

B 5591 F

September 2001

# ***DHV-info***

**Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger**

**112**





# Performance Center

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



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

Flugschule Göppingen  
Zeppelinstraße 3  
73105 Dünau  
Tel.: 07164/12021  
Fax: 071602029  
www.flugschule-goepingen.de  
office@flugschule-goepingen.de



Sky Team - die Paraglimer  
Kaiserstraße 66  
7628  
Tel.: 0721  
Fax: 0721/51559  
www.sky-team.de  
info@sketeam.de



Airpower Flugschule  
Beim Steinernen Kreuz 2  
79798 Tettnang  
Tel.: 07745/308  
Fax: 07745/477  
www.airpower.de  
Gleitschirmschule-airpower4t-  
online.de

Montane Flugsport GmbH  
Stammesstraße 4  
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

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



Paraglondrachen- und Gleitschirmschule Wasserturm - Rhön  
St. Laurentius Straße 7  
36163 Poppenhausen  
Tel.: 06658/1432  
Fax: 06658/1611  
www.gleitschirm-Flugschule.de  
Papilonegleit@flugschule.de

PPC Paraglondrachen- und Gleitschirmschule  
Süddeutsche Paraglondrachen- und Gleitschirmschule  
Hauptstraße 53  
83246 Untertürkheim  
Tel.: 08641/17575  
Fax: 08641/61826  
www.ein9chfliegen.de  
einfachfliegen@t-online.de

Flugzentrum Ruholding  
Heer GmbH  
Gstatter Au 5  
83324 Ruholding  
Tel.: 0861/668  
Fax: 08 776  
www.Flugzentrum-Ruholding.de  
office@flugzentrum-ruholding.de



Adventure Sports Gleitschirm-Schule  
Talstation  
83661 Lenggdes  
Tel.: 08042/9486  
Fax: 08042/483  
www.adventure-sports.de  
info@adventure-sports.de

edventure

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

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

Flugschule Martin Marzthal  
Walterstraße 10  
87527  
Tel.: 008321/  
Fax: 008321/2270

Flugschule Martin Marzthal  
Walterstraße 10  
87527  
Tel.: 008321/  
Fax: 008321/2270  
www.fleimergenthaler.de  
erger@fleimergenthaler.de

OASE Rumjule  
Auwald  
87538 Obentfohl  
Tel.: 08326/38036  
Fax: 08326/38037  
www.oase-paragiding.com  
oase\_peter.geget-online.de

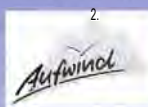
DAeCieitschirmSchule  
Hinz Fischer GmbH  
Bismarckstraße 35  
87669 Rieden am  
Forggensee  
Tel.: 08362/37038  
Fax: 08362/38873  
www.erste-daec-gleitschirm-schule.de  
info@erste-daec-gleitschirm-schule.de

Flugzentrum Barenwald  
Georg Höcherl  
Schwarzer Helm 1  
93086 Wörth a.d. Donau  
Tel.: 09482/959525  
Fax: 09482/959527  
www.flurzentrum-bayerwald.de  
schorsch.hoecheatonline.de

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



Flugschule eigl  
Franz Rehri  
Dachstein 52  
A - 8972 Ramsau  
Tel.: 0043/3687/81880  
818804  
www.aufwind.at



Flugschule eigl  
Franz Rehri  
Dachstein 52  
A - 8972 Ramsau  
Tel.: 0043/3687/81880  
818804  
www.aufwind.at  
at  
eil des Performance  
über Wasser statt

Wasse  
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

**9 UMFRAGE** Ergebnisse der Mitgliederbefragung



Foto: Björn Klaassen

## NEU AUF DEM MARKT

Neuigkeiten von den Anbietern

## 16 REGIONALVERSAMMLUNGEN

Termine, Orte, Themen

**1 FOTOWETTBEWERB** Der schönste Augenblick beim Fliegen auf Zelluloid

**HERBST** Die stille Jahreszeit in Bildern

**28 EXOTISCHE GEBIETE** Wer träumt nicht vom Fliegen in fernen Ländern?

## 50 FEELING STATT TECHNIK

Hör auf Deinen Schirm!

## 52 DRACHEN-UMSTIEG

Von Starr auf Flexibel

5d; **NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger

**56 SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit

## 60 FLUGSPORT UND NATUR

Trend zur Naturentfremdung



Foto: Franz Huber



lv

2

## 62 VEREINE BRIEFE

Vereinsnachrichten und Leserforum

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

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

## 102 HOMO FLIEGENS

Eine Satire

**104 GLEITSCHIRM-WM** Silber- und Bronzemedaille für Deutschland

## DRACHEN-WM

Viva Espagna

## 118 GERMAN CUP

Hohes Niveau in GAP

## 120 STRECKENFLUGMEISTERSCHAFT

Zwischenergebnisse

## 130 WETTBEWERB

Rekorde und Kurzmeldungen

**48** DHV-Shop

**96** Gebrauchtmärkte

**130** Impressum

131 Versicherungsprogramm



Titel: Franz Huber  
Pilot: Mike Küng  
in Namibia, Walfish Bay



## adlegeen aus Inparn beim DHV

Seit einigen Jahren besteht zwischen DHV und dem japanischen Hängegleiterverband ein freundschaftliches Verhältnis, das durch intensiven Gedankenaustausch gepflegt wird. In Japan wird das DHV-Gütesiegel mit seinen Kategorien sehr geschätzt. Beim letzten Gespräch im Rahmen der Free Flight in Garmisch ist auch das Performance Training auf großes Interesse beim Japanischen Verband gestoßen. Deshalb war im Juli dieses Jahres eine 12-köpfige Delegation des japanischen Verbandes zu Gast beim DHV, bestehend aus Lehrteammitgliedern und Flugschulleitern von allen Regionen Japans, unter Leitung von Mt-Dax-Chef Sadao Hangai und Lehrteamchef Onadera Hisanori.

Zunächst informierte sich die Delegation in der DHV-Geschäftsstelle ausführlich über die organisatorischen Aspekte aller Tätigkeitsbereiche. Im Anschluss wurde das DHV-Testgelände in Neubiberg besucht, dort konnte der DHV-Testcrew bei Schock- und Lasttests über die Schulter geschaut werden.

Auch der Gurttest-Apparat wurde eifrig gefilmt. Dann startete die Gruppe unter Leitung von DHV-Testpilot und Performance Trainer Harry Buntz zu ihrer einwöchigen Ausbildung zum Performance Trainer. Sie begann in

der Flugschule Oase Peter Geg im Allgäu, um das laufende Performance-Training eines Performance Centers zu beobachten und selbst zu absolvieren. In den nächsten 2 Tagen war neben dem Flugtraining auch viel Theorie angesagt. Unter anderem fand ein Angstbewältigungsseminar mit dem Psychologen und Ex-Testpiloten Michael Simon statt, das bei den japanischen Gästen auf großes Interesse stieß. Anschließend führte die Reise weiter ins Schwabenland zur Flugschule Göppingen, zum Performance Trainer Klaus Irschik. Hier wurden die Grundlagen und organisatorischen Aspekte der einzelnen Einheiten des Performance Trainings vertieft. Das Videomaterial der eigenen Start-Landetrainings wurde ausführlich analysiert. Tags darauf stand ein Rettungsgeräte-Training in der Turnhalle auf dem Programm. Die eigenen praktischen Übungen brachten wichtige Aha-Erlebnisse, zudem wurden den Gästen die Planung und

Durchführung dieser Trainingseinheit erläutert. Die letzten beiden Ausbildungstage fanden im Testgelände am Achensee unter Leitung von Performance Trainer Karl Slezak statt. Schwerpunkt war hierbei nochmals der Flugteil des Performance Trainings mit den für das "aktive Fliegen" wichtigen Flugmanövern. Sämtliche Gefahrenbereiche wurden analysiert und die entsprechenden Vorkehrungen und Reaktionen besprochen. Der

Theorie folgten einige Übungsflüge mit Flugauftrag. Immer wieder stellten sich Harry Buntz und Karl Slezak den unterschiedlichsten Fragen. Der Wissensdurst der japanischen Flugschullehrer war sehr groß und das Performance Training fand bei ihnen sehr guten Anklang. Die Delegation reiste mit vielen neuen Eindrücken und Anregungen im Gepäck zurück. Man will in Japan nun die Lehrerausbildung und -fortbildung in Anlehnung an unser Performance Training umstellen.



### An den DHV

Zu aller erst wollen wir dem DHV Dank  
das exzellente Training der Delegation des  
scher Hä  
dieses Persönlichkeitsverbandes. Alle von uns, die wir  
den unsere besten Training absolviert haben, sen-  
für den freundlichen und unseren tiefen Dank  
sind insbesondere dankbar für den Unterricht. Wir  
der arbeitsintensivsten Saison für uns und  
für die sehr hilfreiche und richtungsweisende  
bildu ng. Das der japanischen Flugeh-  
Organisationssystem des DHV  
war ebenfalls sehr beeindruckend und Wir konnten  
eine Menge davon lernen. Alles War perfekt. ich bin  
Wirklich beeindruckt von der Organisationsstärke  
des DHV der versucht, das  
wicklung unseres Sp B este für die Weiterent-  
Dank. Meine besten orts zu tun. Nochmals vielen  
zak und all die anderen, die gehen auch an Karl Sie-  
ben. mit uns kooperiert ha-

Sadao Hangai



## Wie geht das jetzt mit der Nachprüfung?

Am 1.7.2001 sind die neuen Technikvorschriften für die Geräteprüfungen bei Drachen und Gleitschirmen in Kraft getreten, mit erheblichen Auswirkungen auf die Nachprüfungen.

Für die Nachprüfung von **Neugeräten** (Stückprüfung ab dem 1.7.2001) gilt:

- Die Nachprüfung hat nach den Anweisungen des Herstellers zu erfolgen. Diese sind Teil der Betriebsanweisungen und müssen vom DHV als derzeit einziger LBA-anerkannter Musterprüfstelle akzeptiert sein.
- Der Gerätehalter kann das Gerät selbst nachprüfen oder es nachprüfen lassen.
- Der Hersteller muss bei Auslieferung des Gerätes dem Halter die Betriebsanweisungen und damit auch die Nachprüfanweisungen zur Verfügung stellen.
- In den Nachprüfanweisungen legt der Hersteller insbesondere die Zeitabstände, die Verfahren und die Dokumentation fest. Zu den Nachprüfverfahren der Gleitsegel gehören u.a. die Messung der Luftdurchlässigkeit und der Länge und Festigkeit der Leinen sowie die Beurteilung anhand der jeweiligen Grenzwerte. Zu den Nachprüfverfahren für die Hängegleiter gehören u.a. die Messung der Pitchhöhen, die Kontrolle der Drahtverspannungen und die Kontrolle aller festigkeitsrelevanten Bauteile auf Beschädigung oder Alterung

- Wer sein Gerät nicht ordnungsgemäß nachprüft oder nachprüfen lässt, kann vom LBA mit Bußgeld belegt werden.

Für die Nachprüfung von **Altgeräten** (Stückprüfung vor dem 1.7.2001) gilt:

- Wenn der Hersteller die Anweisungen für die Nachprüfung (und zur Behebung bisheriger Mängel) vom DHV prüfen lässt und sie dem Halter zur Verfügung stellt, gelten die neuen Bestimmungen.
- Stellt der Hersteller die Anweisungen nicht zur Verfügung, müssen die Geräte nach den vor dem 1.7.2001 geltenden Regelungen nachgeprüft sein, also vom Hersteller.
- Wer sein Gerät nicht ordnungsgemäß nachprüft oder nachprüfen lässt, kann vom LBA mit Bußgeld belegt werden.

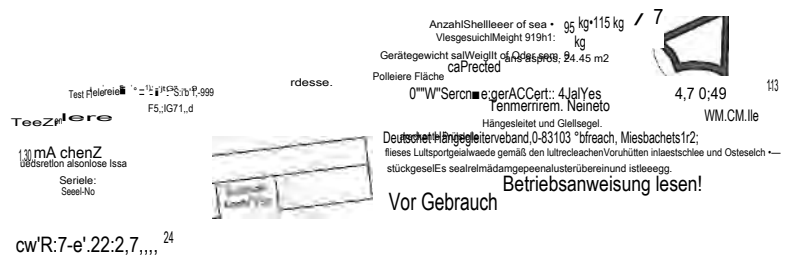
**Warnung:** Wer die Nachprüfung nicht exakt nach der Herstelleranweisung für sich oder gar noch für Andere durchführt, (z.B. für den Käufer des Gebrauchtgerätes) wer nicht genügend Fachkunde besitzt oder wer nicht über die notwendigen Messgeräte verfügt, spielt mit hohen Risiken - für die Flugicherheit, den Versicherungsschutz und die Haftung.

Empfehlung: Sichere Nachprüfungen bietet in der Regel der DHV-anerkannte Hersteller. Er kennt sein Produkt und dessen Schwächen, hat große Erfahrung mit Nachprüfungen, beherrscht seine Nachprüfverfahren, verfügt über die richtigen Messgeräte, kann - ohne weiteren Zeitverlust - notwendige Reparaturen durchführen und muss für Fehler haften. Als DHV-anerkannter Hersteller hat er seine Nachprüfungen den Qualitätsmaßstäben und -kontrollen des DHV unterworfen.

DHV-anerkannte Hersteller siehe Liste im Internet [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter Technik.

## DHV ist ISA-anerkannte Prüfstelle

Mit Schreiben vom 9. Juli 2001 hat das Luftfahrt-Bundesamt den DHV als Prüfstelle für Hängegleiter und Gleitsegel anerkannt. Der DHV ist damit berechtigt, Musterprüfungen gemäß den neuen Technikvorschriften durchzuführen und zu bescheinigen und seine bisherige Arbeit auf neuer Rechtsgrundlage fortzusetzen. Die Anerkennung ist zunächst bis 2.11.2001 befristet. In der Zwischenzeit werden die dem LBA bereits vorliegenden Unterlagen des DHV modifiziert und zusammengestellt, damit sie der ebenfalls neuen Anerkennungsrichtlinie des LBA entsprechen und die Anerkennung langfristig erteilt werden kann. In Anpassung an die neue Rechtslage erhält auch die gemeinsame DHV/ÖAeC-Gütesiegelplakette zusätzliche Gerätedaten und ein neues Gesicht, siehe Abbildung.



## Technik-Vereinbarung mit dem ÖAeC aktualisiert

Im Februar 1996 haben ÖAeC und DHV eine umfassende Technik-Vereinbarung abgeschlossen. In der Vereinbarung sind insbesondere die Bauvorschriften/Lufttüchtigkeitsforderungen als gemeinsame Grundlage festgelegt und die wechselseitige Anerkennung von Geräteprüfungen und von Herstellungsbetrieben geregelt. Mittlerweile werden alle Verwaltungsaufgaben im Bereich Technik vom gemeinsamen DHV/ÖAeC-Technikreferat in der DHV-Geschäftsstelle durchgeführt. Die Zusammenarbeit hat sich über nunmehr 5 Jahre bestens bewährt und wesentlich zu Sicherheit, Entwicklung, Kostenersparnis und Harmonisierung beigetragen. Die Änderung der deutschen Technikvorschriften ab 1.7.2001 machte die Anpassung der Vereinbarung erforderlich. Bei dieser Gelegenheit wurde die gesamte Vereinbarung überarbeitet und auf den heutigen Stand der Zusammenarbeit gebracht. So sind nun auch das gemeinsame DHV/ÖAeC-Technikreferat und die einheitliche DHV/ÖAeC-Gütesiegelplakette vertraglich geregelt. Wortlaut der neuen Vertragsfassung im Internet [www.dhv.de](http://www.dhv.de) unter News.



In den »Nachrichten für Luftfahrer« (NFL) 1 185 - **200/01 (28.06.2001)** wurde folgender Text hinsichtlich der Höhenmessereinstellung bei Flügen nach Sichtflugregeln veröffentlicht. Die Vorgaben sind zu beachten.

## Bekanntmachung über die Festlegung der Höhenmessereinstellung bei Flügen nach Sichtflugregeln

Aufgrund des § 31 Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I, S. 580), zuletzt geändert durch die Zweite Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vom 28. Oktober 2000 (BGBl. I, S. 1494) gibt die Deutsche Flugsicherung GmbH die Festlegung der Höhen für die Höhenmessereinstellung bei Flügen nach Sichtflugregeln bekannt.

1. Bei Flügen nach Sichtflugregeln bis zu einer Höhe von 5000 Fuß über Meereshöhe oder bis zu einer Höhe von 2000 Fuß über Grund, sofern diese Flughöhe 5000 Fuß über Meereshöhe überschreitet, ist der Höhenmesser auf den Luftdruck bezogen auf Meereshöhe (QNH-Wert) des zur Flugstrecke nächstgelegenen Flugplatzes mit Flugverkehrskontrollstelle einzustellen
2. Bei Flügen nach Sichtflugregeln oberhalb dieser Höhen ist der Höhenmesser auf 1313,2 Hectopascal einzustellen (Standard - Höhenmessereinstellung).
3. Diese Bekanntmachung tritt am Tage der Veröffentlichung in Kraft. Gleichzeitig wird das NFL 1 - 135/01, Bekanntmachung über die Festlegung der Höhen für die Höhenmessereinstellung bei Flügen nach Sichtflugregeln, zurückgezogen.

NfL 1 - 135/01 wird hiermit aufgehoben.

Offenbach, den 28.05.2001

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

TWR J FV

## Drachentransport

Im DHV Info 109 haben wir die wichtigsten Transport-Vorschriften einzelner Länder zusammengefasst. Nach Rücksprache mit dem ADAC gibt es Änderungen für den Transport von Ladung oder Gepäck in Spanien. Die spanische Straßenverkehrsordnung (Reglamento General de Circulación) schreibt generell vor, dass mit Fahrzeugen transportierte Ladung weder der Länge noch der Breite oder der Höhe nach über die Fahrzeugaußenränder (die im Fahrzeugschein eingetragenen Abmessungen) hinausragen darf.

Für Personenwagen und Fahrzeuge, die sowohl zur Personen- als auch zur Güterbeförderung geeignet sind, z.B. Kombis oder Wohnmobile, gilt folgendes: diese Fahrzeuge dürfen Gepäck transportieren, das für den Fahrer oder die Mitfahrer bestimmt ist. Zum Gepäck gehören z.B. Skier, Fahrräder, Surfbretter oder Surfmasten. Gepäck darf nach hinten und nach oben (nicht aber seitlich) überstehen; das hinausragende Gepäck muss aber grundsätzlich nicht mit einer Tafel gekennzeichnet werden.



## Prominenz am Gleitschirm

Für die Aufzeichnungen der beliebten Volksmusiksendung »Lustige Musikanten« in Schwangau begaben sich das bekannte Moderatorenpaar Marianne & Michael mit dem Firebird Entwicklungs-Team Dani Loritz und Stephan Hüglin in die Luft. Der Start erfolgte am Tegelberg mit dem brandneuen Firebird-Tandem Choice, der mittels Reißverschluss in der Schirmmitte optimal auf das Abfluggewicht abgestimmt werden konnte (RV zu für Marianne, RV offen für Michael). Nach einem schönen Thermikflug über dem Schloss Neuschwanstein wurden Marianne & Michael zielgenau zum Festgelände geflogen. Sowohl für die beiden Gesangskünstler als auch für die Firebird-Mannschaft war dies eine neue Erfahrung. Die Sendung wurde am 31. Mai im ZDF ausgestrahlt und hatte eine Einschaltquote von 4,3 Mio.

## Kündigungsfrist beachten

Am 31.10.2001 läuft die in der DHV-Satzung festgelegte zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende 2001 ab. Diese Kündigungsfrist gilt auch für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung. Wer Mitglied beim DHV bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies getrennt tun. Umgekehrt erlischt bei einer Kündigung der DHV-Mitgliedschaft automatisch auch die Versicherung zum Jahresende 2001.

Kündigungen sollten per Einschreiben geschickt werden. Erfolgt binnen 2 Wochen nach Kündigung keine Rückbestätigung von Seiten der DHV-Geschäftsstelle, empfiehlt sich eine Rückfrage dort. Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 2002 wirksam. Dies bedeutet, dass Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 2002 in voller Höhe zu bezahlen sind; dabei bleiben auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten.

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

## Corinna Schwiigershausen im Lufthansa-Bordprogramm

Auf jedem Lufthansa-Flug interkontinental zurück nach Deutschland lief im Bordprogramm »Magazin an Air«, ein sechsminütiges Porträt über Corinna Schwiigershausen, in dem der Drachen- und Gleitschirmsport vorgestellt wurde.

Da dieses Porträt den ganzen Juli bei ca. 900 Flügen gelaufen ist, ist das eine außergewöhnlich gute Werbung für unseren Sport.

## Unfallhäufung beim Gleitschirmfliegen

Die DHV-Kommission befasste sich in ihrer Juli-Sitzung mit der besorgniserregenden Zunahme tödlicher Gleitschirmunfälle in diesem Jahr. Bis Anfang August starben 15 deutsche Pilotinnen und Piloten bei Gleitschirmunfällen im In- und Ausland. Doppelt so viel wie im Vorjahr. Der Sicherheitsvorstand Karl Slezak erläuterte, dass in den meisten Fällen das Zusammenwirken von falscher Einschätzung des Wetters sowie mangelnder Trainingsstand im Verhältnis zur vorherrschenden Turbulenz zum Unfall führten, mit der Folge von Segeleinklappen und mangelnder Pilotenreaktion darauf. Karl Slezak stellte der Kommission ein umfassendes Konzept der verstärkten Unfallprävention vor, ein 4-Punktprogramm, das für alle Risikobereiche die entsprechenden Risiko-Abwehrstrategien aufzeigt. Siehe Bericht im Sicherheitsjournal auf Seite 56. Die DHV-Kommission beauftragte daraufhin Karl Slezak diese Konzeption zusammen mit dem Sicherheitsarbeitskreis des Free Flight Förderpools e.V. weiterzuentwickeln. In einer anschließenden Vorstandssitzung wurde die Anstellung von Karl Slezak als hauptamtlichen Mitarbeiter der DHV-Geschäftsstelle zum 1.10.2001 beschlossen. Als fachübergreifender Mitarbeiter wird Karl Slezak künftig in allen Arbeitsbereichen des DHV für die Erhöhung der Flugsicherheit arbeiten, mit Schwerpunkt Unfalluntersuchung und -prävention. Zugleich wird damit der Mitgliederservice im Bereich Sicherheit verstärkt, denn Karl Slezak wird den DHV-Mitgliedern nun auch vermehrt telefonisch und im Internet zur Verfügung stehen. Auf die Ausschreibung dieser neuen Stelle wurde ausnahmsweise verzichtet, da Karl Slezak als herausragend kompetent und engagiert in diesem Gebiet gilt. Sein Sicherheitstraining am Achensee gibt Karl Slezak der neuen beruflichen Tätigkeit zu liebe auf. Die DHV-Geschäftsordnung sieht die Trennung vor, zwischen der Arbeit des ehrenamtlichen Vorstandes, der als Aufsichtsrat wirkt, und der hauptamtlichen Arbeit in der Geschäftsstelle, die für die operative Umsetzung der vom Vorstand vorgegebenen Ziele sorgt. Um diese Trennung zu beachten, legt Karl Slezak sein ehrenamtliches Mandat als Sicherheitsvorstand zum 1. Oktober 2001 nieder. Bei der diesjährigen DHV-Jahrestagung wird daher ein neuer Sicherheitsvorstand zu wählen sein. Der DHV Vorstand dankt Karl Slezak für seine 7-jährige ehrenamtlich Vorstandsarbeit und äußert seine Überzeugung, dass mit seinem Eintritt in die hauptamtliche DHV-Tätigkeit ein Sicherheitsgewinn bei der Fortentwicklung des Gleitschirmsports erzielt werden kann.

## Rekordtaumel in Zapata, Texas, USA

17. Juli 2001, Manfred Ruhmer fliegt den neuen Drachen-Weltrekord mit 'cal ° 2000 Laminar MRX 700,8 km freie Strecke! Er überbot damit den bisherigen Weltrekord von Larry Tudor 495 km von 1994.  
27. Juli 2001, Karl Castle fliegt den neuen Frauen-Drachen-Weltrekord mit

Wills Wing Talon, 402 km freie Strecke!

27. Juli 2001, Josh Cohn fliegt den neuen Gleitschirm-Weltrekord mit einem Windtech Quarx, 309 km Zielflug!

Die Rekorde sind bei der FAI eingereicht, aber noch nicht anerkannt.

## Fliegen in den Dolomiten

Im Herbst zieht es wieder viele Drachen- und Gleitschirmpiloten in die Dolomiten. Unbestritten ist das Fliegen dort ein außergewöhnliches Erlebnis. Die in den letzten Jahren gehäuft auftretenden Unfälle sind nicht nur für die betroffenen Piloten ungesund, auch das Fluggebiet wird dadurch gefährdet. Wir bitten alle, die eine Reise in dieses Fliegermekka planen, vorher nochmals im Info log/Seite 82 oder unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de) bei den news nachzulesen und sich entsprechend zu verhalten.

FREE hen  
FILM AWARD

## Neues Video

Die besten Videobeiträge der Free-Flight-Awards der Jahre 2000/2001 zusammengestellt auf dieser 37-minütigen Videokassette, Nur 2000 Kopien sind auf dem Markt. Darum schnell zugreifen.  
Preis: 40,00 DM + Versandkosten  
Zu bestellen bei DHV-Shop (Seite 48 in diesem Heft)



RekOrri,

Titelseite TZ Ausgabe 4./s. August

2002



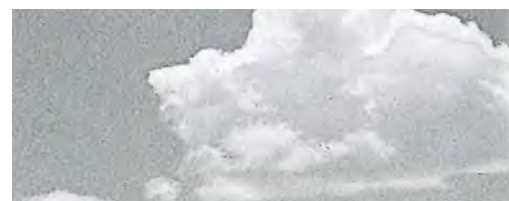


| Geländename            | Geländehalter                                                   | Telefonnummer     |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------|-------------------|
| 07338 Tauschwitz       | Ostthüringer Drachen und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld e.V. | 0175/4069390      |
| 32457 Porta Westfalica | Delta-Club Wiehengebirge                                        | 0571/710227       |
| 35088 Eisenberg        | DFC Ederbergland                                                | 06452/8585        |
| 36136 Wasserkuppe      | Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein                    | 06654/696         |
| 36840 Rammelsberg      | Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar                   | 0170/6728487      |
| 52245 Sophienhöhe      | Ostwindfreunde                                                  | 0171/8714309      |
| 55585 Duchroth         | Pfälzer Gleitschirm-Club                                        | 0171/1514273      |
| 57562 Sassenroth       | Drachen- und Gleitschirmfreunde Heilertal                       | 02744/930349      |
| 58849 Nordhelle        | GSC Nordhelle + Flugsport Lennetal                              | 02352/21265       |
| 64665 Melibokus        | Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club                             | 06251/983612      |
| 72258 Stöckerkopf      | Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn                      | 07442/121425      |
| 72393 Schneithalde     | DFC Starzeln                                                    | 0170/4436907      |
| 74343 Teufelsberg      | Die 4. Hohenhaslacher Fliege,                                   | Neu: 07147/922156 |
| 74544 Einkorn          | HG-Club »Einkorn Schwäbisch Hall«                               | 0791/4992360      |
| 74847 Finkenhof        | Delta-Club Mosbach                                              | 06261/670638      |
| 76332 Althof           | Die Aithofdrachen                                               | 07083/4567        |
| 76597 Teufelsmühle     | Drachenflugclub Loffenau                                        | 0160/91802275     |
| 76703 Krämer           | Gleitschirmclub Kraichtal                                       | 07250/921228      |
| 78148 Hintereck        | Gleitsegelclub Lenticularis                                     | 07723/5801        |
| 79102 Schauinsland     | GSC Colibri                                                     | 07602/1512        |
| 79183 Kandel           | DFC Südschwarzwald                                              | 07681/22058       |
| 79215 Gschasi          | Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal                   | 0173/4209560      |
| 82467 Wank             | Gleitschirmsegler Werdenfels                                    | 0171/3568374      |
| 83122 Hochries         | Gleitschirmclub Hochries-Samerberg                              | 08032/8805        |
| 83436 Predigtstuhl     | GSC »Albatros« Bad Reichenhall                                  | 0171/3574322      |
| 83661 Brauneck         | Lenggrieser Gleitschirmflieger                                  | 0171/8169210      |
| 83700 Wallberg         | DGC Tegernseer Tal                                              | 08022/95137       |
| 87459 Breitenberg      | Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Markteberdorf       | 0171/8120340      |
| 93339 Jachenhausen     | 1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg                    | 09442/3295        |
| 93453 Hoher Bogen      | 1. Gleitschirmverein Bayerwald                                  | 09947/2452        |
| 93462 Osser            | 1. Gleitschirmverein Bayerwald                                  | 0175/8184772      |
| 94541 Büchelstein      | DFC Bayerwald                                                   | 09908/891191      |

tiber j'a lugbergi <sup>8</sup>ihd, unterstützt  
k vorn DHV, von den Vereinen mit Wet-li

terstationen ausgerüstet worden.

Über automatische Ansagen sind die  
**aktuellen Werte zu** Wind, Wrrndrich-  
tung und Temperatur abrufbar.



## RETTUNGSGERÄTESEMINARE TERMINE 2001

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

|            |               |
|------------|---------------|
| 06.10.2001 | Altenstadt    |
| 07.10.2001 | Altenstadt    |
| 20.10.2001 | Kleinenbroich |
| 11.11.2001 | Siegen        |
| 24.11.2001 | Altenstadt    |
| 25.11.2001 | Altenstadt    |
| 01.12.2001 | Köln          |
| 02.12.2001 | Köln          |

## Schlepp- auskünfte

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](mailto:dhvschleppbuero@t-online.de).

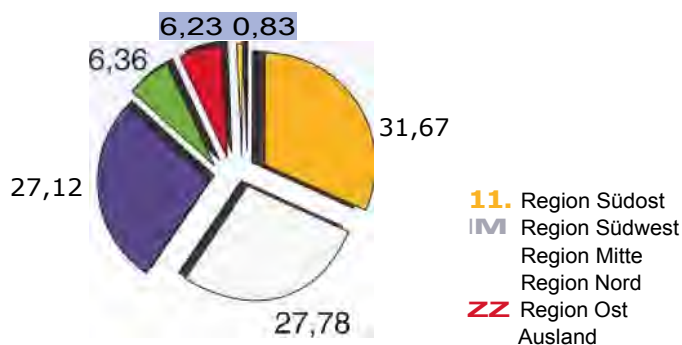
# Große DHV-Mitglieder- befragung

Mit Hilfe der Mitgliederbefragung will die Verbandsführung den DHV noch genauer auf die Wünsche und Bedürfnisse seiner Mitglieder ausrichten und eventuelle Schwachstellen beheben. i.600 Mitglieder wurden repräsentativ ausgewählt und angeschrieben, 900 haben geantwortet,

Ein Resultat mit hoher Aussagekraft liegt nun vor.

Es war ein wenig wie früher in der Schulzeit, als das Zeugnis verteilt wurde: Die DHV-Mitglieder haben die Arbeit der einzelnen Fachbereiche der DHV-Geschäftsstelle und die DHV-Führung benotet. Und sie haben dem DHV-Team ein gutes Zeugnis ausgestellt, eines, das die ehrenamtlichen Vorstände und die hauptamtlichen DHV-Mitarbeiter freut und zugleich motiviert, den Weg der ständigen Verbesserungen weiterzugehen. Neben der Benotung ist auch abgefragt worden, wie wichtig den DHV-Mitgliedern die einzelnen DHV-Bereiche sind und welche zusätzlichen Wünsche bestehen. Von der Möglichkeit, Anmerkungen, Anregungen und Wünsche mitzuteilen, wurde reger Gebrauch gemacht. Ganz oben auf dem Mitglieder-Wunschzettel steht: Mehr Infos über die Fluggebiete, Erschließung neuer Fluggelände, genauere Geräteklassifizierung bei Gleitschirmen und generell, Eintreten für mehr Flugsicherheit. Die Auswerte-Software für die Umfrage lässt vielerlei Abfragen zu. Zum Beispiel, gibt es regional unterschiedliche Wünsche? Gibt es Unterschiede zwischen den Altersgruppen, zwischen Pilotinnen und Piloten, zwischen verschiedenen Berufsgruppen? Die Verbandsführung hat somit eine wertvolle Grundlage für die künftige Planung erhalten.

Regionale Mitgliederverteilung des DHV in ch,



DHV-Mitgliederverteilung: 9,71 % weiblich, 90,29 % männlich

## So wurde ausgewählt und ausgewertet:

Vorbereitet und ausgewertet wurde die Umfrage mit Unterstützung der erfahrenen Umfrageexpertin Gabi Walter. Die repräsentative Auswahl erfolgte entsprechend der regionalen Verteilung der Mitglieder und entsprechend deren Altersstruktur sowie deren Geschlechtsverteilung. Innerhalb dieses Rasters wurde per Zufallsgenerator ausgewählt. Aus jeder Rücksendung wurde das innenliegende, verschlossene und unbeschriftete Kuvert mit dem Fragebogen entnommen. Auf dem Fragebogen sind nur Geschlecht, Alter, Beruf und Region des Absenders vermerkt, nicht der Absender selbst. Die Kuverts wurden von neutraler Stelle geöffnet und abgezählt an freie Mitarbeiter zur Eingabe in ein speziell entwickeltes Computerprogramm übergeben. Eine Registriernummer für jeden Bogen ermöglicht die Überprüfung der korrekten Eingabe.



# Die Piloten-Umfrage

männlich ☐ weiblich ☒

Alter: 37 Beruf:

Gebiet:

vom DHV ausgefüllt

## Drachenflieger gl

|                                      |                          |                     |                           |                 |                   |
|--------------------------------------|--------------------------|---------------------|---------------------------|-----------------|-------------------|
| Wie lange fliegst Du schon?          | 11,46 Jahre              |                     |                           |                 |                   |
| Welchen Schein hast Du?              | L-Schein 253             | D-Schein 1 07       | A-Schein 4 45             | 8-Schein 15 94  | keine Angabe 0,00 |
| Wie oft fliegst Du im Jahr?          | io mal 183,53            | 10 - 20 mal 2,52    | 20 - 50 mal E3-74*        | 50 mal 27408    | keine Angabe 2,14 |
| Wann fliegst Du?                     | das ganze Jahr über @,34 | nur im Urlaub 2,18  | in der Thermiksaison 4127 |                 | keine Angabe 3,21 |
| Was ist Deine überwiegende Startart? | Bergstart 201            | Windenstart n-444   | UL-Start Ei 60            |                 | keine Angabe 6,95 |
| Welche Kategorie fliegst Du heute?   | Intermediate ra,88       | Hochleister 043,32  | Starrflügler F.35         |                 | keine Angabe 2,67 |
| Welche Kategorie strebst Du an?      | Intermediate [%97        | Hochleister 5-183   | Starrflügler 265          |                 | keine Angabe 8,56 |
| Gegenwärtige häufigste Flugart       | ruhiges Gleiten i3,21    | Thermikfliegen U,71 | Streckenfliegen i3737     | Wettkampf 0321  | keine Angabe 1,60 |
| Angestrebte Flugart                  | ruhiges Gleiten [ 35     | Thermikfliegen      | Streckenfliegen Z85       | Wettkampf :5135 | keine Angabe 5,35 |
| Zu wieviel % fliegst Du in?          | Deutschland              | Österreich 16,17    | Schweiz 1,57              | Frankreich 4,16 | keine Angabe 2,8  |
|                                      | Italien: 7,41            | Sonstige: 1,88      |                           |                 |                   |

\*Beim Fragebogen fehlte die AG-Spalte "20-50 relt, daher nur wenige handschriftliche Vermerke hier.

## Gleitschirmflieger iz

|                                                 |                          |                      |                          |                 |                   |
|-------------------------------------------------|--------------------------|----------------------|--------------------------|-----------------|-------------------|
| Wie lange fliegst Du schon?                     | 6,29 Jahre               |                      |                          |                 |                   |
| Welchen Schein hast Du?                         | L-Schein Z88             | 0-Schein             | A-Schein 153,89          | B-Schein 34 55  | keine Angabe 0,00 |
| Wie oft fliegst Du im Jahr?                     | io mal E7J,89            | 10 - 20 mal 33,74    | 20 - 50 Mal 23,81        | ) 50 mal        | keine Angabe 1,36 |
| Wann fliegst Du?                                | das ganze Jahr über 2,12 | nur im Urlaub 2-2,45 | in der Thermiksaison 554 |                 | keine Angabe 2,85 |
| Was ist Deine überwiegende Startart?            | Bergstart ä,35           | Windenstart C8767    |                          |                 | keine Angabe 2,85 |
| Welche Kategorie fliegst Du heute?              | 1 [i, 14                 | 1-2 C52,57           | 2 Q66                    | 2 3 Li113       | keine Angabe 1,22 |
| Welche Kategorie strebst Du an?                 | Li3,20                   | 1-2 053,79           | 2 x3771                  | 2-3 X6123       | keine Angabe 4,07 |
| Gegenwärtige häufigste Flugart                  | ruhiges Gleiten 33,5     | Thermikfliegen       | Streckenfliegen r-21     | Wettkampf 54    | keine Angabe 1,08 |
| Angestrebte Flugart                             | ruhiges Gleiten 71788    | Thermikfliegen       | Streckenfliegen 4201     | Wettkampf 71190 | keine Angabe 2,30 |
| Willst Du regelmäßig Motor-Gleitschirm fliegen? | ja 02,91                 | vielleicht -2,53     | eher nicht L-236         | nein 7,2182     | keine Angabe 3,39 |
| Zu wieviel % fliegst Du in?                     | Deutschland 47,56        | Österreich 31,42     | Schweiz 4,18             | Frankreich 5,25 | keine Angabe 1,89 |
|                                                 |                          | Italien: 6,64        | Sonstige: 3,08           |                 |                   |

## Allgemein

|                                                               |            |          |                                                            |                   |
|---------------------------------------------------------------|------------|----------|------------------------------------------------------------|-------------------|
| Hast Du an einer Fortbildung teilgenommen?                    | Nein 9,28  | ja U45   |                                                            | keine Angabe 2,22 |
| Bist Du an Fortbildung interessiert (z.B. Streckenflug-Kurs)? | Nein rä,91 | Ja 07430 | im Bereich: Die vielen Vermerke werden derzeit ausgewertet | keine Angabe 4,78 |

Wie wichtig ist Dir Geselligkeit beim Fliegen?

Wie wichtig ist Dir naturverträgliches Verhalten beim Fliegen?

Würdest Du gerne betreut fliegen?

Nein [ii,27

Ja n9 in welcher Region?

Die vielen Vermerke werden derzeit ausgewertet

keine Angabe 1,33



| Wie wichtig ist Dir?                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Wie bewertest Du?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|------|----------------|------|----------------|------|---------------------------|------|---------------------|------|----------------------------|------|-------------------|------|-------------------------------|------|------------------------------------------------------|------|-----------------------|------|------------------------|------|------------------|------|-----------------|------|--------------------|------|
| <p>retwichtig sehr wichtig</p> <p>G.15-1Edrd2[22</p> <p>LJ113:313: Eil</p> <p>LIIMEIC1 JE]</p> <p>EIDEIEJEJ EI</p> <p>Errial13</p> <p>MI3E111C1</p> <p>1:121LJEIJEJ</p> <p>EDEUULIE]</p> <p>MILIVELE</p> <p>EIEI=I.-1E1</p> <p>DDEJE11ipri</p> <p>LIIIII132</p>                                            | <p>Note</p> <p>EI2E3_15_EM</p> <table border="1"> <tr><td>DHV-Service Allgemein</td><td>2,10</td></tr> <tr><td>Erreichbarkeit</td><td>2,06</td></tr> <tr><td>Freundlichkeit</td><td>1,70</td></tr> <tr><td>Kompetenz</td><td>1,85</td></tr> <tr><td>Bearbeitungsdauer</td><td>2,26</td></tr> <tr><td>DHV-Versicherungsangebot</td><td>2,17</td></tr> <tr><td>Sicherheitsarbeit</td><td>1,97</td></tr> <tr><td>DHV-Schleppbüro <sup>MF</sup></td><td></td></tr> <tr><td>Unterstützung bei Geländeerschließung</td><td>2,44</td></tr> <tr><td>Öffentlichkeitsarbeit</td><td>2,58</td></tr> <tr><td>Politische Lobbyarbeit</td><td>2,65</td></tr> </table>                                                                                                                                                                                               | DHV-Service Allgemein | 2,10 | Erreichbarkeit | 2,06 | Freundlichkeit | 1,70 | Kompetenz                 | 1,85 | Bearbeitungsdauer   | 2,26 | DHV-Versicherungsangebot   | 2,17 | Sicherheitsarbeit | 1,97 | DHV-Schleppbüro <sup>MF</sup> |      | Unterstützung bei Geländeerschließung                | 2,44 | Öffentlichkeitsarbeit | 2,58 | Politische Lobbyarbeit | 2,65 |                  |      |                 |      |                    |      |
| DHV-Service Allgemein                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 2,10                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| Erreichbarkeit                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 2,06                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| Freundlichkeit                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 1,70                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| Kompetenz                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 1,85                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| Bearbeitungsdauer                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 2,26                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| DHV-Versicherungsangebot                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 2,17                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| Sicherheitsarbeit                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 1,97                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| DHV-Schleppbüro <sup>MF</sup>                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| Unterstützung bei Geländeerschließung                                                                                                                                                                                                                                                                      | 2,44                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| Öffentlichkeitsarbeit                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 2,58                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| Politische Lobbyarbeit                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 2,65                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| <p>Was wünschst Du Dir vom DHV-Service in der Zukunft? <i>Ateyie.7en eingereichten Wünsche_unsLünregungen werden derzeit ausgewertet</i></p>                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| <p><sup>4</sup> Unter den Befragten, die Schleppen '-rar der Nichtigkeitsrad fiir das DHV-Schleppbüro 1,38 und die Rote 2,27.</p>                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| <p>Wie wichtig ist Dir?</p> <p>'22[2u[2t,2: 1<sup>9</sup></p> <p>02111L1E1111E1</p> <p>DEIIEr JU</p> <p>EUI133 Eril</p> <p>EIMETJ JE]</p> <p>Qnr in G</p> <p>riruöccin</p> <p>CUM I JE]</p> <p>LITT 1 U</p> <p>Q,233111 Q</p> <p>QCILDEJ Q</p> <p>Errillirr.3</p> <p>MULICIE:1[11</p> <p>DirlitIEJEJEJ</p> | <p>i MV-4r »Sag_e Ne_t 2.</p> <p>--</p> <p>Wie bewertest Du?</p> <p>rtir-or_»ir_orao</p> <table border="1"> <tr><td>DHV-Info Allgemein</td><td>2,02</td></tr> <tr><td>Bilder</td><td>1,95</td></tr> <tr><td>Grafik</td><td>2,25</td></tr> <tr><td>Rubrik »Wichtig-Neu-Kurz«</td><td>2,20</td></tr> <tr><td>»Neu auf dem Markt«</td><td>2,24</td></tr> <tr><td>»Artikel und Fachbeiträge«</td><td>2,01</td></tr> <tr><td>»Test«</td><td>2,20</td></tr> <tr><td>»Szene 6«</td><td>2,45</td></tr> <tr><td>»Nachrichten für Gleitsegel und Hängegleiter (NfGH)«</td><td>2,20</td></tr> <tr><td>»Flugsport und Natur«</td><td>2,32</td></tr> <tr><td>»Sicherheitsjournal«</td><td>2,03</td></tr> <tr><td>»Vereine Briefe«</td><td>2,79</td></tr> <tr><td>»Gebrauchmarkt«</td><td>2,39</td></tr> <tr><td>»Wettbewerbssport«</td><td>2,51</td></tr> </table> | DHV-Info Allgemein    | 2,02 | Bilder         | 1,95 | Grafik         | 2,25 | Rubrik »Wichtig-Neu-Kurz« | 2,20 | »Neu auf dem Markt« | 2,24 | »Artikel und Fachbeiträge« | 2,01 | »Test«            | 2,20 | »Szene 6«                     | 2,45 | »Nachrichten für Gleitsegel und Hängegleiter (NfGH)« | 2,20 | »Flugsport und Natur« | 2,32 | »Sicherheitsjournal«   | 2,03 | »Vereine Briefe« | 2,79 | »Gebrauchmarkt« | 2,39 | »Wettbewerbssport« | 2,51 |
| DHV-Info Allgemein                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 2,02                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| Bilder                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 1,95                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| Grafik                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 2,25                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| Rubrik »Wichtig-Neu-Kurz«                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 2,20                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| »Neu auf dem Markt«                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 2,24                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| »Artikel und Fachbeiträge«                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 2,01                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| »Test«                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 2,20                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| »Szene 6«                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 2,45                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| »Nachrichten für Gleitsegel und Hängegleiter (NfGH)«                                                                                                                                                                                                                                                       | 2,20                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| »Flugsport und Natur«                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 2,32                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| »Sicherheitsjournal«                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 2,03                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| »Vereine Briefe«                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 2,79                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| »Gebrauchmarkt«                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 2,39                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| »Wettbewerbssport«                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 2,51                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |
| <p>Was wünschst Du Dir im DHV-Info zusätzlich <i>.Die vielen eingereichten Wünsche und Anregungen werden derzeit ausgewertet</i></p>                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                       |      |                |      |                |      |                           |      |                     |      |                            |      |                   |      |                               |      |                                                      |      |                       |      |                        |      |                  |      |                 |      |                    |      |

m  
c-f  
2  
0  
n  
co  
pe  
(0  
cr3  
C  
G.3  
88  
ft'  
2

weitgrei ren bei Gelände-  
?rsclim e Öffentlichkeitsarbeit  
'e po ktW he Lobbyarbeit sind  
e veran en

5  
11





Bitte nur ausfüllen, wenn Du die dhv.de-Homepage kennst

Wie wichtig ist Dir?  
unwichtig      sehr wichtig  
222[22, giu  
EIII1LI21]3

Wie bewertest Du?  
Note  
mosurn  
2,24

DHV-Homepage Allgemein

Weiches Internt-Angebot wünschst Du Dir zusätzlich? *Die vielen eingereichten Wünsche und Anregungen werden derzeit ausgewertet*

Wie wichtig ist Dir?  
etw ortheg      sehr wichtig  
ar-tIE.EL  
DE ME1  
CILL1L11112  
II JEJECEIL1  
DL1331323

Wie bewertest Du?  
Note  
L15\_1G1M2911

DHV-Shop Allgemein

2,78

Präsentation der Produkte

2,72

Übersichtlichkeit

2,62

Preisleistungsverhältnis

2,83

Welche Produkte wünschst Du Dir für die Zukunft? *Die vielen eingereichten Wünsche und Anregungen werden derzeit ausgewertet*

Wie wichtig ist Dir?  
umwellig      sehr wichtig  
LürII2[22griii  
ECU ITU  
MD trri  
31121 uOGI  
EI 1[212  
Orri 1L1[1L1  
EG GEE]

Wie bewertest Du?  
Note  
MrilifillUgi

DHV-Wettbewerbssport Allgemein

2,46

junior 1 Ladies-Challenge

2,45

Landesmeisterschaft

2,55

B-Liga ! German Cup

2,54

A-Liga / Deutsche Meisterschaft

2,48

Deutsche Streckenflugmeisterschaft

2,31

Wünsche und Anregungen zum Wettbewerbssport *Die vielen eingereichten Wünsche und Anregungen werden derzeit ausgewertet*

DHV - filo, Jude- feit, peilte

411

f  
N  
evtree Helt e der ett  
xelaie den NettiewM et-  
L



| Beauftragung des DHV mit staatlichen Aufgaben                                                             |                                       | Wie bewertest Du?               |                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|-----------------------|
| Wie wichtig ist Dir?                                                                                      |                                       |                                 |                       |
| unwichtig                                                                                                 | sehr wichtig                          | Note                            | ELUCel-did            |
| LAUPGIN-IJE-,0,2                                                                                          |                                       |                                 |                       |
| ETIIif3J                                                                                                  |                                       |                                 |                       |
| EL1L7[3111(fE1                                                                                            |                                       |                                 |                       |
| MEIEJEIUM                                                                                                 |                                       |                                 |                       |
| LILADMITIIE                                                                                               |                                       |                                 |                       |
| QELI321110                                                                                                |                                       |                                 |                       |
|                                                                                                           | DHV-Behörden-Bereich                  |                                 | 2,05                  |
|                                                                                                           | DHV-Ausstellung der Luftfahrerscheine |                                 | 2,23                  |
|                                                                                                           | DHV-Geländezulassung                  |                                 | 2,04                  |
|                                                                                                           | DHV-Technik Allgemein                 |                                 | 1,87                  |
|                                                                                                           | DHV-Geräteprüfung                     |                                 | 2,00                  |
|                                                                                                           | DHV-Geräteklassifizierung             |                                 |                       |
| Wünsche und Anregungen: <i>Die vielen eingereichten Wünsche und Anregungen werden derzeit ausgewertet</i> |                                       |                                 |                       |
|                                                                                                           |                                       | DHV                             | l';ibertr e"1         |
|                                                                                                           |                                       | bei                             | Füttkel, Akeftbtlike. |
| Wie bist Du mit der DHV Verbandsführung zufrieden?                                                        |                                       | 2,21                            |                       |
| Anmerkungen: <i>Die vielen eingereichten Wünsche und Anregungen werden derzeit ausgewertet</i>            |                                       |                                 |                       |
|                                                                                                           |                                       |                                 |                       |
| Wie beurteilst Du das DHV-Image auf der politischen Ebene in Deutschland?                                 |                                       | 2,72                            | DHV A 5               |
| Wie beurteilst Du das DHV-Image international?                                                            |                                       | 2,49                            | eeek                  |
| Anmerkungen: <i>Die vielen eingereichten Wünsche und Anregungen werden derzeit ausgewertet</i>            |                                       |                                 |                       |
|                                                                                                           |                                       |                                 |                       |
|                                                                                                           |                                       |                                 |                       |
| Wie bewertest Du <b>AI</b>                                                                                |                                       | Note                            | .0.                   |
|                                                                                                           | EUGIG-Kiiii                           |                                 | OL-B1E412             |
| Drachen-Hersteller allgemein                                                                              | 2,46                                  | Wie bewertest Du <b>≡</b>       | 2,33                  |
| Service                                                                                                   | 2,72                                  | Gleitsegel-Hersteller allgemein | 2,53                  |
| Entwicklung der Geräteleistung                                                                            | 2,21                                  | Service                         | 1,92                  |
| Entwicklung der Gerätesicherheit                                                                          | 2,25                                  | Entwicklung der Geräteleistung  | 1,96                  |
| Anmerkungen: <i>Die vielen eingereichten Wünsche und Anregungen werden derzeit ausgewertet</i>            |                                       |                                 |                       |
|                                                                                                           |                                       |                                 |                       |
|                                                                                                           |                                       |                                 |                       |
| Wie bewertest Du <b>5112CgaOrd</b>                                                                        |                                       | Note                            | EGUEd51".11           |
|                                                                                                           | 2,92                                  | Wie bewertest Du <b>P</b>       | 2,68                  |
| Drachen-Händler allgemein                                                                                 | 2,88                                  | Gleitsegel-Händler allgemein    | 2,69                  |
| Beratung                                                                                                  | 2,90                                  | Service                         | 2,55                  |
| Service                                                                                                   |                                       |                                 |                       |
| Anmerkungen: <i>Die vielen eingereichten Wünsche und Anregungen werden derzeit ausgewertet</i>            |                                       |                                 |                       |
|                                                                                                           |                                       |                                 |                       |
| Die Bewertung der Flugschulen erfolgt regelmäßig durch Befragung der Prüfungsabsolventen.                 |                                       |                                 |                       |

Vielen Dank!







## Mit AIR AFFAIR auf Para-Trek im Himalaya

Das AIR AFFAIR-Team zeigt seine neuen, modischen Shirts und Sweater mit coolen GS-Motiven für die heißen Tage und eine große Anzahl frisch-designter Aufkleber in versch. Farben auf ihrer neuen Homepage: [www.air-affair.de](http://www.air-affair.de), welche übrigens sehr gelungen ist. Diese bietet nun kürzere Ladezeiten, einen Gebrauchtmart und eine umfangreiche Anlaufstelle rund ums Gleitschirm-Fliegen. Die Alternativ-Gleitschirm reisen, welche seit diesem Jahr mit auf dem Programm stehen, sind der ganze Stolz des AIR AFFAIR-Teams. Unter Berücksichtigung von Mensch, Kultur und Natur ist das Debut ein Para-Trek durch Nepals Himalaya-Gebirge. Ein großer Teil des Erlöses geht an ein Weisenhaus in Kathmandu und in Landsanierungs-Projekte, mit denen die Organisatoren persönlich in Kontakt stehen. »Alternativ-Programm« ist auch, dass die Reisen erschwinglich bleiben, trotz stark begrenzter Teilnehmerzahl. Das Land und nicht der Massen-Tourismus soll gefördert werden. Anmeldungen und mehr Infos hierzu findet ihr auf der Homepage unter AIR AFFAIR-Tours. Übrigens sucht das AIR AFFAIR-Team noch freie Mitarbeiter und Vertriebspartner im gesamten Alpenraum. Kontakt über: homepage: [www.air-affair.de](http://www.air-affair.de), e-mail: [info@air-affair.de](mailto:info@air-affair.de), Tel: 06221/33 80 23, mobil: 0172/622 43 57.

