich durchschnittlich

KURVENHANDLIN

Trudeltendenz gering gering
 Steuerweg durchschnittlich durchschnittlich
 Wendigkeit durchschnittlich durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZEHEN 1.1.1111311..

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 EINKLAPPE 1-2

Vorbeschleunigung gering gering
 Öffnungsverhalten selbständig verzögert lbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 1-2

Vorbeschleunigung durchschnittlich
 Öffnungsverhalten selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1.2

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

EUNIGT 11111111

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1-2 1.2

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

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1-2 1.2

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1-2 1

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1-2 1-2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1-2 1

EEMIM 1-2 1.2

Einleitung durchschnittlich durchschnittlich
 Trudeltendenz gering gering
 Ausleitung selbständig selbständig

1.1MIMMEI.

Einleitung einfach einfach
 Ausleitung selbständig Albständig

LANDUN 1

Landeverhalten einfach einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

BOXTAIR MIL

Hersteller: Flight Design
 Zulassungsinhaber in Deutschland: Flight Design
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmssystem Fußbeschleuniger
 Windenschlepp Ja

Verhalten bei min. Startgewicht (90 kg) mau, Startgewicht (100 kg)

Frril 1 1

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

GERACI 1 1

Trimmgeschwindigkeit 35 km/h 36 km/h
 Geschwindigkeit beschleunigt 51 km/h
 Rolldämpfung durchschnittlich durchschnittlich

KURVENRANDUN 1 1

Trudeltendenz nicht vorhanden nicht wenden
 Steuerweg hoch hoch
 Wendigkeit hoch hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZEHEN 1 1

Sackfluggrenze spät > 75 cm spät > T5 cm
 Fullstallgrenze spät > 90 cm spät > 90 cm
 Bremskraftanstieg hoch hoch

FRONTALES EINKLAPPEN 1 1

Vorbeschleunigung gering gering
 Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG

Vorbeschleunigung gering
 Öffnungsverhalten selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1 1

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNI 1 1

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

EIN GESEINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 1

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

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1 1

_TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 1

TRUDELN STATIONÄREM KURVENFLUG 1 1

STELS 111-11-1-11111-1111111111MMIBII

Einleitung einfach einfach
 Trudeltendenz nicht vorhanden nicht vorhanden
 Ausleitung selbständig selbständig

1 1

Einleitung einfach einfach
 Ausleitung selbständig selbständig

LANDUNG 1 1

Landeverhalten einfach einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

BOXTAIR L

Hersteller: Flight Design
 Zulassungsinhaber in Deutschland: Flight Design
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja



Verhalten bei **min. Startgewicht (95 kg)** **max. Startgewicht (130 kg)**

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

GERADEAUSR.UG 1 1

Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		51 km/h
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1

Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fulstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN 1 1

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 1

Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1

Wegdrehen	90- 180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) 1

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 1311111111MI

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

FULLSTAU. ISTIMMETRISCHE AUSLEITUNG 1

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1 1

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 1

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 1

STEILSP+ 1 1

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

BIENEN-STALL

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

ADVANCE OMEGA 5/24

Hersteller: ADVANCE Thun AG
 Zulassungsinhaber in Deutschland: ADVANCE Thun AG
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 : 3 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja



Verhalten bei **min. Startgewicht (70 kg)** **max. Startgewicht (90 kg)**

Füllverhalten	ungleichmäßig, verzögert	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch
Starthandlung insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich

1 2 1 2

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

KURVENHAND NG

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	früh < 60 cm
Fulstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	hüh < 65 cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich

11.313M111

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

ib:111.1 | 3212.18 H | IG

Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

j gg

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 2.3

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 -11115M111111

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

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 2

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 2 2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 2 2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 2 1.2

STEILSPIRALE 1.2 2

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

&LEENST 1.2

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LAND 1.2

Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
----------------	------------------	------------------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

ADVANCE OMEGA 5/27

Hersteller: ADVANCE Thun AG
 Zulassungsinhaber in Deutschland: ADVANCE Thun AG
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 - 3 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp la



Verhalten bei min. Startgewicht (85 kg) **max. Startgewicht (106 kg)**

Füllverhalten	ungleichmäßig, verzögert	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich

GERADEAUSFWG 1.2

Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		51 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING 1.2

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHE

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

FRONTALES EINKLAPPEN 1.2

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT

Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

WEGDREHEN 2

Wegdrehen	180 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung

Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig impulsiv

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT

Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung

Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN

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

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUS 1.2 2

FÜLLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1-2 2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 2 2 • 3

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 2 2

STEILSPIRALE 1.2 1.2

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 • 360 Grad	selbständig

BIENENSTALL 1.2

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG • 1=2 1-2

Landeverhalten	einfach	durchschnittlich
----------------	---------	------------------

ERGÄNZUNGEN ZUM FLUGSICHERHEIT

Hersteller: ADVANCE Thun AG
 Zulassungsinhaber in Deutschland: ADVANCE Thun AG
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 3 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp la



