

B 5591 F

Juli 2001

# DHV-info

11:13 J,iii1Z1 I

eger

# 111



# Performance Center

PERFORMANCE  
PILOT

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

## Harzer Gleitschirmschule

Amsbergstraße 10  
38667 Bad Harzburg  
Tel.: 05322/1415  
Fax: 05322/2001  
www.harzergss.de  
info@harzergss.de

## GlideZeit Flugschule Reinen

Bahnhofsstraße \*  
72764 Reutlingen  
Tel.: 07121/370400  
Fax: 07121/370454  
www.glidezeit.de  
glidezelt@t-online.de

## Flugschule Göppingen

Zeppelinstraße 3  
73105 Domau  
Tel.: 07164/12021  
Fax: 07164/12029  
www.flugschule-goepingen.de  
office@lugschule-goepingen.de

## Skyl Team die Gleitschirmschule

Straße 66 a  
7628  
Tel.: 0721  
Fax: 0721/515598  
www.sky-team.de  
info@sketeam.de

## Airpower Weitschirmeule

Beim Steineden Kreuz zu Jh,  
79798 Jestetten  
Tel.: 07745/308  
Fax: 07745/471  
www.air-powir.de  
Gleitschirmschule-airpower@t-  
\*Minarie 40;

## Montana Flugport GmbH

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

## Flu<sup>9</sup>schule Chiemsee GmbH

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

## Papillon Drachen- und Gleitschirmflug-

schule Wasserkuppe - Rhön  
St Laurentius Straße 7 -  
36163 Poppenhausen  
Tel.: 06658/2432  
Fax: 06658/1611  
www.gleitschirm-flugschul  
pillen@gleitelpflugschule.de

## PPC Paraelidi<sup>4</sup> \* rformincgCented Süddeutsch' mischile

**eger Magie**  
Hauptstraße 53  
83246 Unterwörsed  
Tel.: 08641/7575  
Fax: 08641/61826  
www.einechfliegen.de  
einfachfliegen@t-online.de

## Flugzentrum Ruhpolding

Holzner GmbH  
Gstatter Au 5  
83324 Ruhpolding  
Tel.: 0864/668  
Fax: 0864/776  
www.Flugzentrum-Ruhpolding.de  
office@flugzentrum-mhpolding

## Adventure Sports Gleitschirm-Schule

Talstation  
83661 Lenggries  
Tel.: 08042/9486  
Fax: 08042/4832  
www.adventure-ports.de  
infottadventhire-sportade

## Paraglidine Tegemsee

Tegemseer Straße 88  
83700 Reitrain  
Tel.: 08022/2556  
Fax: 08022/2584  
www.para.pbm.de  
Para-Tegemsee@online.

## Hid315 Flugsport

Madenplatz 20  
87509 Immenstadt  
Tel.: 08323/8590  
Fit 08323/51390  
www.klewenalp.de  
mall@klewenalp.de  
r Flugtechnikteil des Performance

## Flugschule Martin Margenthaler

Waltersmühle  
87527 Sulz  
Tel.: 08321/2290  
www.huleipergentaletde  
elu\_ergek@oLcom

## OASE Flugschule Peter Geg

Auwald 1  
87538 Obermaisstein  
Tel.: 08326/38036  
Fax: 08326/38037  
www.oase-paragfiding.com  
oase\_peter.geg@t-online.de

## Gleitschirm-Schule

inz Fischer GmbH  
Innebstraße 35  
87669 Rieden am  
Eorggensee  
Tel.: 08362/37038  
Fax: 08362/38873  
www.erste-daec-gleitschinn-schule.de  
info@erste-daec-gleitschirm-schule.de

## Flugzentrum Bayerwald

Georg Höcherl  
Schwarzer Helm 71  
93086 Wörth a.d. Donau  
Tel.: 09482/959525  
Fax: 09482/959527  
www.Flugzentrum-bayerwald.de  
schorsch.hoecherl@t-online.de

## Sky Club Austria Walter Schrempf

Moosheim 113  
A - 8962 Gröbming  
Tel.: 0043/3685/22333  
Fax: 0043/3685/23610  
www.skyclub-austria.com  
office@skyclub-austria.com  
Flugtechnikteil des Performance  
ings findet Ober Wasser statt

## Flu: ule Aufwl

Franz Rehd  
Dachstein 52  
A - 8972 Ramsau  
Tel.: 0043/3687/81880 0 82568  
18804

## www.aufwind.at

www.aufwind.at  
Flugtechnikteil des Performance  
Ober Wasser statt

## Euro-Flugschule Invelberg

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



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

**7 NEU AUF DEM MARKT**  
Neuigkeiten von den Anbietern

**12 SUMMERTIME**  
Sommerliche Impressionen

**18 FLIEGEN IN ÖSTERREICH**  
Das Gailtal - eine Perle in den Südostalpen

**2t RISIKOWETTER ERKENNEN**  
Hannes Schmalzl gibt Hilfestellungen

**30 STABILE STEILSPIRALE**  
Namhafte Piloten Tipps dagegen

**3t LANDEN MIT DEM DRACHEN**  
Wie man Schwierigkeiten vermeidet

**42 ÜBER GRENZEN HINWEG** Unterwegs mit Markus Hanfstängl

**44 NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger

**46 SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit

**48 SZENE G** Vorder- und Hintergründiges aus der Szene

**GLÜCKLICHE BEZIEHUNG** Wenn die Frau oben fliegt

**56 VEREINE BRIEFE**  
Vereinsnachrichten und Leserforum

**64 TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung

**77 STROHWITWE** Der etwas andere Blickwinkel einer Fliegerfrau

**80 STRECKENFLUGMEISTERSCHAFT** Erste Zwischenergebnisse

**84 GERMAN CUP**  
Erste Wettbewerbe zool.

**86 WETTBEWERBE UND TERMINE**  
Landesmeisterschaften und Sonstiges



Ein »entarteter Cumulus« direkt vor dem Ziel! Muss das sein? Ähnliches haben sich wohl schon viele Streckenflieger gedacht. Hauptsache ist, dass man in einer solchen Situation nicht auf Wunder hofft, sondern rechtzeitig am Boden ist.



Bavarian Open in Hindelang

- 10** DHV-Shop
- 49** Gebrauchtmart
- 97** Impressum
- 99** Versicherungsprogramm



Titel: Steffen Hertling  
Pilot: 1. Durand jun.

## Nachruf Willi Schiede

In Willis Familie war das Fliegen Tradition. Er war ein Gleitschirmpilot der ersten Stunde und einer der Besten unserer Zeit. 1987 machte er in der Schweiz die Ausbildung und hatte seither seine zweite Leidenschaft, das Bergsteigen mit dem Fliegen verbunden. Schon 1989 flog Willi vom Mont Blanc, den er im Alleingang erklommen hat. Neben dem Gleitschirmfliegen traf man Willi auch beim Modellfliegen und an Tagen ohne Thermik beim UL fliegen. Er hatte auch den PPL-A und -B. Doch das Naturerlebnis beim Gleitschirmfliegen war ihm das Liebste. So intensiv, Leinen, Stoff und sonst nichts - direkter geht es wirklich nicht. Willis ganzes Interesse galt dem

Streckenfliegen. Mit seiner Streckenführung leistete er oft Pionierarbeit, wie mit dem Tandemflug 1998 vom Nebelhorn nach Italien. Er erzählte von seinen Streckenflügen in seiner bescheidenen Art, wie wenn es Spaziergänge wären, nichts Außergewöhnliches, doch jeder der ihm zuhörte, musste seine Leistungen und seine Leidenschaft bewundern. Willis Streckenflüge setzten Maßstäbe in der noch jungen Sportart. Sie erforderten viel Mut und Willenskraft. Beides hatte Willi in hohem Maße. Er war Vorbild für uns. Er flog Weltrekorde und entdeckte neue Flugrouten. Im Jahr 2000 wurde er wie schon 1992 Deutscher Meister im Streckenflug mit einem Punkterekord von 893 Punkten. Jeder, der Willi kannte, wusste, Willi lebte,

um zu Riegen, und man hatte den Eindruck, dass er flog, um zu leben. Leider wurde Willi völlig unerwartet aus unserer Mitte gerissen und hinterlässt eine große Lücke. Am 30. April kam Willi beim Gleitschirmwindenschlepp im Alter von 49 Jahren ums Leben. Nun kommen die üblichen Fragen auf, wie jemandem wie Willi so etwas passieren konnte. Seine Meinung war, dass Unfälle fast ausschließlich durch Pilotenfehler entstehen. Doch meist sind es Verkettungen mehrerer unglücklicher Umstände.

Die Personen, die Willi näher kannten, und sei es nur durch ein einziges Gespräch, werden ihn nie vergessen.

Charlie löst, Vorsitzender  
Christian Blum, Technikvorstand



## Schleppauskünfte

Auskunft über Fragen und Probleme zum Schlepp erteilt der Schleppfachmann Horst Barthelmes im DHV-Informationsbüro für Schlepp regelmäßig Montag bis Freitag jeweils von 10:00 bis 12:00 Uhr, telefonisch unter 06654/353, per Fax unter 06654/7771, per e-mail: dhvschleppbuero@t-online.de.

## Neuer Verein

Pilotenclub Flugschule Siegen  
Claus Vischer  
Eisenhutstraße 48  
57080 Siegen

## Novellierung des Naturschutzgesetzes

Die Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes schreitet voran. Ende Mai hat das Bundeskabinett den vom Umweltministerium vorgelegten Entwurf beschlossen. Jetzt läuft die Behandlung im Bundestag. Noch vor Jahresende soll das Gesetzgebungsverfahren abgeschlossen sein. Das Kuratorium Sport und Natur beteiligt sich intensiv. So haben die Gespräche der Kuratoriumsvorstände Heiner Geißler (MdB, CDU), Friedhelm Beucher (MdB, SPD), Winfried Hermann (MdB, Grüne) und Peter Janssen mit Umweltminister Trittin und mit Innenminister Schily gewirkt. Beide Minister haben bei einem anschließenden Treffen vereinbart, dass die Forderungen des Kuratoriums - soweit noch offen - im Gesetz oder in der amtlichen Begründung berücksichtigt werden. Deshalb neu im aktuellen Entwurf: Die Möglichkeit von Vereinbarungen zwischen Sportverbänden und Behörden anstelle von Verordnungen, die Klarstellung, dass natur- und landschaftsverträglicher Sport nicht der Eingriffsregelung unterliegt, die Möglichkeit für Sportverbände, sofern sie natur- und landschaftsverträglichen Sport fördern, an der Vorbereitung von Naturschutzmaßnahmen beteiligt zu werden, und eine Definition für Natur- und Landschaftsverträglichkeit.

Zur Vorbereitung der Behandlung im Bundestag haben die Kuratoriumsvorstände bei einem Parlamentarischen Abend die Mitglieder der Bundestagsausschüsse für Umwelt, Sport und Tourismus zu einem Informationsgespräch eingeladen und sie um Unterstützung gebeten. Der vom Kabinett beschlossene Entwurf erhöht bei den Sportlern die Akzeptanz für den Naturschutz und bindet den Sport noch besser in den Naturschutz ein. Gleichwohl ist von Naturschutzseite mit Widerstand zu rechnen, auch gegen die schon im vorangegangenen Entwurf vorgesehene Verankerung des Sports im Naturschutzgesetz.

## Sportmedizinisches Sommerseminar

Vom 18. - 25.8.2001 findet in Rieden am Förggensee/Allgäu das 5. Sportmedizinische Sommerseminar statt.

Der einwöchige Lehrgang richtet sich an Ärztinnen und Ärzte, die die Zusatzbezeichnung Sportmedizin erlangen wollen so wie an Sportlehrer, Sportstudenten und Physiotherapeuten. Der wissenschaftliche Themenschwerpunkt liegt bei den sportmedizinischen Aspekten der Luft-, See- und Bergsportarten. Das breite Sportangebot (u. a. Gleitschirmfliegen) kann je nach Ausbildungsstand mit einem Schein abgeschlossen werden. Dr. Ingo Tusk, aktiver Gleitschirmpilot, der über Gleitschirmfliegen promoviert, gehört zu den Organisatoren und Leitern dieser Veranstaltung. Infos unter Tel: 069/49085833, e-mail sportmedizin@gmx.net.



# Wichtig •

## Das Bestmögliche erreicht

### Musterzulassungspflicht geändert

Die Verhandlungen mit dem Bundesverkehrsministerium über die künftigen Geräteprüfungen sind abgeschlossen. Das Ministerium hat die einschlägigen Vorschriften der LuftVZO, der LuftGerPV und der LuftBO geändert. Der Bundesrat hat der Änderung zugestimmt. Sie tritt am 1.7.2001 in Kraft. Die Eckpunkte der Änderung:

Gleitsegel und Hängegleiter nebst Gurtzeugen, Rettungs- und Schleppgeräten müssen vor Auslieferung des erster Geräts an den Kunden vom Hersteller oder Importeur einer Musterprüfung gemäß LuftGerPV unterzogen werden.

Die Musterprüfung muss durch eine vom LBA anerkannte Prüfstelle erfolgen. Das LBA erstellt die Kriterien für die Anerkennung und prüft die Eignung der Prüfstellen.

Maßstab für die Musterprüfung sind die verbindlichen, vom LBA erlassenen Lufttüchtigkeitsforderungen.

Der bisherige Verwaltungsakt der Musterzulassung wird durch die Bescheinigung der Musterprüfung ersetzt.

Vor Auslieferung an den Kunden muss der Hersteller oder Importeur das einzelne Gerät gemäß LuftGerPV stückprüfen.

Der Halter hat das Gerät nach den Anweisungen des Herstellers oder Importeurs nachzuprüfen. Er kann dies selbst tun oder einen Anderen, z. B. den Hersteller, damit beauftragen .

Mängel am Gerät oder an den Prüfanweisungen sind vom Halter unverzüglich dem Hersteller oder Importeur zu melden. Unverändert bleibt die Meldepflicht des Halters an den DHV nach der LuftVO.

Bei Feststellung von Mängeln oder bei begründeten Zweifeln an der Lufttüchtigkeit kann der DHV das betroffene Gerät sperren.

Verstöße können wie bisher vom LBA als Ordnungswidrigkeit mit Geldbuße bis 100.000 DM geahndet werden. Fliegen mit ungeprüftem Gerät ist künftig keine Straftat mehr, aber eine Ordnungswidrigkeit.

Für die Nachprüfung der vor dem 1.7.2001 stückgeprüften Geräte (Altgeräte) gilt die Neuregelung nur, wenn der Hersteller oder Importeur dem Halter die erforderlichen Anweisungen zur Verfügung stellt. Andernfalls muss die Nachprüfung nach den bisherigen Bestimmungen durch den Hersteller bzw. Importeur erfolgen.

Die Änderungen gelten für alle Luftsportgeräte ohne Motor (Hängegleiter, Gleitsegel, Gleitflugzeuge und Fallschirme) und »mit einem nicht fest mit dem Luftfahrzeug verbundenen Motor« (Motorschirme, Drachen-Minimumsysteme) jeweils bis 120 kg Leermasse einschließlich Gurtzeug und Rettungsgerät.

Es sah schlecht aus für unsere Sicherheit. Nach dem ersten Verordnungsentwurf des Bundesverkehrsministeriums vom März 1999 sollte »anstelle der Musterzulassung der Hersteller die Übereinstimmung seiner Herstellung mit dem Stand der Technik bestätigen«. Dies hätte die ersatzlose Streichung der Gütesiegelpflicht bedeutet.

Die hauptsächlich betroffenen Verbände DHV, DAeC und DFV, koordiniert vom DHV-Justitiar Peter Janssen, haben sich nicht damit abgefunden. Leben und Gesundheit der Piloten durften nicht allein den Kräften des Marktes überlassen, die erreichte Sicherheit nicht aufs Spiel gesetzt werden. So hat 1999 die DHV-Mitgliederversammlung als Resolution beschlossen: »Das heutige System der verbindlichen Musterzulassung der Gleitsegel und Hängegleiter gewährleistet die neutrale und qualitativ hochwertige Musterprüfung der Geräte nach einheitlichen, am Sicherheitsanspruch der Piloten ausgerichteten Anforderungen. Die Musterzulassung soll nur wegfallen, wenn ein gleichwertiges, möglichst internationales System an ihre Stelle tritt.«

Nach zweijährigen vielmaligen Verhandlungen, auch mit Hilfe des Bundestags-Sportausschusses und eines Rechtsgutachtens, wurde Schritt für Schritt das neue Prüfsystem entwickelt: Das Ministerium bringt seine Vorstellung von der Entlastung öffentlicher Verwaltung ein Stück voran. Es bleibt aber bei den strengen Anforderungen an die Geräte und an die Prüfungen nach öffentlich-rechtlichen Vorgaben der LuftGerPV, der Lufttüchtigkeitsforderungen und des LBA.

Der DHV bleibt Prüfstelle, aber es können auch andere Prüfstellen vom LBA anerkannt werden - ein Schritt Richtung Internationalisierung. Die Nachprüfung wird flexibler gestaltet, die Eigenverantwortung des Piloten ist stärker gefordert. Bei gefährlichen Mängeln kann der DHV, als Beauftragter für den Betrieb, das betroffene Gerät sperren.

Josef Schiller als federführender Mitarbeiter im Ministerium, und Peter Janssen haben einen guten Job gemacht. Bei der Umsetzung der neuen Rechtslage in Sicherheit und technische Innovation für die Piloten sind Verantwortung und guter Wille nötig. Besonders die Möglichkeit für die Hersteller, unter mehreren Prüfstellen auszuwählen, kann zur Versuchung und damit zum Knackpunkt für die Prüfqualität und die Sicherheit werden.

Charlie löst  
DHV-Vorsitzender

Geländename	Geländehalter	Telefonnummer
32457 Porta Westfalica 088 Eisenberg	Delta-Club Wiehengebirge Edenbergland	0571/710227 452/8588-
36136 Wasserkuppe ie	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein uro all rein Gos	06654/696 /6728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindreunde	0171/8714309
57562 Sassenroth 58849 Mo*	1L4L-JIL128211.j.5 Drachen- und Gleitschirmreunde Helertal	01714514273 02744/930349
64665 Melibokus 72258 Stöckkopf	rdbelle f Fki nnetel Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club	0218e/21265 06251/983612
72393 Schneithalde 7434 alsberg	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn DFC Starzeln	0744 0170/4436907
74544 Einkorn 74847 Ifikenhof	Die 4_ nhas FC-Club Einkorn Schwäbisch Hall	0791/4992360
76332 Althof	Defteer e d Die Althofdrachen	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflupe L9ffi	derzeit nicht
76703 Krämer 78148 Hintereck	Gleitschirmclub Kraichtal Gleitsiegelclub Lenhed	07250/921228 07723/6801
79102 Schauinsland 79188 Regel -	GSC Colbn DFC Südäthwarzewald	07602/1512 07681/22058
79215 Gschasi 82467 Wank	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal Gleitschirmsegler WerdenfeS	0173/4209560 0171/3568374
83122 Hochries 83436 Predigtstuhl	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg 000Albetrosn eishell	08032/8805 0171/3574322
83661 Brauneck 83700 wo:2g	Lenggrieser Gleitschirmflieger D egermseer	0171/8169210 08022/95137 -
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf	0171/8120340
93339 Jachenhausen	1 r FbrPfälier17 edenburg	09442/32ge...
93453 Hahler Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald	09947/2452 _ 0135/8184772
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.



## Windwerte im Internet

Die größte Aussagekraft, ob ein Tag zum Fliegen geeignet ist, haben wohl die Windwerte von Bergstationen. Man darf nur dabei nicht den Fehler machen, die Maximalgeschwindigkeit seines Fluggerätes mit fliegbaren Bedingungen gleichzusetzen. Starke Winde bilden immer kräftige Rotoren. Windrichtung, Windstärke und maximale Böen verschiedenster Berge vom Allgäu bis Berchtesgaden kann man unter [www.bayern.deilfwilwd/messnetz/tegelberg.htm](http://www.bayern.deilfwilwd/messnetz/tegelberg.htm) abrufen. Stündliche Windwerte mit maximaler Böenstärke vom Wendelstein gibt es unter [www.wetteronline.de/Bayern/Wendelstein.htm](http://www.wetteronline.de/Bayern/Wendelstein.htm). Für Flachlandflieger ist [www.windfinder.com](http://www.windfinder.com) interessant.

Baoo. nee Ve.gA.

Herbert Zank! und sein Team sind im Kampf gegen Drogen, wie schon mehrfach im Info berichtet, äußerst aktiv. Sogar die Bundesregierung wurde schon darauf aufmerksam. Bereits am 15. Juli findet wieder eine Aktion »Abheben ohne Drogen« in Bad Abbach im Landkreis Kehlheim statt. Infos bei herbertzankl@freenet.de.

te, FAT.rar

## Windprüfen ohne Rauch

Zu Zigarettenrauch und Seifenblasen gibt es jetzt eine Alternative, um die Windrichtung sicher zu bestimmen. Der Windprüfer der Firma Corner Reviertechnik arbeitet mit künstlichem Rauch, der durch einfachen Druck auf das Zerstäuberfläschchen erzielt wird. Die weiße Wolke ähnelt Zigarettenrauch, ist aber geruchlos und ungefährlich.

Der Inhalt einer Flasche reicht für mehrere hundert Anwendungen und ist unbegrenzt haltbar.

Der Windprüfer kostet 18,00 DM plus 5,00 DM Versandkosten und kann bestellt werden bei: Corner Reviertechnik, Einrichstraße 1, D-56368 Katzeneinbogen, Tel: und Fax: 0049/6486/6638.



@ **Neues aus dem net**

**www.9feet.com**

9feet.com weitet seine Handelsaktivitäten aus. Seit kurzem haben auch Kunden ohne permanenten Netzzugang per Mail-Order die Möglichkeit, den vollen Service von 9feet in Anspruch zu nehmen.

Der Vertrieb über das Netz startete für 9feet.com schon unerwartet gut. Aktionen wie »Fleece-Your-Friends« übertrafen alle Erwartungen. Jetzt wagte sich das Internet-Sportgeschäft auf neue Wege: Über Anzeigen und Flyer in auflagenstarken Sportmagazinen stieg man jetzt auch in die klassische Mail-Order ein.

Neu im Sortiment sind die Marken Peak Performance, Berghaus und Salewa, ab Winter kommen noch Schöffel und Komperdell hinzu.

Schwerpunkt bei 9feet.com bleibt allerdings auch weiterhin die Online-Distribution. Der neue Verkaufsweg soll das Kerngeschäft lediglich ergänzen.

## Wills Wing Service bei FlyingConcept

Ab sofort können alle Wills Wing Glider direkt über die Fa. FlyingConcept am Flugplatz Taucha bezogen werden. Reparaturen und 2-Jahres-Check werden durchgeführt. Auch Windschlepp ist an Wochenenden für Drachen- und Gleitschirmflieger möglich. Für unsere motorisierten Flugsportfreunde steht die markierte Grasbahn 07 - 25 zur Verfügung. Nach vorheriger Absprache werden auch Übernachtung mit Hangarstellplatz angeboten. Info unter Tei: 034297/41255 oder 0177/7794770, homepage: [www.flyingconcept.de](http://www.flyingconcept.de), e-mail: [info@flyingconcept.de](mailto:info@flyingconcept.de), Info Schlepp: Tel: 0172/3428888.

## Dominikanische Republik

Nachdem wir vor ca. zweieinhalb Jahren auf die schöne Insel Sosua gezogen sind, haben wir viele Stunden unserer Freizeit aufgewendet, um nach geeigneten Fluggeländen zu suchen. Diese Suche war erschwert, da es nur mangelhaftes Kartenmaterial über diese Insel gibt. Heute haben wir zwei Fluggelände, die schon mehrfach beflogen wurden, und drei Fluggelände, die in Vorbereitung sind. Auch die rechtliche Absicherung ist durch die Gründung unserer Firma »CaribeParagliding« abgeschlossen. Mehr Informationen könnt Ihr auf unserer Web-Seite [www.CaribeParagliding.de](http://www.CaribeParagliding.de) bekommen. Sylvia und Michael Cyrol

## ava Gurtzeuge nun bei Charly-Produkte

Charly-Produkte in Seeg hat den Vertrieb der gesamten Produktpalette von ava für Deutschland übernommen, Ava ist seit Jahren in der Entwicklung und Produktion von Gleitschirmgurten tätig. Mehr Infos zur gesamten Palette zeigt der neue Farbprospekt, der gratis bei Charly-Produkte erhältlich ist. Charly-Produkte, Am Osterösch 3, 87637 Seeg, Tel: 08364/1286, Fax: 08364/8426, e-mail: [info@charly-produkte.de](mailto:info@charly-produkte.de).

## Neue Adresse

Der österreichische Hersteller M2 von Drachen- und Gleitschirmgurtzeugen hat eine neue Anschrift: M2 flying equipment, Dörrstraße 51/1, A-6020 Innsbruck, Tel: 0043/512/206500, Fax: 0043/512/206500-20, e-mail: [m2.flying@tirol.co.at](mailto:m2.flying@tirol.co.at), homepage: [www.m2flying.com](http://www.m2flying.com).

## auf dem maykt

Informationen der Anbieter



### Video »Niagic Moments«

Vor mehreren Jahren waren einige Videos Andre Buchers nahezu Kult. »Lanzarote« oder »Flamenco Dune« zeigten für die damalige Zeit außergewöhnliche Schirmbeherrschung. Nun gibt es ein neues Video »Magic Moments«. Es fasst die Erlebnisse der außergewöhnlichen Gleitschirmabenteuerreisen zusammen, die von Andre Bucher an den Dünen Namibias veranstaltet werden. Die dort bis zu 300 m hohen Sanddünen bieten einzigartige Trainingsbedingungen fürs Schirmhandling. Video: Magic Moments, 29,00 DM inkl. Versand gegen Vorkasse bei Andre Bucher, Wink! 516, A - 8962 Gröbming, e-mail: andrebuchermoo@yahoo.de.

### Trainingslager

Trainieren gehört zu jedem Sport dazu. Adventure-Sports bietet ein ganz besonderes Schmankerl. In einem 3 Tage dauernden Trainingslager werden in kurzen klaren Vorträgen, praktischen Übungen und Flügen viele Themen angesprochen. So wird der Rückwärtsstart in einfacher Weise geübt, Aktiv Fliegen, Schnellabstiege wie Ohren Anlegen und Beschleunigen, B-Stall, Steilspirale, aber auch Thermik und Streckenfliegen wird theoretisch und bei entsprechendem Wetter praktisch trainiert. In diesen 3 Tagen können alle Teilnehmer vom umfangreichen Wissen und Können des langjährigen Liga-, Wettkampf- und Streckenpiloten Burkhard Martens profitieren. Fluggebiete sind in erster Linie Brauneck, Achensee, Zillertal und der Wallberg. Termin 20. - 22. Juli 2001. Weitere Infos und Prospekt 2001 bei Adventure-Sports, Tel: 08042/9486, e-mail: info@adventure-sports.de oder im Internet www.adventure-sports.de.

### Thurntaler in Betrieb!

Die Einseilumlaufbahn zum Thurntaler (in Sillian) ist vom 5.7.2001 bis 9.9.2001, jeweils Donnerstag bis Sonntag und vom 9.8.2001 bis 19.8.2001 täglich in Betrieb. Die Flugschule Blue Sky freut sich, Euch im sonnigen Sillian begrüßen zu dürfen!



### Trainieren mit dem Europameister

Kari Eisenhut (Primarlehrer, Gleitschirm- und Snowboardinstruktor, Testpilot, Kitesurfer) will nach seinen Wettkampferfolgen (Europameister 2000, Overall PWC Winner 1999) sein Wissen und Können an andere Piloten weitergeben.

Im Rahmen seiner Gleitschirmcamps wird Kari den Piloten Erfahrungen vermitteln, die sie auch im Alltag weiterbringen.

Damit will der Erlebnispädagoge das Selbstver-

trauen der Campteilnehmer stärken und ihre Freude und Sicherheit am Gleitschirm fördern.

Vom November bis März 2002 bietet der Kiteworldcupper Kitebeginnerkurse kombiniert mit Paragliding in Teneriffa an.

Ihr seid herzlich willkommen - Chill Out - check it out: [www.karieisenhut.com](http://www.karieisenhut.com).



fly into the new dimension



**area**

OHV 1-2,  
Speed: DHV 1-2

**rebel**

DHV 1-2,  
Speed: DHV 1-2, DHV 2  
Multiples Speed System

**revolution**

DHV 2,  
Speed: DHV 2, DHV 23  
multiiresheed **sygni**



www.2media.de

Paragliders, Kites fr Outdoor Equipment • Synairgy GmbH, Ivloser Saage 5, D-83674 Gaissach • Tel. +49 (0) 8041 799 33-0 • Fax 799 33-11 • info@airea.de • vuuuvv.airea.de

Anzeige

## Der Traum vom Fliegen

»Wir sind weit davon entfernt, Wesen der Luft zu sein. Vielleicht werden wir es nie schaffen, mühelos wie der Bussard zu segeln, wild wie der Mauersegler zu jagen, flink und präzise wie die Libelle zu steuern, oder spielerisch wie die Mücken umeinanderzuwirbeln. Die Natur hat uns zu körperlich zwar geschickten, aber doch recht schwerfälligen und langsamen Wesen werden lassen, deren unmittelbarer Lebensraum doch eben nur die Oberfläche der Erde ist. Allein unser Denkvermögen gestattet uns, diese Fesseln zu lösen. Künstliche Flügel erreichen zwar bei weitem nicht die mechanische Perfektion natürlicher Flügel, sind aber perfekte Hilfsmittel, die uns überhaupt die Möglichkeit geben zu fliegen - obwohl wir von Natur aus viel zu schwer, zu kraftlos und zu plump sind.«

Dieser Auszug stammt aus dem Buch »Segelflug - Himmel ohne Grenzen«. Für Drachen- und Gleitschirmflieger, die einmal über den Tellerrand des eigenen Sports schauen wollen, ist faszinierend, welche Möglichkeiten diese Flugsportart bietet. Der rote Faden des Buches ist der »Barron Hilton Cup« und die Aktionen auf der »Flying M Ranch«, ein Fliegerparadies zwischen Nevada und Kalifornien. Autor: Frank Franke, Herbig Verlag, 68,00 DM, ISBN-3-7766-2208-9.



## Wmden-Schlepp mit PILOTS, PARATEN und SUPAIR Gurtzeugen

Der Hersteller weist darauf hin, dass die kleinen Schlaufen vor der Hauptaufhängung nicht zum Befestigen der Schleppklinke benutzt werden sollen. Diese können reißen.

Die beste Anbringung erfolgt über Trapezschäkel, die entweder direkt in der Hauptaufhängung fixiert werden, oder um den Brustgurt hinter der Hauptaufhängung montiert werden.

Info bei:

Aerosport International GmbH, Grafenstr. 26 D-83094 Brannenburg

Tel: 0049(0)8034-1034 , Fax: 0049(0)8034-3384

e-mail info@aerosport.de web http://www.aerosport.de



# 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% FL, 160g/qm  
Farben: schwarz und blau  
Größen: M - L - XL  
Preis: 199,00 DM

**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

**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

Juniorgrößen



1.



2.

32.



32. Wn1or-Outdoor lade  
Beschreibung Wie 4 ir.2

Einheitsgröße  
Preis: 119,0 DM

33. Junior-V-Nec1  
Beschreibung Wie 11r3

Preis: 30,00 DM (0.Abb%)

34. Junior-Polo shirt  
Beschreibung Wie 11r3

Preis: 23,00 DM

35. Fußball-Shirt  
Beschreibung Wie ts1r.4

Preis: 2200 DM



3.

**6. Abgehoben - In Tuchfühlung mit den Alpen**  
 Ein Bildband von Andreas Bussliagen  
 Traumhafte Farb bilder übers Gleitschil auf 110 Seiten.  
 Preis: 98,00 DM

**8. CD-ROM**  
 25 Video-Hits, 97 Fotos von den besten Filmemachern und Fotografen der Szene und eine exzeitierte Grafik machen die CD-ROM mit umfassenden Informationen über Drachenfliegen und Giebellieasfliegen zum nullimedialen Erlebnis. Hardware-Mindestvoraussetzung: 486er mit Soundkarte und CD-ROM-Laufwerk und Mouse, läuft auf allen Windows und Mac-Versionen,  
 Preis: 34,80 DM

**9. FREE »Der freie Flug«**  
 In Bild und Text.  
 Bildband von Ulrich Grill reit Semmungs- und Adienbildern vom Drachen- und Gleitschirmfliegen, Relehaltiger Textteil, 160 Seiten.  
 Preis: 98,00 DM

**28. Die schönsten Fluggebiete der Alpen**  
 Die 100 schönsten Fluggebiete für Drachen und Giebellieasfliegen in Deutschland, Österreich, Slowenien, Italien, Schweiz und Frankreich von Oliver Guenay.  
 Mit farbigen Karten und Action-Photos, 240 Seiten,  
 Preis 68,- DM

**7. DMV-Ittanutir**  
 Swiss-Quarzwirk, Mineralglas, waserdicht, elett- oder Lederannbarmband (bel Bestellung bitte angeben), 6 Monate Garantie  
 Preis: 98,00 DM

**22. Deutsche Fluggelände Karte**  
 400 Fluggelände für Giebellieasfliegen und Drachen sind in dieser Karte mit den wichtigsten Informationen beschrieben.  
 Per Clou: Die Kane Ist als normale Straßenkarte mit praktischer Faltung und als Fluggeländelehrer zu verwenden.  
 Preis: 18,00 DM

**23. Aktiv Gleitschirm fliegen**  
 Der neue Lehrfilm stellt sämtliche Inhalte des Performance-Trainings vor und zeigt die entsprechenden Übungen. Das Video Ist In erster Linie nur die engagierte Fort- und Weiterbildung In Schuten und Vereinen geeignet, es soll aber auch der interessierten Pilotin, denn interessierten Piloten am heimischen Fernseher Lust auf Training und Weiterbildung machen.  
 Herstellung: Charlie kist -zusammen mit dem DHV-Lehrteam.  
 Filmdauer: 42 Minuten.  
 Zum Verkauf als VHS-Video.  
 Preis: 40,00 DM

**24. DMV/0eAeC Prüfungstrainer**  
 Prüflagen Lernprogramm  
 Theorieairsbleitlag A- und 13-Schein Hängegleiten und Gleitschirm auf einer CD-Rom.  
 Preis: 35,00 DM

**27. Kalender lipilegfer**  
 Format 54x42 cm  
 13 Blätter, Feengiege  
 Priels: 49,00 DM

(Ohne Abbildung)

**10. Prüfungsfragen**

- Für Befähigungsnachweise A Hängegleiten, A Gleitschirm, Preis: 2400 DM
- Für 13 Hängegleiten, B Gleitschirm, G5-Windenschlepp, HG-Windenschlepp, Windenfahrer  
 Preis: 20,00 DM
- Für Flugfunk, Preis: 7,00 DM

**11. Rettungsschirm-Set**

Bestellend aus 30w Nylon-Flechtschnur und 30g Bleigewicht: Preis: 880 DM

**12. Icao-Karten**

Alle Kartenblätter der BRD; (München, Hamburg, Hannover, Berlin, Stuttgart, Frankfurt, Nürnberg, Rostock), Preis: 17,00 DM In Blatt

**F3. Flugbuch Ni- Drachenflieger und Gleitschirm**

Rubriken: Flug Gerätetyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetten Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Feiglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen.  
 Preis: 8,00 DM

**14. Drachenfliegen**

Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus ranzier; weitere Auförer. Peter Chefer und Knut e Hente erweiterte und auf den neuesten Stand gebrachte Neuaufträge.  
 Preis: 48,00 DM

**15. Drachenfliegen Für Meister**

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tanzler; weitere Autoren Helmut Dem, Dr. Victor Henle und Peter Creeigen zahlreiche Abbildungen, Preis: 48,00 DM

**16. Gleitschirmsegeln**

Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen, Christoph Kirsch und Klaus Tänzler Erweiterte und auf den neuesten Stand gebrachte Neuaufträge.  
 Preis: 48,00 DM

**17. Info - Sammelordner**

Preis: 0,90 DM

**18. Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm**

Der Lehr-411m zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Über den reinen Lehnutzen hinaus Ist der Film auch schön anzuschauen. Herstellung: Charlie just zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauern 20 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.  
 Preis: 30,00 DM

**19. Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen**

DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik Für den Stet, den Flug und die Landung Herstellung: Ralf Heuber zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Hirndauern 15 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 30,00 DM

**20. Heiter bis wolkig**

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens.  
 Herstellung: 1985, zusammengestellt von Charlie eist aus zahlreichen Amateurstreifen. Filmdauer: 25 Minuten, Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 40,00 DM

**25. AeroGlider 1.0**

Die neue Version des AeneGilder 1.0 Ist ein virtueller 3D-eluggebletsflrher und Flugsimulator, der sich auch als Thermik-, Hangschiaring- und Streckenflugtrainer eignet. Ausführliche Infos, Systemanforderungen und kostenlose aktuelle Updates gibt es Im Internet unter: [www.aeroglide.de](http://www.aeroglide.de). Preis: 69,50 DM

**26. Windsysteme und Thermik im Gebirge**

Das Buch richtet sich an Alle, die Ihr meteorologisches Wissen über thermische Windsysteme verbessern wollen, Von Martin Dinges. 62 Seiten, 48 Skizzen, sem  
 Preis: 29,80 DM

**29. Erste Hilfe Päckchen für Textilflieger**

Wer im Falle eines Falles nicht mit Leeren Händen dastehen will und Erste Hilfe leisten möchte, sollte es dabelhaben!  
 Inhalt: SAM Splint, Verbandpäckchen, elastische Binde, Dreleektuch, Rettungsdecke, Wundauffagen, Wundpflaster; eleftpflasterstreifert, Trillerpfeife, 1 Paar Schutzhandschuhe  
 Maße: 20'14'S cm  
 Preis: 70,- DM, Incl. SAM-Splint  
 36,- DM, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

**Bestellformular:** (Bitte direkt schicken an DHV • Postfach 88 • D-83701 Gmund am Tegernsee, oder faxen an 00491002279675-99). Bestellung auch Im Internet unter [www.dhvt.de](http://www.dhvt.de)

Alarne \_\_\_\_\_ Telefon: \_\_\_\_\_

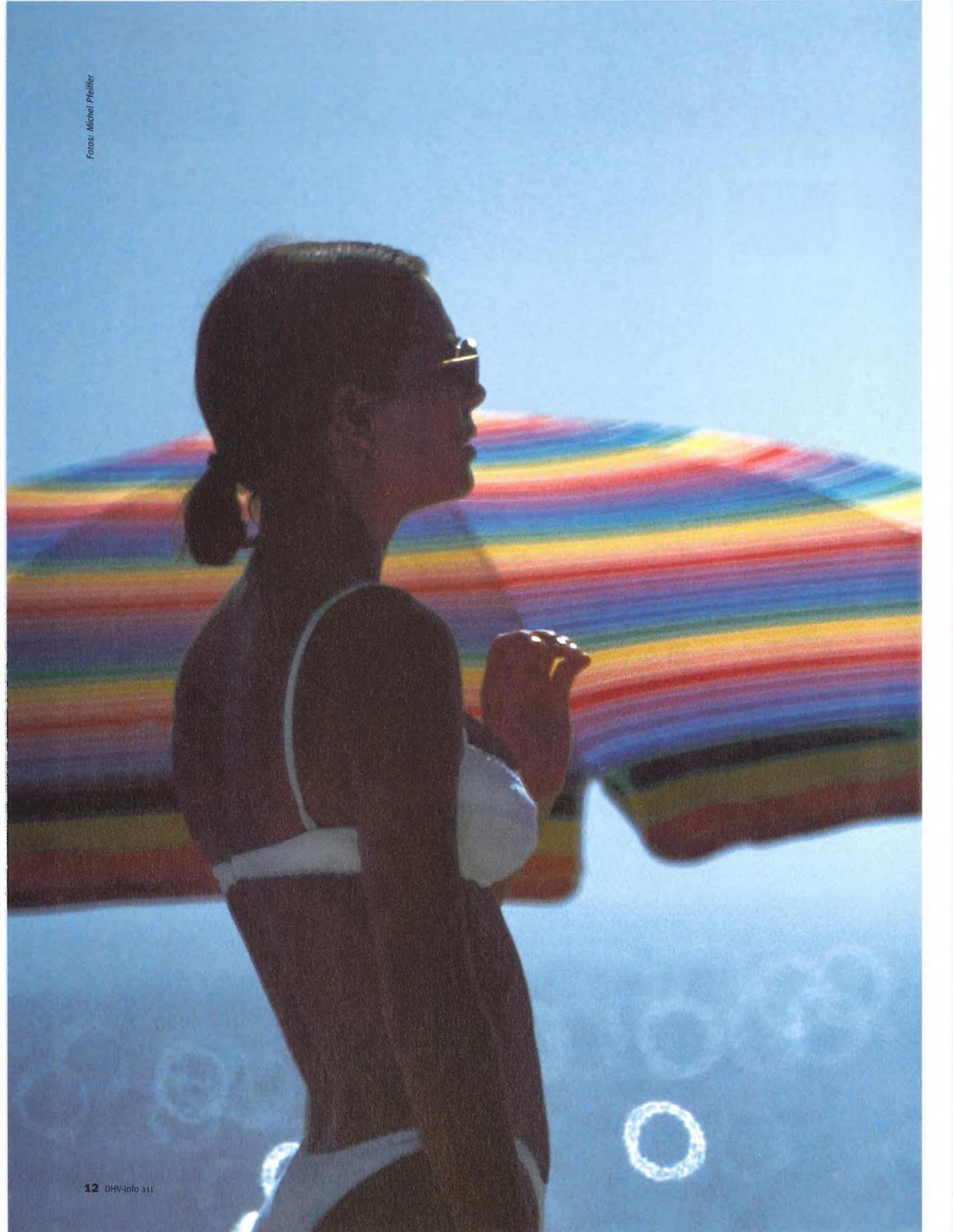
Mitgliedsnummer: \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_ enea \_\_\_\_\_

Ort, \_\_\_\_\_ Datum/UnterSehrift: \_\_\_\_\_

Artikel	Bezeichnung	Anzahl	Farbe	Größe	Einzelpreis (DM/EUR)

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





... summertime

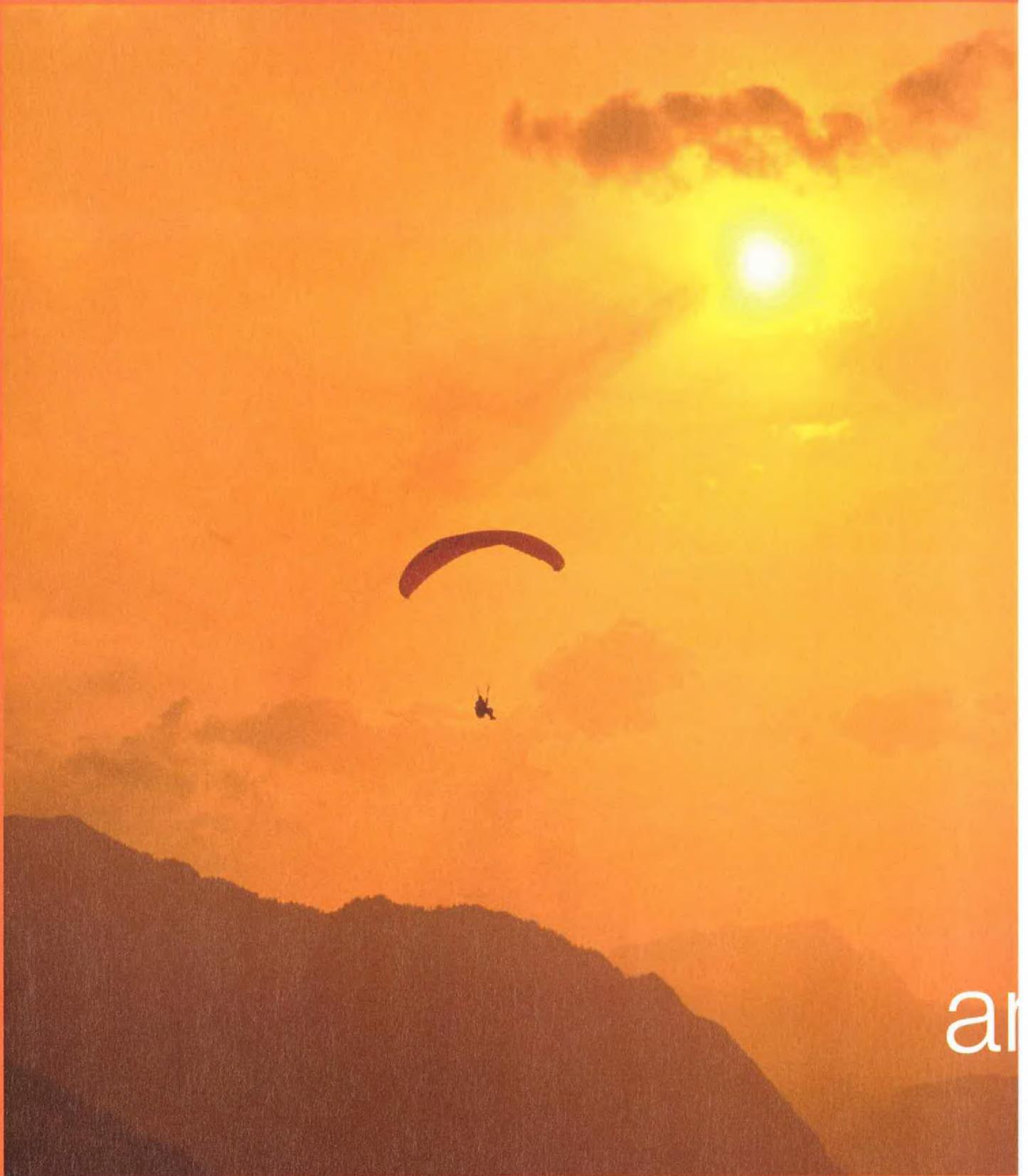


Foto: Hannes Schmalzl, Pilot Mike Kring

and life is so eas



Foto: Michel Pfeiffer



an

Fotos: Michel Pfeiffer



and the weather is fine

# Im sonnigen Süden Österreichs

## Flugurlaub im GailtalLesachtal

Eine versteckte Idylle am Fuß der Karntischen Alpen

Text und Fotos: Torsten Halme



Im oberen Gailtal  
mit Blick  
nach Westen

Im Norden krönen  
die Lienzer Dolomiten  
die Gailtaler Berge

Tief im Süden von Österreich, genauer gesagt im Südwesten Kärntens, liegt die vom großen Tourismusrummel noch nicht entdeckte Naturlandschaft des Gailtales. Vom noch in Osttirol gelegenen Obertilliach bis zum Dobratsch kurz vor Villach erstreckt sich dieses von West nach Ost verlaufende Tal über etwa 80 Kilometer Länge. Begrenzt vom Karnischen Hauptkamm im Süden und den Lienzer Dolomiten und den Gailtaler Alpen im Norden finden Gleitschirm- und Drachenflieger hier ein etwas entferntes und versteckt liegendes, dafür aber eindeutig wetterbegünstigtes Flugrevier der Spitzenklasse.