## Bücher über das Fliegen

Die Luftsport- und Luftfahrmedien Portal Seite [Luftfahrtbuecher.de](http://Luftfahrtbuecher.de) führt ab sofort für Deutschland die englischsprachigen Bücher des spanischen Perfls Verlages auf ihrer Webseite: [www.luftfahrtbuecher.de](http://www.luftfahrtbuecher.de). Dies sind neue englischsprachige Bücher, die in der spanischen und französischen Version bereits interessante Verkaufszahlen erzielten. Es ist vom Verlag angedacht, bei entsprechenden Verkaufszahlen in Deutschland auch deutsche Versionen anzubieten. Ein Gleitschirm-Komikbuch mit einer deutschen und mehrsprachigen Oberfläche wird nun ebenfalls angeboten.

## CD Rom mit tollen Bildern

Ab sofort gibt es die brandneue Foto-CD-Rom von Nova.

Die Bilder entstanden beim letzten Foto-Shooting auf Lanzarote, die Nova-Testpiloten Toni Bender, Mario Eder und Thomas Bourdeau zeigen auf eindrucksvolle Weise die »Leichtigkeit des Seins« auf über 140 Bildern. Nova stellt diese Bilder allen Piloten frei zur Verfügung. Sei es nun für ein Club-Magazin oder als Motiv für ein T-Shirt, der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt. Außerdem sind auf der Foto-CD weitere wo Kite-Bilder aus der Camargue. Der weltbekannte Fotograf Frederick Patou hat sich in Südfrankreich mit dem Nova-Team zum Shooting getroffen. Das Team zeigt eindrucksvolle Manöver in diesem Starkwindrevier beim Kitesurfen. Wer genau hinschaut, kann Toni Benders neue Leidenschaft entdecken.

Alle Bilder der CD sind qualitativ so hochwertig, dass sie Druckqualität haben. Mit einem Doppelklick auf »Start« öffnet sich die Bildauswahl. Die CD gibt es bei allen Nova-Points, Charly-Partnern und Flugschulen gratis. Gegen eine Schutzgebühr von DM 5,- kann sie auch direkt bei Charly-Produkte, Am Osterösch 3, D-87637 Seeg, Tel: 08364/1286, Fax: 08364/8426, e-mail: [info@charly-produkte.de](mailto:info@charly-produkte.de) bezogen werden.



## Italienischer Fluggebietsführer

Einen Führer über die Start- und Landeplätze Italiens »Avioportolano 1999/2000 Volume V - Guida Nazionale al Volo Libero« gibt es vom Club il Volo - Venezia.

Der Führer ist in italienischer Sprache. Da er mit vielen Skizzen ausgestattet ist, nützt er jedem, der geringe Sprachkenntnisse besitzt und Flugmöglichkeiten in Italien sucht.

Das ca. 250 Seiten dicke Werk ist bei E.I.L. Systems, Via FH Bandiera 76, I-30175 Marghera Venezia, Tel: 0039/41/935549 oder 935718, Fax: 0039/41/922494, zu beziehen.



Das verlängerte Wochenende vom 20. bis 23. September 2001 sollte man sich für den 28. Coupe Icare reservieren. St. Hilaire du Touvet, der kleine französische Ort 20 km nördlich von Grenoble, wird dann wieder zum Nabel der Gleitschirmwelt. Diese perfekte Mischung aus Verkleidungsspektakel, Flugsportmesse, Filmfestival und Szenetreff zog in den letzten Jahren zig Tausende von Zuschauern in seinen Bann.

## auf dem markt

Informationen der Anbieter

### Praktischer Beschleuniger

Jeder kennt das Problem, dass das Speedsystem gerade dann, wenn man es braucht, nach hinten geweht wurde bzw. irgendwo hängt, wo man es nicht erreichen kann. Die Flugschule Chiemsee hat aus diesem Grund ein spezielles Speedsystem entwickelt, das durch seine spezielle Ausrichtung nicht mehr nach hinten geweht werden kann und damit im Flug schneller und leichter einsatzbereit ist.

Mehr Infos unter [info@flugschule-chiemsee.de](mailto:info@flugschule-chiemsee.de) oder Tel: 08052/9494, Fax: 08052/9495.

### Kommunikation für Teams

Der aktive Drachenflieger Rainer Thieringer ([RainerTh@gmx.de](mailto:RainerTh@gmx.de)) bietet einen kommerziellen SMS-Verteilungsdienst an.

Damit ist es möglich, eine SMS gleichzeitig an eine große Zahl von Empfängern zu schicken. Dieser Service wird bereits von den Teamchefs Lukas Etz und Stefan Mast genutzt, um die Ligapiloten schnell und unkompliziert zu erreichen und zu informieren und funktioniert bestens.

### Akkus + Ladegerät supergünstig!

Als langjährige GS-Fliegerin möchte ich euch auf unser aktuelles Sonderangebot aufmerksam machen:

Ansmann Powerline 4 + 4 St. Sanyo Twicell NiMH Akkus (Mignon oder Micro) inkl. Versand für DM 69,-.

Elisabeth Voigt  
[www.palmhelp.de](http://www.palmhelp.de)

Hier abtrennen und dem Bevollmächtigten aushändigen!

## VOLLMACHT

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

Name des Vollmachtgebers

Mitglieds-Nr.

Anschrift

Ich übertrage mein Stimmrecht bei der DHV-Regionalversammlung 2001 auf den dort anwesenden

(Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum

Unterschrift des Vollmachtgebers

# VERSAMMLUNG

## Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung und Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung z000 (veröffentlicht im DHV-Info 109)
3. Aktuelle Informationen und Kurzvorträge
4. Antrag auf Satzungsänderung (Vorbehandlung)
5. Regionale Themen
6. DHV-Leitbild
7. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am i. Dezember 2001
8. Wahl des Regionalbeirats in der DHV-Kommission
9. Sonstige Anträge

Antrags- und stimmberechtigt sind **alle** persönlichen Mitglieder, die ihren Wohnsitz in der Region **haben**. Für den Wohnsitz gilt der dem DHV gemeldete Stand am 11. September 2001. Jeder Stimmberechtigte kann sein Stimmrecht durch schriftliche Vollmacht auf einen anderen Stimmberechtigten in der Region übertragen. Jeder Bevollmächtigte kann höchstens 4 fremde Stimmen vertreten. Zum Zweck der Stimmübertragung bitte nur das Vollmachtsformular benutzen, das vollständig ausgefüllt und unterschrieben sein muss. Weitere Einzelheiten, auch zur DHV-Jahrestagung, ergeben sich aus der **Satzung** und der Geschäftsordnung, die jedes Mitglied bei der Geschäftsstelle anfordern kann. Bitte den DHV-Mitgliedsausweis mitbringen!

Kurzvorträge über:  
 Alitgliederumfrage,  
 Verbesserung der Flugsicherheit,  
 Geräteklassifizierung,  
 regionale Geländeentwicklung,  
 UI-Schlepp Mit Dragonfly  
 und luftrechtänderungen, zht  
 Nachprüf flic .B. Änderung der

lahte s-  
 Imseil-1\*We  
 Die Schönsten  
 Beige über  
 inSeren Sport  
 2001

**Stimmkartenausgabe**  
**von 13:00 bis 14:00 Uhr.**  
**Versammlungsbeginn**  
**14:00 Uhr.**  
**Vollmacht-Vordruck auf**  
**Seite 15.**

Region Nord (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein)  
 14. Oktober 2001  
 Café/Restaurant »Auszeit« (ehemals ETV), Bundesstraße 96, 20144 Hamburg.  
 ca. 10 Delegierte zu wählen

Region Ost (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen)  
 13. Oktober 2001  
 Ratskeller Charlottenburg im Rathaus (Figurensaal), Otto-Suhr-Allee 102, 10585 Berlin  
 ca. 10 Delegierte zu wählen

Region Südwest (Baden-Württemberg)  
 20. Oktober 2001  
 Gaststätte Dreifaltigkeitsberg (Klosterraum), Am Dreifaltigkeitsberg, 78549 Spaichingen  
 ca. 44 Delegierte zu wählen

Region Mitte (Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland)  
 27. Oktober 2001  
 Parkhotel Landau (Raum Streccius), Mahisstr.1, 76829 Landau,  
 ca. 43 Delegierte zu wählen

Region Südost (Bayern)  
 11. November 2001  
 Kundenzentrum der Sparkasse Stadtmitte, 82256 Fürstenfeldbruck  
 ca. 50 Delegierte zu wählen

Die Delegiertenzahlen sind die des Standes vom August 2001, Änderungen bis zum satzungsmäßigen Stichtag 17. September 2001 sind möglich.



GEN

# DHV-Jahrestagung

**1. Dezember 2001**

im Kurhaus Schwangau,  
Gipsmühlweg 5, 87645 Schwangau

**Feierstunde Sportlererehrung**  
**Beginn 11:00 Uhr**

**Beginn der Delegiertenversammlung**  
**13:00 Uhr**

Ab 10.00 et  
fliegen vom  
Tegelbett  
Landung neben det  
Tagung wein-  
mit Glüh  
emtpang

## Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung unrr Rögelifarhu
2. Geneh eting"d 'Rri tokonst der  
Jahrestagung 200 ?7  
rede'rr ; -Info. 109)
3. ...de an\ (4,7'1:
4. enpdie,
5. Entlastun nd
6. Neuwahl des Sicherheitsvorstandes, Finanzvorstandes  
Kes' ungeord. Tonde)
7. Neuwaeder Rassenprüf...
8. SpOrtlere ung,,  
Antr. iaiämsänderog
10. Wir ä lean für002
11. ...ric ler der Jahrestaöinr 2002

VJetiik

allIMIT

Stimmberechtigt sind nur die auf den Regionalversammlungen  
gewählten Delegierten.

Live-Musik  
und DJ  
Sonntag  
Jazz-Frühstück

### Antrag auf Satzungsänderung

Antrag von Gerard Bollmann

» Hiermit beantrage ich, Gerard Bonmann, den Mit-  
gliedsbeitrag für Ermäßigte (Schüler, Studenten, Rent-  
ner etc.) in die Sal.zung mit aufzunehmen.«

Foto: Martin von Müllendorff



# F T W E E W

## **Alissc** *ug*

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

Schickt uns Eure Impressionen und Schnappschüsse (möglichst Dias) vom Fliegen. Für die besten Gleitschirm- und Drachenbilder, die bis zum 10.10.2001 beim DHV eingegangen sind, erhalten die Einsender folgende Preise:

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

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

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

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

### Michel Pfeiffer

Wieso gerade dieses Bild?

Für mich beinhaltet es ein wichtiges Feeling der Faszination welche von unserem Sport ausgeht. Es ist dynamisch, Speed und Bewegung stehen im Vordergrund, dies wird durch den verwischten Hintergrund verstärkt. Die Anmutung der Komposition ist aktiv. Die Kamera vermittelt dem Betrachter einen guten Einblick in die "Pilotenkanzel", ja der Betrachter vermag vielleicht die entstehenden Fliehkräfte schon erahnen. Jedoch wirkt die Steilschleife nie gefährlich oder bedrohlich. Die Farben sind positiv motivierend obwohl das Bild bei schlechtem Wetter aufgenommen wurde.

Technische Daten: Kamera: Nikon F80i, Objektiv: Nikon 15mm, Blitz: Nikon SB24, Setup: Aluminium Eigenbau, Gewicht mit Fernsteuerung und allen Akkus & Kamera 6.8 Kg

Tipp: Viel Geduld und viel Erfahrung mitbringen, ausprobieren und von Enttäuschungen nicht abhalten lassen. Ausschusquoten von 100:1 sind normal.



# RB 2001

## TIPPS VON erläutert anhand ihrer Lieblingsbilder



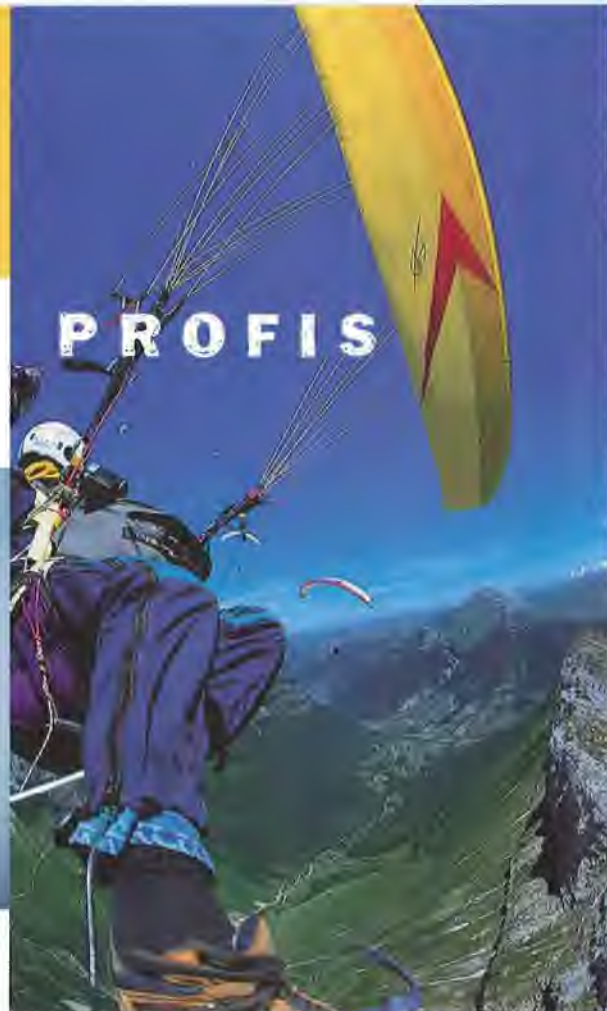
### Martin Scheel

Mir ist die »Echtheit« sehr wichtig. Natürlich habe ich bei mir selbst auch einen relativ hohen Anspruch an die technische Perfektion, aber meine Fotos sollen nicht nur schöne Aufnahmen in bestem Licht zeigen, sondern das Gefühl des Fliegens möglichst hautnah rüberbringen. Im Optimalfall entsteht beim Betrachter ein prickeln: Welche Höhe, welcher Tiefblick!

Das Bild vor dem Nebel (oben) gefällt mir sehr, weil es eben die totale Echtheit zeigt. Das ist Fliegen (ca. 1000 Sek., Velvia).

Das Bild mit mir selbst drauf ist auch eins meiner Lieblingsbilder. Es ist dynamisch, zeigt wie es in der Luft zu geht (Fisheye, 30 cm vor dem Fuss montiert, 1/250 Sek., Velvia).

Zur Ausrüstung: 90% der Luftaufnahmen mache ich mit einem Zoom, 17-35mm, 2.8. Natürlich sind in der Ausrüstung noch die anderen Standardobjektive wie Fisheye und Zooms mit längerer Brennweite... Aber die bleiben oft im Rucksack. Als Film verwende ich immer noch (wie ja fast alle) den Velvia (muss 1/3 Blende überbelichtet werden!), ich mache aber auch Versuche mit dem neuen looVS von Kodak (wirkt nicht so scharf, hat aber gute Farben), oder dem neuen Provia (geniale Schärfe, weniger knallige Farben). Welche Kamera? Ist weitgehend unwichtig... Ausser, dass meine E053 45 Autofokusbilder hat und ich deswegen (im Gegensatz zu früher) häufiger auf Autofokus stellen kann. Wichtig ist die extrem kurze Belichtungszeit, wenn einhändig fotografiert wird mit der anderen Hand muss ja gesteuert werden... jedenfalls wenn's »echt« zu und her geht.



### Andreas Busslinger

Mein Lieblingsbild: Salbitnadel, Urner Alpen, Zentralschweiz

Der fünfhundertste Teil einer Sekunde ist eine relativ kurze Zeit: So lange dauert in der Regel die Belichtung eines Bildes. Knips, knips und fertig ist das Foto. Doch der Weg dahin ist oft lange und beschwerlich. Die Geschichte der Salbitnadel ist eine ganz besondere, weil sie einer Kopfgeburt, einer fixen Idee, entspringt.

Für das Titelbild des meines Bildbandes »Abgehoben - In Tuchfühlung mit den Alpen« hatte ich einen »Hinkelstein« auf dem 2980 m gelegenen Salbitschijen entdeckt. Eine Nadel, die steil in den Himmel ragt. Wenn da noch ein Schirm drin hängen würde sensationell! Um den Granitblock in luftiger Höhe zu erreichen, mussten wir 1.800 Höhenmeter zu Fuß mit der Gleitschirm- und der Fotoausrüstung überwinden. Urs Lötscher startete auf dem nahe gelegenen Firnfeld. Er kämpfte um jeden Höhenmeter in den schwachen Aufwinden. Leider reichten zweistündige Flüge nicht aus, die ausgesetzte Salbitnadel zu umkreisen, weil sich die Basis 200 m unter dem Gipfel festsetzte. Ein Jahr später, am 5. August 1997, versuchten wir es nochmals. Wir stiegen am Abend zur Hütte auf, übernachteten und marschierten am anderen Morgen weiter. Zu dritt, wie im Jahre zuvor, stiegen wir auf. Um 00.00 suchte Urs Anschluss an die Thermik. Wieder gelang es dem Topiloten nicht. Beim zweiten Versuch erwischte er den Bart, Kami bestieg die Nadel und seilte sich ab, während Urs über dem Grat auftauchte. Alles klappte wie geplant. Urs kurvte gekonnt um die Nadel und ich knipste wie besessen. Volle 30 Minuten dauerte die Fotosession. Adrenalin pur! Schlussendlich waren wir alle überglücklich. Die Spannung war gewichen. Jetzt wurde mir erst bewusst, dass ich für diese Fotos vier Tage aufwenden musste. Müde, aber überglücklich und mit der Gewissheit, es geschafft zu haben, gleitete ich ins Tal.

Fotoeinstellungen: Blende; 5,6, Zeit: 1/800, Objektiv Fischaug, Film: Fujichrome 100 ASA, Pilot: Urs Lötscher, Kletterer: Kami Passang, Foto: Andreas Busslinger





Foto: Michel Pfeiffer







Foto: Andreas Busslinger

Foto: Franz Hilber





Foto: Michel Pfeiffer



Foto: Michel Pfeiffer







Foto: Stefan Hertling

# Herbst



Foto: Andreas Busslinger



Foto: Michel Ufflauer



# Herbst





# Schöne Bescherung in Bassano

Die D.A.S. Rechtsschutz Versicherung konnte Schlimmeres verhindern. Alex R. (38) war extrem guter Laune an diesem Sonntagabend. Ein wunderbarer Flugtag lag hinter ihm, er hatte herrliches Wetter und ideale Bedingungen, um mit seinem Advance Sigma 4 in die Höhe zu steigen. Voll von schönen Bildern und beeindruckenden Erlebnissen bog Alex R. wohl etwas unachtsam ab - auf jeden Fall riss ihn ein plötzlicher Aufprall und das Knirschen von Blech aus seinen Gedanken: Crash!

Da hatte er die Bescherung - sein Wagen sah gar nicht gut aus. Auch das Auto des Gegners hatte wohl nur noch Schrottwert. Die gleich herbeigerufenen Carabinieri waren auch keine große Hilfe. Sie sprachen nur italienisch, und Alex verstand leider rein gar nichts.

Das Resümee dieses verhängnisvollen Abends: Beide Wagen schienen ziemlich schrottreif, den Beteiligten ging es soweit ersichtlich ganz gut, und die Schuldfrage konnte vor Ort nicht geklärt werden.

Zumindest war Alex R. erleichtert, dass ein Flugkollege ihn am Unfallort auf sammeln und mit nach Hause nehmen konnte.

## Böses. Erwachen

Doch das böse Erwachen kam schneller als erwartet: Sachschaden an beiden Kfz rund 45.000,- DM. Weder seine noch die gegnerische Kfz-Versicherung konnten den Schaden regulieren, da die Rechtslage unklar blieb. Da weder Alex R. noch sein italienischer Unfallgegner den Schaden auf sich sitzen lassen wollten, würde man sich wohl vor Gericht wiedersehen.

Als Alex hörte, was da womöglich auf ihn zukommen würde, war ihm die Lust aufs Gleitschirmfliegen fast komplett vergangen: Kosten für die Hauptverhandlung, für einen Dolmetscher, Übersetzungskosten, Auslagen für Zeugen sowie das Honorar für den Korrespondenzanwalt.

Der absolute Hammer erreichte Alex allerdings knapp vier Wochen nach dem Unfall: Eine Anzeige wegen fahrlässiger Körperverletzung! Sein Unfall-Gegner hatte sich bei dem Aufprall vorgeblich ein Schleudertrauma zugezogen, konnte aus diesem Grund einige Zeit nicht arbeiten und ver-

langte neben Schadenersatz natürlich noch ein hübsches Sümmchen Schmerzensgeld.

Zum Glück wusste Alex R. sich zu helfen: Er zog seine D.A.S. Rechtsschutz Card, rief bei der D.A.S. an und schilderte seinen Fall. Die kompetenten Mitarbeiter im Schadenbüro versprachen schnell und unbürokratisch Hilfe und vermitteln auch auf der Stelle einen versierten Fachanwalt, der sich um alles weitere kümmern würde.

## Rechtsschutz - wichtiger denn je

Was wie ein böser Traum klingt, wird Tag für Tag zur harten Realität. Schneller als vermutet ist man in einen Rechtsstreit verwickelt, der häufig zu einem finanziellen Fiasko führt. Immer mehr Gesetze und Verordnungen, steigende Kosten und Gebühren für Gerichte und Anwälte sowie eine erhöhte Prozessbereitschaft und komplizierte Rechtsprechungen verwandeln eine scheinbar einfache Sache ganz schnell in einen kostspieligen und langwierigen Rechtsstreit.

Ohne die Hilfe eines Anwalts und den finanziellen Rückhalt einer Rechtsschutzversicherung wäre dies ein Abenteuer mit hohem Risiko. Die D.A.S., Europas Nr. 1 im Rechtsschutz, hilft dabei, sein gutes Recht mit einem Anwalt seiner Wahl zu verteidigen. Sie zahlt die Kosten für Anwalt, Gericht, Zeugen und Sachverständige. Sie übernimmt bis zu 300.000 DM je Rechtsschutzfall und stellt bis zu 100.000 DM für Strafkautions als zinsloses Darlehen zur Verfügung. Zudem bietet die D.A.S. kundennahen Service und schnelle Hilfe im Schadenfall. Rechtsschutzbüros und Vertrauensanwälte sind überall vor Ort für ihre Kunden da.

Michael Höbel, DAS

*Anmerkung der Redaktion: Seit Sommer 2001 besteht die neue Partnerschaft zwischen DHV und DAS im Bereich Rechtsschutz. Die DAS räumt DHV-Mitgliedern interessante Sonderkonditionen ein. Zudem sponsort sie die Damen-Drachen-Nationalmannschaft.*







Markus, 6 Jahre, zum Thema Gerechtigkeit:

„gerecht ist, wenn man  
nicht **auf** die Nase fällt“

Manchmal ist das Leben gerecht. Manchmal  
aber auch nicht. Und manchmal ist alles ganz einfach.  
**D.A.S. Rechtsschutz u mehr.**



Europas Nr. 1 im Rechtsschutz.

**NEU!**  
25% Dauerrabatt

**für DHV-Mitglieder bei Neuabschluss**



## 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-<br>Nummer:                                                                                                                                     | Bankleit-<br>zahl:                                                                                                      |
| Geldinstitut:                                                                                                                                         |                                                                                                                         |
| Zahlungsweise:                                                                                                                                        | <input type="checkbox"/> jährlich <input type="checkbox"/> 1/2jährlich mit 3% Zuschlag<br>3 1/4jährlich mit 5% Zuschlag |
| Vertragsbeginn: ab dem _____ 0 Uhr<br>(frühestens am Tag nach Eingang bei der D.A.S.)                                                                 |                                                                                                                         |
| Bei welcher anderen Gesellschaft ist oder war Antragsteller/Partner rechtsschutzversichert? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein |                                                                                                                         |

### ☐ Antrag auf Rechtsschutzversicherung

Ich beantrage eine Rechtsschutzversicherung gemäß den Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung (ARB 2000) mit den vereinbarten Klauseln im 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. 1.15% Vers.-St.

ohne Selbst-  
beteiligung DM mit Selbst-  
beteiligung 1300 OMI

Privat- und Berufs-Rechtsschutz für Nichtselbständige (§ 25 ARB 2000)

11 247,90\* ☐ 188,99\*

Privat-, Berufs- und Verkehrs-Rechtsschutz für Nichtselbständige lt. 2t ARB 2000)

Grundstücks-Rechtsschutz

419,90\* in 325,90\*

Verkehrs-Rechtsschutz (5 21 Abs. 2 ARB 2000)

mit Fahrer- und Fußgänger-Rechtsschutz für meiner Pkw/Kombi amtl. Kennz. Fahrzeug

je Fahrzeug  
154,90\* je Fahrzeug  
115,90\*

Verkehrs-Rechtsschutz 1\* für Nichtselbständige (5 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\*

Wohnungs- und Grundstücks-Rechtsschutz (als Ergänzung) für das selbstbewohnte Objekt mit Anschrift wie oben

☐ Eigentümer ☐ Mieter ☐ einer Wohnung ☐ eines Einfamilienhauses

94,90\* ☐ 64,90\*

Rechtsschutz für Selbständige auf Anfrage bei den Vertrauensleuten

Diese Preise sind Normaltarife -  
für DHV-Mitglieder 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**

|                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                         |                                                                                                                            |       |                                                                                                 |                              |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|----|
| Vertrags-<br>beginn am:                                                                                                                                                                                                  | 0 Uhr, frühestens am Tag nach<br>Eingang bei der D.A.S. (ohne Datum: 1 Tag nach Antragstellung — 0 Uhr) | Vertragsdauer:                                                                                                             | Jahre | Zahlungsweise<br><input type="checkbox"/> jährlich <input type="checkbox"/> 1/2jährlich         | Beitrag<br>lt. Zahlungsweise | DM |
| <input type="checkbox"/> D.A.S. Sicherheitsbrief für den Versicherungsnehmer<br><input type="checkbox"/> Ausschluss von Leistungen, die bereits im Rahmen einer<br>Kraftfahrtversicherung mit Schutzbrief abgedeckt sind |                                                                                                         | <input type="checkbox"/> D.A.S. Familien-Sicherheitsbrief<br>Name und Sitz<br>des Versicherers                             |       | <input type="checkbox"/> Ausschluss des Krankenversicherungsschutzes im Ausland<br>Vertrags-Nr. |                              |    |
| mit <input type="checkbox"/> 20 DM Nachlass<br>für das Fahrzeug amtl.<br>Kennzeichen                                                                                                                                     |                                                                                                         | und <input type="checkbox"/> 20 DM Nachlass für ein 2. Fahrzeug<br>(nur im Familien-Sicherheitsbrief) amtl.<br>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 Rechtsschutzfall selbst.  
Beim Schadenersatz-, Disziplinar- und Ständes-, 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 besteht 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 Rechtsschutzfall zuzüglich Strafkautions bis 50.000,- DM. Die besonderen Hinweise für Rechtsschutz-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-Nertragsänderungen) 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 (Versicherungs-)Verträgen und bei künftigen Anträgen.

Datum/Unterschrift



# Auf e en s nterwegs● vier exotische Winterfluggebiete

Text und Bild: Hans G. Isenberg

Immer mehr Gleitschirm- und Drachenflieger zieht es im Winter bis in die entlegensten Ecken der Erde. Wer auf eigene Faust unterwegs sein will, braucht Stehvermögen und das nötige Wissen, wie so ein Fliegerurlaub organisiert sein muss.

W r L

12 km lange Siitritgit





Mindestens zwei Mal im Jahr fällt mir im Winter die Decke auf den Kopf. Da muss ich raus, da muss ich wenigstens 10 Stunden im Jumbo sitzen und in der billigsten Holzklasse über die Ozeane fliegen. Endlich gelandet. 90 Grad Luftfeuchtigkeit, 36 Grad im Schatten der Ankunftshalle. Der Schweiß rinnt mir den Rücken hinunter, brennt in den Augen. Mitleidig von den anderen Touris betrachtet schleppe ich den übel schweren Gleitschirmsack und das ganze Outdoor Equipment am misstrauisch dreinblickenden Zöllner vorbei ins Freie. Jetzt liegt Deutschland weit hinter mir, jetzt fällt der Startschuss zum Abenteuer Gleitschirmfliegen in einem fremden Land, das ich bisher nur von Bildern kannte...

Warum tue ich mir und meiner Uschi das an, die wie ich seit 14 Jahren am Gleitschirm hängt? Weshalb schließen wir uns nicht einer geführten Fernreise einer Flugschule an und fahren sicher betreut durchs fremde Land? Unsere Devise mal so mal so. Zudem ist es einfach spannender, alles allein zu organisieren. Ein spontaner Abflug gerade im Winter ist Balsam für die wettergeplagte Fliegerseele. Ein halbes Jahr lang schaue ich mir jeden Bildband über fremde Länder an und checke die Gebirge auf Flugtauglichkeit ab. Wo ist die Passstraße, von der man vielleicht starten kann? Wo könnte ich sicher landen? Wäre ich nicht so flug- und reisegierig, wäre das Leben sicher einfacher. Seine Hoheit, der Earl of Cado-gan, brachte es einmal auf den Punkt: «Geh nie ins Ausland, es ist so

### Fernreisen zum Diskontpreis

Als sparsam Schwabe drehe ich natürlich jede Mark zwei mal um, bevor ich sie ausbebe. Eine Rechnung, die nicht im mei aufgeht, WerVich ehrlich bin. Vorreservierte Hotels zu, wenn man **nultet** unterwegs ist. Wer vier Tage lang bei Regen in seinem fix **lichten** Holet ausharren muss, während 350 Kilometer weiter scifée r herrscht, macht sich seine Gedanken über Gruppenre<sup>9</sup> die an feste Hoteltermine gebunden sind. Als Individualist buche'Se. 12 außerhalb der Weihnachtsferien erst drei Monate vor Abflug mein Ticket, wenn die Preise wegen zu gering nirslastung in den Keller fallen. Weil dies nicht immer der Fall ist, versteife ich mich nicht auf ein bestimmtes Reiseziel. Statt dem plötzlich stinkteuren Argentinien einfach nach Südafrika oder Brasilien buchen - warum nicht? Im vergangenen Winter musste für den regulären Linienflug Frankfurt-Kapstadt/Südafrika 2.480.-DM bezahlt werden. Zu viel Geld für mich. Mit etwas





Geduld bekam ich den gleichen Flug für 879,-

African Airways (SAA) offeriert. Kein Einzelfall. Für 940,- DM flog die KLM nach Johannesburg und selbst die ansonsten richtig teure Swissair war mit 1.150,- so billig wie nie zuvor. Die LTU war keineswegs der Billigheimer, aber die Gleitschirme wurden als Sportgepäck für knapp 50,- DM (LTU-card) fast umsonst in den Ferienflieger gepackt. Bei zwei Flugtickets spare ich also mindestens 1.200 DM gegenüber zwei langfristig im voraus gebuchten Tickets mit der gleichen Airline. (Mehr über Ferienflieger im DHV-Info 103 und 107)

*Jeder ist sich selbst der nächste. Die meisten Reisebüros verkaufen der »blauäugigen« Kundschaft möglichst teure Flugtickets, weil sie daran mehr verdienen. In der vierteljährlich erscheinenden Fachzeitschrift Reise & Preise (Internet: [www.reise-preise.de](http://www.reise-preise.de)) sind alle Anbieter der jeweils günstigsten Flugpreise mit Adressen genannt. Dort buchen, oder das eigene Reisebüro mit den Kampfpreisen konfrontieren, Plötzlich findet sich hier ein ähnlich günstiges Angebot. Last Minute Flüge können*

*noch preiswerter sein, aber das Risiko eines Totalausfalls meiner ganzen Reise ist mir zu groß.*

### Wie finde ich den richtigen Flugberg?

Allein unterwegs kann man sich nicht mehr hinter dem breiten Rücken seines Fluglehrers verstecken. Jetzt schlägt die Stunde der Wahrheit. An welchem der umliegenden 20 Berge wird tatsächlich geflogen? Ganz locker bleiben. Am Wochenende wird an den besten Flugbergen immer geflogen, sofern die Wetterlage stimmt. Die einheimischen PPL Flieger kennen alle Plätze, wo Drachen und Gleitschirme in der Luft sind. Der Anruf beim Controller des nächsten Airports hat mir schon manchen interessanten Flugberg in afrikanischen Ländern beschert. Vor Ort soll-

ten wir schon am Freitag die Lage beim Touristikbüro, bei Taxifahrern, der Polizei oder bei fixen Jungs auf der Straße checken. Dazu nehme ich ein Foto von einem Gleitschirm mit und zeige es herum. Den Begriff Gleitschirm oder Paraglider kennen nur die wenigsten Einheimischen. Aber jeder möchte ein kleines Geschäft mit den zwei verrückten Deutschen machen und zeigt einem gerne irgendeinen »Startplatz«.

Eine gewisse Skepsis ist immer angebracht, denn wenn an diesem Platz nur einmal geflogen und eventuell auch gecrasht wurde, ist das nur für »naive Fußgänger« der ideale Startplatz, siehe Foto vom Mado/Union. An professionellen Tandemfliegern und Flugschulen mangelt es in Südafrika oder Rünion wahrlich nicht. Auf ihren Rat kann ich bauen. Ich kaufe mir dort den neu-

ersten Flugführer und lasse mir den Weg zum Start- und Landeplatz zeigen, sofern ich Probleme damit habe. Ich biete ca. 10 bis 20 DM für ihre Hilfe an, aber bislang verlangte noch kein ausländischer Fluglehrer von mir Geld.

### TIPP:

*Ideales Gastgeschenk: Deutsche Gleitschirmhefte mit vielen Bildern aus den Alpen, ein Video vom Streckenfliegen in Europa oder von einem Sicherheitslehrgang. Ein T-Shirt mit Gleitschirmmotiv oder einen Windsack mit Aufdruck.*

*Die Suche nach dem passenden, bislang unbekannten Startplatz gehört für mich zu den manchmal nervigen, aber durchweg interessanten Highlights jeder Reise. Im Königreich Lesotho/Südliches Afrika kams knüppeldick. Zuerst galt es den »nur« 2.180 m hohen »God-help-me Pass« (Gott steh mir bei-Pass) zu überwinden, dann piffte unser geplagter Toyota Landcruiser beim 2.670 m hohen »Impossible-Pass« (Der Unmöglichkeit-Pass) fast schon aus dem letzten Loch. Als krönenden Abschluss sahen wir endlich unseren Landeplatz, die »Koma-Koma Bridge« gut 1.800 m unter uns. Da wird es einem richtig warm ums Herz.*

### TIPP:

*Information ist alles. Wer kennt sich besser aus als die PWC-Wettkampf Piloten? Sie gaben mir schon wertvolle Tipps über kaum bekannte Fluggebiete, die in keinem Artikel oder gar Flugführer stehen. Eignet sich Chile oder Peru besser zum GS-Fliegen? Kennst Du einen Piloten, der schon in den kolumbianischen Anden geflogen ist? Kann ich vom höchsten Berg Rennions bis zur Küste fliegen, oder kann ich auch im erloschenen Vulkankrater von Cilaot landen? Man kann - auf dem Hubschrauber-Landepunkt.*

### Die Importeure wissen Bescheid

Ein guter Test für einen hilfsbereiten Kundenservice lässt sich bei den Herstellern unserer Drachen und Gleitschirme starten. Der Chef von Flight Design, Mathias Betsch, gab mir vor einigen Jahren die Adresse seines Importeurs in Venezuela, und über diesen lernte ich zum ersten Mal vor acht Jahren die wichtigsten Fluggebiete in den Anden kennen. Auch Christoph Kirsch von FreeX half mir schon mehrfach weiter, denn niemand kennt die Flugszene im fremden Land besser, als die Importeure, die Flugschulen betreiben. Ganz positiv: Die meisten Start- und Landeplätze werden jetzt von Sträuchern, Kakteen und anderem Grünzeug befreit, weil GS- und Drachenfliegen gerade in touristisch attrak-

tiven Ländern immer populärer wird. Der Startplatz von Porterville/Südafrika zeigt, wie rasant sich die Verhältnisse ändern können, (siehe Fotos). Alte Fluggebiets-Beschreibungen in Fachzeitschriften sind schnell Makulatur. Aus einem tollen Soaring-Revier an der Küste entsteht eine noble Feriensiedlung, die keinen Start mehr zulässt, dafür gibts ein neues, noch besseres Soaring-Gebiet fünf Kilometer weiter, mit der Baumsäge aus dem Urwald freigelegt. Wer weiß über jeden Buckel Bescheid: der Importeur.

### TIPP

*Nur eine ganz konkrete Frage an die vielbeschäftigten Hersteller richten. Beispiel: Wer ist Dein Importeur in Ecuador? Alles weitere erledigt man selbst per Fax oder E-mail. Übers Internet findet man interessante Fakten zur den Dachverbänden im jeweiligen Land.*

### Probleme am Zoll - meist hausgemacht

In »armen« Ländern bedeutet eine umfangreiche GS-Ausrüstung nebst Foto- und Funk-Equipment einen Wert, der das Jahreseinkommen des Zöllners bei weitem übersteigt. Da kann verständlicher Neid aufkommen, den es abzufedern gilt. Am besten mit einer vernünftigen Erklärung: »Wir besuchen als Touristen Ihr wunderbares Land, und damit wir aus der Luft ganz besonders schöne Bilder anfertigen können, ist unser Fluggerät dabei.« Funkgeräte sollten wir ohne Antenne und Batteriepack getrennt verpacken, (siehe DHV-Info no). Wer jetzt noch ein



Gleitschirm-Heft mit den tollen Flugfotos vorzeigen kann, hat meist gewonnen. Bislang gab es bei unseren Reisen nie ernsthafte Probleme an der Zollkontrolle, obwohl man als Journalist nicht in jedem Land gern gesehen wird. Schulbildung hilft im fremden Land. Deutsch verstehen wenige Zöllner, schwäbisch erst recht nicht, da hilft nur Englisch, Spanisch und Französisch. Portugiesisch wäre in Brasilien ideal, aber mit etwas Spanisch und Englisch kommt man auch über die Runden. Unsere gesamte Flugausrüstung wurde bei über 30 Fernreisen mit dem Gleitschirm erst zweimal in die Pässe eingetragen und bei der Ausreise wieder gelöscht. Wer kein »Geschäft« machen will, hat nichts zu befürchten.

### TIPP:

*Ein paar fernreisesüchtige Kollegen versuchen immer wieder, kaum mehr flugtaugliche alte GS-Hochleister durch den Zoll zu schleusen und dann an nichtsahnende Fans zu verhökern. Diese Einnahme deckt dann einen Teil*

### Owens Valley in USA





der Reisekosten. Mit den alten Kisten fielen in der Türkei, Kroatien, Chile und in den ehemaligen Ostblock Ländern schon einheimische Flieger gewaltig aufs Kreuz. Lasst die Finger von solch dubiosen Geschäften, dann gibts auch keinen Ärger am Zoll und bei der Polizei.

### Fluggepäck gewichtsoptimiert

Ein gleitschirmsüchtiger Flugkapitän der British Airways bestätigte mir, dass er von seiner Gesellschaft fortlaufend auf einen möglichst geringen Spritverbrauch seiner Boeing 747-400 im Vergleich zu den Kollegen überprüft wird. Mehrgewicht bedeutet höheren Spritverbrauch. Deshalb akzeptieren nur wenige Airlines den kostenfreien Transport von Sportgepäck (siehe DHV-Info 107). Vor dem Weiterflug nach einem Zwischenstopp zum Zielort erlebte ich schon die tollsten Szenen. Unsere unglaublich voluminös gewordenen GS-Säcke passten einfach nicht durch die schmalen Gepäckluken der Fokker F27 Friendship. Stückweise verstaute wir dann mit Hilfe eines kräftigen Bakschisch den ganzen Krempel in den Vogel. Damit der Weiterflug nicht ernsthaft gefährdet ist, hilft nur eine radikale Gewichts- und Volumen-Reduktion vor Beginn

der Reise. Meine persönliche Meinung: Liniengesellschaften sind beim Übergepäck in der Regel wesentlich restriktiver als Charterairlines.

#### Tipl.

*Gewicht einsparen nicht auf Kosten der Sicherheit. Bergsteiger-Gurtzeug mit Protektor, siehe Foto, wiegt nur 2.000 g im Vergleich zu manchen 5.500 g schweren Gurtzeugen. Fliegerstiefel, Helm, Overall, Gleitschirmsack, alles auf die Waage legen und mit adäquatem Equipment vergleichen. Unter dem Strich sind ca. 7-9 kg Gewichtsersparnis drin. Die leichtere GS-Ausrüstung ist zudem volumenmäßig nur halb so groß wie sonst üblich! (siehe Foto). Ganz radikal: eine Gleitschirm-Ausrüstung für zwei Personen, getrennt in zwei leichte Packsäcke verpackt. Die leichtere Person fliegt mit Was-*



*serballast (Ortlieb-Wassersack 10l), die zweite Person macht den Rückholer.*

### Zeltausrüstung spartanisch

Die schönsten Flugberge liegen oft weitab von Hotels und Restaurants. Das eigene Zelt schafft die Unabhängigkeit, die jede Reise so wertvoll für uns macht. Wer die relativ hohen Ausgaben für eine erstklassige Ausrüstung sparen will, kauft sich am Zielort eine »Wegwerf-Ausrüstung« fürs gleiche Geld, das sonst für zwei Hotelnächte bezahlt werden muss. Nach einem dreitägigen Dauerregen schwindet allerdings die Freude an einem Zelt für 49 Dollar, weil kein Faden mehr trocken ist.

#### TIPP:

*Die landschaftlich schönsten Zeltplätze liegen in den National-Parks. Sauber, preiswert und gemütlich. Am Wochenende zelten hier die einheimischen Drachen- und Gleitschirmflieger. Hier erhalte ich die neuesten Fluginfos. Internationales Kennzeichen der Fliegergemeinde: Windbündel am Zelt oder an der Wagenantenne.*

### Bellevue Startplatz auf Reunion



# Vier bewährte Fernreiseziele für den Winterurlaub

In diesen vier -zivilisierten- Ländern werden sich alleinreisende, „mittelmässig begabte“ Fernreise-Einsteiger wohl fühlen.

## Torrey Pines at its best



## Kalifornische Flugberge

Der Südwesten der USA ist ein ideales Reise-land für Drachen- und Gleitschirmflieger, sofern man über genügend Ersparnis verfügt. Die Freige-  
päckgrenze liegt bei den US-Airlines bei 2 x 32 kg, was Camping Fans besonders entgegen kommt. Drachenpiloten bezahlen je nach Airline einen Aufpreis zwischen 120 und 250 DM je Flug, siehe DHV-Info 107. Die etwa 10.000 amerikanischen Drachen- und 3.000 GS-Piloten sind gegenüber den Boys und Girls aus Old Germany hilfsbereit und weit umgänglicher als hierzulande, wie Uschi bei einer Landung am Strand von Torrey Pines erleben durfte. Als sie ihren Schirm gerade zusammen legen wollte, stand plötzlich ein splinternackter Mann vor ihr: »May I give you a helping hand?« sprach der nette Adonis. Uschi war am Nacktbadestrand von San Diego gelandet, wo fast ausschließlich Männer zugange sind. Bei ausreichendem Wind landet man Top vor Dave Jepp's Glider-Port.

Sofern man die mitunter strikten Regularien am Start- und Landeplatz kapiert und respektiert, erlebt man in der kleinen Gruppe oder als Individualreisender einen sehr abwechslungsreichen Urlaub, der nur vom hohen Dollarkurs tangiert wird. Beste fliegerisch und preisgünstigste Reisezeiten: Mitte Sept. bis Mitte Dez. und

ab Ende März bis Mitte Juni. Die Küstenfluggebiete in der Baja California/ Mexiko werden von San Diego innerhalb einer Tagesreise mit dem Mietwagen angefahren. Regnet es in Kalifornien, verlegt man den Fliegerurlaub einfach in die Baja California nach Mexiko. Linienflüge nach Los Angeles, San Francisco oder San Diego gibts für 1.600,-DM incl. Mietwagen ohne Kilometerbegrenzung. Preis gilt für die Buchung von zwei Personen und einem Mietwagen der Kompaktklasse. Bei Budget Rent a Car sind Mexiko Trips mit dem Mietwagen mit einer Zusatzversicherung erlaubt.

### Kontakt zur kalifornischen Flugszene:

»Torrey Pines Flight Park« San Diego. (www.flytorrey.com). Legendäres Küsten-Soaring Fluggelände. Hier erhält man von Dave Jepp den Haftpflicht-Versicherungsnachweis der USAC (Verband der amerikanischen Drachen-, UL- und GS-Piloten). Vorschrift in den USA. Von Torrey Pines aus erreicht man in wenigen Stunden sieben verschiedene Fluggebiete wie Sylmar oder Lake Elsinore, zwei Tagesreisen entfernt das sehr anspruchsvolle Owens Valley bei Bishop, alles Plätze, die von anerkannten pro-

fessionellen Flugschulen gemanagt werden. Dave verkauft den neuesten Flugführer, der bis über San Francisco hinaus reicht und auch die Küstensoaring-Fluggebiete der Baja California zeigt. Im Flugführer sind alle Kontaktadressen aufgeführt.

### Übernachtung: Hotels - Camping

Erste Nacht in einem der zahlreichen Hotels am »Hotel Circle« von San Diego, etwa zehn Minuten von Torrey Pines entfernt. Motels stehen an jeder Ausfallstraße der Städte. Preiswerte Campgrounds sind staatlich verwaltet und befinden sich immer am Rand der National Parks und anderen sehenswerten Ecken. Der nächste Campground von Torrey Pines liegt bei La Jolla, ca. fünf Autominuten entfernt. Stammquartier der europäischen Flieger. Kostenloses Verzeichnis der staatlichen Campgrounds über den ADAC oder vor Ort über den amerikanischen Automobil Club AAA und Tourist Offices.

## Südafrika - Garden Route Fluggebiete

Vor zehn Jahren erlebte ich Südafrika als einer der ersten deutschen Gleitschirmflieger, 11 Startplätze wurden mir in Kapstadt von einem deutschen Fluglehrer, der nach Südafrika ausgewandert war, auf der Landkarte gezeigt. Den Tipp bekam ich von Flight Design. Seitdem hat sich enorm viel verändert. Heute gibt es knapp 150 Startplätze zwischen Kapstadt und Durban, die alle im neuesten südafrikanischen Flugführer ausführlich beschrieben werden. Bei jeder meiner fünf Reisen lernte ich neue Plätze kennen, denn in Südafrika erlebt der Gleitschirmsport einen regelrechten Boom, und das zeigt Wirkung. Noch werden die vielen europäischen Flugsportler als gern gesehene Gäste betrachtet. Das landschaftliche beeindruckende Land ist für einzeln oder in einer kleinen Gruppe reisende GS-Flieger besonders gut geeignet.

Linienflug nach Kapstadt knapp





t000 DM ausserhalb der Ferien, Preise wie nach Johannesburg s.o. VW-Polo-Verschnitt für schlappe 55-70 DM je Tag und Anbieter. Von Deutschland aus buchen, unlimitierte Kilometer, besserer Versicherungsschutz. Internationaler Führerschein wird empfohlen. Preisgünstigste und flugtechnisch beste Reisezeit: Mitte Januar bis Ende März. Im November ist das beste Streckenflugwetter in den Inlands-Fluggebieten wie Porterville ca. 180 km nördlich von Kapstadt.

Kontakt zur südafrikanischen Flugszene: Küstenstädtchen Wilderness bei George, ca 500 km östlich von Kapstadt an der N2. Zentrum der südafrikanischen Genussflieger. Je nach Windrichtung und Stärke kann hier an vier Haupt- und sieben Nebenstartplätzen optimal im laminaren Seewind stundenlang geflogen werden. Wichtigster Startplatz für Drachen- und GS-Flieger ist oberhalb der N2 :Aussichtspunkt »Map of Africa«, fünf Autominuten vom Zentrum Wilderness entfernt. Die Flugschule »Wings over Wilderness« von Bruce Watney (Tel: 083 269-3608) vermietet Bed & Breakfast Zimmer und verkaufte uns den neuesten Flugführer. Bruce und mein Freund Basie van der Merwe, Handy Nr: 082-5587582 (GSM Standard) sind fast immer bei Wilderness in der Luft, wenn fliegbare Bedingungen herrschen. Einzelreisende Piloten sind unter Basies Anleitung für ein paar Mark Honorar bestens aufgehoben. Er zeigte uns alle geeigneten Startplätze, denn die Windverhältnisse sind in einem Abschnitt von 15 Kilometer Küstenlinie stark unterschiedlich, von zu stark

bis gerade richtig. Basie betreute auch schon deutsche Flugschulen und kennt jeden Platz in diesem schönen Fluggebiet, wie ich bei fünf Südafrika-Trips selbst erleben durfte. Die Inlands-Fluggebiete wie Porterville oder Swartberg-Pass sind anspruchsvoll und für Wenigflieger absolut ungeeignet.

#### Übernachtung - Hotels - Camping

Wilderness ist ein landschaftlich besonders schön gelegener Ferienort mit zahlreichen Pensionen, Backpacker Häusern und vier Hotels. Am Holiday Inn wird geradewegs vom hoteleigenen Rasen aus gestartet, wenn der Wind passt. Die Pensionen und Hotels lassen sich über TUI-Meyers Reisen auch aus Deutschland buchen. Der Wilderness National Park beherbergt einen der schönsten von über 800 Campgrounds von Südafrika: Treffpunkt der einheimischen und europäischen Flieger am Wochenende oder in den Ferien.

#### Ile Reunion - ein tropisches Fliegerparadies

Die südlichste »Provinz« Frankreichs liegt nur n Flugstunden von Paris entfernt im Indischen Ozean vor der Ostküste Afrikas. Wo sonst gibts es auf einer tropischen Insel, die im gesamten Umfang nur 207 Kilometer misst, vier absolut konträre Klimazonen, die von eisiger Kälte in den bis zu 3.000 m hohen Bergen im Nordwesten der Insel bis zur tropisch feuchten Hitze im Südwesten reichen. Peter Geg gewann hier als krasser Aussenseiter schon zwei Mal den berühmten Mado Run GS-Wettbewerb, der jedes Jahr Ende Oktober stattfindet und die weltbesten Piloten auf die Insel lockt. Drei riesige Talkessel brechen ansatzlos in die Tiefe ab, siehe Fotos. Hier erlebt der ziemlich fassungslose GS-Tourist aus Deutschland, welche Kraft in einem aktiven Vulkan steckt. Beim letzten Ausbruch vor vier Jahren flog das glühende Gestein bis weit in den Indischen Ozean hinaus. So richtig zur Ruhe gekommen sind die Vulkane auf Reunion bei weitem nicht. In der Nacht lässt der Piton de la Founäise deutlich sichtbar Dampf und glühende Erdmasse ab. Viel geflogen wird auf der Leeseite der Insel bei St. Leu. In sanfter Leethermik gelingen auch weniger routinierten Piloten mit einem modernen 1-2er Gerät stundenlange Flüge an der Westküste der Insel, an der meist die Sonne scheint, während es an der Nordostseite, der »Cote au Vent« (Küste im Wind) häufig regnet.

Linienflug mit der Air France via Paris von jedem dt. Flughafen für ca. 1.300 DM ausserhalb der Weihnachtsferien. Nouvelles Frontières fliegt um 100 Mark billiger ab Mülhausen und Basel. Beste Zeit zum GS-Fliegen Ende September bis Mitte Dezember und Ende Januar bis Mitte Februar. Über Weihnachten sind alle Hotels ausgebucht und teuer. Auf Reunion wird fast ausschliesslich GS geflogen.

Kontakt zu einheimischen GS-Fliegern: Bei der Auffahrt zum beliebtesten Flugberg der Insel »Les Colimacons les Hauts (800er)« oberhalb von St. Leu sind zwei sehr aktive Flugschulen leicht an den Windfahnen zu erkennen. Am 800er wird geschult und fleißig Tandem geflogen. Die Fluglehrer sind hilfreich, nur muss

## SAFETY FIRST

Der Fliegerurlaub in einem fremden Land verlangt von Individual-Reisenden besonders umsichtiges Verhalten. Gruppenreisen bieten im Ernstfall bessere Chancen, gerettet zu werden. Die medizinische Versorgung entspricht in der Regel nicht unserem hohen Standard, und häufig wird bares Geld von den Rettungsdiensten verlangt, sofern die Verletzungen nicht allzu schwerwiegend sind. Keine Streitereien mit der Polizei, polizeien werden nicht überall akzeptiert.

### Fliege in einem fernen Land nie ohne:

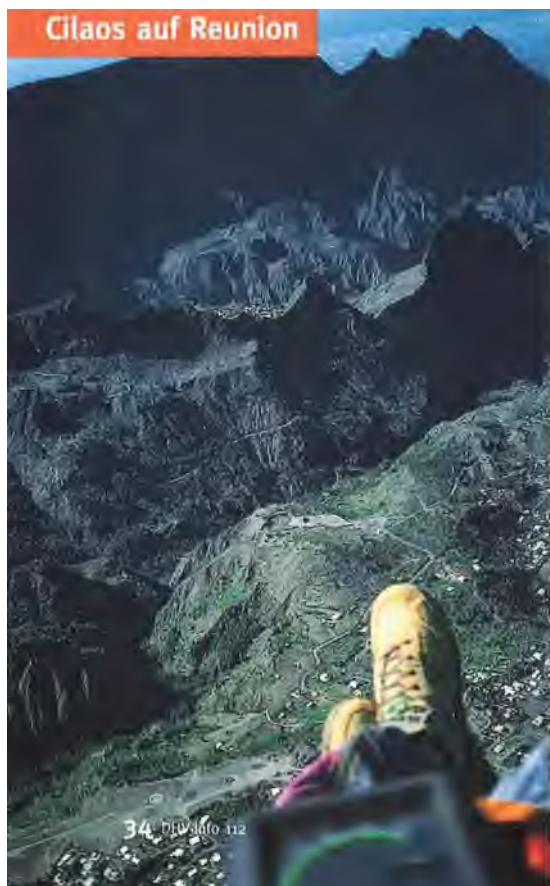
- Partner oder andere Piloten
- ohne lokale Wetterberatung/Airport
- ohne Funk und/oder Handy
- ohne adäquate GS-Sicherheits-Ausrüstung
- ohne Auslands-Krankenversicherung (ca. 14,-DM)
- ohne Auslands-Rückholversicherung des DRF oder ADAC (18,-DM) siehe DHV Info 109

man der französischen Sprache mächtig sein. Acht weitere Startplätze sind über die Insel verteilt. Bester Flugführer ist der staatliche »Voleurs en France«. Hier werden über 500 Flugberge Frankreichs und auch Reunion mit genauen GPS-Daten beschrieben.