Verhalten bei min. Startgewicht (100 kg) **max. Startgewicht (120 kg)**

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

TRIMMGESCHWINDIGKEIT 35 km/h 37 km/h

GESCHWINDIGKEIT BESCHLEUNIGT 52 km/h

ROLLDÄMPFUNG durchschnittlich durchschnittlich

KURVENHANDLING

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

ARBEITEN ZIEHEN 2-3

Sackfluggrenze	früh < 60 cm	früh < 60 cm
Fullstallgrenze	früh < 65 cm	früh < 65 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	hoch

VORBESCHLEUNIGUNG gering durchschnittlich

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

VORBESCHLEUNIGUNG durchschnittlich

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN 111111-1M

Wegdrehen	90 • 180 Grad	90.180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung

Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT

Wegdrehen		180 • 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung

Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1-2

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

HE AUSUMM% 2

SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1-2 2

STEILSPIRALE 2 1.2

Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

EINSEITIGES EINKLAPPEN WIE 1 WIE 4WIE

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG 1-2

Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
----------------	------------------	------------------

ERGÄNZUNGEN ZUM FLUGSICHERHEIT

OZONE ATOM M

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



Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (100 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEA		
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		46 kelt
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING

Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

UBERZIEHEN

	1	1
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

EINKLAPPEN

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN

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

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

EINSEITIGES EINKEA

D GEGENSTEUERN 1

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

FULLSTAU SYM • ISCHE AUSLEITUNG	1	1
FULLSTAU ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRUDELN AUS STATIONAREM KURVENFLUG	1	1
STELSPIRALE	1	1

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDU

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

AIREA REBEL XL

Hersteller: SynAIRgy GmbH
 Zulassungsinhaber in Deutschland: SynAI Rgy GmbH
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 - 2 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmsystem Fußbeschleuniger
 Windschlepp Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (135 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GEHADEAUMG 1.2

Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVRÜNDUNG

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEMGES UBERZIEHEN 1.2 1-

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

FRONT PPEN 1.2 1.2

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRNTALESEINKLAPPEN BESCHLOR • 2

Vorbeschleunigung		durchschnittlich
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

EINSE WES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 1.2

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1-2 .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)	1.2	1.2
FULLSTAU (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1.2	1 - 2
TRUDELN AUS STATIONAREM KURVENFLUG	1	1
STELSPIRALE	1.2	1.2

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDU

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

AIREA REVOLUTION L

Hersteller: SynAl e GmbH
 Zulassungsinhaber in Deutschland: SynAIRgy GmbH
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmssystem Fußbeschleuniger
 Windenschlepp Ja

Verhalten bei min. Startgewicht (80 kg) max. Startgewicht (115 kg)

START	1 2	1 2
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG 1 2

Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 kni/li
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

119a1412Z431119 2 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 • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN 1 2

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) 2

Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPE 2

Wegdrehen	96-180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2

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

IMEM = 1 1 1 fflai

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 2 2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 2 1 2

STELSPIRALE 2 2

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 • 360 Grad	Nachdrehen 180 • 360 Grad

BLEIBEN-STALL 1 2

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUN 1 1

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

WINIUFel4 = 11 • 4:1211KW14

OZONE ATOM L

Hersteller: Ozone
 Zulassungsinhaber in Deutschland: Aerosport International GmbH
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 / GH
 Sitzzahl 1
 Trimmssystem Fußbeschleuniger
 Windenschlepp Ja

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

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

GERADEAUSFLUG 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1

Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		46 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHÄDLING 1 1

Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

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

FRONT EINKLAPPEN 1 1

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) 1

Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

EINKLAPPEN

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT) 1

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 1

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

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 1 1

FULLSTAU ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1 1

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 1

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 1

STELSPIRALE 1 1

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

1 1

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

umrri 1 1

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



OZONE ATOM S	
Hersteller: Ozone	
Zulassungsinhaber in Deutschland: Aerosport International GmbH	
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windschlepp	la

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (85 kg)
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	4.1111111Vgll	
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		46 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BADSEMS ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fußstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten		
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG		
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
Öffnungsverhalten	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STELLSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
BEI EINEM STALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

EAGLE 1	OMAS JENS
Klassifizierung	1.2
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	94 kg-126 kg/ 1
UL-Schlepp	Nein
Windschlepp	Nein
Gerätegewicht (ohne Packsack)	26 kg
Fläche	14,7 m2
Spannweite	9,7 m
Doppelsegel	ca. 55 %
Lattenzahl	17/4
Trimmvorrichtung	
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speerbar Klappbasis
Besonderheiten	
BODENHANDLING UND START	
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	gering
	1.2
V min (km/h)	31
V max (km/h)	70
Bügeldruck bei 60 km/h	durchschnittlich-hoch
Bügeldruck bei 80 km/h	
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren
KURVEN	
Kraftaufwand für Einleiten	gering-durchschnittlich
Kraftaufwand für Ausleiten	gering-durchschnittlich
Rollzeit für Einleiten	kurz-durchschnittlich
Rollzeit für Ausleiten	kurz-durchschnittlich
Schräglage bei V min.sink	neutral
	1.2
Geradeausflug - Bügel langsam vor	problemlos
Geradeausflug - Bügel schnell vor	problemlos
Kurvenflug- Bügel langsam vor	problemlos
Kurvenflug- Bügel schnell vor	problemlos
Provoziertes Trudeln	nicht möglich
	1.2
Ausschwehstrecke	durchschnittlich
Moment des Stehens	einfach zu finden
V-Bereich des Stollens	groß
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT	