Gäste in dieser ruhigen, von Bergen, Wäldern und Wiesen umgebenen Landschaft sind vor allem Wanderer, Bergsteiger, Botaniker und Hobbygeologen, die hier viele Fossilien finden können.

Für Piloten die sich vom Rummel der Massenfluggebiete an der Emberger Alm, der Gerlitzten oder Sillian etwas entfernen wollen, hat das Gailtal aber auch Einiges zu bieten. Streckenflüge ohne große Talsprünge, komfortable

Außenlandeflächen, gute Thermik (die Richtung Westen meistens besser wird) und gut zu erreichende Startplätze in Obertilliach (Bahn oder Auto) und in der Nähe von Hermagor (Auto).

Vor allem aber ist die Naturkulisse der Lienzer Dolomiten und der Karnischen Alpen, wo sich wirklich »Fuchs und Hase Gute Nacht sagen« einen Flugurlaub wert.

Wildromantisch und einsam ist dann auch die treffende Bezeichnung für die Region der »Karnischen«. Die italienische Seite gehört zu den am wenigsten dicht besiedelten Gebieten der Alpen. Der Natur hat das nur gut getan. Eine einzigartige Flora und Fauna konnte sich hier behaupten, und angeblich finden sich in den Wäldern hier immer noch Wildkatzen und Bären.

Angst zu haben in der Wildnis verschollen zu gehen braucht jedoch niemand. Die großzügigen Landwiesen auf der Kärntner Seite im Gailtal bleiben immer im Gleitwinkelbereich, wenn man sich nicht zu weit nach Süden über den Gipfelkamm der Karnischen Alpen vorwagt. In aller Regel markieren die bis zu 2.800 m hohen



et\*  
Streckenfliegers  
Wunschtraum  
Darüber das gesamte Gailtal  
aus 3.600 m Höhe

Grenzberge ohnehin eine Wetterscheide und Luftmassengrenze, die Überflüge nach Italien unmöglich macht. Die aus Süden kommende feuchtere Luft kondensiert und lässt die höchsten Gipfel mittags manchmal in Wolken verschwinden.

Das Gailtal hat auch für XC-Piloten durch seine Länge und Ost/West-Ausrichtung ein nicht zu unterschätzendes Potenzial für große Strecken zu bieten. Zwischen dem Helm im Westen und dem Dobratsch im Osten liegen über hundert fast hindernisfreie Kilometer, die entdeckt und erflogen werden wollen. Einschränkend muss man allerdings sagen, dass der aus Osten blase Talwind im Sommer östlich von Hermagor immer kräftiger wird und so die Thermik in diesem Bereich ganz schön verbläst. Der oberhalb von Villach im Einflussbereich mehrerer Windsysteme gelegene Dobratsch ist deshalb auch ein ziemlich »windiger« und turbulenter Berg, der nicht unbedingt mit ruhiger Thermik aufwarten kann.

Westlich von Hermagor wird der Talwind schwächer, die Thermik Richtung Obertilliach und Kartitsch immer besser. Streckenflugtechnisch ist eigentlich nur der Talsprung bei Kötschach von Bedeutung und ein eventueller Stolperstein auf dem Weiterweg.

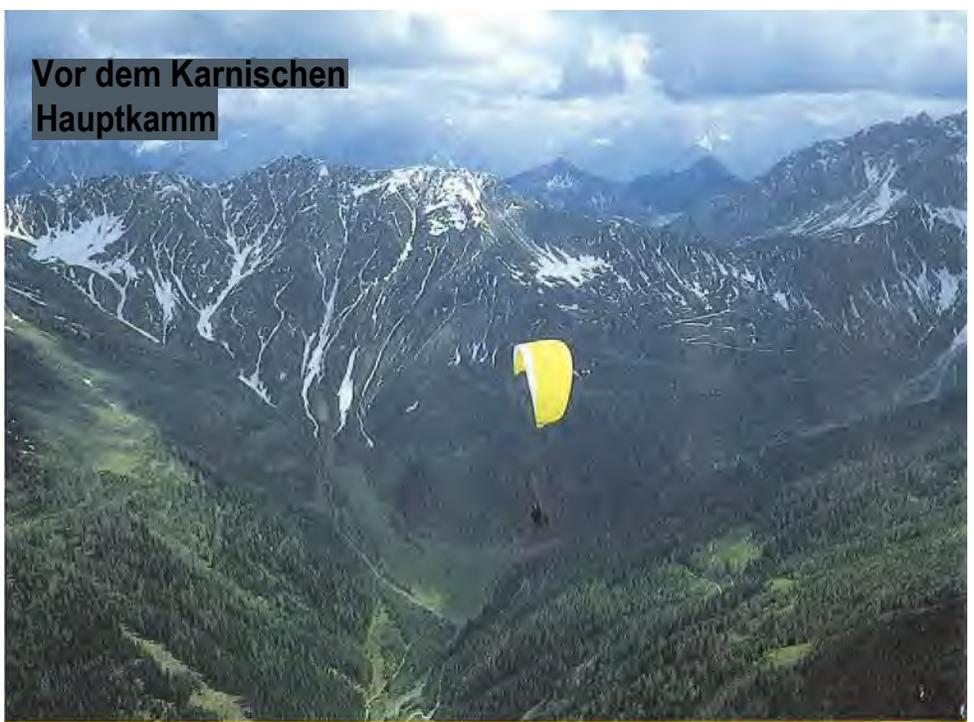
Im Bereich des Lesachtales, wie das Gailtal zwischen St. Jakob und Maria Luggau auch genannt wird, sind größere Landwiesen dann für ein paar Kilometer Mangelware. Wer unbedingt hier wieder auf die Erde zurückkehren will, muss mit einer Landung auf kleineren oder leicht geneigten Hangwiesen vorlieb nehmen. Weiter Richtung Westen weitet sich der Talboden wieder und die Rückkehr zu »Mutter Erde« ist auch wieder für »Segelflieger« ohne Stress möglich.

Denn Stress ist im Gailtal eigentlich überhaupt nicht angesagt. Weder in der Luft noch am Boden.

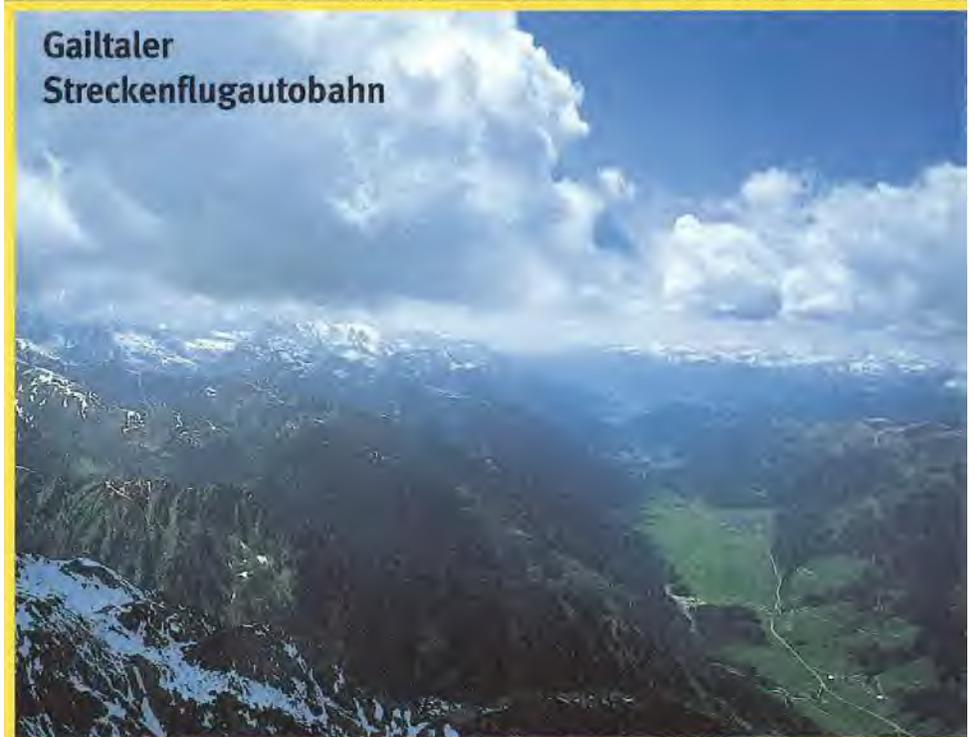
Bezüglich Touristenghetts oder Luftraumenge glatte Fehlanzeige. An den Startplätzen und in den Orten geht es eher beschaulich, fast schon langweilig zu. Also genau die richtige Region, um »Erholungsurlaub« mit dem Fliegen zu verbinden. Gerade auch dann, wenn die gesamte Familie mit von der Partie ist.

Piloten mit »Anhang« können nach dem Flugtag in die »Badewanne des Gailtales«, wie der Pressegger See auch genannt wird, hüpfen. Den Beinamen hat der kleine See östlich von Hermagor nicht umsonst. Er zählt zu den wärmsten Badeseen ganz Kärntens, erreicht im Hochsommer bis zu 28 Grad Celsius und verfügt über Trinkwasserqualität. Für die Sauberkeit verantwortlich zeichnet der Flachwasserbereich mit

## Vor dem Karnischen Hauptkamm



## Gailtaler Streckenflugautobahn



der Höhe kann Fan nach Italien gleiten.  
Aber wohin? Im Süden ist die Landschaft kaum besiedelt



# Fluggebiet Obertilliach/Golzentipp

## Anfahrt:

Nach Obertilliach auch über die Felbertauernstrasse von München über Kufstein, Kitzbühel, Mittersill nach Lienz und dann über den Gailbergsattel und das Lesachtal. Oder vom Brenner kommend durch das Pustertal nach Sillian. Hier bei Tassenbach nach Süden abbiegen und über den Kartitsch-Sattel nach Obertilliach (18 km von Sillian). Von der Emberger Alm auch über den Gailberg Sattel nach Iötschach und von dort, wie auch von Villach, über das gesamte obere Gailtal auf zuletzt sehr kurviger Strasse nach Obertilliach. Von Süden kann das Gailtal über den Plöckenpass erreicht werden.

Koordinaten: 46.43.10 N 12.37.12 E

## Karten:

Die Generalkarte Österreich Blatt 6 oder Kompass Karte 47

## Startplätze:

Es gibt am Golzentipp 2 Startplätze:

1. Scheibe
2. Sattel vor dem Jochsee  
(jeweils für Drachen und Gleitschirme)

## Zugang:

Auffahrt mit dem Doppelsesselfitt zur Connyalm. Von dort jeweils 5-15 Minuten Fußmarsch. Bei schneefreier Strasse auch Auffahrt mit dem Auto bis kurz vor die Connyalm (Beschilderung).

## Starthöhe:

1. 2.030 m MSL
2. 2.200 m MSL

## Höhendifferenz:

1. 600 m, Naturstart nach 50/5, steiler Abbruch! Der Startplatz liegt ca. 80 Hm südlich unterhalb des Sesselliftes.
2. 770 m, Naturstart nach VV/SW, flaches Gelände. Ca. Zoo Hm oberhalb und nordwestlich der Bergstation des Sesselliftes. Windfahnen. Bei schwacher Strömung für alle Windrichtungen geeignet. Kein Start bei starkem Nordwind! Am Golzentipp kann trotzdem oft noch gut geflogen werden, wenn am benachbarten Thurmtaler in Sillian

der (West)Wind zu stark ist. Turbulenzen im Kessel westlich des Sesselliftes.

## Landeplatz:

Riesiger Landeplatz, der problemlos von allen Seiten angefliegen werden kann. Leichte Hanglage!

Höhe: ca. 1.430 m MSL

Zufahrt: Am westlichen Ortseingang beim Gasthaus Weiler auf kleiner Strasse ca. 200 m nach Süden.

## Bergbahn:

Obertilliacher Bergbahnen

A-9942 Obertilliach

Tel: 04847/5300, Fax: 04847/5221

Öffnungszeiten: 16.6. - 30.9.2001

9:15 - 11:45 Uhr und 13:00 - 16:00 Uhr

Bergfahrt 75 os.

## Unterkünfte:

Campingplatz bei Tassenbach (Campingtirol.com)

Pension Weilerhof in Obertilliach Tel: 0043(0)4847/5235, DZ ÜF ab 190 öS

Pension Andreas Tel: 0043/4847/5196

## Flugschulen:

Flugschule Blue-Sky Hochpustertal

A 9920 Sillian 82

Telefon: 0043(0)4842/5176 Fax 0043(0)4842/20176.

e-mail: blue-sky@magnet.at

www.bluesky-paragliding.com

Flugschule Bruno Girstmair

A - 9900 Lienz, Tirol, Beda-Weber-Gasse 4

Mobil: 0043(0)676/47715783 Fon/Fax: 00431M/4852/655-39

e-mail: bruno@girstmair.com

## Verkehrsverein:

Tourismusverband Obertilliach

Tel: 0043/4847/5255

www.obertilliach.at

## ALTERNATIVE FLUGGEBIETE:

Helm: bei Sexten, S/SW, Auffahrt mit der Heimbahn von Sexten, sehr starke Thermik, Vorzimmer zu den Dolomiten.

Thurmtaler: in Sillian, W, 5, SO, Auffahrt mit Seilbahn (bei Skibetrieb) oder im Sommer mit dem Auto von Ausservillgraten.

Zettlersfeld: bei Lienz, SW,S,SO, Seilbahn oder Fahrstrasse in verschiedene Richtungen. Gezeiten von 2 bis 4 Stunden sind aber zu kalkulieren.

execcol

2 590

Gottentipp

O'ertilliach 6''g''

Rals

Goll

Unt

69

gast'o di

Waidamr

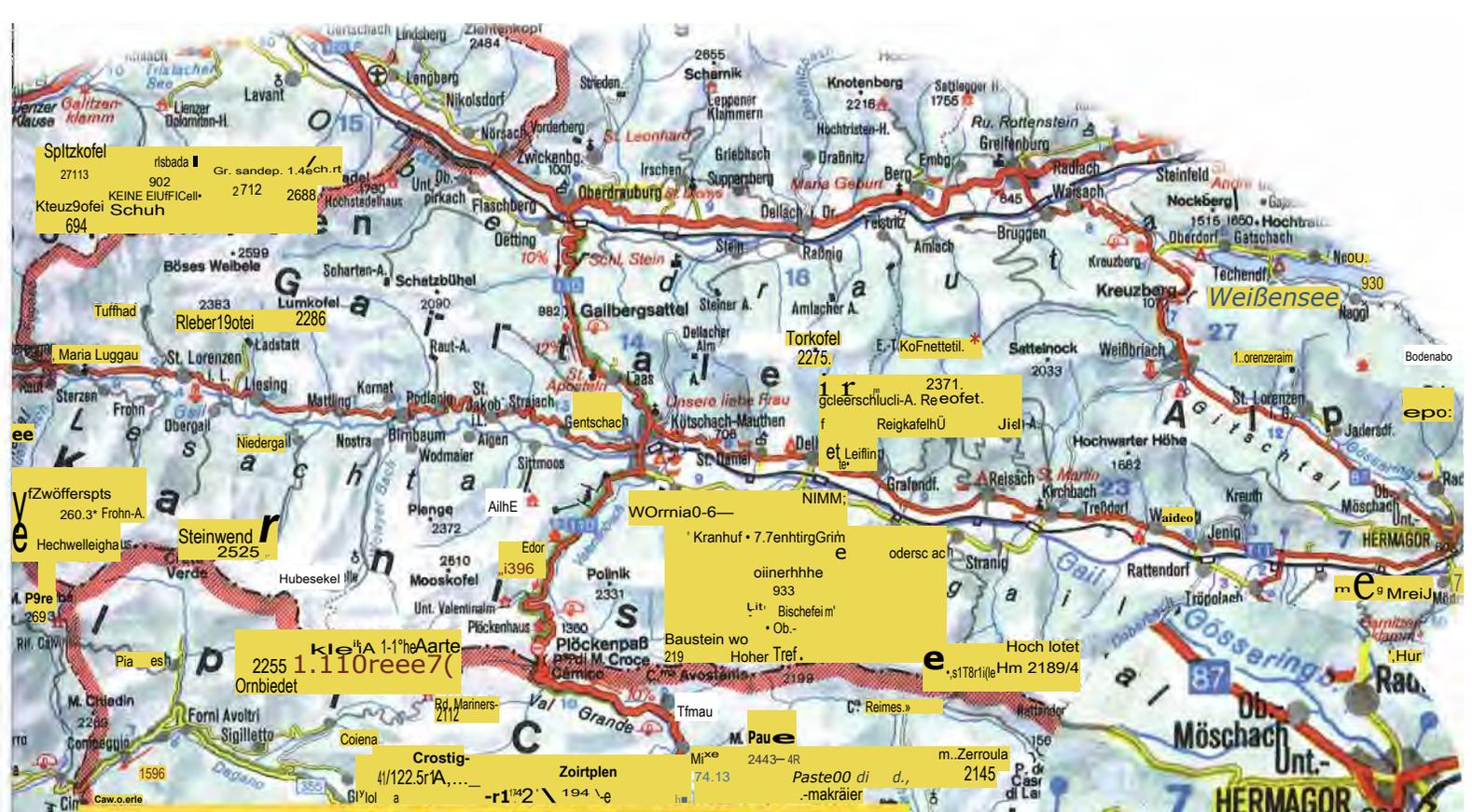
la J338

Förcele

Paluna,

808

Toffeg di Lus



## Am Sta tz in Hermagor



Watschi Martiffmöl 8/T  
rin & /10  
k. tP 4

zahlreichen Pflanzen, der die Strandbäder umgibt. Das kostbare Nass enthält zudem Kalmus, weshalb ihm eine heilkräftige Wirkung nachgesagt wird. Moderne Strandbäder und ein Kinder-Erlebnisbad (1. Kärntner Erlebnispark) bieten für Nichtflieger auch am Boden Spaß und Unterhaltung.

# Fluggebiet Hermagor

## Anfahrt:

Tauernautobahn Mo Salzburg - Villach, Ausfahrt Spittal. Über Lurnfeld nach Greifenburg (Emberger Alm). Von hier über den Kreuzberg und das Gitschtal nach Hermagor. Alternativ auch der A10 über Villach bis Arnoldstein folgen und von dort auf der 111 bis Hermagor. Von Obertilliach durch das kurvenreiche Lesachtal über Kötschach-Mauthen nach Hermagor.  
Von Lienz über Oberdrauburg und den Gailbergsattel ins Gailtal.

## Karten:

Die Generalkarte Österreich Blatt 6 oder Kompass Karte 60 (Gailtaler Alpen)

## Startplätze:

- Guggenberg/Hermagor  
ca. 1.150 m MSL, 5, geneigtes Wiesengelände, steiler abfallend, Windspion. Drachen und Gleitschirm.  
Zugang von Hermagor auf kleiner Fahrstraße immer Richtung Guggenberg. Am Gasthof Mäb'acher erste Startmöglichkeit, 500 m weiter westlich und 50 m höher, vor einer Rechtskurve befindet sich ein weitläufiger Startplatz. Eingeschränkte Parkmöglichkeiten. Kräftige Ablösungen aus der bewaldeten Südseite.  
Organisierte Auffahrt auch mit Fliegertaxi vom Hubertushof in Kameritsch möglich. (Familie Hubmann  
Kameritsch 1, A-9620 Hermagor,  
Tel.: 00434285/280.
- Stöfflerberg/Kirchbach  
ca. 1.150 m MSL, SW/WNW, Naturstart, Windspion. Zugang von Kirchbach auf Fahrstraße Richtung Stöfflerberg. Drachen und Gleitschirm.
- Nassfeld/Gartnerkofel  
ca. 1.950 m MSL, SW/WNW, Naturstartgelände, 20 min. Fußmarsch von der Bergstation der Gartnerkofelbahn, nur Gleitschirm.
- Nassfeld/Gartnerkofel Gipfel  
ca. 2.190 m MSL, W/NW Naturstartgelände, 60 - 70 min. Gehzeit von der Bergstation der Gartnerkofelbahn, nur Gleitschirm.

## Landeplätze:

- Kirchbach, 640 m MSL, großer Landeplatz östlich des Ortseinganges, der problemlos von allen Seiten angefliegen werden kann.
- Watschig, 590 m MSL, großer Landeplatz, unproblematisch.  
Im gesamten Gailtal bis Kötschach-Mauthen große Landwiesen für Außenlandungen vorhanden. Lediglich im Lesachtal zwischen St. Jakob und Untertilliach sehr eingeschränkte Landemöglichkeiten.

## Bergbahn:

Gartnerkofel Sesselbahn  
Nassfeld, A-9620 Hermagor  
Tel: 0043/4285/8241  
65 - 150 ATS

## Unterkünfte:

Erlebnishotel Hubertushof  
Familie Hubmann  
Kameritsch 1, A-9620 Hermagor  
Tel: 0043/4285/280  
Fax: 0043/4285/280-50  
office@kinderhotel-hubertushof.at

## Freizeitmöglichkeiten:

Naturpark Wulfenia  
Nassfeld, A-9620 Hermagor  
Tel: 0043/4285/8241  
Naturdenkmal Garnitzenklamm  
Hermagor, A-9620 Hermagor/Pressegger See  
Tel: 0043/4282/2043  
Geo-Trail Hermagor  
A-9620 Hermagor/Pressegger See  
Tel: 0043/(0)4282/2043-o

## Flugschulen:

Flugschule Bruno Girstmair  
A-9900 Lienz/Tirol, Beda Weber-Gasse 4  
Mobil: 0043(0)6761477/578/3  
Fon/Fax: 0043(0)4852/7655-39  
e-mail: bruno@girstmair.com  
Internet: www.girstmaiccom  
Flugschule Blue-Sky Hochpustertal  
A-9900 Sillian 82  
Tel: 0043/(0)4842/5176,  
Fax: 0043/(0)4842/20176.  
e-mail: blue-sky@magnetat  
Internet: www.bluesky-paragliding.com  
Kärntner Flugschulen Greifenburg  
Badesees 333, A-9761 Greifenburg  
Tel: 04712/8800  
Fax: 04712/8800  
Handy: 0676/34003401  
e-mail: flyuikaerntner-flugschulen.at  
Internet: www.kaerntner-flugschulen.at

## Verkehrsverein:

Tourismusinformation Hermagor  
Gösseringlände 7  
A-9620 Hermagor, Österreich  
Tel.: 0043/4282/20430  
Fax: 0043/4282/2043-50  
office-tibh@camica.at  
Internet: http://www.camica.at  
Verkehrsamt Lesachtal  
A-9653 Liesing/Lesachtal, Österreich  
Tel.: 0043/4716/242-12  
Fax: 043/4716/242-20  
info@lesachtal.com  
www.lesachtal.com

## Alternative Fluggebiete:

Greifenburg Emberger Alm, Lurnfeld Görlach, Spittal Goldeck, Seeboden, Tschierock, Lenz Zettlersfeld  
In Slowenien: Preddvor, Bovec, Kobarid, Tomina, Nova Gorica  
Im gesamten Gailtal gibt es zudem einige Möglichkeiten für »wandernde« Gleitschirmflieger. An vielen Gipfeln erlauben Wiesen- und Kuppen Starts.

# ULTRALITE PRODUCTS

Paragliding



**PRESENTS**

**PULSE**  
Designed by Ultralite Products  
BEGINNER DHV 1

**HI 111**  
WT Hubertushof  
BASIC INTERMEDIATE DHV 1-2

**S T 1**  
Designed by Ultralite Products  
INTERMEDIATE DHV 2

**GAMBIT**  
DESIGNED BY ULTRALITE PRODUCTS  
HIGH PERFORMANCE DHV 2-3

**SHERPA**  
DESIGNED BY ULTRALITE PRODUCTS  
TANDEM DHV 1-2

UP EUROPE

ALTJOCH 19 A • D-82431 KOCHEL A. SEE / GERMANY  
PHONE ++ 49 (0)88 51/92 92 0 • FAX ++ 49 (0) 88 51/92 92 60  
E-MAIL: NFOWDP@EUROPE.COM • YV1NIN@UP-EUROPE.COM

# Risikobewußtsein entwickeln!

Text und Bild: Hannes Schmalzl



## Eigenverantwortliches und »riChtigesci Reagieren bei ungünstigen meteorologis c

Es gibt eindeutige Flugtage: schwacher Wind, trockene Luft, markante Inversion in 4000 m, früh einsetzende Thermik, flache Cumuli in 3000 m Höhe, keine besonderen Gefahren. Und es gibt eindeutige Familien- und Arbeitstage: Das Tiefdruckgebiet »Ignoranza« beschert uns langanhaltende und ergiebige Niederschläge.

Es gibt aber auch eine dritte Kategorie, Flugtage mit Vorbehalt: Mit einer schwachen bis mäßigen Südwestströmung wird subtropische Warmluft herangeschafft.

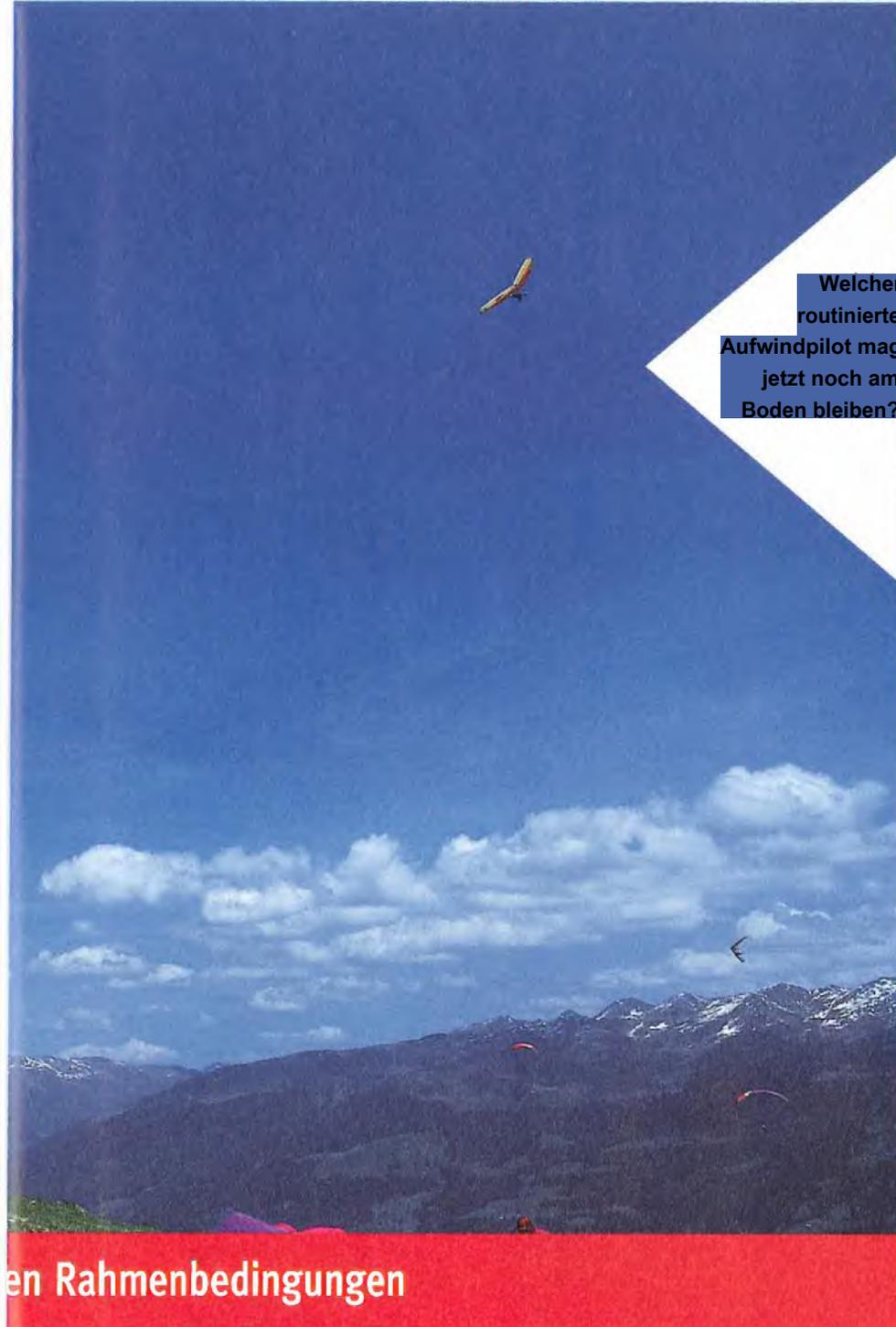
Auf der Alpennordseite ist mit frühem Thermikbeginn und sehr guter Wolken-thermik zu

rechnen. Im Laufe des Nachmittags wird die Windgeschwindigkeit etwas zunehmen. Vereinzelte Gewitterbildungen sind nicht auszuschließen.«

Ein anderes Beispiel: »Während die Zufuhr labiler Kaltluft an der Alpennordseite verbreitet zu geschlossener Bewölkung und ergiebigen Stau-niederschlägen führt, ist im leebegünstigten Südalpenbereich bei ungestörter Einstrahlung mit kräftiger Thermikentwicklung zu rechnen. Achtung, in Kammlagen und Nordföhngebieten turbulent« Was tun? Eine Einladung zum Oster-Streckenflug in Bassano oder eine Ausladung

vom Fliegen wegen Nordföhn?

Flüge bei solchen Wetterlagen sind bzw. wären grundsätzlich durchführbar. Eventuell von Beginn an grenzwertig und mit erheblichen Gefahren verbunden. Oft gibt es über einen längeren Zeitraum hinweg akzeptable Bedingungen, die sich aber allmählich verschlechtern. An solchen Tagen werden Flüge nicht zwingend durch Absaufen oder nachlassende Thermik beendet. Vielfach sind die Aufwinde attraktiv und werden im Laufe des Nachmittags sogar noch besser. Parallel dazu nimmt aber auch das Gefahrenangebot zu: Überentwicklungen,



Welcher  
routinierte  
Aufwindpilot mag  
jetzt noch am  
Boden bleiben?

en Rahmenbedingungen

vereisende Wolkentürme, auffrischer Wind, Zunahme der Turbulenz, Föhn-Durchbruch, ...

## Was tun? Allen Risiken rezeptartig aus dem Weg gehen?

Fliege niemals: - an Gewittertagen, - beim leinsten Verdacht auf eine Föhnlage, - wenn der Wind stärker als 20 km/h bläst, - bei kritischer Turbulenz - und ganz allgemein bei Auftreten von Gefahren!??

Solche Pauschalempfehlungen werden rasch unglaubwürdig, speziell dann, wenn andere Flieger tolle Flüge verwirklichen können. Tatsächlich finden ja in vielen Fällen auch vorsichtige Piloten, zumindest für begrenzte Zeit, sichere Flugbedingungen vor.

## Risiko-Bewusstsein entwickeln

Thermik- und erst recht Streckenflüge mit Gleitschirm oder Drachen sind keine Stadtführungen! Selbst auf bekannten Flugrouten gibt es Überraschungen. Erfahrene Piloten handeln mit entsprechender Beurteilungsschärfe! Wer grundsätzlich um die Risiken weiß, kann sie besser erkennen, einigermaßen abschätzen und dann entweder vermeiden oder bewusst eingehen. Z.B. stellen Streckenflüge bei ausgeprägter Lee-thermik von vornherein so extreme Anforderungen an die Piloten, dass nur die wenigsten Flieger die damit verbundenen Risiken akzeptieren wollen.

## Bei Schnee im Gebirge ist wegen potentieller Lawinengefahr von Schitouren abzuraten?

Obwohl bei Ski- oder Snowboardtouren abseits der Piste mit Unwägbarkeiten der Natur



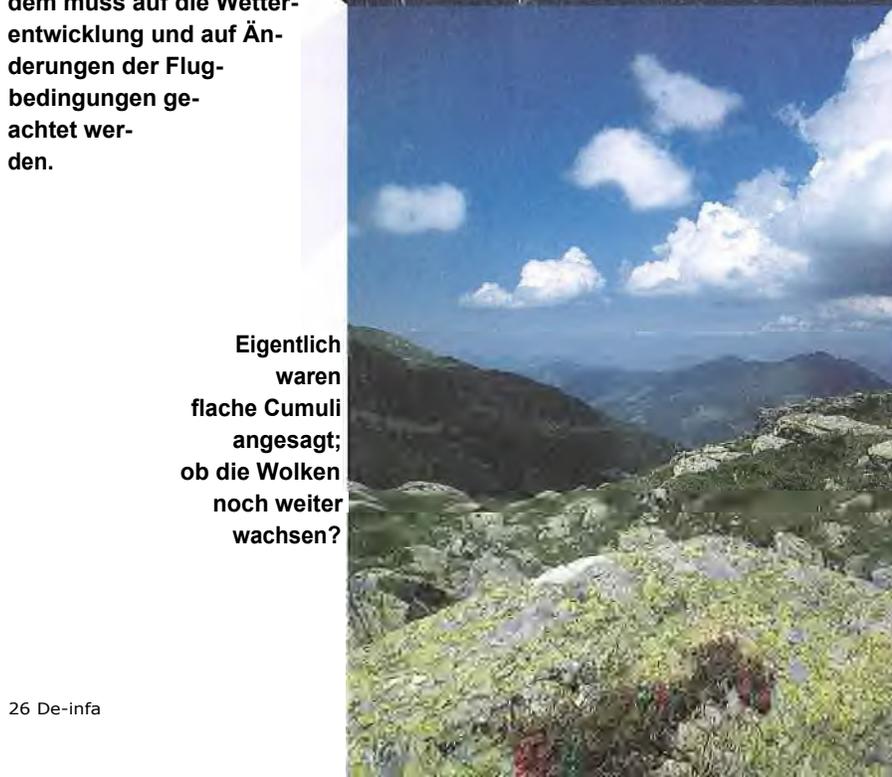
Zwar kein Flugwetter, aber wenigstens klare Verhältnisse



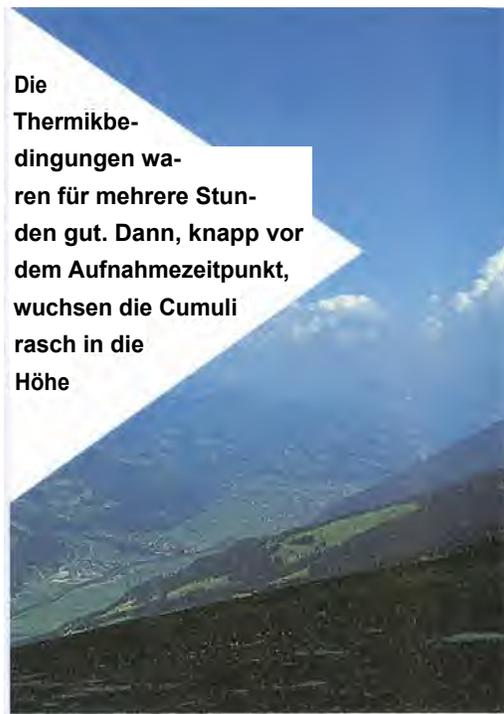
Nach dem morgendlichen Wolkenbild zu urteilen, ist ein Flugtag mit Einschränkungen zu erwarten.



Sieht nach einem problemlosen Aufwindtag aus, trotzdem muss auf die Wetterentwicklung und auf Änderungen der Flugbedingungen geachtet werden.



Eigentlich waren flache Cumuli angesagt; ob die Wolken noch weiter wachsen?



Die Thermikbedingungen waren für mehrere Stunden gut. Dann, knapp vor dem Aufnahmezeitpunkt, wuchsen die Cumuli rasch in die Höhe

gerechnet werden muss, wird in den Lawinlageberichten nur in extremen Situationen generell von solchen Unternehmungen abgeraten. Meistens wird gezielt auf spezielle Gefahren hingewiesen, z.B: »In Tourengebieten oberhalb der Baumgrenze ist an triebsschnee-beladenen Steilhängen mit erhöhter Schneebrettgefahr zu rechnen. Schitouren erfordern große Vorsicht, alpine Erfahrung und eine überlegte Routenwahl.«

Der letzte Satz bringt zum Ausdruck, dass zur sicheren Ausübung von Natursportarten zwingend Können und Eigenverantwortung erforderlich sind!

**Eigenverantwortung:  
Hauptsache Du weißt,  
was du tust!**

Natürlich wirst du dich über das voraussichtliche Flugwetter und zu erwartende Änderungen informieren, dich eventuell auch mit erfahreneren Flugkollegen beraten. Letztlich gilt jedoch: Die Meteorologen können dich nur informieren und beraten, du selbst musst abwägen, ob und wie lange die Bedingungen zum Fliegen geeignet sind! Viele Drachen- und Gleitschirmflieger haben sich spätestens dann, wenn sie fliegerisch in Schwierigkeiten waren, über falsche, zu salopp oder allgemein formulierte Prognosen

**ARCUS**  
[ DHV 1 / 1-2 ]

**MISTRAL 2**  
[ DHV 1-2 ]

**astral<sup>2</sup>**  
[ DHV 2 ]

**CIRRUS 2**  
[ DHV 2-3 ]



Etwa 40  
Minuten spä-  
ter gab es bereits  
erste heftige Gewitter,  
wiederum etwas  
später hagelte  
es im Tal.

geärgert. Vielleicht klang der Wetterbericht vielversprechend und enthielt keine besonderen Gefahrenhinweise, aber morgendliche Flocken- oder Türmchenwolken haben dir Labilisierungsvorgänge in der Höhe angezeigt.

Eventuell waren die Verhältnisse jedoch im gesamten Vorhersagegebiet gut, nur an deinem Berg, auf deinem Streckenabschnitt waren sie momentan kritisch! Deine Situationsbeurteilung vor Ort lässt sich durch keine Fremdbestimmung ersetzen. Deine Interpretation der Vorhersage und Messwerte, dein Wissen, deine lokale Erfahrung, deine Beobachtungen und dein Gefühl müssen dir sagen, ob es für dich »passt« oder eben »nicht passt«!

Es gibt keine Warnblinkanlagen auf den Bergen, die ähnlich wie bei Sturmwarnung für Segler und Surfer, den Übergang zu gefährlichen Bedingungen anzeigen. »Aber Irgendwer muss doch für meine Sicherheit in der Luft zuständig und verantwortlich sein, oder?« Natürlich ist wer verantwortlich: Du! Und du bist es auch, der mit kleineren aber auch größeren Einschätzungsfehlern zurechtkommen oder deren Folgen tragen muss.

Die Entscheidung nicht zu fliegen bei offensichtlich gefährlichen Rahmenbedingungen fällt leicht. Was aber, wenn die Windgeschwindigkeit oder die Seitenwindkomponente gerade noch innerhalb der eigenen Toleranzen oder nur mi-

nimal außerhalb dieser liegt? Wenn die Ablösungen am Start für den eigenen Geschmack zwar ein bisschen zu stark sind, das Wolkenbild aber recht einladend aussieht? Wenn andere Piloten bereits eine tolle Startüberhöhung erfliegen haben?

Nur in den seltensten Fällen wird dir die Entscheidung von einem kompetenten Startleiter vor Ort abgenommen.

### Wie weit darf ich gehen, wie lange soll ich fliegen?

Vieles ist machbar, für Profis und Können natürlich noch etwas mehr als für Gelegenheitsflieger, aber nicht Alles, was gerade noch möglich wäre, ist auch sinnvoll! Was vom einen dank seines Könnens oder seiner Unkenntnis als sportliche Herausforderung verstanden wird, sieht der andere Pilot als eindeutiges Signal zur Flugbeendigung. Grenzen lassen sich nicht beliebig verschieben. Außerdem wird sich nur in den seltensten Fällen ein sauberer Trennstrich zwischen gut beherrschbaren und unbeherrschbaren Bedingungen ziehen lassen. Daher ist es besser, die vorhandenen Möglichkeiten nicht auszureizen und einen relativ sanften Ausstieg aus dem Aufwindgeschehen zu wählen, als etwas später mittels radikaler Maßnahmen Schadensbegrenzung anstreben zu müssen. Du wirst



**SWING GmbH**  
An der Leiten 4  
D-82290 Landsberied

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



**Manchmal müssen wir sehr aufpassen, dass wir den Übergang vom »problemlosen Aufwindflug« zum »brandgefährlichen Abenteuer mit ungewissem Ausgang« nicht übersehen.**

hin und wieder am Boden stehen und feststellen, dass du zu früh gelandet bist, dass sich die Gefahrenentwicklung verzögert hat oder vielleicht sogar ausbleibt. Frustrierend? Ärgerlich? Na und, das passiert uns Allen.

Auch Superkönner kennen Entscheidungsqualen: Da hat ein Pilot sein Ziel vor Augen,

nachdem er mehrere Stunden konzentriert und schnell geflogen ist, nur das Wolkenwachstum auf dem letzten mickrigen Streckenabschnitt verlief noch schneller. Erfahrungsgemäß treffen in solchen Situationen sehr erfahrene Piloten die Landeentscheidung rascher.

## Vernunfts-Hemmnisse

In der Praxis konkurrieren Sicherheitsdenken und Versäumnisangst, »man lebt ja nur einmal«. Eben deshalb sind manchmal bewusst getroffene Abbruchsentscheidungen nötig! Besonders aufwindversessene Piloten müssen acht geben, dass sie neben den Steigmöglichkeiten auch entstehende oder zunehmende Gefahren wahrnehmen, ehe diese zum unlösbaren Problem werden. Ich erinnere mich lebhaft an widersprüchliche Überlegungen während des Fliegens, an Sorgen und Beschwichtigungen, die längst fällige Abbruchsentscheide unnötig hinausgezögert haben: »Ich würde ja sofort landen, wenn es wenigstens eindeutig wäre, dass es gefährlich wird«, »wenn die anderen Flugkollegen endlich auch aufgeben würden«,

## Sicherheits-Kennzahlen

Fliegerische Erfahrungsbildung bedeutet auch Objektivieren und Katalogisieren von Wettererscheinungen. Über die Zeit müssten so Kennzahlen oder einfache Checklisten anfallen, die zur Prognoseprüfung oder als aktuelle Entscheidungshilfe geeignet sind. Starten oder am Boden bleiben, weiterfliegen oder vorzeitig landen? Am liebsten wäre mir, wenn ich die Antworten auf diese Fragen rezeptartig, rasch und verlässlich von einzelnen objektiven Messwerten ableiten könnte! Wenn es schon keine Warnblinkanlagen für Flugsportler gibt, dann sollten wir zur Beurteilung von meteorologischen Gefahren und Möglichkeiten wenigstens auf zuverlässige Marken zurückgreifen können?



**Die links im Bild aufgereihten Wolken vereisten bereits, was kurz darauf Schauerniederschläge bewirkte.**

# POZYLIV

Den,12fi **lle**

2.22 (XS) - 2.24 (S) - 2.26 (M) - 2.28 (L)



**SWING**

**SWING GmbH**  
**An der Leiten 4**  
**D-32290 Landsberied**

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

Allein in den Alpen kursieren jede Menge solcher fragwürdigen Wunderzahlen. Sie werden bereitwillig weitergegeben (häufig von Leuten, die nach zwei aufeinanderfolgenden schlechten Flugjahren von einer dramatischen Umstellung der Globalzirkulation sprechen) und teilweise kritiklos übernommen. Mit Hilfe dieser Kennzahlen werden dann die Flugbedingungen, die Thermikchancen oder Gefahren »objektiv« bewertet.



=> Aus aktuellen Windwerten von Referenzbergen oder aus dem horizontalen Druckunterschied zwischen Alpensüd- und Nordseite wird exakt auf die »Fliegbarkeit« bei Föhn geschlossen.

=> Die vertikalen Temperaturunterschieden zwischen Tal- und Bergstationen sollen darüber informieren, ob ein guter Thermiktag oder ein Gewittertag zu erwarten ist.

=> Außerdem gibt es noch verbindliche Angaben, ab welchen Steigwerten oder ab welcher vertikalen Wolken-Ausdehnung Aufwinde als kritisch anzusehen sind, ...

Schön wär's ja, wenn die Wetterbeurteilung so einfach funktionieren würde.

Fast alle Piloten beziehen bei der Situationsabschätzung vor Ort auch aktuelle Messwerte in ihre Überlegungen mit ein. Lokal können »Erfahrungs-Marken« durchaus einen hilfreichen Beitrag leisten. Den Flugentscheid ausschließlich von solchen Marken abhängig zu machen, halte ich hingegen für naiv und gefährlich! Reinhold Steinacker, Meteorologie-Professor in Wien, meinte einmal sinngemäß zur Eignung einer kolportieren »Föhndurchbruchs-Kennzahl«: »In Anbetracht der statistischen Unsicherheit erscheint mir der Einsatz (die Gesundheit, das Leben) zu hoch!«



**Pessimisten behaupten, das Leben sei lediglich der Ablauf einer Fehlerkette. Tatsache ist: Wir alle machen Fehler und manchmal braucht man einfach Schwein! Aber das gilt wohl nicht nur für's Fliegen?**

Zu bedenken ist, dass den Mitarbeitern der Flugwetterdienste wesentlich mehr Messwerte und darüber hinaus z.T. aufwendig berechnete Vorhersageparameter zur Verfügung stehen, um Windverhältnisse, Thermikentwicklung, Gewitterbereitschaft oder eine Föhnlage zu prognostizieren. Und dennoch divergieren, wie wir feststellen müssen, die vorhergesagten und die tatsächlichen Wettererscheinungen mitunter beträchtlich.

## Ernüchternde Rückmeldungen

Über viele Jahre hinweg führte ich mit Fluglehrerkollegen in benachbarten Gebieten während aber auch nach Flugtagen Telefonate über die lokalen Wetterbedingungen. Oft wurden meine Einschätzungen bestätigt, es gab aber auch zahlreiche unerwartete Rückmeldungen. Meine persönliche Schlussfolgerung lautet: Überraschungsfreie Flugtage sind selten. Natürlich begegnen uns auch positive Überraschungen. Über die Jahre gesehen, werden wir aber auch in Situationen hineingeraten, die schärfer ausfallen, als wir sie uns vorgestellt und gewünscht haben! Die Konsequenz für uns »Nicht-Profis« kann nur sein, dass wir uns ein etwas defensiveres Verhalten aneignen, dass wir nicht von vornherein an unser Können-Limit gehen, dass wir flexibel sind und gegebenenfalls Flüge ohne langes Zögern abbrechen.

Es ist ein Privileg, dass wir fliegen dürfen. Noch wichtiger ist, dass wir nicht fliegen müssen. Wenn uns das Wetter zweifelhaft erscheint, können wir von vornherein Nein sagen. Wenn wir während der Flüge ungünstige Änderungen erkennen, sollten wir landen. Spätestens aber dann, wenn wir merken, dass unser Flugkönnen nicht mehr souverän über den aktuellen oder kurzfristig zu erwartenden Anforderungen liegt!