#### Übernachtung: Hotels - Camping

Die Ile Reunion ist keine billige Insel. Alles ist etwa 30% teurer als im Mutterland, weil fast alle Nahrungsmittel von Frankreich eingeflogen werden. Für einen 14-tägigen Urlaub muss man incl. Flug, Hotel und Mietwagen mit gut 3.500 DM rechnen. Doppelzimmer im 2-3 Sterne Hotel ca. 150,- DM, Pensionen etwa 120,- DM für zwei Personen. Die sanitären Anlagen der beiden großen Camping-Plätze bei St. Leu sind so

### Cilaos auf Reunion







apaner am Start am Soputh Cliff Hotel

schlecht, dass ich die Finger davon lassen würde. Außerhalb der Weihnachtsferien sind die empfehlenswerten Hotel- und Ferienanlagen bei St. Leu oder Gilles les Baines nicht ausgebucht. Hotel-Infos über die Ile Reunion: Maison de la France. Westendstr. 47, 60325 Frankfurt. Tel: 069/97590494.

### Bali-Fliegerurlaub total easy

Die sehenswerte indonesische Insel Bali verwöhnt uns mit verblüffend günstigen Pauschal-Arrangements von Flug und Hotel. 14 Tage Ferien auf Bali für knapp 2.000 DM, inklusive 4 Sterne Hotel und Frühstücksbuffet, da steckt man den 22-stündigen Flug mit der renommierten Singapore Airlines via Singapore oder Hongkong etwas leichter weg. Reise-Spezialist für Bali ist die Firma Explorer Fernreisen in Frankfurt, Düsseldorf und Stuttgart usw.

An der steil aufragenden Südküste wird von ca. 11 Uhr mittags fast jeden Tag bis zum Einbruch der Dunkelheit gesoart. Wer es hier nicht schafft oben zu bleiben, lernt es nie. Einfacher gehts wirklich nicht im perfekt anstehenden, absolut laminaren Seewind. Die Insel ist reich an kulturellen Highlights und harmonischen Landschaften wie unzählige grüne Reisfelder, die in aufwendiger Handarbeit rund ums Jahr gepflegt werden. Die Balinesen sind freundlich gegenüber Europäern, sprechen recht gut englisch und sind ausgesprochen clevere Geschäftsleute. Handeln gehört zu ihren liebsten Beschäftigungen. 50% Abzug vom geforderten Preis gilt als reelle Basis.

Die beste Reisezeit für Drachen- und Gleitschirmpiloten ist im Herbst bis Ende Oktober, und dann wieder ab Mitte Februar. Von November bis etwa Mitte Februar bläst der regenreiche Monsun übers Land und sorgt dafür, dass die

nächste Reisernte wieder gedeiht. Während der Monsunzeit kann man trotzdem häufig fliegen, aber der Seewind ist weniger konstant und ab 15 Uhr regnet es fast immer für ein bis zwei Stunden, meinen die einheimischen Piloten.

### Kontakt zu einheimischen Fliegern

Der wichtigste Startplatz ist beim Bali Cliff Hotel, an der Südküste Balis, (siehe Foto). Hier unterhält der Timbis Paragliding & Hanggliding Club zwei Startgelände, die vom »Safety Officer« I Ketut Manda betreut werden. I Ketut spricht sehr gut Englisch und sogar ein paar Brocken Deutsch. Handy Nr: 0812/391/6918 (GSM-Standard). Eine Woche Fliegen an seinem Startplatz kostet 15 US-Dollar. Das Geld ist gut angelegt, denn I Ketut bemüht sich wirklich um seine Gäste, die alle aus verschiedenen Ländern zu ihm kommen. Letzten Herbst waren vier Schweden, drei Japaner, ein Neuseeländer, ein Österreicher und und wir zwei Deutsche bei ihm zu Gange. In vier Tagen war jeder von uns dort ca. elf Stunden in der Luft. I Ketut stellt sich mit seinem Geländewagen auch für Ausfahrten zu den höher gelegenen Flugbergen, wie den Vulkan Mt. Bandur oder Candi Dasa, zur Verfügung. UP-Europe verkauft den preisgekrönten amerikanischen Video »Bali-High«. Dort werden alle bekannten Flugberge Balis gezeigt.

### Übernachtung: Hotels - Pensionen

Kombination Flug plus Hotel ist von Deutschland aus eindeutig preiswerter, als im Land vor Ort gebucht. Spottbillige Backpacker Pensionen kosten zwischen 10 und 15 Mark je Nacht, an der Küste gibt es reichlich davon. Preiswerte landestypische Restaurants und Gar-küchen verwöhnen je-

den Asien-Fan mit farbenprächtigen Gerichten. Nicht jedermanns Geschmack, aber immer wieder aufregend. Das Zelt kann man getrost zu Hause lassen. Es gibt keine Zeltplätze auf Bali. Das preiswerteste Transportmittel sind Zoo ccm Honda Mopeds, die man in jedem Ferienort der Insel für etwa 60-90 DM die Woche mieten kann. Mein Tipp: mit dem eigenen Geländewagen die Insel erkunden. Ein Daihatsu Geländewagen kostet für eine Woche Mietdauer inklusive sechs Übernachtungen in sechs verschiedenen 3-4 Sterne Hotels nur 698 DM (TUI-Meyers Weltreisen). Billiger gehts nicht. Kribbelt es Euch unter den Fingern? Recht so. Mit etwas Mut und Phantasie lässt sich die Welt mit dem Gleitschirm oder Drachen hervorragend entdecken. Auf den Kapverdischen Inseln sah ich noch keine Gleitschirmflieger. Madagaskar ist prädestiniert für ein Gleitschirm-Abenteuer. Im Riesenreich Indien wird relativ viel geflogen und ganz Ostafrika ist mit Flugbergen reichlich gesegnet. Wer nicht so weit verreisen will, sollte sich einmal die Ferieninsel Korfu ansehen. Dort gibt es im Nordwesten der Insel ganz phantastische Flugmöglichkeiten, über die noch kein Gleitschirm Magazin berichtet hat. Als Trost für weniger fernreiselustige Piloten möchte ich zum

Schluss noch anmerken: in unseren Alpen fliegt man immer noch am besten, sofern das Wetter passt.







All inclusive - was grandiose Landschaften betrifft. Die italienische Insel im Mittelmeer bietet unglaublich viele Naturschönheiten. Hochalpine **Kalkfelsen im Landesinneren** und türkisfarbene Buchten mit feinem Sandstrand an den Küsten. Eine Insel wie geschaffen für Naturliebhaber. Hier lässt sich Klettern, Wandern, Kajaken oder einfach nur Faulenzen. Zusätzlich den Gleitschirm im Gepäck zu haben ist grandios. Ein paar Flugmöglichkeiten tun sich immer auf. Im Hinterland genauso wie an der Ost- und Westküste.

### Küstensoaren - eine von vielen Möglichkeiten

Nach unzähligen Kurven entlang der Costa Verde und der Westküste Sardinien laufen wir in das kleine Städtchen Bosa Marina ein. Eine geschwungene Bucht und dahinter eine Hügelkette mit ca. 200 m Höhendifferenz. Hier gibt es also alles auf einmal. Strand, Meer und ein Soaringhügel vom Feinsten. Einfach ideal, um für ein paar Tage zu verweilen. Hier lässt es sich besonders außerhalb der Hochsaison gut leben. Die sardische Küche tut ihr übriges.

Warten bis der Wind passt und dann geht es rauf auf den Hügel. Immerhin ist die Kante so etwa 1000 m lang. Je nach Windstärke begibt man sich auf die unterschiedlichen Höhenstufen. Nach etwas Suchen findet man die von der Macchia mehr oder weniger freien Startplätze. Die freundlichen Sarden helfen hier gerne weiter! Schon bald steigt der Schirm nach oben. Ausdrehen und hinaus geht es in den weichen Seewind. Gemütlich soart es sich hoch über dem Strand. Dort unten brutzeln die zahlreichen Sonnenhungrigen, während ich mir heute den Luftraum mit den Möwen teile. Einfach klasse!



Startplatz Bosa-Marina

### Allgemeines

Sardinien erreicht man am Besten über die Fährhäfen Livorno oder Genua. Ideal ist ein Campingfahrzeug und genügend Zeit im Gepäck. An den Küsten lässt es sich an vielen Stellen soaren, während die Bergstartplätze durchaus gute thermische Möglichkeiten bieten. Mit offenen Augen lassen sich immer Startplätze finden. Herbst und Frühjahr sind die angenehmsten Monate. Selbstständiges Fliegen und die richtige Einschätzung der Wetters ist jedoch unbedingt Voraussetzung. Es handelt sich größtenteils nicht um erschlossene Fluggebiete mit Windsack und Infrastruktur wie bei uns in Mitteleuropa. Immer nur bei sicheren Bedingungen fliegen. Sehr zu empfehlen ist das Buch von Oliver Guenay »Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer«, Bruckmann-Verlag (ISBN 3-7654-2996-1).



## Fluggebiete und Infos

**S**

### *Rosa Marina (Westküste)*

Startrichtung West. Höhendifferenz ca. 200 m. Verschiedene Landemöglichkeiten östlich der Hauptstraße oder außerhalb der Touristensaison am großen Strand. Am Besten bei den Einheimischen nachfragen, wo sich aktuell der beste Landeplatz befindet. Die Startplätze erreicht man zu Fuß. Am südlichen Ortsrand über die Bahngleise einen kleinen Pfad den Hügel hinauf. Im Prinzip ein einfaches Fluggelände.

**Z**

### *La Caletta (Ostküste)*

Startrichtung Südost. Soaringhügel südlich von Olbia. Der Hügel mit der Senderantenne liegt am Ortsrand von La Caletta mit einer Höhendifferenz von etwas über 200 m. Startmöglichkeit unweit des Senders. Landung auf Feldern bei der Siedlung. Vorher bei Einheimischen erkundigen.

**Z**

### *Monte Ortobene*

Startrichtung Südost. Östlich der Provinzhauptstadt Nuoro befindet sich der Monte Ortobene. Die Zufahrt erfolgt über Nuoro. Die Startfläche liegt ca. 200 Höhenmeter unterhalb der Gipfelstraße. Eine Windfahne (wenn vorhanden) markiert an einer Kurve Wind und Abstieg zum GS-Startplatz (schwierig zu finden). Die HG Rampe befindet sich etwas abenteuerlich direkt an der Straße. Niemals ins Lee starten! Landeplatz auf Feldern unterhalb des Monte Ortobene (vorher erkundigen).

**Z**

### *Monte Maccione*

Startrichtung Nordwest. Das kleine Städtchen Oliena liegt ein paar Kilometer südlich von Nuoro gegenüber des Monte Ortobene. Durch Oliena durchfahren und der Beschilderung »Refugio Monte Maccione« folgen. Dort parken und zu Fuß weiter. Eine anspruchsvolle Startmöglichkeit befindet sich nach ca. 1 h Fußmarsch unterhalb der Felsen des Supramonte unterhalb des Passes auf der »Piste«. Unter Umständen befinden sich dort Reste einer Windfahne. Nur bei ruhigen Bedingungen. Anspruchsvoller aber sehr reizvoller Flug entlang der Kalkfelsenwände. Landung oberhalb von Oliena auf abgemähten Feldern (Stromleitungen beachten). Unbedingt vorher die Landeplätze anschauen und sich bei Einheimischen erkundigen. Eine hervorragende Übernachtungsmöglichkeit mit guter sardischer Küche befindet sich in der Albergo Monte Maccione. Alternativ kann man hier auch campieren.

### *Kontakt*

Italienische Fremdenverkehrsämter ENIT  
Goethestr. 20, 80336 München, Tel: 089/530369

dI'algOn

|                 |                      |                      |                      |
|-----------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| 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   | >52 km/h             | >52 km/h             | >52 km/h             |
| Take off weight | 60-85 kg             | 80-105 kg            | 100-125 kg           |
| Certification   | DHV 1-2              | 1-2                  | 1-2                  |
| Size            | Small                | Medium               | Large                |

Harmonischer sind  
Leistung, Handling  
und Sicherheit  
nicht zu vereinen!



Independence  
gliaEr's for real pilots  
Anla independence-world.com



Der reinrassige  
Wettkampfschirm mit der  
Sicherheit' der Performance-  
Klasse!

paidir.-ad

|                     |                      |                      |                      |
|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Area                | 24,60 m <sup>2</sup> | 26,15 m <sup>2</sup> | 28,83 m <sup>2</sup> |
| Span                | 12,025 m             | 12,50 m              | 13,13 m              |
| Cord                | 2,57 m               | 2,65 m               | 2,78 m               |
| A/R                 | 6,0                  | 6,0                  | 6,0                  |
| Certified max speed | >55 km/h             | >56 km/h             | >55 km/h             |
| Offshore max speed  | >63 km/h             | >63 km/h             | >63 km/h             |
| Take off weight     | 70-90 kg             | 85-105 kg            | 100-120 kg           |
| Certification       | DHV                  | 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

>F-

3

Lii  
In

COZ

O

PERFO

INO

HANO

GN

10

OW



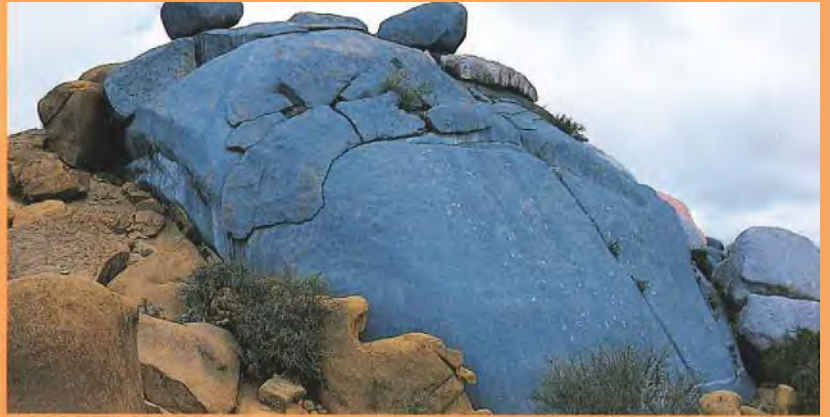


MTA

L.Me;  
V  
Y.  
11  
VO 2

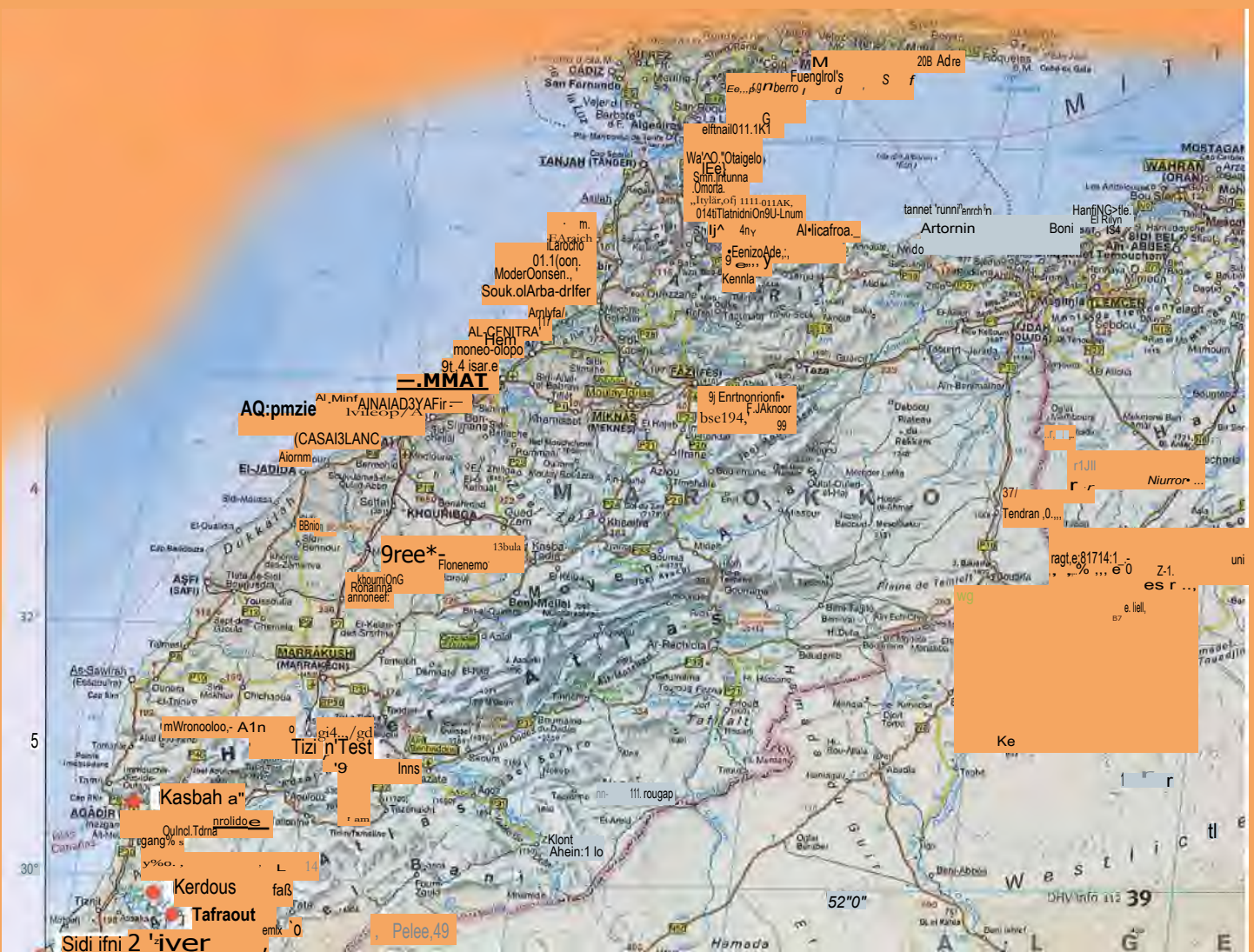


Text und Bild:  
Björn Klaassen



# ROKKO

auf dem fliegenden Teppich







Der Blick aus dem Fenster beruhigt. Stahlblauer Himmel soweit das Auge reicht. 10.000 m unter unserem Airbus zieht eine kontrastreiche Landschaft vorbei. Nur die höchsten Gipfel des Atlas sind mit einer Schneehaube verziert. Marokko empfängt uns mit Sonne und das mitten im Winter.

### Ausflug in die Berge

Drei Stunden südlich von Agadir ist es mit unserem Sitzfleisch endgültig vorbei. Nichts wie raus aus dem Gefährt. Rena, unser schweiz-marokkanischer Guide mit Ihrem riesigen Geländewagen und dem winzigen Hund Rosa chauffiert uns gleich zu einem Soaring-Startplatz in Sidi Ifni. Es reicht noch für einen klasse Abendflug in die untergehende Sonne mit anschließender Mondfinsternis am schäumenden Meer. Früher gehörte dieses wilde Küstenland an der Atlantikküste zur Spanisch Sahara mit hin und wieder aufflackernden Scharmützeln. Heute geht es beschaulich zu. Ein kleiner Souk ist der abendliche Treffpunkt. Hier lässt sich vom Meeresgeflügel über Gewürze bis zum Handy alles erhandeln.

### Atlas

Butterweicher Aufwind vom Feinsten erwartet uns am Col des Kerdous. Über dem Passhotel

können einige von uns in großartiger Landschaft aufdrehen. Nur Ben schimpft wie ein Rohrspatz. Durch das ausgedehnte Mittagessen haben wir größere Höhen verpasst und mit der langsam sinkenden Sonne sinken auch wir nach einiger Zeit in ein Berberdorf hinunter. Während die ersten unserer Gruppe unbehelligt auf einem Stoppelacker landen, werden die letzten von einer 30 köpfigen Kinderschaar johlend empfangen. Da nützt auch hakenschlagende Flugtechnik im Endanflug nichts mehr. Im Nu sind wir umzingelt, Bonjour Chef, un cadeau s'il vous plaît! Nachdem viele Hände zur Begrüßung geschüttelt sind, helfen die Kinder den Schirm in den Rucksack zu stopfen, um sich ein paar

Dirham zu verdienen. Irgendwie haben wir alle eine Menge Spaß und das Lachen steckt an.

### LAISSEZ-VOUS-LEZ-LES-CHIFFES

Tafraout ist der zentrale Ausgangspunkt für Flüge im Hochland. Weite Strecken sind vom Tête de Lion (Löwenkopf) schon vor einiger Zeit erflogen worden. Das Gelände ist hochalpin und menschenleer. Eine verblichene Windfahne am Südstartplatz markiert uns nach einer guten Stunde Fußmarsch die steinige Startfläche. Leider fegt heute ein Sturm über das Startgelände, dass an Fliegen nicht zu denken ist. Alternativ besuchen wir die blauen Steine von Christo. Nicht verhüllen, sondern anmalen war vor einiger Zeit angesagt. Wirklich imposant! Wir ziehen die Schirme auf und machen ein paar Fotos, bevor wir uns wieder den Spezialitäten der marokkanischen Küche widmen.

### Schneebedeckte Gipfel

Der buchstäbliche Höhepunkt unserer Rundreise führt zum Fluggebiet am Tizi n' Test. Mit langen Gesichtern kommen wir unterhalb der Passhöhe Richtung Marakesch an. Rückenwind! Abwarten und Tee trinken und tatsächlich wendet sich gegen Mittag das Blatt. Der Startplatz ist anspruchsvoll, da er im Lee einer Terasse liegt.





Nach kurzer Zeit haben wir uns aber einige Meter höhergeschraubt und genießen den Blick in die verschneiten Berge des Atlas. Der nächste Tag bietet noch bessere Flüge vom Antennenstartplatz. Auf einer etwas abenteuerlichen Piste starten wir von ganz oben und fliegen durch die Inversion zum Landeplatz. Nur Heike landet außerhalb und hat dennoch gut lachen. Ihr wird von den Dorfburschen ein Pferd zum Transport des Gleitschirms angeboten.

Reichlich Tourismus schlägt uns in Agadir ent-

gegen. Nach den einsamen Straßen im Atlas und entlang der Sahara begeben wir uns zum Abschluss wieder in das Getümmel einer großen Stadt. Im Hotel besetzen schon morgens um acht die ersten Sonnenanbeter die Liegestühle mit Handtuch und Sonnenöl. Lieber packen wir unsere Gleitschirme zu einem letzten Soaringflug an der Kasbah. »Buy carpet for good price« rufen uns die Teppichhändler zu, doch den brauchen wir nicht. Wir haben unseren eigenen fliegenden Teppich dabei. Und so soaren wir noch ein halbes Stündchen über dem Hafen, bevor uns der große Flieger in die Kälte nach Deutschland transportiert.

## riUggelpiete

### idl iiml

**Ca. 200 km** südlich von Agadir befindet sich an der Atlantikküste das kleine Städtchen Sidi Ifni mit verschiedenen Flugmöglichkeiten am Meer. Eine sehr schöne Soaringkante in Startrichtung West befindet sich ungefähr 5 km **nördlich von Sidi Ifni**. Von der Hauptstraße zweigt eine Piste auf den Berg hinauf. Höhendifferenz zwischen 200 und 300 m. **Weitere Möglichkeiten direkt in Sidi Ifni** am Strand oder am Bergrücken mit dem Sender oberhalb **der Stadt**.

**Direkt an der Passhöhe** des Col du Kerdous zwischen Tiznit und Tafraout befindet sich unweit des Hotels eine Startmöglichkeit nach NW. Toplandungen sind gut möglich. Ansonsten ist ein längerer Gleitflug für Landungen auf abgeernteten Feldern unterhalb **im Tal erforderlich**.

### tHili r-litc(S)

Ein sehr anspruchsvolles Fluggebiet befindet sich in der Nähe des Tate de Lion. Im Ammeltal folgt man der Piste in Richtung Tagdicht. Parken beim Grateinschnitt und es folgt ein ca. ständiger Fußmarsch in östlicher Richtung. Startrichtung Süd - hochalpin. Am Tizi Will **Pass bestehen Startmöglichkeiten in Richtung Westen** (Alternativ **Col des Mines**). Nicht bei Nordwind starten! Südlich von Tafraout befindet sich ein kleiner Soaringhügel unweit der blauen Steine.

### TiZi !"fest (Hoher Atlas'

Am Restaurant kurz vor der Passhöhe zwischen Taroudant und Marakesch befindet sich ein anspruchsvoller SW-Startplatz unterhalb der Straße. Einfacher ist der Start an der Sendeanlage. Dieser ist erreichbar über eine Piste oberhalb des **Restaurants**. **Hier bieten sich Flüge der Extraklasse** mit einer Höhendifferenz von **mehr als 1.000 m**. Landemöglichkeiten an der Straße im Hochtal oder bei Streckenbedingungen in der Ebene. Die Leute vom Restaurant erteilen gerne Auskunft. Hier kann man auch übernachten.

### A<sup>9</sup>8filr KASbAh

Agadir ist keine besonders attraktive Stadt. Bei An- und Abreise bietet sich jedoch ein Flug von der Kasbah an. Start nach SW beim Parkplatz der Burg. Ideal vormittags bei anstehendem Wind. Landung am großen Strand.

## INFO

Marokko reizt mit angenehmem Klima in den Wintermonaten. Die Beste Reisezeit ist von Oktober bis April. Aber auch zu dieser Zeit kann sich kräftige, manchmal zu starke, Thermik entwickeln. Die Witterungsbedingungen sind oft schwierig einzuschätzen. Eine Marokkoreise ist nicht nur fliegerisch interessant, sondern bietet auch viel Kultur. Unbedingt zu beachten sind die landestypischen moslemischen Eigenheiten. Die Anreise ist am sinnvollsten mit dem Flugzeug mit Zielflughafen Agadir.

Die Hotels sind in der Regel einfach. Grundsätzlich immer den Preis vorher aushandeln. Sicheres Fliegen hat oberste Priorität. Die Piloten sollten deshalb einen fliegerischen Erfahrungsschatz mitbringen. Erschlossene Fluggebiete im eigentlichen Sinn gibt es nicht. Windfahnen sind nur manchmal vorhanden. Die Startplätze sind durchweg steinig. Die Krankenhausversorgung in Nordafrika ist im Vergleich zu Mitteleuropa äußerst bescheiden. Deshalb bei unsicheren Bedingungen niemals ein Risiko eingehen. Für Gleitschirmflieger ist das Terrain einfacher als für Drachenpiloten. Das Reisen in einer Gruppe (z.B. mit einer Flugschule) ist sehr empfehlenswert. Einige Flugschulen bieten beispielsweise Reisen nach Marokko an (DHV-Travel und Training - Ausgabe 2001):

Flugschule Hochries  
([www.flugschule-hochries.de](http://www.flugschule-hochries.de)),  
Tel: 08032 / 8971

Klaus Schwarzer's Flugschule  
Flyart

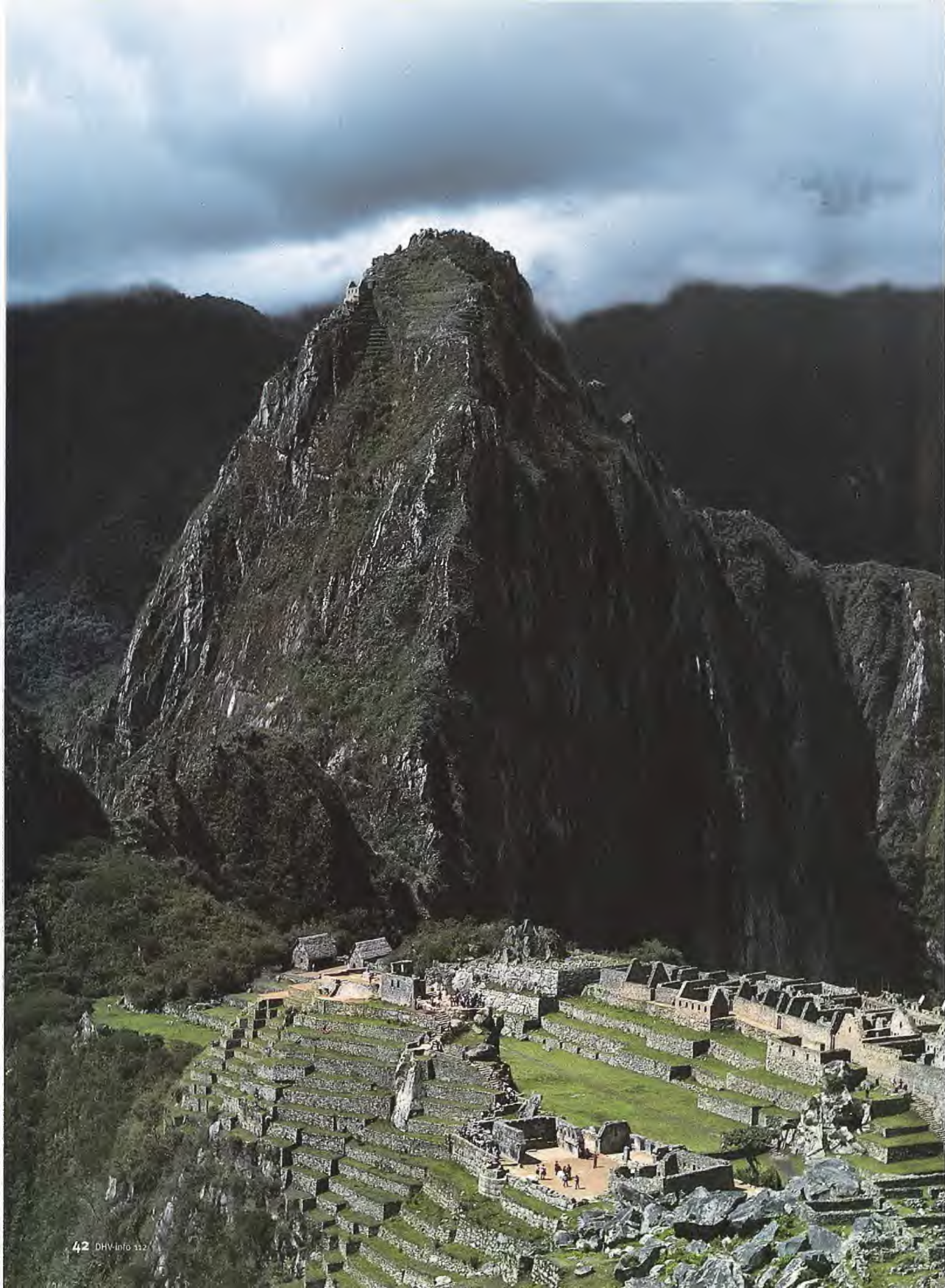
([www.flyart.ch](http://www.flyart.ch)),  
Tel: 08024/48119

Get High ES Appenzell ([www.gleitschirm.ch](http://www.gleitschirm.ch)),  
Tel: 0041/71/7991239

Literatur; Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer, Oliver Guenay, Bruckmann Verlag. Sehr empfehlenswert mit guter Beschreibung der Startplätze.









# Peru

## der gr4te

## Sandhasten

Text und Fotos:  
Klaus Schwarzer

»Du schaust ja aus wie frisch gepudert« Dieter kommt gerade von einem 2 Stunden Start-, Flug- und Landemarathon zu mir. »Gib mir was zu trinken!, ich bin fertig.« Wir fliegen in Paracas, an der Pazifikküste von Peru. Dieter hat sich und seinen Astral ständig in der Luft gehalten, er selber war am Boden, in der warmen, sonnigen Luft, mal 10 cm oder 30 m über Grund. Die Meeresfeuchte, die angenehme Wärme, die Anstrengung und der feine Küstensand lassen ihn jetzt wie frisch gepudert aussehen!

Kurzentschlossen fuhren wir Mitte November nach Lima, um dort mit Freunden die Gleitschirmmöglichkeiten zu erkunden. Direkt vor unserer Unterkunft in Lima Miraflores finden wir das Hauptfluggebiet des Landes. Der Startplatz liegt ca. 70 m über dem Pazifik im Nobelvorort Miraflores. Nach unseren Kriterien ist eigentlich kein Startplatz hier zu sehen. Auf der Ebene ziehen die einheimischen Flieger den Schirm rückwärts in die Luft, drehen sich aus und laufen bzw. werden zur Kante vorgeschoben. Der laminare 20er Seewind hebt sie jetzt einfach nach oben. Ab der Kante fällt das Gelände senkrecht ab, unten ist eine vielbefahrene Straße, Strand und Meer. Ein Startabbruch an der Kante muß fatal enden!

Aber der Flug ist eine Schau. Ruhig steigst du nach wenigen Flugsekunden weit über die Kante auf, soarst zum nächsten Hochhaus, dann zum übernächsten, fliegst wieder zurück und beim nächsten Versuch geht der Flug noch weiter weg vom Startplatz, der auch gleichzeitig der Landplatz ist. Die einheimischen Piloten kümmern sich prächtig um dich europäisches Greenhorn. Einige sprechen zum Glück auch Englisch, so dass wir auch den Sinn ihrer Worte erkennen. Die Tipps sind wirklich viel wert, da die Flugbedingungen ganz andere wie in den Alpen/Mittelgebirgen



sind. Die einzig wirkliche Gefahr besteht bei allen Soaringplätzen, dass der Seewind zu stark auffrischt oder der Europäer den Rückwärtsstart nicht beherrscht. Ein geübter peruanischer Pilot kann am Wellenbild des Pazifiks (Schaumkronen) die meteorologische Gefahr erkennen. Es ist ein Spaß, sich vor den Hochhäusern immer höher tragen zu lassen, bis endlich im 11. Stock die schöne Chicca aus dem Fenster schaut. Wenn du jetzt noch im Spanischen perfekt bist, hast du für heute Abend schon ein Date! Aber auch der Blick auf die Weiten des Pazifiks sind toll. Mit dir genießen an guten Tagen mehrere Dutzend peruanische Piloten die tollen Flugbedingungen, die hier fast täglich gleich sind.

Uns zieht es dann weiter auf den größten Sandspielplatz, den man sich vorstellen kann. Wir haben keine Kinder dabei, der Sandspielplatz ist für Gleitschirmpiloten. Iquique heißt der Ort im Norden von Chile. Er liegt am Rande der Ata Carma Wüste; es ist eigentlich total trocken, sandig und staubig. Aber zum Fliegen ist es ein wahres Eldorado. An dem Küstenge-





birge steigen die dynamischen, laminaren Aufwinde bis auf 600 m über Meeresniveau. Bei Starkwind legt man den Schirm fast in der Küstenebene auf, startet rückwärts und schwupps bist du oben an der Geländekante. Die Küste um Iquique hat in Wellenform eine Ausdehnung von 70 km bzw. knapp 200 km. Das nutzen furchtlose Piloten zum Streckenfliegen. Furchtlos deshalb, weil hinter jeder Wellennase ein »schlimmes« Lee durchflogen werden muss. Der Hunderter wurde im November öfters geflogen. Wir haben den 55er probiert, haben drei sanfte Lees hinter uns gebracht und sind dann im »Cementerio Numero uno«, so Ernesto, unser chilenischer Fahrer, wieder am Boden gestanden. Ein kurzer Fußmarsch zur Küstenstraße und der nächste Flug wird in Angriff genommen. Direkt über Iquique ist der Startplatz Alto Hospiz, ca. 550 m über dem Pazifik. Hier geht es genauso super zum Fliegen, nur der Streckenflug entfällt, weil der Landeplatz am Strand von Iquique gerade noch im Gleitwinkelbereich moderner oder 1-2 er Geräte ist. Der Flug kann auch hier Stunden dauern. Neben und über dem Startplatz kann man sich im dynamischen Aufwind spielen, gelegentliche Thermiken auskurbeln, mal links oder rechts die Kante entlang flie-

gen... solange bis du das Gelände auswendig kennst.

### Einige Sicherheitshinweise zum Fliegen bei Starkwind:

- Ist der Wind beim Start oben an der Kante zu schwach, sinkst du ohne Chance auf Toplanding **ab**. Unten muß ein Strandlandeplatz sein.

Ist der Wind an der Kante oben zu stark, kannst du am Strand den Schirm aufziehen und dich am Hang hocharbeiten.

Starte immer mit eingehängtem **und** richtig eingestelltem Beschleuniger. Fliege bei Starkwind nicht hinter der Kante.

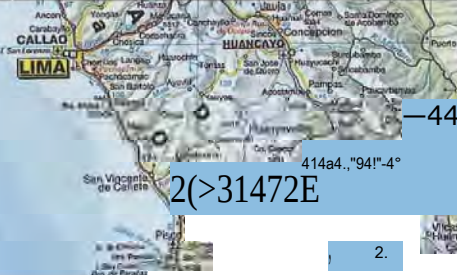
- Machst du ohne Beschleuniger keine Vorwärtsfahrt, dann ist der Zeitpunkt gekommen, am Strand unten zu landen. Der Wind oben an der Kante ist zum Landen schon zu stark.

In dem eingangs beschriebenen Paracas, ca. 400 km südlich von Lima, liegt die Höhendifferenz nur bei ca. 40 m. Das Fliegen macht hier aber genauso viel Spaß, weil man ewig in der Luft

bleiben kann. Wingovern bringt Spaß ohne Ende. Auch das »Stehen« in der Luft, 20 cm über Grund ist eine beliebte Übung. Bodenberührungen mit Fuß oder Hand bedürfen einiger Übung, doch dann will auch diese Figur gelingen. Bei einer Überhöhung der Küste von ca. 50 m kannst du zur Cathedrale vorfliegen, einer bizarren Felskonstruktion, senkrecht aus dem Wasser aufsteigend. Ein Felsbogen ist unterspült, so dass ein Fuß im Pazifik steht. Landemöglichkeit unter dir: keine! Ein atemberaubendes Feeling.

Im Landesinneren bietet sich fast jeder Berg zum Starten an. Wir sind im Urubambatal in der Nähe von Cusco und in den Cordillera Blanca bei Huaraz geflogen. Die Startplätze liegen hier immer über 3.000 m, die Landeplätze zwischen 2.000 m und 3.000 m. Die Dimensionen sind gewaltig, so aber auch die thermischen Winde, Talwinde, Düseneffekte und Kaltluftausflüsse aus Überentwicklungen.

Der Startplatz ist meist ein abgeerntetes Feld, die Campesinos arbeiten direkt daneben, schauen interessiert zu und unterbrechen ihre Arbeit, um unsere Startvorbereitungen zu verfolgen. Ohne Wind braucht man steile oder lange Startplätze. Die Höhe spürst du, wenn du den Schirm auslegst, herumläufst. Wir sind



## Iquique

Nordchile, ca. 200 km südlich der ehilenisch/peruanisden Grenze. Kontakt vor Ort: Hernan Chacon, herycec@entelchile.net; professioneller Gleitschirmguide mit guten Gebiets- und Flugkenntnissen.

Start: Alto Hospiz an Zufahrtsstrasse, Landung am Strand; Übungshang ca. 15. km außerhalb nach Süden.

Streckenstartplätze: ca. 50. km und wo km südlich von Iquique.

## Cusco und Urubamatal

Gleitschirmguide und Hotelmanager: Franz Schilter, sol-luna@terra.com.pe, besaß GS Schule in Lima, zuverlässiger Schweizer Guide. Nur über ihn in dieser Region fliegen. Startplätze Antenne und Bella Vista. Landung jeweils im Urubamatal.

## Lima

Flugschule Perufly, »Der Dicke«, jose Zarich, jose@perufly.com, Start im Vorort Miraflores, direkt an Pazifikküste, auch Landeplatz

## Huaraz, Cordillieren Blanca

Gleitschirm-, Berg- und Wasserguide: Juno Zarela, zarela@hotmail.com  
Startplätze: unendlich viele: konkret in Buenos Aires, ca. 30 km flussabwärts, Landung auf großen ungenutzten Feldern.  
Reiseangebot: Klaus Schwarzer's Flugschule Flugschule FlyART, www.flyart.de; gsflyart@aol.com, 3.11. bis 24.11. 01



immer faul mit dem Auto/Taxi zum Startgelände gekommen. Bist du zu Fuß unterwegs, brauchst du eine gute Akklimatisation. Der Schirm reagiert auf die dünne Luft mit deutlich gesteigerter Fluggeschwindigkeit und einer enormen Kurvendynamik. Mein Octan ließ sich ohne Steuerleinenzug leicht bis zur Spirale bringen! Auch die Thermik fühlt sich in dünner Luft dynamischer an. In Bodennähe ist sie stärker zerrissen und wackliger. Oben wird es größer und ruhiger, dafür hat es aber satte Aufstiegswerte. Franz, unser Schweiz-Peruaner im Urubambatal flog glaubhaft schon auf über 6.300m. Franz zeigte uns auch die fliegerischen Möglichkeiten in der Nähe des Machu Picchu. Bei und unter den Antennas sowie am Mirador starteten wir zu tollen andinen Flügen. Auch hier im andinen Bereich soart man zum Gipfel oder/und dreht thermisch auf. Flüge solange die Meteorologie stimmt. Die Landungen sind neben dem tollen Ausblick auf die vergletscherte 6000 er Gipfel oder Vulkane das Spannende. Auch hier bist du deutlich schneller unterwegs. Auf 2500 m, oder höher landet in den Alpen selten einer. In den Anden ist dies aber Standard. Früher bremsen und konsequent bis zum Anschlag herunterziehen, lautet die Devise.

Huaraz ist das andine Zentrum Perus. Der Huascarán mit über 6.700 m steht hier zum Besteigen bereit. Wir starten lieber in Buenos Aires, einem kleinen Indiodorf oberhalb des Santa Baches. Nach einem Absauffer wegen Bewölkung starteten wir noch zu einer Rafting Tour. Große Angst, wegen meines alten Spruches, dass das Ertrinken der grässlichste Tod für eine Flieger ist, aber es geht alles gut und hat auch Spaß gebracht, die Wellen abzureiten. Über die Kultur Perus bzw. der Inkas könnte ich nochmal soviel schreiben, aber hier geht's nur ums Fliegen. Toll war's und schade, das es vorbei ist.





# Lake Maninjau

»ein kleines Fliegerparadies  
im Westen Sumatras«



**Text und Fotos: Sabine Huthmacher**

Nicht nur die Mehrzahl der Touristen assoziiert mit Indonesien die kleine Sonneninsel Bali, auch die meisten Flieger unter uns werden bei dem Gedanken an »Gleitschirmfliegen in Indonesien« zuerst an die 70 m hohe Düne in Bali denken. Doch Indonesien ist nicht gleich Bali. Und um ehrlich zu sein, gibt es viel schönere und vor allem ruhigere und naturbelassene Gegenden und Fluggebiete in Indonesien. Hierzu zählt z. B. der im Westen Sumatras gelegene Kratersee Maninjau. hier wird noch jeder »Weiße« mit einem herzlichen »Hello, where do you come from?« empfangen und bestaunt, und von den angeblichen Unruhen und Problemen Indonesiens ist absolut nichts zu spüren.

Ich hatte die Möglichkeit, am »Meet and Tall« Lake Maninjau teilzunehmen und ein kleines, noch unberührtes Fliegerparadies kennenzulernen.

Ziel dieses besonderen Promotion-Events war und ist es, den Tourismus und dabei vor allem das Gleitschirmfliegen in dieser wunderschönen, touristisch und fliegerisch noch jungfräulichen Gegend West-Sumatras zu fördern. Dank der perfekten Organisation von Anwar und Susi gelang es,

mittels Präsentationen in Schulen, Universitäten und im Radiotden Sport des Gleitschirmfliegens der Bevölkerung dieser Region näher zu bringen.

Wir konnten am Lake Maninjau oft bereits um nm Uhr starten und flogen den Kraterand entlang. Der ruhige Flug, meist mit Steigwerten von bis zu 4 m/sec., ist unwahrscheinlich beeindruckend, denn man fliegt direkt über tiefsten Urwald und mit etwas Glück sieht und/oder hört man die Affen in den Baumgipfeln rumturnen.

## Land und Leute

Sumatra, die viertgrößte Insel der Welt und nördlichster Teil Indonesiens, ist doppelt so groß wie Großbritannien, im Osten vom Indischen Ozean und im Westen vom Java Meer, das die Grenze zu Malaysia darstellt, umgeben. Was die Religion Indonesiens betrifft, befindet sich hier die größte Ansiedlung von Moslems der Welt, d. h. über 80 % der Bevölkerung sind Moslems. Die 4 Millionen Einwohner West-Sumatras sind zum größten Teil »Minangs« bzw. »Minangkabaus« und haben eine einmalige Ge-

seilschaftsstruktur, in der die Frau die dominante Rolle spielt. Reichtum (Geld und Haus), Familienname und Erbe liegen in der Hand der Frauen. Männer haben die Funktion des Beschützers, sie haben jedoch keinen Besitz oder Mitbestimmungsrechte. Ihre Kultur ist durch eine einzigartige Architektur geprägt. Die traditionellen Holzhäuser haben beeindruckende

man in etwa einer Stunde von Jakarta oder Singapur nach Padang, der Hauptstadt West-Sumatras (ca. 2 Stunden von Bukittinggi entfernt) fliegen.

### Fliegen in West-Sumatra/Lake Maninjau

Der Startplatz, auf einer Höhe von ca. 1.200 m (fast 800 m Höhenunterschied), befindet sich in Puncak Lawang, an der östlichen Seite des Kraterandes. Man erreicht diesen am besten mit einem privaten Fahrzeug von der Ortschaft Maninjau (unten am See), indem man 44 Kurven einer asphaltierten Straße mit atemberaubendem Ausblick auf den Kratersee hinauffährt. Oben, in dem Ort Matur angelangt, befindet sich auch das Nuan-sa Maninjau Hotel Resort, ein 4-Sterne-Hotel mit Swimmingpool, Sauna, Restaurant, Bar und Tennisplatz für US\$ 25 pro Nacht (direkt am See gibt es jedoch auch einfache, aber schöne Unterkünfte für jedes Budget, beginnend bei US\$ 2). Von Matur ist es noch einmal eine knappe halbe Stunde bis Puncak Lawang (Startplatz), wobei die Fahrt vorbei an Reisfeldern und wunderschöner Landschaft führt.

Die beste Jahreszeit zum Gleitschirmfliegen ist von September bis Mai. Der Wind kommt dann immer von Westen und steht an dem recht 'steil abfallenden schönen Wiesenhang perfekt an und ermöglicht einfache Starts. In der Regel landet man top, es gibt 2 schöne Toplanding-Wiesen, ca. 10 Minuten zu Fuß vom Startplatz. Außerdem befindet sich ein Landeplatz direkt unten am See, dieser ist leider nicht besonders groß und von Reisfeldern umgeben. D. h. es kommt öfters mal vor, dass man in

einem der umliegenden Reisfelder etwas feuchte Füße bekommt. Maninjau ist zudem ideal für Familien, da die nicht fliegenden Familienmitglieder am Strand des riesigen Sees baden, angeln, Kanu oder Fahrrad fahren können, zum Stadtbummel nach Bukittinggi fahren oder im Restaurant am Startplatz die traumhafte Aussicht genießen können. Und schließlich ist der indische Ozean gerade mal 2 Autostunden von Maninjau entfernt.

### Weitere Fluggebiete in Indonesien:

Nord-Sumatra: Lake Toba, wunderschöner Kratersee bei Tongging, ca. 4 Stunden (180 km) südlich von Medan, Startrichtung Ost bis Südost, beste Flugzeit Mai bis September.

West-Java: Mt. Guntur, noch aktiver Vulkan in Garut, ca. 4 - 5 Stunden südöstlich von Jakarta (Richtung Bandung), Startrichtung Ost, ca. 600 Höhenmeter, das ganze Jahr über möglich, beste Thermik Juni bis September.

Puncak Pass, ca. 2 Stunden südlich von Jakarta (Richtung Bogor) gelegen, 200 Höhenmeter, das ganze Jahr über möglich, Startrichtung West.

Ost-Java: Mt. Bromo, 2.329 m hoher noch aktiver Vulkan, ca. 1,5 Stunden südlich von Probolinggo.

Bali: 70 m hohe Düne im Süden von Bali (Timbis), beste Jahreszeit Mai bis Oktober, Startrichtung Süd. Candi Dasa, 200 m hoher Wiesenhügel an der Ostküste von Bali, Startrichtung Südost.

Das nächste »Fun and Fly in Maninjau« findet vom - 21.10.2001 statt.

### Kontaktadresse & Info:

Anwar Soerjomaturam (spricht deutsch), Anten Wisata, Bekasi, Indonesien, e-mail: anwisata@cbn.net.id, homepage: www.paragliding-indonesien.com, Tel: 0062/811/995344.

Sabine Huthmacher, Tel: 0171/2466187, e-mail: sabihuthmac@hotmail.com.

Dächer, geformt wie die Hörner der Wasserbüffel. Die Menschen leben in erster Linie vom Reisanbau, der mit Hilfe von Wasserbüffeln betrieben wird. So kommt es, dass man Reisfelder sieht, wohin das Auge reicht.

Maninjau, nur ca. 50 km südlich des Äquators gelegen, ist mit dem Pkw in ca. 1,5 Stunden (35 km) von der am Trans-Sumatra-Highway gelegenen kleinen interessanten Stadt Bukittinggi zu erreichen. Mit dem Flugzeug kann



Der Intermediate aus dem Hause Perche ist das Gerät für alle Piloten die Leistung im Überfluß wollen.

Ein absolut direktes Handling. kurze Steuerwege und die stabile Kappe machen den Maxx zur ersten Wahl für alle leistungshungrigen und sicherheitsbewußten Piloten.

Dabei sind sowohl Start- als auch Flugverhalten sehr ausgewogen. Die hohe Endgeschwindigkeit rundet den Gesamteindruck ab und macht aus dem Maxx eine Allround- und Streckenmaschine,



Das Gurtzeug zum Maxx!! Überzeugender Sitzkomfort kombiniert mit einem ausgezeichneten Schirmkontakt zeichnen das

Flow aus. Der Protektor ist DHV geprüft und gehört ebenso zur serienmäßigen Ausstattung wie die Seitenprotektoren. Das Flow ist in den Größen M und L erhältlich.