MZL 01-367-00

EXXTACY BI/

DESIGN

Klassifizierung	3E
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	97 kg 190 kg / 1, 2
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätgewicht (ohne Packsack)	38 kg
Fläche	14 m ²
Spannweite	12 m
Doppelsegel	ca. 100 %
Lattenzahl	14/
Trimmvorrichtung	Wölbklappen
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	weitgehend starres Gestell aus CFK-Formteilen und Alu; Dacronbespannung; Gier-Rollsteuerung über Spoiler, die durch seitliche Verschiebung der Basis betätigt werden; Wölbklappe

BODENHANDLING UND START

WÖLBKLAPPE 16 GRAD

Statische Lastigkeit	stark hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	hoch

GERADEAUSFLUG

WÖLBKLAPPE 0 GRAD

WÖBLRLAPPE 70 GRAD 3

V min (km/h)	48	42
V max (km/h)	>80	> 80
Bügedruck bei 60 km/h	gering	gering
Bügedruck bei 80 km/h	gering	gering
Richtungsstabilität (Gieren)	gute Richtungsstabilität, Aufschaukeln möglich	gute Richtungsstabilität, Aufschaukeln möglich

KURVENHANDLING

Kraftaufwand für Einleiten	gering	gering
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	gering
Rollzeit für Einleiten	duichschnittlich-lang	durchschnittlich-lang
Rollzeit für Ausleiten	fang	lang
Schräglage bei V min.sink	leicht zunehmend	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS

Geradeausflug - Segel langsam vor	stabiler Sackflug	stabiler Sackflug
Geradeausflug Bügel schnell vor	nickt schwach ab	nickt schwach ab
Kurvenflug - Bügel langsam vor	Atruensackflug	Kuivensackflug
Kurvenflug Bügel schnell vor	Abnicken und Verringern der Schräglage	Abnicken und Verringern den Schräglage
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	nicht möglich

LANDUNG

WÖLBKLAPPE 70 GRAD

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Im höheren Geschwindigkeitsbereich (0 Grad/Xfappe ab ca. 80km/h. T0 Grad Klappe ah ca. 55 km/h) kann der Pilot das Gerät zu starken Gierschwingungen aufschaukeln. Eine Einweisung hinsichtlich Aufbau und Flug ist unbedingt erforderlich!

MZL 01-368-01

LITESPEE

Klassifizierung	3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	103 kg - 153 kg / 1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätgewicht (ohne Packsack)	35 kg
Fläche	14,5 m ²
Spannweite	10,4m
Doppelsegel	ca. 92 %
Lattenzahl	23/8
Trimmvorrichtung	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	turmlos, 2 Schränkungsansläge pro Seite

BODENHANDLING UND START

VG 0%

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG

VG 0%

VG 100%

V min (km/h)	32-	30'
V man (km/h)	>80	
Bügedruck bei 60 km/h	gering	gering
Bügedruck bei 80 km/h	durchschnittlich-noch	gering
Richtungsstabilität (Gieren)	leichte Gierdendenz	leichte Gierdendenz

KURVENHANDLING

Kraftaufwand für Einleiten	derehschnittlich	heh
Kraftaufwand für Ausleiten	durchschnittlich	hoch
Rollzeit für Einleiten	durchschnittlich	lang
Rollzeit für Ausleiten	durchschnittlich	lang
Schräglage bei V min.sink	leicht zunehmend	zunehmend

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS

Geradeausflug- Bügel langsam vor	problemlos	weiches Abnicken, wenig Bügedruckwarnung
Geradeausflug- Bügel schnell vor	weiches Abnicken	weiches Abnicken
Kurvenflug Bügel langsam vor	nickt in Kurve	nickt deutlich in die Kurve
Kurvenflug- Bügel schnell vor	nickt in Kurve	Trudeln in Kurvenrichtung
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich

LANDUNG

VG 33%

Ausschwebestrecke	durchschnittlich-lang
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden
V-Bereich des Stallens	durchschnittlichlein
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Gierdendenz bei 0% VG