Hannes Schmalzt  
Meteorologe und Fluglehrer

Noch keiner der Toppiloten hat eine Spirale erlebt, die er nicht ausleiten konnte. Trotzdem gibt es jedes Jahr mehrere Unfälle aufgrund der »stabilen Spirale«. Warum haben geübte Piloten kein Problem?

# Stabile

# S

# ein Problem?

## Spirale

### *Harry Buntz*

Bei den ersten Selbstversuchen einer Steilspirale kam ich natürlich ins Trudeln. Daraufhin beschloss ich, dieses Manöver nur noch in ausreichender Höhe zu üben, um eine Gefährdung auszuschließen.

Danach habe ich meine Kreise immer schön langsam begonnen. Nach dem Erreichen einer ausreichenden Schräglage bzw. Geschwindigkeit muss der Bremsleinenzug nachgelassen werden, die Sinkgeschwindigkeit dosiert man mit beiden Bremsen, wobei Bodenabstand und Luftraum unter keinen Umständen außer Acht gelassen werden dürfen. Für eine homogene Ausleitung muß man mindestens 3 Kreise einrechnen. Im letzten Kreis gibt man beide Steuerausschläge frei, danach läßt man dem Gleitsegel Zeit sich aufzurichten - das dauert je nach Gerät unterschiedlich lange. Im letzten Kreis der Ausleitung kann man die Kurveninnenseite noch nachdrücken um ein zu starkes Aufbäumen bzw. Auspendeln des Gerätes zu vermeiden.

Wichtige Punkte:

- Bei Unwohlsein oder gar Orientierungsverlust ist das Manöver sofort auszuleiten, Dabei genügt meist schon ein Nachlassen der Kurveninnenseite. Dem Gerät muss man unbedingt genügend Zeit (Höhe) geben, die Spirale ausleiten zu lassen.
- Zwischen den einzelnen Geräten und Kategorien gibt es Unterschiede, wobei diese beiden Punkte nicht miteinander verknüpft sein müssen. Deshalb: Immer erst die Betriebsanleitung des Gerätes lesen, dort findet man manchmal konkretere Anweisungen, als in so manchen Fachbüchern.
- Voraussetzung für ein gefahrloses Fliegen ist ein aktiver Pilot, der mit seinem Gurt und seinem Körpergewicht sowohl beim Einleiten als auch beim Ausleiten sein Gerät unterstützt.

Mein Rat: Sich langsam und vorsichtig - immer dem eigenen Können angemessen - an dieses nicht ungefährliche Manöver herantasten, am besten in einem Performance-Training und durch regelmäßiges Üben festigen. Die Gefährdung durch unkontrollierte Selbstversuche oder unfähige Geschichtenerzähler ist einfach zu hoch. Flieger, die eine kompetente und praxisgerechte Einweisung haben wollen, lade ich herzlich zu einem Tandemflug bei mir ein. Viel Spaß beim Üben.

*Harry Buntz ist mehrfacher Weltcupsieger und DHV-Testpilot.*



### *Bodo Genz*

Wie fliege ich eine Steilspirale? Eigentlich unterscheidet sich für mich das Fliegen einer Spirale kaum vom normalen Kurbeln - in beiden Fällen steuere ich gezielt mit beiden Bremsen, also auch der Außenbremse, und Gewichtsverlagerung den Schirm. Ich versuche die Kappe genau zu kontrollieren, sie soll die Fluglage einnehmen, die ich von ihr erwarte. Zur Einleitung lasse ich dem Schirm zunächst seine volle Fahrt, um dann mit konsequenter Gewichtsverlagerung und dem Einsatz der kurveninneren Bremse die Spirale einzuleiten. Meist kippt der Schirm dann schon nach einer halben Umdre-

hung in die Spirale. Je schneller dies gelingt, desto besser. Denn wenn ich weiß, wie es am Schnellsten geht, gelingt es mir auch noch in turbulenter Luft. Das Sinken ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht sehr groß, denn der Schirm hatte noch keine Gelegenheit die Energie aufzubauen. Wesentlich ist die Stellung der Kappe. Für mich beginnt die Spirale mit dem deutlich spürbaren »auf die Nase gehen« der Kappe.

Nach diesem Punkt nimmt die Sinkgeschwindigkeit und die Fliehkraft bei gleichem Steuerinput rapide und harmonisch zu. Sollte die Bewegung un-

harmonisch mit wechselnden Beschleunigungskräften werden, dann hoch mit der Bremse und von vorne anfangen - ihr seid ins Trudeln geraten. Mit den neuen Schirmen sollte dies aber kaum passieren. In meinen Augen ist es kein Zeichen von fliegerischem Können, wenn die Sinkgeschwindigkeit nach der Einleitung sinnlos weiter gesteigert wird. Das geht nur aufs Material. Vielmehr ist es ein gutes Training, eine ganz bestimmte Sinkgeschwindigkeit zu halten. In ruhiger Luft sollte dies im Rahmen von 7 0,5 m/s möglich sein. Man bekommt dadurch ein ungeheures Gefühl für die Energie, die in dem Schirm steckt - jede kleine Steueränderung wirkt sich doppelt aus. Zudem lernt man es, den Schirm auch in der Spirale aktiv zu fliegen und nicht nur »Opfer« seines einmal gewählten Steuerinputs zu sein. Besonders schwer ist es, den Schirm statisch genau »auf der Kippe« zur Spirale zu halten, denn dieser Punkt ist meiner Erfahrung nach nicht stabil und muß sehr aktiv erfolgen werden. Nicht stabil bezieht sich dabei auf die Tendenz des Schirmes sich ganz aufzurichten, sobald man zu wenig »steuert« und in die Spirale zu kippen, sobald man den Punkt überschritten hat und den Steuerweg nicht reduziert. Ist man in der Lage, den Schirm so zu kontrollieren, so sollte im Notfall auch jede hohe Sinkgeschwindigkeit sicher erfolgen werden können, denn selbst wenn der Schirm »plötzlich« stabil spiralen möchte, wird der so trainierte Pilot diese Tendenz im Ansatz erkennen und mit einer entsprechend angemessenen Reaktion beenden. Die Fähigkeit, den Schirm kontrolliert zu spiralen, beinhaltet auch die Möglichkeit einer sanften Ausleitung der Spirale. Moderne Schirme setzen die Energie so effizient um, dass sie bei einer zu heftigen Ausleitung massiv wegstei-

gen, manche Piloten fliegen mit dieser Energie einen Loop (hallo Mike), es reicht jedoch auch schon, wenn man nur in die eigene Wirbelschleife hineinsteigt und diese zusammen mit dem anschließenden Pendler einen herrlichen Klapper produziert. Besonders wenn turbulente Bedingungen herrschen, sollte eine sanfte Ausleitung das Ziel eines jeden guten Piloten sein.

Mein Tipp lautet also: Übt das schnelle Einleiten mit anschließend sofortigem Konstanthalten der Sinkgeschwindigkeit im relativ geringen Bereich (ca.7 m/s) und dann das weiche Ausleiten der Spirale. Alles andere, sprich die Feinheiten der Steuertechnik, kommt dann von alleine,  
*Bodo Genz ist Deutscher Meister im Gleitschirmfliegen und Vize-Europameister in der Mannschaft*

### Mike Küng

Das Hauptproblem ist generell, dass die meisten Piloten zu unbewusst fliegen. Equipment: Viele Piloten befassen sich zu wenig mit ihrer Ausrüstung. Ein richtig angepasstes Gurtzeug hat großen Einfluss auf das Schirmverhalten. Training: Obwohl Spiralen zu den Extremflugmanövern gehören, sind wenige Piloten bereit, effektiv zu trainieren. Sicherheitstrainings und Fortbildungskurse sind große Hilfen! Ich denke, dass es sinnvoll ist, hohes Spiralsinken (bis ca. 14 m/s) zu trainieren, da es eine sehr sinnvolle Abstiegs Hilfe ist. Bodenabstand ist unbedingt einzuhalten, da bei hohen Sinkgeschwindigkeiten eine höhere Ausleitzeit entsteht. Voraussetzung ist körperliches Training, um extreme Belastungen (erhöhte G) leichter zu verkraften.

Ich selber kann das Problem »stabile Steilspirale« nicht verstehen! Die meisten Schirme beenden die Spirale bis ca. 14m/s selber! Wenn nicht, dann reicht in allen Fällen ein (zur Kurvenaußenseite) Hinauslehnen und/oder ein Gegenbremsen der Kurvenaußenseite.

*Mike Küng ist einer der weltbesten Akropiloten und DHV-Testpilot,*



### Markus Gründhammer

Steilspiralen über 20 m/s sind für einen Freizeitpiloten, der diese Belastung nicht gewohnt ist, wahrscheinlich auf längere Zeit gar nicht fliegbar. Je höher die Sinkgeschwindigkeit und die Belastung wird, umso eher kann der Pilot das Bewusstsein verlieren. Viele Piloten verlangsamen die Atmung oder gehen in die sogenannte Pressatmung über, was das Risiko zusätzlich erhöht, die Kontrolle zu verlieren. Das erklärt vielleicht auch manchen Unfall, wo ein Pilot 1000 m abspiralt und alle wundern sich am Landeplatz, wieso der Pilot nicht den Notschirm öffnete.... Darum: Bei den ersten Anzeichen von Übelkeit, Schwindel, Sichtverminderung oder nur mehr einer Resthöhe von ca. 200 Metern über Grund, muss die Steilspirale umgehend ausgeleitet werden. Fast jeder Gleitschirm erreicht irgendwann eine Sinkgeschwindigkeit, wo das Gerät auf die Nase geht (nach vorne klappt) und stabil weiter dreht. Meistens ab einer Sinkgeschwindigkeit von 16 m/s, wenn sich der Gleitschirm auf die Nase stellt und stabil spiralt, ist das eigentlich für einen geübten Piloten kein Problem. Um diese Spirale auszuleiten, muss sich der Pilot durch Verlagern des Gewichtes zurück zur Sitzmitte und dosiertes Gegenbremsen ausleiten. (ca. 1-3 Umdrehungen Nachdrehen unbedingt mit einberechnen in der Ausleitphasell) Mein Tipp: Gerade Steilspiralen sollten unbedingt über ein Performance Training mit professioneller Einweisung geübt werden. Wenn ein Pilot richtig gelernt hat, eine Spirale auszuleiten, wird er nie mehr in eine solche Situation kommen. Noch was Wichtiges: Es gibt meiner Ansicht nach keinen Grund, in einer Resthöhe von nur mehr 100-200 m über Grund mit dem Spiralen zu beginnen!!!

*Markus Gründhammer »Acrominator«, ist einer der besten und erfahrensten Akropiloten.*



## Reiner Brunn

Die einzig effektive Methode, mit dem Gleitschirm in einer Notsituation (!) kontrolliert Höhe abzubauen, ist die Steilspirale. Mit keinem anderen Flugmanöver ist es möglich, Sinkgeschwindigkeiten über 10 m/s zu erreichen, diese zu variieren und zu kontrollieren, Voraussetzung hierfür ist die Beherrschung der Flugfigur mit dem jeweiligen Gleitschirm, das Wissen über die auftretenden Gefahren und auch die physische Belastbarkeit.

In jedem Fall muss ein behutsames Herantasten an die höheren Sinkgeschwindigkeiten erfolgen und darf auf keinen Fall in einem Wettbewerb der höchstmöglichen Sinkgeschwindigkeiten laut Datalograph-Ausdruck enden, Dabei ist wichtig, dass wirklich ausreichende Höhe für das Training zur Verfügung steht (nicht nur 100 Höhenmeter) und das frühzeitige Beenden der Übungsfigur. Steilspiralen mit Sinkgeschwindigkeiten jenseits der 10 m/s sind in der Realität absolut nicht notwendig und fallen in meinen Augen unter Kunstflug.



Das Erlernen der Steilspirale mit einem Gleitschirm ist am sichersten und erfolgreichsten unter professioneller Aufsicht gewährleistet, entweder bei einem Performance-Center Deines Vertrauens oder bei einem Sicherheitstraining, Folgende Faktoren verstärken die Gefahr einer stabilen Steilspirale mit einem Gleitschirm:

II. anhaltende Gewichtverlagerung im Gurtzeug (Innenseite) während der Steilspirale

!> geringe Gurtzeugkarabinerabstände (« 40 cm)

Ob- Gurtzeuge mit starrer Kreuzverstrebung (Gurtzeuggruppe GX)

► Gurtzeuge mit aktivierter, flexibler Kreuzverstrebung (Gurtzeuggruppe GH)

⊖- Verwendung von Gurtzeugen ohne Sitzbrett

111- Gurtzeuge mit Rettungsgerätefrontcontainer mit durchgehender Verbindung von Frontcontainer und Gurtzeug (z.B. über Reißverschluss und Neopren), die Wirkungsweise ist ähnlich wie bei Kreuzverstrebungen.

Das Ausleiten der Steilspirale ist immer anspruchsvoll und muss die volle Konzentration des Piloten fordern. Mit den modernen Gleitschirmen gibt es im Allgemeinen keine Probleme bei der Einleitung der Steilspirale, die Kontrolle der Sinkgeschwindigkeit und Querneigung (auf die Nase gehen) erfolgt über ein Zusammenspiel von kurvenäußerer und -innerer Bremse und Gewichtverlagerung im Gleitschirmgurtzeug. Die kurvenäußere Bremse ist für die Querneigung des Gleitschirms verantwortlich und die kurveninnere Bremse für die Kontrolle der Sinkgeschwindigkeit. Der Unterschied zwischen der erforderlichen Steuerwegen liegt dabei nur im Bereich von wenigen Zentimetern,

Das Ausleiten muss unbedingt mit ausreichendem Bodenabstand erfolgen, dabei wird zuerst die innere Bremse soweit gefühlvoll gelockert, bis beide Bremsen nahezu den gleichen Steuerweg aufweisen. Die Querneigung des Gleitschirms wird dadurch deutlich reduziert, der Schirm verliert merklich an Sinkgeschwindigkeit und somit Dynamik und beschreibt dann einen Kreis mit großem Radius, bevor er sich komplett aufrichtet und geradeaus fliegt.

Wichtig: Das Zusammenspiel der beiden Bremsen muss unbedingt gefühlvoll erfolgen und darf nicht in ruckartigem Freigeben der Bremsen enden, da sonst die ganze Energie und Dynamik plötzlich frei werden und ein starkes Vorschießen und Durchpendeln zur Folge haben.

Wer die Steilspirale über beide Bremsen kontrollieren kann, wird mit erhöhtem Nachdrehverhalten bei hohen Sinkgeschwindigkeiten nicht überfordert werden.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Beobachtung des Luftraumes während der Spirale. Der Pilot darf seine Aufmerksamkeit nicht nur der Einleitung, Kontrolle und Ausleitung widmen, er muß auch weiterhin den Luftraum beobachten, da er innerhalb kurzer Zeit sehr viel Höhe durchfliegt.

Über Eines sollte man sich jedoch im Klaren sein, wer Abstieghilfen anwendet, geht ein deutlich höheres Risiko ein, wer sie anwenden musste, der hat meist einen Fehler in seiner Flugplanung gemacht und sollte die Ursache suchen und daraus lernen.

Reiner Brunn ist DHV-Testpilot.

## Achim Joas

Die Steilspirale ist mit Abstand die sinnvollste Abstieghilfe beim Gleitschirmfliegen. Die relativ hohen G-Belastungen bei der Spirale sind für die meisten Piloten am Anfang ungewohnt. Mit regelmäßigem Training sollte man seinen Körper an diese Abstieghilfe gewöhnen. Wichtig bei der Steilspirale ist, dass ihr Euch bei der Einleitung Zeit gebt, um Fahrt aufzunehmen, Noch wichtiger ist die richtige Ausleitung. Die meisten Piloten leiten die Spirale zu schnell aus. Die Geschwindigkeit, die ein Pilot bei einer Steilspirale aufnimmt, kann natürlich nicht auf einen Schlag wieder auf Normal-Speed zurückgehen. Auch hier ist es notwendig, dem Schirm etwas Zeit zu lassen. Wenn ich eine Spirale ausleiten will, lasse ich den Schirm 2-3 mal »ausdrehen«. Das heißt von Kreis zu Kreis löse ich dosiert die Innenbremse und verlangsamt so meine Fahrt. Ein zu starkes Aufstellen des Schirmes kann durch dosiertes Ausleiten verhindert werden und dies trägt zur Sicherheit bei. Eine Spirale mit sehr hohen Sinkwerten muss gar nicht sein. Es ist besser, Ihr



fliegt eine 10 m/sek. Spirale konstant und kontrolliert, als eine zu starke Spirale nur kurz auszuhalten. Egal, wieviele m/s ihr spiralt, checkt bei jedem Kreis immer wieder den Bodenabstand und bezieht in Eure Rechnung noch die 2-3 Kreise für eine saubere Ausleitung ein.

Achim Joas ist Mitglied der Gleitschirm-Nationalmannschaft und war 3. bei der Europameisterschaft 2000 in Garmisch-Partenkirchen.

## Klaus Irschik

In der stabilen Steilspirale, überhaupt in der Spirale sehe ich ein relativ großes Problem sicherlich nicht für den geübten Vielflieger, jedoch erwiesenermaßen für den Durchschnittspiloten. Einige beinahe und auch einige tatsächliche Unfälle haben gezeigt, dass in Sachen Steilspirale ein enormer Informationsbedarf besteht. Im Folgenden möchte ich Euch meine Erfahrungen und Empfehlungen aus Schulungen, Fortbildungen und eigenen Flügen mitteilen.

### Üben-üben-üben

Steilspirale fliegen ist Übungssache. Nur derjenige, der die Spirale in ruhiger Luft perfekt beherrscht, hat im tatsächlichen Praxisfall eine Chance, sie einzusetzen. Die dosierte Spirale in aufwärtsgerichteten und/oder turbulenten Luftmassen zu fliegen ist sozusagen eine echte Kunst! Für die Meisten bleibt als gute Alternative einfach der mit einigen Schirmen wesentlich weniger anspruchsvolle B-Stall. Problematisch ist, dass die meisten modernen Schirme aufgrund ihrer Streckung und aufgrund der Profile sehr schnell in die Spirale zu bringen sind. Die Dosierung und auch die Ausleitung gestaltet sich jedoch um Klassen schwieriger als bei den früheren Modellen!

Was ist **eine** perfekte Spirale?

Perfekt heißt vor allem das Sinken in der Spirale über die Bremsen kontrollieren zu können



und bei ständiger Höhenkontrolle nach Bedarf möglichst pendelfrei auszuleiten. Wie macht man das?

Grundvoraussetzung sind zunächst einmal der richtig eingestellte Gurt. In vielen Fällen muss der Brustgurt eher weit eingestellt sein. Tiefer aufgehängte Gurte gestalten das System eher spiralfreundlicher als hochaufgehängte Gurte!

#### Dosierter Höhenverlust

Bei zwei- bis dreifacher Erdbeschleunigung sind die Kräfte, die auf den Organismus einwirken, nicht zu unterschätzen! Das Blut wird in die Beine gepresst! Ohnmachtsanfälle, Blackout und Orientierungsverlust können die Folge sein. Deswegen muss unbedingt die Sinkgeschwindigkeit kontrolliert werden! Im Klartext: Es ist wesentlich schwieriger, ganz konstant zwischen 8 und 12 m/s zu sinken, als relativ unkontrolliert eine 18 Meterspirale hineinzuziehen! Der Blick sollte während der Spirale stetig zwischen der Flügelspitze des Innenflügels und dem darunter befindlichen Erdboden wandern. So kann man den Höhenverlust am besten kontrollieren und der Gefahr von Schwindelgefühlen ist so am besten vorzubeugen.

Wenn nun der Schirm zu stark beschleunigt, empfiehlt es sich sofort, die Innenbremse etwas nachzulassen. Eine weitere Reduzierung wird durch das Verlagern des Körpergewichts wieder zur Mitte hin bewirkt. Auch das Hinzunehmen der Außenbremse beugt nicht nur einem Einklappen des stark beschleunigten Außenflügels, sondern auch einer extremen Beschleunigung vor. Sinkwerte von 8-12 Meter pro Sekunde kann man auch über einen längeren Zeitraum aushalten.

#### Ein guter Schluß...

...ziert alles. Die Standardausleitung beginnt zunächst mit dem dosierten Nachlassen der Innenbremse und dem vollkommen Zurückverlagern aus der Kurveninnenseite des Körpergewichts. Normalerweise sollte sich die Dreh- und Sinkgeschwindigkeit dadurch deutlich verlangsamen und der Schirm innerhalb einer ein- bis eineinhalbfachen Umdrehung ausleiten. Bei hohen Sinkgeschwindigkeiten kann auch ein mit 1 oder 1-2 kategorisierter Schirm mehrere Umdrehungen nachdrehen! Aus diesem Grund ist es schon einmal absolut wichtig, die Spirale bei mindestens 300 Meter über Grund auszuleiten und keinesfalls später!

Schießt der Schirm bei der Ausleitung steil nach oben, so wurde zu schnell ausgeleitet.

Der Übergang in den Normalflug kann wesentlich weicher gestaltet werden, wenn die Energie nicht in Höhe, sondern in die Kurve »hineingeführt« wird. Statt die Innenbremse nun vollkommen nachzulassen wird sie nocheinmal dosiert nachgedrückt. Auch diese Ausleitung erfordert einiges an Übung.

#### Stabile Spirale

Beide Hände sind oben, der Körper befindet sich in der Mitte und der Schirm spiralt weiter! Was ist nun zu tun? In den Betriebsanleitungen steht dann meist, dass die Spirale aktiv ausgeleitet werden muss.

Schritt 1: Beide Seiten anbremsen um die Fahrt heraus zu nehmen. Sobald der Schirm die Geschwindigkeit herausgenommen hat, muss dann die Standardausleitung erfolgen. Bei Höhen unter 200 Meter muss das Rettungsgerät ausgelöst werden.

Schritt 2: Gewichtsverlagerung zur Kurvenaußenseite und/oder weiteres Anbremsen der Flügelaußenseite. Dies alles hört sich sehr einfach an, bei Spiralbewegungen über 15 Meter ist es jedoch gar nicht so einfach, sein Körpergewicht an die richtige Stelle zu bringen. Dies betrifft vor allem den physisch untrainierten Piloten! Ungewohnt sind auch die unter Umständen extrem hohen Steuerkräfte am Schirm. Selbst geübte Piloten berichteten, mit beiden Händen an der Flügelaußenseite gezogen zu

haben, um eine gewaltsame Ausleitung zu erzwingen! Es gilt natürlich wieder dasselbe wie bei der erfolglosen Ausleitung der Standardausleitung: Unter 200 Meter in jedem Fall das Rettungsgerät rausschmeißen!

#### Rettungsgerät und Steilspirale

Leider ist es die Regel, sich prinzipiell nicht oder zu spät mit diesem Thema auseinanderzusetzen. Desweiteren ist aus den Sicherheitstrainings bekannt, dass bei hohen Zentrifugalkräften vor allem die zu späte Auslösung enorm problematisch werden kann. Im Klartext kann dies bedeuten, dass die Zentrifugalkräfte so hoch sind, dass der Pilot • man höre und staune - die Hand nicht mal mehr zum Griff bringt! Eine theoretische Überlegung wäre noch, das Rettungsgerät - wenn möglich - entgegen der Drehrichtung zu werfen. In letzter Konsequenz würde dies bedeuten, dass »Rechtshänder-Piloten« in der Übungsphase Linksspiralen üben sollten, um im Bedarfsfall das Rettungsgerät besser rechts aktivieren und quasi gegen den Strudel werfen zu können! Ebenfalls zeigt die Erfahrung, dass beim Rettungsgerätewurf selbst ohne Schleudervorgang aufgrund der hohen Geschwindigkeiten eine extrem schnelle Öffnung erfolgt. Auch die Drehbewegung wird schlagartig gestoppt.

#### Übung macht den Meister

Tatsache ist, dass ungeübte Piloten sich nur sehr langsam und am besten unter Anleitung an die Steilspirale heranwagen sollten. Wenn über Land, dann mit mindestens 600 Meter Hang- und Bodenabstand und nach Möglichkeit mit einem funktionierenden Headset, weil das externe Funkgerät durch die zu lauten Windgeräusche nicht mehr zu hören ist. Vorstufe muss immer erst einmal das Fliegen von steilen Kreisen sein, die dann langsam auf 6 - 10 Metern zu steigern sind. Der Klassiker ist und bleibt das Üben über dem Wasser bei den professionellen Sicherheitstrainings. Das Beste ist nach wie vor, Gefahrenmomente wie quadratkilometergroße Aufwinde rechtzeitig zu meiden, mit angelegten Ohren zum Abwind zu fliegen und rechtzeitig im Abwind einen B-Stall zu produzieren. Wer das Üben erst kurz vor der CS übt, wird ganz sicher Schiffbruch erleiden!

Viel Erfolg!

*Klaus Irschik ist Fluglehrer, Performancetrainer und Mitglied im DHV-Lehrteam.*

NOVA International, A-6020 Innsbruck, Tel. ++43 031512 - 3613 40  
 CHARLY PRODUKTE, D-87637 Seeg, Tel. ++49 (0) 8364 - 12 86

[www.nova-wings.com](http://www.nova-wings.com)  
[www.charly-produkte.de](http://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 dünnwandige Fläche  
 spannungsneutraler Außenflügel  
 lange, präzise Steuerwege  
 angenehm geringer Bremsdruck  
 gefürmte A-Gurte

**TECHNISCHE DATEN**

	XS	S	M	L
AUSGELEGTE FLÄCHE	23,13	25,89	28,22	31,27
AUSGELEGTE STRECKUNG	5,38	5,38	5,38	5,38
PROJIZIERTE FLÄCHE	20,4	22,84	24,9	27,45
PROJIZIERTE STRECKUNG	4,1	4,1	4,1	4,1
STARTGEWICHT	60-85	75-95	85-105	95-125

**ÜBERSICHT**

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

**GARANTIE**



# DHV Sicherheitsvorstand

Die Steilspirale ist ein anspruchsvolles Flugmanöver, das solide Schirmbeherrschung und einen guten Trainingsstand des Piloten erfordert. Spiralen ist zweifellos die wirkungsvollste Möglichkeit schnell Höhe abzubauen. Andererseits mahnt eine steigende Zahl von Unfällen und Beinaheunfällen beim Trainieren der Steilspirale sehr eindringlich zur Vorsicht. Die schöne neue Gleitschirmwelt mit ihren superschnellen, superwendigen Leistungsmaschinen, auch in den unteren Gütesiegelkategorien, hat auch ihre Kehrseite. Wer flugtechnisch auf dem Stand vor 5 oder 7 Jahren ist, kann beim Spiralen Probleme bekommen. Die Analyse der gemeldeten Unfälle und Vorfälle zeigt folgende Gefahrenschwerpunkte auf:

## Einleitung

Sehr rasches Herunterziehen der kurveninneren Bremse, oder die Einleitung aus einer Vorbeschleunigung, (Rollen, Nicken) lässt manche Schirme förmlich in die Steilspirale stürzen. Eine so rasche Beschleunigung überfordert einen ungeübten Piloten mit Sicherheit und provoziert aggressive Schirmreaktionen. Die Zunahme der Beschleunigung sollte unbedingt dosiert mittels beider Steuerleinen und Gewicht über mehrere Umdrehungen erfolgen. Sobald die Beschleunigung stärker wird als geplant und der Schirm »auf die Nase gehen will«, muss durch Zurücknahme der Gewichtsverlagerung, deutlichem Anbremsen der Kurvenaußenseite und Nachlassen der heruntergezogenen kurveninneren Bremse die Geschwindigkeit reduziert werden. Dieses komplexe Spiel mit beiden Bremsen und dem Gewicht erfordert sehr viel Übung und muss intensiv trainiert werden. Das Einleitverhalten kann - auch bei Schirmen gleicher Gütesiegelkategorie - stark unterschiedlich sein. Viele Geräte beschleunigen homogen, gleichmäßig und einfach kontrollierbar, andere überraschen den Ungeübten mit sehr rascher, ja plötzlicher Geschwindigkeitszunahme bereits kurz nach Beginn der Einleitung. Um den Piloten bereits im Vorfeld differenziertere Informationen zum Einleitverhalten seines Schirmes zu geben, wollen wir diesen Punkt künftig vom DHV in den Testflugprotokollen bewerten und veröffentlichen.

## Spiritflug

Nach der Einleitphase ist es Aufgabe des Piloten, den Schirm in einem Sinkgeschwindigkeitsbereich zu halten, der Mensch und Material nicht überfordert. Das sind 8 - 12 m/s und nicht 15 - 20 m/s wie manche Helden immer noch glauben. In der Steilspirale ist das Pilotengewicht nur leicht zur Kurvenseite verlagert, die Kontrolle der Geschwindigkeit erfolgt über beide Bremsen, der Pilot blickt zur ständigen Höhenkontrolle in Flugrichtung, also seitlich, der kurveninneren Schulter entlang Richtung Innenflügel/ Grund. Die DHV-Testpiloten bewerten das Schirmverhalten bis zu einer Sinkgeschwindigkeit von 14 m/s. Bis zu diesem Wert sind keine Probleme zu erwarten. Jeder Schirm kann aber mit wesentlich höherem Sinken spiralt werden. Hier ergibt sich dann bei manchen Schirmen das Problem des stabilen Spiralsens.

## Nachdrehen/ Stabile Spirale

Deutliches Nachdrehen oder stabiles Spiralen ist stets Folge eines Pilotenfehlers. Dem Schirm wurde erlaubt zu stark zu beschleunigen, meist durch unzureichendes Anbremsen der Hügelaußenseite. Nach dem Freigeben der Bremsen zur Ausleitung erfolgt keine Verlangsamung des Spiralfuges, manche Schirme können in dieser Situation sogar noch zusätzlich beschleunigen. Jetzt muss aktiv ausgeleitet werden. Und das heißt: Gewicht gegen die Kurvenseite und raauuusbrmsen. Beidseitiges Anbremsen bis der Schirm langsamer wird. Das kann sehr einfach sein. Bei werten die nicht deutlich über

## e-mail von einem DHV-Mitglied

Am Wochenende 25.05 - 27.05 waren wir fleissig beim Fliegen unterwegs. Dabei hatte ich ein Problem, das ich dem Sicherheitsbeauftragten des DHV mitteilen möchte. Ich finde, daß dies unter Umständen für andere Piloten auch interessant sein könnte. Ich habe meinen Schein nun etwas über 3 Jahre und bin in diesen ersten drei Jahren einen Graff ty Sport XL geflogen. Ich konnte mit diesem braven Schirm einige Erfahrung sammeln und mich an die gängigen Flugfiguren herantasten. Zu Beginn diesen Jahres habe ich mir den neuen Mistral 2.28 von Swing gekauft. Ein genialer Schirm, Etwas dynamischer als der Graffity aber eine viel höhere Leistung und Kurvenhandling zum Freude machen. Nun wollte ich auch schrittweise mit dem Neuen alle nötigen Flugfiguren erastasten. So entschied ich mich eine Steilspirale zu fliegen. Da der Mistral dynamischer ist, leitete ich die Spirale, wie ich dachte, mit wenig Bremseinsatz und vollem Gewicht ein. Der Schirm ging in die Querneigung und nach weniger als einer ganzen Umdrehung kippte er komplett heftig nach vorne ab. Die Beschleunigung stieg enorm - sehr enorm - an. Ich bin mit dem Graffity bereits Spiralen um die 17 m/s geflogen, aber ich merkte, daß diese hier mit 17 m/s nicht zu vergleichen war. Es stellte sich ein heftiges Angstgefühl ein und ich ging sofort daran die Spirale auszuleiten. Zuerst löste ich die Innenbremse. Keine Reaktion. Viele Meter verloren. Dann verlagerte ich das Gewicht nach aussen, was kaum mehr möglich war und auch im Schirm keine Reaktion hervorrief. Wieder ein oder zwei Umdrehungen und der Grund kam heftig schnell auf mich zu. Dann wurde mir klar, der 1-2er Schrim spiralt verdammt stabil, aber das machen doch nur die zer und höher oder? Dann zog ich erst vorsichtig, dann stärker

den getesteten 14 m/s. liegen, es kann aber, bei Hammerspiralen jenseits von 18 m/s., ein gewaltiger Kraftakt gegen einen enormen Steuerdruck werden, Diese Situation ist brandge@hr-lich ! Der Pilot jagt mit 120 km/h unti\_570-70—tern Höhenverlust pro Urdrehung-cerni6 n zu. Kommt der Grund Immer nahjd der Schirm zeigt keine Reaktiob Clie Bemühungen des Piloten, muss der Reängsschirm raus. im Sicherheitstrainingat sich eezigelasclie

# Karl Slezak zur Spirale

an der äußeren Bremse, auch das schien nichts zu bringen. In Gedanken war ich schon stark bei der Rettung und gab mir noch eine Umdrehung, dann würde ich ziehen müssen. Als letzten Versuch der Stabilisation zog ich beide Bremsen gleichmäßig aber mit extrem hohem Bremsdruck bis über die Hälfte nach unten. Die brachte dann den erwünschten Erfolg und der Schirm ging aus der Spirale, was aber noch fast zwei Umdrehungen brauchte und ein starkes Anbremsen wurde nötig, als er stark nach vorne schießen wollte. Resultat war, daß ich von 800 Meter über Landeplatz auf 250 Meter spirale, obwohl ich gleich nach der ersten Umdrehung ans Ausleiten ging, für die heftige Spirale aber zu zaghaft. Beim Grafity reichte selbst bei 17 m/s die innere Bremse zu lösen. Am Boden angelangt, wollte ich das Vario nach der Sinkgeschwindigkeit fragen. Leider zeigt es im Memo nur noch ein Error-Zeichen an, laut Betriebsanleitung kann es nur bis 19,9 m/s messen!!! Ich bin also mit über 20 m/s nach unten geschossen. Vielleicht ist der Vorfall ja interessant für andere Piloten wie mich, die in Schirmvielfalt wenig Erfahrung haben und nun auf ein etwas dynamischeres Gerät umsteigen. Man sollte sich der Gefahr bewusst sein und sehr sehr vorsichtig an die dynamischen Flugmanöver herangehen. Inzwischen bin ich bei jedem Flug daran gegangen die Spiraleinleitung zu üben mit dem Ziel bei jeder Spirale 2 m/s mehr zu erreichen, angefangen bei nur 4 m/s. Ich bin jetzt bei 10 m/s angelangt und stelle fest, man kann den Mistral ganz brav ein und ausleiten, nur das Gefühl muß man halt langsam entwickeln. Ansonsten ist der Mistral ein echt geiler Schirm und ich würde ihn jederzeit weiterempfehlen.

Bis dann, Georg Bauer

des kurveninneren Tra-  
gegurtes die Beschle-  
nigung zusätzlich  
hat, einmal in s e  
Ecke gedrückt, o r ei-  
ne Chance mehr die  
andere Gurt seite  
zu kommen.

## Achtung

Probet bei der Aus-  
leitup legen vor allem  
irrschnellen Freige-  
den der Bremsen und  
achfolgendem starken  
Aufschaukeln des Schir-  
mes bis zum Einklap-  
pen. Auch eine mode-  
rate Spirale wird immer  
langsam ausgeleitet.  
Die Sinkgeschwinde-  
keit wird durch vAhr  
langsameres Seeben  
der Innenbremse über  
mindestens 2 Umdre-  
hungen reduziert. Zeigt  
der Schirm dann eine  
deutliche Tendenz zum  
Aufrichten, wird die  
kurveninnere Bremse  
noch einmal dosiert  
nachgezogen und die  
restliche Energie in ei-  
nem letzten Kreis abge-  
baut. Damit ist eine  
weitgehend pendel-  
freie Ausleitung ge-  
währleistet. Bei sehr  
iiiMelniFreigebeti der  
Innenbremse; »schießt«  
der Schirm, bedingt

## Wichtige Sichel leitshinweise

Das wichtigste beim S-  
raten ist ausreichende  
Höhe. Besonders in der  
Trainingsphase-  
wenn das Schirmverhal-  
ten noch nicht gänzlich  
vertraut ist- sollten min-  
destens 500 Meter über  
Grund bei der Einieit-  
g vorhanden sein. In  
200 Meter über Grund  
muss die Spirale korn-  
plett ausgeleitet und  
der Schirm wieder Im Nor-  
maiflug sein.

2. Besondere V-  
icht beim Umstieg auf ein  
neues Gerät. Sei  
Spiralverhalten kann völlig  
anders sein als das des vertrauten Schirmes.  
Hier ist ein lä-  
ssiges Herantasten an die  
Eigenschaften des Neuen, mit mehreren Einleit-  
überigen" erforderlich.

3. Nie : " and muss Spiralen. Wer wenig fliegt,  
tutsic)l schwer, ständig den erforderlichen Trai-  
stand für eine sichere Steilspirale zu hat-  
n. Hier ist der B-Stall als Abstiegshilfe vorzu-  
ziehen. Gelegenheitsflieger sollten bei der  
Schirmwahl auf wirklich problemloses Verhal-  
ten des Gerätes beim B-Stall, also leichte Ein-  
leitung, keine Tendenz zur Deformation, hohe  
Sinkgeschwindigkeit und sauberes Ausleitver-  
halten (kein verzögertes Anfahren) achten. Dies  
gilt auch für Piloten, die beim Spiralen körper-  
liche Probleme (Schwindel, Schwarzvor-  
den-Augen-werden, Unwohlsein) haben.

4. Steilspiralen trainiert, man am sichersten  
in einem Performance- oder Sicherheitstrai-  
ning, Die Lernfortschritte sind sehr viel größer  
als beim autodidaktischen Üben und es ist im-  
mer ein ausgewiesener Fachmann da der auf  
einen aufpasst und mögliche Fehler korrigiert.

5. Defensiv fliegen. Wer spiralen muss um  
einer drohenden Wettergefahr zu entgehen, ist  
schon viel zu lange in der Luft gewesen. Auf  
keineAll das Beherrschen der Abstiegshilfen  
zum Fliegen in' kritischen Wetterbedingungen  
missbrauchen.

—  
Karl Sleuk

Gurtzeuge einen großen Einfluß auf das Spiral-  
verhalten des Schirmes haben. Gurtzeuge mit  
kteuzgitätlicher Konfiguration »loggen« den  
flöten regelrecht in die' erviceite ein. Eine  
ewichtsverigeFung zur Gegen'Seite ist nicht  
öglich. Ähnliches gilt b eztv.ge gewählten  
rtzeügelNWenn dasetzlip.deutlich brei-  
er als das Hintekles,PUoten isihett die-  
ser mit seinem Gewicht re<sup>9</sup> recht in dIlgieur-  
venecke«, verstärkt durch das »Mitnehmen«

durch die Überfahrt, aus der Spirale, stellt sich  
stark auf, und nickt anschließend mit einem  
gewaltigen Pendler nach vorne Diesen Pendler,  
gilt es in der Vorwärtsbewegung, durch deu-  
ches beidseitiges Anbremsen zu dämp  
Sonst kann der Schirm großflächig einklappt

# Besser Landen

mit

**Beobachtet man Toppiloten bei der Landung, hat man den Eindruck, als sei das die einfachste Sache der Welt. Einen völlig anderen Eindruck bekommt man beim Zusehen an einem viel angeflogenen Landeplatz, z.B. an der Emberger Alm. Kaum eine Landung ohne Test der Nasenverkleidung, der Trapezrohre oder zumindest der Gleitfähigkeit des Gurtzeuges.**

**Wir haben nun ein paar Spezialisten nach ihren Tricks befragt:**

Mir fallen mehrere Punkte zu diesem Thema ein:

1. Das Material muss stimmen: Ich muss die Stallspeed meines Gerätes bei meiner Flächenbelastung kennen, um Einnasen oder Wegsteigen zu vermeiden. Je komplizierter der Gurt, desto früher sollte man sich aufrichten.

2. Die rechtzeitige Auswahl eines geeigneten Landeplatzes und des entsprechenden Landeanflugs unter Berücksichtigung der anderen Piloten in der Luft, der Windstärke und -richtung. Beim Queranflug hole ich gerne weit aus, um Heber oder starkes Sinken optimal korrigieren zu können bzw. eventuell die Landerichtung noch leicht korrigieren zu können. Im Idealfall befinden sich ab dem Queranflug bis zum Landepunkt keine Hindernisse auf der Wiese.

3. Ein Bremsschirm hilft nicht nur gegen den unliebsamen Bodeneffekt der Hochleister, sondern hält auch den Schwerpunkt weiter hinten. Er ist zentral am Gurt angebracht, zieht mich nach hinten und wirkt so dem Einnasen entgegen.

4. Sicherheitslandung: bei stark wechselnden Windrichtungen richte ich mich auf eine eventuelle Landung auf Rädern ein, das spart Material und Knochen. Bei recht hoher Geschwindigkeit hat man im Liegen die größte Kraft, den Drachen im Bodeneffekt zu stabilisieren. (Mach ich auch bei extremer Erschöpfung nach sehr anstrengenden Flügen).

5. Extremlandungen: Wenn's dann doch daneben geht, weil Turbulenz oder eine Fehlentscheidung dazwischen kam: Nach dem Drückversuch möglichst schnell die Steuerbügel loslassen und die Arme an den Körper und lockerlassen. Im Zweifelsfall ist ein kaputter Steuerbügel besser als ein gebrochener Arm (hatte ich zum Glück noch nicht - knocking an wood!).

Zu guter Letzt: Bei Materialtausch, langen Winterpausen oder Landepsychosen bin ich am liebsten zum Üben in Fluggelände mit idealer, riesiger Landewiese gegangen, um die Punkte Schritt für Schritt aufzuarbeiten und wieder sicher zu werden.

Corinna Schwiegershausen

*Corinna Schwiegershausen ist Mannschaftsweltmeisterin und Weltmeisterin 1999.*



Foto: Heinz Zwysig



# dem Drachen



Ich denke, die meisten schlechten Landungen entstehen daraus, weil sich die Piloten zu früh aufrichten und somit das Gerät verlangsamen. (1. Nachteil) Durch das Hochgreifen an den Seitentrapezrahmen wird die Steuerkraft auf das Gerät deutlich reduziert. (2. Nachteil)

Ich versuche bei einer Landung so lange wie möglich in der Liegeposition zu bleiben. Mit etwas Überfahrt und Bodeneffekt habe ich dann noch genug Zeit, mich aufzurichten und zu landen. 1. Vorteil: Keine Geschwindigkeitsveränderung durch das Aufrichten. 2. Vorteil: Kein Steuerkraftverlust durch frühes Hochgreifen. Ein Tipp noch für Starkwindlander (abgeschaut bei den Australiern bzw. Steve Moyes): Bei Starkwind lande ich wieder mit Überfahrt und achte darauf, den Drachen nicht stark anzustellen (flacher Anstellwinkel) und richte mich nicht auf, sondern bleibe mit den Händen an der Basis liegen. Beim Ausfliegen ein paar Schritte mitlaufen und ich lande selbst bei Starkwind kontrolliert.

Bob Baier

*Bob Baier ist Mitglied der Drachen Nationalmannschaft und vielfacher Deutscher Meister.*





Wie auch bei der Perfektionierung sonstiger Bewegungsabläufe gilt natürlich auch für das Landen mit dem Drachen: »Übung macht den Meister!«. Deshalb: möglichst jeden Tag Fliegen gehen! Wenn einem das Landen alltäglich wird, werden einem nicht alltägliche Landungen gelingen. Talent, d.h. ein angeborenes, gutes Gefühl für Bewegungen sowie Geistesgegenwart und schnelle Reaktionsfähigkeit sind in diesem Zusammenhang selbstverständlich hilfreich und verkürzen den Lernprozess zum Teil erheblich, aber auch mit systematischem Fleiß kann man zur Meisterschaft auf dem Gebiet des Landes gelangen, gleichermaßen wichtig für die Vollendung der motorischen Abläufe beim Landen ist praktisches und mentales Üben! Die mentale Seite möchte ich ausdrücklich betonen, weil sie in der Regel zu wenig Beachtung findet, aber häufig gerade die Ursache für

schlechte Landetechniken ist. Oft wird eben nur drauflosgeflogen und zu wenig gedanklich ausgewertet. Abends vor dem Schlafen in Gedanken immer wieder möglichst exakt und plastisch die einzelnen Schritte und Handgriffe des Landes durchzuspielen, hilft unglaublich viel, weil man sich dann später in der tatsächlichen Landesituation automatisch an die durchgespielten Abläufe erinnert und das Richtige macht. Der Schlüssel für gutes Landen liegt generell in der Fähigkeit, sich aufs Unmittelbare konzentrieren zu können und nicht in 5 m Höhe über dem Boden zu denken: »Wird die Landung wohl klappen?!« oder »Was werden die Zuschauer wohl denken, wenn die Landung nicht klappen sollte?!« Entscheidend ist in den letzten Metern ein Gefühl für den Flügel und die Strömung am Flügel zu entwickeln und sich vollständig darauf zu konzentrieren! Nicht die Innenwahrnehmung (die eigenen Gedanken) ist in dieser Phase wichtig, sondern die Außenwahrnehmung (die Luft usw.). Was auch häufig als Grund für schlechte Landungen beobachtet werden kann, ist, dass Landungen in 5 m Höhe über dem Boden innerlich bereits abgeschlossen werden und der Pilot nur noch wie ein lebloser Sack passiv bis apathisch im Gurtzeug hängt, in Erwartung des vermeintlich unbeeinflussbaren Einschlags. Aber: gelandet ist man erst, wenn beide Füße sicher auf dem Boden stehen! Und in 5 m Höhe kommt dann doch oftmals noch einiges dazwischen. Deshalb: Konzentration bis zum letzten Augenblick! Dann ist noch wichtig, im Ansatz schlechte Landungen niemals aufzugeben! Das Motto lautet hier: »Retten bis zum Aufschlag!« Man wird überrascht sein, was für haarsträubende Landungen dann doch noch glimpflich ausgehen können, wenn man energisch das in der betreffenden Situation Sinnvolle bis zum Schluß konsequent ausführt. Als Letztes: Gerne und viel die Landungen Anderer beobachten, um von den Fehlern der Anderen zu lernen.

Marcus Hoffmann-Guben

*Marcus Hoffmann-Guben ist Mitglied der Nationalmannschaft und hat mehrere Weltrekorde aufgestellt.*

Konventionelle Landeeinteilung mit Gegen-, Quer- und ausreichend langem Endanflug. Beim Umgreifen Anstellwinkel bzw. die Flugeschwindigkeit im Auge behalten, wenn bei hoher Geschwindigkeit umgegriffen wird, besteht die Gefahr, dass die Nase nach oben geht.

Mein Tipp: Zuerst nur mit einer Hand umgreifen und mit der zweiten Hand erst später, wenn man Trimmgeschwindigkeit fliegt. So hat man trotz aufrechter Haltung noch volle Kontrolle über den Drachen und kann auch noch schnell genug anfliegen.