### Fly Market GmbH & Co KG

Pröbstener Straße 15 Tel: 49,1535419833-0  
0-87637 Eisenberg Fax: 49/830419833-33  
www.perche.com Mailinfoeperche.com



# DHV-SHOP



## Outdoor Jacke

Multifunktionsmatte auf linker Brust und am Kragen Wien, Versleete AmbliUndert und Gummizug am Bund. Ablütlung mit Qualitätatleeza Aufen zwei Sabenlaschen und Armeaschelnins. Brusttasche neu Hinks mit Klamverachlass. RV-Abdeckung innen. Oberstort: Lacraft New Uni. ligh Tuch jine aus 10994 mb Beschichtung. Warmes 2090mm. ahromgecklv und winddchl. Futter: Ponlortorio Dual esneoce, 199% PL, 160g/qm. Farben: schwarz und blau. Größe: M - L. Preis: 199,10 DM

## V-Neck-Sweatshirt

Prquel S.Bhin mit Ibliragen, 1011% gekämmte Elawmalle, 280g/qm, laingekieker Kragen, flache Doppelnähe an Schulter, Kragen, Arme und Bund. Nochgehendes Nackenbend, Einlathiger Rückenpreis. Speed your Wine. Paten: schwarz und blau. Größen: M - L. Preis: 48,00 DM

## Polo Shirt

Fkpal Polo-Shirt mit Dredecopfeise aus 199% geäimner Baumwolle, Ine/cm. eine Seer& auf linker Elrusl. Feines Ffle' Kiem und Ar-tchen. durchgehendes Kragenbaud, Mache kpppee an Kram, Arnein und Bund. Farben: schwarz und blau. Größen: M - L. XL. Preis: 41,00 DM

## T-Shirt

Jessallreel aus 199% nickämmle, BW.180ffinn. Ferngesneider Kragt& flache Doppelnähe an Kragen Ärmeln laut Bond Dultceendes Nachur-band Einfarber Rückeeent. Somd pur Wene. Nütten: schwarz und blau. Größen: M - L. XL. Preis: 28,00 DM

## Woolcap

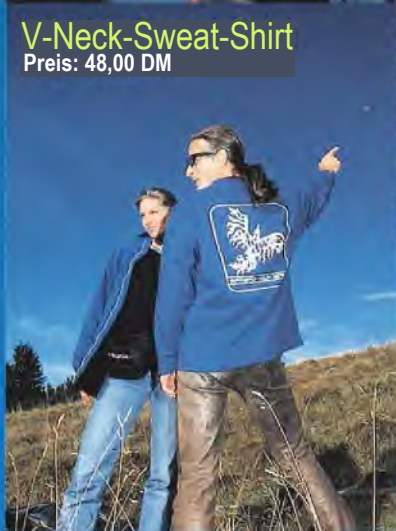
Strichamme aus 11.0A Polyacryl mit erhabener Seifelei. Preis: 19,04/10M

## Juniorkollektion

V-Meck&weald-old. Preis: 311, - DM. Pe4s-Shil Pes: 28; DM. T-Shild Preis: 22; - DM. Farben und Dualen, wie eben beschulete



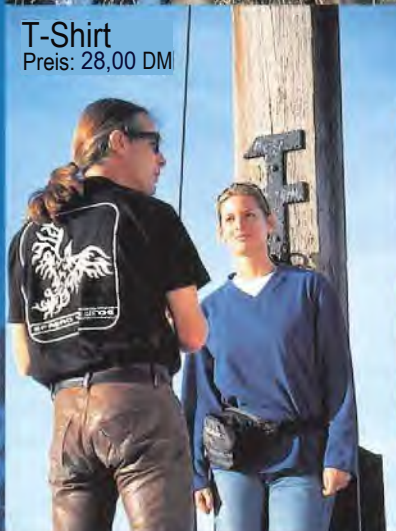
Polo Shirt  
Preis: 41,00 DM



V-Neck-Sweat-Shirt  
Preis: 48,00 DM



Outdoor Jacke  
Preis: 199,00 DM



T-Shirt  
Preis: 28,00 DM



Woolcap  
Preis: 19,00 DM



(Ohne Abbildung)

### Erste Hilfe Päckchen

Wer im Falle eines Falles nicht mit leeren Händen dastehen will und Erste Hilfe leisten möchte, sollte es dabei haben!  
Inhalt: SAM Splint, Verbandpäckchen, elastische Binde, Dreiecktuch, Rettungsdecke, Wundauflagen, Wundpflaster, Heftpflasterstreifen, Trillerpfeife, 1 Paar Schutzhandschuhe, Maße: 20x14,5 cm  
Preis: 70,- DM, incl. SAM-Splint  
35,- DM, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

### Rettungsschnur-Set

Bestehend aus 30m Nylon-Fechtschnur und 30g Bleigewicht:  
Preis: 8,00 DM

### Prüfungsfragen

- Für Befähigungsnachweise A Hängegleiten, A Gleitschirm.  
Preis: 24,00 DM
- Für EI Hängegleiten, 13 Gleitschirm, GS-Windenschlepp, HG-Windenschlepp, Windenfahrer  
Preis: 20,00 DM
- Für Flugfunk, Preis: 7,00 DM

### DHV/OeAeC

#### Prüfungstrainer

Prüfungen Lernprogramm für Theoriebildung A- tief 0-Schein  
Hängegleiten und Gleitschirm auf einer CD-ROM,  
Preis: 25,00 DM

### AeroGlider 1.0

Die neue Version des AeroGlider 1.0 ist ein virtueller 00-Fluggebietsführer und Flugsimulator, der sich auch als Thermik Hangsoaring- und Streutentflugtrainer eignet. Ausführliche Infos, Systemanforderungen und kostenlose aktuelle Updates gibt es im Internet unter: [www.aeroglider.de](http://www.aeroglider.de). Preis: 59,50 DM

### CD-ROM

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

### Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

Der Lehrfilm zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Über den reinen Lehrnutzen hinaus ist der Film auch schön anzuschauen. Herstellung: Charlie Jäst zusammen mit dem DFV-Lehrteam. Filmdauer: 20 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.  
Preis: 30,00 DM

### Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung. Herstellung: Ralf Heuher zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 15 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.  
Preis: 30,10 DM

### Heiter bis wolkig

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

### Flugbuch für Drachenflieger und Gleitschirm

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

### Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler, weitere Autoren Helmut Denn, Dr. Victor Heule und Peter Cröniger, zahlreiche Abbildungen,  
Preis: 48,00 DM

### Gleitschirmsegeln

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

### Windsysteme und Thermik im Gebirge

-Des Buch richtet sich an Alle, die ihr meteorologisches Wissen über thermische Windsysteme verbessern wollen. Von Martin Dinges.  
82 Seiten, 48 Skizzen. sw.  
Preis: 29,80 DM

### FREE »Der freie Flug«

Bild und Text. Bildband von Ulrich Grill mit Stimmungs- und Aerialbildern vom Drachen- und Gleitschirmfliegen. Reichhaltiger Textteil, 100 Seiten.  
Preis: 98,00 DM

### ICAO-Karten

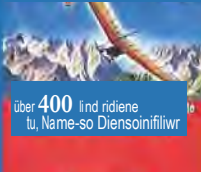
Alle Kartenblätter der PRO: (München, Hamburg, Hannover, Berlin, Stuttgart, Frankfurt, Nürnberg, Rostock),  
Preis: 17,00 DM je Blatt

### Info - Sammelordner

Preis: 0,50 DM

### Deutsche Fluggelände

2.1ktuellisierte  
Allliege



Patenterte Faltung  
**DHV**

Deutsche Fluggelände Karte  
400 Fluggelände für Gleitschirme und Drachen sind in dieser Karte mit den wichtigsten Informationen beschrieben.  
Der Clou: Die Karte ist als normale Straßenkarte mit praktischer Faltung und als Fluggebietsführer zu verwenden.  
A, \* 18,00



Die schönsten Fluggelände  
Die 1041 schönsten Fluggelände für Drachen und Gleitschirmfliegen in Deutschland, Österreich, Slowenien, Italien, Schweiz und Frankreich von Oliver Guenay.  
Mit farbigen Karten und Action-Photos, 40 Seiten.  
Preis: 68,- DM



### DHV-Titanuhr

Swiss-Guarzwerk, Mineralglas, wasserdicht, Klett- oder Lederarmband (bei Bestellung bitte angeben), 6 Monate Garantie.  
Preis: 38,00 DM



Kalender 2002  
Format 54x42 cm  
13 Blätter, Hoch  
Preis: 49,10 DM



### Aktiv Gleitschirm fliegen

Der neue Lehrfilm stellt sämtliche Inhalte des Performance Trainings vor und zeigt die entsprechenden Übungen. Das Video ist in erster Linie für sie, die engagierten Fort- und Weiterbildenden in Schulungsvereinen geeignetes soll aber auch den interessierten Piloten empfohlen werden. Teile des Lehrfilms sind in der DHV-Lehrfilmreihe '4 in 1' enthalten. Zum Verkauf als VHS-Video.  
Preis: 40,00 DM



FREE FLIGHT  
Film Award  
Die besten Filme der letzten Jahre.  
Preis: 10,00 DM



Abgehoben - in Tüfelführung mit den Alpen  
Ein Bildband von Andreas Busslinger zeigt eindrucksvolle Farbbilder über Gleitschirmfliegen auf 120 Seiten.  
Preis: 48,- DM

Preis Air-  
-er Lieber

Alle Preise verstehen sich zuzüglich Porto-Kosten





# Feeling STATT TECHNIK

Es gibt ihn fast überall, an jedem einfachen Fluggelände. Aber trotzdem taucht er immer wieder überraschend auf. So wie neulich, an einem »Hausberg«. Plötzlich ist er da - und fliegt mich fast über'n Haufen. Regungslos sitzt er in seinem. Gurtzeug - der hat mich nicht mal bemerkt! Mir hilft die beste Vorfahrt nix, auch beim zweiten Mal, ich muß weg. Ansatz zur Steilspirale, eine schnelle Drehung nach unten und er saust über mir durch. Heftiges Herzklopfen! Und der hat immer noch nix bemerkt!!!!

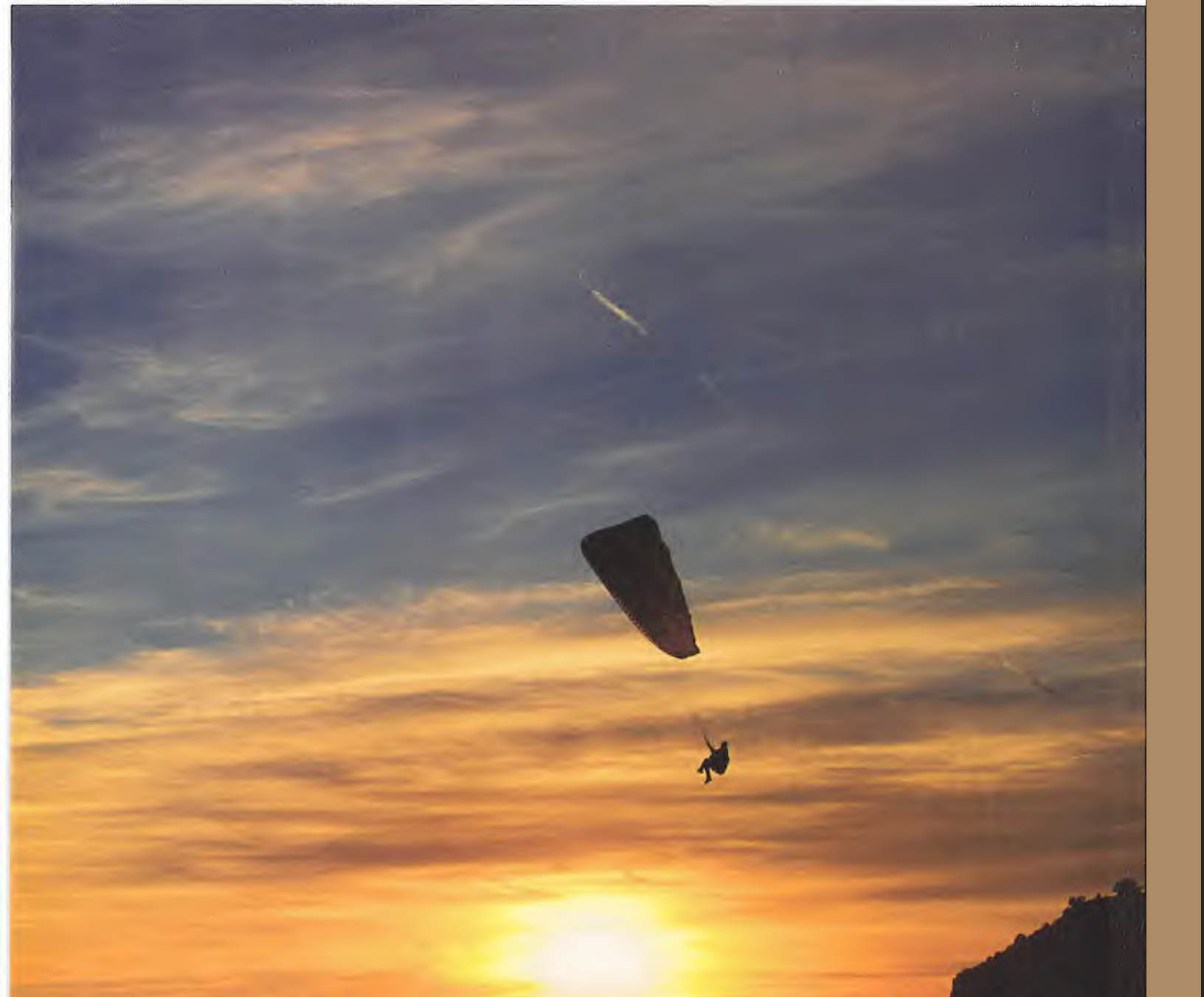
Die nächste halbe Stunde vorm Hang nehme

ich mir die Zeit, den »Kollegen« zu beobachten. Den Kopf hat, er zwischen den Schultern eingeklemmt, der Blick richtet sich starr nach unten. Hat den armen Kerl etwa der Schlag getroffen? Doch da - eine Bewegung, Aber nur in seiner Kappe. Es raschelt, er reißt den Kopfhoch, Da nix eingeklappt ist, geht der Kopf gleich wieder runter. Nicht nach vorne, weiter runter. Ist ihm was runtergefallen? Ist unter uns am Hang was passiert?

Nein, sein Blick geht nicht ganz nach unten, sondern auf die Knie, auf den Frontcontainer?

Ja, aufs Vario! So düst er weiter, stur in unvorhersehbaren Zick-Zack vorm Hang rum. Völlig ziellos auf der Suche nach Momenten, in denen es piepst. Planlos, und daher für keinen anderen Piloten einschätzbar.

Da redet und schreibt sich die Szene seit Jahren die Finger wund, was Performance, was nicken, rollen oder gieren denn bedeutet. Die tollsten theoretischen Skizzen von Aufwindverteilurigen, Thermikversatz, Blasen und Steig- und Obenbleibtechniken sind zu lesen. Streckenflüge von vielen Stunden und noch



mehr Kilometern geistern in den Köpfen viel Piloten mit 1,2 Flugstunden pro Jahr. Klar ist auch von Luftrecht zu lesen, hat aber doch nix mit dem Obenbleiben zu tun, oder? Oder gar den langweiligen Vorflugregeln aus der Scheinprüfung. Vor Jahren gemacht und schnell wieder vergessen.

Daher ein paar Gedanken, die ich gerne meinem eingangs erwähnten »Kollegen« nähergebracht hatte, Leider kam ich nicht mehr dazu.

Varia ist nicht gleich Performance. Das Vario an sich ist ziemlich dumm, es sagt nur »piep« wenn's raufgeht und »puuuh« wenn's runter geht. Das ist alles, viel mehr gibt auch das teuerste Turboparavario nicht.

Es sagt dir weder »warum« es rauf oder runter geht, noch »wo« die Thermikquelle ist, »wo« die Abrisskante, »wie« der Windversatz, »wann« eine Scherung kommt noch »wo« die Basis anfängt. Auch nicht wo die anderen Pilo-

ten unterwegs sind. Es sagt dir auch nicht nach oben immer nur »piep«. Mehr, es ist hektisch. Und da gart. Auch auf die schul- und Shopbesitzern diese nicht geWit, ein Tip: Ein Vario tigste, es ist nur eine Krücke.

Du hast das feinfühligste Instrument dabei, das man sich wünschen kann, deinen Schirm. Der sag dir als erster, wenn du reinfliegst in eine Thermik, wie du reinfliegst, von welcher Seite und wo's am besten hochgeht. Auch wo und wie du rausfällst. Beim Drachen ist es sicher nicht viel anders.

Anstatt nur auf dummes Gepiepse zu warten und zu erschrecken, wenn's über Dir raschelt oder klappt, könntest du mal versuchen, auf deinen Schirm zu horchen, zu fühlen, zu spüren. Nachdenken, warum er das oder jenes gerade macht und versuchen sich darauf einen Reim zu

hen. Wen Ganze r auch unter Anleitung von einem er reifen Trainer geschieht, optimierst du deine Erfolgschancen. Denn der Weg ist kürzer, nicht so mühevoll und vor allem nicht so riskant wie die do-it yourself Methode, Unser Pilot vorn Anfang der Seite ist übrigens ziemlich unvermittelt - aber dafür nicht weniger rasant - im Lee verschwunden. War wohl gerade zu beschäftigt...

Also beim nächsten Thermikflug »Varia aus«, Augen nach draußen, die Umgebung beobachten. Und dem Schirm »lauschen«. Wer das kann, hat den größten Teil der Flugtechnik verstanden. Der Sicherheit tut's obendrein noch gut. Und das beste daran: Je besser Du deinen Schirm »verstehst«, desto effizienter kannst Du später ein Varia einsetzen.

Helmut Achatz



# Drachen - Umstieg im

## ... von starr auf flexibel !?



Über das Umsteigen von flexiblen Drachen auf Starrflügler ist bereits eine Menge geschrieben worden. Jetzt gibt es die Starren schon eine ganze Weile in unserer Textilflügelwelt und es wird Zeit auch einmal vom Umstieg **Starrflügler auf flexiblen Drachen zu berichten - wesentliche Gründe für einen Umstieg in dieser Richtung gibt es tatsächlich.**

... Seil straff... Start... das Seil zieht an und ich sprinte deutlich länger, als ich es zunächst erwartet hatte. Geschwindigkeit ist Sicherheit - deshalb gleich noch ein paar Schritte mehr gemacht und den Steuerbügel unten gehalten. Mein alter Vega MX-II Hochleister hebt mit einem überraschend deutlich vernehmbaren Rauschen ab, zum ersten Ritt nach langer Zeit...

Heute ist ein sonniger und ruhiger Herbsttag im Dezember 2000 und es sind auch noch reichlich thermikbremsende Cirren am Himmel. Der Wind weht mit gemütlchen 5 - 10 km/h und steht dabei etwas von rechts auf unserem Windschleppgelände Siegritz.

Also im Prinzip alles im grünen Bereich - sollte man zumindest denken.

Was dann kommt, ist eine Mischung aus Erstaunen, Unglauben, Lachnummer und nicht zuletzt aus Respekt und etwas Angstgefühl: Der Vogel fliegt einfach nicht gerade aus, er will immer in eine Richtung davonkurven, egal in welche Richtung, nur eben nicht in Richtung Winde! Ich steuere dagegen. Meine Steuerintensität ist jedoch die eines Exxtacy-Piloten und damit für meinen Flexiblen zu gering das denke ich mir bei jedem meiner viel zu schwachen Steuererschlägen und lange gleich deutlich heftiger hin. Mist, das war jetzt wieder zu viel, und schon giert der Vogel wieder in die andere Richtung. Eine lehrbuchmäßige Aufschaukelpartie das ganze. Brrrrrrrrr, ruhig Brauner; das Umklinken klappt gut, wenigstens die Klinke funktioniert exakt genauso wie immer.

Der Windenfahrer legt jetzt noch ein paar Kilo Zugkraft zu und ich habe deutlich Mühe,

gleichzeitig den enormen Bügeldruck zu bändigen und den Drachen in der Spur zu halten. Die minimale Seitenwindkomponente von rechts schiebt den Drachen wie in zähem Sirup nach links und irgendwie habe ich das Gefühl, als hätte ich links ein paar Segellatten vergessen (hab' ich natürlich nicht)!

Dann läßt der Zug am Seil schlagartig nach und ich sehe die Winde steil unter mir. Ich klinke aus und denke mir dabei noch, dass meine geringe Höhe wohl gerade noch so ausreicht, um im gestreckten Galopp zum Startplatz zurückzufliegen. Also um 180° gedreht, dabei noch schnell die VG voll durchgezogen, die Hände in die Basismitte und ein bißchen die Sporen gegeben. Aber nichts da! Der Flexible fliegt einfach nicht geradeaus. Die Steuerkräfte mit gespannter VG sind noch höher als die vorhin beim Schlepp. Also die VG wieder ein großes Stück raus, jetzt geht es leichter auch wenn ich jetzt mehr sinke, und ich eiere die goo-m-Schleppstrecke in Richtung Startplatz zurück.

Da ich nicht mehr viel Höhe habe und der Wind am Boden eher schwach ist, gehe ich schon mal im Kopf die Landung durch... wie war das doch gleich: Keine Klappen aber dafür eine höhere Startgeschwindigkeit und eine längere Ausschwebestrecke - also alle Vorteile gegen mich? Für eine Landevolte reicht die Höhe nicht mehr. Ich schlage einen erneuten 180°-Haken gegen den Wind und benötige fast den gesamten Endanflug dafür, den Flexiblen einigermaßen in einen ruhigen Geradeausflug zu bringen. Ich richte mich vorsichtig auf und versuche dabei möglichst keine Steuerimpulse mehr auf das Gerät zu übertragen.

Der Wind ist im Moment sehr schwach und mir kommt die Groundspeed höllisch hoch vor, während der Steuerbügel beginnt ein zunehmend lascheres Gefühl an meine Hände zu übertragen. Ganz tief aus meinem Unterbewußtsein meldet eine leise Stimme »drücken« aber ich tu's nicht. Statt dessen sprinte ich Sekundenbruchteile später wie ein geöltes Wiesel

über den bewuchsfreien Acker und bemühe mich, mittig unter dem Drachen zu bleiben. Auch am Boden will der Drachen nicht geradeaus und ich bin froh, dass mir das geringe Gewicht des Vogels das Bändigen desselben deutlich erleichtert. Ich stehe, mein Herz pocht bis zum Hals und das kommt nicht von den paar Sprintmetern.

Der erfahrene Leser wird sich jetzt denken: »Soll der Typ doch erst mal üben, bevor er sich mit einem Hochleister an die Winde hängt«. Nichts da, mit über 1000 Windschlepps (davon über 15a im Jahr 2000) und etlichen Tandemdrachenschlepps, ist das Problem nicht die mangelnde Windenerfahrung. Das Problem ist, dass ich ziemlich genau ein Jahr lang ausschließlich Exxtacy geflogen bin und das rund 180 Stunden bei ca. 240 Starts insgesamt.

Dabei hatte sich mein Kopf vollständig auf das andere Gerät umgestellt und gleichzeitig hatte ich doch gewissermaßen den feinfühligsten Umgang mit dem flexiblen Drachen verlernt. Natürlich wußte ich theoretisch noch, wie man einen Flexiblen fliegt, aber die Koordination bei der Umsetzung benötigt doch wieder einiges an Eingewöhnungsflügen. Mit Grobmotorik alleine läßt sich eben kein Drachen fliegen.

Während des Fluges konnte ich zunächst auch gut über mich selbst lachen, als ich mir vorstellte, wie ich gerade mit all meiner Aufmerksamkeit und mit viel Mühe versuchte, den Drachen ziemlich erfolglos bei ruhigsten Bedingungen einfach nur gerade aus zu steuern. Das Lachen verging mir aber sehr schnell zugunsten eines Kloßes im Magen, als ich an die bevorstehende Landung dachte. Immerhin hatte ich »schon« nach dem vierten Flug wieder das Vertrauen zu meiner inneren Stimme gefunden, die mir »drücken« sagte und ich es dann auch tat - und siehe da, der Drachen reißt ab und ich stehe wie die Eins. Meine Steuerbügel sind heil geblieben aber meine Bergstiefel haben deutlich an Profil verloren. Gefroren hat es mich an diesem Tag auch nicht.



Foto: Ernst Lehmann



Dieses Experiment habe ich nicht durchgeführt, um diesen Beitrag schreiben zu können, sondern weil es mich im Winter, zusammen mit ein paar anderen Piloten, immer wieder nach Lanzarote zieht. Der Luftweg dorthin ist leider mit engen und vor allem viel zu kurzen Flugzeugladeräumen gepflastert und deshalb kann man einen Starrflügler dort nicht mit hin nehmen. Bis das Teil mit dem Schiff dort angekommen wäre, hätten es wahrscheinlich schon die Ratten gefressen und der Urlaub wäre dann auch schon längst wieder vorbei gewesen.

Es ging nicht nur mir so mit dem Umsteigen

Auch andere Starrflüglerpiloten unseres Vereines hatten ihre Flexiblen für Lanzarote wieder ausgepackt und sind vorher lange nicht damit geflogen. Die erstaunten Gesichter und das deutlich hörbare erleichterte Aufatmen nach geglückter Landung waren in diesen Tagen häufig auf unserem Schleppgelände Siegritz zu sehen und zu hören. Nur einer meiner Freunde, Alfred,

hatte es unfreiwillig schlauer gemacht - er flog nicht so viel Exxtacy e'e die anderen und zwischendrin immer mal wieder flexibel - und siehe da, er hatte so gut wie keine Probleme mit seinem alten Lanzarote-Drachen, einem HP-AT.

Der Urlaub in Lanzarote verlief nach einem Dutzend Übungsflügen an der heimischen Winde dann doch sehr gut, obwohl bei etwas »extremere« Situation eine gewisse Unsicherheit immer mal wieder durchkommt. Ich konnte zwar in Lanzarote wieder gut kurbeln und auch wieder Bierfrei geradeaus fliegen, als mich jedoch ein stark versetzender Bart flach und weit hin-

ter die Soaringkante trug, hatte ich beim »schnellen« Vorfliegen gegen den starken Wind doch wieder so meine Probleme, die mich gut ins Schwitzen brachten. Erst nach einer Woche Starkwindfliegerei auf Lanzarote, mit rund 1.7 Stunden Gesamtflugzeit, kann ich jetzt wieder guten Gewissens behaupten, dass ich wieder einen flexiblen Hochleister fliegen kann. Der erste

Flug mit meinem Starrflügler nach Lanzarote brachte übrigens keinerlei Probleme mit sich.

### Resümee

Der Umstieg von einem Starrflügler zurück auf einen flexiblen Drachen ist auch für erfahrene und sehr aktive Piloten kein Pappenstiel, wenn sie längere Zeit vorher nicht »geübt« haben. Natürlich sind die allgemeinen Erfahrungen aus vielen flugjahren sehr nützlich, um die auftretenden Probleme zu meistern, aber ein krummes Steuerbügelchen bei der ersten Landung ist allemal drin. Trapez-Räder sind also auch bei

Bergstarts ein großer Vorteil ist das geringere Gewicht eines Flexiblen im Vergleich zu einem Starren. Gerade bei Lauflandungen hilft das gut beim Bändigen des Drachens. Ich werde auf jeden Fall in diesem Jahr regelmäßig mit meinem Flexiblen fliegen, um das nicht wieder ganz zu verlernen. Also Vorsicht - nicht nur Elchbisse können gemein sein!

Ernst Lehmann



221/01

## Lufttüchtigkeitsanweisung

## Gleitsegel der Firma freeX

An einem Gleitsegel des Musters Stereo der Firma freeX sind bei einem gewerblichen Passagierflug in der Türkei mehrere Galerie-Leinen gerissen, so dass das Gleitsegel nicht mehr flugfähig war. Dank Einsatz des Rettungsgerätes kam niemand zu Schaden.

Die Untersuchung hat ergeben, dass das Gleitsegel stark gebraucht und mehrere Leinen vorgeschädigt waren. Zudem wiesen die Leinen eine Vielzahl an Verdickungen auf, bis hin zu Stellen, an denen das Leinen-Kernmaterial aus dem Leinen-Mantel ausgetreten ist und Schlaufen gebildet hat. Die Abreißversuche zeigten eine Schwächung der betroffenen Leinen.

In Übereinstimmung mit dem Hersteller freeX Air Sports GmbH hat der DHV nach § 14 LuftBO vorsorglich folgende Sicherheitsmaßnahmen getroffen:

1. Die Galerie-Leinen aller Gleitsegel der Muster, die innerhalb der Werknummern die nachfolgende Buchstaben-Ziffern-Kombination enthalten

| Muster    | Musterzulassungsnummer | Werknummer           |
|-----------|------------------------|----------------------|
| Stereo    | MZL 65.01-648-99       | Werk-Nr. Cm bis C13  |
| Sun S     | MZL 65.01-631-98       | Werk-Nr. Coi bis C13 |
| Sun M     | MZL 65.01-592-98       | Werk-Nr. Cm bis C13  |
| Sun       | MZL 85.01-593-98       | Werk-Nr. Cot bis C13 |
| Oxygen M  | MZL 85.01-672-99       | Werk-Nr. Coi bis C13 |
| Oxygen    | MZL GS-on-689-99       | Werke; Coi bis C13   |
| Mission M | MZL GS-o1-714-99       | Werk-Nr. Cot bis C13 |
| Mission L | MZL GS-o1-756-00       | Werk-Nr. Cot bis C13 |
| Pure S    | MZL GS-o1850-00        | Werk-Nr. Coi bis C13 |
| Pure M    | MZL 65.01-755-00       | Werk-Nr. Coi bis C13 |
| Pure L    | MZL 65.01-782-00       | Werk-Nr. Coi bis C13 |
| Flair S   | MZL GS-o1-561-98       | Werk-Nr. Cut bis C13 |
| Flair M   | MZL 65.01-557-98       | Werk-Nr. Coi bis C   |
| Flair L   | MZL 85-ot-558-98       | Werk-Nr. Coi bis C   |

sind regelmäßig zu kontrollieren, ob Leinen-Kernmaterial aus dem Leinen-Mantel ausgetreten ist.

2. Wenn Leinen-Kernmaterial aus dem Leinen-Mantel ausgetreten ist, müssen der Leinensatz vom Hersteller nachgeprüft und mangelhafte Leinen ersetzt werden.

3. Die Gleitsegel des Musters Stereo Werk-Nr. C 01 bis C 13 müssen in Zeitabständen von 12 Monaten vom Hersteller nachgeprüft werden.

Die Lufttüchtigkeitsanweisung tritt sofort in Kraft. Die Sicherheitsmaßnahmen müssen vor dem nächsten Flugbetrieb durchgeführt werden.

Anschrift der freeX air sports GmbH: Harmating 2, D-82544 Egling, Tel. 08176-93020, Fax 08176-930244, Internet: www.freex.com, e-mail: info@freex.com.

Gmund, den 8.8.2001

Klaus Tänzler

Geschäftsführer

54 DHV-Info 112

222/01

## Neue Musterzulassungen

## Gleitsegel

| Nummer            | Muster<br>zulässiges Gurtzeug | Zulassungsinhaber Deutschland<br>zulässiges Startgewicht min.-max. | Klasse   |
|-------------------|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------|----------|
| MZL G5-01-849-01  | Nova Carbon L                 | NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.                                  | 1,2 GH   |
| MIL G5-o1-850-oi  | Gurtzeuggruppe GH             | 95 kg - 125 kg                                                     | 1-2 GH   |
|                   | Pure 5                        | FreeX Air Sports GmbH                                              |          |
| MZL 65.01-851-01  | Gurtzeuggruppe GH             | 65 kg - 85 kg                                                      | 2-3 GH   |
|                   | Ozone Proton GT M             | Aerosport International GmbH                                       |          |
| MZL GS-61-852-ar  | Gurtzeuggruppe GH             | 80 kg - 100 kg                                                     | 2 GH     |
|                   | Wisdom 5                      | Edel GmbH Deutschland                                              |          |
| MZL GS-o1-853-ot  | Gurtzeuggruppe GH             | 65 kg - 88 kg                                                      | 2 GH     |
|                   | Wisdom M                      | Edel GmbH Deutschland                                              |          |
| MZL G5-ol-854-or  | Gurtzeuggruppe GH             | 80 kg - 105 kg                                                     | 2        |
|                   | Wisdom L                      | Edel GmbH Deutschland                                              |          |
| MZL GS-o1-855-oi  | Gurtzeuggruppe GH             | wo kg - 130 kg                                                     | 1-2 GH   |
|                   | Ecco L                        | Fly-market Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG                          |          |
| MZL GS-ni-856-oi  | Gurtzeuggruppe GH             | 95 kg - 130 kg                                                     | -2 GH    |
|                   | Ecco M                        | fly-market Flugsport-über GmbH & Co KG                             |          |
| MZL G5211-857-oi  | Gurtzeuggruppe GH             | 8e kg - 110 kg                                                     | 2 GH     |
|                   | Ecco 5                        | fly-market Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG                          |          |
| MZL 65-01858-c1   | Gurtzeuggruppe GH             | 65 kg - 87 kg                                                      | 1-2 GH   |
|                   | Smart                         | fly-market Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG                          |          |
| MZL GS-o1-859-ot  | Gurtzeuggruppe GH             | 75 kg - 100 kg                                                     | 12 GH    |
|                   | Mistral 2.24                  | Swing Flugsportgeräte GmbH                                         |          |
| NIZLGS-o1-860-oi  | Gurtzeuggruppe GH             | 70 kg - 95 kg                                                      | 1-2 GH   |
|                   | Smart 5                       | 4-market Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG                            |          |
| MZL GS-o1-861-oi  | Gurtzeuggruppe GH             | 65 kg - 90 kg                                                      | 1,2 GH   |
|                   | Smart L                       | Fly-market Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG                          |          |
| MZL 65-ot-862-o1  | Gurtzeuggruppe GH             | 95 kg - 110 kg                                                     | 1,2      |
|                   | Indegenderlee Dragon NI       | Fly-market Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG                          |          |
| MZL 65.01-863-01  | Gurtzeuggruppe GH             | 80 kg - 105 kg                                                     | 2 GH     |
|                   | XIX form 2 M                  | XIX GmbH                                                           |          |
| MZL GS-01864-or   | Gurtzeuggruppe GH             | 90 kg - 110 kg                                                     | 1 GH     |
|                   | Peak 5                        | Aerosport International GmbH                                       |          |
| MZL 65-01-865-or  | Gurtzeuggruppe GH             | 60 kg - 85 kg                                                      | GH       |
|                   | Peak M                        | Aerosport International GmbH                                       |          |
| MZL GS-oi-866-or  | Gurtzeuggruppe GH             | 80 kg - 110 kg                                                     | 1 GH     |
|                   | Peak                          | Aerosport International GmbH                                       |          |
| MZL 65-01-867-on  | Gurtzeuggruppe GH             | 95 kg - 120 kg                                                     | 1-2 GH   |
|                   | Mistral 2.22                  | Swing Flugsportgeräte GmbH                                         |          |
| MZL G5.01-868-0   | Gurtzeuggruppe GH             | 60 kg - 80 kg                                                      | 0-3 GH-1 |
|                   | Airea Revolution tO           | SynAIRgy GmbH                                                      |          |
| MZL GS-cii-869-oi | Gurtzeuggruppe GH             | 80 kg - 115 kg                                                     | 2 GH     |
|                   | Airea Revolution M            | SynAIRgy GmbH                                                      |          |
| Mit G531-87001    | Gurtzeuggruppe GH             | 70 kg - 95 kg                                                      | 2-3 GH   |
|                   | Airea Revolution MO           | SynAIRgy GmbH                                                      |          |
| MZL G5-01-871-01  | Gurtzeuggruppe GH             | 70 kg - 95 kg                                                      | 2 GH     |
|                   | Windtech Quax 25              | Skyline Flight Gear                                                |          |
| MZL G5.121-87201  | Gurtzeuggruppe GH             | 75 kg - 90 kg                                                      | 2-3 GH   |
|                   | Nomad M                       | Turopol Fasiline GmbH                                              |          |
|                   | Gurtzeuggruppe GH             | 85 kg - 105 kg                                                     |          |
|                   |                               |                                                                    |          |

# NfGH

## Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer

| Nummer             | Muster                  | Zulassungsinhaber Deutschland            | Klasse         |
|--------------------|-------------------------|------------------------------------------|----------------|
| MZL 55-01-873-01   | Nomad S                 | Turnpoint Fastline GmbH                  | 2-3 GH         |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 75 kg - 95 kg                            |                |
| MZL 55-01-874-Pt   | None Proton GTL         | Aerosport International GmbH             | 2-3 GH         |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 95 kg - 115 kg                           |                |
| MZL 65-01-875-01   | Ozone Proton GT XL      | Aerosport International GmbH             | 2-3 GH         |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 110 kg - 135 kg                          |                |
| MZL GS-c1-876-ot   | Ozone Proton GT 5       | Aerosport International GmbH             | 2-3 GH         |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 65 kg - 85 kg                            |                |
| MZL GS-01877-01    | Windtech Coral IM       | Skyline Flight Gear                      | 1 GH           |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 80 kg - 100 kg                           |                |
| MZIGS-oi-878-oi    | Windtech Coral 5        | Skyline Flight Gear                      | 1 GH           |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 60 kg - 80 kg                            |                |
| MZL 55-01-879-01   | Choice                  | Firebird Sky Sport AG                    | 1-2 Biplace GH |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 110 kg - 120 kg                          |                |
| MZIGS-org8n-ai     | XIX Form 2 5            | XIX GmbH                                 | 2 GH           |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 75 kg - 95 kg                            |                |
| MZLGS-oi-881-ot    | XIX Form 2 I            | XIX GmbH                                 | 2 GH           |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 105 kg - 125 kg                          |                |
| M11 GS-01-882-01   | Choice Zip              | Firebird Sky Sport AG                    | 1-2 Biplace GH |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 110 kg - 120 kg                          |                |
| MZL 85-01-883-01   | Choice IT               | Firebird Sky Sport AG                    | 2 Biplace GH   |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 140 kg - 220 kg                          |                |
| MZL GS-oi-884-ot   | Choke Zip TT            | Firebird Sky Sport AG                    | 2 Biplace GH   |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 110 kg - 130 kg                          |                |
| MZL 55-01-885-01   | Airwave Logic M         | Airwave Villingen Ges.m.b.H.             | 1 GH           |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 80 kg - 100 kg                           |                |
| Mn GS-41-886-01    | Flying Planet Whisper M | Skyline Flight Gear                      | 2-3 GH         |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 80 kg - 95 kg                            |                |
| MZL GS-01-887-01   | Flying Planet Whisper L | Skyline Flight Gear                      | 2-3 GH         |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 95 kg - 115 kg                           |                |
| Mn GS-0188801      | Nomad L                 | Turnpoint Fastline GmbH                  | 2-3 GH         |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 95 kg - 120 kg                           |                |
| MZL 55-01-889-01   | Tucan Biplace           | Skyline Flight Gear                      | 1-2 GH         |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 135 kg - 220 kg                          |                |
| 121.65-01-890-01   | Independence Radical L  | Flymarket Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG | 2-3 GH         |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 95 kg - 125 kg                           |                |
| MZL 65-01-89101    | Independence Radial M   | Flymarket Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG | 2-3 GH         |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 80 kg - 105 kg                           |                |
| hil7L 5S-c1-892-ot | Independence Dragon S   | Flymarket Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG | 1-2 GH         |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 65 kg - 85 kg                            |                |
| MZL 65-01-89301    | Independence Dragon L   | Flymarket Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG | 1-2 GH         |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 95 kg - 125 kg                           |                |
| 65-01-89401        | Excel                   | Wings of change                          | 2-3 GH         |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 100 kg - 90 kg                           |                |
| MZL 65-01-895-01   | Excel M                 | Wings of change                          | 2-3 GH         |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 80 kg - 100 kg                           |                |
| 8121. GS-01-896-01 | Ettel L                 | Wings of change                          | 2-3 GH         |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 95 kg - 125 kg                           |                |
| MZL 65-01-897-01   | Gradient Onyx 24        | Turnpoint Fastline GmbH                  | 1-2 GH         |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 65 kg - 85 kg                            |                |
| MZL GS-41-898-01   | Gradient Onyx 26        | Turnpoint Fastline GmbH                  | 1-2 GH         |
|                    | Gurtzeuggruppe GH       | 75 kg - 95 kg                            |                |

| Nummer           | Muster            | Zulassungsinhaber Deutschland       | Klasse |
|------------------|-------------------|-------------------------------------|--------|
| MZL GS-01-899-01 | Gradient Onyx 28  | Turnpoint Fastline GmbH             | 1-2 GH |
|                  | Gurtzeuggruppe GH | 85 kg - 100 kg                      |        |
| MZL 65-01-900-01 | Gradient Biiss 26 | Turnpoint Fastline GmbH             | 2-3 GH |
|                  | Gurtzeuggruppe GH | 80 kg - 100 kg                      |        |
| MZL 65-01-901-01 | Gradient Büss 28  | Turnpoint Fastline GmbH             | 2-3 GH |
|                  | Gurtzeuggruppe GH | 90 kg - 120 kg                      |        |
| MZL GS-et.poz-ct | Minkai XL         | UP Spanartikel Vertrieb Europa GmbH | 1-2 GH |
|                  | Gurtzeuggruppe GH | 110 kg - 150 kg                     |        |

### Gleitsegelgurtzeuge

| Nummer           | Muster           | Zulassungsinhaber            | Anhängelast max. |
|------------------|------------------|------------------------------|------------------|
| MZL 55-03-236-01 | SUP AIR Radicale | Aerosport International GmbH | 100 kg           |
| MZL 55-03-237-01 | M2 Giga          | M2 NOSSilg Profunser OEG     | 100 kg           |
| MZL 65-03-238-01 | M2 Sel0C1        | M2 NOSSilg Profunser OEG     | 100 kg           |
| MZL GS 03234-01  | PIC              | Fluggeräte GmbH              | 120 kg           |

### Hängegleiter

| Nummer        | Muster            | Zulassungsinhaber Deutschland               | Klasse |
|---------------|-------------------|---------------------------------------------|--------|
|               |                   | Zulassungsinhaber Deutschland               |        |
|               |                   | Zulassungsinhaber Deutschland               |        |
| MZL 01-369-01 | Laminar 14 MR     | fly & more Handels GmbH                     | 3      |
|               |                   | 105 kg - 134 kg                             |        |
| Mit 01-370-01 | Lamar 13 MR       | Hy & more Handels GmbH                      | 3      |
|               |                   | 100 kg - 125 kg                             |        |
| MZL 01-371-01 | Stealth Combat Iq | Baumer-Fischer Ursula-Sybille               | 3      |
|               |                   | 120 kg - 141 kg                             |        |
|               |                   | Neu: zugelassen für Windschlepp ab 28.06.01 |        |
| M11-01-372-01 | Sportster L       | Airwave Villingen Ges.m.b.H.                | 2,3    |
|               |                   | 100 kg - 110 kg                             |        |
| MZL 01-373-01 | Sportster M       | Airwave Villingen Ges.m.b.H.                | 2,3    |
|               |                   | 96 kg - 126 kg                              |        |

### Hängegleitergurtzeuge

| Nummer        | Muster | Zulassungsinhaber | Anhängelast maximal |
|---------------|--------|-------------------|---------------------|
| MZL 03-113-01 | Silent | Vonblon           | 120 kg              |

### Schleppwinden

| Nummer        | Muster      | Zulassungsinhaber | Zulassung für                |
|---------------|-------------|-------------------|------------------------------|
| MZL 05-023-01 | UP and AWAY | Thomas Fischer    | HG- und GS-Schlepp einsitzig |

### Berichtigung zum Info

#### Testbericht Gleitsegel: Smart M

|                              |                                           |
|------------------------------|-------------------------------------------|
| MZL 6Se 858m,                | Fly-market Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG |
| Startgewicht minimal: 75 kg  |                                           |
| Startgewicht maximal: 100 kg |                                           |

2

**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.



## 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. 08022/9675-9, und hinterläßt dort seine Telefonnummer. Der DHV-Sicherheitsvorstand Kari Slezak nimmt dann Kontakt auf. Die Unfallmeldepflicht des Piloten bzw. Gerätehalters nach § 5 Luftverkehrsordnung bleibt unberührt.

# Ein schwarzes Unfall-Jahr

Zum Vergleichszeitraum des Vorjahres hat sich die Anzahl der tödlichen Unfälle verdoppelt. Bei 2/3 der tödlichen Gleitschirmunfälle in diesem Jahr waren Einklapper, meist bei kritischen Flugbedingungen, die Ursache. Dies zeigt: der einfachste, leichteste, für fast jeden erlernbare Flugsport Gleitschirmfliegen hat weiterhin ein Sicherheitsproblem.

## Die Definition von Sicherheit

Absolute Sicherheit kann es in einem Flugsport nicht geben. Die Gleichung: »Sicherheit = Abwesenheit von Risiko« geht nicht auf, es sei denn, man fliegt nicht. In anderen Sportarten hat der Begriff »Risikomanagement« Einzug gefunden. Die Gefahren werden nicht verheimlicht, im Gegenteil, sie werden den Sportlern deutlich bewusst gemacht. Durch eine Reihe von Abwehrstrategien wird das vorhandene Risiko soweit minimiert, bis das Restrisiko akzeptabel erscheint. Die Formel für Sicherheit muss demnach lauten: »Risiko minus Abwehrstrategien = Sicherheit«.

## Abwehrstrategien und Sicherheitskonzept

Für jeden Risikobereich des Fliegens sind entsprechende Abwehrstrategien erforderlich. Diese müssen eingebunden sein in ein übergreifendes Sicherheitskonzept, das von der Formel »Soviel Sicherheit wie möglich, so wenig Beschränkungen wie nötig« geprägt ist. Leitbild ist der »Sichere Pilot«. Die vorhandenen Strukturen, Ausbildung, Fluggelände, Geräteprüfungen etc., sind auf Kompatibilität mit diesem Ziel zu überprüfen. In manchen Bereichen ist bereits ein hoher Standard erreicht, anderswo werden Veränderungen notwendig sein, lose Fäden müssen zusammengeknüpft werden.

Ein umfassendes Sicherheitskonzept muss von der Mehrheit der Beteiligten mitgetragen und akzeptiert werden. Die wichtigsten Punkte sind in der nachfolgenden Gegenüberstellung Risiko / Abwehrstrategien aufgeführt. Eine ausführliche Vorstellung wird auf den diesjährigen Regionalversammlungen erfolgen.

## Risikobereich Fluggerät

Man möchte meinen, eine allmählich den Kinderschuhen entwachsende Sportart wird zunehmend Wert auf die Sicherheit ihrer Sportgeräte legen. Beim Gleitschirmfliegen bin ich da nicht ganz sicher. Das Entwicklungsziel

bei Gleitschirmen aller Klassen heißt »maximale Leistung bei akzeptabler Sicherheit«. Lauten müsste es aber »maximale Sicherheit bei akzeptabler Leistung«. Die Folgen dieses kleinen aber bedeutsamen Unterschiedes sind bekannt. Stabile Steilschlangen, anspruchsvolles Klappverhalten, Verhängertendenzen, bis hinunter zur Klasse 1-2. Warum müssen die Schirme immer schneller und dynamischer werden? Haben wir nichts gelernt aus der Entwicklung des Drachenfliegens? Eine hauptsächlich an Leistungssteigerung orientierte Geräteevolution hat diesem Sport nicht gut getan. Vorhandene Entwicklungspotentiale für mehr Gerätesicherheit müssen genutzt werden.

## Abwehrstrategien

Bereits 1997 habe ich in der Jahres-Unfallanalyse gefordert: »Bei der technischen Entwicklung der Gleitschirme müsste in jeder Kategorie auf das Ziel - möglichst gutmütiges Verhalten nach Segeleinklapper - hingearbeitet werden.«

Es kann nicht angehen, dass ein wenig trainierter Freizeitsportler durch das Unterlassen einer sofortigen, präzisen und genau koordinierten Reaktion auf eine Störung sogleich in akute Lebensgefahr gerät. Ein großer Einklapper allein ist für die meisten Piloten schon ein erschreckendes Erlebnis. Dynamische Folgeaktionen, schnelles Wegdrehen und Aushebeln des Piloten, machen ein Fehlverhalten höchst wahrscheinlich.

Die Erkenntnisse aus den Unfällen sind auch im technischen Bereich umzusetzen. Gleitschirme, die für die Ausbildung, für Anfänger und Gelegenheitsflieger geeignet sein sollen, müssen ein maximal fehlerverzeihendes Verhalten nach Einklappen aufweisen. Ein Beispiel für kompromisslose Gutmütigkeit nach Einklappen ist der Einsteigerschirm Philou von Nova. Auch nach großen Klappen fliegt dieser Schirm praktisch geradeaus weiter. Kein schnelles Drehen, kein Aushebeln, keine unkontrollierte Beschleunigung. Das Resultat: Kein einziger dem DHV gemeldeter Einklapper-Unfall mit diesem tausendfach verkauften Gerät.

Es ist also möglich, sehr sichere Schirme zu bauen und diese weiterzuentwickeln. Falsch erscheint mir die Forderung, dass sich die Piloten immer dynamischeren und anspruchsvolleren Schirmen anzupassen haben. Denn der Großteil der Piloten im Gleitschirmsport fliegt ja bis 30 mal im Jahr. Die Abwehrstrategie für das vom Gerät ausgehende Risiko muss dem-

# sicherheits

nach heißen: Maximale Sicherheit bei Entwicklung und Prüfung der Gleitschirme, besonders bei Einklappen und dynamischen Manövern wie Steilschlangen und Stalls. Das Sicherheitsbedürfnis der Piloten muss das Maß der Dinge sein. Die Auswirkungen möglicher Fehlentscheidungen und Fehlreaktionen wegen mangelnder Routine, dürfen nicht durch aggressives Schirmverhalten verstärkt werden. Ähnliches gilt auch für erfahrenere Piloten, denn auch bei diesen sind Einklappen und andere Extremsituationen die Haupt-Unfallursache. Die Weiterentwicklung der Flugtests mit besonders harten Kriterien für die genannten Manöver muss baldmöglichst realisiert werden.

Ein »Pilots-Rating«, die Beschränkung der Geräteklassen auf den Ausbildungsstand des Piloten sollte ebenfalls ernsthaft diskutiert werden dürfen, ohne damit gleich das Ende der Freiheit des Piloten heraufbeschwören zu wollen.

ein kontrollierbares Qualitätsbewusstsein.

Der Weg, über Fortbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen für Flugschulen und Fluglehrer zu einem professionelleren Ausbildungswesen zu gelangen, scheint mir der richtige Weg und sollte weiter verbessert werden. Daneben ist Kontrolle aber unumgänglich. Flugschulüberprüfungen, wie sie in den letzten beiden Jahren verstärkt durchgeführt wurden, bringen Schwachpunkte ans Licht und schaffen Abhilfe.

## Risiko Wetter

Die Sommer 1998 - 2000 waren geprägt von vielen Schlechtwettertagen - wer erinnert sich nicht an den letztjährigen Juli - an dem nicht geflogen werden konnte. Wenn nicht geflogen wird, fällt Keiner runter. Die erste Hälfte dieses Sommers hat sich durch viele, vermeintlich gute, jedoch



## Risikobereich Ausbildung

Unzureichend ausgebildete Piloten fliegen mit einem besonders hohen Unfallrisiko. Die in den Lehrplänen vorgeschriebenen Schulungsinhalte sind Minimalanforderungen für eine zielführende Ausbildung. Leider begnügen sich viele Flugschulen mit der Erfüllung der Minimalforderungen. Bei den Pilotenprüfungen werden meist Beherrschung des Fluggeräts und Lande-einteilung bei ruhigen Wetterbedingungen gezeigt.

Was dann zum Teil herauskommt, ist vorprogrammiert: A-Schein-Piloten, deren Praxistauglichkeit sich auf Fliegen bei turbulenzschwachem Wetter beschränkt. Erst ein anschließendes Performance-Training würde das Pilotenkönnen erweitern.

## Abwehrstrategien

Die Mehrzahl der Flugschulen hat ein hohes Sicherheitsbewusstsein. Viele haben sich bereits, in einem zeitintensiven Verfahren, zu Performance-Centern qualifiziert. Damit dokumentiert die Flugschule ihre Fortbildungsbereitschaft, einen hohen Könnens- und Wissenstand ihrer Fluglehrer und

durch starken Wind und harte Thermik äußerst anspruchsvolle Flugtage ausgezeichnet. Geflogen wurde fast immer. Die gängigen Meteo-Standards sind wohl allen Piloten geläufig. Vielen scheint es aber an Vorstellungskraft zu fehlen, was passieren kann, wenn man bei einem 25-er Wind ins Lee fliegt, und überhaupt, wo bitte ist das Lee? Wie es ist, mit wenigen Flugstunden Erfahrung in windzerrissener 8-Meter-Thermik herumgeschleudert zu werden. Oder doch zu viel Phantasie? Einer erklärte die dunkle herannahende Böenwalze einer angekündigten Kaltfront schlicht zum »diesigen Gebiet«, startete, bevor er daran gehindert werden konnte und hatte das Glück, schneller abzusaufen als die Front da war. Fehleinschätzung des Wetters und anschließende extreme Flugzustände durch Turbulenzeinfluss, waren in dieser Saison die Ursache für die meisten tödlichen Unfälle.

## Abwehrstrategien

Vorstellungskraft braucht Anschauungsmaterial. Wer in der Flugschule über ein paar langweiligen Wetterkunde-Folien und diversen adiabatischen Vorgängen eingeschlafen ist, hat zwar nicht viel versäumt, mitgegeben wur-





hersagen per e-mail von Armin Harich oder der Flugschule Göppingen\*. Solche Ansätze sind weiterzuentwickeln. Eine gute flugsportspezifische Wetterprognose würde vielen Piloten die Planung erleichtern, Schneiderfahrten ersparen und wohl so manchen Flug bei zweifelhaften Bedingungen verhindern, der gemacht wird, »weil man eh schon mal da ist«.

## Persönliches Risikomanagement

Eine bewusste Auseinandersetzung mit dem beim Fliegen vorhandenen Risiko muss für jeden Piloten selbstverständlich sein. Dabei ist vor allem die eigenen Erfahrung realistisch einzuschätzen. Was uns in der Luft erwartet, ist nicht immer so leicht zu erkennen. Andere Sportarten wie Klettern oder Wellenreiten zeigen ihre Schwierigkeiten und die Anforderungen an die Sportler viel offener. Flugsportler brauchen deshalb einen größeren Sicherheitspuffer für alle vorhandenen Risikofaktoren. Unwägbarkeiten und Überraschungen gibt es beim Fliegen immer wieder, sie sollten jedoch durch gute Planung und Einschätzung minimiert werden. Meist sind es eben diese unerkannten Faktoren, die zu Überforderung und Fehlern führen. Das persönliche Risikomanagement eines Piloten, der langjährig unfallfrei fliegen möchte, jeden Flug mit Freude und möglichst angstfrei erleben will und dabei immer mehr Erfahrung sammelt, wird deshalb vor allem die folgenden Faktoren berücksichtigen:

**O** Nur mit einem Gerät fliegen, das man wirklich wo% im Griff hat

Besonders alle Einklapp-Situationen sollten dem Piloten durch Training vertraut sein. Wer wenig fliegt oder Anfänger ist, macht leichter mal einen Fehler. Maximal gutmütige Schirme können Pilotenfehler zum Teil kompensieren, sie sollten Pflicht für diese Pilotengruppe sein.

**0 Überforderung durch zu anspruchsvolle Flugbedingungen konsequent meiden.**

Das eigenen Können immer kritisch mit den zu erwartenden Konditionen vergleichen und nur fliegen, wenn die sichere Beherrschung außer Frage steht. »Ein Zweifel ist ein Nein«.

**0 Startentscheidungen nicht von Gruppenzwängen oder von der Tatsache, dass Andere fliegen, beeinflussen lassen.** Es gibt kein »es ist fliegbar« nur ein »für Den ist es fliegbar«.

**O der Weg zu einem sicheren Piloten braucht Zeit**

Nach dem A- Schein ist ein Pilot in der Lage, in einem einfachen Gelände, bei ruhigen Flugbedingungen und mit einem sehr sicheren Schirm mit einem nur geringen Risiko zu fliegen. Mehr nicht. Alles andere, Thermik, Starkwind, Flugtechnik, schwierige Gelände etc. muss in kleinen, langsam gesteigerten Schritten erlernt werden.

Karl Slezak

de ihm aber auch nichts. Eine grundlegende Reform der Meteo-Aus- und Weiterbildung muss her. Wettergefahren und ihre Auswirkungen aufs Fliegen müssen anschaulich und spannend, z.B. in einem Lehrfilm dargestellt werden. Ein Lee-Flug, demonstriert z.B. von Mike Küng, würde hierbei die typischen und so oft verkannten Gefahren um ein Vielfaches eindrücklicher rüberbringen, als noch so viele blaue Abwind-Pfeile in den Lehrbüchern. Das in der Meteo-Aus- und Fortbildung vermittelte Wissen muss den Piloten unmittelbar in seinen Beurteilungen und Entscheidungen helfen.