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

		HG	GS	T	P	Art	Organisator	Telefon
01.07.2001.	Aschau		EI	Z	0	A,B,P	F5 Chiemsee	08052/9494
01.07.2001	Bolsterlang					A,B	FS Mergenthaler	08321/9970
06.07.2001	Sonthofen		■	E		A,B,P	1.Oberallgäuer Drachen-u.Gleitsegelschule	08321/9328
06.07.2001	Kreuth		■	xx		A,B,P	Paragliding Tegernsee	08022/2556
07.07.2001	Sonthofen					A,B,F,P	1.Oberallgäuer Drachen-u.Gleitsegelschule	08321/9328
07.07.2001	Läsen (1)		■			A,B,F,P	FS Papillon/Wasserkuppe	06658/7548
07.07.2001	Goslar	1	1	1	1	A,B,F,P,S	Harzer GSS	05322/1415
07.07.2001	Wallberg					A,B,P	Paragliding Tegernsee	08022/2556
08.07.2001	Andelsbuch (A)					A,B	GSS Löffler	0043/5514/3177
08.07.2001	Goslar	■	EI	IU	■	A,B,F,P,S	Harzer GSS	05322/1415
08.07.2001	Elsass		■			A,B,P	Sky-Sports Baiersbronn	07442/122412
13.07.2001	Goslar	11	11	1	1	A,B,P,F,W	FS Goslar	05321/18899
14.07.2001	Marktoberdorf		1	3	3	A,B,F,P,W	OFS Paragliding	08342/899405
19.07.2001	Weitental (I)	0				A,B,F,P,S	K. Schwarzer's FS Flyart	08024/48119
20.07.2001	Greifenburg (A)						FS Goslar	05321/18899
20.07.2001	Weitental (1)	21	3	3	1	A,B,F,P,S	K. Schwarzer's FS Flyart	08024/48119
21.07.2001	Bad Salzungen	1	1	3		A,B,S,W,P,F	DHV-Prüfzentrum Mitte	06654/353
21.07.2001	Ruhpolding	■	1	3	■	A,B,F,P	Flugzentrum Ruhpolding	08663/668
21.07.2001	Greifenburg (A)	U	M		■	A,B	FS Goslar	05321/18899
21.07.2001	Greifenburg		1	3	1	A,B,P	FS Sunrise	06201/373367
22.07.2001	Bad Salzungen	■				A,B,S,W,P	DHV-Prüfzentrum Mitte	06654/353
24.07.2001	Sonthofen		0	■		A,B	FS Mergenthaler	08321/9970
25.07.2001	Bolsterlang					A,B	FS Mergenthaler	08321/9970
26.07.2001	Tübingen	11	3	11		A,B,F,P,S	GlideZeit FS Tübingen	07121/370400
27.07.2001	Sonthofen		■	1		A,B,P	1.Oberallgäuer Drachen-u.Gleitsegelschule	08321/9328
27.07.2001	Kärnten (A)		■	!	■	A,B,	Air Power	07745/308
27.07.2001	Hochries/Samerberg			IE	■	A,B,P,F	Flugschule Hochries	08032/8971
27.07.2001	Brixen (1)		M	EI		A,B,F,P,S	Flugschule Siegen	0271/382332
27.07.2001	Kreuth		B	EI		A,B,P	Paragliding Tegernsee	08022/2556
28.07.2001	Sonthofen					A,B,F,P	1.Oberallgäuer Drachen-u.Gleitsegelschule	08321/9328
28.07.2001	Kärnten (A)					A,B,	Air Power	07745/308
28.07.2001	Brixen (1)					A,B,P	Flugschule Siegen	0271/382332
28.07.2001	Aschau		0	■	■	A,B,P	FS Chiemsee	08052/9494
28.07.2001	Wallberg					A,B,P	Paragliding Tegernsee	08022/2556
29.07.2001	Aschau		11	EI	1	A,B,P	FS Chiemsee	08052/9494
02.08.2001	Stuttgart-Holen	3	3	EI		A,B,F,P,S	ES LUFTIKUS	0711/537928
02.08.2001	Brixen /Rodeneck (1)		-	xx		A,B,F,P	Hot-Sport	06421/12345
03.08.2001	Brixen /Rodeneck (1)					A,B,P	Hot-Sport	06421/12345
04.08.2001	Wasserkuppe			E		A,B,F,P	FS Papillon/Wasserkuppe	06658/7548
04.08.2001	Marktoberdorf		IG	■	■	A,B,F,P,W	OFS Paragliding	08342/899405
05.08.2001	Greifenburg (A)	■	EI	1	■	A,B,F,P	GlideZeit - FS Tübingen	07121/370400
07.08.2001	Sonthofen			■		A,B	FS Mergenthaler	08321/9970
08.08.2001	Bolsterlang		■			A,B	FS Mergenthaler	08321/9970