Bei Hochleistungen eventuell mit gespannter (oder halb gespannter) VG landen. Bei einem neuen Gerät in größerer Höhe das Aufrichten und Umgreifen vor der Landung einmal ausprobieren. Räder verwenden und im Zweifelsfall lieber etwas zu spät als zu früh rausdrücken. Einmal gewählten Landeplatz und geplanten Anflug beibehalten. Nicht im letzten Moment umentscheiden. In ausreichender Höhe am Landeplatz ankommen, so dass man Zeit hat, den Wind zu beobachten. Eventuell sieht man auch andere beim Landen. Die Höhe nutzen, um sich von anderen Piloten zu separieren, in der Höhe staffeln für die Landereihenfolge. Wirbelschleppen von anderen Drachen vermeiden. Möglichst nicht direkt hinter Jemandem landen.

Christof Kratzner

*Christof Kratzner ist Weltmeister und DHV-Testpilot.*

2





Der heißeste Tipp ist zugleich der Älteste: Üben! Üben! Üben! Es gibt einen elementaren Fehler, der, wenn er vermieden wird, die Voraussetzung bietet, dass die meisten Landungen gelingen. Locker im Aufhängepunkt hängen, bis zum Rausstoßen. Kein Gramm Körpergewicht darf den Steuerbügel belasten, die Arme hängen locker in den Schultern und nicht am Bügel. Moderne Gurtzeuge lassen ein volles Aufrichten meistens nicht zu, ohne dass man sich am Bügel hochzieht - kein Kompromiss - aufrichten nur so weit wie möglich. Fliegen bis zum Schluss: mit lockeren Armen und Händen ist es um ein Vielfaches einfacher zu erspüren, wann das Gerät aufhört, zu fliegen - das ist der Punkt - nicht die Geschwindigkeit über Grund! Viele Piloten lassen sich (im Stress) davon irritieren. Bei Starrflüglern muss beachtet werden, dass die Bügellänge um 20 cm kürzer ist. Um diesen Betrag hängt der Pilot näher am Flügel. Die Kiellänge, vom Aufhängepunkt zum Ende, ist aber etwa gleich geblieben. Die Pilotenposition über Grund muss beim Rausstoßen also höher sein, als bei normalen Geräten, weil sonst die Kielstange das Aufrichten des Gerätes verhindert. Räder, Kufen und Bremsschirm ersetzen zwar die Landetechnik nicht, sind aber heiße Dinger, um das kalte Grausen (meistens) im Rahmen zu halten.

Jos Guggenmos

*Jos Guggenmos war Drachensweltmeister und mehrfacher Deutscher Meister.*

Leider sieht man immer wieder mehrere Piloten hintereinander bei Rückenwind »einbomben«. Mein Tipp ist daher: Nicht auf den Vordermann vertrauen, sondern selbst die Windsituation einschätzen! Ist kein Windsack zu sehen, kann man anhand von Bäumen, behängten Wäscheleinen, aufsteigendem Rauch oder an Windfahnen an Golf- und Fußballplätzen oder an Tankstellen die Windrichtung erkennen. Sind keine dieser Hinweise zu finden, fliege ich über einem markanten Punkt einen Kreis, damit ich feststellen kann, wo mich der Wind hinversetzt, so kann ich ebenfalls die Windrichtung feststellen. Ausschlaggebend für eine perfekte Landung ist unbedingt eine gute Landeeinteilung mit Gegen-, Quer- und Endanflug.

Regina Glas

*Regina Glas ist Mannschaftsweltmeisterin im Drachensfliegen.*



# Drachenflug

## über die Grenzen



W g



Am 12. Mai 2001 ist Markus Hanfstängl vom Laber zum 231 km entfernten Lago Maggiore geflogen. Bei diesem 7 Stunden 40 Minuten Flug querte der 45jährige Bad Tölzer 4 Landesgrenzen, von Deutschland nach Österreich in die Schweiz nach Italien und weiter wieder in die Schweiz. Besonders ausgeruht ist Markus an diesem Tag sicherlich nicht an den Start gegangen. Denn tags zuvor war er ebenfalls vom Laber aus zum Comer See geflogen, 191 km weit in 6 Stunden 25 Minuten. Markus hatte sich als Streckenpokalsieger 1989 und 1990 sowie als Dreiecksweltrekordler schon vor 10 Jahren einen Namen gemacht. Dann aber war es still um ihn geworden. Aus dem zeitintensiven Kampf um die Deutsche Streckenflugmeisterschaft hatte er sich aus privaten und beruflichen Gründen zurückgezogen. Markus ist Berufstaucher. Den Gegensatz zwischen seinem Berufsalltag, der drangvollen Enge bei Kanalarbeiten im Untergrund und der Weite des Himmels beim Drachenfliegen über den Alpen kann man sich größer wohl kaum vorstellen. Dass sich Markus Hanfstängl nach 10jähriger Pause wieder zu solch großen Flügen aufgeschwungen hat, hat mit einer Notiz im DHV-Info zu tun. In der März-Ausgabe hatten der Segelmacher Pau-



**Kontrast:**  
Flugvergnügen  
und Arbeitsalltag



se und die Firma Icaro dem ersten Piloten, der mit einem Laminar von Oberammergau nach Laveno fliegt, einen Preis ausgeschrieben. Das gab den Anstoß. »Wenns Wetter grad passt und ich Zeit hab, dann pack ich an.« Als für den Mai gute Thermik und Wind in allen Höhen zwischen 20 und 60 Grad angesagt wurde, startet Markus um 12.30 Uhr an der Laber-Nordrampe zum ersten Versuch und tags darauf schon um 11.30 Uhr zum zweiten. An beiden Tagen nahm der Wind bald nach seinem Start so zu, dass nach Markus nur noch wenige Piloten starten konnten, nachmittags war am Laber kein Start mehr möglich. NO-Wind ist nicht gerade optimal für den Berg und schon gar nicht, wenn 40 km/h Windgeschwindigkeit in der Höhe ange-

sagt sind. Markus stellte bei beiden Flügen etwa 20 km/h Windunterstützung fest. Er flog mit einem Bräuniger IQ Competition/GPS, das die Information gibt, woher der Wind kommt und wie stark er ist. »Das half mir zu entscheiden, was ich als Nächstes anfliege.« Und eine weitere Verbesserung gegenüber früher hat Markus festgestellt: »Die neue Generation der Turmlosen gleitet deutlich besser und vor allem in einem höheren Geschwindigkeitsbereich. Man kommt schneller voran. Das macht einen gewaltigen Unterschied.« Markus Hanfstängl hat sein angestrebtes Ziel zwar nicht erreicht. Aber das war zweitrangig. Wieder das Gefühl der alten Zeiten zu erleben, wieder einen Streckenflug zu planen und loszufiegen, das war es. »Ich hab schon gemerkt, das mir das abgeht.«

Beide Tage waren turbulent, aber Markus hat sie nicht als so brutal empfunden. Er ist an beiden Tagen keinen anderen Drachenfliegern oder Gleitschirmfliegern begegnet und gerade mal 5 Segelfliegern.

Nach dem Start hat Markus am Laber nicht aufgedreht sondern hat das Tal über Kloster Ettal hinweg Richtung Notkarspitze gequert, wobei er schon in Talmitte 300 m Höhe machte. Die weitere Route führte hinterm Kramer vorbei zum

IV



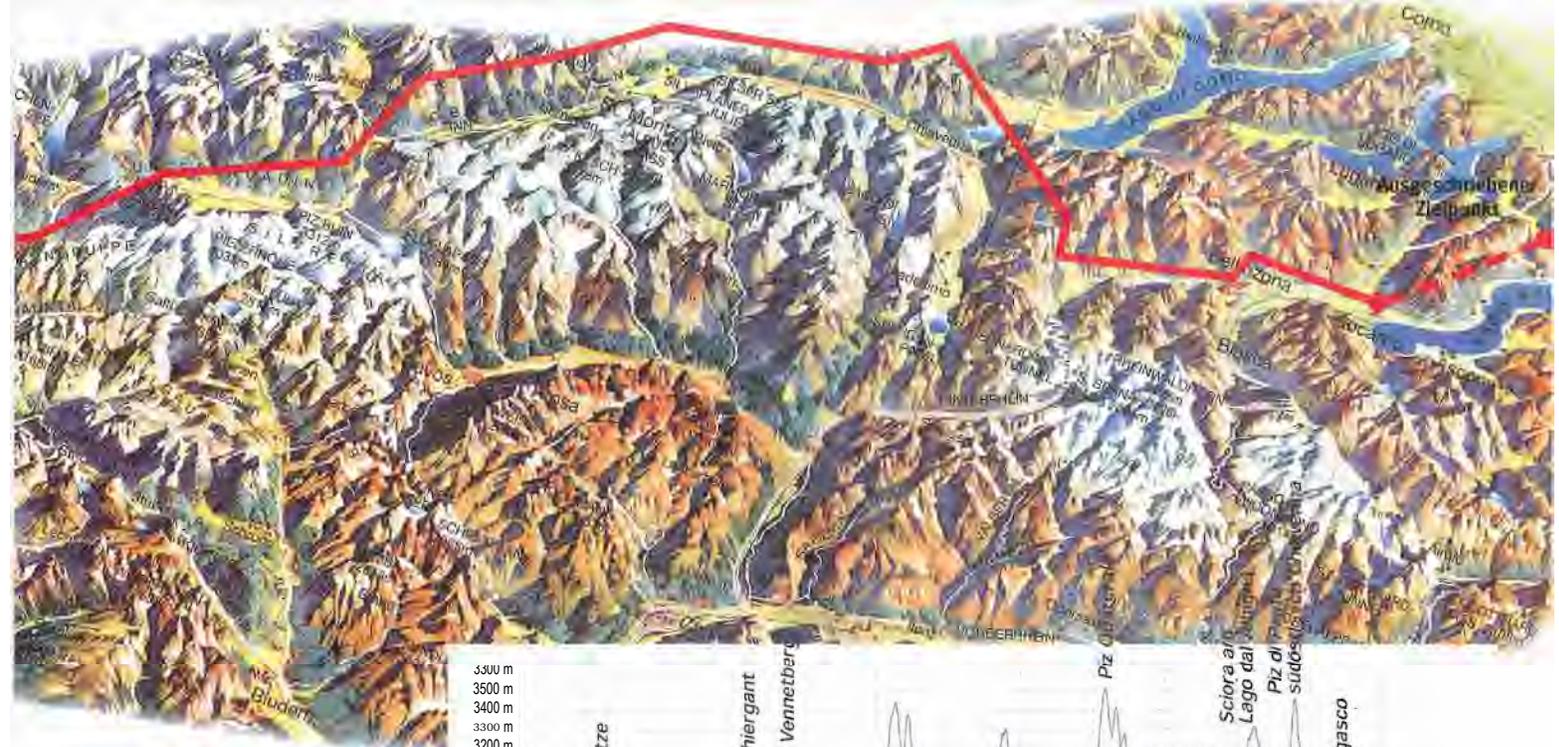
Laber 11.5. 12.35



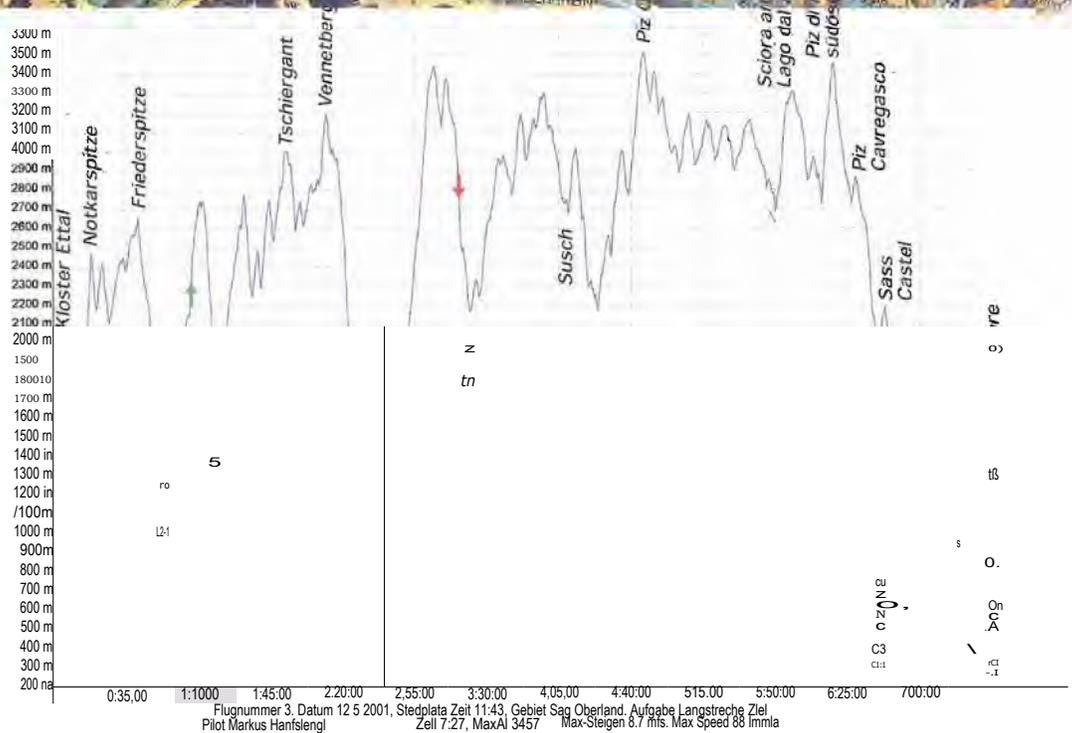
über dem Eibsee  
Blick nach Süden



Reschensee 11.5.



Daniel, dann weiter Richtung Fernpass. Am ersten Tag war Markus über die Westseite des Fernpasses an der Nordseite des Inntals entlang geflogen und hatte erst bei Landeck über zum Venetberg gequert. Nach dieser Querung geriet er ins Lee und musste lange in Talgrundnähe kämpfen, bevor es weiterging. Deshalb versuchte er tags darauf die Route vom Daniel zum Wannig, der meistens turbulent ist. »An diesem Tag war er sehr turbulent.« Wenn Markus das sagt, will das was heißen. Er flog vom Wannig übers Inntal zur Südseite zum Tschirgant, »Der geht immer wie die Sau«. Von dort auf den Venetberg, dann rein ins obere Inntal, vorbei am Reschensee ins Engadin. Das hatte sich tags zuvor als Rennstrecke erwiesen, in Höhen



oft über 3.300 m ging es vorbei an Scouls, an der Pontresina und am Piz Corvac, bis dann am Malojapass eine völlig andere Luftmasse vom Comer See herandräute. Die Basis war plötzlich 1000 m tiefer und der Flug bei Chiavenna beendet. Genau entgegengesetzt war es tags darauf. In der gesamten Schweiz gab es nur schwache Thermik. Und Markus musste sich zäh durchs Engadin kämpfen, meist unter Gipfel-

höhe, einmal nur mehr wo m über Grund. Aber ab dem Malojapass wurde es besser, südlich vom Chiavenna stieg Markus diesmal bis auf 3450 m an die Basis. Es war erst 18:15 Uhr, aber die Thermik wurde schwächer je näher das Ziel und die Siegrämie, ein neuer Laminar, heranrückte. 30 km fehlten zuletzt, als Markus am Nordufer des Lago Maggiores ausschwebte. Markus hatte Glück. Uli Frieß, der vom Laber ei-

nen Flug zum Comer See ausgeschrieben hatte, hatte seinen Flug abgebrochen und war als Rückholer für Markus schon losgefahren. Die Landemeldung von Markus erreichte ihn über Handy im Engadin. 440 Autokilometer hatte Uli vom Laber zurückgelegt, als er gegen 23 Uhr bei Markus eintraf. Um 5 Uhr 15 waren sie wieder daheim.

Klaus Tänzler



Chiavenna 11.5., Zwischenlandung



Nordufer Comer See



Nordufer Lago Maggiore kurz vor der Landung 12.5.



Markus Hanfstängl



# 217/01

## Änderung der Flugbetriebsordnung (FBO) für Hb. gegleiter Gleitsegel

Der Vorstand des DHV hat die nachstehenden  
Änderungen der FBO beschlossen.  
Sie treten am 1.7.2001 in Kraft.

### Abschnitt I Nr. 2 lautet künftig wie folgt:

»2. Flug-, Rettungs-, Schleppgerät und Gurtzeug müssen für die jeweilige Startart und Insassenzahl vorschriftsmäßig geprüft und instandgehalten sowie aufeinander und auf die Insassen abgestimmt sein. Sie dürfen nur innerhalb der festgelegten Gewichts- und sonstigen Betriebsgrenzen betrieben werden.«

### Abschnitt I Nr. 12 lautet künftig wie folgt:

»12. Vor einem jeden Passagierflug hat der Pilot die Voraussetzungen für die Ausrüstung nach Nr. 2 sowie seine vorgeschriebene Erfahrung (§ 122 Abs.I. LuftPersV: mindestens 3 Starts und Landungen innerhalb der vorangehenden 90 Tage) zu überprüfen. Er hat den Passagier persönlich und praktisch einzuweisen, soweit dies für den Flug erforderlich ist. Bei einem minderjährigen Passagier muss die elterliche Zustimmung nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches vorliegen.«

### Die bisherige Nr. 12 wird Nr. 13,

### In Abschnitt III Nr. 11 wird der Tabellentext bis zur Zeile mit den Worten »Pilot eingehängt« durch folgende Zeilen ersetzt:

Kommandos von der Startstelle an den Windenführer:

Bestätigung des Windenführers an die Startstelle:

Durchsage von Gerätemuster, Pilot (und ggf. Passagier), Startgewicht, sonstigen Informationen

jeweils Wiederholung der Durchsagen oder am Ende »Verstanden«

»Pilot und Gerät startklar«

(ggf. »Pilot, Passagier und Gerät startklar«)

»Winde startklar«

»Pilot eingehängt«

(ggf. »Pilot und Passagier eingehängt«)

»Pilot eingehängt«

(ggf. »Pilot und Passagier eingehängt«)

### Abschnitt III Nr. 13 lautet vor dem Tabellentext künftig wie folgt:

»Bei Winden-Einsitzerschlepp mit einem Abstand von weniger als 150 m zwischen Startstelle und Schleppwinde oder Schleppfahrzeug kann auf die Sprechverbindung nach Nummer 1 Satz 1 verzichtet werden. In diesem Fall werden die Kommandos bei Nummer 11 durch folgende Armzeichen vom Startleiter gegeben und vom Windenführer bestätigt:«

### Begründung:

Die Änderungen dienen der Sicherheit der Passagiere und der Klarstellung für die Beteiligten Anlass ist die Streichung des Passagier-Mindestalters aus der LuftBO mit Inkrafttreten der neuen Technikvorschriften

am 1.7.2001. Die Nummern 2 und 12 in Abschnitt 1 sind keine »neuen« Regeln, sondern verdeutlichen die nach allgemeinem Luft- und Zivilrecht bestehenden Pflichten. In Abschnitt III Nummer 11 wurde der Passagier in den Sprechverkehr eingefügt, Bei Nummer 13 wurden die Armzeichen statt Sprechverbindung auf Einsitzerschlepp beschränkt und die Bestätigung redaktionell ergänzt.

Gmund, den 11.6.2001

Klaus Tänzler

Geschäftsführer

## 211/01

### Lufttüchtigkeitsanweisung

### Schleppklinke Pilots Right Stuff

Bei einer flexiblen Schleppklinke Pilots Right Stuff der Firma Aerosport International GmbH, Grafenstraße 26, 83098 Brannenburg, wurde folgendes festgestellt:

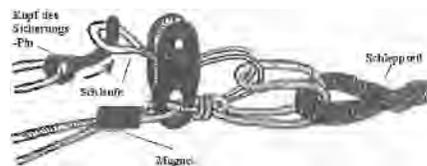
1. Beim Schleppvorgang riß die Hauptleine im Bereich der Verknötung, auf der der Magnet sitzt.

2. Die Länge der Schlaufe der auswechselbaren, roten 1,8 mm Leine, durch die der Sicherungspin geschoben wird (siehe Pfeil in der Zeichnung), war so bemessen, daß es möglich war, den Kopf des Sicherungs-

spins durch die Schlaufe zu schieben.

In diesem Fall wäre die Schleppklinke unter Zug

nicht mehr auslösbar. In



Übereinstimmung mit der Firma Aerosport International GmbH, Grafenstraße 26, 83098 Brannenburg, Tel: 08034/1034, Fax: 08034/ 3384, E-Mail: info@aerosport.de, hat der DHV vorsorglich folgende Sicherheitsmaßnahme getroffen:

Alle Schleppklinken müssen vor der nächsten Benutzung durch den Hersteller Aerosport International GmbH nachgeprüft und die fehlerhaften Teile ausgetauscht werden.

Diese Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NFGH) in Kraft. Die Sicherheitsmaßnahme muß vor der nächsten Benutzung durchgeführt sein.

Gmund, den 07.06.2001

Klaus Tänzler

Geschäftsführer

## 219/01

### Lufttüchtigkeitsanweisung

#### Schleppklinge freeX Control, MZL 06-027-98

Bei mehreren Exemplaren der Schleppklinge freeX Control, ab Baudatum 09/2000 mit rotfarbenem freeX-Logo, hat sich die Vernähung des Gurtbandes gelöst, das den kleineren Ring hält. Dies führte zu einem einseitigen Zug an der Klinge und damit zu einem asymmetrischen Wegdrehen des Fluggeräts aus der Schlepprichtung. Schleppklinken mit grünem oder orangem freeX-Logo sind nicht betroffen.

In Übereinstimmung mit dem Hersteller freeX Air Sports GmbH hat der DHV vorsorglich folgende Sicherheitsmaßnahme getroffen:

Alle Schleppklinken des Musters »freeX Control« ab Baudatum 09/2000, erkennbar am rotfarbenen freeX-Logo, müssen nachgeprüft werden.

Die Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit der Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NfGH) in Kraft. Die Sicherheitsmaßnahme muß vor dem nächsten Flugbetrieb durchgeführt werden.

Die Nachprüfung und Nachrüstung werden von dem Hersteller freeX Air Sports GmbH, Harmating 2, D-82544 Egling, Tel: 08176/93020, Fax: 08176/930244, Internet: [www.freex.com](http://www.freex.com), email: [info@freex.com](mailto:info@freex.com), kostenlos durchgeführt.

Gmund, den 13. Juni 2001

Klaus Tänzler  
Geschäftsführer

## 220/01

### Lufttüchtigkeitsanweisung

#### Exxtacy, MZL 01-323-97, Exxtacy 135, MZL 01-344-99, Exxtacy Bi, MZL 01-367-00 Ghostbuster, MZL 01-357-99

Bei einem der betroffenen Geräte löste sich während dem Flug die Klettverbindung eines Lenkspoilers, was zum Bruch des Spoilers führte. Der Pilot konnte den Flug mit dem beschädigten Spoiler fortsetzen und unverletzt landen.

In Übereinstimmung mit dem Hersteller Flight Design, Sielminger Str. 65, D-70771 Leinfelden-Echterdingen, Tel: 0711/902870, Fax: 0711/9028799, email: [flightdesign@t-online.de](mailto:flightdesign@t-online.de), hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahmen** getroffen:

1. Die Lenkspoiler sind zusätzlich zu sichern.
2. Beim Auf- und Abbau der betroffenen Geräte ist darauf zu achten, daß die Lenkspoiler richtig angeklebte sind, und die Klettbänder weder verschmutzt, noch alt oder verbraucht sind. Alte oder verbrauchte Klettbänder sind auszutauschen.

Die Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit der Veröffentlichung in den Nach-

richten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NfGH) in Kraft. Die Sicherheitsmaßnahmen müssen vor dem nächsten Flugbetrieb durchgeführt werden.

Die Teile zur zusätzlichen Sicherung, sowie eine Anweisung, wie diese zu benutzen sind, sind beim Hersteller zu beziehen.

Gmund, den 15. Juni 2001

Klaus Tänzler  
Geschäftsführer

## 221/01

### Lufttüchtigkeitsanweisung

#### Hängegleiter Atos, MZL 01-347-99 und Atos s, MZL 01-361-00

Bei den betroffenen Geräten ist der Lenkspoiler angeklebte und muß zum Auf- und Abbauen nicht abgenommen werden. Die Klettverbindung ist nicht dafür geeignet, beim Betrieb gelöst und wieder angeklebte zu werden.

In Übereinstimmung mit dem Hersteller A.I.R. Aeronautic Innovation Rühle & Co. GmbH, Borsigstraße 17, 71277 Rutesheim, Tel: 07152/351251, Fax: 07152/351252, email: [info@air-aeronautic.com](mailto:info@air-aeronautic.com), hat der DHV vorsorglich folgende Sicherheitsmaßnahmen getroffen:

1. Die Klettverbindungen der Lenkspoiler dürfen vom Piloten nicht gelöst werden. Spoiler neu ankletten darf nur der Hersteller, diese sind dann zusätzlich zu sichern.
2. Beim Auf- und Abbau der betroffenen Geräte ist darauf zu achten, daß die Lenkspoiler richtig angeklebte sind, und die Klettbänder weder verschmutzt, noch alt oder verbraucht sind. Alte oder verbrauchte Klettbänder sind auszutauschen.

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

Gmund, den 15. Juni 2001

Klaus Tänzler  
Geschäftsführer

---

**Herausgeber:** Deutscher Hängegleiterverband e. V. (DHV) im DAeC, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee

**Erscheinungsweise:** Regelmäßig im DHV-Info im Bedarfsfall Vorab-Veröffentlichung als Sonderausgabe an Direktbezieher.

**Abonnement:** 64,20 DM pro Jahr für Direktbezug (einschl. Sonderausgaben, ohne DHV-Info).

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

## Tödliche Unfälle

Heidenheim / Deutschland - Am 30.04.2001 wollte sich der Gleitschirmpilot Willi Schierle am Flugplatz Neresheim bei Seitenwind schleppen lassen, Zeugen berichten, dass der Pilot bereits kurz nach dem Start langsam nach rechts drehte und immer weiter aus der Zugrichtung geriet. Aus bisher ungeklärten Gründen erfolgten keine Gegensteuerreaktionen. Nach Zeugenaussagen hatte der Pilot direkt nach dem Start Probleme mit dem Gurtzeug. Trotz Seilkappung kam es zu einem Lock out mit tödlichen Verletzungen. Der Unfall wird derzeit untersucht.

Bassano / Italien - 2.5.01 verunglückte der Gleitschirmpilot Robert Steigleder im Fluggebiet Bassano/Monte Grappa tödlich. Der Unfallhergang konnte anhand der Aussagen von mehreren Augenzeugen rekonstruiert werden. Nach einem problemlosen Start bei ruhigen Bedingungen flog der Pilot kurz nach der Abflugphase frontal in eine starke thermische Ablösung ein. Der Gleitschirm stellte sich stark auf, nickte anschließend weit nach vorne und klappte großflächig ein. Es folgte eine sehr schnelle Drehbewegung Richtung Einklappseite. Nach ca. 360° Grad öffnete sich der Einklapper selbständig, der Schirm blieb jedoch in der Rotation, bis der Pilot nach drei weiteren Umdrehungen frontal in felsigem Gelände aufschlug. Trotz sofort eingeleiteter Rettungsmaßnahmen durch einen zufällig anwesenden Arzt, verstarb Robert Steigleder noch an der Unfallstelle. Die Augenzeugen beobachteten das Fehlen jeglicher Reaktionen des Piloten auf die Störung. Es muss davon ausgegangen werden, dass Robert Steigleder, einen ruhigen Flug erwartend, von der starken Thermikablösung und der heftigen Reaktion seines Gleitschirmes völlig überrascht worden ist. Das Weiterrotieren des Schirmes nach der Wiederöffnung des Einklappers, war die Folge des passiv zur 'Kurvenseite verlagerten Pilotengewichtes verbunden mit dem schnellen Drehimpuls des vorangegangenen Einklappers. Robert Steigleder hatte vier Jahre Flugerfahrung und regelmäßige Flugpraxis. Bei dem Unfallgerät handelt es sich um einen Leistungsintermediate mit DHV- Kategorie 2, beschleunigt 2-3.

Siegritz / Deutschland - Der Hängegleiterpilot Bernd Siebenkees verunglückte am 13.05.2001 mit seinem Hängegleiter beim Windenschlepp. Nach Zeugenaussagen klinkte der Pilot in geringer Höhe um. Nach einem darauffolgenden Strömungsabriss stürzte der Pilot ab. Den schweren Verletzungen erlag er im Krankenhaus.

Weitere Unfallberichte siehe [www.dhv.de/sicherheit](http://www.dhv.de/sicherheit)

## 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.

## Gefahren durch »unteres Gabelseil«

Bei einem Windenstart mit einem Startwagen (Dolly) überrollte ein Hängegleiterpilot während des Anrollens in der Startphase mit einem Rad das längere (untere) Gabelseil. Der Startwagen verfang sich an diesem Seil und wurde ca. 60-80 m GND mit nach oben gezogen und beim Ausklinken mit dem Schleppseil abgeworfen. Der Pilot konnte seinen Flug fortsetzen und sicher landen. Der Startwagen war nur noch Schrott.

Bei der Flugunfalluntersuchung bestand der Verdacht, dass ein für diesen Hängegleiter zu langes unteres Gabelseil sich möglicherweise am Boden beim seitlichen »in den Wind Drehen« an einer Trapezecke, an dem von außen angesteckten Steuerbügelrad, verhängt haben könnte. Bei Versuchen stellte sich heraus, dass es bei hohem Gras und seitlichen Bewegungen mit dem Hängegleiter durchaus möglich ist, dieses Gabelseil z. B. an einer Trapezecke zu verhängen. Die Möglichkeit ist dann besonders groß, wenn ein kleines angestecktes Steuerbügelrad verwendet wird.

Das untere Gabelseil wird erst nach dem Umklinken, bei Erreichen der Sicherheitshöhe, beim Hängegleiter-Windenschlepp belastet. Es ist ca. 1 m länger als das obere Gabelseil und muss so eingestellt sein, dass beim Kommando »Seil straff« die Steuerbügelbasis nicht nach vorne gezogen

Griechenland - Olymp  
Gleitschirmienrum  
Abenteuerferien  
1C-Jhermikseminare

- Über 15 Fluggebiete versprechen einzigartige Tfermik , Soaring- und Streckenflüge für Genussflieger „und Profis
- FluglehrerbeAuung, Flughafentransrer, Transportzu den Fluggebieten
- Vollständige Geiandeeinweisung
- WetterndiFlugern iationen
- bsp äce uge einzige w schule am Olymp
- Fineböche U/F D h 68t) --

Ermässigung für Nichtflieger Pro)sp4 int dem

Info /Anmeldung,  
tei 06171-6216n

Ot61/fax +30-352-41741  
mobil +30-942215980

e mail: [oiwings@olympicwings.gr](mailto:oiwings@olympicwings.gr)  
web [www.olympicwings.gr](http://www.olympicwings.gr)

Info Tel Fiugscillesöppir  
07164-12021

**OLYMPIC  
WINGS**  
paragliding center  
& adventure  
holidays

# sNcherheits

Das Problem liegt bei Hängegleitern mit kleinen Steuerbügeln und bei Steuerbügeln, die weit nach vorne stehen (z.B. Atos, Funfex etc.). Bei diesen Fluggeräten hängt das untere Gabelseil sehr stark durch, und es besteht damit die Gefahr, dass der Pilot während des Startlaufs auf dieses Seil treten kann.

Bei Startwagenstarts und bei Starts mit angebauten Fahrwerken muss besonders auf das untere Gabelseil geachtet werden. Dieses Gabelseil darf beim Anschleppen keinesfalls überrollt werden. Ein »Lock Out« oder das »Hängen bleiben« des Startwagens könnten zu schweren Unfällen führen.

## Problemlösungen

Bei Hängegleitern mit kleinen Trapezen kann man durch Verwendung von Adapterschlaufen, die in die Seilschleppschlaufen eingeknüpft werden, eine Längenspannung erreichen.

Besser und einfacher ist es, im unteren Gabelseil eine Gummischur (ca. 6 mm starker Rundgummi) mit etwa 1-1,5 m Länge an der Gabelung der Gabelseile einzuknoten, die das untere Gabelseil ständig mit leichter Vorspannung nach vorne zieht. Diese geringe Vorspannung kann vom Piloten leicht gehalten werden und ermöglicht ihm einen sicheren Startlauf. Diese Maßnahme funktioniert auch für Startwagen- und Fahrwerkstarts.

Wird kein Vorspanngummi verwendet, müssen Piloten, die Startwagen- oder Fahrwerkstarts an der Winde machen wollen, unbedingt das untere Gabelseil per Hand mittig unter den Startwagen, bzw. unter das Fahrwerk ziehen, damit es nicht überrollt werden kann.

Eine zusätzliche vorbeugende Maßnahme, die eigentlich selbstverständlich sein sollte, sind ausreichend groß ausgemähte Start- und Landeflächen. Sie sind bei Rollstart- und Ausbildungsgeländen unabdinglich und auch vorgeschrieben. Abgesehen von gefahrlosen Radlandungen oder kurzzeitigen Bodenberührungen beim Start, kann der Startleiter mit einem Blick erkennen, ob die Gabelseile frei verlaufen oder ob sie sich möglicherweise verhängt haben.

Horst Barthelmes  
DHV-Schleppbuero

wird und kein unerwünscht größerer Anstellwinkel beim Anschleppen entstehen kann. Es soll aber auch nicht länger sein. Ein zu langes unteres Gabelseil bewirkt u. a. auch einen großen Umklückdruck.

Die Längeneinstellung dieses Gabelseils müsste korrekterweise vor jedem Start individuell auf die Trapezlänge und auch auf den Trapezwinkel des startenden Hängegleiters eingestellt werden. Diese Einstellung wäre sehr zeitaufwändig und ist auch bei den meisten Fluggeräten überflüssig, weil mit dem Erfahrungswert von ca. 1 m Mehrlänge zum oberen Gabelseil, eine Art »Universaleinstellung« für eine Vielzahl von Fluggeräten gefunden wurde.

*Stealth* **Combat**

**Star**

**Jetzt probefliegen**

[www.sunslide.de](http://www.sunslide.de)  
[sunslide@t-online.de](mailto:sunslide@t-online.de)  
tel. 08374-588895  
fax 08374-588894

**adventure SPORTS**  
gleit-efirma-FW schule

Grund- und Höhenflugschulung [ L./ ]  
Schnupperkurse und Tandemflüge  
Performance- (DHV), Seminare .9,4  
und Weiterbildung  
Reisen in Europa und weltweit  
Shop, Testcenter, Service, Gebrauchsgüter...  
Infos unter [www.adventure-sports.de](http://www.adventure-sports.de)  
oder den kostenlosen Prospekt anfordern

to, Adventure Sports,  
Isteion  
e366I•Lenggries  
Jecin o8e4z/9486

Laurent de Kalbermatten ist für mich der Erfinder des Gleitschirmfliegens. Nicht, weil er darauf gekommen ist, dass man mit Fallschirmen auch von Steilhängen starten kann, das waren andere schon viel früher. Seine Idee aber, die schwabbeligen Tücher durch steiferes Material zu ersetzen, also die Schirme viel einfacher startbar zu machen, brachten den Durchbruch zum Flugsport für Viele. Die weiteren Erfindungen von ihm waren allerdings weit weniger genial, geschlossene Zellen mit Ventilen wie beim Genair, der Trilair und zuletzt der »Delka« waren alles andere als ein Beitrag zu einem sicheren Flugsport. Jetzt hat Laurent de Kalbermatten wieder zugeschlagen. Seine neueste Kreation heisst »Woopy«. Eine von batteriegetriebenen Turbinen aufgeblasene Luftmatratze in Flügelform, der Pilot knapp drunter und die Steuerung über ein Segelfliegerleitwerk soll nun der Stein des Weisen sein. Ober er damit allerdings wieder einen Trend setzen wird, wage ich zu bezweifeln. Fluggeräte mit einem Packmaß von ca. 2 m und 16 kg hat eine Fa. Finsterwalder schon vor 20 Jahren gebaut. Bei den Funfex oder Topfex Drachen usw. muss man wenigstens keine Angst haben, dass ihnen die Luft ausgeht. Es bleibt nur zu hoffen, dass diesmal der Erfinder höchstpersönlich sein sensationelles Fluggerät zur Serienreife bringt!

Deutlich besser gefällt mir die luftsportliche Erfindung eines Österreichers. Hat er doch einen Einmann-Ballon kreiert. Der Pilot sitzt dabei auf einem bequemen Stuhl, drehbar gelagert, Gas und Brenner im Rucksack. Das wäre doch was, hoch und stresslos übers Land zu gleiten, den Gleitschirm- und Drachenfliegern zuzuschauen, wie sie verzweifelt gegen das Absaufen kämpfen - ein kurzer Gasstoß - und schon ist man hundert Meter höher! Vorne dran ein Brotzeitbrett! mit Getränkehalter, die Hände frei für die Leberkäsemmel und keinen Tennisellenbogen vor lauter Steuerleinen ziehen, bei bockigen Verhältnissen. Vielleicht noch was zu lesen dabei, so in 3.000 m Höhe, je nach Alter des Piloten oder besser Fahrers, ein Playboy oder DHV-Info. Dass man dabei steuerungslos mit dem Wind übers Land geblasen wird, kann zumindest solche Piloten nicht schrecken, die Anfang der 90er Jahre mit 50 kg Startgewicht an XL Schirmen hingen, die sind das gewohnt!

Après bockig, entweder ist es schon Altersschwäche oder blasen heuer die Winde besonders kräftig, ist die Thermik stark wie selten zuvor. Jedenfalls waren es bis zum Schreiben dieser Zeilen heuer schon ein bisschen seltsame Flugtage. In einem besonders unfreundlichen Leebart, den ich zusammen mit einem Segelflieger auskreiste, besser gesagt, das zumindest versuchte, bekam ich mal wieder demonstriert, Gleitschirme sind nicht unbedingt

für starke Thermik oder indgebaut. Während sich ein Segelflieger zu vielleicht 90 % dar; uf konzentrieren kann, den Ba sauber auszukurbeln, die nächste Thermikquelle richtig anzufiegen, ist man beim Schirm zu 90 % d mit beschäftigt, seine Kiste Flug 7hig zu halten! Das Ganze ist ja nicht unlogisch, bei einem Wellengung von 20 m auf hoher See fährt e6 sich ja im Passagierdampfer auch ruhiger als im Ruderboot. Ist es a er nicht auch ein besonderer Reiz, ein Ruderboot oder den Gleitschirm so in den Griff zu kriegen, um a ch über den »Atlantik« zu komme ?

er nun aber be-weifelt, dass Drachen- od r Gleitschirmfliegen für eine Menge Leute ungebrochene Anziehungskraft besitzt, dem äre ein Osterbesuch in Bassano anzuraten. Man bekam dort vor allem den Eindruck, dass VW ein ne es Bus Modell auf den Markt gebr cht hat, serienmäßig mit einer langen Röhre auf dem Dach. In der uft vermischt sich dann die glil klicherweise ganz und gar nicht ussterbende Flugsportart gezw ngenermaßen mit den Hundert- n von Gleitschirmfliegern. Es bleibt einem ja auch nichts anderes übrig, Gleitschirm- sowie Drache piloten fürchten sich anscheinend vor der drohenden Vereinsamung in den ca. 20 km entfernten, enauso schönen, Flugbergen. So rauft man sich halt zusammen, versc iedene Lufträume wären ja auch ein genauso sinnloser Versuch, wie ein Schwimmbassin in Pinkl -r und Nichtpinkler zu unterteilen

nd noch was zum Schluss. Ich möchte allerdings keinenfalls als Maßstab gelten, bei welchen Verhältnissen man noch fliegen kann. Zu oft über- oder unterschätze ich da Flugbedingungen, auch sind die Geschmäcker, was noch Spaß macht, sehr verschieden. Wenn ich aber mit dem Radi am Wallberg vorbeifahre, am Wendelstein bläst ein 56er West, der Innsbrucker Wetterbericht sagt noch höhere Windgeschwindigkeiten und der Himmel ist voller Lentis, und einen »Flieger« verleitete der kurz schlaffere Windsack am Startplatz zu einem tollen Gleitschirmrückwärtsflug, glaube ich nicht, dass das auf Dauer gesund ist. Auch Leute, die im Internet protzen, am i. Mai bei Föhn dank ihres tollen Schirms geflogen zu sein, oder die darüber jammern, dass Wettbewerbe bei vorausgesagten loerer Wind abgesagt werden, müssen sich über die Rentenreform wahrscheinlich keine Gedanken machen. Eigentlich ist es ganz simpel: Es gibt wenige Sportarten, in denen »Hero oder Zero« so nahe beieinanderliegen!

## ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

Später werden auto nzeigen  
soll In das nach-  
folgende Info aufgenommen.

### Haftungsschluss!

Jede Haftung des DHV und seiner Vorbeiretrot auf Grund der Vertiefentlichung des Gebrauchtmarkts ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttuchtigkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der 91-IV keine Gewähr.