Die Verfügbarkeit brauchbarer Wetterinformationen ist inzwischen - dank Internet - ziemlich gut. Eine wichtige Aufgabe wäre jedoch noch, diese Informationen gut verständlich für unerfahrene Flugsportler aufzubereiten. Hier gibt es bereits gute Ansätze, z.B. die Wochenendflugwettervor-

\* [www.arminharich.de/wetter.htm](http://www.arminharich.de/wetter.htm) und  
[www.flugschule-goeppingen.de/goep/info/service/mailling.html](http://www.flugschule-goeppingen.de/goep/info/service/mailling.html)

## Neigungsverstellung bei Hängegleitergurtzeugen

Damit der Hängegleiterpilot individuell seine beste Lageeinstellung (bequem und aerodynamisch günstig) im Flug finden kann, bauen viele Gurtzeughersteller eine Neigungsverstellung in ihren Gurtzeugen ein.

Die Neigungsverstellung ist im Schulterbereich des Gurtzeugs befestigt und mit dem Haupttragegurt durch ein Kunststoffseil verbunden. Die verwendeten Kunststoffseile und angebaute Bauteile nehmen das Gewicht des leicht kopflastigen Pilotenoberkörpers auf. Manche dieser Vorrichtungen sind mit Flaschenzugröllchen versehen, die mit relativ wenig Kraftaufwand den Oberkörper mehr oder weniger aufrichten; andere wirken direkt und der Pilot muss sich zum Umstellen zur Entlastung auf der Basis abstützen. Die Feststellvorrichtung dafür befindet sich im Griffbereich des Piloten meist seitlich am Gurtzeug.

Reißt aus irgendeinem Grund das Seil oder der Flaschenzug dieser Verstellvorrichtung, fällt der Oberkörper des Piloten auf die Steuerbügelbasis. Der Pilot muss sich nun während der restlichen Flugzeit ständig auf der Basis abstützen und kann nur noch begrenzt seinen Hängegleiter steuern. Auf Dauer, eine reichlich anstrengende, ermüdende und unsichere Angelegenheit!



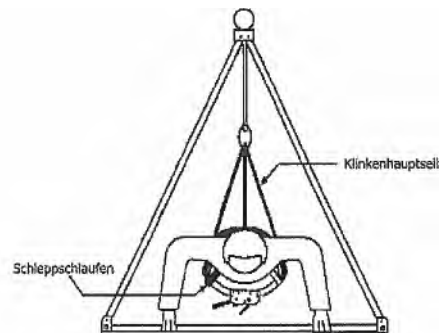
Die Bauteile der Neigungsverstellung werden bei den Belastungstests der Musterprüfung des Gurtzeugs bisher nicht mitgeprüft. Sie würden den hohen Belastungen der Festigkeitsprüfungen, die zwischen mind. 800 bis 1200 kg Bruchlast liegen, nicht standhalten. Dennoch unterliegen diese Bauteile einigen Belastungen, insbesondere beim Windschlepp. Diese Belastungen haben in der Vergangenheit zu Rissen von Verstellseilen und auch zu Brüchen von Umlenkrollen geführt. Das DHV-Technikreferat wird künftig diese Bauteile gesondert prüfen und entwickelt gegenwärtig eine geeignete Prüfmethode sowie eine Lösung für die bisher zugelassenen Gurtzeuge.

Das DHV-Technikreferat und das DHV-Schleppbüro empfehlen vor dem nächsten Flug und dann regelmäßig eine Sichtkontrolle der Neigungsverstellvorrichtung vorzunehmen und verschlissene Seile und Röllchen umgehend auszutauschen.

### Achtung beim Windschlepp

Beim Windschlepp kommt es zu hohen Zugkraftbelastungen an der Neigungsverstellung. Zur Entlastung dieser sollte die Schleppklinge mit einem Klinkenhauptseil direkt am Einhängekarabiner befestigt werden. Wird ausschließlich an den am Gurtzeug angebrachten Schleppschlaufen geschleppt, kann dies zu einer Überlastung der Verstellvorrichtung führen.

Horst Barthelmes, DHV-Schleppbüro



**FLUGSPASS?**

0.- Dtviiahlung für  
die neue! Flugausrüstung

D-07743 JE-NA  
Telefon  
(0 36 41) 82.59 00  
www.jenair.de

PARAGLIDING

**JEN AIRA**

Harzer  
**GLEITSCHIRM**  
SchmllgeekShop  
hlt.läge.

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

ap  
NOVA

Flugsportzentrum für:

- Paragliding
- Motorschirm
- Windschlepp
- Drachenfliegen
- Tandernfliegen

Beringer





# Trend zur Naturentfremdung

Die Emotionen kochen mitunter immer noch gewaltig in die Höhe, wenn sich »Naturschützer« und »Natursportler« begegnen. Kein Wunder, der Naturschützer **will** »das letzte Stück Natur« vor dem Menschen schützen. Der Sportler wehrt sich andererseits gegen Aussperrungen und übermäßige Restriktionen. Wohin führen pauschale Verbote?

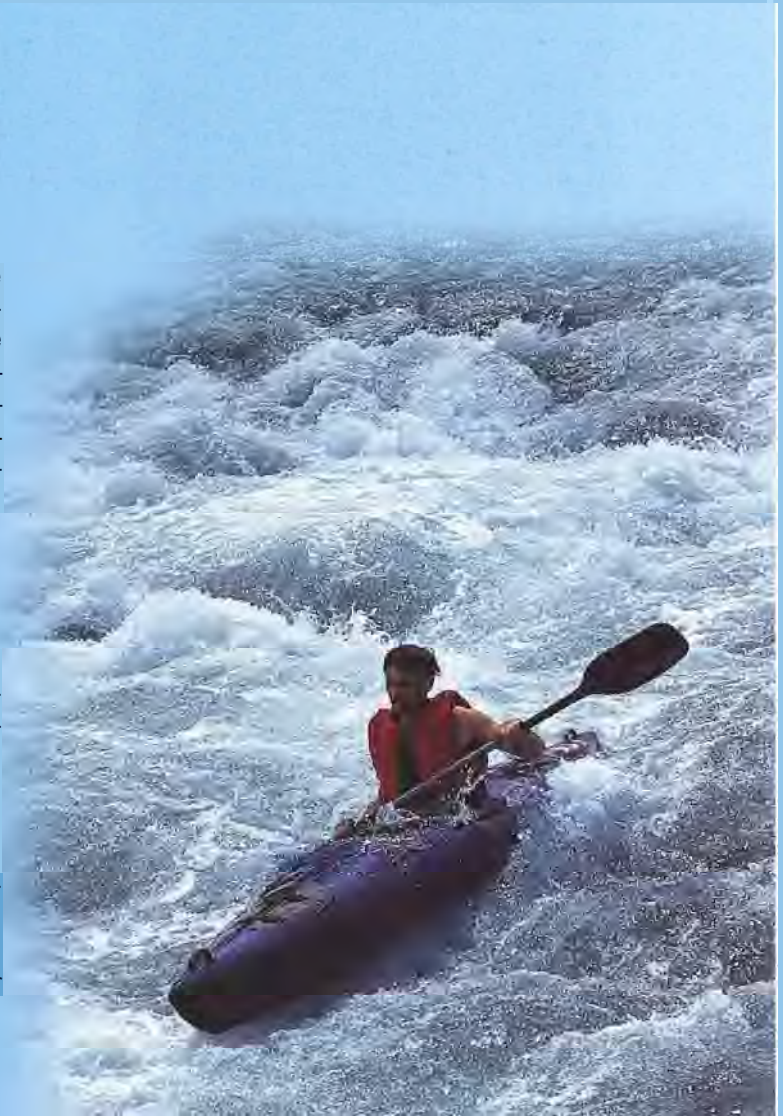
## Gemeinsame Aufgabe

Der Schutz der Natur ist zweifellos Aufgabe der ganzen Gesellschaft. Sie ist nicht allein Aufgabe des Naturschützers oder der Naturschutzverbände. Wir alle müssen uns daran beteiligen, um unsere Lebensgrundlage nachhaltig zu sichern. Trotz der erkannten Notwendigkeit tut sich der Naturschutz in Deutschland recht schwer. Was sind die Gründe für die mangelnde Durchsetzungskraft des Naturschutzes? Warum genießt der Naturschutz so wenig Akzeptanz und was hat das mit Natursport wie Drachen- und Gleitschirmfliegen zu tun?

## Bezug zur Natur - statt Naturentfremdung

Der klassische Naturschutz sieht den Menschen als Feind eines intakten Ökosystems. Viele Beispiele geben dieser These auch Recht. Den Menschen aus der Natur auszusperrern war deshalb in vielen Fällen die Konsequenz. In manchen Fällen ist man dabei auch über das Ziel hinausgeschossen. Die pauschale und undifferenzierte ganzjährige Sperrung von Kletterfelsen oder Fluggebieten sind hierfür Beispiel.

Wie Umfrageergebnisse belegen, sehen Jugendliche den Mensch inzwischen als Eindringling in die Natur. Die Natur sei vor ihm zu schützen. Die Naturbeziehung liegt eher auf einer kindlichen und verklärten Ebene. Gleichzeitig ist es für den Menschen nicht mehr nötig, sich Wissen über



die Natur anzueignen (Dr. Martin Schwirsch - Die unentrinnbare Erfahrung Y 1998), Nach Schwirsch ergeben sich folgende Konsequenzen:

»Jugendliche brauchen Naturerfahrung, die ihr Bild zur Natur korrigieren

1. Sie brauchen ein natürliches Verhältnis zum Aufenthalt in der Natur. Es ist in Rahmenbedingungen in Ordnung »da draußen zu sein«. Du bist nicht in die Natur gekommen, sondern aus ihr. Du bist kein Fremder.«

2. Der größte Teil der Bevölkerung lebt heute in Städten. Auch dies führt zur Entfremdung. Wirkliche Gelegenheiten für Naturerfahrung gibt es für weite Teile der Gesellschaft nur noch selten. Somit sind Fehlentwicklungen vorprogrammiert. Die Wertschätzung der Natur steigt nur dann, wenn Bezug zur Natur hergestellt ist. Hierfür ist ein gesundes Verhältnis notwendig. Der Genuss der Natur darf sich deshalb nicht auf einen Spaziergang im Stadtpark beschränken. Der entfremdete Mensch setzt sich zudem nicht mehr für die Erhaltung der Natur ein. Eine These könnte deshalb lauten: »Der Mensch muss in die Natur«. Natursport ist dabei sicherlich nicht der wichtigste Ansatz, aber immerhin eine Möglichkeit den Bezug zu Flora und Fauna wieder herzustellen.

Der undifferenzierte Naturschutz hat es leider dazu gebracht, dass der Graben zwischen Naturschützern und Natursportlern durch Aussperrung tief geworden ist, obwohl beide zum Teil gleiche Ziele verfolgen. Denn kaum ein Kanufahrer möchte in einer stinkenden Kloake sein Paddel eintauchen und auch für uns Flieger ist es nicht besonders reizvoll über einer zerstörten Landschaft die Kreise zu ziehen.

## Welche Chancen bietet der Natursport

Der Sport in der freien Natur bietet die Möglichkeit von Erholung und Herausforderung mit den Elementen. Naturerlebnisse sind insbesondere für Jugendliche entscheidende Meilensteine in der Entwicklung.

Die Chance Grenzerfahrungen zu machen ist gerade für die Persönlichkeitsbildung von großer Bedeutung. Der Seekajakfahrer in den Wellen der Brandung, der Drachenflieger in Aufwinden, die ihn bis zu den Wolken tragen und der Bergsteiger auf einem schmalen Grat hinauf zum Gipfel. Diese Erfahrungen prägen den Sportler - sie prägen den Menschen. Gerade in einer Gesellschaft der zunehmenden Naturentfremdung sind solche Erlebnisse von zentraler Bedeutung. Sie stehen dem Glauben an das gren-

zenlose Wachstum auf Kosten der Natur entgegen und sie schaffen den Bezug zur Natur.

## Kein schlechtes Gewissen

Wir brauchen kein schlechtes Gewissen zu haben, wenn wir uns in der Natur bewegen. Die Frage ist nur, wie wir uns in der Natur verhalten. In den letzten zehn Jahren haben wir viele Erkenntnisse über den Einfluss des Piloten auf die Umwelt gewonnen. Unsere Aufgabe ist es, dieses Wissen umzusetzen. Dies kann manchmal Verzicht bedeuten, wie beispielsweise eine thermische Felswand nicht anzufliegen, wenn dort der Wanderfalken brütet. Dies bedeutet aber auch Gewinn, wenn Artenvielfalt erhalten bleibt. Aktiver Naturschutz ist eben auch unsere Aufgabe.

Das Bild des Naturschützers hat leider in der Öffentlichkeit gelitten - gemeinhin gilt er als lebensfremd, griesgrämig und menschenfeindlich. Zu oft wurde über das Ziel hinaus geschossen. Auch hier ließe sich etwas ändern, um mehr Akzeptanz zu erreichen. Denn Naturschutz ist grundsätzlich positiv und bedeutet Lebensfreude. Wo könnte dies besser zum Ausdruck kommen, als beim motorlosen Drachen- und Gleitschirmfliegen. Der Natursportler ist Partner, nicht Gegner des Naturschutzes.

Björn Klaassen

DHV Referat Flugbetrieb





## Achenbacher Gleitschirmflieger im Tannheimer Tal

Zu einem Fliegerurlaub starteten Mitglieder der Achenbacher Gleitschirmflieger vom 23.05. bis 27.05. ins Tannheimer Tal. Mitgekommen sind Flieger, Partner und Kinder. Neben Flügen vom Neunerköpfe in Tannheim standen auch Flüge von der Jöchelspitze in Bach auf dem Programm. Mit einer Fahrt nach Füssen und Ausflügen in der Umgebung von Tannheim sind auch die Nichtflieger auf ihre Kosten gekommen. Das tägliche ausgedehnte Abendessen wird sicher noch vielen in Erinnerung bleiben.

Achenbacher Gleitschirmflieger  
Uwe Mampoteng



## Fliegen in Sardinien

Vor einigen Monaten erschien im DHV Info die Adresse eines sardischen Gleitschirmpiloten, der Kontakte zu Deutschen sucht. Seitdem sind viele e-mails durch den Äther gewandert. Ende Mai war es dann endlich so weit, dass wir uns auf Sardinien persönlich begegnet sind. Giorgio ist pensionierter Dozent aus Cagliari mit vielen Hobbies, der uns herzlich willkommen hieß. Da er auch schon als Fremdenführer gearbeitet hat, spricht er ein paar Brocken Deutsch. Natürlich fuhren wir auch zum Fliegen, ca. 50 km ins Landesinnere nach Tuliuli. Da mir das schlechte Wetter im Allgäu meine praktische A-Schein Prüfung verhaselt hatte, musste ich mich Paolo, einem einheimischen Tandempiloten anvertrauen. Dank dessen Geschick konnten wir 50 Minuten soaren - ein unvergessliches Erlebnis! Auf diesem Wege bittet mein italienischer Freund um weitere Kontakte und erneute Veröffentlichung seiner e-mail Adresse: gconitvecchictiscalinet.it.

Evelyn Möller



## Geburts- tagsgrüße aus der Luft

Um meine Lebensgefährtin zum Geburtstag zu überraschen, habe ich mir mit meinem Freund Dieter etwas besonderes ausgedacht. Ich bastelte zwei Banner »Hallo Freunde« und »Happy Birthday«. Nachdem vom Landeplatz das OK kam, starteten wir und auf Kommando über Funk entrollten wir die Banner (je ca. 7 m lang) und überflogen den Platz. Diese Überraschung kam beim Geburtstagskind und allen Anwesenden sehr gut an.

Das Spannendste für mich war, rollt sich das Banner gut aus, bleibt der Flugzustand stabil, reißt die Schnur, kann man gut landen oder muss man vorher das Banner abwerfen, aber alles klappte wunderbar.

Rudi

Anmerkung der Redaktion: Das Schleppen von Gegenständen bedarf nach §9 LuftVO der Erlaubnis der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem der Pilot seinen Wohnsitz hat. Nur das Schleppen von Segelflugzeugen und Hängegleitern ist von dieser Erlaubnispflicht ausgenommen,

## Schöner Vereinsausflug nach Sand in Taufers (Südtirol)

Die Fahrt wurde von unserem Vereinsvorstand Heiner Götz und Martina Kricke aufs Beste vorbereitet und organisiert. Der Umwelt zu Liebe wurde mit einem Reisebus und einem Kleinbus, der die 18 Hängegleiter auf einen Anhänger mit Transportgestell zog, gefahren

Alle 28 Reiseteilnehmer trafen zufrieden und gutgelaunt am Zielort ein. Die 17 Piloten konnten am Donnerstag, dem Anreisetag, bei nicht ganz ruhigen Bedingungen bis zu 2 Stunden fliegen. Der Freitag brachte mit Basisshöhen von 3.200 m NN den Höhepunkt des Ausfluges. Durch die Wetterverschlechterung am Samstag wurde die Gelegenheit genutzt, mit einer Wanderung die Wasserfälle in Sand in Taufers sowie das Kupferbergwerk in Sankt Peter zu besichtigen.

Die Unterkunft sowie Verpflegung auf dem »Platterhof« war sowohl sehr familien- wie auch fliegerfreundlich. Verwöhnt von Gastfreundlichkeit und üppigem Essen konnten alle Mitreisenden den viertägigen Urlaub richtig genießen. Unsere Frauen schlenderten durch die schöne Altstadt von Brixen, während wir beim Fliegen wunderbare Flugstunden erleben konnten. Der Hüttenabend am Freitag rundete den Vereinsausflug schwungvoll ab. Durch den Einsatz eines Reisebusses wurde der gesellschaftliche Aspekt bereits beim Einstieg in Kelheim gesteigert, und fand dadurch bei den Mitreisenden großen Zuspruch!

Weitere Ausflüge in dieser Form sind auch im nächsten Jahr wieder geplant, damit der fliegerische Zusammenhalt gefördert werden kann.

1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg  
Rudi Aumer





## Gottesdienst und gutes Flugwetter

»Der Himmel lässt grüßen« unter diesem Motto organisierten die Drachenflieger Pohlheim in Zusammenarbeit mit den Segelfliegern, der Stadtmission und der ev. Kirchengemeinde an Himmelfahrt, dem 24.05.01, ein »OpenAirport« - Gottesdienst auf dem Segelflugplatz in Pohlheim. Ca. 300 Festtagsbesucher folgten bei strahlendem Sonnenschein der Einladung der Organisatoren, die durch die Medien bereits bestens bekannt gemacht wurde. Dieses Ereignis der besonderen Art fand ein sehr reges Interesse bei der Bevölkerung und nützte auch der Imagepflege unseres Sports. Bei seiner Predigt stellte der Pastor Parallelen fest zwischen Christentum und Flugsport, Begleitet wurde der Gottesdienst, der erste seiner Art unter freiem Himmel in Pohlheim, von der Band »Surprise«, die auch später die Gäste weiter musikalisch unterhielten. Mit reichlich Speis und Trank konnten die begeisterten Besucher anschließend den »Himmelfahrtstag« gebührend feiern und den Freizeitpiloten bei Ihrer »Himmelfahrt« zuschauen. An diesem Tag bestand ebenfalls die Möglichkeit, mit einem Gleitschirm oder in einem Segelflugzeug als Passagier mal mitfliegen zu können. Die Veranstaltung bildete gleichzeitig den Auftakt zu dem 4 Tage dauernden Fliegerlager der Pohlheimer Drachenflieger auf dem Segelflugplatz »Viehheide«, zu dem man bundesweit alle Drachen- und Gleitschirmflieger ganz herzlich eingeladen hatte. Schon am ersten Tag konnte man Dank guter Thermik versuchen, direkt nach dem Ausklinken auf »Strecke« zugehen, was einem Gleitschirm- und einem Drachenflieger auch gleich gelang. An den nächsten Tagen verwöhnte uns Petrus mit weiterhin gutem Flugwetter und es gelangen weitere Streckenflüge, die sogar bis nach Usingen führten. Nach dem täglichen Fliegen war dann abends bei Grillsteaks und Bier ein gemütliches Beisammensein am Lagerfeuer angesagt, wo wir den Tag noch einmal Revue passieren ließen. Wir konnten angereiste Fliegerkameraden aus Aßlar, Würzburg und Düsseldorf begrüßen, die sich bei uns sehr wohl fühlten und sich schon auf das Fliegerlager im nächsten Jahr freuen. Die Presse war vor Ort und berichtete in ihren Ausgaben ausführlich über die Ereignisse am Flugplatz. Zum Schluss war man sich unter den Teilnehmern einig, dass die beiden Veranstaltungen sehr gelungen waren und wir im nächsten Jahr wieder einen Gottesdienst unter freiem Himmel und ein Fliegerlager organisieren werden. Mehr Informationen über unseren Verein findet man auf der Internetseite unter: [www.drachenflieger-pohlheim.de](http://www.drachenflieger-pohlheim.de).

Drachenflieger Pohlheim  
Hartmut Lehr

## Vereinsmeisterschaft der Westallgäuer Thermikzipfel

Die gemeinsame Vereinsmeisterschaft der Westallgäuer Thermikzipfel und dem Paraclub Villnöß/Südtirol fand am Hochgrat/Steibis statt. Das Ganze wurde diesmal als richtiges Rennen, d. h. mit Massenstart, durchgeführt. Sieger wurde derjenige, der als erster den Landeplatz erreichte. Dieser Modus machte das Rennen wesentlich spannender als in den letzten Jahren, wo die jeweilige Flugzeit gestoppt wurde. Als Wendepunkt wurde der Sendemast am Grünten und als Landeplatz der Wesserskliff in Bleichach bzw. die Wiese daneben, festgelegt. Von 16 gestarteten Teilnehmern haben 7 die Aufgabe erfüllt. Ergebnis: 1, Helmut Mühlbauer/Apco Bagheera, 2. Walter Hinz/Edel Millennium, 3. Rudi Mayer/Apco Zen, 4. Reinhard Schöll/UP Gambit, 5. Marcus Drescher/Independence Radical.

Westallgäuer Thermikzipfel  
Marcus Drescher

## Silberhochzeit am Tandem

Wir, Klaus und Beate Balke, haben am 16.06.01 unsere Silberhochzeit am Tandemschirm über der Emberger Alm gefeiert. Obwohl wir beide leidenschaftliche Flieger sind, musste es an diesem Ehrentag ein gemeinsamer Tandemflug sein. Wir grüßen damit alle Flieger, Leser und alle die es werden wollen.

Klaus und Beate





## Ostwindfreunde an Safety-Tour

Für dieses Jahr planten wir als Vereinsfahrt ein Sicherheitstraining. So fuhren wir sechzehn Ostwind freudemitglieder nach Österreich zur Ramsau am Dachstein. Gedacht waren diese ersten Tage zum »Einfiegen«, denn wir Flachlandpiloten können ja leider nicht immer solche Höhenunterschiede genießen. Daraus wurde dann aber leider nichts, da das Wetter uns einen Strich durch die Rechnung gemacht hat. Plötzlich sah es dort genauso flach aus wie bei uns (man sah nämlich die Berge vor lauter Wolken nicht und es schüttete wie aus Eimern!). So fuhren wir denn auch weiter nach Slowenien zum Bohinj-See. Für die restlichen Tage - das Wetter war prima - übernahm Thomas Beyhl von der Flugschule Chiemsee das Kommando über unsere Gruppe, jeden Tag erflogen wir einige neue Abstieghilfen, konnten uns in Extremflugsituationen üben oder auch mal baden gehen (sprich: die Rettung werfen). Es waren wirklich schöne Tage mit einer netten Gruppe von Fliegerkollegen, einer schönen Landschaft und einem kompetenten und motivierten Team von Fluglehrern. Als Bonbon hatte Thomas einen jungen Akropiloten (super: Rolf\*) mitgebracht, der uns mit seinem Können schon beeindruckte. Das spornt zu weiterem Training an. Dieses Sicherheitstraining hat uns jedenfalls alle wieder sicherer gemacht, sowohl technisch als auch mental. Der Spaß ist dabei auch nicht zu kurz gekommen und so ist das Ganze wirklich wiederholenswert.

Ostwindfreunde

Claudia Beyer



## Werben fürs Gleitschirmfliegen und neue Mitglieder gewinnen

Unter diesem Motto stehen die, von der Sparte Gleitschirm der DaimlerChrysler Betriebssport-Gemeinschaft Sindelfingen organisierten und von der Flugschule Luftikus Eugen Königer durchgeführten Gleitschirm Schnupperkurse. In den vergangenen zwei Jahren haben schon sechs Schnuppertage stattgefunden.

Bei unserem ersten von drei in diesem Jahr geplanten Kursen konnten wir bereits unseren wo. Absolventen begrüßen. Allen machte es richtig Spass und abends musste man den Teilnehmern die Schirme regelrecht aus den Händen reißen. Besonderen Dank sind wir unserem Mitglied Gerhard Pieger schuldig, der mit viel Engagement die Kurse organisiert und jedesmal mit am Übungshang dabei ist! Inzwischen haben viele Schnupperer aus den vergangenen Kursen dieses zum Anlass genommen, eine A-Schein Ausbildung durchzuführen. Dies macht uns stolz und es freut uns besonders, dass die Schnupperkurse inzwischen zu einem festen Bestandteil unseres Vereinslebens wurden.

Denn Gleitschirmfliegen schafft Freunde!!

Spartenleiter der Sparte Gleitschirm Betriebssport SG-Stern

Sindelfingen DaimlerChrysler

Michael Fingler

## Clubmeisterschaft am Brauneck

Bei herrlichstem Wetter konnte am 14. Juli 2001 die Vereinsmeisterschaft der Lenggrieser Gleitschirmflieger stattfinden. Mit 33 Starterinnen und Startern waren die Teilnehmer sehr zahlreich erschienen. Geschlossen ging man dann den härtesten Teil der Meisterschaft an: zu Fuß aufs Brauneck, da die Brauneckbergbahn noch nicht in Betrieb war. Organisiert von Sepp Mümseer, Simon Schauer und Helmut Rohrmaser wurde ein 3-Bojen-Flug angesetzt. Die erste Boje war der Kirchstein an der Benediktenwand. Über das Längental ging es zur Boje am kleinen Kiesweiher am Untermberg. Weiter über die alte Talstation Brauneck zum Ziel- und Punktlandeplatz an der Lahner Stub'n. Von 9 Teilnehmern wurde der Wettbewerb erfüllt, so dass Ziellandepunkte und die Flugzeit entschieden. Mit einer Flugzeit von 60 Minuten entschied Burkhard Martens punktgleich vor Michi Deisler und Jörg Zitzmann den Wettbewerb für sich. Auf den weiteren Plätzen folgten Klaus Keck, Christian Bartl, Reinhard Dietl und Hagen Mühlich. Mit der Siegerehrung in der Lahner Stub'n wurden jedem Teilnehmer schöne Sachpreise sowie das neue Gleitschirmflieger-Shirt überreicht.

Lenggrieser Gleitschirmflieger

Peter Miene



Die Sieger Jörg Zitzmann, Burkhard Martens, Michi Deisler.

## Gleitschirmflieger sind Engel !

*Wenn Engel reisen, lacht der Himmel! lind wie hat er gelacht!*

*Genau zum richtigen Tag und nur an diesem!*

Und das war am Samstag, dem 14. Juli 2001, als der traditionelle Jahreswettkampf der Pfront'ner Gleitschirmflieger STRATOS und der Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger über die Bühne Breitenberg ging.

Der Einladung von STRATOS waren 37 Piloten gefolgt und die flogen dann nach den neuen Regeln, die der Stratos-Sportwart HD Müller ausgetüfelt hatte. Das Startfenster am Breitenberg war von 11 bis 3 Uhr offen und bereits um 23 Uhr waren alle Piloten in der Luft.

Den begehrten Wanderpokal holten sich in diesem Jahr die Piloten der Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger und verhinderten damit den Hatrick der STRATOS-Flieger, der diesen den Pokal für alle Ewigkeit beschert hätte. Herzlichen Glückwunsch!

Bester Mann in der Luft war der Stratosianer Matthew Whittall, dicht gefolgt von dein Ostallgäuer Markus Schropp und Franz Zimmermann, der ebenfalls zu den Stratos-Mannen zählt.

Bei den gleichzeitig ausgetragenen STRATOS-Vereinsmeisterschaften standen Matthew Whittall, Franz Zimmermann und Alex Staudacher auf dem Treppchen und nach Schumi-Manier ergoß sich der Champagner (der Sekt war) nicht nur auf und in die drei Sieger.

Als Gastpilot nahm aus Kroatien der 1. Vorsitzende des Zagreber Clubs CIRRUS teil, dem der STRATOS-Boss Dieter Ulshöfer ein Erinnerungsgeschenk überreichte. Mit fantastisch modellierten Preisen des Clubmitgliedes Brigitte Hauptmann wurden der originellste Start, die originellste Landung und der weiteste Fußmarsch nach der Landung zum Landeplatz prämiert.

Eine gesellige und interessante Veranstaltung, die nicht nur den Piloten, sondern auch den zahlreich zuschauenden Gästen aus Pfronten und Umgebung Freude bereitet hat.

STRATOS Pfront'ner Gleitschirmflieger

Dieter Ulshöfer

## Viel gelernt beim Thermik-Seminar

*Ich bin mit der Harzer Gleitschirmschule nach Bassano gefahren, wir wurden betreut von Knut Jäger und Achim Zoos.*

*Am ersten Abend sind wir gleich in die Theorie von Streckenflug, Thermik und Performance eingestiegen und haben unsere Erwartungen an dieses Seminar dargestellt.*

*Am nächsten Tag ging es auf den Berg und wir hatten durch die nicht ganz klaren Wetterverhältnisse (Startfenster gab es ab und zu) Zeit, uns mit diesen auseinanderzusetzen. Wir beobachteten die Wolken, ihre Veränderungen und den Wind.*

*Dann - endlich - konnten wir starten.*

*Der Flug war schön, leicht thermisch, ideal, um mein neues Vario zu testen, Die Landeinteilung war weniger gut, aber das wurde ja alles verbessert, mit Video dokumentiert und Funk war ja selbstverständlich.*

*Achim hat uns die Zusammenhänge von Geländestruktur, Wind und Sonnenstand für einen Streckenflug erklärt. Achim und Knut korrigierten unsere Start-, Lande- und Zentriertechniken,*

*Der Ausbildungsstand der Piloten war sehr unterschiedlich. Z. B. Siggis ist noch nicht auf Strecke gegangen. Durch die Informationen von Achim addierten sich bei Siggis, in dieser Woche, die Flugzeit auf über 20 Stunden und er legte eine Strecke von 60 km zurück.*

*Ich trainierte meine ersten Steilschlangen, lernte, was Zentrieren ist, und mir gelang auch ein Streckenflug mit mehrfacher Talquerung. Ich habe versucht herauszufinden, wo welcher Bart ist und befand mich in einem Thermikschlauch mit einem Steigen von 5,8 m/s. Weiterhin habe ich das Gelände für eventuelle Außenlandungen abgetastet. Außenlandungen finde ich jetzt nicht mehr so abschreckend.*

*Jeder aus der Gruppe hatte sich auf seine Weise verbessert und die neuen Informationen sofort umsetzen können.*

*Zusammenfassend läßt sich sagen, dass wir alle viel gelernt haben. Ich fühle mich sicherer, das Thema Thermik wird zukünftig vertieft und ich werde den unbeschränkten Luftfahrerschein machen. Die anderen aus unserer Gruppe trauen sich jetzt zu, auf Strecke zu gehen und nutzen die Thermik effektiver.*

*Eines ist sicher, das wird im nächsten Jahr wiederholt. Achim ist dabei. Unser Motto nach diesem Seminar lautet: »Wir sind da, wo oben ist«.*

*Vielen Dank an Achim und Knut. Es war Spitze.*

Sabine Spaltenberger

## Sommerfest und Clubmeisterschaft

Das Sommerfest des 1. PCS auf dem Übungsgelände der Flugschule Albatros in Holzelfingen auf der schwäbischen Alb war wieder eine Attraktion für die Aktiven und deren nicht fliegende Begleitung. Neben Essen und Trinken war einiges geboten: Eine geführte Wanderung in der Umgebung, ein Startseminar mit praktischen Übungen sowie Schnupperfliegen unter der Anleitung eines Fluglehrers. Wer Lust hatte, konnte dann auf dem Gelände in Kleinengstingen einen Schnupperkurs im Gleitschirmfliegen an der Winde anschließen, den dann 11 Piloten mit mindestens einem Flug abschlossen.

Eine Woche später veranstaltete der Club seine Clubmeisterschaft in Andelsbuch (Bregenzer Wald). Bei herrlichem Wetter und hervorragender Thermik konnten am Samstag und Sonntag insgesamt drei Wertungsdurchgänge geflogen werden. Wie immer war vor allem Spaß und Sicherheit vorrangig, und die Aufgaben waren entsprechend gestellt. So galt es am Start wieder sicherheitsrelevante Fragen zu beantworten, die selbst geschätzte Flugzeit einzuhalten, die Kartoffel in den Zielkreis abzuwerfen und im Landefeld oder besser im Zielkreis sicher zu stehen. Den Gewinnern winkten nur Ehre und Pokale, damit sich der Ehrgeiz nicht auf das Fliegen auswirke. Die von den Sponsoren, FreeX, Bräuniger, UP, Blue Sky und FS Mergenthaler großzügig gestifteten Preise im Gesamtwert von mehr als DM 2.000,- wurden bei der Siegerehrung unter den Teilnehmern und Helfern verlost.

1. Paragliding Club Schwaben

Wolfgang von Brunn



**Die Sieger: Harald Drawer, Joachim Böckler, Martin Pichler**



## 10 Jahre Streckenfliegen in Ostdeutschland

In der DDR galt - als einzigem Land der Welt - immer ein strenges Drachenflugverbot. Deshalb konnten Westberliner ihre motorlosen Gleitflüge entweder nur am Teufelsberg im Grunewald oder außerhalb der DDR, z. B. im Frankenwald oder am Harz, absolvieren.

Für DDR-Bürger war Drachenfliegen zwar im benachbarten Tschechien prinzipiell möglich, aber mit erheblichem Risiko verbunden, denn die einheimischen Behörden arbeiteten auch der Stasi in die Hände, sodass man beim Grenzübertritt mit

Verhaftung und Beschlagnahme seines meist selbstgebaute Fluggerätes rechnen musste.

Nach der Wende wurde der Drachenflugsport in der DDR legalisiert. Allerdings dauerte es noch einmal 1/2 Jahre, bis der erste Streckenflug in der Region stattfand, durchgeführt von einem 44-jährigen Westberliner. Am 28. Juli 1991, genau 10 Jahre nach Otto Li-

enths allerersten Gleitflügen in der Mark Brandenburg, segelte Claus Gerhard in 31/2 Stunden mit seinem »Magic«-Hängegleiter 130 Kilometer weit vom Flugplatz Reinsdorf nach Südwesten.

Nach diesem späten Auftakt vergingen weitere 2 Jahre bis zur ersten 200-km-Strecke, die Ulrich Schneider am Mai 1993 vom Rande des Spreewaldes aus startete. Mittler-

weile ist Drachenfliegen zwischen Ostsee und Erzgebirge etabliert. Beim Deutschen Hängegleiterverband werden allerdings nur etwa 1.500 Piloten aus den neuen Bundesländern und Berlin geführt, weniger als 5 % aller bundesdeutschen Drachen- und Gleitschirmflieger, denn der überwiegende Teil lebt weiterhin in Alppennähe. Demzufolge findet das Gros der Streckenflüge nach wie vor im Hochgebirge statt, aber durch die neuen Starrflüglerdrachen sind die Chancen für weite Flüge im Flachland deutlich gestiegen, und bereits zweimal gab es Piloten aus Norddeutschland, die mit ihren »Flügen von der Haustür weg« bei der Deutschen Streckenflugmeisterschaft Sieger wurden: Gerd Langwald, der seine Strecken aus der Winde in Bahrenborstel startet (1997) und Gaus Gerhard, der sich mit dem UL in die brandenburger Tsemilk schleppen lässt, Er stellte 1999 sogar einen Zielflug-Weltrekord von Segeletz nach Bremerhaven über 273,5 Kilometer auf. Bei den Gleitschirmfliegern macht seit einiger Zeit Dieter Müncheneier mit weiten Überlandflügen im Leipzig-Dresdener Raum auf sich aufmerksam. Im letzten Jahr gewann er dank eines günstigen Wertungsfaktors überraschend den Norddeutschen XC-Cup der Drachen- und Gleitschirmflieger.

Ulrich Schneider

## Der Wind, der Wind, das himmlische Kind....

Nicht immer ist uns so poetisch zumute, wenn es um den Wind geht. Beim Gleitschirmfliegen ist man gut beraten, wenn man weiß, woher der Wind weht (wie im sonstigen Leben eigentlich auch), Nun gibt es viele Möglichkeiten, sich mit Winddaten zu versorgen: Segelflugwetterbericht, Internet... Alle diese Möglichkeiten haben gemeinsam, dass man/frau vor Ort am Berg nicht mehr an aktuelle Daten kommt, Dann bleibt bei uns nur noch der Anruf bei einer DHV-Wetterstation.

In der Schweiz gibt es seit kurzem eine Möglichkeit, sich aktuelle Wetterdaten per SMS auf sein Handy senden zu lassen. Wie funktioniert das?

Zunächst sendet man eine SMS mit einem bestimmten Kennwort an eine spezielle Telefonnummer des jeweiligen Netzbetreibers. Diese SMS löst eine neue SMS aus und wenige Sekunden später erhaltet Ihr auf dem Handydisplay die aktuellen Daten. Man muss also nur zwei Dinge wissen, das Kennwort und die spezielle Nummer. In der folgenden Zusammenstellung habe ich Euch die wichtigsten Daten für den Abruf des Gleitschirmwetters zusammengestellt:

| Region der Schweiz          | Kennwort |            |         |
|-----------------------------|----------|------------|---------|
| Swisscom                    | Kennwort |            |         |
| <b>DA</b>                   | Kennwort |            |         |
| Orange                      |          |            |         |
| Westschweiz/Unterwallis     | PAWEST   | TXT PAWEST | PAWEST  |
| Jura, Berner Oberland       | PABEJU   | TXT PABEJU | PABEJU  |
| Zentralschweiz              | PAZENT   | TXT PAZENT | PACENT  |
| Alpstein, Bündner Land      | PAOST    | TXT PAOST  | PAEST   |
| Walliser Südtäler, Tessin   | PASUED   | TXT PASUED | PASOUTH |
| Telefonnummer Netzbetreiber | 321      | 999        | 300     |

Folgendes wird übermittelt:

- > Zeit, von wann die Daten sind
- > Station
- ,- Windrichtung in 8 Klassen
- > Windstärke in km/h
- > Böen in km/h
- > Temperatur in °C
- > Sonnenscheindauer der letzten Stunden in Minuten

Ein Abruf kostet ca. 0,50 CHF (soviel sollte einem die Sicherheit doch Wert sein). Zum Abschluss noch einige sonstige Angebote des Netzbetreibers Swisscom (siehe oben):

Kurzwetterprognose der Schweiz: METEO, Bergwetter Berner Oberland/Jura: BEBEJU (und wer jetzt aufgepasst hat kann sich das Kennwort für das BERGWetter Zentralschweiz und alle anderen Gebiete selbst zusammenreimen. Zum Schluss noch ein Ausblick: unter WAXENG erhält man den Wachstip Snowboard für das Engadin.

Helmut Fehr

## Aktiver Bamberger Gleitschirmclub

Die Vereinsmeisterschaft des Bamberger Gleitschirmclubs wurde in guter Tradition am Pfingstwochenende im Fluggebiet Ernberger Alm in Kärnten durchgeführt. Die geplante Streckenflugwertung fiel leider dem Wetter zum Opfer, so dass unser Vereinsmeister in diesem Jahr durch einen Schätzzeitflug mit Ziellandung ermittelt wurde. Neuer Vereinsmeister wurde Heinz Ungemach vor Rainer Albert und Helmut Stössel, der es mit seinen über 70 Lenzen den Kick noch mal richtig gezeigt hat. Kaum war das lange Wochenende vorüber, hat sich auch schon das Wetter gebessert, und von Dienstag bis Donnerstag konnten einige sehr schöne Flüge für die deutsche Streckenflugmeisterschaft dokumentiert werden: Das flache Dreieck mit den Wendepunkten Ziethenkopf, Goldeck und Greifenburg Friedhof konnte gleich mehrmals umrundet werden. Die Newcomer haben sich anstatt des Goldecks mit der bewährten Wende Radelberger Alm begnügt. Auch im heimischen Frankenland konnten in diesem Jahr schon hervorragende Flüge durchgeführt werden. So diente das Hohenpölzer Schleppgelände bei Heiligenstadt als Ausgangspunkt für stundenlange Thermik und Streckenflüge. Dank des Schleppbetriebs mit zwei mobilen Abrollwinden können bei guten Bedingungen mehr als 40 Starts pro Tag durchgeführt werden. Ein Saisonhighlight war der 20. Mai: Bis zu 70 km lange Flugstrecken führten die Bamberger Piloten in südwestlicher Richtung über den Steigerwald bis kurz vor Bad Windsheim. Insgesamt konnten an diesem Tag 8 Piloten Strecken von mehr als 30 km realisieren und viele andere konnten über dem Schleppgelände bis zur Wolkenbasis aufdrehen und den wunderschönen Ausblick auf die fränkische Alb genießen. Das Erlebnis eines Gleitschirmflugs kann jeder Interessierte in Hohenpölz gegen ein geringes Entgelt als Passagier mit dem vereinseigenen Doppelsitzer-Gleitschirm hautnah miterleben. Ausführliche Informationen, Termine, Berichte und Fotos sind auf der homepage unter [www.bamberger-gleitschirmclub.de](http://www.bamberger-gleitschirmclub.de) zu finden.

Bamberger Gleitschirmclub  
Andreas Koelz

## Infotage an der Mensa

Der Free Right Pool, repräsentiert durch Marco Gänger, veranstaltete zusammen mit Kordula Cröninger - einer Fluglehrerin der Flugschule Chiemsee -, Andy »Schlechtflieger« Kohn und Carsten Friedrichs - beide Studenten der Luft- und Raumfahrttechnik der TU München - einen Informationstag zum Drachen- und Gleitschirmfliegen in der Mensa der Technischen Universität München in Garching. Wir stellten bei vielen Besuchern fest, dass sie schon ihren A-Schein haben, aber einfach nicht mehr fliegen. Hier sollten die Flugschulen ansetzen und vielleicht mal ihre ehemaligen Schüler anschreiben und fragen, ob nicht doch noch - oder wieder - Lust zum Fliegen besteht. Das Info-Material ging weg wie warme Semmeln, wir waren sehr zufrieden mit dem Interesse. Intensivere Gespräche wurden mit etwa 30 bis 50 Interessierten geführt und Infomaterial nahmen sich während der zwei Tage ca. 150 Leute mit. Es hat sich gezeigt, dass sich solche Infotage an Hochschulen durchaus lohnen. Der Aufwand ist nicht sehr groß, und wenn man pro Universität etwa 10 bis 15 neue Piloten gewinnt, dann wäre das schon ein Anfang. In Zukunft werden solche oder ähnliche Aktivitäten daher sicherlich öfter vorkommen.

Carsten Friedrichs

## Ohne Drogen abheben - der beste Kick steckt in Dir selbst

Samstagnachmittag. Graue Wolken und permanenter Nieselregen. In einem der Zelte sitzen die Jugendlichen, die sich trotz des Wetters in Eichelberg eingefunden haben, und sehen sich Videos über das Gleitschirm- und Drachenfliegen an. Das macht Appetit auf mehr und vermittelt schon mal eine Vorstellung, wie der Traum vom Fliegen denn sein könnte. Draußen bereiten sich die Mitglieder des Aufwind Brettachtal e. V. und der Drachensportflugschule Brodbeck auf ihren Einsatz vor - sobald der Regen aufhört. Und endlich, nachdem es fast schon nach einem Abbruch der Veranstaltung »Ohne Drogen abheben - der beste Kick steckt in Dir selbst« ausgesehen hatte, wird der Himmel ein bisschen hellgrauer und die Regenschirme werden zugeklappt.

Um 16:30 Uhr kann der erste Gleitschirmpilot mit Passagier starten. Ein paar Schritte Anlauf, dann zieht die Seilwinde den leuchtendgelben Schirm in den Himmel. Das Paar dreht ein paar elegante Kurven und setzt knapp fünf Minuten später mit einer gekonnten Punktlandung auf. Die Warteliste füllt sich schnell und bis 20:00 Uhr können noch zwanzig andere den atemberaubenden Blick über das Weinsberger Tal und die Löwensteiner Berge aus etwa 200 Meter Höhe genießen. Alle fliegen zum ersten Mal mit einem Gleitschirm und sind dementsprechend beim Start etwas blass um die Nase. Nach der Landung sind die Gesichter der Fluggäste völlig verändert: Entspannt, mit strahlenden Augen und lächelnd. Ziel der Aktion war, Jugendlichen mit kostenlosen Tandemflügen zu vermitteln, dass rauschhafte Bewusstseinszustände auch ohne Drogen möglich sind.

Am Sonntag können noch mal 30 andere diese Erfahrung machen, bis zum 15:15 Uhr das Wetter wieder einen Strich durch die Rechnung macht. Es ist schon angedacht, die Veranstaltung nächstes Jahr zu wiederholen.

Der Verein Aufwind Brettachtal erhofft sich mit dieser Aktion, den Flugsport den Jugendlichen und der allgemeinen Öffentlichkeit etwas näher gebracht zu haben. Mit etwas Glück ist es auch gelungen, einige Flugsportskeptiker vom Gegenteil zu überzeugen. Fotos von beiden Tagen sind unter [www.jugendhaus-obersulm.de](http://www.jugendhaus-obersulm.de) zu sehen.

Der Verein Aufwind Brettachtal e. V. möchte sich bei allen beteiligten Mitgliedern und Organisatoren bedanken. Besonderer Dank geht an die Drachensportflugschule Brodbeck und der Fa. FreeX, die uns als einziger der angefragten Gleitschirmhersteller mit einem Tandemschirm unterstützt hat.

Aufwind Brettachtal  
Sigrit Seiler



## DHV-Info Nr. 110

## ...richtig verbunden

Es scheint, als würde auch Herr /senberg von anderen abschreiben, sonst wäre ihm bzgl. der PMR-Geräte nicht ein derartiger Irrtum unterlaufen. Zunächst liegt der Preis nicht bei DM 300,-, sondern für einfache Geräte ab ca. DM 150,-, und für vollausgestattete bei ca. DM 200,-. Zur Vollausstattung gehört u. a. die Montagemöglichkeit einer Freisprecheinrichtung (VOX), für Piloten sehr interessant, da die Bremsen nicht losgelassen werden müssen.

Richtig ist, dass der Gesetzgeber nur acht Kanäle freigegeben hat. Falsch ist, dass damit automatisch Störungen untereinander vorprogrammiert sind. Hier hat Herr 'senberg vergessen zu erwähnen, dass bei vollausgestatteten PMR-Funkgeräten jeder Kanal nochmals mit 38! verschiedenen Codierungen versehen werden kann.  $8 \times 38 = 308$  mögliche Sprachkanäle! Berücksichtigt man weiterhin, dass jeder Hersteller jeweils 38 eigene Codierungen verwendet, ergibt sich hieraus eine schier unglaublich große Zahl an »Kanälen«, die eine Störung untereinander wohl mehr oder weniger unmöglich erscheinen lässt. Wie im Praxis-Test schon richtig festgestellt, können LPD-Geräte mit 0,01 Watt nicht in jeder Situation den Landeplatz (z. B. wegen Bergrücken) erreichen. Wohl aber die PMR's mit 0,5 Watt.

Fazit: Zu den preiswerten PMR-Geräten mit 0,5 W gibt es kaum eine Alternative für die Masse der (Hausberg-) Piloten.

Chris Urban (Händler)

Hans G. Isenberg antwortet:

PMR-Funkgeräte einfachster Bauart gibt es sogar ab 90,- DM. Reparaturen lohnen sich nicht wegen der Arbeitskosten. Die Sprachqualität ist bescheiden. Qualitativ hochwertige Markengeräte kosten ca. 300,- DM beim Funk-Fachhändler.

Die VOX-Freisprecheinrichtung hat sich im Flugsport seit über 20 Jahren nicht bewährt. Alle bekannten Drachen- und GS-Cracks der Wettbewerbs- und Streckenflug-Szene funken mit der Sprechtaaste und nicht mit der VOX-Einrichtung, weil durch Windgeräusche Störungen im Sprechfunkverkehr obligatorisch sind. Was oft verschwiegen wird: Bei eingeschalteter VOX-Steuerung fehlt konstruktiv bedingt immer das eventuell wichtige erste Wort im Satz des Sprechfunkverkehrs.

Auf den freigegebenen acht PMR-Kanälen kann gleichzeitig nur eine Person pro Kanal sprechen. Die Codierung verhindert nur, dass andere Personen auf dem gleichen Kanal sprechen. Mithören kann jeder auf diesem Kanal trotz Codierung. Die Codierung ermöglicht also nicht, dass mehr als acht Personen auf den acht Kanälen gleichzeitig sprechen. Überlastung und Störungen sind deshalb Regel in Stadtnähe oder bei Großbaustellen im Umkreis von Flugbergen. Deshalb setzten sich die PMR-Geräte trotz der höheren legalen Leistung auch bei den Fliegern am Hausberg nicht durch. Etwa 95 % der neu lizenzierten Piloten kaufen sich LPD-Geräte - und sind damit gut beraten.

## Vorbildlich!?

Während eines Vereinsfluges an Himmelfahrt konnten wir einige Beobachtungen machen, die den Begriff »vorbildlich« neu definieren.

Am späten Nachmittag saßen mein Freund und ich am Startplatz eines wunderschönen Flugberges und zählten die Blitze im Nachbartal. Trotzdem starteten Piloten. Wir dachten erst, das sind wohl die Local Heros, die sich hier mit den Wetterbedingungen bestens auskennen. Bis wir dann merkten, dass ein Fluglehrer die Blitze als optisches Startsignal für seine Flugschüler verwendete. Das bisschen Rückenwind im Vergleich zum Gewitter ist da wohl eher als zweitrangig einzustufen, denn die Schüler starteten munter weiter. Die Folgen waren rasante Startläufe, tierisches Durchsacken nach ca. 50 m Flug und großflächiges Absaufen bis zur Landung, die sowieso ohne Landeinteilung erfolgte, da eh kein anderer zum Landen - geschweige denn zum Fliegen - da war. Die Lernziele an diesem Nachmittag waren anscheinend; Wetterbeobachtung braucht man nicht, Fliegen bei Gewitter kein Problem sowie Starten mit Rückenwind. Das war aber noch nicht alles. Am nächsten Tag machten wir uns in der Hoffnung, endlich fliegen zu können, wieder auf den gleichen Berg und wieder war die gleiche Flugschule »vorbildlich« am schulen. Starts mit Rückenwind waren nun ja kein Problem mehr, also wurde heute wohl Zielfliegen und Baumlandung geübt. Insgesamt konnten wir beobachten, dass dreimal die Windfahne mitgenommen wurde und einmal fand sich ein Flugschüler kurz nach dem Abheben im Baum, der etwas unterhalb des Startplatzes einfach im Weg stand. Gott sei Dank ist nichts schlimmes passiert. Wenn man sich aber folgenden Startablauf zu Gemüte führt, wird einem einiges klar:

Vorflugcheck, wenn überhaupt, macht der Fluglehrer. Dann mit tierisch viel Speed losrennen (ist ja kein Problem, man hat ja Rückenwindstarts geübt), Schirm abbremsen und stabilisieren gibt es nicht, weil man ja so schnell rennt, dass der Schirm einen gar nicht überholen kann, Kontrollblick braucht man nicht, weil der Fluglehrer über Funk und die Mitschüler lautstark die Anweisungen geben, bis man dann »vorbildlich« abgehoben hat.

Wahnsinn.

Desweiteren wurde uns das absolute Highlight präsentiert, der »Bauchstart«. Dieser läuft wie folgt ab: Losrennen, Schirm kommt hoch, weiter rennen, Schirm steht gut, straucheln, auf den Bauch fallen, mit dem Integralhelm eine Furche in den Rasen pflügen, vom Schirm - unter Beifall der schreienden und klatschenden Mitschüler und Fluglehrer - in die Luft gerissen werden. »Himmelfahrt« im wahrsten Sinne des Wortes.

Echter Wahnsinn.

Mit diesem Beitrag möchte ich alle ansprechen, die vielleicht noch nicht solange zum Fliegen gehen, noch etwas unsicher sind, an einen Startplatz kommen und solche, eher abschreckenden, Situationen miterleben. Nehmt euch nicht unbedingt andere zum Vorbild. Wenn euer erster Gedanke negativ sein sollte, dann lasst vom Starten ab. Man macht sich nur Stress. Außerdem ist die Freude, in die Luft zu kommen, umso größer, wenn man mal etwas warten musste. Die wahren Helden sind die, die den Berg auch wieder runterlaufen können, wenn es nicht passt.

Ein Dank an alle Flugschulen, die ihre Piloten so ausbilden, dass sie nicht leichtfertig, sondern mit dem nötigen Respekt zum Fliegen gehen und das sind zum Glück die meisten.

Die Piloten unseres Vereins kamen übrigens erst einen Tag später zum Fliegen, dafür aber lange, hoch und vor allem sicher.