	Ort				Art	Ocanisator	Fon
10.08.2001	Kreuth		■		A,B,P	Paragliding Tegernsee	08022/2556
11.08.2001	Elsaß		1	1	A,B	Flugschule Dreyeckland	07661/627141
11.08.2001	Elsass (F)			■	A,B,P	Flugschule Dreyeckland	07661/627140
11.08.2001	Aschau		1	■	A,B,P	FS Chiemsee	08052/9494
11.08.2001	Lisen (1)		■	■	A,B,F,P	FS Papillon/Wasserkuppe	06658/7548
11.08.2001	Goslar		EI	1	A,B,F,P,S	Harzer GSS	05322/1415
11.08.2001	Wallberg			1	A,B,P	Paragliding Tegernsee	08022/2556
11.08.2001	Baiersbronn		EI	1	A,B,F,P,S	Sky-Team	0721/615363
11.08.2001	Dresden	1	EI	■	A,B,F,P	Top-Gliders	0351/4940351
12.08.2001	Aschau			1	A,B,P	FS Chiemsee	08052/9494
12.08.2001	Goslar		EI	1	A,B,F,P,S	Harzer GSS	05322/1415
12.08.2001	Freudenstadt		EI	1	A,B,P,S	Sky-Sports Baiersbronn	07442/122412
18.08.2001	Ruhpolding		EI	■	A,B,F,P	Flugzentrum Ruhpolding	08663/668
18.08.2001	Wasserkuppe		EI		A,B,F,P	FS Papillon/Wasserkuppe	06658/7548
18.08.2001	Marittoberdorf			■	A,B,F,P,W	OFS Paragliding	08342/899405
18.08.2001	Rodeneck (I)		EI		A,B,F,P,S	Sky-Team	0721/515363
19.08.2001	Rodeneck (I)			■	A,B,P	Sky-Team	0721/515363
21.08.2001	Sonthofen		■		A,B	FS Mergenthaler	08321/9970
22.08.2001	Bolsterlang			1	A,B	ES Mergenthaler	08321/9970
24.08.2001	Sonthofen		■		A,B,P	1.Oberallgäuer Drachenu.Gleitsegelschule	08321/9328
24.08.2001	Kreuth		II		A,B,P	Paragliding Tegernsee	08022/2555
25.08.2001	Sonthofen			■	A,B,F,P	1.Oberallgäuer Drachen-u.Gleitsegelschule	08321/9328
25.08.2001	Bad Salzungen	1	1		A,B,S,W,P,F	DHV-Prüfzentrum Mitte	06654/353
25.08.2001	Saltaus (I)	1	■		A,B,P	FS LUFTIKUS	0711/537928
25.08.2001	Saltaus (I)			■	A,B,P	FS LUFTIKUS	0711/537928
25.08.2001	Wallberg			■	A,B,P	Paragliding Tegernsee	08022/2556
26.08.2001	Bad Satzungen	1		■	A,B,S,W,P	DHV-Prüfzentrum Mitte	06654/353
26.08.2001	Saltaus (I)				A,B,P	FS LUFTIKUS	0711/537930
31.08.2001	Hochries/Samerberg	1	■	1	A,B,P,F	Flugschule Hochries	08032/8971
01.09.2001	Elsaß	1	■		A,B	Flugschule Dreyeckland	07661/627141
01.09.2001	Elsass (5)		.ij		A,B,P	Flugschule Dreyeckland	07661/627140
01.09.2001	Aschau			■	A,B,P	ES Chiemsee	08052/9494
02.09.2001	Aschau			■	A,B,P	FS Chiemsee	08052/9494
04.09.2001	Sonthofen				A,B	FS Mergenthaler	08321/9970
05.09.2001	Polsterlang			■	A,B	ES Mergenthaler	08321/9970
07.09.2001	Kreuth				A,B,P	Paragliding Tegernsee	08022/2556
08.09.2001	Wasserkuppe	1	■		A,B,F,P	FS Papillon/Wasserkuppe	06658/7548
08.09.2001	Annecy (F)	1	1	■	A,B,F,P	GildeZeit - FS Tübingen	07121/370400
08.09.2001	Goslar	1		■	A,B,F,P,S	Harzer GSS	05322/1415
08.09.2001	Meransen/Weitental (I)			■	A,B,F,P	GES Paragliding	08342/899405
08.09.2001	Wallberg			■	A,B,P	Paragliding Tegernsee	08022/2556
09.09.2001	Goslar				A,B,F,P,S	Harzer GSS	05322/1415
14.09.2001	hochries/Samerberg		1	1	A,B,P,F	Flugschule Hochries	08032/8971
15.09.2001	Bad Salzungen		■		A,B,S,W,P,F	DHV-Prüfzentrum Mitte	06654/353
15.09.2001	Ruhpolding	1			A,B,F,P	Flugzentrum Ruhpolding	08663/668
15.09.2001	Wasserkuppe	1			A,B,F,P	FS Papillon/Wasserkuppe	06658/7548
16.09.2001	Bad Salzungen	1		■	A,B,S,W,P	DHV-Prüfzentrum Mitte	06654/353
20.09.2001	Tübingen	1	■		A,B,F,P,S	GfideZeit FS Tübingen	07121/370400
21.09.2001	Goslar	1	1		A,B,P,F,W	FS Goslar	05321/18899
21.09.2001	Sonthofen				A,B	ES Mergenthaler	08321/9970
21.09.2001	Kreuth				A,B,P	Paragliding Tegernsee	08022/2556
22.09.2001	Engelberg (CH)				A,B	Air Power	07745/308
22.09.2001	Bolsterlang			■	A,B	ES Mergenthaler	08321/9970
22.09.2001	Wallberg			■	A,B,P	Paragliding Tegernsee	08022/2556
22.09.2001	Baiersbronn		1	■	A,B,F,P,S	Sky-Team	0721/515363
23.09.2001	Engelberg (CH)		■		A,B	Air Power	07745/308
26.09.2001	Weitental (1)	1	■	1	A,B,F,P,S	K. Schwarzer's FS Flyart	08024/48119
27.09.2001	Weitental (I)	1	■		A,B,F,P,S	K. Schwarzer's FS Flyart	08024/48119
28.09.2001	Greifenburg (A)	1			A,B,P,F,W	ES Goslar	05321/18899
29.09.2001	Greifenburg (A)	1		■	A,B	FS Goslar	05321/18899
30.09.2001	Greifenburg (A)		1	■	A,B,F,P	GlideZeit FS Tübingen	07121/370400