## Gleitsegel

1

**Funiac M**, Bj. 7/97, Check 3/02, incl. Packsack, 1.900,- DM, Gurt Sub Air, incl. Rettung, Bräuniger IQ Basic, kompl. 3.000,- DM, © 07271/79396

**Funiac M**, Bj. 96, dunkelblau/gelb, 70-105 kg, incl. älterem Gurtzeug, Rettung, Helm, Vario, 1.600,- DM, 08681/698748

1 GH

**Bolero M**, Bj. 99, 75-95 kg, m. Free X Kreuzgurtzeug und Edel Rettungsschirm, VB 3.500,- DM, © 06821/740494

**Bolero M**, Bj. 5/99, himmelblau, 75-95 kg, neuer Check, VB 2.650,- DM, 06164/1438 od. 0175/2647555

**Edel Control M**, Bj. 7/2000, 75-100 kg, hellblau, VB 3.400,- DM, © 0175/5662742

**Nova Philou 26**, Bj. 2/95, türkis, Check bis 3/2003, 950,- DM, 02248/5080

**Nova Philou 26**, Bj. 12/96, ind. Gurtzeug Relax II, Rückenprotektor u. Innencontainer f. Rettung, Rucksack, 2.500,- DM, 07245/936888 od. Gruenaug@aol.com

**Advance Epsilon 2/25**, Bj. 99, 65-80 kg, lila/orange, nächste Check Mai/02, VB 2.200,- 089/6084443 od. 089/48997870

**Advance Epsilon 2/28**, Bj. 2/98, rot/gelb, Gurtzeug Supair Profeel 2, incl. Seitenprotektoren, kompl. 2.600,- DM, © 0172/8078479

**Airwave Harmony 30**, Bj. 6/97, 90-110 kg, Check 1/2003, 1.500,- DM, 0981/89442 od. Fox 0981/86170

**Atlas L**, Bj. 98, weiß, Packsack, VB 1.200,- DM, 089/486676 od. 0179/2942664

**Atlas L**, Bj. 11/97, gelb/lila, Gurtzeug Edel Balance, Rettung UP Profile 22, Varia Bräuniger IQ Basis, kompl. VB 2.500,-, © 06073/62608 od. Fox 06151/893794

**Atlas M**, Bj. 97, Check neu, Gurtzeug m. Rettung u. Protektor, 2.900,- DM, 07309/41542

**Atlas 181**, Bj. 1/99, neuer Check, blau/pink, 1.900,- DM, © 089/6423123

**Atlas XL**, Bj. 6/99, 105-130 kg, 1.900,- DM, © 02903/41278

**Atlas XL**, Bj. 8/99, lila, 100-130 kg, Rettung Charly Revolution 2, Gurtzeug Supoir »Profeel«, Vario Flytec 3005, Preis VB, 0221/9830195

**Discus 1000/60**, Bj. 94, Tüv neu, kompl. m. Gurtzeug, VB 600,- DM, 07544/6975

**N-Joy M**, Bj. 97, Check neu, Gurtzeug m. Rettung u. Protektor, 2.500,- DM, © 07309/41542

**Nova Philou 29**, Bj. 2000, 100-130 kg, rot/weiß, u. Gurtzeug Charly Elite u. Rettung, NP 6.000,- DM, VB 4.500,- DM, 0761/554740

**Nova Philou 29**, Bj. 97, lila, Check bis 03/2003, 0841/64854

**Nova X-Act-21**, blau, 65-85 kg, VB 3.600,- DM, 0541/47957

**Nova X-Act-25**, blau, Rettungsgerät SupAir, Gurtzeug High Adventure, Mod. 99, incl. Flugelektronik Bräuniger IQ-Basis II, Mod. 00, HP gesamt 7.800,- DM, günstig abzugeben, © 0170/9027142

**Nova X-Act-25**, Bj. 00, Gurtzeug Pro Design, Gr. XL, 1 RG Edel RS 2, Helm Icarus, Vario Bräuniger, Koch Schleppklinke, VB 4.450,- DM, 0172/5117496 od. 0511/6046873

**Nova X-Act-25**, weiß, 1.500,- 08821/76026

**Nova X-Act-25**, pink, Gurtzeug Pro Design Gr. XL, Rettung Edel RS 2, Packsack, Vario Bräuniger, Koch Schleppklinke, Helm Ikarus, NP 6.850,- DM, jetzt kompl. 4.550,- DM, © 0511/6046873 od. 0172/5117496

**Paratech P24 24**, Bj. 6/99, neuer Check, weiß/blau, 2.500,- DM, mit Gurtzeug kompl., VB, © 08106/29324

**Quartz L**, Bj. 4/96, Check 6/02, Charly Gurtzeug, Protekt. u. Rettungsschirm SC 118 (Passiv) Check6/02, 1.450,- DM, 08862/8950 od. 0031/45/5226572 od. jengel@vr-web.de

**Session M**, Bj. 99, violett, 80-110 kg, Check neu 2/2001, 1.800,- DM, © 0043/6764116059 od. Fax: 0043/36852331220

**Vision Classic M**, Bj. 98, Check neu, kompl. m. Gurtzeug u. Rettung, VB 4.300,- DM, 0171/7815840

**Allegro M**, Bj. 10/2000, violett, 80-105 kg, 4.200,- DM, Tel. & AB: 06659/1455 od. 0170/5207926

**Arcus L**, Bj. 5/99, blau, 95-125 kg, mit neuem Check, 2.800,- DM, © 06131/40435 od. R@Hochhaus-mz.de

**Arcus M**, Bj. 9/00, gelb/blau, 4.100,- DM, 06074/50138 od. 70840

**Anus M**, Bj. 2/99, rot, Check 3/03, 2100,- DM, 06155/830833

**Arcus M**, Bj. 7/00, Gurtzeug Charly Primus und Rettung, 3.700,- DM, 07729/553

**Arcus S**, Bj. 6/99, rot m. Paratech-Gurtzeug incl. Protektor u. Rettung u. Integralhelm »Lazer« schwarz, Gr. M, incl. Pcksack u. Schutzhülle, 4.900,- DM, 0831/5659158 od. nadi-negreiner@vweb.de

**Arcus 5**, Bj. 3/00, 65-85 kg, VB 2.900,- DM, 0043-664-2265725

**Arcus 5**, Bj. 7/99, rot/weiß, 65-85 kg, auf Wunsch auch m. Gurtzeug u. Rettung, 3.200,- DM, 06502/95172

**Arcus XL**, Bj. 1/00, 105-170 kg, 1-2 Sitzplätze, blau, VB 3.500,- DM, © 0171/5859622

**Effect 34**, Bj. 7/2000, VB 4.200,- DM, bei Abnahme m. Gurtzeug u. Rettung VB 4.900,- DM, © 0960/491002

**Helix S**, Bj. 5/99, Check neu, gelb, 65-85 kg, 1.500,- DM, 0711/6369135 od. manfred.nebel@gmx.de

**Matrix L**, Bj. 5/00, 90-115 kg, gelb, Gurtzeug »FB-Bodyguard«, Bj. 7/00 u. Rettung RS 2, 4.300,- DM, 08845/607

**Raven 27**, 90-110 kg, einschl. Fußbeschleuniger, Schutzhülle, Packsack, blau/weiß, 2.790,- DM, 09505/800265

**Advance Epsilon 26**, Bj. 94, 70-95 kg, lulta, FP 500,- DM, 08021/507690

**Advance Sigma III 27**, weiß/rot, 1.000,- DM, © 08662/8678

**Aspect M**, Bj. 11/96, weiß/rot, Check neu, 960,- DM, © 0170/5500190

## Kürzungen vorbehalten

## Haftungsausschluss!

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

**Aspect M**, Bj. 1/97, Gurtzeug, Rettung, Vario Flytec 3020, Klinke etc. VB 1.500,- DM, © 0179/2158498

**Discus 2000/90**, Bj. 93, gelb/lila, regelmäßige Checks, VB 600,- DM, 02104/39810

**G-Sport L**, Bj. 8/96, neuer Check, VB 888,- DM, © 07151/46991 oder 0173/4119808

**Galaxy**, 130/200 kg, gelb/lila, 990,- DM, 0731/88116

**Mistral Twin 42**, rot, Check 1/01, 1.500,- DM, © 08024/3210 od. 08041/9555

**Nova Axon 26**, Bi. 9/97, violett, 80-105 kg, Check 6/02, Packsack, VB 1.900,- DM, Tel./Fax: 0611/691462 od. ner.big@gmx.de

**P 40/29**, l, 94, weiß/pink, Packsack, Gurtzeug Perche Perfekt, Rettung Paresail, Vario AV 8000, 1.000,- DM, © 089/74688195 od. ekkeland@t-online.de

**Phoenix 28**, Bj. 92, m. Gurtzeug Vonblon diagonal, wg. Aufgabe des Sports, VB 300,- DM, 040/6773697

**Pro-Feel 35**, Bj. 96, Check 7/2002, Packsack, VB 1.200,- DM, © 09804/1389

**Pro-Feel 37**, Bi. 9/96, mint, 100-125 kg, letzter Check 11/98, Gurtzeug, Vario Flytec 3005, Rettung, VB 2.600,- DM, © 0391/5311030 od. 0391/5311032 Fax

**Sensor L**, Gurtzeug, Rettungsgerät, Höhenmesser, VB 1.900,- DM, 0172/6909191

**Sensor M**, Bi. 95, incl. Gurtzeug, Rettung, Check bis 2/02, VB 999,- DM, 0221/5505799

**Soul L**, Bj. 8/97, grün/weiß, m. Gurtzeug SupAir Pro Feel, Helm Kiwi Sports, wg. Aufgabe des Sports, VB 3.200,- DM, © 040/6773697

**Soul M**, Bi. 1/97, VB 1.000,- DM, © 07191/61776 od. honsgerd.mayer@t-online.de

**Space 24**, Bj. 94, grün, nächster Check 2/02, m. Gurtzeug Husky, Beschleunigung u. Packsack, Preis VB, © 0177/4454871

**Space 27**, Bj. 93, pink, mit Gurtzeug Vonblon-Integral, VB 950,- DM, © 02222/62976

**Synto 27**, Bj. 94, 65-100 kg, Check 8/01, blau/weiß, m. Gurtzeug Moskito RX u. Rettung (olumbus RDP, VB 600,- DM, 08861/93732

**Synto 27**, Bi. 10/96, Check 01/03, 65-100 kg, blau/weiß, m. Speedsystem, VB 990,- DM, 03535/22103

**Zenith 28**, Bj. 3/92, Check 3/2001, 90-130 kg, gelb/rot, 200,- DM, © 0175/6028818 od. Frank-Wackerle@web.de

## G2 GH

**Advance Sigma 4/27**, Bi. 3/99, rat/gelb, 75-95 kg, VB 2.500,- DM, 0175/1655521 od. Fax 02377/7651

**Apco Bagheera M**, Bj. 1/00, rot/weiß, 2.700,- DM, © 06151/58901

**Apco Bagheera M**, Bj. 6/99, m. Gurt, 2.750,- DM, 089/7854387

**Astral 2.24**, Bj. 3/00, 65-85 kg, gelb/weiß, VB, © 08158/7630 od. 0174/9742596

**Astral 2.26**, l, 6/2000, blau/weiß, VB 3.950,-, © 08052/958478

**Astral M**, Bj. 98, 75-105 kg, blau/weiß, VB 2.300,- DM, V 06751/5019

**Astral M**, Bj. 8/98, rot, Check neu, VB 1.800,- DM, © 07543/952646

**Blues L**, Bj. 98, Check 03/2002, VB 1.800,-, 95/120 kg, 0160/95013980

**Booster L**, Bi. 99, weiß/blau, VB 2.490,- DM, 07951/22537

**Nova X-Ray 24**, Bj. 8/2000, Sonderanfertigung weiß/royal ohne Design!, 2.450,- DM, 089/69979493 od. WWWVCP1@aol.com

**Nova X-Ray 26**, Bj. 8/99, 95-115 kg, lila/weiß, Packsack, 2.000,- DM, 0170/4832182 od. 089/68070746 od. peter@brinsky.de

**Paratech P42 M**, Bj. 6/99, neuer Check, weiß/rot, VB 1.800,- DM, 08123/4323 od. Fax 4472

**Paratech P60 27**, Bj. 5/97, orange/weiß, VB 1.600,- DM, © 07432/15220

# gebraucht

info

Bei Drachen, Gleitschirmen, Gurtzeugen und Rettungsgeräten nicht vergessen:

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

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

## Anzeigentext (Bitte möglichst kurz)

Drachenausrüstung

3 Gleitschirmausrüstung

Instrumente

Gurtzeug

2 Rettung

Sonstiges

Kürzungen vorbehalten

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

Name

Telefon

Fax

Anschrift

Unterschrift

# HG÷GS AUSRÜSTUNG



**Shape M**, Bj. 5/98, lila/weiß, 85-110 kg, ohne Check, Preis VB, 08652/2915

**Tecno M**, Bj. 6/96, Gurtzeug, Rettung R2, Packsack u. Alto Varia, VB 1.900,- DM, Tel./Fax: 040/88129329

**Advance Sigma III 27 S**, Bj. 10/95, 80-95 kg, Check bis 3/02, gelb/lila, VB 600,- DM, V 08038/220

**Aerologic 51**, Bj. 6/93, lila, 70-110 kg, incl. Gurtzeug, Rettung, Helm, Vario, VB 1.900,- DM, V 08948/941102

**Aerologic 55**, Bj. 93, pink, VB 250,-, 08665/547

## 2·3 GH

**Advance Omega 5/27**, Bj. 4/01, 85-105 kg, weiß/blau, 5.500,- DM, 0175/1655521 od. Fax 02377/7651

**Advance Sigma 4/25 S**, Bj. 99, 3.000,- DM, 08024/3210 od. 08041/9555

**Airwave Magic M**, wg. Fehlkauf günstig zu verkaufen, V 07562/1859

**Gambit L**, Bj. 08/00, weiß/rot, VB 3.000,- DM, 07654/921479 od. 0175/3846576

**Nova Argon 24C**, Bj. 6/00, royalblau, 3.000,- DM, 0170/8317331 od. 089/32730931

**Ozone Proton M**, Bj. 4/2000, VB 2.500,- DM, © 07762/70487

**Response S**, Bj. 1/00, weiß/rot, 65-85 kg, Check neu, 999,- DM, © 0831/5208232

**Funfex**, 2 Geräte wg. Aufgabe des Flugsportes incl. Zubehör von Varia bis Gurtzeug zu verkaufen, VB 2.000,- DM, 02921/80388

**Impuls**, Bj. 6/96, pink/lila, 35 % Doppelsegel, Zuladung 65-130 kg, Gurt, Fallschirm, Varia, Helm, VB, 069/69593142 od. Fax 069/6998483

**Impuls 14**, Bj. 7/98, neongelb/lila/weiß, Räder, 2 Ersatzsteuerbügel, 3.400,- DM, 06154/83466 ab 18.00 Uhr

**K 4 Plus**, Bj. 94, Check bis Feb. 2002, 900,- DM, 07052/933820

**Reflex CS**, Bj. 5/93, neongelb/magentamint, VB 2.200,- DM, Tel.AB: 07322/8554 od. erichburnaier@gmx.de

**Ultra Sport 147**, Bj. 3/98, VB 3.700,- DM, 09131/121146 werktags 8-15 Uhr

oPit

**Bullet C 86**, Bj. 94, wg. Sportaufgabe komplett. m. Gurtzeug, Fallschirm, Vario Bräunigor, Helm, VB 2.000,- DM, 06181/850300

**Klassik 13**, Bj. 97, weiß/neongrün/lila, 3 St. Winglet, VB 2.800,- DM, 08677/64886 od. Fax 08677/911987

**Merlin 148**, Bj. 9/96, Check bis 03, zu verschenken, © 089/21579714

**Merlin 158**, Bj. 6/96, Check 4/99, weiß/rot/gelb, 2.000,- DM, 07023/740853

**Moyes GTR 148**, Bj. 88, 13,8 qm, VB 800,- DM, ohne Check, 0721/554516

**Pamir**, Bj. 93, Check neu, Regenh., Räder, 2 Steuerbügel u. Basis, pink/grün, 2.200,- DM, 07253/24853

**Quattro S**, Bj. 87, Check füllig, 200,- DM, rJ 06441/72208 od. Fax 0403603325922

**RCS**, Bj. 98, weiß/blau/gelb, neuer Check, 2 Ersatzbügel, 4.400,- DM, 07081/8172 od. uli.blumenthal@t-online.de

**Twister**, Bi. 6/00, blau/gelb, VB 6.750,- DM, V 09208/57401

## 3

**AT 158**, Bj. 91, Check bis 2003, 2 Trapezstangen, 1.100,- DM, Q 05631/22550 od. Fax 22888

**Bullet C 15**, Bj. 89, ohne Check, mit Gurtzeug, Helm u. Vario »Flytec3010« umständehalber zu verkaufen, VB 1.800,- DM, 08331/74786 od. klaus.eder@rsdmb.rohde-schwarz.com

**Classic Competition**, 300,- DM, (Vario), Charly Pinguin Gurt, Bj. 88, 100,- DM, 09708/10175

## Hängegleiter

### 1

**Club 15**, Bj. 88, ohne Check, 500,- DM, 0721/574379

**Falcon 140**, Bj. 96, VB 2.500,- DM, WW Gurtzeug u. Rettungsschirm, VB 500,- DM, 089/95927357

**Supersport 163**, Bj. 96, VB 1.850,- DM, 0173/8598179 od. 07635/825941

### 2

**Astir**, Bj. 96, m. Gurtzeug Flashlight, Bj. 98 und Rettung Charly, zusammen für 1.750,- DM, © 06449/6411

**Azur 15**, weiß/rot/blau, Check u. Probeflug möglich, Räder, VB 500,- DM, € 06421/982674

## GRATISKATALOG ANFORDERN!

Name .....

Straße .....

PLZ/Ort .....

Finsterwalder & Charly · Pagodenburgstraße 8 D-81247 München Tel.: 0 89-811 65 28 Fax: 0 89-814 41 07 e-mail: office@finsterwalder-charly.de web: www.fensterwalder-charly.de

flugsportbekleidung & Zubehör

**PLIERY MIKE**

0

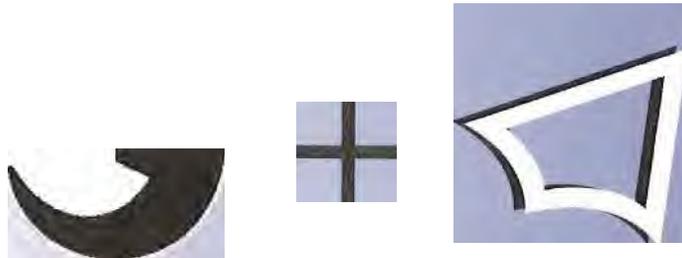
www.fly-mike.de

Jetzt Prospekt anfordern

Online-Shopping rund um die Uhr im Internet

Fly Mike, Keilschindorfer-Str. 82-84, 96450 Coburg, Tel.: 09561-65220, Fax: 09561-55228

# Zwei starke Partne



## Der Sicherheitsplan, der genug Geld fürs Hobby läßt!

- om-** Monatliche Berufsunfähigkeitsrente bei Verlust der Arbeitskraft bis Alter 60 Jahre ohne jegliche Verweisung (max. 3.000 DM monatlich)
- 11113<sup>0</sup>---** Sofortige, hohe finanzielle Absicherung der Familie im Todesfall
- Planmäßiger Kapitalaufbau
- »R<sup>a</sup>—** 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

**TMORMEMM**

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

## Der neue Sicherheitsplan für DHV-Mitglieder

### Höhere Absicherung bei geringerem Prämienaufwand

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

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

**Laminar 14** / ST, Bi. 7/97, 4.200,- DM, 09325/1858

**Litespeed 5**, Bi. 2/2000, VB 7.800; DM, 08363/1370 od. 5511

**Moyes XS 142 Italie**, Bi. 92, VB 1.000,- DM, V 02338/912755

**Moyes XS 155 Race Australia, Gütesiegel** evtl. neu, 800,- DM, 0174/9116598

**Stealth 12 kpl**, Bi. 2/98, weiß/rot, incl. Räder, Handfairings u. 3 Steuerbügel, 5.000; DM, 040/89968922 (g) od. 040/4220975 (p)

**Topless 12,8**, Bi. 98, violett/pink/violett, 4.900; DM, hansgsinn@hotmail.com

**Vega MX**, Bj. 6/90, für Werbezwecke etc. zu verschenken, max. 100 kg, © 0173/3779758 od. 09131/59431

**Zephyr CX**, Bj. 89, Check 2001, 500; DM, 07764/6503 od. 0171/7049239

**Zephyr CX**, Bi. 87, gelb/blau, ohne Check, m. Gurtzeug u. Rettung u. Varia, 600; DM, V 06074/50138 od. 70840

**Atos**, Bj. 11/99, weiß/rot, VB 13.800; DM, 0761/5574653 od. 0174/5647801

### GS-Rettung

**Annular 22**, bis 125 kg, 800; DM, TellAB: 06659/1455 od. 0170/5207926

**Firebird RS 2**, bis 125 kg, BJ. 2001, 690; DM, © 089/7854387

**Profile 22**, bis 120 kg, Bj. 11/00, 750; DM, 08802/1324

**Sigma Minitec 200**, bis 160 kg, VB 650; DM, 0171/5859622

**Charly SC** 118,120 kg, Bi. 96, Nachprüfung 3/01, 390; DM, 06144/33472 od. 0171/7072059

### S-Gurtzeug

1

**Sup-Air Gr.** schwarz-blau, NP 1.000; DM für VB 800 DM, 0175/5662742

**Edel Protektor**, Bj. 96, viel Stauraum, incl. Protektor, Karabiner, Beschleuniger od. Supoir-Protektor auf Wunsch f. 99; DM, 150; DM, 08158/7630 od. 0174/9742596

**High-Adventure »X-citing«**, Bj. 1/99, Gr. L., 08326/9846

**Fire m. Air-Water Protektor**, Bj. 96, NP 1.170; DM für VB 380; DM, V 07654/921479 od. 0175/3846576

**Supair Protektor**, Bump-Air zusammenrollbar, außerdem Kompaß, 120; DM, V 08158/7630 od. 0174/9742596

**Skyline Subsonic**, schwarz, 450; DM, 0175/1655521 od. Fax 02377/7651

### Haftungsausschluß!

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

**Skyline Subsonic**, schwarz, 450; DM, 0175/1655521 od. Fax: 02377/7651

**Doppelsitzergurtzeug** UP incl. Rettung, 500; DM, 08024/3210 od. 08041/9555

**Advance Winner**, schwarz, 800; DM, (c) 0175/1655521 od. FAX: 02377/7651

**Charly Primus Pro** für 70; DM zu verkaufen, enthält einen Hartschalenprotektor, 06151/899537

# 73141,111.

**Charly-Rettung**, Check neu, 10/88, VB, © 08327/1279

### HG-Gurtzeug

**Racer-Spaghetti** für Körpergröße 1,75 -1,85 m, mit Metamorfosi-Rettung, Bj. 96, 900; DM, © 089/3517557 od. 0171/5446465

**Skyline Contest**, Bi. 93, schwarz/lila/gelb, f. Körpergröße 168-175 cm, 500; DM, 08123/4320 od. Fax -4472

**Skyline Contest**, Bj. 92, Lila mit schwarz, mit Skyline Schirm Survive 34, Größe 2, 790; DM, 08041/71357

**Pinguin**, Bj. 97, Packsack, nenn. Gr. 185 cm, 200; DM, 09505/800265

**Charly High Light**, Bj. 9/95, Gr. co. 175-185 cm, 550; DM, 06154/83466

**Caddy XC** incl. Rettung, 180-190 cm, VB 550; DM, © 09208/57401

**Skyline-Gurtzeug**, 165-175 cm, VB 250; DM, © 06283/5376

**Racer Spaghetti** mit Reserve Perche Comulus, Bi. 95, 280; DM, 0173/8598179 od. 07635/825941

**Prieler Racer Camp.**, Gr. 165 cm, Schleppschlaufe, 250; DM, 0179/2952414

**Sting-Gurt** m. Charly-Rettung, 165 cm, 450; cm, 07322/8554 od. erichbumaier@gmx.de

**Skyline Gurtzeug**, 165-175 cm, Bi. 94, VB 250; DM, © 06283/5376

**Kniehänger-Gurt** Charly, neuw. 165 cm, VB 70; DM, © 07322/8554 od. erichbumaier@gmx.de

**Haftungsausschluß!**

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

**Gurtzeug**, PSA 86, 50,- DM,  
06151/895331

**Dimensionevolo** m. Rettung, Bj. 92, Gr. 165-170 cm, VB 300,- DM, © 02261/25165

**M 2 Pro Design**, Bj. 96, Gr. ca 165-175 cm, incl. Rettung Charly Revolution II HG m. Rotor, 99,- DM, 06154/83466

**Sonstiges**

**Angebot!!** 25 verschiedene Gleitschirm-, Drachen- und Thermikriders zu verkaufen (z. B. Escape, Instability, Wetterb., etc.) für je 10,- DM + Versand, 0621/4825533

**VHF-Handsprechfunkgerät** Alen C1-145 (2m), 150,- DM, 0171/7689968

**Bräuniger AV Comp.** Barograph, Speicher f. 25 Flüge, PC-Kabel, Software, 555,- DM, © 07195/965742 od. steffen.tout@online.de

**Schwarze Minimum**, Preis VB, © 089/1212-4179 ab 18.00 Uhr od. 0170/9942449

**APCO-Gleitschirme**

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

**Jetzt Info anfordern mit  
Gratis Überraschung**

**Fliegerstiefel Meindl**, 8/42 wg. Fuß-Operation abzugeben, 50,- DM, 06081/3753 (p) od. 06002/7941 (d)

**2 Stck. LPD-Funkgeräte** PAN-PC400, incl. AA-Batterien, zusammen, 120,- DM, 06081/3753 (p) od. 06002/7941 (d)

**Schleppklinke** für HG, Marke Fluck, 100,- DM, 02261/25165

**UVEX-Kevlar Helm**, Gr. L, weiß, 100,- DM, 02261/25165

**2 Funkgeräte** Albrecht RL 103, 1 Akku, 1 Ladegerät, 2 Handmikros, 450,- DM, © 08652/66801

**Gleitschirmmotor** Pagniet M4, el. Starter, viel Zubehör, wg. Aufgabe u. altershalber zu verkaufen, evtl. mit Gleitschirm, VB 6.500,- DM, 07031/654303

**Wasmer Vario** mit Höhenmesser für Drachen u. Gleitschirm, incl. Halterung, 60,- DM, 07432/15220

**Gr. Kugelkompaß** Silvia, VB 100,- DM, Tel. AB: 07322/8554 od. erichbumaier@gmx.de

**Vario Flight Design**, VB 250,- DM, 06421/982674

**Edel Helm**, Vollschale, Gr. L, silber, od. Halbschale Gr. M, lila incl. Funk-Headset, 99,- DM, 08158/7630 od. 0174/9742596

**Bräuniger Alto Vario P**, 180,- DM, Varia m. Höhenmesser, 07852/999592

**HG-Vario** »AFRO CROSS - Country 8000, 250,- DM, 08106/29324

**Hängegleiter FLAMINGO II** zu verschenken. Ich denke an eine Flugschule o.ä., abgeholt werden kann das ganze in Schwäb. Gmünd, Ortsteil Lindach, vorheriger telefonischer Kontakt über 07171/72741 od. Fax: 07171/77471

**Motorschirmausrüstung** Arca-Spacer L Solo 220, 21 PS, Bj. 96, m. el. Anlasser, 2 zerl. Ersatzk., GFK-3-Blatt Prop., Helix, Schirm Phocus 129, Sondert m. Kennzeichen, Rettung, Gurtzeug, alle Teile m. Zulassung DUN und JNP, © ob 10.00 Uhr 07451/8800 od. 0172/9122488, HP 14.500,- DM jetzt 5.800,- DM

**Schlepptrike** ASO Viper mit Rotax 582 und Hazard 15, Bj. 95, Jahresnachprüfung neu, Rettung Junkers Magnum, kompl. instrumentiert, viel Zubehör, u. a. Schleppklinke incl. 2 Schleppseile, 2 Helme incl. Heimssets u. Intercom, VB 18.500,- DM, 02291/6699 od. 0171/4704158 od. Michaelaspert@t-online.de

**Moskito Motorgurt**, Bj. 99, 5.900,- DM, 07946/95271 od. klaus.klugesherz@t-online.de

**GEFUNDEN!!** Vario AV Competition am 2.04.2001, Landeplatz Tannheim, 07303/920550 ah 18.00 Uhr

**Flugfunkgerät** ICOM 1 IC-A20 MK II, 500,- DM, © 0043/664/4557235

**Schwarze Minimum** auf Zephir-CX-Fläche mit Charly Turm Rettungssystem und 2 x 10 Liter Tanks, wg. Umstieg auf 3-Achser UL zu verkaufen, 07171/3302

**Flugfunkgeräte** 2 Stck. - ICOM IC-A 20, MK II, mit Netz und Autoladegeräten, HP 2.200,- für VB 950,- DM, © 06254/1567

**Ersatzteile** für Zephir CX, Rohre, Beschlagteile, Verspannung, Segel (reperaturbedürftig), 02833/5287

**Stat. Winde Koch 4**, NP 18.000,- DM für 12.500,- DM + MwSt zu verkaufen, 0175/2010788

**Wasmer-Geschwindigkeitsmesser**, Afro-Vario m. Höhenmesser, Luft-Räder 200x50, © 06151/895331

**Flugfunkgerät** ICOM-IC-A20 m. Zubehör, VB 590,- DM, © 06283/5376

**Wetterhülle** f. Drachen, PE-Folie, verschweißt, 100 % wasserdicht, 100,- DM, 0170/3214023

**Schleppklinke** (Müller Doppelklinke), 100,- DM, 0251/212716 od. Fax 0251/9626509

**Schlepptrike** ASO Viper, mit Rotax 582 und Hemd 15, Bj.95, Nachprüf. neu, ca. 270 Flugstd., Rettung Junkers Magnum, neu gepackt, kompl. instrumentiert, Viel Zubehör, VB 18.500 DM, © 02291/6699, 0171/4704158, 0172/6612972, e-mail: Michaelospert@t-online.de

**Bräuniger Vario P III**, 300,- DM, © 07322/8554 (AB) od. erichbumaier@gmx.de

**Icom IC-A-20** m. Zubehör, VB 590,- DM, 06283/5376

**Wetterhülle** für Drachen, Schlauch aus dicker PE-Folie, an einem Ende verschweißt, 100 % wasserdicht, 65,- DM, 06126/226505

**Gesuche**

**Gebrauchten Merak 27**, 0911/3728020

**Vario** mit Steig-/Sinkokustik, Flugfunkgerät, Schleppklinke (Metall), © 040/8506721

**Variometer** mit Akustik und Höhenmesser für GS, © 03571/409595

**Suche ca. 6 alte Drachen(rohre)** - zum Basteln, nicht zum Fliegen!! Alles anbieten, am liebsten geschenkt, 08323/51600

**Rettung** Charly Revolution HG, möglichst mit Wirbel, © 0831/6467

**Wer fährt mit** zur Junior-Ladies-Challenge nach Greifenburg, Auto-Zelt-Gute Laune vorhanden, © 06692/6832

**www.flugsport.de**

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

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

**Alinco EC 10**, 08342/41531

**Suche gebrauchtes**, vollfunktionsfähiges Vene, für ca. 150,- bis 200,- DM, 0721/9376972

**Suche HG-Gurtzeug** (bin 1,74 m groß), Varia, Schleppklinke und Flugfunkgerät, © 0172/7274098 od. wrostan@ksd.kobo.com

**Xtralite 147**, © 0170/3214023

**Gurtzeugmotor** für Hängegleiter, © 0171/8582465

**Gebrauchtes Vario**, © 02759-374 od. -1300 od. 016091906805

**AERO•ENTEi**

**55270 Ober-Ohnimainz  
Am Becherweg 2**

**Dein Fachgeschäft  
für Gleitschirme  
und  
Zubehör  
im  
Rhein-Main-Gebiet**

Tel.: 08188- 991815 - 0 FAX -997118  
Do 17 » -20x1Jhr (Fr 15.00-18.00Uhr)

Reisebüro Alle Kurse

**SKYSPORT**  
Flugschule Hochries  
Hochriesstr.80  
D-83122 Samerberg  
Tel: 08032/8971 Fax 08032/8901  
www.flugschule-hochries.de  
Mail: Flugschule\_Hochries@t-online.de

Flugsafaris Shop

# Das Geheimnis iner glücklichen Flieger-Beziehung

Bis vor wenigen Tagen war meine Fliegerei in der Welt in Ordnung. Ich hatte alles, was man erwarten darf: Eine gute Ausbildung und eine stabile psychologische Konstitution – sprich: den unterstühlerkkeh'91auben, dass wir Männer die Helden der Lüfte, die Kronen der Stöpfung, die Ebenbilder der Götter, die Natur aus die besserer; Flieger sind. Doch dieser Glaube wurde zerstört. Auf brutale Weise demütigt und schonungslos in die Welt geworfen. Von einer Frau. Von einer blonden! Non ein Ar at'iraktiven blonden! VII. Nicht etwa, dass sie mich nur abgekübelt oder sonst wie fliegerisch übertrumpft hätte. Für solche Gelegenheiten verfügt sie über ein wahrtes Repertoire ab Erdrungsmöglichkeiten, auf das man zurückgreifen kann: »Glückliche, »Zufall«, »fliegt im unteren Bereich« usw. Nein, es war viel mehr. Es war die Apokalypse. Es

»Wisst ihr, 1 Frau die selbst nicht fliegen kann, hat mir das Gefühl gegeben, dass ich ein schlechter Flieger bin.«  
»Wusstest du, dass ich ein schlechter Flieger bin?«  
»Nein, aber ich habe das Gefühl, dass du ein schlechter Flieger bist.«  
»Wusstest du, dass ich ein schlechter Flieger bin?«  
»Nein, aber ich habe das Gefühl, dass du ein schlechter Flieger bist.«

ner glauben, dass sie schon als Experten geboren werden. Konfrontiere sie nie mit der Realität!  
Das fängt schon auf dem Startplatz an. Wenn dich die Männer verlassen und dir bei den Startvorbereitungen helfen, dann entweder um dich anzubaggern oder weil sie einen Dummy brauchen. U'rh zu sehend's schon trägt, Oder bei des. Lass sie aber auf jeden Fall sehen, dass du sie durchschaut hast. Wenn dir nicht raus willst, mach einfach zwei - drei Startabbrüche, um Zeit zu gewinnen. Das funktioniert immer! Stell ihnen ein paar Fragen zur Wettkampflage oder zur Technik und lass sie erzählen, was sie brauchen das? Männer lieben es, mit ihrem fundierten Halbwissen, das sie aus einer Fachzeitschrift auswendiggeleret haben, sich zu werfen. Tut so, als wärt ihr beide U-  
Wenn ihr gleiche Ziele habt, dann in der Luft miteinander aufpassen. Es geht nicht um die Höhe: Nie höher, nie tiefer, nie IN!  
Wenn ihr je einen Obersegel fliegt, gibts garantiert eine gute Beziehung. Wenn ihr einknallt, lasst sie fallen und versucht auf jeden Fall vor ihm in dein Boden zu landen. Am besten, ihr fliegt hinter ihm her, damit er ihn nicht verentlicht abhängt.  
Falls ihr alleine fliegt, dann einen super Flug hatten, vergesst nicht (1:15 und Vario-Daten zu überprüfen und bittet ihn, die Batterien der Genie zu wechseln mit der das Gefühl hat auf seine eigene angewiesen, dass Männer eher fürchten als Frauen.  
Und ganz wichtig: Fliege nie höher als dein eigenes Gerät als er ... Ihr könnt euch vorstellen, wie sehr das sein Selbstbewusstsein beschädigen würde. Er braucht einfach das Gefühl, besser zu sein. Und wenn du mit einem Mann fliegst, dann ist es wichtig, dass er immer noch ein Mann ist.  
So musste ich, der Ohnmacht nahe, mir eingestehen, dass ich die keine männliche Psyche unbeschadet überleben konnte. Ich bin nicht für maskuline Ohren besonnen. Worte brauchen sie tief in mein Kleinhirn und in die Seele. Yile wie er sich mit jenem herrlichen Gefühl der Überlegenheit einer Frau beim Ausfliegen auseinandersetzen können. Nie wieder werde ich mein werweiliger werden können ohne von zweifeln. Nie wieder werde ich einer Frau los in die Augen blicken oder im Stehen schlauer abschließen. Ich bin gezeichnet.  
Diese etire 1 on dem giettschumfliegen  
Kadrettisten  
Bernhard ABB

## Fliegen in Ostthüringen

Es ist ein herrlicher warmer Sommertag. Ein Mann schaut gedankenverloren in der aufkommenden Thermik einem kreisenden Greifvogel zu. Er packt seelenruhig seine Holzlatten aus dem Trabi und bindet sie zu einem Dreieck zusammen. Die bereitgelegte Gewächshausfolie spannt er über diesen Rahmen. Mit selbstgenähten Gurten bindet er sich unter dieses Ungetüm. Wenige schnelle Schritte ... er fliegt!!! So geschehen im Sommer 1973. Seit dieser Zeit sind mehr als 27 Jahre vergangen.



Wir sitzen mit dem Flugpionier Heinz Gröschner aus Remda zusammen und er zeigt uns nicht ohne Stolz seine 8 mm Filme von damals. Diese Bilder ließen uns alle ehrfürchtig staunen, über so viel Mut und Pioniergeist in den Anfängen der Fliegerei. Und mal ehrlich, wenn man die Filme nicht gesehen hätte, man würde ihm nur schwer Glauben schenken.

Vieles hat sich auch bei uns in Ostthüringen verändert. Nach der Wende 1990 wurde der Ostthüringer Drachenfliegerverein Saalfeld gegründet. Anfänglich ausschließlich ein Drachenflugverein, gesellten sich aber bald Gleitschirmflieger dazu. Mit der Gründung der Ostthüringer Gleitschirmschule 1995 begann eine rasante Mitgliederentwicklung. Heute zählt er 12 Drachen- und So Gleitschirmpiloten. Viele fleißige Hände waren und

sind notwendig, um die Startberge zu erschließen und in gutem Zustand zu erhalten. Mit dem Kauf eines drei Hektar großen Grundstückes konnten wir im Jahr 2000 unsere fliegerischen Möglichkeiten mit dem Ausbau eines Startplatzes bei westlichen



Winden entscheidend verbessern. Unser 10jähriges Bestehen wurde wegen dringender Rodungsarbeiten am Westhang etwas verspätet, aber dafür mit viel Freude gefeiert. Auch der Humor kommt bei den Ostthüringern nicht zu kurz, am April wurde ein verspätetes Faschingsfliegen gefeiert.

Wer mehr über uns erfahren will, kann unsere Internetseiten unter [www.luftgleiter.de](http://www.luftgleiter.de) aufrufen. Neben vielen interessanten Informationen auch zur geschichtlichen Entwicklung ist unsere Bildergalerie jedenfalls sehenswert.

Ostthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld  
Bernd Rümpler

## Himmelsstürmer Lahn auch per WAP erreichbar

Der Gleitschirm- und Drachenflugverein »Himmelsstürmer Lahn« ist wohl einer der ersten Vereine, der auch per WAP, also über Internet mit einem WAP-fähigen Handy, erreichbar ist. Die auf dem Gebiet der Öffentlichkeitsarbeit mit neuen Kommunikationsmitteln sehr aktiven Himmelsstürmer, sind ab sofort per WAP Handy unter der Adresse <http://himmelsstuermer.wapmatic.de> erreichbar.

Himmelsstürmer Lahn  
Michael Friedchen

## Steitspirate

Er wollte mal <sup>beim</sup> Gleitschirmfliegen  
Fast waagrecht in der Kurve liegen  
Und flog in einer Steitspirale  
Genüsslich deshalb forsch zu Tale.

Doch dann vergaß er sie beizeiten  
Auch wieder richtig auszuleiten  
Und pflügte schließlich voller Schwung  
Ein Maisfeld durch, mir frischem Dung.

Erst lag er da mit bösen Schrammen  
Dann packte er den Schirm zusammen  
Und wusste; Nur ein Trottel ist  
So dämlich und baut solchen Mist!

Aus dem Buch »Krimskrams« von Bruno Wendt,  
R. G. Fischer Verlag, ISBN 3-89501-956-9,

## Paradiesisch Sauber

Paradiesische Sauberkeit herrscht nun wieder im Paradies in Eschenau. Drachen- und Gleitschirmflieger vom Aufwind Brettachtal befreiten bei einer Putzfee den Bereich rund um den Waldweg von allerlei Unrat. Mehr als zwei Schubkarren, prall gefüllt mit Müll, sammelten sie zusammen und sorgten auch rund um den Startplatz wieder für optimale Verhältnisse.

Aufwind Brettachtal  
Peter Lang





### Fliegen in Thüringen

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE  
LEUTENBERG

<ul style="list-style-type: none"> <li>o laufend Anfängerkurse</li> <li>o Luftfahrerscheine</li> <li>o Tandemausbildung</li> <li>o CJ Thermik- und Streckenflugkurse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Windenschleppausbildung</li> <li>o Flugtechnikseminare</li> <li>o L3 Sicherheitstraining</li> <li>o G Fliegershop</li> </ul>
---	---

Flugsafaris in die schönsten Fluggebiete

## UL-Ausbildung zum Weitschirmfliegen

## Vereinbarung Gemeinsame Nutzung

Der Gleitschirmclub Colibri Südbaden und der Gleitschirmclub Hochschwarzwald Münstertal haben Anfang dieses Jahres eine Vereinbarung über die gemeinsame unentgeltliche Nutzung der jeweiligen vereinszugelassenen Fluggelände im Südschwarzwald getroffen (siehe Anhang). Wir würden uns sehr freuen, wenn solche gegenseitigen Vereinbarungen Schule machen würden und somit manchen protektionistisch wirkenden Gästeflugregelungen entgegenwirken.

Natürlich müsste zwischen den einzelnen Vereinen über ungleiche finanzielle Belastungen geredet werden, um diese gegebenenfalls auszugleichen. Eine Möglichkeit hierzu wäre z. B. die Schaffung eines gemeinsamen Fluggeländebudgets, das entsprechend den Mitgliederzahlen von den einzelnen Clubs umlagemäßig finanziert wird.

Notwendigerweise müsste hierzu ein einheitlicher Mitgliederbeitrag der einzelnen Clubs geschaffen werden, um ein Anwandern in einen billigeren Club unattraktiv zu machen (ansonsten bekämen wir Krankenkassenverhältnisse, die ja in besonders eindrücklicher Art und Weise das natürliche Mißlingen unüberlegter freiheitlicher Wirtschaftsvorgaben aufzeigen). Ob reine Drachenflieger der einzelnen Clubs in diese Mitgliederberechnung mit einfließen müssten oder sollten, bedarf einiger Modellberechnungen, wenn alle Zahlen vorliegen.

Auch hierzu bedarf es klarer Vereinbarungen, wobei vorweg darauf hinzuweisen ist, dass bei Nichtberücksichtigung der reinen Drachenflieger in der Clubmitgliederzahl die Gefahr besteht, dass deren Anteil in den einzelnen Clubs anschließend auf wundersame Art und Weise steigen könnte (siehe wundersame Vermehrung der Olivenbäume in einigen Ländern der EG). Als Anlaufstelle für interessierte Clubs aus der Region Südschwarzwald stehe ich gerne zur Verfügung. Über ein Meinungsbild von Euch hierüber würde ich mich sehr freuen, mailt mir dies doch zu.

GSC Colibri, [www.colibri.de](http://www.colibri.de), e-mail: [hknisatschek@freenet.de](mailto:hknisatschek@freenet.de)  
Herbert Knisatschek

## Von unten nach oben

Die Flugrichtung umgedreht hat Walter Bergmann. Er flog vom Landeplatz zum Gipfelkreuz der Niedere in Andelsbuch,

Der Pilot startete am Rand des Landeplatzes mit ca. 30 m Höhenunterschied und soarte bis zur Toplandung am Gipfel. Walter ist mit seinen 60 Jahren ein Vorarlberger Original, ein super Thermikflieger sowie ein hilfsbereiter und kontaktfreudiger Kamerad.

Heinz Nachbaur jun.



Vereinbarung zwischen  
GSC und  
Hochschwarzwald Münstertal

Hiermit wird vereinbart, daß alle Mitglieder der Vereine für sich und GSC Hochschwarzwald Münstertal die zusätzlichen Gebühren, unter anderem Vereines ohne dditigen frugrechlichen hieren...  
Diese Vereinbarung tritt mit Wirkung ab (11./01/2006) in  
Se kann zum Ende eines Jahres  
einseitig gekündigt werden  
warclen beliebt bei...  
eines 2/3 Eieschiusses der Vereines...  
Münster...  
ngen, den 03.02.2006,  
GMN.M.V. CeJen e V  
do Himrosalier  
barren.weg 32  
75265 Ebnitsee  
R Weh /vornl eeneeme  
nelayeeh rvoen r arieme...1.4art  
iellecherecb AnChs.c.ezr  
a  
2."igk12:1Zar  
Menüs arwidr.ce.m.v.14,...1

# dragon

Area	24,07 m <sup>2</sup>	27,83 m <sup>2</sup>	30,68 m <sup>2</sup>
Span	11,40 m	12,25 m	12,87 m
Cord	2,65 m	2,85 m	2,99 m
A/R	5,4	5,4	5,4
Maximum speed	62 km/h	>52 km/h	>52 km/h
Take off weight	0-85 kg	80-105 kg	100-125 kg
Certification DHV	-2	-1-2	-1-2
Size	Small	Medium	Large

ronischer sind  
Handling, Handling  
Sicherheit  
u vereinen!

glaier  
pendence  
for real pilots  
independence-world.com

Der reinrassige  
Wettkampfschirm mit der  
Sicherheit der Performance-  
klasse!

# radical

Area	24,60 m <sup>2</sup>	26,15 m <sup>2</sup>	28,83 m <sup>2</sup>
Span	12,125 m	12,50 m	13,13 m
Cord	2,67 m	2,66 m	2,78 m
A/R	6,0	6,0	6,0
Certified max speed	>55 km/h	>56 km/h	>65 km/h
Recommended max speed	>63 km/h	>63 km/h	>63 km/h
Take off weight	70-90 kg	65-106 kg	100-120 kg
Certification DHV	2-3	2-3	2-3
Size	Small	Medium	Large

D-87637 Eisenberg  
Pröbstenerstr. 15

Tel. 49/8364/9833-0

Fax 49/8364/9833-33

email: [info@independence-world.com](mailto:info@independence-world.com)

DESIGN HANDLING PERFORMANCE SECURITY



## Brüder des Ikarus

Die Flugsportfreunde »Ourewäller Iwwefliejer« feiern im Jahr 2001 ihr zehnjähriges Vereinsjubiläum. Der Reigen der Veranstaltungen zu diesem Jubiläum wurde eröffnet mit einer Multivisions-Diashow im April im Dorfgemeinschaftshaus in Kirch Brombach. Mit der Diashow unter dem Titel »Brüder des Ikarus« haben die Flieger versucht, den Interessierten die Faszination und Schönheit des motorlosen Fluges mit Drachen und Gleitschirm näherzubring'en.

Der Verein, der im Jahr 1991 von neun jungen Odenwäldern gegründet wurde, hat derzeit sechzehn Mitglieder und war von 1991 bis 1996 zunächst auf seinen Fluggebieten in Kirch-Brombach und Momart per Windschlepp aktiv. Mit dem Erwerb eines vereinseigenen motorisierten Ultraleichtflugzeuges in 1996 erfolgte dann die Verlagerung der Vereinsaktivitäten an den Flugplatz am Waldhorn in Michelstadt. Hier werden nun mit dem Ultraleichtflugzeug regelmäßig die Drachenflieger im Schlepp auf ihre Ausgangshöhe von Thermikflüge gebracht. Interessierte erhalten im Internet unter [www.oif.de](http://www.oif.de) nähere Informationen. Die aktiven Flugsportfreunde haben mittlerweile je über 500 Starts mit Drachen oder Gleitschirm in ihren Flugbüchern stehen und waren dabei je rund 300 Stunden in der Luft. In den Windschleppgeländen wurden über 2.000 Schlepps durchgeführt. Mit dem Ultraleichtflugzeug wurden in vier Jahren rund 500 Drachen in die Thermik geschleppt. Daneben wurden in diesem Zeitraum noch rund 25 Ausflugsfahrten in alpine Fluggelände durchgeführt. Außerdem nehmen die Flieger regelmäßig an den Hessischen Meisterschaften im Drachenfliegen teil, wo im vergangenen Jahr als bisher größter sportlicher Erfolg ein achter und neunter Platz in der gemeldeten Klasse verbucht werden konnte.

Bedanken möchten sich die Flugsportfreunde bei allen Personen und Institutionen, die ihnen in den vergangenen zehn Jahren Gutes getan haben. Ohne diese Freunde und Gönner wäre es nicht möglich gewesen, diese faszinierende Luftsportart in der Odenwälder Heimat auszuüben.

Ourewäller Iwwefliejer  
Hansjürgen Villhard

## Fliegerstammtisch im Ruhrgebiet

Für das südliche Ruhrgebiet, Wuppertal, die Kreise ME und GM soll ein Fliegerstammtisch gegründet werden. Wer Interesse hat, meldet sich bei Ralf Dietz, Tel: 023302/79178.

## Gut verbunden

Beim Drachenfliegerverein Böisingen ([www.dfvb.de](http://www.dfvb.de)) läuft seit nun über einem Jahr ein e-mail- und SMS-Gruppenverteiler, über den jedes Mitglied zu jeder Zeit per Handy (SMS) oder PC (e-mail) eine Nachricht an alle in der Verteilerliste eingetragenen Vereinsmitglieder verschicken kann. Die Sache läuft ganz prima: Ob Thermikdurchsagen, Winden- oder F-Schleppaktionen, Stammtisch-Termine, Ausfahrten, ... inzwischen geht die gesamte Vereinskommunikation über den Gruppenverteiler, das Vereinstelefon mit Ansagedienst wurde abgemeldet! Das Ganze ist inzwischen so ausgefuchst und stabil, dass es naheliegt, den Dienst auch anderen anzubieten. Ein großer Vorteil des Systems ist, dass es für die einzelnen Mitglieder kostenlos ist. Nur der Verein zahlt einen niedrigen monatlichen Beitrag von 10 Euro. Damit ist (zumindest für Vereine mit bis zu 50 SMS-Teilnehmer) alles abgegolten.

Infos bekommt man unter [www.TeamMessage.de](http://www.TeamMessage.de). Der Dienst kann für 4 Wochen kostenlos und unverbindlich getestet werden.

Drachenfliegerterein Böisingen  
Rainer Thieringer

## Gleitschirmfliegen in Russland

Die momentan 53 Mitglieder des russischen Gleitschirmclubs »Flight« haben aufgrund geringer Einkünfte natürlich große Probleme, ihren Sport mit sicherer Ausrüstung auszuüben. Mit gebrauchter Flugausrüstung, vom noch flugfähigen Schirm, vom Sitz, Rettungsgerät bis zum Helm wäre viel Freude zu machen! Die Adresse: Rozhkovskiy Vasily, Paragliding Club »Flight«, Kirova street, 55, Maykop, Republic of Adygheya, Russian Federation, 385003, e-mail: [gliderfly@mail.ru](mailto:gliderfly@mail.ru), [aptashnik@maykop.ru](mailto:aptashnik@maykop.ru), [dinamo@maykop.ru](mailto:dinamo@maykop.ru).





## Entenberggeflüster

Wer sie noch nicht hat, sollte sie sich schnellstens besorgen. Die Vereinszeitschrift »Entenberggeflüster« der Drachen- und Gleitschirmflieger Bad Laasphe e. V. In professioneller Druckqualität und mit viel Engagement hat der Verein unter der Federführung von Jürgen Thomas und Hermann Achenbach eine bemerkenswerte Informationsquelle geschaffen. Auf 54 Seiten bekommt der Leser nicht nur News aus Verein und Umland, sondern auch praktische Tipps und informative Reiseberichte. Unter anderem wird zum Thema Sicherheit ein sinnvoller Bergeko-

stenschutz empfohlen, eine vereinseigene Rettungsleiter vorgestellt und es werden Auszüge aus der DHV-Homepage zur Problematik »Fliegen mit nassem Schirm« aufgeführt. Fluggebietsbeschreibungen des Rofans, Zillertals und Wallbergs sowie Reiseberichte über Kroatien und Peru runden das gelungene Bild ab. Mit den »lustigen Seiten« und dem »Fliegeralphabet« gibt's auch was zu lachen. Zu beziehen ist die Zeitschrift gegen Rückporto unter folgender Adresse: Entenberggeflüster, Drachen und Gleitschirmflieger, Bad Laasphe e.V., Königstraße 34, 57334 Bad Laasphe, Tel. 0171/4217365.