Himmelsstürmer Lahn

Michael Friedchen

fly into the new dimension

**ARGO**

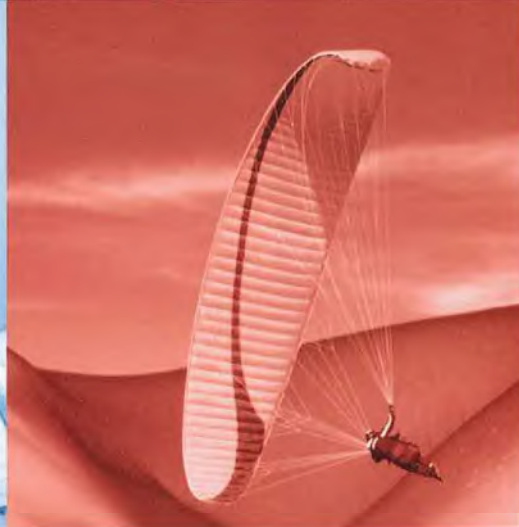
DHV 1-2,  
Speed: DHV 1-2

**rebel**

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

**revolution**

DHV 2  
Speed: DHV 2, DHV 211  
Multiples Speed Syst



Paragliders, 16tes ft Outdoor Equipment • Synairgy GmbH, Moser Saage 5, D-83674 Gaissach Tel. +49 (0) 8041 799 33-0 • Fax 199 33-11 • info@airea.de • www.airea.d

Anzeige



## Seit 25 Jahren flügge

Mit einem Fliegerfest Brannenburgs feierten die »Bergdohlen Brannenburg«, einer der ersten deutschen Drachenfliegerclubs, ihr 25-jähriges Bestehen. Gemeinsam mit der gleichaltrigen, ebenfalls in der Inntalge-  
meinde ansässigen Flugschule Reinhold Speidel veranstalteten die »Freunde der Lüfte« spektakuläre Vor-  
führungen, die bei den zahlreichen Besuchern Begeisterung auslösten. Ein Flugsimulator, Modellvorführun-  
gen, Tandem-Flüge von der Rampoldplatte, Kinderprogramme und nicht zuletzt die Live-Musik von »Out of  
Rosenheim« und »Souled Out« sorgten für Stimmung. Ein offener Wettbewerb forderte die örtlichen und teil-

weise von weit her angereisten »Cracks« heraus, die gestellten schwierigen Flugaufgaben zu bewältigen.

Die »Drachen« - die offizielle Bezeichnung lautet Hängegleiter - hatten in möglichst kurzer Zeit die Strecke Ram-  
poldplatte - Bad Aibling - Brannenburg zu bewältigen. Sieger wurde Kurt Axthammer vor Gerhard Ludwig und Jür-  
gen Weichselgartner, alle vom DEC Samerberg. Die Gleitschirmpiloten mussten vor dem Start auf der Rampoldplat-  
te ihre geplante Flugzeit angeben und diese möglichst genau einhalten sowie mit einer präzisen Punktlandung  
den Flug abschließen. Hier belegte Stefan Reheis von den »Bergdohlen« den ersten Platz, gefolgt von Rolf SIMM-  
ler (DFC Samerberg) und Friedbert Krieg (Bergdohlen Brannenburg),  
Erster Vorstand Peter Niedermeier erinnerte an die Anfangszeiten  
der vor einem Vierteljahrhundert weltweit noch ganz jungen  
Sportart »Drachenfliegen«.

Ende der achtziger Jahre begann der »Boom« der neu entwickel-  
ten Gleitschirme, die mehr und mehr Raum in der »Szene« ge-  
wannen. Um einer Überalterung vorzubeugen, öffnete sich der  
»Drachenfliegerclub« Bergdohlen auch den Gleitschirmpiloten,  
die heute im knapp 90-köpfigen Verein ein zahlenmäßiges  
Übergewicht erreicht haben.

Bergdohlen Brannenburg  
Reinhold Speidel







## Vereinswettbewerb Himmelsstürmer Lahn

Der Vereinswettbewerb des Gleitschirm- und Drachenflugvereins Himmelsstürmer Lahn fand auf dem Segelfluggelände in Hof bei Bad Marienberg statt. Den 1. Platz belegten gemeinsam die Altmeister Norbert Adam/ und Harald Möglichen. Den 2. Platz errang Michael Friedchen, Peter Adams belegte den 3. Platz, Der Vorjahressieger Martin Adamczyk konnte seinen Titel nicht verteidigen und landete auf Platz 5. Die Veranstaltung begann am Vortag mit einem Grillabend, der durch zwei Gitarren-spielende Himmelsstürmer zu einem musikalischen Highlight wurde, an dem auch die ansässigen Segelflieger ihre Freude hatten. Der Wettkampftag begann mit einem von den Segelfliegern ausgerichtetem Frühstück. An dieser Stelle ein Dankeschön an den Luftsport-Club Marienberg, der uns in jeder Hinsicht unterstützte. Der Wettbewerb verlief zügig und reibungslos und endete am Abend mit der Siegerehrung sowie einem allgemeinen Umtrunk. Im Ganzen war der Wettbewerb eine - durch die vorbildliche Hilfe aller Beteiligten - gelungene Veranstaltung, die durch den DHV, Paratech und Pro Design mit Sachpreisen unterstützt wurde.

Himmelsstürmer Lahn  
Michael Friedchen

## 10 Jahre Windengemeinschaft Skyrider Freckenhorst

Die letzte Jahreshauptversammlung hatte es bereits gezeigt, dass zum 10-jährigen Vereinsjubiläum nicht nur ein ausgelassenes Fliegerfest gehört, sondern auch eine ausgedehnte PR-Veranstaltung im Sinne der Fliegerei zum Anlass genommen werden sollte, uns wieder einmal in Erinnerung zu rufen.

Ein Zufall will es, welcher den Verein und die Stiftsstadt Freckenhorst im gleichen Jahr jubilierten lässt, so bot es sich an, zum 1.150-jährigen Bestehen der Stadt sich im Rahmen des großen Markttreibens einzubringen, um die Volksmassen auch für unsere Sportart zu begeistern. Nicht nur die Flugvorführungen am eigenen Schleppgelände im Hintergrund, sondern auch ein Info-Stand in idealer Lage, beschwerten uns vor der prächtigen Schlosskulisse einen wahren Besucheransturm. Ein Preisausschreiben für Tandem-Gleitschirmflüge, Videovorführungen von DHV-Filmen und selbstgestrickten Eindrücken, Infos über die Geschichte der Drachen- und Gleitschirmfliegerei, ein aufgebauter Drachen zum Einhängen und »Mitfliegen« für mutige und einige andere Aktionen mehr, vervollständigten das Programm. Mit viel Glück im Packsack rundete das schöne Wetter, mit einer thermisch gut gefüllten Ostlage, den langen aber erfolgreichen Tag ab. Die Gewinnauslosung, Dank und Anerkennung bei den Verantwortlichen im Festausschuss und eine alles in allem gut motivierte Truppe, lassen mit Zuversicht auf die nächsten 10 Jahre blicken.

[\*Windengemeinschaft Freckenhorst  
Erhard Zittler

## Flugplatzzulassung Torgau-Beilrode erfolgreich

Der Luftsportverein Torgau-Beilrode e. V., der im Jahr 1991 als Leipziger Drachenflieger gegründet wurde, hat für seinen Flugplatz eine Zulassung nach § 6 LuftVG erhalten. Seit vielen Jahren wird auf dem ehemaligen Agrarflugplatz Beilrode geflogen, bislang jedoch nur auf Basis einer Außenstart- und -landegenehmigung. Nachdem in den letzten Jahren immer mehr Ultraleicht-Piloten in den Verein eintraten und der UL-Betrieb immer mehr zunahm, während das Fliegen mit Gleitschirm und Drachen an der Winde eher stagnierte, war auf der bisherigen rechtlichen Basis auf die Dauer der Flugbetrieb nicht zu sichern. Also gingen wir die Genehmigung nach § 6 an. Und weil wir der Überzeugung sind, dass wir nicht nur den Luftraum mit allen Luftsportlern teilen wollen, sondern auch für den Betrieb des Platzes in einer wirtschaftlich schwachen Region möglichst viele Nutzer erfordert, haben wir in die Zulassung auch Flugzeuge bis 2.000 kg MPW und Motorsegler mit aufgenommen. Selbstverständlich ist 11-Schlepp von Hängegleitern und Windenschlepp ohne Höhenbegrenzung erlaubt.

Wir freuen uns über jeden Piloten, der zu uns kommt. Der Platz ist thermisch recht aktiv und liegt günstig als Ausgangspunkt für Streckenflüge in fast jede Richtung. Vorteilhaft ist, dass der Platz etwa gleich weit von den Lufträumen Dresden und Berlin entfernt ist; nur Leipzig im Westen liegt näher. Bereits mehrfach wurde mit dem Gleitschirm die 100 km Marke von Beilrode aus übertraffen. Da deutlich mehr als 100 Trikes am Platz stationiert sind, sollte der bisher vernachlässigte UL-Schleppbetrieb in den nächsten Jahren auch an Bedeutung gewinnen. Der Verein dankt allen an der Genehmigung Beteiligten, insbesondere den angrenzenden Gemeinden Beilrode und Großtreben-Zwethau, die mit einstimmigen Ratsbeschlüssen unseren Flugplatz gesichert haben.

Weitere Infos; [www.flugplatz-beilrode.de](http://www.flugplatz-beilrode.de).

LSV Torgau-Beilrode  
Dietrich Münchmeyer



## Jahreshauptversammlung der IFG 2000

Die Anzahl der Mitglieder Initiative Fränkischer Gleitschirmflieger (IFG) hatte sich im Gründungsjahr verdreifacht und somit ist es nur noch eine Frage der Zeit, bis das 50. Mitglied begrüßt werden kann. Auch ansonsten konnten die Gründungsmitglieder auf ein erfolgreiches Millennium zurückblicken. So konnte erreicht werden, dass der fränkische Nesselberg gegen Entrichtung einer Gastmitgliedschaft inzwischen auch mit dem Gleitschirm geflogen werden darf. Der monatlich stattfindende, zahlreich besuchte Stammtisch, die erfolgreiche Vereinsmeisterschaft in Kössen, und nicht zuletzt eine gelungene erfolgreiche Vereinsmeisterschaft in Kössen, und nicht zuletzt eine gelungene Weihnachtsfeier zeugen vom regen Mitgliederinteresse. Da uns unser Finanzvorstand und amtierender fränkischer Gleitsegelmeister, Jan Geister, leider beruflich Richtung Lausanne verlassen wird, musste ein Nachfolger gesucht werden. Wir danken Jan auch auf diesem Weg für seine gute Mitarbeit im Vorstand und wünschen der gewählten Nachfolgerin Marita Grimm bei ihrer neuen Aufgabe viel Spaß. Aber auch für das kommende Jahr wurden zahlreiche Ziele gesteckt. So soll in Zusammenarbeit mit der Nürnberger Flugschule das Thema Windenschlepp in Angriff genommen, aber auch weitere Fußstartplätze angegangen werden. Einstimmig war dazu die Bereitschaft, für entsprechende unterstützende Aktionen, wie z. B. Flursäuberungen mit den Naturschutzbehörden, Gesprächsrunden mit Grundstückseigentümern von Start- und Landeplätzen, Termine mit Bürgermeistern etc. vorhanden. Außerdem wurde erstmalig für die Vereinsmitglieder ein Streckenflugpokal für die aktuelle Flugsaison ausgeschrieben. Die aktuellen Termine betreffen die Vereinsmeisterschaft am 14.7.2001 wiederum in Kössen und den Stammtisch, zu dem nicht nur Mitglieder, sondern alle Interessenten herzlich eingeladen sind. Dieser findet jeden 2. Donnerstag im Monat statt. Die Lokalitäten und alle anderen News, auch zum Fluggebiet Nesselberg findet ihr auf der IFG Internet-Vereinsseite: [www.ifg2000.de](http://www.ifg2000.de).

Initiative Fränkischer Gleitschirmflieger

Andreas Junk

## DHV-Info 110/5.70

### Fliegen bei Regen

Liebe Karin,  
seit 1995 habe ich über 500 Flüge gemacht und auch schon mal gesehen, wie es bei einem Wetter, das kurze Strecken erlaubt hat, dann doch ganze Gruppen von Piloten runtergespült hat. Die Wolke über mir sah nicht anders aus als die anderen. Während der Schulung hat es auch geheißen, dass bei Regen nur das Startverhalten anders sei (wer startet schon bei Regen). Hätte uns der Joachim seine Erfahrung nicht mitgeteilt, wäre ich mir einer Gefahr beim Fliegen im Regen gar nicht bewußt und hätte sie in Kauf genommen. Es ist nämlich ein großer Unterschied, ob man von einer Gefahr gewarnt ist oder nicht. In der Gemeinde der Textilflieger gibt es wie in jeder anderen Leute, die ihre Erfahrungen gerne besprechen und - wie in jeder anderen auch - gibt es welche, die es immer schon gewusst haben und überhaupt und es für angebracht halten, mit ironischen Sprüchen um sich zu schmeißen.

Ich wünsche Dir: Du kannst jede Wolke besser einschätzen als viele anderen Piloten, die es schon mal runter gespült hat. Oder fliegst Du nur bei Blauthermik? In diesem Sinne viele trockene Flüge.

Georg Olesinski



**adventure SPORTS**  
gefrA-F14 schule

rundr-ind Höhenflugschulung f \_

Schnupperkurse und Tandemflüge

Performancecenter (DHV), Seminare  
und Weiterbildung

Reisen in Europa und weltweit

Shop, Testcenter, Service, Gebrauchtger (e...)

Infos unter [www.adventure-sports.de](http://www.adventure-sports.de)  
oder den kostenlosen Prospekt

Adventure Sports  
Ist ton  
36dpi-eggiges  
ore 08042/9486

## Stealth Combat



### Jetzt probefliegen

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




**OLYMPIC WINGS**  
paragliding center  
& adventure  
holidays

- Über 15 Fluggebiete versprechen einzigartige Thermik-, Soaring- und Streckenflüge für Genussflieger und Profis
- Fluglehrerbetreuung, Flughafentransfer, Transport zu den Fluggebieten
- Vollständige Geländeeinweisung, Wetter- und Fluginformationen
- Biplace Flüge, einzige Flugschule am Olymp
- Eine Woche ü/F DM 680.--, Ermässigung für Nichtflieger

Info /Anmeldung:  
tel: 08'171-621626  
O tellfar +30-352-41741  
mobil: +30-942215980  
e-mail [livingseolympicwings.gr](mailto:livingseolympicwings.gr)  
web: [www.olympicwings.gr](http://www.olympicwings.gr)  
O Info Tob Flugschule Göppingen  
07164-12021





## Kinderprogramm

am 27. Juli führten die Wolkenkratzer eine Veranstaltung im Kinderferienprogramm durch. Dazu folgende Info: Der Verein Wolkenkratzer e.V. beteiligte sich an dem Kinderferienprogramm der Gemeinde Hohenstein und der Stadt Trochtafingen. Auf beiden Gemarkungen betreibt der Verein ein Fluggelände, in Hohenstein mit UL-Schleppbetrieb. Die 20 Kinder wurden zum Thema "Informationen und Lustiges rund ums Fliegen" auf das Windenschlepp- und UL- Gelände eingeladen. Als Zuschauer durften die bis zu 14-jährigen Doppelsitzet flüge mit Drachen + Schirm miterleben, außerdem Drachenstarts im UL-Schlepp. Die Ferienkinder bauten dann zusammen einen Drachen auf und durften im Gleitschirmgurtzeug anhand eines handgezogenen Seils abheben.

Höhepunkt war allerdings der Bobbycar Windenschlepp. Dabei wurde das Schleppseil am Bobbycar befestigt und die Piloten versuchten sich bei der rasanten Fahrt übers Schleppgelände bis zur Winde auf dem Fahrzeug zu halten. Vor dem abschließenden Grillen am Hangar wurde noch ein Gewinnspiel mit Fragen über %s Drachen- und Gleitschirm fliegen durchgeführt.

## Liebe Leute vom Sicherheitsreferat,

zuerst einmal ein Dank für die ausführlichen Unfallanalysen im Internet. Ich glaube es ist für jeden verantwortungsvollen Flieger wichtig, darüber immer wieder nachzudenken, was bei unserem schönen Sport geschehen kann, warum es geschehen kann und wie man in solchen Situationen richtig bzw. falsch reagieren kann. Mir jedenfalls hilft es beim mentalen Training. Ein Ergebnis dieses Trainings ist, dass ich auch Jahr für Jahr immer mal wieder trotz vorheriger Wetteranalyse und bereits bezahlter Seilbahnkarte meinen Rucksack genauso ins Tal bringe wie auf den Berg, nämlich mit der Bahn, weil ich am Startplatz einsehe, dass die Bedingungen für mich nicht fliegbar sind, obwohl 20 Schirme irgendwie in der Luft hängen. Der milde Spott der Entgegenkommenden, wenn ich erkläre, warum ich zur Bahn zurücklaufe ( was ich für einen Teil meiner Verantwortung gegenüber anderen halte ), wurmt mich wenig, gibt mir aber zu denken: Warum bekräftigt mich eigentlich niemand in meinem Entschluss, der - wenn schon nicht objektiv, doch subjektiv - das einzig Richtige ist?!

Und damit wäre ich bei dem o.g. Unfallbericht, Es fahren bei happigen Bedingungen Hunderte auf Flugberge, die gar nicht fliegen würden, wenn sie zu sich ehrlich wären, weil sie sich überfordert fühlen, weil sie an dem Tag nicht gut drauf sind, weil sie ihre Fähigkeiten eigentlich richtig einschätzen usw. Jetzt trifft man aber am Startplatz die Neunmalklugen, die einem erklären, wie gut es heute geht, man hört die Großschwätzer rundherum, die lauthals erzählen, dass sie schon bei ganz anderen Bedingungen rückwärts geflogen sind ( komischerweise

sitzen die schon seit zwei Stunden auf ihren Rucksäcken und rauchen vor Nervosität bereits an der zweiten Schachtel ! ) und außerdem sieht man ja diejenigen, die schon in der Luft sind, wenn man auch ungern zuschaut, wie kriminell sie in die Luft kommen, Nicht einer da, der einfach sagt: "Also Leute, macht's gut, aber ohne mich!"

Selbstverständlich ist jeder zunächst einmal für sich selbst ( und verdammt noch mal auch seine Angehörigen und Freunde, die ihn vermissen werden ! ) verantwortlich, aber ich finde es schon den Hammer, wenn bei der Unfallanalyse der Fluglehrer Manfred Laudan, der selbst über dem Gipfel des Tegelbergs hing, zitiert wird, die Bedingungen seien "absolut grenzwertig" gewesen. Da stellen sich mir die Haare zu Berge und einige Fragen: Warum fliegt ein Fluglehrer bei absolut grenzwertigen Bedingungen? Welches Signal geht von jedem "Crack" aus, der bei solchen Bedingungen fliegt, oder anders: Welches Signal könnte gerade ein Fluglehrer setzen, der sich am Startplatz als sicherheitsbewußt "outet" und zusammenpackt? Wer erfindet eigentlich einen so schwachsinnigen Begriff wie "absolut grenzwertig"? Fliegen ist entweder möglich oder unmöglich, man ist in der Luft oder am Boden, dazwischen gibt es nichts außer Verantwortungslosigkeit! Trotz oder wegen des tragischen Unfalls sei ein leicht sarkastischer Gedanke erlaubt: Mit der Unfallverhütung ist es wie mit jeder anderen Verhütung auch; es gibt nur entweder • oder, Leider haben wir keine Pille gegen Unfälle und der Rettungsschirm ist kein Kondom für die Luft!

Günther Widmann

## Warum bin ich nur so eine Memme ???

Diebe Fliegerkollegen,  
ich suche dringend irgend jemand der mir aus meinem Dilemma helfen kann. ~~Weib~~ geht nur in mir vor? Ich traue mich einfach nicht bei zweifelhaften Wetterbedingungen zu starten. Alle anderen fliegen mir als "Dummy" vor der Nase herum, nur ich stehe am Startplatz und habe Selbstzweifel. Bei der kleinsten Gewitterneigung steigt in mir Angst empor, ich habe dann den typischen Startplatzblocker. Plötzlich der Wind mal mit mehr als 50 km/h von vorne, oder überhaupt, egal aus welcher Richtung, sind Kaltfronten vorhergesagt, packe ich meine Tüte hastig zusammen und verdrücke mich unter Ausflüchten vom Startplatz, ich bin eine richtige Memme...

Feuertochter am 1. Tridh in den Vogesen hat mir ein wirklich feiner Pilot bei einem aufziehenden Gewitter richtig Mut zu gesprochen, er hat gesagt; "Du bist noch nie bei Gewittergefahr geflogen? kein Problem, auch wenn es schon rumpelt in der Luft, kannst du immer noch bedenkenlos starten, wenn's halt eng?? wird, musst Du abspiralen" so einfach ist das. Ich bin dann doch nicht gestartet, hatte einfach Schiss, obwohl noch etliche um mich herum losgelaufen sind und es wirklich einfach "überall" super hochgegangen ist, kurz darauf hat es dann gehagelt..., was sind das nur für tolle Flieger und was bin ich für eine Klemme...

Oder am heimischen Flugberg im Schwarzwald, da starten die Cracks ob der Länd von hinten, von der Seite oder böig turbulent von wo auch immer kommt, ich finde sie einfach toll die mutigen Piloten. Ich möchte auch eine: von denen sein, aber was mache ich? Mich überkommt immer so ein eigenartiges Gefühl, ich bin einfach eine Nenne...

Habe ich in meinem mittlerweile doch schon recht langen Tütenfliegerdasein irgend etwas versäumt, ist da irgendwas an mir durchgegangen, sind alle einstmals in der Flugschule und die eigenen ererbten Gefahrenhinweise ausser Kraft gesetzt worden und von wem? ~~eo~~ und bei wem kann ich so starkes Verhalten erlernen, gegen das mein Inneres Ich so permanent ankämpft.

Unillberichte im Internet oder woher sie auch immer stammen, sind doch wahrscheinlich nur von sogenannten 'demennlegern' verfasst worden, das kann doch gar nicht sein was da in den Schilderungen so geschrieben wird. Und die paar Toten, das ist doch die ganz natürliche Auslese, die gibt's doch überall, haben's halt nicht im Griff gehabt, waren wahrscheinlich alles Memmen-.

Vielleicht sollte ich doch besser zukünftig eine Sportart wählen bei der Mut, Überheblichkeit oder Flüge wider besseres Wissen nicht so stark ausgeprägt sind, bei der Können, Wissen, Erfahrung und auch mal "nein sagen" können, eine grössere Rolle spielen als nur der Drang zu kurzfristigen Erlebnissen, die auch dann meistens noch am Abgrund von persönlichen Schicksalen stehen.

Bitte helft mir ihr starken Flieger...

Eine Dumme (Michael Grau)

**ULTRALITE PRODUCTS**  
*Paragliding*



**PRESENTS**  
**2001**

**BEGINNER DHV 1**

**BASIC INTERMEDIATE DHV 1-2**

**INTERMEDIATE DHV 2**

**HIGH PERFORMANCE DHV 2-3**

**TANDEM DHV 1-2**

**UP EUROPE**  
9-82431 KOCHEL A. SEE | GERMANY  
ALTJOCH 19 A  
PHONE ++ 49 (0)88 5119292 0 • FAX ++ 49 (0)88 51192 92 60  
E-MAIL: INFO@UP-EUROPE.COM • VIWYCUPEUROPE.COM



**STUBAITTC****SUPER FLUGGEBIET**

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

Streckenfluggebiet über den Alpenhauptkamm, Umkehrthermik, Soaringflüge.

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



**eiinsfige Perlenwohnungen** 1 Woche DM 400,- (4 Personen) incl. Freibad und Hallenbadbenützung gratis, Kinderbetreuung.

**2-Jahrescheck • Test • Zentrum** Gratis Testmöglichkeit der neuesten Schirme verschiedener Hersteller während des 2-Jahreschecks. Bei Checks erhält jeder Kunde einen Gutschein für eine Tageskarte am Elfer.

**Flugreisen** In den Süden.

**rid Paratili**

FLUGSCHULE

Hans-Peter Eller

Bundesstraße 719 • A-6167 Neustift/Stubaital

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

E-Mail: flugschute@parafly.at - Internet: www.parafly.at

**Faszination Fliegen**

Unter diesem Motto standen die beiden Aktionstage im März und Juli der Schüler der Realschule in Bad Tölz,

Eine Kontaktaufnahme mit dem Segelfluggelände Greiling, auf dem Mischbetrieb von HG/GL und Segelflug durchgeführt wird, brachte die Luftsportvereinigung Greiling zu einer neuen Aufgabenstellung. Präsentation und Begeisterung des Fliegens an die Schülerinnen und Schüler zu vermitteln. Vereinsübergreifend musste für jede Flugsportart ein passender Referent gefunden werden - spontan erklärte sich Regina Glas (LSV) und Sepp Bergmeier (DC-Isarwinkel) für den Bereich Drachenflug, Werner Jakobus (LSV) übernahm den Bereich Segelflug und Gleitschirm. Der Andrang und das Interesse waren so groß, dass in mehreren Gruppen zu je 10 - 15 Schülern der 7. - 10. Klasse, die Faszination die unseren Sport ausmacht, zu vermitteln war. Durch Demonstrationen am Gerät und den Einsatz von Video konnten Handhabung, Funktion und Technik gezeigt werden. Die gestellten Fragen waren dann auch schon sehr konkret und wurden ausgiebig beantwortet. Manche Zweifel bzw. Bedenken konnten so beseitigt werden. Hier auch noch mal

Dank an den DHV für die Bereitstellung der Infomaterialien, die von der interaktiven CD bis zum Aufkleber reichten,

Die Flugschule adventure sports, Lenggries, hatte sich ergänzend bereit erklärt, für die interessierten Schüler einen GL-Schnupperkurs durchzuführen. Die Piloten

der LSV boten ihrerseits die Möglichkeit zu Tandemflügen an. Die Eintragungen in die hierfür ausgelegten Listen waren natürlich entsprechend groß. Für den Bereich Segelflug konnte zum Mitfliegen während des Betriebes am Wochenende eingeladen werden. So ist auf dem Fluggelände für diesen Sommer mit vielen neuen interessierten Jugendlichen zu rechnen, von denen hoffentlich der eine oder andere so eine neue Freizeitgestaltung und die Faszination Fliegen für sich entdeckt.

LSV Greiling

Werner Jakobus

**Seniorencup**

Der diesjährige Seniorencup in Greifenburg stand unter keinem günstigen Stern, denn das Wetter ließ nur kleine Flugaufgaben zu, und auch nur an 2 Tagen, so dass keiner so recht glücklich wurde. Trotzdem hat der Wettkampf keinesfalls die Würdigung verdient, die ihm in der o.a. ORF-Sendung - in Bildzeitungsmanier - zuteil wurde. Dem Seniorencup wurden 6 Abstürze darunter einer mit tödlichem Ausgang - angehängt - eine furchtbare Bilanz - wenn sie wahr wäre... Tatsächlich gab es einen einzigen Fehlstart mit Rippenbrüchen - und sonst keinen weiteren Unfall in unserem Wettbewerb. In der von ORF aufgestellten Rechnung war ein Gleitschirmpilot enthalten (für ORF nicht relevant), und der Tote, der nicht zum Wettkampf gehörte, starb nachweislich durch Herzinfarkt (für ORF nicht relevant); die übrigen »Abstürze« sind für uns nicht nachvollziehbar... Der Interviewbeitrag unseres Wettkampfleiters Uwe Eichhorn, der die Tatsachen richtigstellte, wurde nicht gesendet! Über soviel journalistische Fehlleistung könnte man fast lachen, wenn unser Sport dadurch nicht so anrühlich gemacht würde. Das Ansehen der Seniorenflieger, des Drachenfliegens allgemein und auch des Flugzentrums Emberger Alm wurde durch diese unseriöse »Berichterstattung« stark geschädigt.

Hagen Brandenburger

# Geländeinfos von den Vereinen



## Neidlingen/Schwäbische Alb

An einem Westhang der Schwäbischen Alb bei Neidlingen hatte der Drachen- und Gleitschirmverein Weilheim e.V. in einvernehmlicher Abstimmung mit der Naturschutzbehörde und mit Unterstützung des DHV im letzten Jahr eine Schneise in einem Waldstück anlegen können. Dabei wurde ganz besonders auf die Naturverträglichkeit geachtet. Inzwischen hat sich die Startfläche hervorragend entwickelt. Auf der Freifläche wachsen Türkenbund und andere wertvolle Arten. Die Symbiose zwischen Naturnutz und Naturschutz ist hier beispielhaft gelungen. Auch von seiten der Naturschutzbehörde Esslingen sieht man die Entwicklung positiv. Das Pflegekonzept wird durch den Verein umgesetzt, um die krautige Vegetation langfristig zu sichern. Fliegerisch ist »Neidlingen« ebenfalls interessant. Lange und weite Flüge sind inzwischen keine Seltenheit mehr. An einer Gastflugregelung wird gearbeitet.

Tommy Walker  
DGC Weilheim

## Lindenfels/Odenwald

Die unendliche Geschichte hat ihren Abschluß gefunden. Der ehemalige Steinbruch bei Lindenfels kann seit Juli 2001 befliegen werden. Nach langem hin und her mit den zuständigen Stellen, konnte nun die luftrechtliche Erlaubnis durch den DHV erteilt werden. Vorausgegangen waren Planungen und Maßnahmen die sich aus verschiedenen Gründen ständig verzögert haben. Schließlich konnte nun der Startplatz oberhalb des Steinbruchs zugelassen werden. Dieser Startplatz ist sehr anspruchsvoll, weshalb Beschränkungen auferlegt werden mußten. Der unbeschränkte Luftfahrerschein und eine Einweisung in die Besonderheiten ist unter anderem erforderlich. Eine einfachere Startmöglichkeit befindet sich unterhalb der Bundesstraße auf einer Wiese. Nähere Informationen bei: Interessengemeinschaft Flugsport Lindenfels, Helmut Manschitz, Tel: 06255/2549

IG Flugsport Lindenfels e.V.

Nordschwarzwald

## Baden-Baden/Geländeinitiative Nordschwarzwald

Im Nordschwarzwald tut sich zur Zeit einiges. Der DHV hatte im Winter zu der »Geländeinitiative Nordschwarzwald« eingeladen und versucht die Interessen zu bündeln. Inzwischen wurden verschiedene Gelände zur Zulassung eingereicht. Erfolgsversprechend ist insbesondere der »Merkur« bei Baden-Baden, dessen Gipfelbereich durch den Orkan Lothar teilweise entwaldet wurde. Der GSV Baden (Schwarzwaldgeier) e.V. hat unter der Federführung von Martin Lohse bei der Stadt Baden-Baden im Frühjahr einen Antrag zur Nutzung der Flächen gestellt. Bei einer Besprechung mit DHV, Forst, Verein und Merkurbahn konnten Ende Juni verschiedene offene Fragen geklärt werden. Die konkreten Maßnahmen für die Startfläche werden nun geplant und beschrieben, bevor die Stadt Baden-Baden abschließend entscheidet. Auf den Berg führt eine Standseilbahn mit ca. 500m Höhendifferenz. Das Gelände ist thermisch interessant.

Weitere Gelände sind im Raum Oppenau und Reichenthal in Planung. Interessanterweise haben einige Gemeinden sehr großes Interesse am Flugbetrieb mit Gleitsegeln, zur Förderung des Tourismus und der Attraktivitätssteigerung.

Björn Klaassen, DHV-Referat Flugbetrieb

## Heidelberg

Der Kurpfälzer Gleitschirmverein setzt sich seit Jahren für die Zulassung eines Fluggeländes vor den Toren Heidelbergs ein. Hierzu wurden in der Vergangenheit unzählige Gespräche und Verhandlungen mit den Behörden geführt. Herauskristallisiert hat sich inzwischen ein mögliches Ost-Gelände bei Neckargmünd mit idealer Anströmung. Der Aufstieg zum Startgelände soll ausschließlich zu Fuß erfolgen. Vor kurzem wurde nun zusammen mit DHV und Naturschutzbehörde Heidelberg die weitere Vorgehensweise abgestimmt. Demnächst wird ein Fachgutachten in Auftrag gegeben, um die offenen Fragen hinsichtlich Wanderfalken und dem in der Nähe befindlichen FFH Gebiet abzuklären. Weitere Infos folgen,

Kurpfälzer Gleitschirmflieger e.



# Geländeinfos von den Vereinen

## Breitenstein/Schwäbische Alb

Der Breitenstein in der Gemeinde Bissingen-Ochsenwang ist nicht für Flugbetrieb zugelassen. Es besteht hierfür weder eine luftrechtliche Erlaubnis noch eine Zustimmung vom Grundstückseigentümer (Gemeinde). Wir möchten darauf hinweisen, dass »Schwarzflugbetrieb« andere Gelände und das Projekt »Fußstart Schwäbische Alb« stark gefährden. Wir bitten um Beachtung und Verständnis!

Björn Klaassen  
DHV-Referat Flugbetrieb

## Initiative »Fußstart Schwäbische Alb«

Aufgrund der mangelhaften Geländesituation auf der Schwäbischen Alb und im Raum Stuttgart wurde vor einiger Zeit eine gemeinsame Initiative mit Vereinen und DHV gegründet. Basis ist eine Projektbeschreibung die insbesondere naturschutzfachliche Belange berücksichtigt und Lösungswege beschreibt. Die Beschreibung »Fußstart Schwäbische Alb« wurde im Frühjahr 2001 abgeschlossen und bei der Konfliktstelle für Sport beim Ministerium für Kultus und Sport eingereicht. Eine Besprechung auf ministerieller Arbeitsebene soll in nächster Zeit mit Beteiligung des DHV und der Projektarbeitsgruppe durchgeführt werden. Hierzu wurde



Rhön

ergänzend Mitte Juli ein Gespräch mit dem Minister für Ländlichen Raum (MLR) Herrn Stächele geführt. Weiteres folgt.

Björn Klaassen  
DHV-Referat Flugbetrieb

## Glasberg/Thüringische Rhön

Der Osthang in der thüringischen Rhön wird seit einigen Jahren durch den 1. DFC Thüringer Wald e.V. betreut. Aufgrund von Schwierigkeiten mit Grundstückseigentümern können am »Glasberg« derzeit keine Gäste fliegen. Jedoch besteht für alle Piloten die Möglichkeit in den Verein einzutreten. Der »Glasberg« soll im übrigen im Rahmen eines Projektes (E&E Forschungsvorhaben) naturverträglich erweitert werden. Informationen zum »Glasberg« unter 03693 /503169.

Frank Wöhner  
1. DFC Thüringer Wald e. V.

• Apr. Festival • Mai Norditalien Juni Slowenien • Juli Istrien • Aug. Oberkärnten • Sept. Cassa • Okt. Dolomiten • Nov. Brasilien • Dezember Osttirol • 5

### Kalender 2001

Weiterbildung / Reisen

A-Schein / SOPI-Kurse  
Incl. Wettergarantie

7 Höhenflugkurse  
Incl. Wettergarantie

Grundkurse  
Incl. Wettergarantie

Kalender kostenlos anfordern bei: **BLUE SRI**

A-9920 Säan 82 - (43) 04842 5176 - [www.bluesky.at](http://www.bluesky.at)

*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

**Flugschule Tegelfberg**

[www.abschweb.net/quiz](http://www.abschweb.net/quiz)

# Testflüge im Info

## Das Testberichtschema für Gleitschirme rund Hängegleiter

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

Jedes Gerät wird von zwei DHV-Testpiloten geflogen. Gleitsegel-Testflugprogramme werden grundsätzlich an der unteren und an der oberen Gewichtsgrenze geflogen. Da sich daraus oft abweichende Beurteilungen ergeben, veröffentlichen wir die Ergebnisse für die jeweiligen Gewichtsgrenzen und nicht nur eine Zusammenfassung. Gesamtnoten ergeben sich aus der jeweils ungünstigsten Einzelbeurteilung. Dies gilt sowohl für die Gesamtklassifizierung als auch für die Noten für die einzelnen Manöver.

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

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

### KLASSIFIZIERUNG HG

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

### KLASSIFIZIERUNG GS

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

MZL GS-01-872.01

#### NOMAD

Hersteller: Gin Gliders  
Zulassungsinhaber in Deutschland: Turbopoint Fastline GmbH  
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2-3 / GH  
Sitzzahl 1  
Trimmsystem Fußbeschleuniger  
Windenschlepp Ja



| Verhalten bei                     | min. Startgewicht (85 kg)   | max. Startgewicht (105 kg)         |
|-----------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|
| START                             | 1-2                         | 1-2                                |
| Füllverhalten                     | gleichmäßig, sofort         | gleichmäßig, sofort                |
| Aufziehverhalten                  | kommt sofort über Piloten   | kommt sofort über Piloten          |
| Abhebegeschwindigkeit             | durchschnittlich            | gering                             |
| Starthandling insgesamt           | durchschnittlich            | durchschnittlich                   |
|                                   | 2                           | 1-2                                |
| Trimmungsgeschwindigkeit          | 36 km/h                     | 37 km/h                            |
| Geschwindigkeit beschleunigt      |                             | 50 km/h                            |
| Rolldämpfung                      | durchschnittlich            | durchschnittlich                   |
| KURVENHANDLING                    | 2                           | 2-3                                |
| Trudeltendenzen/                  | gering                      | gering                             |
| Steuerweg                         | durchschnittlich            | gering                             |
| Wendigkeit                        | hoch                        | hoch                               |
| BEI DÜSEN OBERZIEH                | 2-3                         | 2-3                                |
| Sackfluggrenze                    | früh < 60 cm                | früh < 60 cm                       |
| Füllstallgrenze                   | früh < 65 cm                | früh < 65 cm                       |
| Bremskraftanstieg                 | hoch                        | durchschnittlich                   |
| EINKLAPPEN                        | 2-3                         | 2                                  |
| Vorbeschleunigung                 | durchschnittlich            | durchschnittlich                   |
| Öffnungsverhalten                 | nicht selbständig           | selbständig impulsiv               |
| FRONT                             | 1                           |                                    |
| Vorbeschleunigung                 |                             | durchschnittlich                   |
| Öffnungsverhalten                 |                             | selbständig schnell                |
| EINKLAPPEN                        | 2-3                         | 2-3                                |
| Wegdrehen                         | 90-180 Grad                 | 180-360 Grad                       |
| Drehgeschwindigkeit               | hoch mit Verlangsamung      | durchschnittlich mit Verlangsamung |
| Höhenverlust                      | hoch                        | durchschnittlich                   |
| Stabilisierung                    | selbständig                 | selbständig                        |
| Öffnungsverhalten                 | selbständig schnell         | selbständig schnell                |
| WEGDREHEN                         |                             | 2-3                                |
| Wegdrehen                         |                             | 180-360 Grad                       |
| Drehgeschwindigkeit               |                             | hoch mit Verlangsamung             |
| Höhenverlust                      |                             | hoch                               |
| Stabilisierung                    |                             | selbständig                        |
| Öffnungsverhalten                 |                             | selbständig impulsiv               |
| STABILISIEREN                     | 1-2                         | 2                                  |
| Stabilisieren                     | einfaches Gegenbremsen      | einfaches Gegenbremsen             |
| Steuerweg                         | hoch                        | durchschnittlich                   |
| Steuerluftanstieg                 | durchschnittlich            | durchschnittlich                   |
| Gegendrehen                       | einfach, keine Tendenz      | einfach, keine Tendenz             |
|                                   | zum Strömungsabriss         | zum Strömungsabriss                |
| Öffnungsverhalten                 | selbständig schnell         | selbständig schnell                |
| FÜLLSTALL                         | Nahe Anstellte              | 2                                  |
| FÜLLSTALL                         | sehr Ausleite               | 2                                  |
| TRUDEN AUS TRIMMINGESCHWINDIGKEIT |                             | 2-3                                |
| TRUDEN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG |                             | 2                                  |
| SEILSPIRALE                       |                             | 1-2                                |
| Einleitung                        | einfach                     | einfach                            |
| Trudeltendenz                     | gering                      | gering                             |
| Ausleitung                        | selbständig                 | selbständig                        |
| SEILSPIRALE                       |                             |                                    |
| Einleitung                        | einfach                     | einfach                            |
| Ausleitung                        | nimmt zu, Fahrt auf < 4 Sek | selbständig                        |
| Landeverhalten                    | durchschnittlich            | durchschnittlich                   |
| ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT    |                             |                                    |



## NOMAD S

Hersteller: Gin Gliders

Zulassungsinhaber in Deutschland: Tumpo 'nt Fastline GmbH

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 - 3 / GH

Sitzzahl 1

Trimmsystem Fußbeschleuniger

Windenschlepp Ja



| Verhalten bei                           | min. Startgewicht (75 kg)                  | max. Startgewicht (95 kg)                  |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| START                                   | 1.2                                        | 2                                          |
| Füllverhalten                           | gleichmässig, sofort                       | gleichmässig, sofort                       |
| Aufziehverhalten                        | kommt sofort über Piloten                  | überschiesst, muss angebremsst werden      |
| Abhebegeschwindigkeit                   | gering                                     | durchschnittlich                           |
| Starthandlin <sup>9</sup> insgesamt     | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| 11-3;1:11,Uninn                         | 1.2                                        | 2                                          |
| Trimmgeschwindigkeit                    | 36 km/h                                    | 36 km/h                                    |
| Geschwindigkeit beschleunigt            |                                            | 50 km/h                                    |
| Rolldämpfung                            | hoch                                       | durchschnittlich                           |
| KURVENHANG                              | 1.2                                        | 2.3                                        |
| Trudeltendenz                           | gering                                     | gering                                     |
| Steuerweg                               | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Wendigkeit                              | hoch                                       | durchschnittlich                           |
| BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN                 | 2-3                                        | 2.3                                        |
| Sackfluggrenze                          | früh < 60 cm                               | durchschnittlich 60 cm - 75 cm             |
| Fullstallgrenze                         | früh < 65 cm                               | durchschnittlich 65 cm - 80 cm             |
| Bremskraftanstieg                       | hoch                                       | hoch                                       |
| FRONTALES EINKLAPPEN                    | 2.3                                        | 2.3                                        |
| Vorbeschleunigung                       | durchschnittlich                           | gering                                     |
| Öffnungsverhalten                       | selbständig impulsiv                       | selbständig schnell                        |
| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT       |                                            | 2.3                                        |
| Vorbeschleunigung                       |                                            | gering                                     |
| Öffnungsverhalten                       |                                            | selbständig impulsiv                       |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN                  | 2-3                                        | 2.3                                        |
| Wegdrehen                               | 90 -180 Grad                               | 90 -180 Grad                               |
| Drehgeschwindigkeit                     | hoch Inil Verlangsamung                    | hoch mit Verlangsamung                     |
| Höhenverlust                            | hoch                                       | hoch                                       |
| Stabilisierung                          | selbständig                                | selbständig                                |
| Öffnungsverhalten                       | selbständig schnell                        | selbständig impulsiv                       |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT     |                                            | 2.3                                        |
| Wegdrehen                               |                                            | 90 -180 Grad                               |
| Drehgeschwindigkeit                     |                                            | hoch mit Verlangsamung                     |
| Höhenverlust                            |                                            | hoch                                       |
| Stabilisierung                          |                                            | selbständig                                |
| Öffnungsverhalten                       |                                            | selbständig impulsiv                       |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN | 1.2                                        | 2                                          |
| Stabilisieren                           | einfaches Gegenbremsen                     | einfaches Gegenbremsen                     |
| Steuerweg                               | hoch                                       | durchschnittlich                           |
| Steuerkraftanstieg                      | hoch                                       | hoch                                       |
| Gegendrehen                             | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten                       | selbständig schnell                        | selbständig schnell                        |
| FULLSTALL symmetrische Ausleitung       | 2.3                                        | 2                                          |
| FULLSTALL as ytrische Aefäll            | 2-3                                        | 2                                          |
| TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT        | 1.2                                        | 2                                          |
| TRUDELN AUS SMIDHAREM KURVENFLUG        | 2                                          | 1.2                                        |
| STIELSPIRALE                            | 1.2                                        | 1.2                                        |
| Einleitung                              | durchschnittlich                           | einfach                                    |
| Trudeltendenz                           | gering                                     | gering                                     |
| Ausleitung                              | selbständig                                | selbständig                                |
| MEINENSTALL                             | 1.2                                        | 1.2                                        |
| Einleitung                              | einfach                                    | einfach                                    |
| Ausleitung                              | selbständig                                | selbständig                                |
| LANDUNG                                 | 1-2                                        | 2                                          |
| Landeverhalten                          | einfach                                    | durchschnittlich                           |

## ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

## OZONE PROTON GT L

Hersteller: Ozone

Zulassungsinhaber in Deutschland: Aerosport International GmbH

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 - 3 / GH

Sitzzahl 1

Trimmsystem Fußbeschleuniger

Windenschlepp Ja



| Verhalten bei                           | min. Startgewicht (95 kg)                  | man. Startgewicht (115 kg)                 |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| START                                   | 2                                          | 2                                          |
| Füllverhalten                           | ungleichmässig, verzögert                  | ungleichmässig, verzögert                  |
| Aufziehverhalten                        | bleibt hinten hängen                       | bleibt hinten hängen                       |
| Abhebegeschwindigkeit                   | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Starthandlin <sup>9</sup> insgesamt     | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| GERADEAUSFLUG                           | 1.2                                        | 1.2                                        |
| Trimmgeschwindigkeit                    | 37 km/h                                    | 38 km/h                                    |
| Geschwindigkeit beschleunigt            |                                            | 54 km/h                                    |
| Rolldämpfung                            | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| KURVENHANDLING                          | 2                                          | 2                                          |
| Trudeltendenz                           | gering                                     | gering                                     |
| Steuerweg                               | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Wendigkeit                              | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN                 | 2                                          | 2-3                                        |
| Sackfluggrenze                          | durchschnittlich 60 cm - 75 cm             | durchschnittlich 60 cm - 75 cm             |
| Fullstallgrenze                         | durchschnittlich 65 cm - 80 cm             | durchschnittlich 65 cm - 80 cm             |
| Bremskraftanstieg                       | hoch                                       | hoch                                       |
| FRONTALES EINKLAPPEN                    | 2                                          | 1.2                                        |
| Vorbeschleunigung                       | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Öffnungsverhalten                       | selbständig verzögert                      | selbständig schnell                        |
| Vorbeschleunigung                       |                                            | durchschnittlich                           |
| Öffnungsverhalten                       |                                            | selbständig schnell                        |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN                  | 2                                          | 2.3                                        |
| Wegdrehen                               | 90 -180 Grad                               | 90 -180 Grad                               |
| Drehgeschwindigkeit                     | durchschnittlich mit Verlangsamung         | hoch mit Verlangsamung                     |
| Höhenverlust                            | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Stabilisierung                          | selbständig                                | selbständig                                |
| Öffnungsverhalten                       | selbständig schnell                        | selbständig schnell                        |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT     |                                            | 2.2                                        |
| Wegdrehen                               |                                            | 90 -180 Grad                               |
| Drehgeschwindigkeit                     |                                            | hoch mit Verlangsamung                     |
| Höhenverlust                            |                                            | durchschnittlich                           |
| Stabilisierung                          |                                            | selbständig                                |
| Öffnungsverhalten                       |                                            | selbständig schnell                        |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN | 2                                          | 2                                          |
| Stabilisieren                           | einfaches Gegenbremsen                     | einfaches Gegenbremsen                     |
| Steuerweg                               | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Steuerkraftanstieg                      | hoch                                       | hoch                                       |
| Gegendrehen                             | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten                       | selbständig schnell                        | selbständig schnell                        |
| FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG       | 2                                          | 2                                          |
| FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG      | 2                                          | 2                                          |
| TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT        | 1.2                                        | 1-2                                        |
| TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG      | 1.2                                        | 2                                          |
| STIELSPIRALE                            | 2                                          | 2                                          |
| Einleitung                              | einfach                                    | durchschnittlich                           |
| Trudeltendenz                           | gering                                     | gering                                     |
| Ausleitung                              | selbständig                                | selbständig                                |
| BLEIEN-STALL                            | 1.2                                        | 1.2                                        |
| Einleitung                              | einfach                                    | einfach                                    |
| Ausleitung                              | selbständig                                | selbständig                                |
| G                                       | 2                                          | 2                                          |
| Landeverhalten                          | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |

## ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

## OZONE PROTON GT XL

Hersteller: Ozone

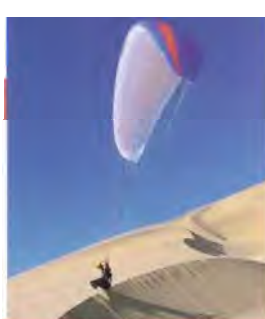
Zulassungsinhaber in Deutschland: Aerosport International GmbH

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2-3 / GH

Sitzzahl 1

Trimmsystem Fußbeschleuniger

Windenschlepp Ja



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

### START

|                         |                              |                           |
|-------------------------|------------------------------|---------------------------|
| Füllverhalten           | ungleichmässig, verzögert    | ungleichmässig, verzögert |
| Aufziehverhalten        | kommt verzögert über Piloten | bleibt hinten hängen      |
| Abhebegeschwindigkeit   | durchschnittlich             | durchschnittlich          |
| Starthandling insgesamt | durchschnittlich             | durchschnittlich          |

### GERADEAUSFLUG 1.2 1.2

|                              |                  |         |
|------------------------------|------------------|---------|
| Trimmungsgeschwindigkeit     | 36 km/h          | 38 km/h |
| Geschwindigkeit beschleunigt |                  | 54 km/h |
| Rolldämpfung                 | durchschnittlich | hoch    |

### KURVENHANDLING 2 2

|               |                  |                  |
|---------------|------------------|------------------|
| Trudeltendenz | gering           | gering           |
| Steuerweg     | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Wendigkeit    | durchschnittlich | durchschnittlich |

### BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 2 2

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

### EINKLAPPEN 1.2 1.2

|                   |                     |                     |
|-------------------|---------------------|---------------------|
| Vorbeschleunigung | gering              | gering              |
| Öffnungsverhalten | selbständig schnell | selbständig schnell |

### FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 2

|                   |  |                     |
|-------------------|--|---------------------|
| Vorbeschleunigung |  | gering              |
| Öffnungsverhalten |  | selbständig schnell |

### EINSEITIGES EINKLAPPEN 2 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 |  | hoch mit Verlangsamung |
| Höhenverlust        |  | durchschnittlich       |
| Stabilisierung      |  | selbständig            |
| Öffnungsverhalten   |  | selbständig schnell    |

### EINSEITIG EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2 1.2

|                    |                        |                        |
|--------------------|------------------------|------------------------|
| Stabilisieren      | einfaches Gegenbremsen | einfaches Gegenbremsen |
| Steuerweg          | durchschnittlich       | hoch                   |
| Steuerkraftanstieg | hoch                   | hoch                   |
| Gegendrehen        | einfach, keine Tendenz | einfach, keine Tendenz |
| Öffnungsverhalten  | euer Strömungsabriss   | zum Strömungsabriss    |

### SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 2 1.2

### FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 2 1.2

### TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1.2 1.2

### TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1.2 1.2

### STIELSPIRALE 2.3 2

|               |                   |                  |
|---------------|-------------------|------------------|
| Einleitung    | durchschnittlich  | durchschnittlich |
| Trudeltendenz | gering            | gering           |
| Ausleitung    | nicht selbständig | selbständig      |

### 8 LEINENSTALL 1.2 1.2

|            |             |             |
|------------|-------------|-------------|
| Einleitung | einfach     | einfach     |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |

### LANDUNG 2 1.2

Landeverhalten durchschnittlich

### ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Hersteller: Ozone

Zulassungsinhaber in Deutschland: Aerosport International GmbH

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 - 3 / GH

Situa<sup>h</sup> 1

Trimmsystem Fußbeschleuniger

Windenschlepp Ja



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

|                         |                           |                           |
|-------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Füllverhalten           | ungleichmässig, verzögert | ungleichmässig, verzögert |
| Aufziehverhalten        | bleibt hinten hängen      | bleibt hinten hängen      |
| Abhebegeschwindigkeit   | durchschnittlich          | durchschnittlich          |
| Starthandling insgesamt | durchschnittlich          | durchschnittlich          |

### GERADEAUSFLUG 1.2 1.2

|                              |                  |                  |
|------------------------------|------------------|------------------|
| Trimmungsgeschwindigkeit     | 36 km/h          | 38 km/h          |
| Geschwindigkeit beschleunigt |                  | 54 km/h          |
| Rolldämpfung                 | durchschnittlich | durchschnittlich |

### KURVENHANDLING 1.2 1.2

|               |        |                  |
|---------------|--------|------------------|
| Trudeltendenz | gering | gering           |
| Steuerweg     | hoch   | durchschnittlich |
| Wendigkeit    | hoch   | hoch             |

### BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 2 - 3 2 - 3

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

### FRONTALES EINKLAPPEN 1.2 2

|                   |                     |                     |
|-------------------|---------------------|---------------------|
| Vorbeschleunigung | durchschnittlich    | durchschnittlich    |
| Öffnungsverhalten | selbständig schnell | selbständig schnell |

### FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 2.3 2.3

|                   |  |                     |
|-------------------|--|---------------------|
| Vorbeschleunigung |  | gering              |
| Öffnungsverhalten |  | selbständig schnell |

### EINSEITIGES EINKLAPPEN 2 - 3 2

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

### EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 2.3 2.3

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

### EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 2

|                    |                        |                        |
|--------------------|------------------------|------------------------|
| Stabilisieren      | einfaches Gegenbremsen | einfaches Gegenbremsen |
| Steuerweg          | hoch                   | durchschnittlich       |
| Steuerkraftanstieg | hoch                   | hoch                   |
| Gegendrehen        | einfach, keine Tendenz | einfach, keine Tendenz |
| Öffnungsverhalten  | zum Strömungsabriss    | zum Strömungsabriss    |