ored by



NOVA



*ULTRALITE
PRODUCTS
Paragliding*



SWING



German Cup Sieger z000



Matthias Raab, Björn Laging, Kai Richers



Damen Sieger z000
Brigitte Megerle, Barbara Wolff, Chiara Gucker

ERMAN CUP 2001

C.D



machQ Kond,Hllon
e40,

madd iefich

Reich sein allein macht zwar nicht glücklich - aber es beruhigt ungemein. Also: Für 10 Mark Einsatz GlücksSpirale spielen und Lukprünge machen. Denn jetzt gibt es 2 Mio. oder **12.000 Mark** monatliche Sofortrente auf Lebenszeit zu gewinnen. Außerdem unterstützt die GlücksSpirale den Sport. Auch Ihren. Mit jedem Los. Lose nur bei LOTTO.

Auf die Plätze, fertig, LOS
cksSpj7z



Flugferien inklusive Material

- Neu.stus Material Advantot. • Swing
- Hotel mit Zinuner /Frühstück
- Flugbetreuung durch SF1V DHV Flugschule
- Max. Alter Material 6-12 Monate
- 6 Tage alles inklusive ab Fr. 598,-



Engelberg-Luzern

-getnäs.xiete Verhältnisse
-8 Fluggebiete Mr jede Wettersituation
-his 2600 et IiiiiiOadiffereln
-Bahnen ganzjährig in Betrieb
-rantilienrretindlich

rhusedalle, CH-6590 Eng.
441.11 6310707
Fax +41 41 637 34 01
11116-Bernd_L_41 AJ 057 06 07
f-mail, Inta4.weennrh.M.A*

dlber9 247

Fliegen in Thüringen



- U laufend Anfängerkurse
- LI Luffahrerscheine
- U Tandemausbildung
- 3 Thermik- und Streckenflugkurse
- Windenschleppausbildung
- Flugtechnikseminare
- 0 Sicherheitstraining
- Fliegershop
- Flugsafaris in die schönsten Fluggebiete

UL-Ausbildung
zum Motorschirmfliegen

wettbewerb

s p irt

6. Internationale Angerer Open

Der Weltmeister an der Fürmannalm

Der traditionelle Gleitwinkelwettbewerb der Ruhpoldinger Drachenflierer zum Jahresanfang entwickelt sich langsam zum Renner. Vorstand Dieter Kamml und Sportwart Hias Mayer waren besonders erfreut darüber, dieses Mal sogar den amtierenden Weltmeister Manfred Ruhmer und unseren mehrfachen Deutschen Meister Bob Baier neben insgesamt 45 nicht weniger motivierten Piloten an der Fürmannalm begrüßen zu können.

Die Wetterbedingungen waren gleichbleibend gut bei leichtem Nordostwind, so dass die Piloten bis zu vier Mal starten konnten. Die Auswertung wurde in drei Klassen durchgeführt, wobei mittlerweile schon mehr Starrflügler als Turmdrachen am Start sind. Am Landeplatz war für das Wohl von Zuschauern und Piloten bestens gesorgt und zur Siegerehrung hieß es dann noch mal rauf zur Fürmannalm.

Ein Dank gilt den Sponsoren, Fa. Skyline und Brauerei Wieninger, Teisendorf.



Gabi Demberger

Ergebnis

Starrflügler

Platz	Name	1. Girat	2. Girat
1	Toni Raumauf Air Atos	140	83,1
2	Adi Meierkord Air Atos	130	79,0
3	Rüdiger Spanner Air Atos	130	77,4

Turmlose

1	Manfred Ruhmer Icaro Laminar TL	142	74,8
2	Bob Baier Moyes Litespeed S	142	73,3
3	Mario Nocken Hyper TL	122	69,2
4	Josef Hartl Hyper TL	132	64,4
5	Girgl Weinzierl Moyes Litespeed	135	64

Turmdrachen

1	Georg Reiterberger Moyes Xtralight	138	50,2
1	Rudi Kraller Airwave K 4	125	50,2
1	Peter Flitz Seedwings Merlin	122	50,2



CUP »Vol Libero Montegrappa« in Bassano

Am 26. und 27. Mai 2001 veranstaltet der Bassaneser Club einen offenen Wettbewerb. In Villa Negri - dem alten Gelände des Meetings - bietet man jede Menge interessanter Aktionen und Unterhaltung. Mit Gastronomie und Livemusik am Samstag. Einschreibgebühr beträgt DM 105,- bis zum 18.05.2001, danach DM 125,-. Darin inbegriffen sind Transporte zu den Startplätzen, Landegebühen, Abendessen Samstag und ein Fleecepullover mit Motiv vom Wettkampf. Geldpreise für die Erstplatzierten und Sachpreise für jeden Teilnehmer! In Romana d'Ezzelino stellt die Comune 3.000 qm für Aussteller zur Verfügung. Einschreibung über: WCP - Harald E.Wolf - Postbank (50o 100 6o) 372355-609. Weitere Informationen gibt es auch unter: WWWWC1²1@AOL.COM oder: segretaria@vololiberomontegrappa.it.