## Neuer Vorstand beim CfD Hardheim

Der CfD Hardheim geht mit neuer Führung in die kommende Saison. Auf der Jahreshauptversammlung wurde Gaby Hauck zur 1. Vorsitzenden gewählt. Sie war bisher die 2. Vorsitzende. Der bisherige Technische Leiter Rolf Münch stellte sich für das nun freigewordene Amt des 2. Vorsitzenden kommissarisch zunächst für die Dauer eines Jahres zur Verfügung. Gerald Katzenmaier, der den Verein 16 Jahre lang erfolgreich führte, stellte sich nicht mehr zur Verfügung. Er wollte damit einen Generationswechsel an der Führung einleiten. Er gab nochmals einen Rückblick über die Gründung und den Werdegang des Vereins bis zur heutigen Zeit. Er sprach dabei auch über vielerlei lustige Anekdoten, die sich im Laufe der Jahre ereigneten.

Nach den Wahlen wurden bei der anschließenden Siegerehrung die Sieger des Vereinspokals sowie des Streckenpokals ausgezeichnet. Den Vereinspokal im Drachenfliegen sicherte sich Rolf Münch vor Stefan Münch und Manfred Pientka, Die Gleitschirmkonkurrenz entschied Gaby Hauck für sich und verwies



von links: Manfred Pientka, Stefan Münch, Rolf Münch, Gaby Hauck, Clemens Ruf und Gerald Katzenmaier

Gottfried Hauck und Clemens Ruf auf die Plätze. Erstmals in der Vereinsgeschichte gibt es zwei Gewinner beim Streckenflügelpokal für Drachen. Den Sieg teilen sich punktgleich Manfred Pientka und Rolf Münch. Anschließend wurden langjährige Vereinsmitglieder mit der Vereinssehrennadel sowie mit einer Urkunde geehrt. Zum Abschluss zeigte der älteste aktive Drachenflieger des Vereins, Lothar Boländer noch Filmaufnahmen, die in den Anfangsjahren beim Flugbetrieb am Hockenbergl gemacht wurden. Viele der heute noch aktiven Piloten erkannten sich in diesen Szenen wieder und es wurde kräftig über so manch gezeigtes Missgeschick gelacht.

CfD Hardheim  
Jürgen Weiss

**pErche**  
PARAGLIDING

## e Flexon Airbag

Sicherheit pur! So könnte man das Flexon Airbag in zwei Worten umschreiben. Die Kombination vom luftgefüllten Cygnus - Airbag und zusätzlichem kleinen Schaumprotektor machen das Flexon Airbag zum Gurizeug mit einem der höchsten Dämpfungswerte.



Nur 8,7g beim DHV-Zulassungstest sprechen für sich! Trotz dieser Sicherheit ist das Packmaß sehr klein.

Das Flexon Airbag ist in den Größen M und L wahlweise mit Front- oder Topcontainer erhältlich. Der Sitzkomfort und die weitere technische Ausstattung ist identisch zum Flexon.



**Flexon**

Neueste Technik, modernstes Design, hochwertigste Materialien; das sind die Fakten des Flexon. Ein 2-Schnallen Verschlusssystem verspricht Übersichtlichkeit und bestes Groundhandling. Die Beingurte werden zusammen mit dem Brustgurt geschlossen und ermöglichen absolute Bewegungsfreiheit beim Startlauf. Der anatomische Schnitt des Flexon lässt dem Körper genau den Raum, den er zum Wohlfühlen braucht, gibt ihm aber die Unterstützung um ein direktes Gefühl für den Gleitschirm zu haben. Das Kippmoment wurde in unzähligen Versuchen austariert und garantiert einen optimalen Bewegungsablauf nach dem Start und vor der Landung. Selbstverständlich wird das Flexon mit einem DHV-zugelassenen Protektor (17,5g), sowie Seitenprotektoren ausgeliefert.



**Fly Market GmbH & Co K**

Pröbstener Straße 15 Tel: 49/8364/9833-0  
D-87637 Eisenberg Fax: 49/8364/9833-33  
www.perche.com Mail: info@perche.com

Anzeige

## STMAI TA L



### SUPER FLUGGEBIET

Wetter begünstigt, große Lande- und Startplätze. Fluggebiete 1.ter Lifte/Neustift ideal für Wenigflieger und Anfänger sowie für Profis. Im Umkreis 20 ideale Fluggebiete.

Strecktenfluggeblet über den Alpen hauptkamm, Umkehrthermik, Soaringflüge.

**Internationale Flugscheine** Wöchentlich von April bis Oktober Anfänger-, Auffrischungs-, Höhengschulungs-, 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 Eifer.

**Flugreisen** in den Süden.

**ird Päraly**

FLUGSCHULE

Hans-Peter Eller

Bundesstraße 719 · A-6167 Neustift/Stubaital

Tel. +43 · 5226 · 3344 · Fax +43 · 5226 · 3371

E-Mail: flugschuleteparalyat · Internet: www.parally.at

## Neue Telefon-Nummer

Bei allen von den Gleitschirm Freunden Hochwald betreuten Fluggebieten hat sich die Info-Telefonnummer geändert, z.B. Kerzenberg 225, Hungerberg 210. Die aktuelle Nummer ist 06872/99112. Die Nummer 06842/53405 ist nicht mehr als Infonummer gültig.

Gleitschirm Freunde Hochwald  
Thomas Windmüller



Von links: Geräte- und Geländewart Thomas Grube, 1. Vors. Uwe Apel, Sportwart Rolf Ebeling, Kassenwart Ilka Dorn, 2. Vors. Helmut Giesen

## Neue Vorstände

Aus persönlichen Gründen stellten sich der 1. Vorsitzende Dr. Dirk Aue, Kassenwart Manfred Busse und Geräte- und Geländewart Tassilo Richter bei der Jahreshauptversammlung nicht zur Wiederwahl. Der Vorstandsbericht war ausgesprochen positiv, wobei besonders die Aussage unserer »alten« Kassenwartmöwe Manfred Busse zu erwähnen ist - die Kasse stimmt! Auch beim Wirtschaftsplan 2001 bekamen die Thermikmöwen keine kalten Füße. Der alte Vorstand hatte gute Vorarbeit geleistet und vorstandswillige Kandidaten vorgeschlagen, so dass gemäß Satzung die Wahlen ungewöhnlich schnell und unproblematisch über die Bühne gingen. Danach setzt sich der Vorstand wie folgt zusammen:

1. Vorsitzender: Prof. Dr. Uwe Apel, 2. Vorsitzender: Helmut Giesen, Kassenwart: Ilka Dorn, Sportwart: Rolf Ebeling, Geräte- und Geländewart: Thomas Grube

An dieser Stelle nochmals gebührenden Dank an die »Ehemaligen«, die mit ihrem Einsatz maßgeblich am Aufbau und zum Erfolg des Vereins beigetragen haben. Wir hoffen weiter auf ihre fachliche Unterstützung.

Gleitsegelclub Weser

Gisela Giesen

## Gleitschirmfliegen für Fortgeschrittene

An die wo Gleitschirmflieger waren am Freitag, einige von weit her, angereist, um im Atriumsaal der Siegerlandhalle den Vortrag des »Gleitschirmflieger-Gurus« Walter Schrempf vom Sky Club Austria zu hören. Er hat bis heute mit seinem Team im Dachstein-Tauern-Gebiet 7.000 Gleitschirmpiloten erfolgreich ausgebildet. Sein Vortrag wurde durch Videofilme mit schönen, aber auch sehr spektakulären Aufnahmen untermalt,

Walter Schrempf zeigte den Piloten deutlich auf, dass gerade beim Flugtechniktraining der Ausrüstung eine besonders wichtige Rolle zukommt. An einem Fahrzeug-Simulator wurde in der Halle demonstriert, worauf man heute achten sollte. Die richtige Gewichtsverteilung durch einen mittig angeordneten Rettungsschirm und ein möglichst tiefer Schwerpunkt gehören genauso dazu, wie leichtes Schuhwerk mit fester Sohle und ein Helm, der die Fluggeräusche des Gleitschirms noch wahrnehmen lässt.

Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal  
Hans Peter Berg



## Toleranz und Integration

- > Gewalttaten mit fremdenfeindlichem Hintergrund nehmen besorgniserregend zu.
- > Eine Atmosphäre der Intoleranz gegenüber ausländischen Mitbürgern breitet sich immer stärker aus.
- > Die Elper Flieger und viele andere Menschen nehmen diese Entwicklung nicht gleichgültig hin, sondern beziehen Position.

Vor diesem Hintergrund haben sich die rund 70 Mitglieder des Parclub Elpe entschlossen, ihr diesjähriges Sommerfest unter das Motto »Kopflös fliegen? Nein Danke! - Elper Flieger für Toleranz und Integration -« zu stellen. Viele ausländische Flieger und Mitbürger tragen ebenfalls zum Gelingen der Veranstaltung bei. Weiter wird im Rahmen der Veranstaltung Gelegenheit zum Gedankenaustausch und zum besseren Kennenlernen geboten. Alle, ob jung oder alt, sind herzlich eingeladen. Das Sommerfest findet am 25. und 26. August 2001 in 59939 Olsberg-Elpe im Bereich des Fluggeländes der VIDS/AIR Flugsport GmbH bei jedem Wetter statt. Der Eintritt ist frei. Beginn ist am Samstag und am Sonntag jeweils ab 10:00 Uhr. Veranstalter ist der Parclub Elpe. Geboten wird unter anderem: Flugschau, Wettbewerbe, Tandemflüge, Flugsimulator, Videowand mit Filmen rund ums Fliegen, Multikulturelle Kleinkunst, Hörselbalken, Kinderprogramm, Live Musik, Internationale Speisen und Getränke, Tombola.

Parclub Elpe  
Peter Hein



### DHV-Info 110

## »Salzburger Nockertn«

Der Salzburger Drachenflieger und Paragleiterclub Salzburg hat eine ausgezeichnete homepage unter [www.paragleiter.com](http://www.paragleiter.com) mit aktuellen Wettermeldungen, Clubinfos, Fluggebieteinfos usw.

R. Mayburger

## Funktioneller Flieger-Overall INDREN von ICARO

- höchste Verarbeitungsqualität
- hochwertiges Material
- Cordura, ein Stoff der extreme Festigkeit mit angenehmen Griff und Naturgarn-Optik vereinbart
- tolles Design mit ausgefallenen Details
- aufwendiger Paragleiter / Hängegleiter - Stick am Rücken

Größen: S/ML/XL

Farben: Royalblau, Schwarz, Bordeaux, Grün,  
Schwarz-Sand, Schwarz-Bordeaux



Farben  
Royalblau  
Bordeaux  
Grün  
Schwarz  
Schwarz-Sand  
Schwarz-Bordeaux



Cyber

der NEUE Basisintermediate Gleitschirm von Icaro 2CM

- neueste Technologie und Bauweise • V-Rippen, Streckung 5,3
- Top Leistung - beschleunigt 47 km/h mit exzellenten Sinkwerten
- 3 Grdöen ab sofort lieferbar

Unser Ziel ist es, auch am Gleitschirmsektor allen Piloten den für CAFIC 2COD bekannten und geschätzten Service in Kombination mit optimalem *Flugspal3* zu beten.

Alle Modelle mit DHV-Gütesiegel



# Geländeinfos von den Vereinen

## Fluggelände der Drachenflieger Pohlheim

Homepage: [www.drachenflieger-pohlheim.de](http://www.drachenflieger-pohlheim.de)

Kontaktadresse: Hartmut Lehr, Steingasse 18 a, 35418 Buseck, Tel: 06408/3121, e-mail: [hartmut-lehr@t-online.de](mailto:hartmut-lehr@t-online.de).

Ort des Fluggeländes: Segelflugplatz »Viehheide«, 35415 Pohlheim / Watzenborn-Steinberg, Tel: 06403/6360.

Koordinaten: Nord 50.32.00 Ost 08.44.12

Platzhöhe: 236 m (774 ft) QNH

Platzfrequenz: 123.150 MHz

Platzzulassung (nach §6): UL, UL-Schlepp HG, Windschlepp für HG und GS (Solo und Tandem)

Startrichtung: (NO-0-SO) und (5W-W-NW)

Startart: Fuß oder Startwagen

Mindschleppseilauslegelänge: i.000 m

Winde: Koch-Doppeltrommel-Winde

Gastflieger sind Willkommen!!! Übernachtungsmöglichkeiten: Camping, Zelten

Drachenflieger Pohlheim

Hartmut Lehr

## Fluggebiet Schruns Hochjoch mit neuem Landeplatz

Der neue Landeplatz befindet sich neben dem Fußballplatz in südöstlicher Richtung und wird durch einen Windsack gekennzeichnet. Die Hochjochbahn beginnt ihren Sommerbetrieb voraussichtlich am 24. Mai. Der Saisonkartenpreis für alle Bergbahnen im Montafon beträgt sensationelle ATS 690,00. Mehr Information im Internet unter [www.montafon.com/paragliding/](http://www.montafon.com/paragliding/).

Gleitschirmclub Montafon

Michael Rüdiger

## Neuer Startplatz in Bassano

Endlich! Die unschöne Situation ist gelöst. Nach monatelangen, zähen Verhandlungen konnte unser Club die Startplatz-Situation lösen. Der neue und somit 4. offiziell zugelassene und versicherte Startplatz nennt sich Pedana Bassa (=unterer Pedana) und ersetzt den fast schon berühmten oberen Delle Casette (=an den Häusern). Der alte Startplatz oberhalb Semonzo darf nicht mehr benutzt werden. Wegen zu vieler bürokratischer Probleme konnte unser Club mit den Besitzern keine für beide Seiten tragbare Basis finden. Der Verlust offenbart sich aber auch als Gewinn: Turbulenzen, Seitenwinde und mangelhafte Starttechnik führten in den letzten Jahren zu einigen Unfällen; der Ersatzplatz bietet jetzt mehr Lauf- und Abbruchstrecke. Parken in den ausgeschriebenen Zonen an der Straße. Für die Deltapiloten ändert sich nichts. Alle Startplätze werden weiter benutzt.

### Die Startplätze in der Übersicht:

Startplatz	Starthöhe	HM z. LP	Startrichtung	Landeplatz
1. Agriturismo col Serai	1.000	800	2400.2700	Piazza Paradiso Semonzo
2. Antenne Costalunga	800	600	800.100°	Piazza Paradiso Semonzo
3. Cima Grappa panettono	1.550	1.350	800.200°	Piazza Paradiso Semonzo
		1.400		Atterraggio delta
4. Pedana bassa	850	650	180°	Piazza Paradiso Semonzo

Die Organisation und Erhaltung der Plätze kostet den Club einige tausend Mark pro Jahr. Leider wurde in den letzten Monaten die Start- und Landegebühr von vielen Gastfliegern nicht entrichtet. Da der Club diese Einnahmen zur Erhaltung benötigt, bitten wir um freiwillige Bezahlung im Sekretariat (Piazza Paradiso, Semonzo, 1. Stock). Sonst müsste wieder ein Kontrolleur angestellt werden. Dieser würde aber die niedrigen Gebühren nach der Senkung letzten Jahres wieder unnötig erhöhen. Wie sehr man sich um die neue Platzgestaltung bemüht, zeigt besonders der Antennen-Platz. Hier werden u. a. Parkplätze, Toilettenhaus, Umkleide und weitere Rodungen im unteren Teil realisiert. Bassano ist wieder eine Reise wert! Mehr Infos von: BRD: WCP-Harald E. Wolf, e-mail: [wwwcpeaol.com](mailto:wwwcpeaol.com); I: [info@vololibermontegrappait](mailto:info@vololibermontegrappait) oder [www.vololibermontegrappait](http://www.vololibermontegrappait).

Harald E. Wolf

## Flycards in Bassano

Im Fluggebiet Bassano gibt es die Erlaubnis zur Geländennutzung (»Flycards«) im Consorzio Turistico Vivere il Grappa, Ufficio: Piazza Paradiso, Semonzo, Tel. und Fax: 0039/423/910526.

Das Büro ist in der Regel morgens von 10:00 bis 12:00 Uhr besetzt.

## Gleitschirmfliegen in Saschwalle

Mit großem persönlichen Einsatz hat die Abteilung Gleitschirm des Skiclubs Sasbachwalden ein Fluggelände auf dem Saschwaller Höhegebiet zugelassen. Der Landeplatz liegt in Sasbachwalden in der Nähe des Gasthauses Holzurm. Sasbachwalden ist gut besuchter Ferienort zwischen Baden-Baden und Offenburg, in der Nähe der Hornisgrinde, dem höchsten Berg des Nordschwarzwaldes. Drei Jahre bemühten sich eine Handvoll Flugbegeisterter unermüdlich um die Zulassung dieses Geländes. Schließlich wurde ihre Anstrengungen vom Erfolg gekrönt und im Jahr 2001 herrscht Flugbetrieb in Sasbachwalden. Die ausführliche und spannende »Geschichte des Gleitschirmfliegens in Saschwalle« könnt Ihr auf der DHV-homepage unter News/DHV-Info nachlesen.



Günter Ludwig, Inhaber der gemeinnützigen GmbH Luftsportzentrum Crawinkel, hatte es sich als Lebensziel gestellt, für die Flugsportler in Thüringen beste Bedingungen zu schaffen. In den Gründerjahren nach der Wende gelang es ihm, ein vergleichsweise riesiges Gelände für den Flugplatz zu pachten. Schleppstrecken in allen Windrichtungen bis 1.300 m inmitten einer malerischen Landschaft findet man nicht so häufig. Vom Versuch, eine eigenständige Flugschule aufzubauen, blieb bald nur noch die Koch-Winde übrig, der Flugplatz, und eben Günter. Der saß von morgens bis abends auf der Winde und schleppte gegen geringes Entgelt Gleitschirme und Drachen. Dank Günters Rührigkeit entstand bald eine Rollbahn für UL, Motorflugzeuge und Segler, die GmbH bekam durch Beitritt einiger Motorflieger breitere Schultern, eine prima Fliegerkneipe entstand aus den Containern einer Sparkasse, daneben ein großes Zelt für die Fluggeräte. Stromanschluss und Wasser folgten. Und die Drachen- und Gleitschirmflieger? Günter saß nach wie vor auf der Winde und schleppte. Allerdings ständig mehr in Anspruch genommen durch den

anwachsenden Flugbetrieb und dessen Organisation. Ein Vorhaben entpuppte sich als Dauerbrenner: die Zulassung des Flugplatzes nach §6 LuftVG. Von Günters Hauptkampflinie gab es immer interessante Zwischenberichte. Waren es zuerst Umwelt- und Luftfahrtbehörden, mit denen er sich auf unterschiedlichen Ebenen Gefechte lieferte, ging es in der letzten Zeit sehr ins Detail beim Abschluß rechtsgültiger Pachtverträge mit weit über wo Grundstückseignern, oftmals Erbgemeinschaften, die erst einmal ausfindig gemacht werden mußten. Mitunter witterten sie das große Geld oder es gab Probleme mit Uralthypothesen in Goldmark.

Und daneben der Schleppbetrieb? Endlich war abzusehen, dass die Flugsportler sich um mehr kümmern müssen als nur ums Fliegen. Mit der wachsenden Zahl der Handys und Funkgeräte, die an Günters Winde hingen, wurden die Pausen

# Wie man sich bettet, so «biegt man



zwischen den Schlepps länger, weil immer öfter seine Managerqualitäten gefragt waren oder Flugleiterdienste.

Einen Verein gründen und den Schleppbetrieb selber organisieren!? Günter war sofort begeistert von meiner Idee, dass sie auch gleich die »Massen« ergriff, konnte man keinesfalls behaupten. Endlich fanden doch 7 Flieger einen Konsens und gründeten den Luftsportverein Crawinkel e.V.. Das ist jetzt 2 Jahre her, hat es sich gelohnt? Erst einmal standen teambildende Maßnahmen an, also im folgenden Frühjahr ein »Anfliegen« in Slovenien. Das wurde gleich ein Highlight, ebenso wie spätere Vereinsausflüge nach Kärnten und in die Dolomiten. Die Vereinsaktivitäten in Crawinkel lie-

fen zäher an. Der erste Windenfahrerschein kam erst im zweiten Vereinsjahr. Ein Drachepilot erwarb die UL-Lizenz und hat schon die Schleppberechtigung im Visier, ein weiterer Gleitschirmpilot hat das gleiche Ziel. Also gibt es in diesem Jahr die ersten UL-Schlepps im Verein. Wenngleich noch nicht im Schleppbetrieb, so doch bei der Wartung von Winde und als Rückholer konnten wir Günter spürbar entlasten. Nicht

nur die Wandzeitungen mit den Bildern von den Ausflügen in die Alpen fanden Beachtung, viele andere Aktivitäten führten dazu, dass das Interesse der Freiflieger am Verein ständig wächst. Und so wächst auch allmählich die Zahl seiner Mitglieder.

Es ist abzusehen, daß der Flugbetrieb mit Seglern, UL und Motorflugzeugen zukünftig zunehmen wird. Das gute Einvernehmen zwischen allen Fliegern soll auch weiterhin gepflegt werden, um die guten Bedingungen in Crawinkel optimal zu nutzen. Das bedeutet mehr als nur gegenseitige Rücksichtnahme, wir wollen die Zukunft gemeinsam planen. Warum nicht deshalb auch Segel- und Motorflieger in den Verein aufnehmen? Ernsthafte Überlegungen hierzu gibt es bereits. Wozu am Boden getrennt aufmarschieren, wo uns doch der Luftraum eint?

Luftsportverein Crawinkel  
Konrad Lüders

# TeAflir im Inf©

## s 'Festberückeschema für Güerieschürme und W•rugegüeter

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.

### KLASSMAIERUNG

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 Flugpraxis 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-01-849-01

NOVA CARBON L



Hersteller: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.

Zulassungsinhaber Deutschland: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1-2/ GH

Sitzzahl 1

Trimmsystem Fußbeschleuniger

Windenschlepp Ja

Verhalten hei min. Startgewicht 195 kg max. Startgewicht (125 kg)

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

GERADEAUFM 1.2 1.2

Trimmgeschwindigkeit 35 km/h 36 km/h

Geschwindigkeit beschleunigt 51 km/h

Rolldämpfung durchschnittlich durchschnittlich

Trudeltendenz gering IL

Steuerweg hoch hoch

Wendigkeit durchschnittlich durchschnittlich

BEI GES ÜBERZIEHEN 1.2 -2-

Sackfluggrenze durchschnittlich 50 cm • 75 cm spät > 75 cm

Fullstallgrenze durchschnittlich 55 cm- SO cm spät > 90 cm

Bremskraftanstieg durchschnittlich durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN 1.2 1.2

Vorbeschleunigung gering gering

Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 1.2

Vorbeschleunigung durchschnittlich durchschnittlich

Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1.2

Wegdrehen 90 180 Grad 90 180 Grad

Drehgeschwindigkeit durchschnittlich mit Verlangsamung durchschnittlich

Höhenverlust durchschnittlich durchschnittlich

Stabilisierung selbständig selbständig

Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 1.2

Wegdrehen 90- 180Grad 90- 180Grad

Drehgeschwindigkeit durchschnittlich durchschnittlich

Höhenverlust durchschnittlich durchschnittlich

Stabilisierung selbständig selbständig

Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 1.2

Stabilisieren einfaches Gegenbremsen einfaches Gegenbremsen

Steuerweg hoch hoch

Steuerkraftanstieg durchschnittlich durchschnittlich

Gegendrehen einfach, keine Tendenz einfach, keine Tendenz

zum Strömungsabriss zum Strömungsabriss

Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

EMICT=1212 1.2 1.2

FULLSTAÜ as mmetrische Ausleitu 1.2 1.2

TRÜDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1.2 1.2

TRÜDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG -1 -2 1.2 1.2

STEILSPIRALE 1.2 1.2

Einleitung durchschnittlich durchschnittlich

Trudeltendenz gering gering

Ausleitung selbständig selbständig

KBNEEN-STA 1.2 1.2

Einleitung einfach einfach

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

LANDUNG

Landeverhalten einfach einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

PURE S		
Hersteller: freeX Air Sports GmbH		
Zulassungsinhaber in Deutschland: freeX Air Sports GmbH		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windschlepp	Ja	
		
Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (85 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Paulen
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUS</b>	<b>1-2</b>	<b>1.2</b>
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>1.2</b>	<b>-2</b>
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
Vorbeschleunigung	gering.	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		
Vorbeschleunigung	-	
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		
Wegdrehen		90 • 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv
<b>EINSEITIGES EIN KLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1</b>		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>	<b>1-2</b>	<b>1.2</b>
<b>FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>	<b>1-2</b>	<b>1.2</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1-2</b>	<b>1.2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1.2</b>
<b>STEILSPI</b>		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEINEN+STALL</b>		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>		
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

OZONE PROTON GT M		
Hersteller: Tonne		
Zulassungsinhaber in Deutschland: Aerosport International GmbH		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 - 3 / 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
<b>GERSEALISRAM</b>		
Trimmgeschwindigkeit	36 kne	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		56 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>112717717</b>	<b>11MMENBils</b>	
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>1.2</b>	
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
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALS EINKUPPEN BESCHLEUNIGT</b>		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	hach	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		
Wegdrehen		90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv
<b>KI APPEN UND GEGENSTEUERN 1.2</b>		
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
<b>FULLSTALL s mmetrische Auslehn</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>FULLSTALL as mmetrische Auslest</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1-2</b>	<b>1.2</b>
<b>STEILSPIRALE</b>		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 160 - 360 Grad
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANIS i</b>		
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

WISDOM		
Hersteller: Edel GmbH Deutschland		
Zulassungsinhaber in Deutschland: Edel GmbH Deutschland		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (88 kg)
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>		
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEH</b>		
Sackfluggrenze	höh < 60 cm	bäh < 60 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRÖH EINKLAPPEN BESCHLEUNIG</b>		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>		
Wegdrehen	90 -180 Grad	90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG</b>		
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>		
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL METRISCHE AUSLEITUNG</b>		
FULLSTALL METRISCHE AUSLEITUNG	1.2	1.2
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
<b>STELSPIRALE</b>		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>BIEINENSTALL</b>		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	selbständig
<b>LANDUNGSVERHALTEN</b>		
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

WISDOM		
Hersteller: Edel GmbH Deutschland		
Zulassungsinhaber in Deutschland: Edel GmbH Deutschland		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>		
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>		
Sackfluggrenze	früh < 60 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 89 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHIED</b>		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRÖH EINKLAPPEN BESCHLEUNIG</b>		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>		
Wegdrehen	90 -180 Grad	90-150 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG</b>		
Wegdrehen		180 - 369 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>		
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL METRISCHE AUSLEITUNG</b>		
FULLSTALL METRISCHE AUSLEITUNG	1.2	1.2
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
<b>STELSPIRALE</b>		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>BIEINENSTALL</b>		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	selbständig
<b>LANDUNGSVERHALTEN</b>		
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

WISDOM L		
Hersteller: Edel GmbH Deutschland		
Zulassungsinhaber in Deutschland: Edel GmbH Deutschland		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (130 kg)
<b>START</b>		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUFFLUG</b>		
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 kräh
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>		
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONNES EIN LAPPEN</b>		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>MOUS EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Gati
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		
Wegdrehen	-	180-360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN - 2</b>		
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, eine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)</b>		
<b>FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung)</b>		
<b>TRÜDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>		
<b>TRÜDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>		
<b>STELSPIRALE</b>		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>BELEINEN-STAU.</b>		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>		
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

ECCO L		
Hersteller: Flyearket Flugsport-Zubehör Gmbh & Co KG		
Zulassungsinhaber in Deutschland: Remarck Flugsport-Zubehör Gmbh & Co KG		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg)	max. Startgewicht (130 kg)
<b>IninW</b>		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	einfach
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	34 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		42 km/h
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>		
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
<b>FRONNES EIN LAPPEN</b>		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN - 2</b>		
Stabilisieren	einfaches Degenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)</b>		
<b>FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung)</b>		
<b>TRÜDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>		
<b>TRÜDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>		
<b>STELSPIRALE</b>		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>BELEINEN-STAU.</b>		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek	selbständig
<b>LANDUNG</b>		
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

## ECCO M

Hersteller: Flymarket Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG  
 Zulassungsinhaber in Deutschland: Flymarket Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 • 2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp Ja

### Verhalten bei min. Startgewicht (80 kg) max. Startgewicht (1.10 kg)

START	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebebeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich

### GERADEAUSFLUG 1.2 1

Trimmgeschwindigkeit	32 km/h	32 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch

### KURVENHANDLING 1-2 1-1

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

### BEI UBERZIEHEN 1 1.2

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

### FRONTALES EINKLAPPEN 1.2 1.2

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

### FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 1.2

Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

### EINSEITIGES EINKLAPPEN 1.2 1-2

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

## MIEMM

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

### EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 1.2

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

### FULLSTALL metrische Ausleitun 1 1

FULLSTALL as metrische Ausleitun:	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		1
TRUDELN AUS STATIONAREM KURVENFLUG	1	1
STEILSPIRALE	1-2	1

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

### BLEINENSTALL 1-2 1.2

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

### LANDUNG 1 1

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

### ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

## ECCO S

Hersteller: Fly-market Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG  
 Zulassungsinhaber in Deutschland: Flymarket Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp Ja

### Verhalten bei min. Startgewicht (65 kg) max. Startgewicht (87 kg)

START	1-2	1.2
Füllverhalten	gleichmäßig, solort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

### GERADEAUSFLUG 1-2 1.2

Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

### KURVENHANDLING 1.2

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch

### BEIDSEITIGES UBERZIEHEN 1-2 1.2

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

### FRONTALES EINKLAPPEN 1.2

Vorbeschleunigung	gering gering	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

### FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 1-2

Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

### EINSEITIGES EINKLAPPEN 2 1-2

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

### EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG

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

### EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN/2 1.2

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

### FULLSTALL s etrische Ausleitun 1.2 -1.2

FULLSTAU as metrische Ausleitun:	1	1.2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1-2
TRUDELN AUS STATIONAREM KURVENFLUG	1	1.2
STEILSPIRALE	1-2	1.2

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

### Einleitung einfach einfach

Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
------------	---------------------------------	---------------------------------

### LANDUNG 1 1

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

### ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

SMART M

Hersteller: Flymarket Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG  
 Zulassungsinhaber in Deutschland: Flyeadret Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 - 2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp Ja

Verhalten bei min. Startgewicht (90 kg) max. Startgewicht (100 kg)

START 2 1

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

GERADEA

Trimmgeschwindigkeit	36 ltn/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 kn/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING

Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBER

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

Alei111111

Vorbeschleunigung	gering	eng
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG

Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT

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

STABILISIEREN

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

FULLSTALL s metrische Ausleitung

FULLSTALL as etduke Ausleiten	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1

Einleitung

Einleitung	einsah	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

Einleitung

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG

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

11:1:1

NISTRAL 2,24

Hersteller: Swing Flugsportgeräte GmbH  
 Zulassungsinhaber in Deutschland: Swing Flugsportgeräte GmbH  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 - 2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp Ja

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

START 1

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

GERADEAUS' G

Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLING

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Sackfluggrenze

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

AKEIMI

FRONTALES EINKLAPPEN

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG

Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN

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 s metrische Ausleitung

FULLSTALL es metrische Ausleitung	1,2	1,2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1,2	1,2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1,2	1,2

Einleitung

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINENSTALL

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

Landeverhalten

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

ERGÄNZUNGEN ZUR MGSICHERHEIT

**SMART S**

Hersteller: Femarket Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG  
 Zulassungsinhaber in Deutschland: Hymadret FlugsportZubehör GmbH & Co KG  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 - 2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windenschlepp Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (90 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES UMMULEN		
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

Vorbeschleunigung	geile	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

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

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

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

FULLSTALL s metrische Ausleit		
FULLSTALL s metrische Ausleit		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STELSPIRALE		1

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

MEINENSTALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach

**ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT**  
 B-Stall: hoher Kraftaufwand

**Mrill'L 11**

Hersteller: Fly-market Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG  
 Zulassungsinhaber in Deutschland: RymadvettligsportZubehörGmbH & Co KG  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1.2/GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windenschlepp 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
Abhebebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

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

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

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

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

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

FULLSTALL s metrische Ausleit		
FULLSTALL s metrische Ausleit		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

MEINENSTALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach

**ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT**  
 B-Stall: hoher Kraftaufwand

**INDEPENDENCE DRAGON M**

Hersteller: Fly-market Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG  
 a.l.a.s.s.u.e.l.l.i.t.s.c.i.t.n.i.R.y.m.a.i.k.e.t.R.g.s.p.o.r.e.i.c.e.h.f.o.l.t.h.&C.o.K.G  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 · 2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
<b>START</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		51 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
Sackäuggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>IMEM = 1.11</b>		
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		
Wegdrehen		90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2</b>		<b>1-2</b>
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
<b>FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
<b>FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung)</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>STELSPIRALE</b>	<b>1-2</b>	<b>1.2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>BLEI</b>		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
Landeverhalten	einfach	einfach

**ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT**

**xix FORM 2 M**

Hersteller: XIX GmbH  
 Zulassungsinhaber in Deutschland: XIX GmbH  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (90 kg)	max. Startgewicht (110 kg)
<b>START</b>	<b>1-2</b>	<b>IMKIMM</b>
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>GERAD_MG</b>	<b>1-2</b>	
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>1-2</b>	<b>1.2</b>
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
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINT</b>		
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
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		
Wegdrehen		90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2</b>		
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
<b>FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
<b>FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung)</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1-2</b>	<b>1.2</b>
<b>—11AE</b>		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180-360 Grad
<b>EINEIN-STALL</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	<b>1.2</b>	
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

C3321 An		
Hersteller: Aerosport International GmbH		
Zulassungsinhaber in Deutschland: Aerosport International GmbH		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmssystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (60 kg)	max. Startgewicht (85 kg)
<b>START</b> 1116 1		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	Imme sofort über Noten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b> 1 1		
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		46 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b> 1 1		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b> 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
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b> 1 1		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>BESCHLEUNIGT</b>		
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b> 1 1		
Wegdrehen	< 90 Grad	<90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES BESCHLEUNIGT</b> 1 1		
Wegdrehen	-	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	gering
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
<b>FRONTALES ÜBERZIEHEN</b> 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 s mmetrische Ausleitun:	1	
FULLSTALL as mmetrische Ausleitun-	1	
TRUDELN A115 TRIMMGESCHWINDIGKH		
TRUDELN AUS STATIONAREM KURVENFLUG	1	
STELLSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B.LEINEN.SDUL</b>		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b> 1 1		
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>174:47MMTGIMITMI</b>		

PEAK S		
Hersteller: Aerosport International GmbH		
Zulassungsinhaber in Deutschland: Aerosport International GmbH		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmssystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (100 kg)
<b>START</b> 1 1		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUS G</b> 1		
Trimmgeschwindigkeit	34 lieh	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		46 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b> 1 1		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES EIERZIEHEN</b>		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 50 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm . 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONTALES</b>		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES</b> 1 1		
Wegdrehen	<90 Grad	<90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>GES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		
Wegdrehen	-	<90 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	gering
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
<b>FRONTALES ÜBERZIEHEN</b> 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 s mmetrische AusleRen		1
FULLSTALL os mmetrische Ausleitun	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRUDELN AUS STATIONAREM KURVENFLUG	1	1
STELLSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht verbunden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>Ir2 = 1 1</b> 111MIM 1		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b> 211.MIMM		
Landeverhalten	-ein	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR</b>		

PEAK L		
Hersteller: Aerosport International GmbH		
Zulassungsinhaber in Deutschland: Aerosport International GmbH		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
		
Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg)	max. Startgewicht (120 kg)
<b>START</b> 1		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b> 1		
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		46 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>Ir27:111.1.</b>		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b> 1		
Sackfluggrenze	spät 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät 90 cm	spät 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINMAPPEN</b> 1 1		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG</b> 1		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b> 1		
Wegdrehen	< 90 Grad	<90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b> 1		
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b> 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
<b>FULLSTALL s metrische Ausleitung:</b>		
FULLSTALL as metrische Ausleitung	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STEILSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>		
Landeverhalten	einfach	einfach

MISTRAL 212		
Hersteller: Swing Flugsportgeräte GmbH		
Zulassungsinhaber in Deutschland: Swing Flugsportgeräte GmbH		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 2 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (60 kg)	max. Startgewicht (80 kg)
<b>START</b> 1 1		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>		
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b> 1-2 1-2		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b> 1-2 1.2		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b> 1-2 11311ff		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG</b> 1-2 1-2		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b> 1-2 1.2		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b> 1-2		
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b> 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
<b>FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b> 1-2 1.2		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1.2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	1.2
<b>STEILSPIRALE</b> 1.2 1.2		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b> 1		
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		



**AIREA REVOLUTION L®**

Hersteller: SynAIRgy GmbH  
 Zulassungsinhaber in Deutschland: SynAIRgy GmbH  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2.3 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (115 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEMNRUG	egL.1111.	
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		51 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		141.7
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

REI TIGES UBERZTEHM	1.2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm • 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm- 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

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

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

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

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

**TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT**

**TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1.2**

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

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

**LANDUNG**

Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



Hersteller: SynAIRgy GmbH  
 Zulassungsinhaber in Deutschland: SynAIRgy GmbH  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (70 kg)	max. Startgewicht (95 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSEWEG		
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt	48 km/h	
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEIDSEITIGES UBERZIEHEN		
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

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	Abständig verzögert	selbständig verzögert

**KLAPPEN RESDUMM! 1.2**

Vorbeschleunigung	godng	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	>360 Grad	90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

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

Stabilisieren	lin fehes 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

**TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT**

**TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1.2**

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

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

**LANUNG -**

Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

# MZL GS-01-870-01

M&B

Hersteller: SynAIRgy GmbH  
 Zulassungsinhaber in Deutschland: SynAIRgy GmbH  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 - 3 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmssystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp la



Verhalten bei	min. Startgewicht (70 kg)	max. Startgewicht (95 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		51 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	+2	1.2
Vorbeschleunigung	gering	gedng
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
Wegdrehen	>360 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
ESEINKLAPPEN BESCHLEUNIG		
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
Öffnungsverhalten	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

=1..11111

111131



EMM=2221=711111.1nW

FULLSTALL (METRISCHE AUSLE)

AMIFIEI

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	2
STMLSPI*	2	
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
REINEN-STALL	1.2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	darschschelich	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

# MZL GS-01-871-01

QUARX.25

Hersteller: Windtech  
 Zulassungsinhaber in Deutschland; Skyline Flight Gear  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2/GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmssystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp Ja



Verhalten bei	Startgewicht (75 kg)	max. Startgewicht (90 kg)
<b>START</b>	<b>1-2</b>	<b>1.2</b>
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	2	1.2
Trimmgeschwindigkeit	37 Km/h	
Geschwindigkeit beschleunigt		58 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERTZIEHEN	2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm * 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm * 80 cm	durchschnittlich 65 cm * 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN		-- 2
Wegdrehen	90.180 Grad	90.180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 - 2		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
Öffnungsverhalten	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL (METRISCHE AUSL.)	1.2	1.2
FULLSTALL (AS METRISCHE AUSL.)	1.2	1.2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	2
STELLSPIRALE	1.2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	2	1.2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

## MZL 01-369-01

fly & more Handels GmbH	
Klassifizierung	3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	105 kg -134 kg /1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätegewicht (ohne Packsack)	34,5 kg
Fläche	14,4 m <sup>2</sup>
Spannweite	10,4 m
Doppelsegel	ca. 94 %
Lattenzahl	24/6
Trimmvorrichtung	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	turmlös, 2 Schränkungsanschläge pro Seite

### BODENHANDLING UND START

VG 0%

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

### GERADEAUSFLUG

VG 0%

VG 100%

3

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

### KURVENHANDLING

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	leicht zunehmend	zunehmend

### VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS

Geradeausflug- Bügel langsam vor	weiches Abnicken	starkes Abnicken
Geradeausflug Bügel schnell vor	weiches Abnicken	starkes Abnicken
Kurvenflug- Bügel langsam vor	nickt sanft ab, Ku .vensackflug	nickt( deutlich in die Kurve
Kurvenflug Bügel schnell vor	Abtauchen in Kurvenrichtung	nickt deutlich in die Kurve
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	nicht möglich

### LANDUNG

VG 33%

Ausschwebestrecke	lang
Moment des Stallens	einlach zu Enden
V-Bereich des Stallens	grüß
Kraftaufwand beim Stallen	gering

### ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



## MZL 01-370-01

### LAMINAR 13 MR

fly & more Handels GmbH	
Klassifizierung	3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	100 kg-125kg/1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätegewicht (ohne Packsack)	33 kg
Fläche	13,7 m <sup>2</sup>
Spannweite	10,2 m
Doppelsegel	ca. 94 %
Lattenzahl	24/6
Trimmvorrichtung	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	turmlös, 2 Schränkungsanschläge pro Seite

### BODENHANDLING UND START

VG 0

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

### GERADEAUSFLUG

VG 0%

VG 100%

3

V min (km/h)	34	34
V max (km/h)	80	>80
Bügeldruck bei 60 km/h	durchschnittlich	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich-hoch	gering
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren

### KURVENHANDLING

Kraftaufwand für Einleiten	gering	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	hoch
Rollzeit für Einleiten	kurz	lang
Rollzeit für Ausleiten	kurz	lang
Schräglage bei V min.sink	leicht zunehmend	zunehmend

### VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS

Geradeausflug Bügel langsam vor	prebiemes	starkes Abnicken
Geradeausflug Bügel schnell vor	weiches Abnicken	starkes Abnicken
Kurvenflug - Bügel langsam vor	Abtauchen in Kurvenrichtung	nickt deutlich in die Kurve
Kurvenflug- Bügel schnell vor	Abtauchen in Kurvenrichtung	nickt deutlich in die Kurve
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	nicht möglich

### LANDUNG

VG 33%

2-3

Ausschwebestrecke	lang
Moment des Stallens	mittelschwer zu Enden
0-Bereich des Stallens	durchschnittlich
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich

### ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



# Aus der Sicht einer Flieger Frau

nem Flugdrachen heißt nicht Triangel sondern Trapez, die fransligen, ausgebleichten Stoff-Fetzen an den Rampen sind keine Windbeutel sondern Windsäcke (als ob das besser klingt) und der offizielle Fliegergruß vor einem Start sollte nicht »Hals- und Beinbruch« lauten. Übrigens: Getreu dem Motto »Mensch lernt nie aus« lerne ich immer noch! Vor allem viel Geduld, die allen Fliegerwitwen im idealsten Fall angeboren sein sollte. Ebenso wie ein großes Maß an den vorbildlichen Tugenden wie engelsgleiche Sanftmut, stoische Ruhe, nachsichtige Gelassenheit und äußerst tolerante Mobilität. Mindestens all das ist nötig, wenn nicht noch mehr ....

Leider nur mäßig geduldig (ich lerne ja noch) lausche ich - nach dem verlorenen Kampf um meinen Halbschlaf - nun den freimütigeren Ausführungen meines fürs Fliegen entflammten Partners. Harmoniebedürftig höchsten Grades - so bin ich nun mal - gebe ich bei der gemeinsamen (?) Freizeitplanung des heutigen Tages relativ schnell nach: »Okay - dann gibt es für uns (. heute eben mal wieder ein tolles Fliegergebnis«. Das Auto mit allen notwendigen Fliegerutensilien zu beladen ist allein sein Job und ich kann nur hören und staunen. Mein Held tut das inzwischen um ca. 9:00 Uhr sogar pfeifend! Trotz stetigen Bemühens versteh' ich diese Fliegerwelt samt ihrer Trapezkünstler manchmal überhaupt nicht, vor allem nicht um diese Zeit.

Ein ausgedehntes, romantisch verklärtes Wochenend-Frühstück auf dem Balkon? Welch ein Wunschtraum! Wenn überhaupt, dann gibt es kurz eine Breze auf der Strecke (meistens die Salzburger Autobahn). Im Auto döse ich meistens noch ein wenig, während mein Chauffeur vor lauter euphorischer Vorflugfreude schier zu platzen droht. Vereinzelt Fetzen seiner Flieger-Selbstgespräche und verschiedene, für mich eindeutig rhetorische Fragen nach möglichen Startplätzen und geeigneten Windrichtungen (als ob ich ihm da ernsthaft Auskunft geben könnte) lassen mich gegen Ende der Anfahrt langsam wach werden. Schlaftrunken stelle ich fest, dass ich seine rasante und dennoch unkonzentrierte Fahrweise bis dahin nicht bewusst miterlebt habe. Seine glänzenden Augen sowie seine geballte Aufmerksamkeit richten sich fast ständig nach oben in beachtliche Flughöhen anstatt geradeaus auf die stark befahrene Straße, was ich zum momentanen Zeitpunkt für gesünder halten würde. Die erheblich höhere Wahrscheinlichkeit eines ernsthaften Unfalls im täglichen Straßenverkehr, mit der Fliegerfans so gerne ihre »völlig ungefährliche Sportart« vergleichen und rausreden, kann ich bei solchen Anreisen nur unterschreiben. Ob es da wohl irgendeinen Zusammenhang gibt?

Endlich sind wir irgendwo zwischen den Bergen. Heuberg? Wallberg? Tegernberg? (kleiner Scherz am Rande). Offengestanden sind sie für mich alle ziemlich gleich: Anstrengend hoch! Gottlob gibt es Bergbahnen. Trotzdem schließt sich noch ein ziemlich schweißtreibender Aufstieg von der Bahnstation zum Startplatz an. Ich schwitze auch, obwohl ich keine 40 kg freiwillig mit mir rumschleppe. Für mich unverständlich, was einige Menschen - insbesondere die Fliegerspezies - zu solch strapaziösen Gewaltakten treibt. Warum machen die das eigentlich - vielleicht sollte ich dazu einfach mal dieses Buch lesen ..(?)

Petra Kraus



Joe, flyruber

Dieser Auszug stammt aus dem Buch »Fly for Fun« von Josef Eisgruber. Der Autor schreibt dazu: »Dies ist kein Buch über Rekorde. Es will versuchen, wenigstens einen kleinen Teil der Begeisterung zu vermitteln, die ein Drachenflieger zwischen den Alustangen empfindet«. Es ist im Selbstverlag erschienen, man erhält es für 19,90 DM und 4,00 DM Porto (bitte Vorkasse) bei Josef Eisgruber, **Kopernikusweg 3, 85375 Neufahrn, e-mail: Josef.Eisgruber@epost.de.**

Fly for Fun

iepen 51, (31.) diont1167.

DHV-info in 77

Tja, da hab' ich nun die wirklich große Ehre und darf dem schriftstellerischen Erstlingswerk meines Flugbären ein eigenes Schlusswort hinzufügen.

Das Szenario aus meinem Blickwinkel beginnt an einem der raren

Samstage im Jahr, zu nachtschlafender Zeit an einem Ort, wo alles Übel dieser Welt Vergessen finden sollte: Daheim im trauten, mollig-warmen, kuscheligen Bett.

Grundsätzlich zähle ich mich zu der wirklich absolut lebenswerten Menschenkategorie der Gern- und Gern-Lang-Schläfer. Ich habe also keinen blassen Schimmer, wie früh es ist und will es im Grunde auch gar nicht wissen - schließlich bin ich ja noch müde.