### FULLSTALL ISYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1.2 2

### FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1.2 2

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

### TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1-2 1.2

### STIELSPIRALE 1.2 2

|               |             |  |
|---------------|-------------|--|
| Einleitung    | einfach     |  |
| Trudeltendenz | gering      |  |
| Ausleitung    | selbständig |  |

### BUINEIMALL 1.2 1.2

|            |             |             |
|------------|-------------|-------------|
| Einleitung | einfach     | einfach     |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |

### LANDUNG 1.2 2

Landeverhalten durchschnittlich

### ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



**W DTECH CORAL M**

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



Verhalten bei min. Startgewicht (80 kg) max. Startgewicht (100 kg)

|                         |                              |                              |
|-------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Füllverhalten           | ungleichmässig, verzögert    | gleichmässig, sofort         |
| Aufziehverhalten        | kommt verzögert über Piloten | kommt verzögert über Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit   | durchschnittlich             | durchschnittlich             |
| Starthandling insgesamt | einfach                      | einfach                      |

«GEMUSAT» 1 1

|                              |         |         |
|------------------------------|---------|---------|
| Trimmgeschwindigkeit         | 36 km/h | 37 km/h |
| Geschwindigkeit beschleunigt |         | 41 km/h |
| Rolldämpfung                 | hoch    | hoch    |

KURVENHANDLING 1 1

|               |                 |        |
|---------------|-----------------|--------|
| Trudeltendenz | nicht vorhanden | gering |
| Steuerweg     | hoch            | hoch   |
| Wendigkeit    | hoch            | hoch   |

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1 1

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

FRONTALES EINKLAPPEN 1 1

|                   |                     |                     |
|-------------------|---------------------|---------------------|
| Vorbeschleunigung | gering              | gering              |
| Öffnungsverhalten | selbständig schnell | selbständig schnell |

|                   |  |                     |
|-------------------|--|---------------------|
| Vorbeschleunigung |  | gering              |
| Öffnungsverhalten |  | selbständig schnell |

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1 1

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

ONSEMGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 1

|                     |  |                     |
|---------------------|--|---------------------|
| Wegdrehen           |  | < 90 Grad           |
| Drehgeschwindigkeit |  | gering              |
| Höhenverlust        |  | gering              |
| Stabilisierung      |  | selbständig         |
| hifonawir. (41)     |  | selbständig schnell |

EINSEMUS EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 1

|                    |                                            |                                            |
|--------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Stabilisieren      | einfaches Gegenbremsen                     | einfaches Gegenbremsen                     |
| Steuerung          | hoch                                       | durchschnittlich                           |
| Steuerkraftanstieg | hoch                                       | hoch                                       |
| Gegendrehen        | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten  | selbständig schnell                        | selbständig schnell                        |

FULLSTALL 1 1

FULLSTALLumecheektiO 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     |

EULEINENSTALL 1

|            |             |             |
|------------|-------------|-------------|
| Einleitung | einfach     | einfach     |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |

LANDUNG 1 1

|                |         |         |
|----------------|---------|---------|
| Landeverhalten | einfach | einfach |
|----------------|---------|---------|

**WINDTECH CORAL**

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



Verhalten bei min. Startgewicht (60 kg) max. Startgewicht (80 kg)

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

GERADEAUSFLUG 1

|                              |         |         |
|------------------------------|---------|---------|
| Trimmgeschwindigkeit         | 34 km/h | 34 km/h |
| Geschwindigkeit beschleunigt |         | 43 km/h |
| Rolldämpfung                 | hoch    | hoch    |

KURVENHANDLING 1 1

|               |        |        |
|---------------|--------|--------|
| Trudeltendenz | gering | gering |
| Steuerweg     | hoch   | hoch   |
| Wendigkeit    | hoch   | hoch   |

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1 1

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

FRONTALES EINKLAPPEN 1 1

|                   |                     |                     |
|-------------------|---------------------|---------------------|
| Vorbeschleunigung | durchschnittlich    | gering              |
| Öffnungsverhalten | selbständig schnell | selbständig schnell |

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 1

|                   |  |                     |
|-------------------|--|---------------------|
| Vorbeschleunigung |  | gering              |
| Öffnungsverhalten |  | selbständig schnell |

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1 1

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

EINSEMGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 1

|                     |  |                          |
|---------------------|--|--------------------------|
| Wegdrehen           |  | < 90 Grad                |
| Drehgeschwindigkeit |  | gering mit Verlangsamung |
| Höhenverlust        |  | gering                   |
| Stabilisierung      |  | selbständig              |
| hiffilndemmm        |  | selbständig schnell      |

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 1

|                    |                                            |                                            |
|--------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Stabilisieren      | einfaches Gegenbremsen                     | 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 1

FULLSTALL as metrische Ausleitun: 1

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 1

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 1

STEILSPIRALE 1 1

|               |             |  |
|---------------|-------------|--|
| Einleitung    | einfach     |  |
| Trudeltendenz | gering      |  |
| Ausleitung    | selbständig |  |

EULEINENSTALL 1

|            |             |  |
|------------|-------------|--|
| Einleitung | einfach     |  |
| Ausleitung | selbständig |  |

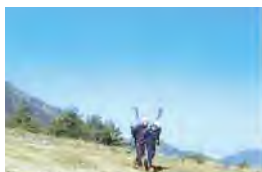
LANDUNG 1

|                |         |         |
|----------------|---------|---------|
| Landeverhalten | einfach | einfach |
|----------------|---------|---------|



## CHOICE

Hersteller: Firebird Sky Sport AG  
 Zulassungsinhaber in Deutschland: Firebird Sky Sport AG  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1-2 / Biplace, GH  
 Sitzzahl 2/1  
 Trimmsystem  
 Windschlepp Ja



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

## EGMAIMI,

## ieffliIM

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

|                              |         |                  |
|------------------------------|---------|------------------|
| Trimmggeschwindigkeit        | 36 km/h | 39 km/h          |
| Geschwindigkeit beschleunigt |         |                  |
| Rolldämpfung                 | hoch    | durchschnittlich |

|               |                  |                  |
|---------------|------------------|------------------|
| Trudeltendenz | nicht vorhanden  | nicht vorhanden  |
| Steuerweg     | hoch             | hoch             |
| Wendigkeit    | durchschnittlich | durchschnittlich |

|                   |              |              |
|-------------------|--------------|--------------|
| 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 |  |  |
| Öffnungsverhalten |  |  |

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

|                     |  |  |
|---------------------|--|--|
| Wegdrehen           |  |  |
| Drehgeschwindigkeit |  |  |
| Höhenverlust        |  |  |
| Stabilisierung      |  |  |
| Öffnungsverhalten   |  |  |

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

|                                    |   |     |
|------------------------------------|---|-----|
| FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLOTUNG   | 1 | 1.2 |
| FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLOTUNG  | 1 | 1   |
| TRUDERN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT   | 1 | 1.2 |
| TRUDERN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG | 1 | 1   |
| STIELSPIRALE                       | 1 | 1.2 |

|               |                 |                 |
|---------------|-----------------|-----------------|
| Einleitung    | einfach         | einfach         |
| Trudeltendenz | nicht vorhanden | nicht vorhanden |
| Ausleitung    | selbständig     | selbständig     |

|            |             |             |
|------------|-------------|-------------|
| Einleitung | einfach     | einfach     |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |

|                |         |         |
|----------------|---------|---------|
| Landeverhalten | einfach | einfach |
|----------------|---------|---------|

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

## XIX FORM 2 S

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



4Ä,

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

## Enall

## IMIZIIMB12111111

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

|                              |                  |                  |
|------------------------------|------------------|------------------|
| Trimmggeschwindigkeit        | 35 km/h          | 36 km/h          |
| Geschwindigkeit beschleunigt |                  | 48 km/h          |
| Rolldämpfung                 | durchschnittlich | durchschnittlich |

|               |                  |                  |
|---------------|------------------|------------------|
| Trudeltendenz | gering           | gering           |
| 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               |

|                   |                       |                       |
|-------------------|-----------------------|-----------------------|
| Vorbeschleunigung | gering                | gering                |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |

|                   |  |                       |
|-------------------|--|-----------------------|
| Vorbeschleunigung |  | durchschnittlich      |
| Öffnungsverhalten |  | selbständig verzögert |

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

|                     |  |                        |
|---------------------|--|------------------------|
| Wegdrehen           |  | -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                      |

|                                    |     |     |
|------------------------------------|-----|-----|
| FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLOTUNG   | 1.2 | 2   |
| FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLOTUNG  | 1.2 | 1.2 |
| TRUDERN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT   | 2   | 2   |
| TRUDERN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG | 1.2 | 2   |
| STIELSPIRALE                       | 2   | 2   |

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

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

|                |                  |                  |
|----------------|------------------|------------------|
| Landeverhalten | durchschnittlich | durchschnittlich |
|----------------|------------------|------------------|

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



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



Verhalten bei min. Startgewicht (105 kg) man. Startgewicht (125 kg)

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

| TRIMMSYSTEM                  | 1-1              | 1-2              |
|------------------------------|------------------|------------------|
| Trimmgeschwindigkeit         | 35 km/h          | 35 km/h          |
| Geschwindigkeit beschleunigt |                  | 48 km/h          |
| Rolldämpfung                 | durchschnittlich | durchschnittlich |

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

| BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN | 1-2                            | 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               |

| FRONTALES EINKLAPPEN | 1-2                   | 2      |
|----------------------|-----------------------|--------|
| Vorbeschleunigung    |                       | gering |
| Öffnungsverhalten    | selbständig verzögert |        |

| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT | 2 |
|-----------------------------------|---|
| Vorbeschleunigung                 |   |

| EINSEITIGES EINKLAPPEN | 2                                  | 2                                  |
|------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| Wegdrehen              | 90 -180 Grad                       | 90 -180 Grad                       |
| Drehgeschwindigkeit    | durchschnittlich mit Verlangsamung | durchschnittlich mit Verlangsamung |
| Höhenverlust           | durchschnittlich                   | durchschnittlich                   |
| Stabilisierung         | selbständig                        | selbständig                        |
| Öffnungsverhalten      | selbständig verzögert              | selbständig verzögert              |

| UNTERES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT | 2                     |
|---------------------------------|-----------------------|
| Wegdrehen                       | 90 -180 Grad          |
| Drehgeschwindigkeit             | durchschnittlich      |
| Höhenverlust                    | durchschnittlich      |
| Stabilisierung                  | selbständig           |
| Öffnungsverhalten               | selbständig verzögert |

| EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN | 1                                          | 2                                          |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Stabilisieren                           | einfaches Gegenbremsen                     | einfaches Gegenbremsen                     |
| Steuerweg                               | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Steuerkraftanstieg                      | durchschnittlich                           |                                            |
| Gegendrehen                             | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten                       | selbständig verzögert                      | selbständig verzögert                      |

| STABILISIEREN      | 1                                          | 2                                          |
|--------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Stabilisieren      | einfaches Gegenbremsen                     | einfaches Gegenbremsen                     |
| Steuerweg          | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Steuerkraftanstieg | durchschnittlich                           |                                            |
| Gegendrehen        | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten  | selbständig verzögert                      | selbständig verzögert                      |

| FULLSTAU (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)  | 1-2 | 1-1 |
|-------------------------------------|-----|-----|
| FULLSTAU (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) | 1-2 | 1-2 |
| TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT    | 2   | 1   |
| TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG  | 1-2 | 2   |
| STIELSPIRALE                        | 1   | 2   |

| REINEN-STALL  | 1-2                       | 1-2                       |
|---------------|---------------------------|---------------------------|
| 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        | 1-2              | 1-2              |
|----------------|------------------|------------------|
| Landeverhalten | durchschnittlich | durchschnittlich |

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

## CHOICE 21

Hersteller: Firebird Sky Sport AG  
 Zulassungsinhaber in Deutschland: Firebird Sky Sport AG  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 - 2 / Biplace, GH  
 Sitzzahl 2/1  
 Trimmsystem  
 Windschlepp Ja



Verhalten bei min. Startgewicht (110 kg) max. Startgewicht (180 kg)

| ErRT                    | min. Startgewicht (110 kg)   | max. Startgewicht (180 kg)   |
|-------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Füllverhalten           | gleichmässig, sofort         | gleichmässig, sofort         |
| Aufziehverhalten        | kommt verzögert über Piloten | kommt verzögert über Piloten |
| Abhebegeschwindigkeit   | durchschnittlich             | durchschnittlich             |
| Starthandling insgesamt | durchschnittlich             | durchschnittlich             |

| TRIMMSYSTEM                  | 1-2              | 1-2              |
|------------------------------|------------------|------------------|
| Trimmgeschwindigkeit         | 86 km/h          | 40 km/h          |
| Geschwindigkeit beschleunigt |                  |                  |
| Rolldämpfung                 | durchschnittlich | durchschnittlich |

| KURVENHANDLING | 1                | 1                |
|----------------|------------------|------------------|
| Trudeltendenz  | nicht vorhanden  | nicht vorhanden  |
| Steuerweg      | hoch             | hoch             |
| Wendigkeit     | durchschnittlich | durchschnittlich |

| BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN | 1            | 1            |
|-------------------------|--------------|--------------|
| Sackfluggrenze          | spät > 75 cm | spät > 75 cm |
| Fullstallgrenze         | spät > 90 cm | spät > 90 cm |
| Bremskraftanstieg       | hoch         | hoch         |

| FRONTALES EINKLAPPEN | 1                   | 1                   |
|----------------------|---------------------|---------------------|
| Vorbeschleunigung    | gering              | gering              |
| Öffnungsverhalten    | selbständig schnell | selbständig schnell |

| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT | 1                   | 1                   |
|-----------------------------------|---------------------|---------------------|
| Vorbeschleunigung                 |                     |                     |
| Öffnungsverhalten                 | selbständig schnell | selbständig schnell |

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

| EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT | 1                     | 1                                  |
|-------------------------------------|-----------------------|------------------------------------|
| Wegdrehen                           | 90 -180 Grad          | 90 -180 Grad                       |
| Drehgeschwindigkeit                 | gering                | durchschnittlich mit Verlangsamung |
| Höhenverlust                        | gering                | gering                             |
| Stabilisierung                      | selbständig           | selbständig                        |
| Öffnungsverhalten                   | selbständig verzögert | selbständig verzögert              |

| EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN | 1                                          | 1                                          |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Stabilisieren                           | einfaches Gegenbremsen                     | selbständig                                |
| Steuerweg                               | hoch                                       | hoch                                       |
| Steuerkraftanstieg                      | hoch                                       | hoch                                       |
| Gegendrehen                             | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten                       | selbständig verzögert                      | selbständig verzögert                      |

| STABILISIEREN      | 1                                          | 1                                          |
|--------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Stabilisieren      | einfaches Gegenbremsen                     | selbständig                                |
| Steuerweg          | hoch                                       | hoch                                       |
| Steuerkraftanstieg | hoch                                       | hoch                                       |
| Gegendrehen        | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten  | selbständig verzögert                      | selbständig verzögert                      |

| FULLSTAU (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)  | 1 | 1-2 |
|-------------------------------------|---|-----|
| FULLSTAU (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) | 1 | 1   |
| TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT    |   | 1-2 |
| TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG  |   |     |

| STIELSPIRALE  | 1               | 1-2             |
|---------------|-----------------|-----------------|
| Einleitung    | einfach         | einfach         |
| Trudeltendenz | nicht vorhanden | nicht vorhanden |
| Ausleitung    | selbständig     | selbständig     |

| REINEN-STALL | 1           | 1           |
|--------------|-------------|-------------|
| Einleitung   | einfach     | einfach     |
| Ausleitung   | selbständig | selbständig |

| LANDUNG        | 1       | 1       |
|----------------|---------|---------|
| Landeverhalten | einfach | einfach |

## CHOICE TT

Hersteller: Firebird Sky Sport AG

Zulassungsinhaber in Deutschland: Firebird Sky Sport AG

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 / Biplace, GH

Sitzzahl 2/1

Trimmsystem Trimmer von Hand zu bedienen

Windenschlepp Ja

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

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

GERADEAUSFLUG 1.2

Trimmungsgeschwindigkeit 36 km/h 43 km/h

Geschwindigkeit beschleunigt

Rolldämpfung hoch durchschnittlich

KURVENHANDLING 1 1.2

Trudeltendenz nicht vorhanden nicht vorhanden

Steuerweg hoch hoch

Wendigkeit durchschnittlich durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1 1

Sackfluggrenze spät &gt; 75 cm spät &gt; 75 cm

Fullstallgrenze spät &gt; 90 cm spät &gt; 90 cm

Bremskraftanstieg hoch hoch

FRONTALES EINKLAPPEN 1

Vorbeschleunigung gering gering

Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG

Vorbeschleunigung

Öffnungsverhalten

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1 2

Wegdrehen 90-180 Grad 180 - 360 Grad

Drehgeschwindigkeit gering durchschnittlich mit

Verlangsamung

Höhenverlust gering durchschnittlich

Stabilisierung selbständig selbständig

Öffnungsverhalten selbständig<sup>9</sup> verzögert selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG

Wegdrehen

Drehgeschwindigkeit

Höhenverlust

Stabilisierung

Öffnungsverhalten

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 1

Stabilisieren einfaches Gegenbremsen einfaches Gegenbremsen

Steuerweg hoch hoch

Steuerkraftanstieg hoch hoch

Gegendrehen einfach, keine Tendenz einfach, keine Tendenz

zum Strömungsabriss zum Strömungsabriss

einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss

SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1 2

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1 1

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 1.2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 1

STEILSPIRALE 1 1.2

Einleitung einfach einfach

Trudeltendenz nicht vorhanden nicht vorhanden

Ausleitung selbständig selbständig

KEINENSTALL 1 1

Einleitung einfach einfach

Ausleitung selbständig selbständig

LANDUNG 1 1.2

Landeverhalten einfach einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

## CHOICE ZIP TT

Hersteller: Firebird Sky Sport AG

Zulassungsinhaber in Deutschland: Firebird Sky Sport AG

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 / Biplace, GH

Sitzzahl 2/1

Trimmsystem Trimmer von Hand zu bedienen

Windenschlepp Ja

Verhalten bei min. Startgewicht (110 kg) max. Startgewicht (180 kg)

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

GERADEAU 1 1.2

Trimmungsgeschwindigkeit 36 km/h 44 km/h

Geschwindigkeit beschleunigt

Rolldämpfung durchschnittlich durchschnittlich

KURVENHANDLING 1 1.2

Trudeltendenz nicht vorhanden nicht vorhanden

Steuerweg hoch hoch

Wendigkeit durchschnittlich durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1 1

Sackfluggrenze spät &gt; 75 cm spät &gt; 75 cm

Fullstallgrenze spät &gt; 90 cm spät &gt; 90 cm

Bremskraftanstieg hoch hoch

2to EINKLAPPEN 1

Vorbeschleunigung gering gering

Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig schnell

IN EINKLAPPEN BESCHLEUNIG

Vorbeschleunigung

Öffnungsverhalten

EINSEITIGES EINKLAPPEN 1 2

Wegdrehen 90 -180 Grad 180 - 360 Grad

Drehgeschwindigkeit gering durchschnittlich mit

Verlangsamung

Höhenverlust gering durchschnittlich

Stabilisierung selbständig selbständig

Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG

Wegdrehen

Drehgeschwindigkeit

Höhenverlust

Stabilisierung

Öffnungsverhalten

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 1

Stabilisieren einfaches Gegenbremsen selbständig

Steuerweg hoch hoch

Steuerkraftanstieg hoch hoch

Gegendrehen einfach, keine Tendenz einfach, keine Tendenz

zum Strömungsabriss zum Strömungsabriss

einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss

FULLWALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1 2

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1 1.2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 1.2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 1

STEILSPIRALE 1 1.2

Einleitung einfach einfach

Trudeltendenz nicht vorhanden nicht vorhanden

Ausleitung selbständig selbständig

B4BENNSTALL 1 1

Einleitung einfach einfach

Ausleitung selbständig selbständig

LANDUNG 1 1.2

Landeverhalten einfach durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



## MULL la

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

Zulassungsinhaber in Deutschland: Airirave Villingen Ges.m.b.H.

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1/GH

Sitzzahl 1

Trimmsystem Fußbeschleuniger

Windschlepp la



| Verhalten bei                         | min. Startgewicht (80 kg)                  | max. Startgewicht (100 kg)                 |
|---------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| STAAT                                 | 1                                          | 1                                          |
| Füllverhalten                         | gleichmässig, sofort                       | gleichmässig, sofort                       |
| Aufziehverhalten                      | kommt sofort über Piloten                  | kommt sofort über Piloten                  |
| Abhebegeschwindigkeit                 | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Starthandling insgesamt               | einfach                                    | einfach                                    |
| GERADEAUSFLUG                         | 1                                          | 1                                          |
| Trimmungsgeschwindigkeit              | 34 km/h                                    | 36 km/h                                    |
| Geschwindigkeit beschleunigt          |                                            | 46 km/h                                    |
| Rolldämpfung                          | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| KURVENHANDUNG                         | 1                                          | 1                                          |
| Trudeltendenz                         | nicht vorhanden                            | nicht vorhanden                            |
| Steuerweg                             | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Wendigkeit                            | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| BEIMITNES UMZIEHEN                    |                                            | 1                                          |
| Sackfluggrenze                        | durchschnittlich 60 cm • 75 cm             | durchschnittlich 60 cm • 75 cm             |
| Fullstallgrenze                       | durchschnittlich 65 cri 80 cm              | durchschnittlich 65 cm • 80 cm             |
| Bremskraftanstieg                     | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| FRONTALES EINKLAPPEN                  | 1                                          | 1                                          |
| Vorbeschleunigung                     | gering                                     | gering                                     |
| Öffnungsverhalten                     | selbständig schnell                        | selbständig schnell                        |
| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT     |                                            | 1                                          |
| Vorbeschleunigung                     |                                            | gering                                     |
| Öffnungsverhalten                     |                                            | selbständig schnell                        |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN                | 1                                          | 1                                          |
| Wegdrehen                             | <90 Grad                                   | < 90 Grad                                  |
| Drehgeschwindigkeit                   | durchschnittlich                           | durchschnittlich mit Verlangsamung         |
| Höhenverlust                          | durchschnittlich                           | gering                                     |
| Stabilisierung                        | selbständig selbständig                    |                                            |
| Öffnungsverhalten                     | selbständig verzögert                      | selbständig schnell                        |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT   |                                            | 1                                          |
| Wegdrehen                             |                                            | < 90 Grad                                  |
| Drehgeschwindigkeit                   |                                            | durchschnittlich mit Verlangsamung         |
| Höhenverlust                          |                                            | gering                                     |
| Stabilisierung                        |                                            | selbständig                                |
| Öffnungsverhalten                     |                                            | selbständig schnell                        |
| EIPSO MIN EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN | 1                                          | 1                                          |
| Stabilisieren                         | selbständig                                | selbständig                                |
| Steuerweg                             | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Steuerkraftanstieg                    | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Gegendrehen                           | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten                     | selbständig schnell                        | selbständig schnell                        |
| FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG     | 1                                          | 1                                          |
| FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG    | 1                                          | 1                                          |
| TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT      | 1                                          | 1                                          |
| TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG    | 1                                          | 1                                          |
| STELSPIRALE                           | 1                                          | 1                                          |
| Einleitung                            | einfach                                    | einfach                                    |
| Trudeltendenz                         | nicht vorhanden                            | nicht vorhanden                            |
| Ausleitung                            | selbständig                                | selbständig                                |
| 84 EINMSTALL                          | 1                                          | 1                                          |
| Einleitung                            | einfach                                    | einfach                                    |
| Ausleitung                            | selbständig                                | selbständig                                |
| LANDUNG                               |                                            |                                            |
| Landeverhalten                        | einfach                                    | einfach                                    |
| ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT        |                                            |                                            |

## FLYING PLANET WHISPE %BO

Hersteller: Flying Planet

Zulassungsinhaber in Deutschland: Skyline Flight Gear

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 - 3 / GH

Sitzzahl 1

Trimmsystem Fußbeschleuniger

Windschlepp Ja



| Verhalten bei                        | min. Startgewicht (80 kg)                  | max. Startgewicht (95 kg)                  |
|--------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| STAAT                                | 1                                          | 1                                          |
| Füllverhalten                        | gleichmässig, sofort                       | gleichmässig, sofort                       |
| Aufziehverhalten                     | kommt sofort über Piloten                  | überschiesst, muss angebremsst werden      |
| Abhebegeschwindigkeit                | durchschnittlich                           | gering                                     |
| Starthandling insgesamt              | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| GERADEAUSFLUG                        | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Trimmungsgeschwindigkeit             | 36 km/h                                    | 36 km/h                                    |
| Geschwindigkeit beschleunigt         |                                            | 45 km/h                                    |
| Rolldämpfung                         | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| KURVENHANDLING                       | 1-2                                        | 2                                          |
| Trudeltendenz                        | gering                                     | gering                                     |
| Steuerweg                            | durchschnittlich                           | gering                                     |
| Wendigkeit                           | hoch                                       | hoch                                       |
| BEIDSEITIGES UMZIEHEN                | 2,3                                        | 2,3                                        |
| Sackfluggrenze                       | früh < 60 cm                               | früh < 60 cm                               |
| Fullstallgrenze                      | früh < 65 cm                               | früh < 65 cm                               |
| Bremskraftanstieg                    | hoch                                       | hoch                                       |
| FRONTALES EINKLAPPEN                 | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Vorbeschleunigung                    | gering                                     | gering                                     |
| Öffnungsverhalten                    | selbständig verzögert                      | selbständig schnell                        |
| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT    |                                            | 2                                          |
| Vorbeschleunigung                    |                                            | gering                                     |
| Öffnungsverhalten                    |                                            | selbständig schnell                        |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN               | 2,3                                        | 1,1                                        |
| Wegdrehen                            | 90 • 180 Grad                              | 90 - 180 Grad                              |
| Drehgeschwindigkeit                  | hoch mit Verlangsamung                     | durchschnittlich mit Verlangsamung         |
| Höhenverlust                         | hoch                                       | durchschnittlich                           |
| Stabilisierung                       | selbständig                                | selbständig                                |
| Öffnungsverhalten                    | selbständig schnell                        | selbständig schnell                        |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT  |                                            | 2,3                                        |
| Wegdrehen                            |                                            | 90 - 180 Grad                              |
| Drehgeschwindigkeit                  |                                            | durchschnittlich mit Verlangsamung         |
| Höhenverlust                         |                                            | durchschnittlich                           |
| Stabilisierung                       |                                            | selbständig                                |
| Öffnungsverhalten                    |                                            | selbständig schnell                        |
| EINSEITIGES EIN D GEGENSTEUERN       | 1                                          | 1,7,1                                      |
| 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                        |
| FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)  | 1,2                                        | 2                                          |
| FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) | 1-2                                        | 2                                          |
| TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT     | 2                                          | 2                                          |
| TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG   | 2                                          | 1,2                                        |
| STELSPIRALE                          | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Einleitung                           | durchschnittlich                           | einfach                                    |
| Trudeltendenz                        | gering                                     | gering                                     |
| Ausleitung                           | selbständig                                | selbständig                                |
| ERENDEHLEN                           | 1,2                                        | 1,2                                        |
| Einleitung                           | einfach                                    | einfach                                    |
| Ausleitung                           | selbständig                                | selbständig                                |
| LANDUNG                              | 1,2                                        | 1                                          |
| Landeverhalten                       | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT       |                                            |                                            |

## YING PLANET WHISPER

Hersteller: Flying Planet

Zulassungsinhaber in Deutschland: Skyline Flight Gear

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 - 3 / GH

Sitzzahl 1

Trimmsystem Fußbeschleuniger

Windenschlepp la



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

Füllverhalten gleichmässig, sofort gleichmässig, sofort

Aufziehverhalten überschiesst, muss angebremsst werden überschiesst, muss angebremsst werden

Abhebegeschwindigkeit durchschnittlich gering

Starthandling insgesamt durchschnittlich durchschnittlich

Trimmggeschwindigkeit 34 km/h 35 km/h

Geschwindigkeit beschleunigt 45 km/h

Rolldämpfung durchschnittlich durchschnittlich

KURVENHANDLING 2 2.3

Trudeltendenz gering durchschnittlich

Steuerweg gering gering

Wendigkeit durchschnittlich hoch

BEDEUTENDES ÜBERZIEHEN 2.3 2.3

Sackfluggrenze früh &lt; 60 cm früh &lt; 60 cm

Fullstallgrenze früh &lt; 65 cm früh &lt; 65 cm

Bremskraftanstieg hoch hoch

Vorbeschleunigung durchschnittlich durchschnittlich

Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig schnell

BESCHLEUNIG 2

Vorbeschleunigung durchschnittlich

Öffnungsverhalten selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN 2.3 2

Wegdrehen 90 -180 Grad 180 - 360 Grad

Drehgeschwindigkeit durchschnittlich mit Verlangsamung durchschnittlich mit Verlangsamung

Höhenverlust durchschnittlich durchschnittlich

Stabilisierung selbständig selbständig

Öffnungsverhalten nicht selbständig selbständig verzögert

durch Pumpen mit Bremse

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 2.3

Wegdrehen 90 -180 Grad

Drehgeschwindigkeit hoch mit Verlangsamung

Höhenverlust durchschnittlich

Stabilisierung selbständig

Öffnungsverhalten selbständig impulsiv

EINSEITIGES EINKUPPEN UND GEGENSTEUERN 2 2

Stabilisieren einfaches Gegenbremsen einfaches Gegenbremsen

Steuerweg durchschnittlich durchschnittlich

Steuerkraftanstieg hoch hoch

Gegendrehen einfach, keine Tendenz einfach, keine Tendenz

zum Strömungsabriss zum Strömungsabriss

Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig verzögert

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 2 2

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 2 2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 2 2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1.2 2.3

STET PRIMI 1.2 1.2

Einleitung einfach einfach

Trudeltendenz gering gering

Ausleitung selbständig selbständig

ESIEWENSTALL 1 2

Einleitung einfach einfach

Ausleitung selbständig selbständig

Pr17 2 2

Landeverhalten durchschnittlich durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Hersteller: Gin Gliders

Zulassungsinhaber in Deutschland: Turneint Fastline GmbH

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 - 3 / GH

Sitzzahl 1

Trimmsystem Fußbeschleuniger

Windenschlepp Ja



Verhalten bei min. Startgewicht (95 kg) max. Startgewicht (120 kg)

Füllverhalten gleichmässig, sofort gleichmässig, sofort

Aufziehverhalten komm( sofort über Piloten überschiesst, muss angebremsst werden

Abhebegeschwindigkeit gering durchschnittlich

Starthandling insgesamt durchschnittlich durchschnittlich

Trimmggeschwindigkeit 36 km/h 37 km/h

Geschwindigkeit beschleunigt 50 km/h

Rolldämpfung durchschnittlich durchschnittlich

KURVENHANDLING 2 2

Trudeltendenz gering gering

Steuerweg durchschnittlich durchschnittlich

Wendigkeit hoch hoch

11,51 OBERZIEHEN 2.3 2.3

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

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

RemernflanstiAa hoch hoch

FRONTALES EINIKUPPEN 2.3 2.3

Vorbeschleunigung gering gering

Öffnungsverhalten selbständig impulsiv selbständig schnell

Vorbeschleunigung durchschnittlich

Öffnungsverhalten selbständig impulsiv

Wegdrehen 90 180 Grad 90.180 Grad

Drehgeschwindigkeit hoch mit Verlangsamung hoch mit Verlangsamung

Höhenverlust hoch hoch

Stabilisierung selbständig selbständig

ffflingvorhalton selbständig impulsiv selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHIRM 2.3

Wegdrehen 90180 Grad

Drehgeschwindigkeit hoch mit Verlangsamung

Höhenverlust hoch

Stabilisierung selbständig

Öffnungsverhalten selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2

Stabilisieren einfaches Gegenbremsen einfaches Gegenbremsen

Steuerweg durchschnittlich durchschnittlich

Steuerkraftanstieg hoch hoch

Gegendrehen einfach, keine Tendenz einfach, keine Tendenz

zum Strömungsabriss zum Strömungsabriss

Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig schnell

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 2.3 2.3

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 2 2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 2 2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 2 2

STIELSPIRALE 1.2 2

Einleitung durchschnittlich durchschnittlich

Trudeltendenz gering gering

Ausleitung selbständig selbständig

BEIN 1- 2

Einleitung einfach einfach

Ausleitung selbständig selbständig

LANDU 2

Landeverhalten durchschnittlich durchschnittlich

Mkt4ffflauftrihl:::1.11



## A person is seen from above, skydiving with a large, curved parachute that is white on the left and purple on the right. The word "POLAR" is visible on the purple section. The person is wearing a yellow and black jumpsuit. Below them is a dense green forest.

| Verhalten bei           | min. Startgewicht (135 kg) | max. Startgewicht (220 kg) |
|-------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Füllverhalten           | gleichmässig, sofort       | gleichmässig, sofort       |
| Aufziehverhalten        | kommt sofort über Piloten  | kommt sofort über Piloten  |
| Abhoh egeschwindigkeit  | durchschnittlich           | durchschnittlich           |
| Starthandling insgesamt | einfach                    | einfach                    |

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

|                |                  |                  |
|----------------|------------------|------------------|
| Landeverhalten | durchschnittlich | durchschnittlich |
|----------------|------------------|------------------|

## INDEPENDENCE RADICAL M

Hersteller: Fly-market Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG  
 Zulassungsinhaber Deutschland: Flymarket Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 - 3 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp Ja

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

**START** 1.2 1.2

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

**GERADEAMFLUG** 1.2 1.2

Trimmungsgeschwindigkeit 36 km/h 37 km/h  
 Geschwindigkeit beschleunigt 54 km/h  
 Rolldämpfung durchschnittlich durchschnittlich

**KURVENHANDLING** 2.3 1-2

Trudeltendenz gering gering  
 Steuerweg gering durchschnittlich  
 Wendigkeit durchschnittlich durchschnittlich

**BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN** 2.3 1.2

Sackfluggrenze früh <60 cm durchschnittlich 60 cm - 75 cm  
 Fullstallgrenze früh <65 cm durchschnittlich 65 cm - 80 cm  
 Bremskraftanstieg idurchschnittlich durchschnittlich

**FRONT. EINLEITUNG** 2 2

Vorbeschleunigung gering gering  
 Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

**FRONTALES EINMAPPEN BESCHLEUNIG.** 2.3

Vorbeschleunigung - durchschnittlich  
 Öffnungsverhalten - selbständig verzögert

**EINSEITIGES EINKLAPPEN** 2-3 2-3

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

**EINSEITIGES** 1 2-3

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

### EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN

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

**FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG** 2 2

**FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG** 2 2

**TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT** 2 2

**TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG** 2 2

**STELLSPINALE** 2 2

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

**EINLEITUNG** 1.2 1.2

Einleitung einfach einfach  
 Ausleitung selbständig selbständig

**LANDUNG** 1.2 1.2

Landeverhalten durchschnittlich durchschnittlich

**ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT**

## INDEPENDENCE DRAGON S

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

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

**START** 1 1

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

**G. 1.2 AUSFLUG.** 1.2 1.2

Trimmungsgeschwindigkeit 36 km/h 37 km/h  
 Geschwindigkeit beschleunigt 50 km/h  
 Rolldämpfung durchschnittlich durchschnittlich

**KURVENHANDLING** 1.2 1.2

Trudeltendenz gering gering  
 Steuerweg durchschnittlich durchschnittlich  
 Wendigkeit durchschnittlich durchschnittlich

**BEIDSEITIGES ÜHRZIEHEN** 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 1.2

Vorbeschleunigung gering gering  
 Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

**FRONT. EINLEITUNG BESCHLEUNIG.** 1.2

Vorbeschleunigung - gering  
 Öffnungsverhalten - selbständig verzögert

**EINSEITIGES EINKLAPPEN** 1.2 1-2

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

**EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG.** 1-2

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

**EINSFLUGS EINKLAPPEN UND GEGENSIMON** 1.2 1.2

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

**FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG** 1.2 1.2

**FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG** 1.2 1.2

**TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT** 1.2 1.2

**TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG** 1.2 1.2

**STELLSPINALE** 1.2 1.2

Einleitung einfach einfach  
 Trudeltendenz gering gering  
 Ausleitung selbständig selbständig

**EINLEITUNG** 1 1

Einleitung einfach einfach  
 Ausleitung selbständig selbständig

**LANDUNG** 1 1

Landeverhalten einfach einfach

**ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT**



**M Z1 GS-01-893-01**

| INDEPENDENCE DRAGON L                                                  |                                            |                                            |
|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Hersteller: Elmarket Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG                    |                                            |                                            |
| Zulassungsinhaber Deutschland: Elmarket Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG |                                            |                                            |
| Klassifizierung / Gurtzeuggruppe                                       | 1 - 2 / GH                                 |                                            |
| Sitzzahl                                                               | 1                                          |                                            |
| Trimmsystem                                                            | Fußbeschleuniger                           |                                            |
| Windschlepp                                                            | Ja                                         |                                            |
| Verhalten bei                                                          | min. Startgewicht (95 kg)                  | max. Startgewicht (125 kg)                 |
| START                                                                  | 1.2                                        | 2                                          |
| 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                                           |                                            | 50 km/h                                    |
| Rolldämpfung                                                           | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| KURVENHANDLING                                                         | 1.2                                        | 1.2                                        |
| Trudeltendenz                                                          | gering                                     | gering                                     |
| Steuerweg                                                              | hoch                                       | hoch                                       |
| Wendigkeit                                                             | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| BEIDSEITIGES ÜBERZMIEN                                                 | 1.2                                        | 1.2                                        |
| Sackfluggrenze                                                         | durchschnittlich 60 cm 75 cm               | spät > 75 cm                               |
| Fullstallgrenze                                                        | durchschnittlich 65 cm - 80 cm             | spät > 90 cm                               |
| Bremskraftanstieg                                                      | hoch                                       | hoch                                       |
| FRONTAUS EINKLAPPEN                                                    | 2                                          | 1.2                                        |
| Vorbeschleunigung                                                      | gering                                     | gering                                     |
| Öffnungsverhalten                                                      | selbständig verzögert                      | selbständig verzögert                      |
| MONOSEITLICHE BESCHLEUNIGUNG                                           | 1 - 2                                      |                                            |
| Vorbeschleunigung                                                      |                                            | gering                                     |
| Öffnungsverhalten                                                      |                                            | selbständig verzögert                      |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN                                                 | 1 - 2                                      | 1-2                                        |
| Wegdrehen                                                              | 90 - 180 Grad                              | 90 - 180 Grad                              |
| Drehgeschwindigkeit                                                    | durchschnittlich mit Verlangsamung         | durchschnittlich mit Verlangsamung         |
| Höhenverlust                                                           | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Stabilisierung                                                         | selbständig                                | selbständig                                |
| Öffnungsverhalten                                                      | selbständig verzögert                      | selbständig verzögert                      |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT                                    | 1.2                                        |                                            |
| Wegdrehen                                                              |                                            | 90 - 180 Grad                              |
| Drehgeschwindigkeit                                                    |                                            | durchschnittlich mit Verlangsamung         |
| Höhenverlust                                                           |                                            | durchschnittlich                           |
| Stabilisierung                                                         |                                            | selbständig                                |
| Öffnungsverhalten                                                      |                                            | selbständig verzögert                      |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN                                | 1.2                                        | 1.2                                        |
| Stabilisieren                                                          | einfaches Gegenbremsen                     | einfaches Gegenbremsen                     |
| Steuerweg                                                              | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Steuerkraftanstieg                                                     | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Gegendrehen                                                            | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss | einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss |
| Öffnungsverhalten                                                      | selbständig verzögert                      | selbständig verzögert                      |
| FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG                                      | 1.2                                        | 1.2                                        |
| FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG                                     | 1.2                                        | 1.2                                        |
| TRUDERN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT                                       | 1                                          | 1.2                                        |
| TRUDERN AUS STATUTHEM KURVENFLUG                                       | 1                                          | 1.2                                        |
| STIELSPIRALE                                                           | 1, 2                                       | 1.2                                        |
| Einleitung                                                             | einfach                                    | einfach                                    |
| Trudeltendenz                                                          | gering                                     | gering                                     |
| Ausleitung                                                             | selbständig                                | selbständig                                |
| BLEIBENSTILL                                                           | 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                                         |                                            |                                            |


**M ZL GS-01-894-01**

| EXCEL S                                           |                                       |                                       |
|---------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| Hersteller: Edel Korea, HISPO Co.Ltd              |                                       |                                       |
| Zulassungsinhaber in Deutschland: wings of change |                                       |                                       |
| Klassifizierung / Gurtzeuggruppe                  | 2 - 3 / GH                            |                                       |
| Sitzzahl                                          | 1                                     |                                       |
| Trimmsystem                                       | Fußbeschleuniger                      |                                       |
| Windschlepp                                       | Ja                                    |                                       |
| Verhalten bei                                     | min. Startgewicht (70 kg)             | max. Startgewicht (90 kg)             |
| START                                             | 1.2                                   | 1.2                                   |
| Füllverhalten                                     | gleichmässig, sofort                  | gleichmässig, sofort                  |
| Aufziehverhalten                                  | überschiesst, muss angebremsst werden | überschiesst, muss angebremsst werden |
| Abhebegeschwindigkeit                             | durchschnittlich                      | durchschnittlich                      |
| Starthandling insgesamt                           | durchschnittlich                      | durchschnittlich                      |
| GERADEAUSFLUG                                     | 2                                     | 1.2                                   |
| Trimmgeschwindigkeit                              | 35 km/h                               | 36 km/h                               |
| Geschwindigkeit beschleunigt                      |                                       | 51 km/h                               |
| Rolldämpfung                                      | durchschnittlich                      | durchschnittlich                      |
| KURVENHANDLING                                    | 2                                     | 2.3                                   |
| Trudeltendenz                                     | durchschnittlich                      | gering                                |
| Steuerweg                                         | gering                                | gering                                |
| Wendigkeit                                        | durchschnittlich                      | durchschnittlich                      |
| Sackfluggrenze                                    | früh < 60 cm                          | früh < 60 cm                          |
| Fullstallgrenze                                   | durchschnittlich 65 cm - 80 cm        | durchschnittlich 65 cm - 80 cm        |
| Bremskraftanstieg                                 | hoch                                  | hoch                                  |
| FRONTALES EINKLAPPEN                              | 1.2                                   | 2                                     |
| Vorbeschleunigung                                 | durchschnittlich                      | durchschnittlich                      |
| Öffnungsverhalten                                 | selbständig schnell                   | selbständig verzögert                 |
| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT                 |                                       |                                       |
| Vorbeschleunigung                                 |                                       | durchschnittlich                      |
| Öffnungsverhalten                                 |                                       | selbständig verzögert                 |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN                            | 2                                     | 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 impulsiv                  |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT               |                                       | 2.3                                   |
| Wegdrehen                                         |                                       | 180 - 360 Grad                        |
| Drehgeschwindigkeit                               |                                       | durchschnittlich mit Verlangsamung    |
| Höhenverlust                                      |                                       | durchschnittlich                      |
| Stabilisierung                                    |                                       | selbständig                           |
| Öffnungsverhalten                                 |                                       | selbständig schnell                   |
| STIELSPIRALE                                      | 1.2                                   | 1.2                                   |
| Einleitung                                        | durchschnittlich                      | durchschnittlich                      |
| Trudeltendenz                                     | gering                                | gering                                |
| Ausleitung                                        | selbständig                           | selbständig                           |
| BLEIBENSTILL                                      | 1.2                                   | 1                                     |
| Einleitung                                        | einfach                               | einfach                               |
| Ausleitung                                        | selbständig                           | selbständig                           |
| LANDUNG                                           | 2                                     | 1.2                                   |
| Landeverhalten                                    | durchschnittlich                      | durchschnittlich                      |
| ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT                    |                                       |                                       |



## EXCEL M

Hersteller: Edel Korea, HISPO Co.Ltd

Zulassungsinhaber in Deutschland: wings of change

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 - 3 / GH

Sitzzahl 1

Trimmsystem Fußbeschleuniger

Windenschlepp Ja

Verhalten bei min. Startgewicht (80 kg) max. Startgewicht (100 kg)

START 1-2 1-2

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

GERADEAUS LU 1-2 1-2

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

KIP MAILANG 1-2 1

Trudeltendenz gering nicht vorhanden  
Steuerweg durchschnittlich durchschnittlich  
Wendigkeit hoch hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1-2 1-2

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

FRONTALES EINKLAPPEN 1-2 1-2

Vorbeschleunigung durchschnittlich durchschnittlich  
Öffnungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 2

Vorbeschleunigung - durchschnittlich  
Öffnungsverhalten - selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN 2-3 2-3

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

Lan 1Pe1.11.1111.1 11:1s.-1Klleft-ii 2-3

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2

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

FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 2 2

FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 2 1-2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 2 2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 2 2

STELSPIRALE 2 1

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

REN NSTALL 1-2 1-2

Einleitung einfach einfach  
Ausleitung selbständig selbständig

LANDUNG 1-2 1-2

Landeverhalten durchschnittlich durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

## EXCEL L

Hersteller: Edel Korea, HISPO Coltd

Zulassungsinhaber in Deutschland: wings of change

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 - 3 / GH

Sitzzahl 1

Trimmsystem Fußbeschleuniger

Windenschlepp Ja

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

START 2 2

Füllverhalten gleichmässig, sofort gleichmässig, sofort  
Aufziehverhalten überschießt, muss überschießt, muss  
angebremst werden angebremst werden  
Abhebegeschwindigkeit durchschnittlich gering  
Starthandling insgesamt durchschnittlich durchschnittlich

3.ERADEAUSLUO 2 2

Trimmungsgeschwindigkeit 35 km/h 35 km/h  
Geschwindigkeit beschleunigt 45 km/h  
Rolldämpfung durchschnittlich durchschnittlich

KURV } LING 2.3 2

Trudeltendenz durchschnittlich gering  
Steuerweg gering durchschnittlich  
Wendigkeit durchschnittlich durchschnittlich

BOUM ÜBERZIEHEN 2.3 2-3

Sackfluggrenze durchschnittlich 50 cm • 75 cm früh < 50 cm  
Fullstallgrenze früh < 65 cm früh < 65 cm  
Bremskraftanstieg hoch durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN 1-2 1-2

Vorbeschleunigung gering durchschnittlich  
Öffnungsverhalten selbständig schnell selbständig schnell

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 1 2

Vorbeschleunigung - gering  
Öffnungsverhalten - selbständig schnell

EINSEITIGES EINKUPPEN 2 2

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

EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 1 2.3

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

INSETIGES EINLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2 2

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

FULLITALL ISYMMETRISCHE AUSLEITUNG 2 2.3

FULLSTAU AVIA HEMISCHE AUSLEITUNG 2 2

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 2 2

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 2 2

STELSPIRALE 1-2 2.3

Einleitung einfach einlach  
Trudeltendenz gering gering  
Ausleitung selbständig Nachdrehen 180 - 360 Grad

BIENENSTALL 1 2

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

LANDUNG 1-2 2

Landeverhalten durchschnittlich durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



# GRADIENT ONYX 24

Hersteller: Turmpoint Fastline GmbH

Zulassungsinhaber in Deutschland: Turmpoint Fastline GmbH

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 · 2 / GH

Sitzzahl 1

Trimmsystem Fußbeschleuniger

Windenschlepp Ja



| Verhalten bei                                  | min. Startgewicht (65 kg)                  | max. Startgewicht (85 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>GERADEAUSFLUG</b>                           | 1                                          | 1                                          |
| Trimmungsgeschwindigkeit                       | 36 km/h                                    | 36 km/h                                    |
| Geschwindigkeit beschleunigt                   |                                            | 48 km/h                                    |
| Rolldämpfung                                   | hoch                                       | hoch                                       |
| <b>KURPENHANDUNG</b>                           | 1                                          | 1                                          |
| Trudeltendenz                                  | nicht vorhanden                            | nicht vorhanden                            |
| Steuerweg                                      | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Wendigkeit                                     | hoch                                       | hoch                                       |
| <b>BEI ÜBERZIEHEN</b>                          | 1                                          | 1.2                                        |
| Sackfluggrenze                                 | spät > 75 cm                               | durchschnittlich 60 cm - 75 ah             |
| Fullstallgrenze                                | durchschnittlich 65 cm - 80 cm             | durchschnittlich 65 Cri - 80 cm            |
| Bremskraftanstieg                              | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| <b>FRONTALES EIN KLASSEN</b>                   | 1                                          | 1.2                                        |
| Vorbeschleunigung                              | gering                                     | gering                                     |
| Öffnungsverhalten                              | selbständig verzögert                      | selbständig verzögert                      |
| <b>FRONTALE EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>        | 1-2                                        |                                            |
| Vorbeschleunigung                              |                                            | durchschnittlich                           |
| Öffnungsverhalten                              |                                            | selbständig verzögert                      |
| <b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>                  | 1-2                                        | 1-2                                        |
| Wegdrehen                                      | 90-180 Grad                                | 90 -180 Grad                               |
| Drehgeschwindigkeit                            | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Höhenverlust                                   | gering                                     | gering                                     |
| Stabilisierung                                 | selbständig                                | selbständig                                |
| Öffnungsverhalten                              | selbständig verzögert                      | selbständig verzögert                      |
| <b>EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>                 | 1                                          | 1.2                                        |
| Wegdrehen                                      | -                                          | 90 - 180 Grad                              |
| Drehgeschwindigkeit                            | -                                          | durchschnittlich                           |
| Höhenverlust                                   | -                                          | durchschnittlich                           |
| Stabilisierung                                 | -                                          | selbständig                                |
| Öffnungsverhalten                              | -                                          | selbständig verzögert                      |
| <b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</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 verzögert                      | selbständig verzögert                      |
| <b>FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>     | 1                                          | 1.2                                        |
| <b>FALLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>    | 1                                          | 1                                          |
| <b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>        | 1                                          | 1.2                                        |
| <b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>      | 1                                          | 1                                          |
| <b>OTOSPIRALE</b>                              | 1                                          | 1                                          |
| Einleitung                                     | einfach                                    | einfach                                    |
| Trudeltendenz                                  | nicht vorhanden                            | nicht vorhanden                            |
| Ausleitung                                     | selbständig                                | selbständig                                |
| <b>B-LINEN STALL</b>                           | 1.2                                        | 1.2                                        |
| Einleitung                                     | einfach                                    | einfach                                    |
| Ausleitung                                     | selbständig                                | selbständig                                |
| <b>LANDUNG</b>                                 | 1                                          | 1                                          |
| Landeverhalten                                 | einfach                                    | einfach                                    |
| <b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>          |                                            |                                            |

Hersteller: Turmpoint Fastline GmbH

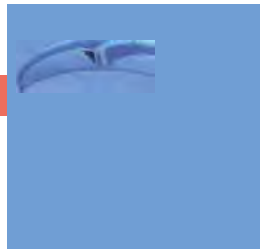
Zulassungsinhaber in Deutschland: Turmpoint Fastline GmbH

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 · 2 / GH

Sitzzahl 1

Trimmsystem Fußbeschleuniger

Windenschlepp Ja



| Verhalten bei                              | min. Startgewicht 175 kg)                  | max. Startgewicht (95 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>GERADEAUSFLUG</b>                       |                                            |                                            |
| Trimmungsgeschwindigkeit                   | 36 km/h                                    | 36 km/h                                    |
| Geschwindigkeit beschleunigt               |                                            | 48 km/h                                    |
| Rolldämpfung                               | hoch                                       | hoch                                       |
| <b>KURPENHANDUNG</b>                       |                                            |                                            |
| Trudeltendenz                              | nicht vorhanden                            | nicht vorhanden                            |
| Steuerweg                                  | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Wendigkeit                                 | hoch                                       | hoch                                       |
| <b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>             | 1                                          | 1                                          |
| Sackfluggrenze                             | spät > 75 cm                               | spät > 75 cm                               |
| Fullstallgrenze                            | durchschnittlich 65 cm - 80 cm             | durchschnittlich 65 cm • 80 cm             |
| Bremskraftanstieg                          | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| <b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>                | 1                                          |                                            |
| Vorbeschleunigung                          | gering                                     | gering                                     |
| Öffnungsverhalten                          | selbständig verzögert                      | selbständig verzögert                      |
| <b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>   | 1.2                                        |                                            |
| Vorbeschleunigung                          |                                            | durchschnittlich                           |
| Öffnungsverhalten                          |                                            | selbständig verzögert                      |
| <b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>              | 1-2                                        | 1.1                                        |
| Wegdrehen                                  | 90 -180 Grad                               | 90 • 180 Grad                              |
| Drehgeschwindigkeit                        | durchschnittlich                           | durchschnittlich                           |
| Höhenverlust                               | gering                                     | gering                                     |
| Stabilisierung                             | selbständig                                | selbständig                                |
| Öffnungsverhalten                          | selbständig verzögert                      | selbständig verzögert                      |
| <b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b> | 1-2                                        |                                            |
| Wegdrehen                                  |                                            | -180 Grad                                  |
| Drehgeschwindigkeit                        |                                            | durchschnittlich                           |
| Höhenverlust                               |                                            | durchschnittlich                           |
| Stabilisierung                             |                                            | selbständig                                |
| Öffnungsverhalten                          |                                            | selbständig verzögert                      |
| <b>131 km/h emperT2M11</b>                 | 1                                          |                                            |
| 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>111</b>                                 |                                            |                                            |
| RUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT            | 1                                          | 1.2                                        |
| 1 RUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG        | 1                                          |                                            |
| OTOSPIRALE                                 | 1                                          | 1                                          |
| Einleitung                                 | einfach                                    | einfach                                    |
| Trudeltendenz                              | nicht vorhanden                            | nicht vorhanden                            |
| Ausleitung                                 | selbständig                                | selbständig                                |
| <b>BIENENSTALL</b>                         | 1.2                                        | 1.2                                        |
| Einleitung                                 | einfach                                    | einfach                                    |
| Ausleitung                                 | selbständig                                | selbständig                                |
| <b>LANDUNG</b>                             | 1                                          |                                            |
| Landeverhalten                             | einfach                                    | einfach                                    |
| <b>ERGÄNZUNGEN ZUR FISSICHERHEIT</b>       |                                            |                                            |