Tandem bei der Hessenmeisterschaft

Zur Hessenmeisterschaft vom 20. - 26. Mai 2001 in Greifenburg wollen wir versuchen, genug Leute - d. h. 10 Piloten plus 10 Passagiere - für eine eigene Wertung zusammen zu bekommen. Unser Motto dabei: Gemeinsame Freunde doppelte Freude. Bis jetzt gibt es aber noch zu wenig Teilnehmer. Wer Lust hat, kann sich melden bei: Mara & Rainer Bürger, Isengarten 3, 51545 Waldbröl, e-mail: Rainer.Buerger@t-online.de, Mobil: 0173/2734033, oder direkt bei Kurt Luther, Hessischer Luftsportbund, Tel.: 06172/42508.

XC-Cup Rheinland-Pfalz

Die korrekte Internet-Adresse für den Rheinland-Pfalz Streckenflug Wettbewerb ist www.xccup.de.

Eil

Herausgeber:
Deutscher Hängegleiter-
verband e.V. (DHV) im DAeC. Fachverband der
Drachenflieger und Gleitsegler in der
Bundesrepublik Deutschland,
Postfach 88,
83701 Gmund am Tegernsee

DHV homepage:
<http://www.dhv.de>

e-mail DHV:
dhv@dhv.de

Telefon-Nummern
Mitgliederservice/
Versicherung
08022/9675-0
e-mail: mitgliederservice@dhvde

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: 32.000

Titel: Martin Scheel

Drachen

Deutsche Drachenliga 2001 (A)

Bewira	Termin	Alfeteirei/Chte.Miln	WöttrWebej
A-Liga 4	11.05. - 13.05.01	offen	offen
A-Liga 5	01.06. - 04.06.01	08.06., 10.06.01	offen

Landesmeisterschaften; German Open

Bewerb	Termin	Ausweichiden	„Wettbewerbsso-1V
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	Diedamskopf
Norddeutsche	24.05. - 27.05.01	offen	Neustadt-Glewe
Bayern	14.06. - 17.06.01	offen	Ruhpolding
German Open	28.07. - 05.08.01	kein Ausweichtermin	Greifenburg

Liga-B und Junior&Ladies Challenge

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Teilbewerbsort
B-Liga 1	11.05. - 13.05.01	09.06. - 10.06.01	offen
B-Liga 2	02.06. - 04.06.01	09.06. - 10.06.01	offen
8-Liga 3	14.06. - 17.06.01	offen	Ruhpolding/LM-Bayern
B-Liga 4	28.07. - 05.08.01	offen	Greifenburg Open
Junior&Ladies Challenge	11.08. - 18.08.01	offen	Greifenburg

Wettbewerbe mit Teilnahme - offizielles DHV - Team

Bewerb	Termin	ArisWeichführin	Wettbewerbsort
WM in Spanien	14.06. - 01.07.01	kein Ausweichtermin	Algodonales
Vor-EM	05.07. - 14.07.01	kein Ausweichtermin	Slovenien

Organisatoren HG

German Open	DHV- Lukas.Etz@t-online.de
Liga A	Lukas Etz - tel. 06251/586436 Lukas.Etz@t-online.de
Liga B	Rudl Bürger- tel. 08032/8134 Rudl.Buerger@tonline.de
LM - Bayern	Dieter Kamml (DCB Ruhpolding) debestbaynet.de
LM - Hessen	Thomas Deibebe - tel. 06151/370371
LM - Rheinland Pfalz	Peter Rother - tel./ Fax 06502/5454
LM - Württemberg	Alexander Köhler - tel. 08141/33188, Fax 089/80060240
LM - Ostdeutschland	Siegfried Prietz - tel. 030/386 27654
Hessische UL-Schlepp	Klaus Keller

Sonstige Wettbewerbe

Beifeb	Termin	1.sw,eic ermin	on a
Wallberg-Cross-Country	01.04. - 15.07.01		Richi Brandt Tel: 08021/909785 http://www.gleitschirm.de
Hessische UL-Schleppmeisterschaft	28.04. - 01.05.01	14.06. - 17.06.01	Infos Gaisberg Steinhard
Trophy Sbl. Landesmeisterschaft	21.04. - 22.04.01	05.05. - 06.05.01	Kontakt Infos
jenair 1.XC Fliegerlager	10.05. - 13.05.01		www.jenair.de
Slovenian Paragliding Championchip	12.05. - 20.05.		info@slotly.com
Croatian Hanggliding Open	19.05. - 27.05.01		info@homo-volans.hr
Pyhrn-Eisenwurzten Pokal (Liga AUT)	14.06. - 17.06.01		Brandlmair Alex Tel:+43/664/335744 http://www.gleitschirm.ws
Odenwaldpokalfiegen	23.06. - 24.06.01		www.cfd-hardheim.de
festival internacional de cine del aire	27.06. - 30.06.01		www.elyelmo.com
Offene slowenische Staatsmeistersch.	04.07. - 14.07.01		euhg2002@siol.com
Hohenlohe Pokalfiegen	18.08. - 19.08.01		F.Schmerzer, 07931/41608
Austrian Open	07.09. - 09.09.01		0043(0)6566/8207