Da rührt sich etwas neben mir. Krampfhaft versuche ich, die nachbarlichen Regungen erst mal zu ignorieren. Das führt aber lediglich dazu, dass mein Matador der anderen Bethälfte seine inzwischen massiven Anstrengungen, die übrigens völlig beiläufig wirken sollen, weiter intensiviert. Nach endlosen zehn Minuten will er jetzt also unbedingt bemerkt werden. Während ich ganz fest meine Augenlider zusammenpresse sage ich mir still: »Ganz ruhig liegen bleiben und bloß nicht die Augen öffnen, sonst könnte ein heller Sonnenstrahl durch das Fenster direkt in meine Pupillen schießen« - und ich will doch noch selig schlummern.

Aber an diesem Samstag kennt mein Herr der Lüfte keine Gnade für die schlaftrunkene Kriegerin an seiner Seite. »Schau doch mal, herrlichstes Wetter, strahlend blauer Himmel, kein Wölkchen zu sehen!« trällert es in mein Ohr. Ich weiß bereits genau, wovon mein Morgenkavaliere tatsächlich redet. In Realsprache übersetzt bedeutet es vielmehr: Optimales Flugwetter, unglaubliche Fernsicht in einem berauscheden Bergpanorama, Flugfreude pur durch den (für mich allerdings viel zu frühen) verheißungsvollen Thermikbeginn. Raus aus den Federn - ich will fliegen!!!

Neben diesen fast hellseherischen Übersetzungskünsten frühmorgens an den wenigen freien Wochenenden habe ich als jahrelange Flugbegleiterin der privaten Eisgruber-Airline noch viel mehr gelernt: Das dreieckige Gestänge unter ei-

Janina, 6 Jahre, zum Thema Gerechtigkeit:

„gerecht ist, wenn man frei  
wie ein Vogel sein kann“

Manchmal ist das Leben gerecht. Manchmal  
aber auch nicht. Und manchmal ist alles ganz einfach.  
D.A.S. Rechtsschutz und mehr.



Die D.A.S. Ein Unternehmen der ERGO Versicherungsgruppe. Informationen unter: [www.das.de](http://www.das.de)

Europas Nr. 1 im Rechtsschutz.

*Liebe DHV-Mitglieder,*

*Häufiger als man denkt, wird man mit Situationen konfrontiert, die man alleine nicht mehr lösen kann. Denken Sie nur an Verkehrsunfälle oder an unvorhergesehene Ereignisse auf Reisen oder rund um unsere Sportart. Dann braucht man einen Partner. Und am besten einen möglichst starken. Der DHV hat nun für die angeführten Lebensbereiche mit der D.A.S. einen solchen Partner, der uns Sicherheit und Service bietet. Die D.A.S. ist der Marktführer im Rechtsschutz in Deutschland und Europa und Marktführer unter den deutschen Versicherern im Schutzbriefbereich. Mit einem 24-Stunden-Notrufdienst, der zu den Pionieren im Versicherungsbereich zählte und heute zur umfassenden Assistance-Dienstleistung ausgebaut wurde, steht die D.A.S. auch immer dann zur Verfügung, wenn man sie braucht.*

*Und noch ein entscheidender Vorteil: DHV-Mitglieder bekommen den D.A.S. Rechtsschutz und den D.A.S. Sicherheitsbrief zu sehr günstigen Konditionen. Mit den Assessoren Michael Höbet (langjähriges DHV-Mitglied) und Robert Wandel stehen überdies versierte Fachleute zur Verfügung, die jahrelange Erfahrung und Kompetenz in Versicherungsfragen vorweisen können.*

*Mit besten Grüßen*

*Ihr DAS Team*

## D.A.S. Rechtsschutzversicherung mit RechtsschutzExpert und D.A.S. Anwalts-Notruf

Die D.A.S. Ein Unternehmen der ERGO Versicherungsgruppe.

entweder per Fax oder per Post an:

Ass. Michael Höbel und Robert Wandel  
D.A.S. Geschäftsstelle Weilheim

Petelgasse 1  
82362 Weilheim

Tel.: 08 81 / 4 17 80 71  
Fax: 08 81 / 4 17 80 72  
michael.hoebel @ das.de  
robert.wandel@das.de

### Antragsteller:

Name, Vorname:	
Straße Nr.:	
PLZ, Wohnort	
Tel. Geb.-Datum.	
Konto-Nummer: 111111111	Bankleit-zahl 11111111
Geldinstitut:	
Zahlungsweise: <input type="checkbox"/> jährlich <input type="checkbox"/> 1/2jährlich mit 3% Zuschlag <input type="checkbox"/> 1/4jährlich mit 5% Zuschlag	
Vertragsbeginn: ab dem _____ 0-Uhr (frühestens am Tag nach Eingang bei der DAS.)	
Bei welcher anderen Gesellschaft ist oder war Antragsteller/Partner rechtsschutzversichert?	Vertrags-Nr.: _____ Wurde der Rechtsschutzvertrag von der Gesellschaft gekündigt? [1 ja] [0 nein]

### Antrag auf Rechtsschutzversicherung

Ich beantrage eine Rechtsschutzversicherung gemäß den Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung (ARB 2000) mit den vereinbarten Klauseln in Rahmen des Vertrages zwischen dem DHV und der D.A.S. Deutscher Automobil Schutz Allgemeine Rechtsschutz-Versicherungs-AG, Thomas-Dehler-Straße 2, 81737 München

Jahresbeiträge inkl. 15%/0 Vers.-St. ohne Selbstbeteiligung DM mit Selbstbeteiligung 1300 DM)

Privat- und Berufs-Rechtsschutz für Nichtselbständige (5 25 ARB 2000)

247,90\*  188,90\*

Privat-, Berufs- und Verkehrs-Rechtsschutz für Nichtselbständige (5 26 ARB 2000) „Iden“

ohne Wohnungs- und Grundstücks-Rechtsschutz

419,90\*  325,90\*

Verkehrs-Rechtsschutz (5 21 Abs. 2 ARB 2000)

mit Fahrer- und Fußgänger-Rechtsschutz für meinen Pkw/Kombi amtl. Kennzije Fahrzeug

je Fahrzeug  154,90\*  115,90\*

Verkehrs-Rechtsschutz 1+ für Nichtselbständige (6 21 Abs. 11 ARB 2000)

für alle auf den Antragsteller, Lebenspartner, minderjährige Kinder zugelassenen Motorfahrzeuge zu Lande sowie Anhänger

pauschal  236,90\*  pauschal 179,90\*

Rechtsschutz für Selbständige auf Anfrage bei den Vertrauensleuten

Diese Preise sind Normaltarife - für DHV-Mitglieder gilt:

**abzüglich 25 %**

Name des

Lebenspartners: \_\_\_\_\_

### Antrag auf D.A.S. Sicherheitsbrief

mit Weltgeltung gemäß den Allgemeinen Bedingungen (AB Schutzbrief 97 mit den D.A.S.-Zusatzleistungen 7/98)

Deutscher Automobil Schutz Versicherungs-AG

Vertragsbeginn am: _____ 5 Uhr, frühestens am Tag nach Eingang bei der D.A.S. (Datum: 1 Tag nach Antragstellung - 0 Uhr)	Vertragsdauer: _____ Jahre	Zahlungsweise <input type="checkbox"/> jährlich <input type="checkbox"/> 1/2jährlich <input type="checkbox"/> 1/4jährlich	Beitrag lt. Zahlungsweise _____ DM
<input type="checkbox"/> D.A.S. Sicherheitsbrief für den Versicherungsnehmer	<input type="checkbox"/> D.A.S. Familien-Sicherheitsbrief	<input type="checkbox"/> Ausschluss des Krankenversicherungsschutzes im Ausland	
<input type="checkbox"/> Ausschluss von Leistungen, die bereits im Rahmen einer Name und Sitz Kraftfahrtversicherung mit Schutzbrief abgedeckt sind		Vertrags-Nr. _____	
mit <input type="checkbox"/> 20 DM Nachlass für das Fahrzeug	amtl. Kennzeichen _____	und <input type="checkbox"/> 20 DM Nachlass für ein 2. Fahrzeug (nur irr Familien-Sicherheitsbrief)	amtl. Kennzeichen _____

**Weltweite Sicherheit rund um die Uhr!**

für 109,90 DM im Jahr D.A.S. Sicherheitsbrief

für 144,90 DM im Jahr D.A.S. Familien-Sicherheitsbrief

DHV-Mitglieder zahlen bei Neuabschluss 15 % weniger bei 1-jähriger bzw. 25 % weniger bei 5-jähriger Laufzeit!

Wenn eine Selbstbeteiligung von 300 DM vereinbart ist, zahlt der Versicherungsnehmer diese in jedem Rechtschutzfall selbst.

Beim Schadenersatz-, Disziplinar- und Standes-, Straf-, Ordnungswidrigkeiten- sowie Beratungs-Rechtsschutz beginnt der Versicherungsschutz sofort. In allen anderen Fällen gilt eine Wartezeit von 3 Monaten. Für Schadenfälle, die vor Versicherungsbeginn oder in der Wartezeit eingetreten sind, besteht kein Versicherungsschutz. Maßgebend ist nicht der Zeitpunkt der Meldung, sondern der Zeitpunkt der Entstehung des Streits.

Der Vertrag hat eine Laufzeit von 1 Jahr. Er verlängert sich stillschweigend jeweils um ein Jahr, wenn nicht spätestens 3 Monate vor Ablauf eine schriftliche Kündigung zugegangen ist.

Der Privat-, Berufs- mit oder ohne Verkehrs-Rechtsschutz für Nichtselbständige (§§ 25, 26 ARB) kann abgeschlossen werden, wenn der Versicherungsnehmer und/oder dessen Ehepartner/mitversicherter Lebenspartner keine selbständige Tätigkeit mit einem Gesamtumsatz von mehr als 12.000 DM - bezogen auf das letzte Kalenderjahr - ausüben. Für Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit einer selbständigen Tätigkeit besteht unabhängig von der Umsatzhöhe in keinem Fall Versicherungsschutz.

Verkehrs-Rechtsschutz 1+ für Nichtselbständige darf nur angeboten werden, wenn die oben genannten Personen keine gewerbliche, freiberufliche oder sonstige selbständige Tätigkeit mit einem Gesamtumsatz von mehr als 12.000,- DM bezogen auf das letzte Kalenderjahr ausüben. Für Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit einer selbständigen Tätigkeit über 12.000,- DM Gesamtumsatz besteht kein Versicherungsschutz.

Hiermit ermächtige ich bis auf Widerruf die D.A.S. Gesellschaften, meine Beiträge für alle bei diesen laufenden Verträgen im Lastschriftverfahren einzuziehen und verzichte für diese Fälle auf gesonderte Rechnungen.

Der Rechtsschutz-Versicherungsvertrag beginnt jeweils um 0 Uhr nach dem Eingang dieses Antrags bei der D.A.S. Die Versicherungssumme beträgt 300.000,- DM je Rechtschutzfall zuzüglich Strafkaution bis 50.000,- DM. Die besonderen Hinweise für Rechtschutz-Verträge, insbesondere zur Beitragsanpassung und Einwilligung nach dem Bundesdatenschutzgesetz, sind Vertragsbestandteil. Vom Vertragsinhalt abweichende oder den Vertrag ergänzende mündliche Vereinbarungen sind nicht gültig. Die ARB 2000, die Verbraucherinformation und das Merkblatt zur Datenverarbeitung erhalte ich mit der Police.

Einwilligungserklärung nach dem Bundesdatenschutzgesetz:  
Ich willige ein, daß der Versicherer im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder der Vertragsdurchführung (Beiträge, Versicherungsfälle, Risiko-/Vertragsänderungen) ergeben, an Rückversicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung der Rückversicherung sowie zur Beurteilung des Risikos und der Ansprüche an andere Versicherer und/oder an den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft zur Weitergabe dieser Daten an andere Versicherer übermittelt. Diese Einwilligung gilt auch unabhängig vom Zustandekommen des Vertrages sowie für entsprechende Prüfungen bei anderweitig beantragten (Versicherungseerträgen und bei künftigen Anträgen).

Datum/Unterschrift \_\_\_\_\_

# XC STRECKENFLUG MEISTERSCHAFT

# 2001



Foto: Andreas Busslinger



sponsored by [www.brauniger.com](http://www.brauniger.com) [www.hanwag.de](http://www.hanwag.de) [www.finsterwalder-charly.de](http://www.finsterwalder-charly.de)

# Auswertungsstand 1.6.01

**Aktuelle Zwischenstände unter [www.dhv.de/sport](http://www.dhv.de/sport)**

Das Frühjahr 2001 bot den XC-Piloten wenig Anlass zur Freude. Überall die gleiche Aussage: so schlimm war es noch nie. In der Tat, bis zum Redaktionsschluss 31.05. wurden insgesamt lediglich 80 Flüge zur Auswertung eingereicht. Im vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres waren dies mehr als 300. Keine der sonst üblichen »Frühjahrsklassiker« boten in diesem Jahr zuverlässige Streckenflugbedingungen. Weder in Bassano, Feltre oder anderen im Frühjahr begünstigten Fluggebieten auf der gesamten Alpensüdseite sorgten gute Witterungsbedingungen für entsprechendes Streckenflugpotential. Auch im Norden sah es nicht besser aus. Während in vergangenen Jahren Anfang Mai ganze Scharen von Gleitschirmpiloten vom Wallberg Richtung Pinzgau flogen, fielen diese Flüge in diesem Jahr Wind oder Regen zum Opfer.

Die Wettersituation hat sich zwar bis Ende Mai etwas gebessert, aber diese Flüge lagen dem Auswerter noch nicht vor.

## ERACHIEN

Bisher wurden die weitesten Flüge eher im Flachland erzielt. Bereits am 22.04. dokumentierte Dirk Postulat (Ghostbuster) einen Zielflug von Bahrenborstel über 141,6 km nach Arnsberg im Sauerland. Marcus Hoffmann-Guben (Ghostbuster) landete 161 km westlich seines Startplatzes Geislingen in Monsheim und einige Tage später nach 120 km bei Rheinzabern

Am 12.05. flog Peter Götz mit einem Exxtacy aus der Winde in Siegritz als Zielflug über Neustadt/Aisch nach Crailsheim und als »freier Strecke« bis nach Notzingen; Gesamtstrecke 185 km. Max Altmanshofer landete einen Tag vorher, nach einem UL-Start in Forst, nach 178 km in Kohlsetten. 3 Flüge, ebenfalls von Ost nach West, dokumentierte Reinhard Pöpl mit seinem Atos, der Weiteste führte ihn aus der Winde in Langentonhausen nach Dewangen bei Aalen.

Am 12.05. flog Wolfgang Seuling auf einem

Atos vom Flugplatz Kulmbach als Zielflug nach Ippenheim und per »freier Strecke« nach Baum-erlenbach, Gesamtstrecke 178 km. Im Rahmen der Liga dokumentierte Clemens Christ, ebenfalls auf Atos, ein Dreieck von Kössen mit den Wendepunkten Schmittenhöhe und Kreuzjoch über 161 km.

2 bemerkenswerte FAI-Dreiecke gelangen dem Atos-Piloten Helmut Niedermann am 23. und 26.05. über 93 und 126 km vom Eichberg, die Wendepunkte des weiteren Fluges waren Brend Turm und Belchenhaus. Dies ist, meines Wissens, das größte bisher dokumentierte FAI-Dreieck im Schwarzwald.

An der sonst um diese Jahreszeit begünstigten Alpensüdseite konnte wenig erfolgreich dokumentiert werden. Der punktbeste Flug von der Emberger Alm gelang dem Hamburger Exxtacy-Piloten Helmut Wilms am 02.05. mit einem unvollendeten Dreieck über 154 km zurückgelegter Strecke.

Quasi als Heimflug von einem Ligawochenende an der Emberger Alm wagten 5 Piloten, Lukas Etz, Herbert Sturm, Hans Bausenwein, Lukas Bader und Oliver Barthelmes die Überquerung des Alpenhauptkammes von Süd nach Nord. Trotz späten Starts in Kärnten querten 4 Piloten die Felbertauern. Lukas Bader und Oliver Barthelmes erreichten abends ihren Zielpunkt: die Firma Aerosport bei Brannenburg im Inntal, südl. Rosenheim. Die Dokumentationen liegen allerdings noch nicht vor.

Bisher wurden mehr Flüge mit Starrflüglern eingereicht als mit flexiblen Drachen.

## GLEITSCIFILE

Die Lufträume von vier Ländern durchflog Claus Vischer (Pro Design Project) am 11.05. nach einem Start aus den Weinhängen der Mosel bei Zeltingen-Rachtig. Da er die Kontrollzone in Luxemburg nördlich umfliegen musste, berührte er neben dem deutschen und luxemburgischen Luftraum auch den belgischen und landete nach

157 km bei Fosse in Frankreich. Am folgenden Tag gelang ihm ein ähnlicher Flug, er landete nach 151 km etwas südlicher bei La Besace,

Die einzigen weiteren Flüge über 100 km dokumentierten Peter Wieczorek (Ventus) am 12.05. mit einem Zielflug vom Unterberghorn bei Kössen mit dem Wendepunkt Schmittenhöhe zum Wildkogel und »freier Strecke« nach Friedensbach über 106,8 km sowie Johannes Sturm (Omega 5) mit einem Zielflug am 26.05. vom Wallberg über das Kreuzjoch nach Kaprun mit freier Strecke nach Taxenbach.

Knapp unter 100 km flogen Roland Faulhaber (95,8 km) und Lutz Riede! (99,5 km) bei Dreiecksversuchen vom Brauneck am 13.05.. Am gleichen Tag gelang Achim Warbruck ein Zielflug vom Hochfelln über die Schmittenhöhe nach Bramberg (80,4 km). Bereits am 15.04. umrundete Sepp Gschwendtner ein 84 km Dreieck von Feltre aus mit den Wendepunkten Croce d'Aune und Polpet.

Von der erfolgreichen Überquerung des Alpenhauptkammes von Stefan Bocks vom Hochfelln in die Dolomiten habe ich zwar gelesen, die Dokumentation liegt mir jedoch noch nicht vor.

Die bisher eingereichten Flüge verteilen sich in etwa gleich auf die offene Klasse und die Sportklasse.

## MISWERTUNG

Kaum ein Streckenflieger fliegt heute noch ohne GPS. Es dient nicht nur zur Navigation, sondern ist mittlerweile auch die einzige Dokumentation bei zentral durchgeführten Wettbewerben, es gibt dort keine Photodokumentation mehr. Ich hoffe, dass in Zukunft auch bei der dezentral durchgeführten Streckenflugmeisterschaft das GPS als Dokumentation genutzt werden kann, im Moment ist dies aufgrund von Manipulierungsmöglichkeiten noch nicht der Fall.

# fly OLYMPIC EAGLES CLUB e.V.

UNTER DEUTSCHER LEITUNG

**SOFTFLUGGEBIETE**  
Olymp - Meteora-Klöster - Ossagebirge  
**WIINTERFLUGGEBIETE**  
Süd-Griechenland - Peloponnes

Info & Prospekt anfordern! Video DM 18,

Deutschland: Tel. 0049/821/2629551, Fax 2 62 95 50  
Schweiz: Tel./Fax 0041/71/9 23 88 51  
Griechenland: Tel./Fax 0030/352/44464  
e-mail: eagles-club@earthlink.net  
www.olympic-eagles.de



## Harze GLEITSCHI

Schule  
Tät. Jäger

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

Flugsportzentrum für:

- Paragliding
- Motorschirm
- Windenschlepp
- Drachenfliegen
- Tandemfliegen

www.harze-gleitschi.de

### GS offene esse

Platz	Name	Verein	Punkte
1	Witscher Niki	Legen Pro leite Peejel	191
2	Blum Johannes	631 Inntal Adraee Omega 5	181
3	Riedel Niki	Frei% EX 65	178
4	Gschwender Seon	116C Tegenseer Nil Edel fliteaum	117
5	Vitarroek Peter	Eichenauer 19 Swing Verse	111
6	Amann Sebastian	Base Pilotenclub Panrech P70	101
7	ArmsAlme	51baNiesGed Reichehal Farbig Vieles	72
8	W611 Andreas	1.3arherger GIC Swing Citrus 2	30
9	Widdelehreffe	314 Nerlank Hohenrollam Ema Oxygen	33
10	Schrak Achim	61C Inntal Adraee Sion d	32

### HG FAN

Platz	Name	Verein
1	Onemahl Bernd	
2	Ludersterad	
3	Altromehotar San	Ruhpolding
4	Regal Peri	Df
5	rater Heul	
6	femer Michael	
7	AMhemmer ratil	099
8	Märe Marterl	
9	Neteer Cluiliar	Anhat

### HG FA1

1	Niedemann Helmut	0 Walde Neusiel	AIR Alm	438
2	661/Per	Nordberimthe Urhenk	Ne Design ENNA	133
3	Vritre Neheur	timet (Gehedieter	Hohl Design I eNery	326
4	Pöppf Reinhard	Df		317
5	Chridlemen;	219 Neelaug Gösseheim	41241e	282
6	Hollmarm Gehen Herne	919 Rohen Nullen	fligh111. Ghosibusler	181
7	Meier Belleid	019 Blumbeg Immendingen	Aledia	261
8	Seing TVolgeng	lionberimtheDreherenl.	VIR Mes	
9	Postulat Dirk	KINlierl-Bahrenbientel	fligh19.61nslibusIN	212
10	Ludwig Gerhard	019 Netries 1 amerbeg	19111as	119

### GS Sportklasse (Gütesiegelklasse 1132x DHV 27)

1	Pell Reinkeld	65C HettluesSamerberg	Gort Getane	205
2	VEeheur Achim		Swing Mimt	203
3	Schier Erkherl	65C HozhriesSamerberg	teere Oclene	1e5
4	faulheber Relend	lenggiteseer GleitSchili	frech Mission	138
5	Mies Peter	Alba1ms Bad Reichenheil	iteeX Speers	111
6	Maltsrillich		firesird Basler	101
7	Dengler Schelten	639 Inntal	Csaite Stele	51
8	Siechen Claus	fötitelsbeckeufl. Siegen	Gin Gliders Band01	52
9	Brommer NineRenam	1159 legemseer fal	Swing Asirel	42
10	Rütgen Uwe	619 Hochries Samerbar	swing	36

### GS - Tandem

Rüche Rehe	Asiral Neiß	181
------------	-------------	-----

Julilstrien • Aug. Oberkärnten • Sept. O

WeiterbildgA / Reisen

Höhenflugkurse

Grundkurse

kalender kostenlos anfordern bei: A-9920 Sillian 82 - Tel. (43) 04842

Okt. Dolomiten • Nov. Brasilien • Dezember Osttirol • ö



Foto: Andreas Busslinger

Meine Bitte an alle Piloten: Gebt bitte von neuen Wendepunkten oder Außenlandeplätzen die Koordinaten auf dem Auswertbogen mit an, dies erleichtert die Auswertung und führt zu genaueren Ergebnissen.

Zur eigenen Auswertung kann auch das XC-Programm verwendet werden. Dies kann im Internet von der DHV-Sportseite unter »Breitensport«, Streckenflugmeisterschaft heruntergeladen werden. Das Ergebnis der eigenen Auswertung wird von mir anhand der üblichen Dokumentationsunterlagen überprüft. Das XC-Programm dient auch zur eigenen Planung und Berechnung von Streckenflügen.

Die Frist (4 Wochen) und der Umfang der Dokumentationsunterlagen für die Einreichung zur »Deutschen Streckenflugmeisterschaft« sind weiterhin unverändert und sind in der Wettbewerbsordnung des DHV nachzulesen.

Wer zusätzlich einen internationalen Leistungsvergleich haben möchte und am »Europäer XC« teilnehmen möchte, muss selbst seine Flüge innerhalb von 14 Tagen nach der Durch-

führung ins Internet eingeben. Das Flugeingabeformular ist ebenfalls über die DHV-Seite unter Sport - internationale Wettbewerbe - Europäer XC-Flugeingabe erreichbar. Eingaben werden vom Auswerter nach der Auswertung der nationalen Dokumentationsunterlagen u.U. bestätigt, korrigiert oder gestrichen.

Leider nehmen an diesem Leistungsvergleich bisher im Wesentlichen nur deutsche und österreichische Piloten teil, aber es haben bereits andere Länder ihr Interesse an einer Teilnahme bekundet.

Die »Deutsche Streckenflugmeisterschaft« als Angebot für den Breiten- und Spitzensport bleibt aber auf jeden Fall in seiner jetzigen Form erhalten. Ich wünsche allen Teilnehmern besonders in diesem, vom Wetter nicht gerade verwöhnten Jahr, noch viele erlebnisreiche Flüge.

Aktualisierte Zwischenergebnisse unter : [www.dhv.de/deutsch/sporttermine/index.html](http://www.dhv.de/deutsch/sporttermine/index.html)  
Rudl Bürger



## Flugferien inklusive Material

- tuostes Material Advanse Swing
- 1 Hotel mit Zimmer 1 Frühsrücke
- Flugbetreuung damit SFIV
- Max. Alter Material 6-12 Monate
- 5 Tage alles inklusive ab Fr. 598.

### Engelberg-Luzern

- gute Verhältnisse
- 8 Fluggebiete für jch; Wattertuiton
- bis 26181 m lehditTrenz
- Billinen ganzjährig in Betrieb
- familienfreundlich

Evro-Flugechw gelberg  
Vligaserfolatr. 247  
C14-6390 Eng rg  
+41 41 627 07 \*7  
Fax . 41 41 331 34 07  
Info-Band. 41637\_61,117  
Info6wn0q4ati.4164,

ZU STOLZ FÜR DHV 1

DU KENNST DEN P 25 NICHT

PARATECH AG, CH - 9057 WEISSBAD, TEL./FAX +41 (0)71 787 30 31 / 787 30 32, INFO@PARATECH.CH, AEROSPORT GMBH, D - 83094 BRANNENBURG, TEL./FAX +49 (0)8034 1034 / 3384, INFO@AEROSPORT.DE

WWW.PARATECH.CH

sponsored by



FLIGHT DESIGN

NOVA

freex  
AIR SPORTS

ULTRALITE  
PRODUCTS  
*Paragliding*

FB  
FIREBIRD SKY SPORTS AG

SWING

Gin  
GLIDERS



## German CQp Berchtesgaden

12.05. bis 13.05.●

In Berchtesgaden fand dieses Jahr der Auftakt zur German Cup Serie 2001 statt. Der Wettbewerb, der eigentlich am Wallberg ausgetragen werden sollte, wurde auf Grund der hohen Teilnehmerzahl nach Berchtesgaden verlegt. Damit konnte am Jenner doch noch ein GC gestartet werden, denn wegen des schlechten Wetters wurde der einige Wochen vorher geplante Durchgang abgesagt. Ebenfalls dem Wetter zum Opfer fiel der GC am Brauneck, so dass für die Teilnehmer der diesjährige Wettbewerbs-Auftakt recht spät stattfand.

Berchtesgaden bildete mit dem Jenner eine ideale Voraussetzung für einen Wettbewerb wie den German Cup, Die Aufgaben wurden so gelegt, dass die Piloten immer im Bereich des Talkessels fliegen konnten und mit zwei 30,9 und 40,1 km langen Durchgängen zudem recht interessante Tasks geflogen wurden.

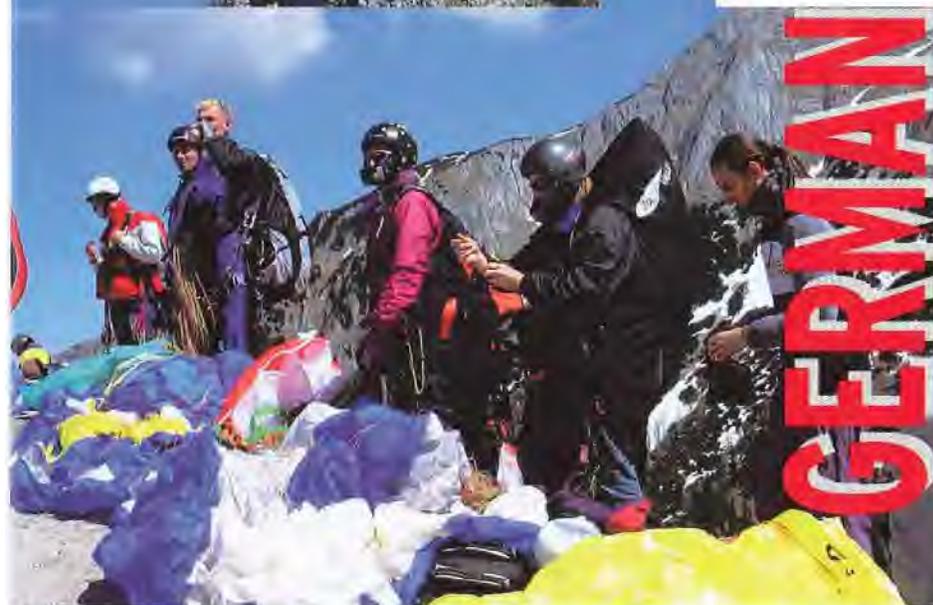
Das Problem mit der hohen Teilnehmerzahl löste sich zum größten Teil selber, da trotz der guten Wetterprognosen »nur« 103 Piloten anreisten. Durch die beiden Startplätze am Jenner konnte zudem der GC-Tross aufgesplittet werden. Dadurch wurde die Lage erheblich entspannt. Für Anspannung während des ersten Durchgangs sorgte allerdings der starke Wind, der am Startplatz teilweise sehr turbulent war und von den Piloten gleich volle Konzentration forderte. Die Aufgabe führte die Piloten nach dem Start Richtung Westen. Dort mussten sie nach zwei Wendungen die Blaueishütte am Hochkalter umrunden und nach einer weiteren Wende im Ziel landen. Am schnellsten flog Norman Lausch mit seinem Paratech P7o die 30,9 km lange Aufgabe.

Am zweiten Tag waren die Bedingungen wesentlich besser und der Wind schwächer, so



Fotos: Stefan Mast

# CUP 2001



# GERMAN

## Ergebnis

Platz	Name	Gerät
1	Norman Lausch	Paratech P 70 Creaton
2	Hartmut Rocker	UP-Gambit
3	Christian Blum	Advance Omega 5
4	Oliik Menzer	XIX Top 2
5	Björn Laging	Swing Cirrus 2
6	Tobias Dippon	Advance Omega 5
7	Rüdiger Gördes	Ozone Proton GT
8	Steffan Wieland	Ozone Proton GT
9	Jan Scholz	Firebird Rocket
10	Richard Waltrapp	Ozone Proton

dass die Aufgabe auf 40,1 km vergrößert wurde. Diesmal galt es am Anfang, das Kehlsteinhaus zu umrunden, bevor es dann wieder zur Blau-eishütte ging. Nachdem die Aufgabe die Piloten noch einmal zum Jenner führte, mussten sie anschließend eine Boje im Flachen dokumentieren, bevor sie dann im Anschluss gegen den Wind die Ziellinie überqueren konnten. Hier

machten auch die ersten Teilnehmer die Erfahrung, wie bitter es ist, nur wenige Meter vor dem Ziel zu stehen, da der Talwind teilweise recht stark auffrischte und das Gleiten minimierte. Besser machte es der UP Gambit Pilot Hartmut Rocker. Er flog die Aufgabe als Schnellster und belegte im Endklassement gleichzeitig Platz zwei. Norman Lausch konnte seinen Vorsprung aus dem ersten Durchgang verteidigen und gewann den ersten German Cup dieser Saison. Dritter wurde Christian Blum auf seinem Omega 5 und bei den Damen gewann Chiara Gucker (Nova X-Ray) die Gesamtwertung.

Nach Berchtesgaden trifft sich die German Cup Gemeinde das nächste Mal wieder am Kandel. Wenn das Wetter mitspielt, sollte dann einem interessanten Wettbewerb nichts mehr im Wege stehen.

Torsten Siegel



100% Präzision  
100% Zuverlässigkeit  
100% High Tech

## IQSERIES

die intelligentere  
Flugelectronic

- 10 Basic
- 10 Carnfort
- 10 Vassib
- 10 Competition
- 10 Competition/GPS
- 10 Sante
- 10 Motor

ALLE PRODUKTE UND VIELE  
tele, JETZT NEU UNTER  
[ient.brauniger.com](http://www.ient.brauniger.com)



www.yearning.de

Photos: Mariens, Fiedler

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

Out now:  
KI Moton Das Varia für Motor.  
Gleitschirme und Minimum-Systeme.  
IQ Sens: Für Mtnimmsten und als Oack-  
Up für Strecken- und Wettkampfpiloten.

BRAUNIGER  
Augelectronic GmbH  
Plafichstrasse 21  
D-82362 Weilheim  
Tel +49-881-64 75 0  
Fax +49-881-45 61  
info@brauniger.com  
www.brauniger.com

Österreich:  
Fluggeräte GmbH  
43-5375-2425  
Italien: AIRE  
.39-31-658428  
Niederlande: DTC  
.31-162-520151

 **BRAUNIGER  
FLUGELECTRONIC**

# „Bavarian Pen in Hindelang“

GS

Hindelang sehen und - fliegen? Total genial. Ehrlich, immer. Nur nicht bei kräftigen oder stabilen Nordost-Lagen. Bis der Wettergott endlich einmal begreift, dass blauer Himmel und von morgens bis abends pralle Frühsommersonne einfach nicht genug sind für Fetzenflieger, sondern eben auch noch der Wind passen muss, wird es weiter solche Wettbewerbe geben wie die Internationalen Bavarian Open 2001 in Hindelang (18.-22.11.01).

Ein großer Wettbewerb mit Chance auf internationale Ranglistenpunkte (CIVL-Kat. 2), auf fünf Tage angesetzt in einer der schönsten und fliegerisch ergiebigsten Landschaften Deutschlands, gleichzeitig Wertungsdurchgang der deutschen Gleitschirm-Liga für die Deutsche Meisterschaft, dazu bayerische und Baden-Württembergische Landesmeisterschaften. Aber wenn am Ende gerade einmal zwei gewertete Durchgänge stehen, ist das ein lausiges Ergebnis, das weder Piloten noch Organisation noch Landschaft gerecht wird. Denn es gibt tatsächlich noch etwas Besseres, als tagelang mit prachtvollem Panorama bei Traumwetter auf dem riesigen Wiesenstartplatz am Spiesser über Hindelang herumsitzen - nämlich dort zu fliegen.

Der lokale Club, die Ostrachtaler Gleitschirmflieger - federführend der deutsche Spitzenpilot Bernie Koller - hatte bereits vor zwei Jahren die Bavarian Open in Hindelang perfekt organisiert und versuchte zur Begeisterung der knapp einhundert gemeldeten Piloten, diesen Luxus in diesem Jahr noch zu toppen. Ob gratis Camping- und Duschgelegenheiten am Hindelanger Sportplatz, das üppige tägliche Frühstücks- und Lunchbuffet (Bernies Papa besitzt eine Metzgerei...), der Piloten- und Schirmtransport Richtung Startplatz oder Auswertung und Siegerehrung - die Ostrachtaler rührten kräftig die PR-Trommel für sich und ihre Region und überredeten sogar die scharfen örtlichen Ordnungshüter, bei Parkdelikten beide Augen zuzudrücken, falls eine Pilotenkarte im Auto deponiert war. Danke Ostrachtal(er), danke Bernie!

Aber es half nichts - der erste Tag, der Freitag, musste wegen des schlechten Wetters vorab gecancelt werden. Erst am Samstag quälte sich der erste Traktor mit den Schirmen auf dem Hänger die Oberjochstraße Richtung Hirschalpe hinauf. Oben musste erstmal - böse Überraschung für Gebietsneulinge - das Hindelanger Fitnessprogramm absolviert werden, und was Bergziege Bernie so als »knapp wo Höhenmeter, w Minuten Gehzeit« bis zur Startwiese auf dem Spiesser ankündigte, kam Manchem vor wie der Weg in ein Himalaya-Hochlager.



Foto: Reiner Schelltdorf

## 58 Kilometer zum Einfliegen

Oben war aber Zeit genug und vor allem Platz genug zum Ausbreiten, bis die Tasksetter die Aufgabe präsentierten: 58,3 Kilometer über die Bojen Willersalpe im Südosten (7,2 km); Cafe Polite in Hindelang (14,1 km), dann Sprung ins Tannheimer Tal zur Neunerköpfe Bergstation (26,7 km), Querung nach Oberstdorf zum Nebelhorn mit Bahnstation Seealpe (45,7 km), zurück zur Kirche im Hindelanger Nachbarort Bad Oberdorf (57,4) und schließlich Goal in Hindelang. Fast zu wenig für einen Tag, der sich nach zaghaftem Thermikbeginn zunehmend gut entwickelte, allerdings in der Luft nach dem Abfließen kalter Luft auch für nicht ganz ruhige Bedingungen sorgte. Optimale Bedingungen zunächst am Start, zügig setzte sich ein Spitzenpulk aus einem Dutzend Schirmen in Richtung Willersalpe ab und war nicht mehr einzuholen. Wer zu spät kommt, den bestraft am Spiesser-Start (SW) zuverlässig der Rückenwind (N), der gegen Mittag einsetzt - etliche Piloten, die ruhige Verkehrsverhältnisse in den Startbärten abwarten wollten, hatten große Probleme, überhaupt noch in die Luft zu kommen. Dennoch schafften es 43 Piloten bei dieser ersten Aufgabe ins Ziel. Das deutsche Nationalteam, bis auf Bodo Genz (der sich diese Saison hauptsächlich seinem Studienabschluss widmet) und Rekonvaleszent Toni Bender (beim Kiten unsanft ausgebremst) angetreten, stellte seine gute Form unter Beweis und reservierte die Spitzenplätze für sich. Nur 2:23:05 Stunden brauchte Achim Joos auf seinem Bruno Banani Boomerang für die Distanz, vier Minuten später passierte Oli Rössel, der in Hindelang jeden Stein kennt, auf seinem Oase Gambit C das Goal, sieben Minuten danach konnte sich Lokalfavorit Bernie Koller (UP Gambit C) über seinen dritten Platz vor Nationalmannschafts-Neuling Andreas Malecki (Boomerang) freuen, und kurz darauf passierten die Piloten im Sekundentakt das Ziel. Ein Supertag auch für die Lengrieserin Nina



Foto: Reiner Scheidter

Brummer, die als schnellste Lady auf ihrem Swing Astra! als 21. nach 3:21:28 Stunden ins Ziel flog.

Als Knackpunkt des Tages hatte sich wieder einmal die Wende Neunerköpfe erwiesen, an der sehr zäh aufzudrehen war und die zur Endstation für einige Piloten wurde. Wer hier nicht abhocken musste, stand schon fast im Ziel, denn nach dem Aufdrehen ging es problemlos bis zum Nebelhorn (an dem sich nur ein einziger Pilot versenkte) und zurück nach Hindelang.

## Drohende Wetterlage

Bad news am Abend: die Wetterfrösche drohten eine nahe stabile Nordost-Lage an. Wo gehen die Ostrachtaler bei Nordost fliegen? Gar nicht, sie gehen radeln. Schlechte Aussichten für den Wettbewerb also und Grund genug für die Organisation, die ganze Mannschaft am Sonntag eine Stunde früher auf den Berg zu befördern. Die erwartete ganz große Aufgabe wurde es dann nicht - zu sehr warnten die Locals davor, dass der Nordost die Gegend in eine ungemütliche Leesuppe verwandeln könnte. Also standen trotz Traumcumuli an azurblauem Himmel nur 60,6 Kilometer mit ganz ähnlichem Streckenverlauf auf dem Taskboard - Willersalpe, diesmal als knackige (weil im Lee gelegene) Startboje, zurück zur Brücke Bruck, Querung ins Tannheimer Tal zum Neuner-

köpfe, zurück zur Wende Kirche Bad Oberdorf, dann wieder Nebelhorn mit Wende Seealpe, noch mal Kirche Bad Oberdorf und schließlich Goal in Hindelang.

## Erst diskutieren, dann taktieren am Start

Die Aufgabe steht, doch am Start heißt es warten. Keiner will so recht raus. Das Fenster ist schon lange offen. Kein Schirm in der Luft. Ein paar Locals gehen als Dummies nach Nordost raus und kämpfen sich mühsam übers Oberjoch zurück, tief unten im Ostrachtal tauchen sie auf und machen zäh am Hirschberg Höhe. Wind am Start: Stramm von Nordost, dazwischen kleine, aber startbare Ablösungen von Südwest. Die Topleute sitzen beieinander und beäugen sich, der Liga-Ausschuss diskutiert über Sinn und Unsinn eines Tasks bei diesen Bedingungen. Solange kein Wettbewerbspilot in der Luft ist, ist alles egal: keiner verliert gegenüber einer anderen Platzierung oder Punkte. Plötzlich ist doch einer mit einer Nummer im Schirm in der Luft - und alles wird unruhig. Wie weit kommt er? Schafft er den Anschluss Richtung erste Wende? Dann wird tatsächlich gewertet. Noch sitzen die Cracks ruhig am

Über die wichtigste Neuerung bei den Bavarian Open 2001 kann sich wohl nur begeistern, wer beim Streckenfliegen oder in einem Wettbewerb schon mal richtig Streß mit dem Fotografieren hatte oder selbst bei einem Wettbewerb die Fotoauswertung organisiert hat. Bockigste Wendepunkte, die im Lee liegen? Bermuda-Dreiecke wie das Anna-Schutz-Haus zwischen Greifenburg und Lienz? Füße oder Hände im Bild aus dem Fotosektor? Schwarze Filme, Film im Flug aus Versehen zurück gespult? Für den Wettbewerb ist das Schnee von gestern. Fotos haben ab sofort nur noch Erinnerungswert, Nachdem im vergangenen Jahr die Liga-Durchgänge immer noch mit doppeltem Boden - GPS und Fotodokumentation zwingend - wurde in jetzt Hindelang erstmals ein großer deutscher Wettbewerb ausschließlich mit GP5 zur Dokumentierung der Wendepunkte geflogen. Das Prinzip: über einem durch die genauen Koordinaten festgelegten Wendepunkt (neu: es muss kein visuell eindeutig identifizierbarer Punkt wie eine Hütte oder Kirche sein) wird ein virtueller Zylinder mit einem Durchmesser von zoo Metern gedacht.

Jeder Pilot fliegt mit einem GPS-Gerät, das seine Strecke aufzeichnet und in bestimmten Intervallen seine Position markiert. Fliegt der Pilot in den Zylinder über der Wende ein und hält sich innerhalb des gedachten Zylinders mindestens so lange auf, wie sein GPS braucht, um eine Markierung zu setzen (je nach Gerät bis zu zo Sekunden), gilt die Boje als erfolgen.

Die Auswertung erfolgt am Rechner: Eine Software liest die GPS-Tracks der Piloten nach dem Flug aus und überprüft den Track auf Erreichen der Wendepunkt-Koordinaten. Mittleres eindrucksvoller grafischer Darstellung kann genauestens überprüft werden, ob und wie lange sich der Pilot in dem entsprechenden Wertungszylinder aufgehalten hat.

Statt kostspieliger Filmentwicklung und nächtelanger mühsamer Fotoauswertung sehen sich die Auswerter jetzt einer neuen Software gegenüber, die automatisch Ergebnislisten erstellt und Fehler dokumentiert und gleich berücksichtigt. Liga-Pilot und Technik-Fan Armin Appel demonstrierte in Hindelang den Wettbewerbspiloten in einem abendlichen Debriefing anschaulich die Funktionsweise dieser neuen Dokumentationsart. Neben deutlicher Kosten- und immenser Zeitersparnis für einen Veranstalter bringt der Wegfall der Fotodokumentation im Wettbewerb auch den Piloten große Vorteile: Wenden können an »sichere« Stellen verlegt werden, die unhandliche Foto-Bedienung entfällt, die Fehlerquellen sind minimiert.

Bei den Bavarian Open stellte das neue System serrie-Tauglichkeit eindrucksvoll unter Beweis: Die Auswertung lag praktisch sofort nach dem Einlesen aller Pilotenracks vor, Auswertungsfehler sind praktisch ausgeschlossen. Einziger Nachteil des komfortablen Systems, das künftig bei allen deutschen (und wohl auch internationalen) Wettkämpfen eingesetzt wird: Jeder Pilot muss zwingend mit GPS fliegen. Motto: Hattukeins, kaufdireins.



Start. Plötzlich spöttisches Gelächter in der Runde: Auch Hagen Mühlich, der sich gerade noch wütend und vehement eingesetzt hat für einen Abbruch des Durchgangs, ist gestartet und versucht sein Glück. Nach und nach starten auch die schnellen Jungs aus der Nationalmannschaft - nur Berni Koller bleibt zunächst am Boden und schaut sich an, wie ein paar Spitzenpiloten, darunter Achim Joos und Oli Rössel, fast eine Stunde brauchen, um keine i000 Höhenmeter zu machen - mehr ist wegen der drückenden Inversion nicht drin - und ganz tief Richtung erste Wende abfliegen, während etliche gleich am Boden stehen. Viele Piloten nehmen das Angebot von Wettbewerbsleiter Stefan Mast an: Die Pendelbusse kommen wieder zur Hirschalpe, wer nicht fliegen will, muss nicht mit Schirm den ganzen Berg runter und nach Hindelang zurück laufen. Auch Berni, der lange wartet, startet dann schließlich doch kurz vor Fensterschließung - eine kluge Entscheidung. Bei diesem zweiten Task ist zäher Kampf und das Ausnutzen schwächsten Steigens gefragt, um die Zielfahrkarte zu lösen. Das Gros der Piloten hat sich am Landeplatz eingefunden, wo ihnen die Ostrachtaler die Wartezeit in der Hitze mit kühlem Freibier versüßen, und wartet auf den ersten Schirm, der vom Tannheimer Tal zur Querung Richtung Nebelhorn ansetzt.

## Unglaublich: Sie kommen zurück

Stunden später - tatsächlich zeigen sich zwei, drei Schirme weit, weit hinten - zu weit, um zu erkennen, wer dabei ist. Es bleiben sechs Schirme - mehr kommt nicht. Nach über vier Stunden schließlich das Unglaubliche: Die Jungs kommen zurück nach Hindelang. Ganz knapp über den Grat schieben sich drei Schirme und stehen voll im Gas, um gegen den Strammen Gegenwind die letzte Boje zu holen. Vorne Achim Joos mit knappen Vorsprung und bequemer Höhe, dahinter dicht beeinander Oli Rössel, Bernie Koller, Torsten Siegel und Peter Jung, die nach Achim (4:11:12 Stunden) im Minutenabstand die Ziellinie passieren. Riesenjubel und kühles Bier im Goal für alle Zielflieger - an einem solchen zähen Tag nach langem Kampf und teilweise ruppigen Verhältnissen die Aufgabe zuzumachen, verdient jedenfalls mehr als die 401 Punkte (von

## Gesamtergebnis Bavarian Open

### Ergebnis

Platz	Name	Gerät
1	Achim Joos	Gin Glider Boomerang
2	Oliver Rössel	UP Gambit C
3	Bernie Kolier	UP Gambit C
4	Andreas Malecki	Gin Glider Boomerang
5	Stefan Traut	Swing Stratus II
6	Torsten Siegel	UP Gambit c
7	Peter Juno	UP Gambit c
8	Michael Hartmann	Swing Stratus II
9	Jena Kierdorf	Advance Omega 5
10	Willi Brunner	Swing Stratus II



## Landesmeisterschaft BAM

### Ergebnis

Platz	Name	Gerät
1	Torsten Siegel	UP Gambit C
2	Michael Hartmann	Swing Stratus II
3	Klaus Günther Ebene	xix Sens C
4	Harry Müller	Ozone Proton GT M
5	Holger Herthnek	Gin Glider Boomerang
6	Jochen Eisfeld	Nova Vertex 26
7	Armin Appel	Swing Cirrus
8	Reiner Bleich	UP Gambit c
9	Jürgen Gaudera	UP Gambit C
10	Gerhard Müller	Swing Ventus 2

## Landesmeisterschaft Bayern

### Ergebnis

Platz	Name	Gerät
1	Achim Joos	Gin Glider Boomerang
2	Oliver Rössel	UP Gambit C
3	Bernie Koller	UP Gambit C
4	Stefan Traut	Swing Stratus II
5	Willi Brunner	Swing Stratus II
6	Jörg Buchert	Swing Stratus II
7	Thomas Wegscheider	Gin Glider Boomerang
8	Uli Mayr	Swing Ventus II
9	Christian Blum	Advance Omega 5
10	Ludwig Becker	Advance Omega 5



Foto: Stefan Mast

## Super Wettbewerb - lausige Ausbeute

Tja, und das war es auch schon mit den Punkten bei den Bavarian Open 2001. Montag und Dienstag das gleiche Bild am Start: Bestes Wetter, unfliegbare Nordost. Auf dem Siegetreppchen ganz oben, hoch verdient, der zweimalige souveräne Tagessieger Achim Joos, der mit der Bavarian Open auch die Bayerischen Landesmeisterschaften gewinnt, vor Oli Rössel (UP-Gambit C) und Berni Koller (UP-Gambit C). Baden-Württembergischer Meister wird Torsten Siegel (UP-Gambit C) vor Michael Hartmann (Swing Stratus 2). Bei den Damen hatte Nina Brummer (Swing Astral), die sich in der Gesamtwertung auf Rang 19 vorschoben konnte, die Nase vorn und gewinnt neben der Damenwertung auch den bayerischen Damentitel. Zweite Lady wird Nicole Eisenbach (CP Products Mono) vor Andrea Gäch (Ozone Proton GT).

Ulrike Bäuerlein

1000 rechnerisch möglichen) für den Tagessieger Achim Joos, die die Wettbewerbsformel schließlich ausspuckte. Zum Vergleich: Stefan Traut, der als sechster und letzter Pilot des Tages das Ziel nach fast fünf Stunden Flugzeit erreichte, bekam dafür gerade mal 342 Punkte - und wer direkt nach dem Start zum Landen geflogen war, noch 129 Punkte. Pechvogel und Sympathiesieger des Tages aber: Willi Brunner, der noch das Nebelhorn geschafft hatte, aber am letzten Grat zurück ins Ostrachtal scheiterte. Dreimal sah ihn das Publikum am Landeplatz hinter dem Grat auftauchen, schließlich weit im Westen den dort schon sehr flachen Grat queren und dann ohne Chance gegen den Wind zum Landen gehen - nach 56,6 Kilometern knapp gescheitert.



HG

# BaWü Open



Steffen Hertling ist neuer Landesmeister!

Endlich konnten die seit 3 Jahren vom Wetterpech verfolgten Ba-Wü-Drachenflieger ihren neuen Meister küren. Ausgetragen wurde der Wettkampf am Diedamskopf im benachbarten Österreich.

Alexander Köhler von den Althofdrachen organisierte die Meisterschaft und hat zusammen mit dem ortsansässigen Verein DFC Bregenzerwald ausgezeichnete Arbeit geleistet.

seit 3 Jahren stetig neue Freunde hinzu, besonders unter den Drachenfliegern, die das von Gleitschirmfliegern überlaufene Andelsbuch meiden und dennoch eine hochalpine, thermikreiche Landschaft genießen wollen. Das freundliche Liftpersonal und die ganz auf Familienansprüche ausgerichtete Infrastruktur tun ein Übriges, daß sich speziell Drachenflieger gut aufgehoben fühlen. Der ortsansässige Verein freut sich über Gastpiloten und stellt gerne die gepflegten Starplätze (2 Rampen und ein Wiesenstart) sowie den Landeplatz in der Nähe der Talstation zur Verfügung.

Und dies Alles zu sehr günstigen und fairen Bedingungen. So fiel denn auch den Piloten der Landesmeisterschaft das Fluggebiet sofort positiv ins Auge, und mancher staunte nicht schlecht, als wegen der für die Rampenstarts ungünstigen Windrichtung das Liftpersonal die Drachen kreislaufschonend mit dem Pistenbully auf den Gipfel transportierte. Wo sonst noch wird der Drachenflieger so freundlich und zuvorkommend behandelt ?

Der Wettkampf:

Pünktlich zum Wettbewerbsbeginn war an Christi Himmelfahrt die früh-sommerliche Phase zu Ende gegangen. »Eine Zone feuchter und instabil geschichteter Luft vom Mittelmeer bis zur Alpennordseite« - so der Wetterbericht - hatte die Alpen in die Zange genommen. Die Basis sank unter Gipfelhöhe.

Der spontan organisierte Kinoabend mit ausgesuchten Fliegerfilmen tröstete über den ersten Tag hinweg und man hoffte auf den Freitag, der trockenere Luft aus Nordost bringen sollte. Doch auch diese Hoffnung erfüllte sich nicht. Alle Hoffnung lag jetzt auf den letzten beiden Tagen. Denn nach Sportordnung sind mindestens 2 Durchgänge für eine Landesmeisterschaft notwendig. Hatten die Wetterfrösche bisher die Lage eher zu günstig eingestuft, gaben sie jetzt für den Freitag nur vorsichtig

## Das Fluggebiet:

Mit dem Bau einer neuen, hochmodernen Gondelbahn und speziellen Transportgestellen für die Drachen gewinnt das Fluggebiet Diedamskopf-

# ttbewerbs



Landesmeisterschaft Wertung, v.l.n.r.: 5. Jürgen Elsner, 3. Thomas Schulz, 1. Steffen Hertling, 2. Roland Wöhrle, 4. Andre Djamarani

Entwarnung. Dank der Ortskenntnisse der »Lokals« wurden in der eingeflossenen, kühlen Kontinentalluft aus Osten die örtlichen Verhältnisse als ausgezeichnet erkannt und die Wettbewerbsleitung ließ sich zu einer 85 km großen Aufgabe mit Mehrfachumrundung überreden.

Wie am Schnürchen waren in wenigen Minuten alle Wettbewerbssteilnehmer in der Luft. Der »Rate to Goal« wurde aus der Luft mit einer Startmarkierung, die alle 15 Minuten wechselte, gestartet. Am Landeplatz warteten die Helfer gespannt

auf die ersten Heimkehrer. Da die Wendepunkte innerhalb des Tales, quasi in Sichtweite des Diedamskopfes lagen, konnte ein aufmerksamer Zuschauer vom Startplatz aus das Geschehen fast lückenlos verfolgen. Nach fast genau 2 Stunden Flugzeit jagte »Dragonrider« Steffen Hertling als erster über die Ziellinie. Die spätere GPS-Auswertung ergab über Grund eine Endanflugsgeschwindigkeit von über 200 Stundenkilometern! Gejagt hatten ihn 3 österreichische Piloten, die ihren Heimvorteil nutzten, und der langjährige Ligapilot Roland Wöhrle, der bei der Vergabe des Landestitels auch ein Wörtchen mitreden wollte.

Der Sonntag zeigte sich am Morgen mit strahlend blauem Himmel in dem zart die ersten Kumulusschleier hoch über den Gipfeln erschienen. Die Aufgabe des Vortages wurde also leicht auf 65 km verkürzt, was sich im Nachhinein immer noch als anspruchsvoll herausstellte. Denn die Bedingungen waren - entgegen der ersten Eindrücke - gar nicht einfacher, sondern eher schwieriger (turbulenter) geworden.

Im Kampf um den Landestitel wusste Steffen Hertling, daß ihn Roland

Wöhrle jagen würde, und Roland hatte mit Andre Djamarani und Thomas Schulz ebenfalls zwei erfahrene Piloten auf den Fersen. Von den 4 im Wettbewerb gestarteten Starrflügeln (alle Atos) hätte einzig Klaus Särens Chancen gehabt, wenn sich an seinem Atos am Vortag nicht die Nasenverkleidung gelöst hätte. Die einströmende Luft blähte das Profil so stark auf, daß Klaus zur Sicherheit vorzeitig landen musste.

In der internationalen Wertung war klar, daß die Österreicher gerne den Gesamtsieg nach Hause holen würden. Die beste Ausgangslage hatten dabei die Brüder Heinz und Florian Metzler.

Roland Wöhrle würde für den Landestitel gegen Steffen einige Minuten Vorsprung erfliegen müssen. Steffen wiederum musste Roland in Schach halten und durfte kein Risiko einer Außenlandung eingehen. Damit konnten die Metzler Brüder aus Österreich von Anfang an ein hohes Tempo vorlegen, denn es würde genügen, wenn einer von ihnen vor

Steffen die Ziellinie überqueren würde. Spannung daher am Landeplatz, ob der Gesamtsieg nach Deutschland oder Österreich ging. Florian Metzler pff schließlich als erster über die Ziellinie und hatte Steffen io Minuten Flugzeit abgenommen. Roland Wöhrle durfte sich für kurze Zeit als möglicher Landesmeister fühlen, bis Steffen Hertling nur kurz nach ihm die Linie überquerte. Aber 3 Minuten Vorsprung reichten nicht aus, um Steffen den Landestitel streitig zu machen.

Der Pechvogel des Tages war jedoch Thomas Schulz. Er hatte in besserer Zeit als am Tag zuvor die Aufgabe gemeistert, aber keine Fotos mehr für die letzte Wende gehabt. So wurde ihm, da er kein GPS benutzte, nur bis zu diesem zuletzt dokumentierten Punkt die Strecke gewertet. Es reichte immerhin noch für den 3. Rang in der Landeswertung. Spät am Abend hatten die Auswerter endlich alle Filme und GPS-Tracks gesichtet und überprüft.

Es zeigte sich, daß die meisten Piloten mit Hilfe ihrer zusätzlichen Fotos manch zweifelhafte GPS-Dokumentation verbessern konnten. Dennoch waren sich die Auswerter einig, daß zukünftig nur noch mit GPS-Dokumentation gearbeitet werden sollte.

Denn wenn sich alle Piloten mit ihrem GPS lange genug im Fotosektor aufhalten (mind. io bis 20 Sek.) gibt es keine unklaren Aufzeichnungen und die Wettbewerbsbedingungen sind wirklich für alle gleich. Das Auswerten wird deutlich einfacher und übersichtlicher und die Siegerehrungen finden noch bei Tageslicht statt. Dank an alle Piloten für den fairen und unfallfreien Wettbewerb und Dank an alle Helfer und Freunde aus Österreich.

Charlie jöst

## Ergebnis BAU

Platz	Näme	Gerät
1	Steffen Hertling	Moyes LS 4
2	Roland Wöhrle	Moyes LS 4
3	Thomas Schulz	UP Speed TL
4	Andre Djamarani	Icaro Laminar ST
5	Jürgen Elsner	Moyes XS (Turm)
6	Klaus Särens	a.i.r. -Atos
7	Peter Friedemann	Icaro Laminar 14 ST
8	Erik Rau	Seedwings Viagra 14
9	Olaf Storz	a.i.r. - Atos
10	Jürgen Groß	aeros Stealth KPL 14



Internationale Wertung, v.l.n.r.: Heinz Metzler (A, 4. Rang), Florian Metzler (A, 1. Rang), Steffen Hertling (D, 2. Rang), Roland Wöhrle (D, 3. Rang)



Fotos: Corinna Schwiegershausen

## Hessenmeisterschaft

52 der besten Wettkampfpiloten aus Hessen und angrenzenden Bundesländern trafen sich am 20.5. auf der Emberger Alm um ihren Meistertitel im wetterbegünstigten Oberen Drautal zwischen dem Goldeck, dem Weißensee und Oberdrauburg auszufliegen. Im ersten Jahr nach Kurt Luther, der nach 25 Jahren den Vorsitz der Sportfachgruppe Hängegleiter an Thomas Deibele vom Odenwälder Drachenflugclub abgab, machte die Hessische allen Teilnehmern wieder einen Riesen-Spaß und begeisterte Teilnehmer und angereiste Zuschauer aus den Vereinen durch Spannung, unvergessliche Thermik- und Streckenflüge, perfekte Organisation und optisch reizvolle Zeitnehmerinnen am Landeplatz.

Die Titel wurden in der Offenen Klasse zwischen den ambitionierten Hochleistungspiloten und der sicheren Intermediateklasse bis DHV 1-2 ausgeflogen. In der Offenen Klasse setzte sich nach dem ersten Lauf der erfahrene Ligapilot Martin Pieper an die Spitze des Feldes und lehrte mit einer atemberaubenden Geschwindigkeit seiner Konkurrenz erst einmal das Fürchten. Am zweiten Tag jedoch verpasste er das Ziel und musste durch einen Absauffer nach einem zu kühnen Endanflug wichtige Punkte abgeben. Der konstant gut fliegende spätere Hessenmeister Volker Franke vom Paraclub Linde Werra wurde wenige Sekunden vor dem mehrfachen Hessenmeister Andreas Schubert Tagessieger und gab bis zum letzten Tag die Führung nicht mehr aus der Hand. Große Abschattungen verhinderten am dritten und vierten Tag die Zielüberflüge für die meisten Piloten, so dass es auch den erfahrenen Ligapiloten wie Peter Keller oder Jan Scholz nicht mehr möglich war, weiter nach vorn zu fliegen. Die Hessische Meisterschaft in der Sportklasse stellte die Streckenflugtaug-



lichkeit der DHV 1er und 1-2er in beeindruckender Weise dar. Christoph Storch und der 19-jährige Abiturient und Newcomer Odin Keiper, beide vom Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein, pilotierten Mistral 2 und Arcus nur wenige Minuten später über die Ziellinie. Hessenmeisterinnen wurde die ehemalige Drachenweltmeisterin Corinna Schwiegershausen mit einem hervorragenden 9. Platz und in der Sportklasse die Wettkampfdebutantin

Karina Müller aus der Rhön mit einem 8. Platz.

Die Linde Werrataler flogen den Sportlern aus der Rhön um die Ohren und nahmen neben dem Einzeltitel auch den Mannschaftstitel in der offenen Klasse stolz mit den Worten »und nächstes Jahr holen wir ihn wieder« mit nach Hause.

Ohne Abstürze verlief die Wettkampfwoche erfolgreich, wurde aber von einer traurigen Unfallserie von Freifliegern begleitet. Zur Thermikzeit beobachteten die Wettkämpfer bei den Kollegen häufig Klapper u.ä. Situationen! Ein Zeichen für den hohen Pilotenanspruch beim Thermikfliegen. Wenigflieger sollten auf Flüge in der thermischen Tageszeit zwischen 11.00 Uhr und ca. 17.00 Uhr sicherlich das eine oder andere mal verzichten, morgens oder abends fliegen und sich mittags ihrer Familie widmen.

Die Meisterschaft bedeutete dieses Jahr wieder für die Piloten und Vereine aus Hessen einen sportlichen Höhepunkt. Dank sei allen gesagt, die sich ehrenamtlich für das gute Gelingen einsetzten. Der sportliche Leiter Thomas Deibele und der Präsident vom Hessischen Luftportbund Jens Pluschick sprachen zur Siegerehrung über den sicheren und erfolgreichen Verlauf der Woche, die finanzielle Unterstützung des Landessportbundes, die touristische Bedeutung für die Region und ehrten die Sportler mit über 20 Pokalen!

Andreas Schubert

### Ergebnis

#### Offene Klasse

Platz	Name	Gerät
1	Volker Franke	Gin Glider Boomerang
2	Andreas Schubert	Apco Simba S
3	Stefan Franke	Calipt air Vectis
4	Bernd Weitzel	Gin Glider Boomerang
5	Martin Pieper	Gin Glider Boomerang
6	Ulrich Klebl	UP Gambit
7	Maurice Knür	Edel Millenium
8	Reinhard May	Nova Krypton 23
9	Corina Schwiegershausen	Ozone Octane
10	Martin Bayer	Ozone Octane S

#### Sportklasse

Platz	Name	Gerät
1	Christoph Storch	Swing Mistral 2
2	Odin Keiper	Swing Arcus
3	Konrad Görg,	Pro Design Relax
4	Harald Both	Swing Arcus
5	Ulli Dajek	Nova Taxi
6	Felix Wirth	Airea Rebel
7	Konrad Reith	Apco Allegra
8	Karina Müller	Swing Arcus
9	Andreas Dajek	Apco Allegra
10	Gerhard Konjerzny	Apco Allegra

HG

## Hessische Meisterschaft

**Es ist wieder soweit: Die Hessen treffen sich zum berühmt-berüchtigten Wettbewerbsfliegen in Kärnten. Unter der Leitung von Thomas Deibele und Klaus Staubach treffen sich 55 Drachenflieger.**

Am Sonntag früh geht's gleich prima los: Die Aufgabe der Drachen bleibt zwar im Haupttal ist aber mit knapp 90 km nicht gerade kurz. Die Wendungen sind den meisten Piloten gut bekannt: Zwickenberg, Radlberger Alm, Irschen, und die Brücke am Weißensee.

Vom schönen, neuen Startplatz aus in die Thermik. Sie ist zuerst verlässlich und trägt bis zu den Wolken in 2.500 m Höhe. Etwas später ziehen so viele Cirren auf, dass es dunkle Schattenfelder gibt, und viele Piloten den Talboden sinken. Wer sich erfolgreich durchmogeln kann, hat nur noch ein Problemchen vor sich: die Talquerung nach Süden zum Weißensee. Dazu gibt es mehrere Wege: Direkt von der Emberger Alm, vom Gaugen und vom Stager aus wird erfolgreich gequert. Erster im Ziel (und mit schnellster Flugzeit) ist Manfred Vaupel mit seinem Atos. Jörg holt mich (Lukas) direkt über der Ziellinie ein, und 011i ist auch kurz später da. Insgesamt stehen 9 Piloten im Ziel, und die Außenlander haben es auch nicht allzu weit.

Die Starrflügel (7 Stück) werden zusammen mit den Drachen gewertet, und bekommen wegen ihrer besseren Flugleistungen (die Werbung verspricht ja Gleitzahlen von 20) 18% ihrer Tagespunkte abgezogen. Somit wird nicht Manfred Tagessieger, sondern Jörg. 011i ist Zweiter, ich bin Dritter.

Erst zwei Tage später erlaubt uns das Wetter wieder einen gewerteten Durchgang. Die Aufgabe ist zwar mini (35 km im Drautal, aber trotzdem ist die Fliegerei wieder richtig spannend. Zäh muss um jeden Höhenmeter gerungen werden, und Wen die Geduld dabei nicht verlässt, hat die Chance nach 1,5-2 Stunden wieder im Ziel zu stehen. Das gelingt heute nur fünf Piloten: Die beiden Ex-Hessenmeister 011i und Walter, und noch drei weitere: Dieter Mücklich, Jörg Bajewski und Rüdiger Bien.

### Nächster Tag - neues Spiel:

Die Wetterprognosen sind deutlich besser, somit führt uns die Donnerstags-Aufgabe aus dem Drautal hinaus, bis ins Lesachtal zur Windischen Höhe; insgesamt wieder 90 km. Die meisten Piloten starten recht früh. Später zeigt sich dann auch, dass das goldrichtig war.

Die Thermik ist unzuverlässig, teilweise geht's rasant voran, zeitweise klemmt% aber auch in Ecken, die sonst nie ein Problem darstellen. Im Ziel stehen abends dann nur schlappe 4 Piloten: Norbert Kirchner, Manfred Vaupel, Dieter Mücklich und auch Altmeister Walter Schurr, der damit die Gesamtführung von 011i übernimmt. Dieser muss 7 km vorm Ziel auf die Wiese und ärgert sich dann doch ein wenig...

Für Freitag ist Gewitterneigung gemeldet, und kurz nachdem am Startplatz ein paar Tropfen fallen, wird der Tag abgesagt. Erstaunlicherweise bleiben dann Gewitter und Niederschläge bis abends völlig aus, so dass sich die Piloten die Zeit mit Gleitflügen oder anderem Unsinn den Tag vertreiben.

Aber schon am Samstag sieht es wieder deutlich besser aus, so dass jetzt die Entscheidung fallen wird: Wer wird der neue Hessemeister???



Foto: Roswitha Broetz-Staubach

Der spätere Sieger Oliver Barthelmes am Start

Walter, 011i oder ein lachender Dritter? Die Aufgabe ist ein Zielflug nach Sillian. Wie immer probiert Walter mit einem sehr frühen Start die Punkte zu verdienen. Seine ersten 20 Minuten verbringt er etwas über dem Start in Nullschiebern. Walter nimmt's gelassen, und die Konkurrenten reiben sich schon mal die Hände. Die Thermik verbessert sich ständig, die Basis steigt langsam aber stetig bis über 3000 m. Einziges Problem ist der Nordwind. Diese Strömung bläst viele Teilnehmer in Richtung Talboden, aber dann auch wie-

der auf der anderen Talseite nach oben. Ich mache das Spiel gleich zweimal mit, einmal im Drautal und dann noch mal im Gailtal; dadurch komme ich an die italienische Grenze, aber leider verläuft die Ideallinie zum Ziel ganz wo anders.

An dieser Ideallinie orientiert sich vor allem ein Pilot: 011i. Nach rasantem Aufkurbeln in einem Hammerbart vor dem Start fliegt er kompromisslos auf direktem Kurs, über die Lienzer Dolomiten in Richtung Ziel.

Nach nur 11125min steht er als Erster im Ziel und freut sich über seinen 38iger Schnitt. Einiges später segeln auch die direkten Mitstreiter ins Ziel. Walter legt unterwegs eine kleine Pause ein, krebst tief überm Talboden, und kommt dann ganz langsam doch noch ins Ziel = nur ein dritter Platz in der Gesamtwertung. Jörg fliegt deutlich schneller ins Ziel und auf landet auf Rang 2. Damit hat Oliver Barthel-

mes die Hessemeisterschaft zum dritten Mal gewonnen.

Und das hat er auch verdient. Mit seinem coolen Flug zeigt er wieder mal seine Fliegerqualitäten. Er hat sich dieses Jahr auch schon einen Spitzenplatz im aktuellen WM Team verdient. Der undankbare vierte Platz geht an Manfred Vaupel, der mit seinem Atos auch etwas unter dem Handicapfaktor zu leiden hatte. Die Turmdrachen hatten es da besser, sie bekamen einen Bonus von jeweils 5% auf ihr Punktekonto. Insgesamt war diese »Hessische« wieder mal »echt super«. Das Wetter war nicht sensationell, aber gut genug; und die Aufgaben passten. Die Organisation hatte den Wettbewerb im Griff, und die Stimmung war wieder prima, so dass ich mich schon wieder aufs nächste Jahr freue.

Lukas Etz

### Ergebnis

Platz	Name	Gerät
1	Oliver Barthelmes	Moyes Litespeed
2	Jörg Bajewski	Aeros Combat
3	Walter Schurr	Bautek Twister
4	Manfred Vaupel	Air Atos
5	Lukas Etz	Bautek Twister
6	Norbert Kirchner	UP Speed Topless
7	Jürgen Krause	Aeros Stealth 14 KPL 2
8	Uwe Sommer	Seedwings Viagra 13
9	Reiner Theis	Aeros Stealth 14 KPL 2
10	Harald Lang	- Aeros Stealth 13 KPL 2



Fotos: Peter P. Rother



## Landesmeisterschaft Rheinland-Pfalz

Rolf-Dieter Gut übernahm die Wettbewerbsleitung und er meisterte sie gelassen. An dieser Stelle mein herzliches Danke schön! Im Zeitraum 18. - 27.05.01 standen 6 Wettbewerbstage an. Sonne war angesagt. Wird es auch nutzbare Thermik geben? Diese Frage mußten wir uns jeden Tag neu stellen, denn die Prognosen wichen von der Realität doch ab und so waren die Tagesqualitäten einfach nicht einschätzbar. Jürgen Bummer konnte am ersten Tag als Einziger echte Flugpunkte verbuchen. Er schaffte die Strecke Serrig-Bostalsee. Nur Oliver Schmidt und Thomas Luczynski konnten ihm ein wenig folgen. Am zweiten Tag galt es von Neumagen-Dhron nach Losheim/See zu fliegen. Die 41 Kilometer brach-

ten eine neue Situation und so konnten sich Luczynski, Bummer und Huber an die ersten drei Ränge heranarbeiten. Der dritte Tag sollte es bringen. Viel Sonne, wenig Wind und so glaubte man, es sei das richtige Wetter für ein

### Ergebnis

Platz	Namii7 "»»»	B	Gerät
1	Oliver Schmidt		Icaro-Atos
2	Klaus Eschweiler		Wills Wing Ram Air
3	Jürgen Bummer		Bautek Twister
4	Thomas Luczynski		Flight Design exxtacy
5	Stefan Leneri		Icaro Atos
6	Fredi Huber		Bautek Twister
7	Fredi Reuter		Seedwings-Merlin
8	Wolfgang Briegleb		Guggenmos Bullet
9	Karin Fuchs		Airborne Sting
10	Theo Geisen		Bautek Twister

Dreieck Neumagen-Dhron, Pellingen, Abtei u. zurück. Immerhin standen 70 Km an, aber nur mit dem Fahrrad hätte man sie bewältigen können, denn wiederum war die Atmosphäre zu ausgeglichen, also nichts Gutes zum Fliegen. Immer wieder keimte neue Hoffnung auf, denn das Wetter blieb stabil, leider auch thermisch zu stabil also kaum Aufwärtsbewegung, oder wenn überhaupt, dann nur kurzzeitig. Neumagen-Dhron bis Bostalsee war mit 64 Km angesagt und geflogen.

Die Gesamtwertung nach 4 Tagen lautete: 1. Oliver Schmidt, 2. Klaus Eschweiler, 3. Jürgen Bummer.

Die Aufgabe des vierten Tages lautet: Start in Serrig, Ziel in Idar-Oberstein. Nur die ganz Mutigen mit frühem Start wurden belohnt und erzielten gute Ergebnisse. Oliver Schmidt konnte als Einziger das Ziel überfliegen, Jürgen Bummer u. Klaus Eschweiler kamen nur 17,5 bzw. 17,2 Km weg und der Rest erzielte lediglich Landepunkte. Der Landesmeister stand nun fest und die Platzierung des vorletzten Tages änderte sich nicht mehr.

Peter P. Rother

## LETZTE PWC-MELDUNG



Foto: Martin Schaefer



Foto: Stefan Mast

### PWC-Simmental - Oliver Rössel in Topform

Mit einem sensationellen Laufsieg und dem 2. Platz in der Gesamtwertung stellt der »Sunnyboy« des Deutschen WM Teams die Internationale Konkurrenz in der Schatten. Mit nur 12 Punkten Rückstand auf den Überraschungssieger Herik Jensen (Gin Gliders) aus Norwegen werden die favorisierten Schweizer vor heimischem Publikum auf die Plätze verwiesen. Schon sein 2. Platz bei der Bavarien Open in Hindelang macht deutlich, dass 011y mit seinem Wechsel zu UP mehr als zufrieden ist.



Fotos: Andreas Becker



## Ostdeutsche Landesmeisterschaften

Nachdem man im letzten Jahr soviel Erfolg mit der ersten Meisterschaft im Flachland hatte, entschloss man sich wieder für den Austragungsort »Altes Lager« ca. 60 km südlich von Berlin. Der Gastgebende Verein DCB stellte die erforderliche Organisation, so das ausreichend Schleppkapazität in Form von Winden und Trikes zur Verfügung stand, der organisatorische Aufwand ist im Flachland erheblich größer als in den Bergen und man kann den freiwilligen Helfern nicht dankbar genug sein für ihr Engagement Die Gleitschirm Meisterschaft wurde eine Woche vorher auf den gleichen Gelände durchgeführt und man hatte reichlich Pech mit den Wetter, in 5 Tagen gab es nur einen mageren Wertungsdurchgang. Die Drachenflieger haben Ihr Soll an Regentagen schon in den letzten Jahren aufgebraucht, so das man wie im letzten Jahr 5 Wertungsdurchgänge durchführen konnte. Laut Ausschreibung sollte der Wettbewerb diesmal mittels GPS dokumentiert und ausgewertet werden. Beim Briefing stellte sich heraus, das nicht nur der Autor die Ausschreibung nicht gelesen hatte, die Wettkampfleitung konnte aber die fehlenden GPS zur Verfügung stellen. Die GPS Auswertung sollte noch eine entscheidende Rolle bei der Titelvergabe spielen. Die Teilnehmerzahl war mit 24 Piloten auf den gleichen Niveau wie im Vorjahr, wobei allerdings das Durchschnittsalter wieder etwas nach oben kletterte. Zur Überraschung vieler entschloss sich Andreas »Fritze« Becker wieder am Wettkampssport teilzunehmen und wurde gleich von Anfang an als Favorit gehandelt. Vor den Briefings wurden die Teilnehmer mit einen Violinkonzert von Konrad Lüders auf den Tag eingestimmt. Ungewohnte Klänge für dieses Gelände da sonst die Raver sich einmal im Jahr hier austoben. Für den ersten Tag wurde ein Zielflug über 34 km ausgeschrieben. Die Wetterbedingungen waren ziemlich stabil und so schaffte nur Dieter Sommermeier, die Tagesaufgabe abzuschließen. Michael Serner flog wie gewohnt am ersten Tag des Wettbewerbes



stark und wurde Tageszweiter. Für den Dienstag wurde ein Zielrück nach Niemegek (45 km) ausgeschrieben.

Insgesamt konnten Andreas Becker, Henry Maek und Dieter Sommermeier die Aufgabe beenden. Dieter Sommermeier übernahm aufgrund der schnelleren Zeit die Gesamtführung. Leider zeigt sich bei der GPS Auswertung, dass er nicht im Sektor war, dieses Missgeschick kostete ihn die Führung und warf ihn auf den 6. Platz zurück. Für den folgenden Tag war Blauthermik angesagt, so dass man sich für ein flaches 36 km Dreieck entschloss. Doch es war zu zerrissen, so dass am Ende 20 Piloten mit 4 Punkten Tagessieger wurden. Ralf Dufeck mit seinen XTC wurde mit 3 Punkten aufgrund des Handicapfaktors Tageszweiter.

Donnerstag: Aufgabe 55 km Naches Dreieck, wie in den Tagen zuvor war spätes Starten angesagt. Die Basis stieg bis auf 2.100 m. Leider gab es zu der ersten Wende keine weiteren Anschlussmöglichkeiten, so dass sich dort das Hauptfeld am Boden versammelte. Henry Maek konnte sich am Flugplatz Öhna aus 150 m Höhe wieder hocharbeiten und schaffte gegen den stärker werdenden Nordwind insgesamt 35 km. Hierdurch konnte er die Führung zum zweiten, Andreas Becker, ausbauen.

Die letzte Aufgabe bestand in einen 36 km Zielflug nach Pettin. Andreas Becker konnte mit 3 weiteren Piloten die Tagesaufgabe erfolgreich abschließen. Da Andreas Becker keine Tracklog für den Flug aufgezeichnet hatte, wurde nur die Strecke ohne Zeitpunkte gewertet, dieses Missgeschick kostete ihn den ersten Platz. Thomas Kuhlmann und Henrik Hilsbos konnten sich als »Nachwuchspiloten«(unter 35 Jahre), die Plätze 3 und 4 erfliegen.

Andreas Becker

### Ergebnis HG

#### Pfätz Naine

1	Maeck Henry
2	Becker Andreas
3	Kuhlmann Thomas
4	Hilsbos Henrik
5	Arnold Kai Uwe
6	Wolf Ingo
7	Serner Michael
8	Füllgräbe Mike
9	Ehrich Silvio
10	Sommermeier Dieter

#### Gerät

Icaro Laminar
Icaro Laminar
Bautek Twister
Guggenmos Bullet
Wills Wing AT 145
Bautek Milan Racer
Aeros Stealth
Bautek Sunrise/Atos
Wills Wing AT 145
Icaro Laminar

### Ergebnis GS

#### Platz Niirr''

1	Hartmut Marx	Swing Cirrus
2	Dieter Münchmeyer	XIX Top2
3	Snezana Kocijancic	Ozone Octane
4	Thomas Post	Ozone Proton
4	Berthold Fuchs	Ozon Proton
4	Thomas Stöwe	Swing Cirrus
4	Rudolf Eiffler	Nova Axon
4	Oliver Breidenbach	Swing Arcus
4	Hagen Walter	Paratech P 23
10	Frank Urban	UP Soul
10	Bernd Fehlinger	Advance Epsilon

## Das Ladies und Junior Challenge Quiz!

i.) Was ist die Ladies und Junior Challenge eigentlich?

- Die letzte Herausforderung für alle Drachepilotinnen die *tdch* solo sind.
- Ein vom DHV organisierter Nachwuchswettkampf, bei dem sich die Junioren treffen sollen, neue Talente gesichtet und *jede* Menge Spaß gehabt werden 5011. Die Besten qualifizieren sich für die Liga.
- Ein Jugendlager, in dem Papierflieger gebastelt werden und wir abends zusammen Lieder singen.

2.) Wer kann die Challenge teilnehmen?

- Jeder, der genug Kohle hat, um sich den Spaß leisten zu können.
- Alle, die den Hosenschlitz nach hinten tragen und mit ungebundenen Turnschuhen unterwegs sind.
- Damen jeglichen Alters und Junioren bis 28 Jahre, mit gültigem Flugschein und gecheckter Ausrüstung. Bisherige Flugerfahrung ist sekundär.

3.) Welche durchgelockerten Typen leiten die JC? -6"

a. Wieso durchgelockert?

Unser Wettkampf Routinier Rudl Bürger, sowie hipp hipp hura, wieder die Dragon-Riders in Starbesetzung!

c. Wir konnten dieses Jahr endlich den singenden Taxifahrer Gerhard Dünhofen überreden unsere Junioren zu betreuen!

4.) Wo ist der Ort des Wahnsinns?

- Kärnten ist immer noch ein Wahnsinn, deshalb treffen wir uns im bewährten Gelände Emberger Alm in Kärnten.
- Wir lassen uns alle auf den Mond fliegen, dort ist die Gravitation nicht so hoch, wodurch man weitere Strecken fliegen kann!

Das Gelände *EM* die Emberger Alm ist sehr einfach, und bei guter Thermik heben dort sogar ab und an die Kühe ab!

5.) Wie viele Alpen-Dollar muß man dafür hinblättern?

- Wenn ihr beim Dünhofen jeden Tag die Sense schwingt und das Heu *echt*, gibt's die Auffahrt für Lerne.

b. Die Ladies sind *lüt in? müßelbe* ist unbezahlbar!

c. Der DHV übernimmt Einschreibgebühr, Startgebühr, Auffahrt, sowie Kosten für Filme. Selbst bezahlt werden muss die Unterkunft.

6.) Was sind die Special Acts?

- Eine Brasilianische Gogo-Girls Tanzgruppe.
- interessante Vorträge von erfolgreichen Wettkampfpiloten über Flugtaktik, Dokumentation usw. Filmvorträge, Erste Hilfe Lehrgang und ein Leistungsmotivationstraining.
- Solokonzert DJ Dünhofen mit seiner Ziehharmonika.

7.) Wann geht's los?

a. Um nichts zu verpassen, fahrt ihr am besten sofort los und wartet bis wir kommen.

b. Die JC findet im Sommermonat August statt, nämlich vom *18.8.2001*. Nicht vergessen, bitte vorher beim DHV anmelden,

8.) Was muss man mitbringen?

- Jede Menge gute Laune.
- Funktionierende Kamera, Ersatzsteuerbügel und wenn möglich Funkausrüstung. Drachen nicht vergessen!
- Salbe gegen Blasen an den Händen.

9.) Ladies und Junioren unter 28 Jahren, wo seit ihr zwischen 11. und 18. August?

- Blöde Frage, auf der Ladies und Junior Challenge in Greifenburg natürlich, dort gibst jede Menge Flugspaß und sonstige Aktionen.
- Bist Du weich in der Birne? Bei den Dragon-Riders in Greifenburg natürlich.
- Da rolle ich gerade meine Socken zusammen und muss meiner Mutti helfen die Mülltonne rauszutragen.

Lösungen: 1h/ 2c/ 3b/ 4a und 4c/ 5E/ 613/ 7b/ 8a 8b 8c/ 9 a 9b

II

**FLUGSPRÜSS?**

0,- DM Hmzahlung für die neue Flugausrüstung

EJ-07743 JENA  
Telefon  
(0 36 41) 82 59 00  
www.jenalf.de

PARAGLIDING  
**JAN AIR**  
GLEITSCHIRMKURSE UND TOUREN FLIEGERHOTEL - ÖNUNE-VERSAND

**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.abschweb.net/quiz

Vi/vvii. abschweb. nefisürule  
1 1f7.<sup>3</sup> 1 11 ;-% 411 tt2-3 1<sup>0</sup> Lt



## Norddeutsche Meisterschaft

Vom 24. bis 27. Mai trafen sich wie jedes Jahr um diese Zeit Piloten aus den Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Bremen, Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern, um den Norddeutschen Meister zu ermitteln. Als Entschädigung für manche Mühsal der vergangenen Jahre hatte der Wettergott dieses Jahr ein Einsehen und hielt die Regenwolken von der Wettkampfarena in Neustadt-Glewe (M-V) fern. Mäßige bis gute Thermikbedingungen ließen drei dramatisch umkämpfte Durchgänge zu. Dabei wurde am Finaltag zum ersten Mal in der Geschichte dieser Meisterschaft eine geschlossene Aufgabe (ZR) gestellt.

Die ersten zwei Tasks waren Zielflüge von Neustadt-Glewe zu den Flugplätzen Pritzwalk und Perleberg. 5 bzw. 7 Piloten bewältigten die gestellte Aufgabe. 3 Piloten hatten an beiden Tagen das Ziel erreicht. Aufgrund des besseren Gerätefaktors konnte Johann Kenst seine Führung vom ersten Tag nach zwei Durchgängen mit 14 Punkten Vorsprung vor Helmut Wilms behaupten, gefolgt von Andreas Gidde. Die Entscheidung am Finaltag war gefallen, als Johann mit großer Verspätung nach Helmut und Andreas auch am letzten Tag die Ziellinie überfliegen konnte. Mit nur 9 Punkten

### Ergebnis

Platz	Name	Gerät
	Johann Kenst	Topless
2.	Helmut Wilms	Extaccy
3.	Andreas Gidde	ESC
4.	Christoph Trömer	Ram Air
5.	Horst Efftige	Extaccy
6.	Olaf Barthodzie	Ram Air
7.	Herbert Drees	Laser
	Frank Dettmer	Milan Racer

ten Vorsprung sicherte er sich so den Titel des Norddeutschen Meisters. Wie schon im Vorjahr floß bei der Siegerehrung der Sekt in Strömen. Auch in diesem Jahr wurde ein Einkaufsgutschein von Bräuninger Fluginstrumente unter den fleißigen Helfern verlost, ohne die eine Flachlandmeisterschaft mit UL- und Windenschleppstart nicht durchführbar wäre.

Wilfried Petersen

## Senioren-Europacup 2001 Drachenfliegen

Der seit 1982 durchgeführte Europacup der Senioren wird heuer vom 21. Juli 2001 an der Emberger Alm in Greifenburg, Österreich, durchgeführt. Startberechtigt sind Piloten der Jahrgänge 1949 und älter. Nähere Informationen bekommt man von Uwe Eichhorn, Tel: 05731/94473.

# IMPRESSUM

Herausgeber:  
Deutscher Hängegleiterverband 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](mailto:dhv@dhv.de)

Telefon-Nummern  
Mitgliederservice/  
Versicherung  
08022/9675-0  
e-mail: [mitgliederservice@dhv.de](mailto:mitgliederservice@dhv.de)

Ausbildung  
08022/9675-30  
e-mail: [ausbildung@dhv.de](mailto:ausbildung@dhv.de)

Sport  
08022/9675-50  
e-mail: [sport@dhv.de](mailto:sport@dhv.de)

Betrieb/Gelände  
08022/9675-10  
e-mail: [gelaende@dhv.de](mailto:gelaende@dhv.de)

Technik  
08022/9675.40  
e-mail: [technik@dhv.de](mailto:technik@dhv.de)

Öffentlichkeitsarbeit  
08022/9675-62  
e-mail: [pr@dhv.de](mailto:pr@dhv.de)

**Fax** 08022/9675-99

Redaktion:  
Klaus Tänzler (verantwortlich), Sepp Gschwendtner  
Benedikt Llebermeister

Gestaltung und Anzeigen  
Renate Miller ([renate@budererhof.de](mailto: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: chlorfrei

Auflage: 32.000

Titel: Steffen Hertling

# termine



## Gleitschirm

### Deutsche Gleitschirmliga 2001

Liga German Open 06.08. - 10.08.01 offen Greifenburg

### Landesmeisterschaften; German Open

Pre-PWC German Open - CIVL-Kat.2 06.08. - 10.08.01 offen Greifenburg

### German Cups und Junior&Ladies Challenge

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

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  
 Ple Slovenien Fnale CIVL-Kat.2 1908. - 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 Deibele - tel. 06151/370371  
 LM - Rheinland Pfalz Peter Rother - tel/ Fax 06502/5454  
 LM - Bayern & BaW Berni Koller, Fax. 08324/2078  
 LM - Ostdeutschland Wilfried Kuck - tel 030/39104907

## Drachen

### Landesmeisterschaften; German Open

German Open 28.07. - 05.08.01 kein Ausweichtermin Greifenburg

### Liga-B und Junior&Ladies Challenge

B-Liga 4 28.07. - 05.08.01 offen Greifenburg  
 Junior&Ladies Challenge 11.08. - 18.08.01 offen Greifenburg

### Wettbewerbe mit Teilnahme - offizielles DHV - Team

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 B rger - tel. 08032/8134 Rudl.Buerger@t-online.de  
 LM Bayern Dieter Kamml (DCB Ruhpolding) dk@best.baynet.de  
 LM - Hessen Thomas Deibele - 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  
 LM Norddeutschland Gerd Olbinsky - tel. 040/784176  
 Hessische UL-Schlepp Klaus Keller

## Sonstige Wettbewerbe

Bewerb	Termin	Ausweichtermin	Kontakt
slowenische Staatsmeistersch.	04.07. - 14.07.01		Rlchi Brandt Tal: 08021/909785
Baeumer Gedächtnis Pokal	01.04. - 31.08.01		http://www.gleitschirm.de
Luftsports	21.07.		euhg2002@siol.com
Senioren	- 21.07.01		www.sunglide.de
Flugtag Berchtesgaden	18.08. - 19.08.		Luftsportverband Bayern, Tel: 089/455032-16
Hohenlohe Pokalfiegen	18.08. - 19.08.01		Uwe Eichhorn. Tel: 0573193473
Bärenpokal	25.08. 26.08.		www.thermik4u.de
Austrian Open	07.09. - 09.09.01		Adolf Brunold, Tel/Fax: 08652/2580
			F.Schmerzer, 07931/41608
			Althofdrachen, p.w.fleck@t-online.de
			0043(0)6566/8207

# Das DHV-Versicherungsprogramm

## für Hängegleiter und Gleitsegel

(für UL im Internet [www.dhv.de](http://www.dhv.de) oder bei der DHV-Geschäftsstelle)

Stand: 1.8.2000, Versicherer: Gerling Köln

### Halterhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel
- für Mitgliedsvereine
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für Hersteller/Händler
- für Gerätevermietung



Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

*Hängegleiter + Gleitsegel:*

45,- DM bei 500 DM Selbstbeteiligung (SB), 60,- DM ohne SB

*Nur Gleitsegel:*

40,- DM bei 500 DM SB, 50,- DM ohne SB

Deckungssumme: 3 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden. Okay auch in Österreich.

Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechnigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätezeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

### Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSL)

Deckungssumme: 7,5 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden, Okay auch in Österreich.

Umfang Halter-Haftpflicht: wie oben »Halter-Haftpflicht« ohne Selbstbeteiligung.

**Umfang Passagier-Haftpflicht:** Luftfrachtführer, Halter und berechtigter Benutzer.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
550,- DM

*Für alle Mitgliedsvereine  
kostenlos*

### self Vereins-Haftpflicht

**Deckungssumme:** 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

### » Veranstalter-Haftpflicht

**Deckungssumme:** 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

### 4.0) Boden-Unfall für Startleiter

**Deckungssumme:**

5.000 DM bei Tod  
10.000 DM bei Invalidität.

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

### Kapital-Lebensversicherung

Versicherungssumme: bis 400.000 DM Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen. Prämienbefreiung bei 50°A 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

*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

### 1Mb 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.

Ja hresprämie 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

### 1Me 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

### 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

Deckung:

Europa **MO** Deutschland

Osterreich

Bei Versicherungsabschluß während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie.

Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern. Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Boden-Unfall für Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.



44

Ne PEAK ist nicht nur legendär  
 jenseits der Berge. Eigentlich kö  
 Der erste G...  
 Die komplet...  
 PEAK nicht n...  
 Der PEAK ist...  
 Das PEAK ist gemell...

exaurin'in.N ...  
 i 42hēkte und,,wi  
 giiiiidie3 genieße\* w  
 ufff Arie- hilo,so hie ei&

...sonnenvollere über einem in eine neue Generation! Auch die Starteingangshorizonte setzen  
 in "Back to the roots" verkauft und die Möglichkeiten von heute!  
 von dem anspruchsvollsten Sicherheitsstandard der Welt - DHV 1 (in allen Größen!)  
 die Härte. Der Kaufpreis konnte so gering gehalten werden, dass viele Piloten den  
 die Formurlaub oder weite Flugreise, der PEAK fällt nicht so ins Gewicht.  
 PILOTS RIGHT STUFF.  
 unden Kräfte von Spezialisten und Flugportbetreibern

## We reach the PEAK - together!

(Wir erreichen den GIPFEL - gemeinsam!)

Den PEAK gibt es entweder nur im Innensack oder als Set  
 mit speziellem, funktionellem Leicht-Rucksack und SUPAIRS Radical  
 (mit Safe-T-Bar, Twist-Lock-Karabiner und zugelassenem Bump Air).

- PILOTS RIGHT STUFF
- ONE DHV 1 - der perfekte Allrounder
- PEAK DHV 1 - leichtester zugelassener Gleitschirm



74 72,

rele:nstrzedie M.,21',C)-.1384»8 Bram arg  
 T1 +49-(0)43934 etta4 F. 484 -  
 eeter:aspo? "dürps  
 ub:IFrc