Gleitschirm

Deutsche Gleitschirmliga 2001

Bewerb	Termin	Ausweic termin	* e lewerisor
Liga - Stauten Cup	03.05. - 06.05.01	offen	Bezau
Liga - Bavarian- B A Open	18.05. - 22.05.01	offen	Hindelang
Liga - German Open	06.08. - 10.08.01	offen	Greifenburg

Landesmeisterschaften; German Open

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbe-wir
LM - Rheinland Pfalz	28.04. - 01.05.01	05.05. - 06.05.01	Moselstartplätze
LM - Ostdeutschland	14.05. - 18.05.01	19.05. - 20.05.01	Altes Lager
LM - Bayern - BaWEI CIVL-Kat.2	18.05. - 22.05.01	offen	Hindelang
LM - Hessen	20.05. - 26.05.01	kein Ausweichtermin	Greifenburg
Pre-PWC German Open - CIVL-Kat.2	06.08. - 10.08.01	offen	Greifenburg

German Cups und Junior&Ladies Challenge

Bewerb	Termin	uslieic ermin	*10 .ewer (so)
German Cup - *(Fenster)	12.05. - 13.05.01	24.05. - 27.05.01	Wallberg
German Cup - max. 50 Teilnehmer	09.06. - 10.06.01	16.06. - 17.06.01	Link zum Kandel
German Cup	23.06. - 24.06.01	30.06. - 01.07.01	Garmisch
German Cup (Reserve Termin)	12.08. - 18.08.01	offen	Greifenburg
Junior&Ladies Challenge	11.08. - 18.08.01	offen	Greifenburg

Wettbewerbe mit Teilnahme - offizielles DHV - Team

Bewerb	Termin	Aueweichtermin	Wettbewerbsöd
PWC - Griechenland - CIVL-Kat.2	26.05. - 01.06.01	kein Ausweichtermin	Konitsa
PWC Schweiz - CIVL-Kat.2	04.06. - 10.06.01	kein Ausweichtermin	Simmental
WAG / WM - Spanien - CIVL-Kat.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	Kobarid

Organisatoren GS

Pre-PWC German Open	DHV - SMast@Compuserve.com
Liga	Stefan Mast - tel. 0171/3543772 SMast@Compuserve.com
LM - Hessen	Thomas Deibebe tel. 06151/370371
LM - Rheinland Pfalz	Peter Rother- tel/ Fax 06502/5454
LM Bayern & BaWü	Berni Koller, Fax. 08324/2078
LM - Ostdeutschland	Wilfried Kuck - tel 030/39104907

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

(für UL im Internet www.dhv.de oder bei der DHV-Geschäftsstelle)

Stand: 1.8.2000, Versicherer: Gerling Köln

Halterhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel
- für J1 itgliedsvereine
- 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 berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekenzeichnung, 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

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.

(O) Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

=A» Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme:

5.000 DM bei Tod
10.000 DM bei Invalidität.

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

Für alle Mitglieder und
Mitgliedsvereine kostenlos

Gelände-Haftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und 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

Flug-Unfall

Tod und Invalidität

Deckungssumme: 5.000 DM bei Tod, 10.000 DM bei Invalidität.

Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
35,- DM

Zusätzlich mit 5.- DM Krankenhaus-Tagegeld und 5.- DM Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
50,- DM

Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme: 10.000 DM

Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
10,- DM

Zusätzlich mit 5.- DM Krankenhaus-Tagegeld und 5.- DM Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
25,- DM

4:1» 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

Bergungskosten

Deckungssumme: 5.000 DM

Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, 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.

Cis Startleiter-Haftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

Kapital-Lebensversicherung

Versicherungssumme: bis 400.000 DM Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen. Prämienbefreiung bei 50% Berufsunfähigkeit.

Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung

Jahresrente 24% der Versicherungssumme, maximal 36.000 DM Jahresrente. Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen.

Direktinformation bei Gerling, Tel. 069/7567-561 o. 560. Fax 069/7567-542

Deckung: weltweit Europa Deutschland Österreich

Bei Versicherungsabschluss während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie. Versicherungsbeiträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern. Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Boden-Unfall für Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.



We resch the PEAK together!

[Wir erreichen den GIPFEL - gemeinsam!]

PILOTS TO RIGHT STUFF
ONE [DHV 1 der perfekte Allrounder 41111W
PEAK DUV 1 lie3;14.+12e+e2r Ineeorior a itcrInirrn



Grafenstr 26 D-83098 Brannenburg · Tel +49 (0)18034-10 34
Fax 3384 · info@nerospart.de · www.nerospart.de

Fotos: Franz Huber, Felix Walk, Hans Zausenien, Suaair, Hans Häring