## GRADIENT ONYX 28

Hersteller: Turnpoint Fastline GmbH  
 Zulassungsinhaber in Deutschland: Turnpoint Fastline GmbH  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 - 2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windenschlepp Ja



| Verhalten bei | min. Startgewicht (85 kg) | max. Startgewicht (110 kg) |
|---------------|---------------------------|----------------------------|
|               | 1                         |                            |

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

## GERADEAUSFLUG 1 1

|                              |         |         |
|------------------------------|---------|---------|
| Trimmgeschwindigkeit         | 36 km/h | 36      |
| Geschwindigkeit beschleunigt |         | 48 km/h |
| Rolldämpfung                 | hoch    | hoch    |

## KURVENHANDLING 1 1

|               |                  |                  |
|---------------|------------------|------------------|
| Trudeltendenz | nicht vorhanden  | nicht vorhanden  |
| Steuerweg     | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Wendigkeit    | hoch             | hoch             |

## BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1

|                   |                              |                                |
|-------------------|------------------------------|--------------------------------|
| Sackfluggrenze    | spät > 75 cm                 | spät > 75 cm                   |
| Fullstallgrenze   | durchschnittlich 65 cm 80 cm | durchschnittlich 65 cm - 80 cm |
| Bremskraftanstieg | durchschnittlich             | durchschnittlich               |

## FRONTALES EINKLAPPEN 1 1

|                   |                       |                       |
|-------------------|-----------------------|-----------------------|
| Vorbeschleunigung | gering                | gering                |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |

## FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 1.2

|                   |  |                       |
|-------------------|--|-----------------------|
| Vorbeschleunigung |  | durchschnittlich      |
| Öffnungsverhalten |  | selbständig verzögert |

## EINSEITIGES EINKLAPPEN 1.2 1.2

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

## EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 1.2

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

## EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 1

|                      |                        |                        |
|----------------------|------------------------|------------------------|
| Stabilisieren        | selbständig            | selbständig            |
| Steuerweg            | durchschnittlich       | durchschnittlich       |
| Stetterkrafteinstieg | durchschnittlich       | durchschnittlich       |
| Gegendrehen          | einfach, keine Tendenz | einfach, keine Tendenz |
| Öffnungsverhalten    | zum Strömungsabriss    | zum Strömungsabriss    |

## ÖFFNUNGSVERHALTEN 1 1

## FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1 1

## FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1 1

## TRÜDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1 1.2

## TRÜDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 1

## STEILSPIRALE 1 1

|               |                 |                 |
|---------------|-----------------|-----------------|
| Einleitung    | einfach         | einfach         |
| Trudeltendenz | nicht vorhanden | nicht vorhanden |
| Ausleitung    | selbständig     | selbständig     |

## MINENSTALL 1.2 1.2

|            |             |             |
|------------|-------------|-------------|
| Einleitung | einfach     | einfach     |
| Ausleitung | selbständig | selbständig |

## LANDUNG 1 1

|                |         |  |
|----------------|---------|--|
| Landeverhalten | einfach |  |
|----------------|---------|--|

## ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

## GRADIENT BLISS 26

Hersteller: Turnpoint Fastline GmbH  
 Zulassungsinhaber in Deutschland: Turnpoint Fastline GmbH  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 - 3 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windenschlepp 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                   |

## GERADEAUSFLUG

|                              |                  |                  |
|------------------------------|------------------|------------------|
| Trimmgeschwindigkeit         | 37 km/h          | 38 km/h          |
| Geschwindigkeit beschleunigt |                  | 53 km/h          |
| Rolldämpfung                 | durchschnittlich | durchschnittlich |

## KURVENHANDLING 1.2 1.2

|               |                  |                  |
|---------------|------------------|------------------|
| Trudeltendenz | gering           | gering           |
| Steuerweg     | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Wendigkeit    | hoch             | hoch             |

## BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 2 2

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

## FRONTALES EINKLAPPEN 2 2

|                   |                       |                       |
|-------------------|-----------------------|-----------------------|
| Vorbeschleunigung | durchschnittlich      | durchschnittlich      |
| Öffnungsverhalten | selbständig verzögert | selbständig verzögert |

## FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT

|                   |  |                       |
|-------------------|--|-----------------------|
| Vorbeschleunigung |  | durchschnittlich      |
| Öffnungsverhalten |  | selbständig verzögert |

## EINSEITIGES EINKLAPPEN 2 2.3

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

## EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 2.3

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

## EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 2 2

|                    |                        |                        |
|--------------------|------------------------|------------------------|
| Stabilisieren      | einfaches Gegenbremsen | einfaches Gegenbremsen |
| Steuerweg          | durchschnittlich       | durchschnittlich       |
| Steuerkraftanstieg | durchschnittlich       | durchschnittlich       |
| Gegendrehen        | einfach, keine Tendenz | einfach, keine Tendenz |
| Öffnungsverhalten  | zum Strömungsabriss    | zum Strömungsabriss    |

## FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 2 2

## FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG) 2 2

## TRÜDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 2 2

## TRÜDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1.2 1.2

## STEILSPIRALE 2 2

|               |             |             |
|---------------|-------------|-------------|
| Einleitung    | einfach     | einfach     |
| Trudeltendenz | gering      | gering      |
| Ausleitung    | selbständig | selbständig |

## REIN 3 1.2 1.2

|            |                  |                  |
|------------|------------------|------------------|
| Einleitung | durchschnittlich | durchschnittlich |
| Ausleitung | selbständig      | selbständig      |

## LANDUNG 1.2 1.2

|                |                  |                  |
|----------------|------------------|------------------|
| Landeverhalten | durchschnittlich | durchschnittlich |
|----------------|------------------|------------------|

## ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



| GRADIENT BLISS 28                                                                                                                                                                                                                                              |                                |                                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| <div>Hersteller: Turpoint Fastline GmbH</div> <div>Zulassungsinhaber in Deutschland: Turpoint Fastline GmbH</div> <div>Klassifizierung / Gurtzeuggruppe2 - 3 / GH</div> <div>Sitzzahl1</div> <div>TrimmsystemFußbeschleuniger</div> <div>WindenschleppJa</div> |                                |                                |
|                                                                                                                                                                                |                                |                                |
| Verhalten bei                                                                                                                                                                                                                                                  | min. Startgewicht (90 kg)      | max. Startgewicht (120 kg)     |
| START                                                                                                                                                                                                                                                          | 2                              | 1.2                            |
| Füllverhalten                                                                                                                                                                                                                                                  | gleichmässig, sofort           | gleichmässig, sofort           |
| Aufziehverhalten                                                                                                                                                                                                                                               | kommt sofort über Piloten      | kommt sofort über Piloten      |
| Abhebegeschwindigkeit                                                                                                                                                                                                                                          | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Starthandling insgesamt                                                                                                                                                                                                                                        | einfach                        | einfach                        |
| GERADEAUSFLUG                                                                                                                                                                                                                                                  | 1.2                            | 12                             |
| Trimmungsgeschwindigkeit                                                                                                                                                                                                                                       | 37 km/h                        | 37 km/h                        |
| Geschwindigkeit beschleunigt                                                                                                                                                                                                                                   |                                | 53 km/h                        |
| Rolldämpfung                                                                                                                                                                                                                                                   | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| KURVENHANDLING                                                                                                                                                                                                                                                 | 1-2                            | 1.2                            |
| Trudeltendenz                                                                                                                                                                                                                                                  | gering                         | gering                         |
| Steuer weg                                                                                                                                                                                                                                                     | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Wendigkeit                                                                                                                                                                                                                                                     | hoch                           | hoch                           |
| BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN                                                                                                                                                                                                                                        | 2                              | 2                              |
| Sackfluggrenze                                                                                                                                                                                                                                                 | durchschnittlich 60 cm • 75 cm | durchschnittlich 60 cm - 75 cm |
| Fullstallgrenze                                                                                                                                                                                                                                                | durchschnittlich 65 cm - 80 cm | durchschnittlich 65 cm • 80 cm |
| Bremskraftanstieg                                                                                                                                                                                                                                              | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| FRONTALES EINKLAPPEN                                                                                                                                                                                                                                           | 2                              | 2                              |
| Vorbeschleunigung                                                                                                                                                                                                                                              | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Öffnungsverhalten                                                                                                                                                                                                                                              | selbständig verzögert          | selbständig verzögert          |
| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG                                                                                                                                                                                                                               |                                | 2                              |
| Vorbeschleunigung                                                                                                                                                                                                                                              |                                | durchschnittlich               |
| Öffnungsverhalten                                                                                                                                                                                                                                              |                                | selbständig verzögert          |
| EINSEITIGES EINNLA                                                                                                                                                                                                                                             | 2 - 3                          |                                |
| Wegdrehen                                                                                                                                                                                                                                                      | 180 - 360 Grad                 | 180 360 Grad                   |
| Drehgeschwindigkeit                                                                                                                                                                                                                                            | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Höhenverlust                                                                                                                                                                                                                                                   | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Stabilisierung                                                                                                                                                                                                                                                 | selbständig                    | selbständig                    |
| Öffnungsverhalten                                                                                                                                                                                                                                              | selbständig schnell            | selbständig schnell            |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT                                                                                                                                                                                                                            |                                | 2, 3                           |
| Wegdrehen                                                                                                                                                                                                                                                      |                                | 180 - 360 Grad                 |
| Drehgeschwindigkeit                                                                                                                                                                                                                                            |                                | hoch mit Verlangsamung         |
| Höhenverlust                                                                                                                                                                                                                                                   |                                | durchschnittlich               |
| Stabilisierung                                                                                                                                                                                                                                                 |                                | selbständig                    |
| Öffnungsverhalten                                                                                                                                                                                                                                              |                                | selbständig verzögert          |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN                                                                                                                                                                                                                        | 2                              | 2                              |
| Stabilisieren                                                                                                                                                                                                                                                  | einfaches Gegenbremsen         | einfaches Gegenbremsen         |
| Steuerweg                                                                                                                                                                                                                                                      | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Steuerkraftanstieg                                                                                                                                                                                                                                             | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Gegendrehen                                                                                                                                                                                                                                                    | einfach, keine Tendenz         | einfach, keine Tendenz         |
|                                                                                                                                                                                                                                                                | zum Strömungsabriss            | zum Strömungsabriss            |
| Öffnungsverhalten                                                                                                                                                                                                                                              | selbständig verzögert          | selbständig verzögert          |
| FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLOTUNG                                                                                                                                                                                                                               | 2                              | 2                              |
| FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG                                                                                                                                                                                                                             | 2                              | 2                              |
| TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT                                                                                                                                                                                                                               | 2                              | 2                              |
| TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG                                                                                                                                                                                                                             | 1.2                            | 2                              |
| STEILSPIRALE                                                                                                                                                                                                                                                   | 2                              | 2                              |
| Einleitung                                                                                                                                                                                                                                                     | einfach                        | einfach                        |
| Trudeltendenz                                                                                                                                                                                                                                                  | gering                         | gering                         |
| Ausleitung                                                                                                                                                                                                                                                     | selbständig                    | selbständig                    |
| WINENSTALL                                                                                                                                                                                                                                                     | 1.2                            | 1.2                            |
| Einleitung                                                                                                                                                                                                                                                     | durchschnittlich               | durchschnittlich               |
| Ausleitung                                                                                                                                                                                                                                                     | selbständig                    | selbständig                    |
| LANDUNG                                                                                                                                                                                                                                                        | 1 - 2                          | 1 - 2                          |
| Landeverhalten                                                                                                                                                                                                                                                 | durchschnittlich               | durchschnittlich               |

| MAKALU XL                                                                          |                            |                                |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|--------------------------------|
| Hersteller: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH                                   |                            |                                |
| Zulassungsinhaber in Deutschland: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH             |                            |                                |
| Klassifizierung / Gurtzeuggruppe                                                   | 1 - 2 / GH                 |                                |
| Sitzzahl                                                                           | 1                          |                                |
| Trimmsystem                                                                        | Fußbeschleuniger           |                                |
| Windenschlepp                                                                      | Ja                         |                                |
|  |                            |                                |
| Verhalten bei                                                                      | min. Startgewicht (110 kg) | max. Startgewicht (150 kg)     |
|                                                                                    | 1                          |                                |
| Füllverhalten                                                                      | gleichmäßig, sofort        | gleichmäßig, sofort            |
| Aufziehverhalten                                                                   | kommt sofort über Piloten  | kommt sofort über Piloten      |
| Abhebegeschwindigkeit                                                              | durchschnittlich           | durchschnittlich               |
| Starthandling insgesamt                                                            | einfach                    | einfach                        |
| GERADEAUSFLUG                                                                      |                            |                                |
| Trimmungsgeschwindigkeit                                                           | 39 km/h                    | 41 km/h                        |
| Geschwindigkeit beschleunigt                                                       |                            | 47 km/h                        |
| Rolldämpfung                                                                       | durchschnittlich           | durchschnittlich               |
| KURVENHANDLING                                                                     |                            | 1.2                            |
| Trudeltendenz                                                                      | nicht vorhanden            | nicht vorhanden                |
| Steuerweg                                                                          | hoch                       | durchschnittlich               |
| Wendigkeit                                                                         | durchschnittlich           | durchschnittlich               |
| BEI . . . ÜBERZIEHEN                                                               |                            | 1.2                            |
| Sackfluggrenze                                                                     | spät > 75 cm               | durchschnittlich 60 cm - 75 cm |
| Fullstallgrenze                                                                    | spät > 90 cm               | durchschnittlich 65 cm 80 cm   |
| Bremskraftanstieg                                                                  | durchschnittlich           | durchschnittlich               |
| FRONTALES EINKLAPPEN                                                               |                            | 1                              |
| Vorbeschleunigung                                                                  | gering                     | gering                         |
| Öffnungsverhalten                                                                  | selbständig schnell        | selbständig schnell            |
| FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG                                                   |                            | 1.2                            |
| Vorbeschleunigung                                                                  |                            | gering                         |
| Öffnungsverhalten                                                                  |                            | selbständig schnell            |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN                                                             |                            | 1.2                            |
| Wegdrehen                                                                          | 90 - 180 Grad              | 90 - 180 Grad                  |
| Drehgeschwindigkeit                                                                | durchschnittlich           | gering                         |
| Höhenverlust                                                                       | durchschnittlich           | durchschnittlich               |
| Stabilisierung                                                                     | selbständig                | selbständig                    |
| Öffnungsverhalten                                                                  | selbständig verzögert      | selbständig verzögert          |
| EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG                                                 |                            | 1.2                            |
| Wegdrehen                                                                          |                            | 90 - 180 Grad                  |
| Drehgeschwindigkeit                                                                |                            | durchschnittlich               |
| Höhenverlust                                                                       |                            | durchschnittlich               |
| Stabilisierung                                                                     |                            | selbständig                    |
| Öffnungsverhalten                                                                  |                            | selbständig verzögert          |
| 112 EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN                                                    |                            | 1.2                            |
| Stabilisieren                                                                      | selbständig                | selbständig                    |
| Steuerweg                                                                          | durchschnittlich           | durchschnittlich               |
| Steuerkraftanstieg                                                                 | durchschnittlich           | durchschnittlich               |
| Gegendrehen                                                                        | einfach, keine Tendenz     | einfach, keine Tendenz         |
|                                                                                    | zum Strömungsabriss        | zum Strömungsabriss            |
| Öffnungsverhalten                                                                  | selbständig verzögert      | selbständig verzögert          |
| FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG                                                  |                            | 1.2                            |
| FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG                                                 |                            | 1.2                            |
| TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT                                                   |                            | 1.2                            |
| TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG                                                 |                            | 1.2                            |
| STEILSPIRALE                                                                       |                            | 1.2                            |
| Einleitung                                                                         | durchschnittlich           | durchschnittlich               |
| Trudeltendenz                                                                      | gering                     | gering                         |
| Ausleitung                                                                         | selbständig                | selbständig                    |
| WINDWALL                                                                           |                            |                                |
| Einleitung                                                                         | einfach                    | einfach                        |
| Ausleitung                                                                         | selbständig                | selbständig                    |
| LANDUNG                                                                            |                            | 1                              |
| Landeverhalten                                                                     | einfach                    | einfach                        |
| phil eowimelze                                                                     |                            |                                |
|                                                                                    |                            |                                |
|                                                                                    |                            |                                |

MZL 01-371-01



## STEALTH COMBAT 14 / BAEUMER-FISCHER URSULA-SYBILLE

|                              |                                              |
|------------------------------|----------------------------------------------|
| Klassifizierung              | 3                                            |
| Zul. Startgewicht / Sitzzahl | 120 kg - 141 kg / 1                          |
| UL-Schlepp                   | Ja                                           |
| Windenschlepp                | Nein                                         |
| Gerätgewicht (ohne Packsack) | 38 kg                                        |
| Fläche                       | 14 m <sup>2</sup>                            |
| Spannweite                   | 10,7 m                                       |
| Doppelsegel                  | ca. 90 %                                     |
| Lattenzahl                   | 24/6                                         |
| Trimmvorrichtung             | VG                                           |
| Art des Steuerbügels         | profiliert                                   |
| Steuerbügelbasis             | Speedbar                                     |
| Besonderheiten               | tu im los, 2 Schrankungsanschlänge pro Seite |

### BODENHANDLING UND START

|                           |                   |
|---------------------------|-------------------|
| Statische Lastigkeit      | leicht heck'astig |
| Aerodynamische Lastigkeit | neutral           |
| Abhebegeschwindigkeit     | durchsntoältlich  |

2

### GERADEAUSFLUG

1/80%

M3103%

3

|                              |                                   |                         |
|------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|
| V min (km/h)                 | 28                                | 28                      |
| V max (km/h)                 | >80                               | >80                     |
| Bügeldruck bei 60 km/h       | gering-durchschnittlich           | gering                  |
| Bügeldruck bei 80 km/h       | durchschnittlich                  | gering-durchschnittlich |
| Richtungsstabilität (Gieren) | kein Gieren, Aufschaukeln möglich | kein Gieren             |

|                            |                  |                  |
|----------------------------|------------------|------------------|
| 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 | leicht zunehmend |

### VERHALTEN BEIM STROMUNGSABRISS

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

### LANDUNG

VG 50%

23

|                           |                   |
|---------------------------|-------------------|
| Ausschwebestrecke         | lang              |
| Moment des Stollens       | einfach zu finden |
| V-Bereich des Stalleis    | groß              |
| Kraftaufwand beim Stallen | gering            |

\*2411.1(11)

# World Champions again



## Drachen-Weltmeisterschaft / World Air Games 2001

Icaro ist zum zweiten Mal in Folge Weltmeister  
Manfred Ruhmer gewinnt auch die Weltmeisterschaft 2001 in Spanien,  
Robert Reisinger wird Dritter - beide auf Laminar 14MRx.  
Kathleen Rigg gewinnt die Frauen-Meisterschaft auf ihrem Laminar 13MRx.

## Starrflügel- Weltmeisterschaft 2001 / World Air Games 2001

Atos dominiert in der Klasse II: Alex Ploner gewinnt die WM,  
Christian Ciech wird Zweiter, Manfred Trimme' erzielt den dritten Platz.  
Die ersten fünf Plätze wurden auf ATOS erflogen  
9 Atos unter den ersten 10 - bei 30 Teilnehmern flogen 20 Piloten auf Atos.

## Weltrekord: 700 km Barriere in Texas gebrochen!!!

Manfred Ruhmer erfliegt einen neuen, einzigartigen Weltrekord in der freien Strecke  
in Texas fliegt er 700,8 km auf seinem Laminar 14 MRx.  
Am gleichen Tag fliegt Davis Straub mit dem Atos eine freie Strecke von 652 km.

WIR GRATULIEREN HERZLICH DEM ICARO-TEAM  
ZU DIESEN EINMALIGEN LEISTUNGEN !



Kufsteiner Str. 44, D - 83064 RAUBLING - KIRCHDORF- Tel. +49 (0) 8035 6189, fax 8481  
www.fly-more.com - E-Mail: fly-more@t-onliamle www.icaro200D.com



|                                          |                     |                     |
|------------------------------------------|---------------------|---------------------|
| MZL 01-372-01                            |                     |                     |
| SPORTSTER L/AIRWAVE VILLINGER GES.M.B.H. |                     |                     |
| Klassifizierung                          | 2.3                 |                     |
| Zul. Startgewicht / Sitzzahl             | 100 kg 140 kg / 1   |                     |
| UL-Schlepp                               | Ja                  |                     |
| Windenschlepp                            | Ja                  |                     |
| Gerätegewicht (ohne Packsack)            | 34,5 kg             |                     |
| Fläche                                   | 14,6 m2             |                     |
| Spannweite                               | 104 m               |                     |
| Doppelsegel                              | ca. 85 %            |                     |
| Lattenzahl                               | 21/6                |                     |
| Trimmvorrichtung                         | VG                  |                     |
| Art des Steuerbügels                     | profiliert          |                     |
| Steuerbügelbasis                         | Speedbar            |                     |
| Besonderheiten                           |                     |                     |
| BODENHANDLING UND START VG 0% 2          |                     |                     |
| Statische Lastigkeit                     | leicht hecklastig   |                     |
| Aerodynamische Lastigkeit                | neutral             |                     |
| Abhebegeschwindigkeit                    | durchschnittlich    |                     |
| GERADEAUSFLUG VG 0% VG Uh 2-3            |                     |                     |
| V min (km/h)                             | 29                  | 28                  |
| V max (km/h)                             | >80                 | >80                 |
| Bügeldruck bei 60 km/h                   | gering              | gering              |
| Bügeldruck bei 80 km/h                   | durchschnittlich    | du rohsc hn litt h  |
| Richtungsstabilität (Gieren)             | leichte Gierlendenz | leichte Gierlendenz |
| Kraftaufwand für Einleiten               | gering              | durchschnittlich    |
| Kraftaufwand für Ausleiten               | gering              | durchschnittlich    |
| Rollzeit für Einleiten                   | kurz                | durchschnittlich    |
| Rollzeit für Ausleiten                   | kurz                | durchschnittlich    |
| Schräglage bei V min.sink                | neutral             | neutral             |
| 94r1*1414*141*5:fit ABRISS               |                     |                     |
| Geradeausflug - Bügel langsam vor        | problemlos          | problemlos          |
| Geradeausflug - Bügel schnell vor        | problemlos          | problemlos          |
| Kurvenflug - Bügel langsam vor           | problemlos          | problemlos          |
| Kurvenflug - Bügel schnell vor           | problemlos          | problemlos          |
| Provoziertes Trudeln                     | nicht möglich       | nicht möglich       |
| LANDUNG VG 50% 2                         |                     |                     |
| Ausschwebestrecke                        | durchschnittlich    |                     |
| Moment des Stollens                      | einfach zu finden   |                     |
| V-Bereich des Stollens                   | durchschnittlich    |                     |
| Kraftaufwand beim Stollen                | gering              |                     |
| 4IALINU MN1111301r1,1feill eau           |                     |                     |

|                                       |                                   |                                   |
|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| MZL 01-373-01                         |                                   |                                   |
| SPORTS M/AIRWAVE VILLINGER GES.M.B.H. |                                   |                                   |
| Klassifizierung                       | 2-3                               |                                   |
| Zul. Startgewicht / Sitzzahl          | 96 kg - 126 kg /1                 |                                   |
| UL-Schlepp                            | Ja                                |                                   |
| Windenschlepp                         | Ja                                |                                   |
| Gerätegewicht (ohne Packsack)         | 33,5 kg                           |                                   |
| Fläche                                | 1385 m2                           |                                   |
| Spannweite                            | 1025 m                            |                                   |
| Doppelsegel                           | ca. 82 %                          |                                   |
| Lattenzahl                            | 19/4                              |                                   |
| Trimmvorrichtung                      | VG                                |                                   |
| Art des Steuerbügels                  | profiliert                        |                                   |
| Steuerbügelbasis                      | Speedbar                          |                                   |
| Besonderheiten                        |                                   |                                   |
| BODENHANDLING UND START VG 0%         |                                   |                                   |
| Statische Lastigkeit                  | leicht hecklastig                 |                                   |
| Aerodynamische Lastigkeit             | neutral                           |                                   |
| Abhebegeschwindigkeit                 | durchschnittlich                  |                                   |
| GERADEAUSFLUG 0% VG                   |                                   |                                   |
| V min (km/h)                          | 31                                | 30                                |
| V max (km/h)                          | >80                               | >80                               |
| Bügeldruck bei 60 km/h                | gering                            | gering                            |
| Bügeldruck bei 80 km/h                | durchschnittlich                  | durchschnittlich                  |
| Richtungsstabilität (Gieren)          | kein Gieren, Aufschaukeln möglich | kein Gieren, Aufschaukeln möglich |
| KURVENHANDLING 2                      |                                   |                                   |
| Kraftaufwand für Einleiten            | gering                            | durchschnittlich                  |
| Kraftaufwand für Ausleiten            | gering                            | durchschnittlich                  |
| Rollzeit für Einleiten                | kurz                              | durchschnittlich                  |
| Rollzeit für Ausleiten                | kurz                              | durchschnittlich                  |
| Schräglage bei V min.sink             | neutral                           | neutral                           |
| ealpk421-11151111,617116[elct1: M     |                                   |                                   |
| Geradeausflug - Bügel langsam vor     | problemlos                        | problemlos                        |
| Geradeausflug- schnell vor            | problemlos                        | problemlos                        |
| Kurvenflug - Bügel langsam vor        | problemlos                        | problemlos                        |
| Kurvenflug- Bügel schnell vor         | problemlos                        | problemlos                        |
| Provoziertes Trudeln                  | nicht möglich                     | nicht möglich                     |
| LANDUNG VG 50% 2                      |                                   |                                   |
| Ausschwebestrecke                     | durchschnittlich                  |                                   |
| Moment des Stollens                   | einfach zu finden                 |                                   |
| V-Bereich des Stollens                | durchschnittlich                  |                                   |
| Kraftaufwand beim Stollen             | gering                            |                                   |
| ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEI         |                                   |                                   |



## lieber Wettergott

Ich glaube, Du kannst Dir gar nicht vorstellen, was für ein toller Sport Gleitschirmfliegen bei richtigem Flugwetter ist, sonst hättest du uns heuer nicht so ein Mistwetter beschert. Starten möchte ich am liebsten so mit zehner Wind genau von vorne und nicht immer mit der Angst, dass mich der Starkwind wegreißt oder ich bei Rückenwind der Startplatzkasperl bin. Dann wäre es prima, großflächige, gleichmäßige Bärte bis zur Wolkenbasis auszudrehen und nicht wie heuer immer so zerhackte Monster, die nichts anderes im Sinn haben als einen rauszuschmeißen oder die Luft aus den Kammern zu pressen. Du hast auch anscheinend keine Ahnung, wie schön und beruhigend es ist, an einer schönen glatten Wolkenbasis entlangzusegeln und nicht die Hose voll zu haben, ob darüber schon die ersten Eiskristalle ihren Explosivkreislauf beginnen. Beim Gleiten täte es gut, mal entspannt die Landschaft zu genießen oder mal einem Bergwanderer zuwinken zu können, ganz einfach sich, obwohl "sitzend", vogelfrei zu fühlen und nicht wie ein Rodeoreiter ständig ums Gleichgewicht kämpfen zu müssen, heuer kriegt man ja vor lauter Gegenbremsen schmerzende Arme. Das Gefühl, seinen Zielpunkt näherrücken zu sehen und sicher zu sein, hoch darüber anzukommen, hast Du anscheinend auch noch nie erlebt, sonst wüsstest Du, dass es bei großflächigen Abschattungen nichts nervenderes als den Dauersinkton des Varios gibt oder noch schlimmer vor der Entscheidung zu stehen, abspiralen zu müssen, weil wieder einmal aus einer kleinen Cumulus in kurzer Zeit eine Eisbombe geworden ist.

Dann möchte ich halt noch am Landeplatz leichten Wind von vorne und nicht Jojo spielen durch Windböen aus wechselnden Richtungen.

Unser Sport könnte so schön sein, wenn Du halt ein bisschen Rücksicht auf uns nehmen würdest.

Ich kenne Deine Ausreden. Du musst an alle denken. Die Bauern wollen Regen, der Weinbergbesitzer Sonne und die Aspinfabriken Föhn, Die Segler viel Wind, die Marathonläufer bedeckten Himmel und Schumacher-Fans Regenwetter. Auch das Argument, dass gerade bei schwierigen Bedingungen das Können noch mehr zur Geltung kommt, überzeugt mich nicht, wir wollen gar nicht so zur "Geltung kommen", sondern vor allem Freude empfinden, nicht Stress. Auch der Satz, dass Niederlagen - und jeder Absauser ist ja eine Niederlage - den Charakter formen, kann ich nicht mehr hören. Da müsste ich inzwischen ja fast den Charakter der Mutter Theresa haben, so oft bin ich heuer abgesoffen!

Also bitte, bitte, denke auch mal an uns Stoffflieger. Ich versichere Dir, Du beschenkst die Richtigen, nicht nur weil wir Dir ewig dankbar für jeden erlebnisreichen Flugtag sind und noch wochenlang davon erzählen. Wir versauen Dir, da wir ja motorlos unterwegs sind, nicht die Ozonwerte, überziehen Deinen schönen Himmel nicht mit Kondensstreifen und stören Deine Ruhe nicht durch Motorenlärm!

Sollte ich Dich mit meinen Argumenten überzeugt haben, könntest Du ja mal einen Probelauf starten. Ein Vorschlag, jetzt im Herbst, so als Zuckerl eine Woche wind und wolkenlos mit optimalem Gradient für softe Steigwerte. So simpel erkennbar in allen Wetterkarten, dass es auch die Macher der Wetterberichte kapieren und rechtzeitig verkünden können. Ich möchte doch so gerne, wie viele andere auch, im Herbst in die Dolomiten. Das wäre ein Geschenk, dort ein paar Tage mit 4.000er Basis, riesige Bärte weit weg von den Felswänden, dass ich mich nicht so fürchten muss und eine Menge gutgelaunter Fliegerkollegen, von mir aus dann auch über mir. Ich muss dann ja, da Du ja für turbulenzfreie Flüge sorgst, keine Angst haben, dass mir einer auf den Kopf fällt!

Im Voraus vielen Dank für Deine Bemühungen



## ANZEIGENSCHLUSS

SERRA

1540

Später einkeh

ARKT

113

nanzeigen

werden automatisch in das nachfolgende Info aufgenommen.

## Haftungsausschluss!

Jede Haftung des DHV und seiner Miturbei-  
ter auf Grund der Veröffentlichung des Ge-  
brauchsmarkts ist ausgeschlossen. Für die  
Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttuchtig-  
keit und die Angaben in den Anzeigen über-  
nimmt der DHV keine Gewähr.

## Gleitsegel

1

**Nova Philou 23**, Bj. 98, incl. Gurtzeug Elite  
SX-Air, Rettungsgerät Revolution 1, V  
09324/3615

## GH

**Bolero M**, Bj. 8/00, dunkelblau, 80-95 kg,  
2.500,- DM, © 089/75968045 od. Freits-  
miedl@web.de

**Bolero S**, Bj. 08/00, blau, Paratec M2 Gurt-  
zeug mit Rücken/Seitenprotektoren Gr. M,  
08/00, schw.-grau, Rettung Sup Air M, Bj.  
08/00, zusammen VB 4.200,- DM oder ein-  
zeln, V 0173/3286793

**Nova Philou 26**, Bj. 12/96, inkl. Gurtzeug  
Relax II, Rückenprotektor und Innencontainer für  
Rettung, Rucksack, 2.500,- DM, V  
07245/936888 e-mail: gruenaue@aol.com

**Nova Philou 26**, Bj. 95, kompl. m. Gurt-  
zeug, Rettung Charly, Vario, Helm, VB 2.400,-  
DM, V 08663/800497

**Advance Epsilon 2/28**, Bj. 8/98,  
rot/weiß, VB 2.300,- DM, © 08851/7447  
od. MULZER.ULI@freenet.de

**Alpin Dream**, 65-100 kg, m. Fürst-Gurtsy-  
stem u. Rucksack, 1.500,- DM, ©  
07051/3887

**Atlas XL**, Bj. 8/99, lila, 100-130 kg, Ret-  
tung Charly Revolution 2, Gurtzeug SupAir  
»Profeel«, Varia Flytec 3005, VB, V  
0221/9830195

**Atlas XL**, Bj. 98, 105-130 kg, letzter Check  
1/2001, 1.900,- DM, © 02903/41278

**Bigfoot Tandem**, Bj. 8/97, blau, Check neu-  
wertig 5/02, VB 2.400,- DM, V  
0171/7640730 od. Fax: 07646/913175

**Boogie L**, Bj. 8/96, incl. Rettung, Gurtzeug  
möglich, Tel./Fax: 0049-(0)941/3998422  
od. dirk-eichloff@mbi-machines.de

**Boogie M** (1-2), Bj. 97, Check neu, m.  
Gurtzeug Fly Magic, Bj. 98, u. Rettung Annulor  
20, Bj. 98, VB 2.700; DM, V  
07121/750719

**Discus 1000/60**, Bj. 94, Check neu, kom-  
plett mit Gurtzeug, VB 600,-  
07544/6975

**Grafit Large**, Bj. 95, Check 07/01 oder  
neu, Rettung »Firebird R2«, Gurtzeug »Firebird  
Pro Comfort«, kompl. 1.200,- DM, ©  
06201/590943

**Grafit Large**, Bj. 95, viol./pink, incl. Gurt-  
zeug u. Rettung (Columbus), kompl. 2.500,-  
DM, V040/46882356

**Nova Philou 29**, Bj. 3/99, 100-130 kg,  
Check neu, violett, VB 2.400,- DM, V  
06346/6280

**Nova Philou 29**, Bj. 99, 100-130 kg,  
rot/weiß, Check neu, Rettung Typ SC 94, Gurt-  
zeug Echo mit Protektor, 4.000,- DM,  
03328/470965

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

## Kürzungen vorbehalten

## 1·2 G

**Boogie M**, Bj. 96, blau, 70-95 kg, 1.500,-  
DM, V 06438/71209

## 1·2 Gli-A

**Allegro M**, Bj. 10/2000, violett, 80.105  
kg, 4.200,- DM, Tel. & AB: 06659/1455 od.  
0170/5207926

**Apco Santana 32**, Bj. 99, Integral Helm  
Look, RA 07 Rettung RS 2, MU 03 Overall Per-  
fekt, AA 01 Stuhai Chlick Karbinder, 2.000,-  
DM, V 0911/880248 od. xhmn@gmx.net

**Arcus M**, gelb/blau, Erstflug 5/00, Kofort-  
Gurtzeug M, gelb, incl. Protektor, Rettung,  
großer Packsack, 4.000,- DM, ©  
0631/28941

**Arcus M**, Bj. 7/99, gelb/blau/rot, Check  
neu, 2.950,- DM, V 06261/60466 od.  
0177/3585669

**Arcus M**, Bj. 6/00, blau, VB 3.300,- DM,  
© 07351/2727

**Arcus M**, Bj. 7/99, gelb/blau/rot, Check  
neu, 2.950,- DM, © 06261/60466 od.  
0177/3585669

**Arcus M**, Bj. 6/00, blau, 2.800,- DM,  
07351/2727

**Arcus S**, Bj. 4/99, Check 5/03, dunkelblau,  
2.600,- DM, © 05606/1818

**Arcus 5**, Bj. 10/00, rot, VB 3.400,- DM,  
07351/2727

**Arcus S**, Bj. 10/00, rot, 2.900; DM,  
07351/2727

**Arcus S**, Bj. 6/99, rot, incl. Schutzhülle m.  
Paratech-Gurtzeug, Bj. 8/99, schwarz incl. Pro-  
tektor, Beschleuniger u. integr. Rettung und In-  
tegralhelm »Lazer«, schwarz, Gr. M-58, alles  
incl. Pocksock, 4.800,- DM, V  
0831/5659158 od. -14895

**Session M**, Bj. 9/98, Check neu, violett,  
80-110 kg, VB 2.500; DM,  
08722/910447

**Session M**, Bj. 99, Check neu 10/2000,  
rot, 80-110 kg, VB 1.800,- DM, V  
07191/58006 od. Fax -52374

**Session M**, Bj. 10/98, 80-110 kg, 118011  
gelb/rot, Speed Reserve, Gurtzeug Jom Pro,  
VB 3.300,- DM, © 0160/8244779

**Session M**, Bj. 98, türkis/weiß, Check bis  
5/02, 3.200,- DM, © 0171/5470318

**Vision Classic L**, Bj. 98, Check neu, kompl.  
m. Gurtzeug (Perche) und Rettung, 3.300,-  
DM, V 07081/79868

**Vision Classic M**, 85-110 kg,  
orange/weiß, Gurtzeug Action m. Protektor  
und Speedsystem, Rettung Profile 22, Höchst-  
lost 120 kg, alles von UP und Bj. 97, kompl.  
für VB 3.500,- DM, © 0421/5799789

## 1·2 Biplace

**Astra! Twin**, Bj. 3/2000, evtl. m. Gurtzeug  
u. Rettung, VB, © 08021/909870

**Cargo L**, Bj. 11/99, 140-220 kg,  
gold/weiß, VB 2.800,- DM, © 089/4119-  
2899

fee,

## GH

**Arcus-XL-Twin**, Bj. 9/99, rot, 105-170  
kg, 1 od. 2 Sitzplätze, VB 3.400,- DM,  
089/78586655 tags. od. 08131/96114  
abend

**Cargo STandem**, Bj. 6/2000, lila, VB, Tan-  
demgurtzeug incl. Tandemrettung, alle UP, VB,  
089/93006677

**Ignition L**, Bj. 7/98, 1.900; DM,  
0175/3851119

**Matrix L**, Bi. 11/00, blau, VB 3.200,- DM,  
E 089/486676 od. 0179/2942664

**Nova Carbon L**, Bj. 5/01, gelb, 3.700;  
DM, V 07021/74161 od. Fox -74159

**Ozone Electron M**, Bj. 4/99, türkis, Gurt-  
zeug v. X-Press, nur zusammen, V  
035389/81106

**Ozone Electron S**, Bj. 4/99, weiß/blau,  
3.500; DM, 0171/5470318

**P23 27**, Bj. 6/97, Gurtzeug »Sup Air FT100-  
vy«, Skywad 20 cm, Schaumstoff-Airbag, Sup  
Air »RG-Frontkontainer, Rettungsgerät »Sup Air  
M«, Helm »Icaro SR Integral«, Vario Bräuniger  
Basis 1011, Packsack, VB 3.000,- DM,  
09131/640333 od.  
Ludwig.Joachim@web.de

**Raven 27**, B. 6/01, 90-110 kg, einschl.  
Fußbeschleuniger, Schutzhülle, Packsack,  
blau/weiß, 2.790,- DM, V 09505/800265

**Sinus L**, Bj. 3/98, blau, 90-135 kg, Check,  
2.600,- DM, 06485/4530 od.  
06142/761881 gesch. od. S.Eidt@l2moi  
ve.de

**Smart M**, Bj. 06/01, 85-105 kg, goldgelb,  
3.000,- DM, 08562/446

## 2

**Advance Epsilon 2/28 S**, Bj. 8/97, 80-  
95 kg, Check bis 2/2002, 2.500,- DM, V  
08374/588429

**Advunce Epsilon 2/31 5**, Bj. 1/97,  
Check 11/01, gelb/lila, 2.500; DM,  
06363/993084 od. Fax - 993085

Aspect M, Bl. 4/97, 75-110 kg, lila, Check  
Juli 03, m. Packsack Grund Tourisme, VB  
1.600,- DM, 08381/3363

Aspect M, Bj. 97, gelb/rot, ohne Check, VB  
1.000,- DM, 05237/5359 od.  
HAPO.winkler@t-online.de

**Discus 2000/90**, Bj. 93, weiß/gelb,  
Check neu, Gurtzeug Perche diagonal m. integr.  
Retter, 1.600; DM, © 09081/3910 od.  
schreinerei-ziegelmeier@t-online.de

**G-Sport L**, Bj. 8/96, gelb/weiß, 80-105  
kg, Check 12/2001, VB, 04244/7354

**Galaxy**, Bj. 6/98, 130-200 kg, Check b.  
Edel neu, VB 2.700; DM, V 09187/6420

**Mistral 30**, blou, Check 3/02, 990; DM,  
08364/751 od. 0171/5748010

**Mistral Twin 42**, Check 4/01, lila, VB  
1.800; DM, V 089/1595258

**Pro-Feel 37**, Bj. 9/96, mint, 100-125 kg,  
Check neu, Gurtzeug, Vario Flytec 3005, Ret-  
tung, VB 2.400; DM, 0391/5311030  
**Saber L**, Bj. 5/96, gelb, 1.300; DM, auf  
Wunsch Check neu, V 07762/7125

**Sensor M**, Bj. 96, Check neu, Rettungs-  
schirm Annular 20, Bi. 9/99, Bräuniger Alto  
Vene Basis SP, Helm Charly Insider, VB 2.000;  
DM, kompl. oder auch einzeln abzugeben,  
0761/6967522 mit AB

**Super Space L**, Bj. 95, grün/lila, Check fäl-  
lig, 350; DM, Gurtzeug UP Sport LX, 300;  
DM, Rettung Columbus-Doppelkappe 16, 300,-  
DM, Vario, Flytek 4010, 200; DM, Packet-  
preis 999; DM, © 0741/3485100 od.  
0175/7888488

**Super Space M**, Bj. 97, 500,- DM,  
0221/317989

**Synto 27**, Bj. 10/96, Check 01/03, 65-  
100 kg, blau/weg mit Speedsystem, VB  
890; DM, 03535/22103

### Haftungsausschluss!

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

## 13,

**Monster Tandem**, Bj. 12/99, neuer Check,  
VB 3.500; DM, 08324/452

Prime, Bj. 7/00, m. Passagiergurtzeug, ganz  
weiß ohne Edel-Schwinge,  
0179/6678414 od. Fax: 089/31190363

**A 5-30 Sport**, 81.4/96, gelb/orange, neu-  
er 2-Jahres Check, Gurt Moyes Verny XL m.  
Schoumprotektor, Vario Bräuniger AV Competiti-  
on, Packsack, VB 1.900; DM, V  
0170/3846820

# ge 4 lg

## info 113

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 ☐ Gleitschirmausrüstung ☐ Instrumente ☐ Gurtzeug ☐ Rettung ☐ Sonstiges

Kürzungen vorbehalten

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

Name

Telefon

Fax

Anschrift

Unterschrift



## Haftung sausst Muß!

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

**Apache 26**, Bj. 92, ohne Check, mit Packsack, pink, VB 330,- DM, © 07762/7125

## 2 uH

**Advance Epsilon 3/28 5**, Bj. 9/99, 90-107 kg, rot/gelb, Check neu, wg. Gewichtsveränderung, VB 3.700,- DM, © 06150/4343

**Advance Sigma 4/27**, Bj. 4/2001, weiß/rot, 3.800,- DM, 08021/9290 od. 0170/2030842

**Advance Sigma 4/27**, Bj. 4/99, rot/gelb, VB, 089/93006677

**Advance Sigma 4/29**, Bj. 99, türkis/blau, VB 1.800; DM, © 0172/9918947

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

**Astral I.**, Bj. 7/2000, rot/weiß, VB 3.200,- DM, 07171/75743

**Bandit M**, Bj. 3/00, weiß/lila, VB 3.200,- DM, 08248/7600 od. 0172/8220699

**Blues L**, Bj. 98, Startgewicht 95 -120 kg, VB 1.600,- DM, 0160/95013980

**Booster L**, Bj. 4/00, 80-105 kg, grün, m. Gurtzeug, VB 2.900,- DM, V° 08823/2275 o. 0171/2859712

**Flame L**, Bj. 7/97, 80-100 kg, 1.000,- DM, V 09847/443

Mission M, 2.800,- DM, 0171/5239799 od. 089/42044995

**Nova X-Ray 26**, Bi. 08/99, neuer Check, lila/weiß, Packsack, 2.000,- DM, 0170/4832182 oder 089/68070746

**Paratech P60 27**, Bj. 5/97, orange/weiß, 80-105 kg, VB 1.100; DM, 07432/15220

**Paratech P60 27**, Bj. 7/97, lila, VB 1.300,- DM, Check neu, 07762/7125

Simba M, Bj. 4/2001, blau/weiß, VB 4.500,- DM, © 07121/890914

**Aerologic 55**, Bj. 93, lila, 70-110 kg, incl. Gurtzeug, Rettung, Helm, Schuhe, Vorio, VB 1.800,- DM, © 07948/941101

**Barracuda 28**, Bi. 9/94, 80-100 kg, VB 250,- DM, V 05921/330363 od. de-fayay@web.de

**Nova Vertex 26**, Bj. 03/98, Leinen neu, Check auf Wunsch, 999,- DM, V 0761/7691239, e-mail: eisfeldt@uni-freiburg.de

**Nova Xyon 26**, Bj. 5/96, rosa/weiß, Check, 900,- DM, En 06485/4530 od. 06142/761881 gesch. od. S.Eidt@12mo-ve.de

## GH

**Bonanza M**, Bi. 9/99, VB, V 0170/9414925

**Ozone Proton GT M**, Bj. 04/01, 80-100 kg, Farbe blau/rot, VB 3.500,-, V 07176/6209 bzw. 0162/9242410

## 2.3

**ZX large**, Bj. 91, 70-105 kg, orange/bunt, 375,- DM, V 06753/5481

**Contest 46**, Bj. 95, Check neu, VB 1.600,- DM, © 07121/750719

**Escape L**, Bj. 98, orange, VB 1.200,- DM, © 040/861675 od. 0172/4124526

**Funfex**, Bi. 88, 2m Kurzpack, kpl. Ausrüstung wie Räder, Ersatzsteuerbügel, Vorio, Schirm etc. wg. Krankheit, 500,- DM, 0671/72927

**Funfex**, Bj. 88, 2m Kurzpacksack, ges. Ausrüstung wie Räder, Ersatzsteuerbügel, Vorio, Schirm etc. wg. Krankheit, 500,- DM, © 0671/72927

**GT Top**, Bj. 90, Check bis 6/02, 1.400,- DM, V 06261/60466 od. 0177/3586559

**GT Top**, Bj. 09/89, Check neu, günstig abzugeben, Tel: 06426/921909

**Impuls**, mit Check, 1.200,- DM, V 08407/930371

**Impuls 14**, Bj. 10/98, rot/neongelb/rot, Räder, Ersatzsteuerbügel, nur 22 kg, 3.30 m Kurzpack, 2.600,- DM, 089/54054-160 tags. od. j.holzhauseraweb.de

**K 4 Plus**, Bi. 94, Check bis Feb. 2001, 900,- DM, V 07052/933820

**Laminar 14 Easy**, Bj. 5/2001, VB, V 07183/8302

**Laminar 14 Easy**, Bj. 7/99, mit Profiltrapez und Schraub-Begelräder (leichter Schaden am Flügelrohr), VB 3.500; DM, © 040/784176 od. olbinsky@t-online.de

**Speedfex**, Bj. 10/97, weiß/gelb/pink/neonrot, 2 x Seitenrohre, 2 x Räder, wg. Krankheit-Sportaufgabe, VB 4.600,- DM, © 034461/54537 ab. 20.00 Uhr

**Sport 167**, Bj. 89, Check fällig, 500,- DM, 07826/215 e-mail: stoehrto@yahoo.de

**Klassik 1 3,13j. 97**, weiß/neongrün/lila, m. 3 St. Wingelt, VB 2.400,- DM, 08677/64886 od. Fax -911987

**Laminar 13 ST Mylar**, Bj. 5/99, 2 Steuerbügel, lila/weiß, 6.800,- DM, © 08051/8812

**Merlin 148**, Bj. 98, weiß m. blauen Streifen, 3.750,- DM, V 06203/180268

**Merlin 158**, Bj. 4/2000, OS: weiß/US: rot/gelb/rot, 5.200,- DM, 05371/53674

**Pamir**, Check neu, Räder, Trapezrohre, Basis, Regenhülle, 1.900,- DM, V 07253/24853

**Twister**, Bi. 03/98, weiß, Untersegel blau/grün/grau, + 3 Steuerbügel, 5.500,- DM, V 07762/7330 oder 0172/6696653

**Twister**, Bj. 4/2000, div. Extras, 5.500,- DM, V 0174/7708382

**Twister**, Bj. 2/99, orange/blau, Regenhülle, Räder, Trapezhandschuhe, Te1.09132/6582

**Azur 15**, Bi. 87, weiß/rot/blau, ohne Check, mit Rädern, VB 500,- DM, V 06421/982674

## Hängegleiter

## 1.2

**Airfex**, Bj. 8/91, Gerät f. leichte Piloten, VB 1.250; DM, © 02193/4185

Airfex, Bj. 91, 45-100 kg, 1.500,- DM, V 02193/4185 od. 0177/2884932

**Calypso 165**, Bi. 91, Check bis 03/02, 1.100,- DM, 0170/9774321

**Gyro 180**, Bj. 88, 470,- DM, © 0201/2484648 od. Fax: 069/791265093

**Vektor**, Bj. 96, Check neu, VB 2.500,- DM, 089/4605558

Flugsportbekleidung & Zubehör

**MIKE**

Overall

Online-Shopping Rund um die Uhr im Internet [www.fly-mike.de](http://www.fly-mike.de)

Jetzt Prospekt anfordern

Flv Mike, Katschendorfer Str. 82-84, 96450 Coburg, Tel.: 09561-65220, Fax: 09561-55228

# gebraucht

## APCO-Gleitschirme

**Ballet SP 12**, komplette Ausrüstung, Sigma Gurt + Rettung, Helm, Varia, wg. Zeitmangel, VB 3.000,- DM, © 08392/770 abends

**Litespeed 5**, B. 1/00, gelb/blau/gelb, Vollmylar, 6.500,- DM, Bl. 11/00, lila/grau/lila, Vollmylar 8.000,- DM, © 0179/5596422 (Oliver)

**Merlin 133**, Bj. 98, AK: weiß; Segel: magento/gelb, Ersatzbügel, Speddfix-Räder, wg. Hobbyaufgabe, VB 4.700,- DM, © 05031/6431 od. 0172/5179178

**Reflex**, Bj. 91, VB 900,- DM, © 09131/207579

**Saphir 17**, Bj. 87, gelb, Check neu, VB 700,- DM, und Gurtzeug m. Rettung 300,- DM, © 030/9430089

**Stealth 12 kpl**, Bj. 2/98, weiß/rot, incl. Räder, Handfairings u. 3 Steuerbügel, 4.000,- DM, © 040/89968922 g od. 040/4220978

**Stealth 14 KPL 2**, Bi. 7/99, vollmayler, Carbonholm, zusätzlich prov. Carbonbasis, 7.000,- DM, © 0171/4861775

**Vega MX**, Bi. 5/90, zu verschenken f. Werbezwecke etc, wirklich kostenlos!!!, © 0131/59431 od. 0173/3779758

**Rettung Charly 84**, Bi. 3/89, in Frontnotar Sup Air, VB, © 0175/3851119

**Revolution II**, It 98, VB 520,- DM, © 08381/3363

**Papillon Rettungsgerät**, 600,- DM, © 0711/7285235 ab 20.00 Uhr

**Firebird RS 2**, bis 125 kg, It 2001, 670,- DM, © 089/7854387

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

## Jetzt Info anfordern mit Gratis Überraschung

**Olympia 34**, Bl. 96, 550,- DM, © 0171/5470318

**Annular 22**, bis 125 kg, 800,- DM, Tel. 8, AB: 06659/1455 od. 0170/5207926

**Stölinger GS-Rettung URS 10**, VB, © 05921/330363

**Annular 22**, Bj. 98, VB 800,- DM, 0221/317989

**Perche Fly Magic**, Gr. 11, 500,- DM, © 08381/3363

**UP Action LX**, Bl. 95, VB, © 0175/3851119

**UP-Max**, incl. Protectoren und Rettung, 1.000,- DM, Tel.. 07157/535472

**Tandemgurt Bi x-cited**, auf Wunsch auch m. neuer Chorly Duo 200 Rettung, VB, © 0173/2734033

**Paratech M2** Gurtzeug mit Rücken-Seiten-protectoren Gr. M, schw.-grau, Rettung Sup Air All (700,- DM), beides Bl. 08/00, zusammen VB 1.300,- DM, © 0173/3286793

**Jam**, blau/rot, 550,- DM, © 0171/5470318



**Delta Fly**, Fronteinstieg, Fallschirm vorn, Gr. 170 cm, Bl. 94, VB 250,- DM, 0221/317987

**Moyes Xtreme**, bis 175 cm, incl. Rettung Parosnil VI, VB 500,- DM, © 09424/8554

**Charly Pinguin**, Bj. 96, neon, Packsack, Gr. 185 cm, 200,- DM, © 09505/800265

**Keller-Karpfengurt**, 170-190 cm, zu verschenken, © 09931/207579

**Tenax**, Bl. 5/2000, Gr. L, für 180 cm, bis 80 kg, schwarz, incl. Rucksack, VB 1.250,- DM, © 09402/784161 abends

**Steffi's Kniehänger**, Dr. 170-190 cm, blau/schwarz, ohne Rettungsschirm, 100,- DM, V 0179/5217490 od. 089/38899957

**Charly Pinguin**, 175-180 cm, Icaro Helm ca. Dr. 52, Schleppklinik Fluck, Wasmer Varia (Fisch), Porasail IV, alles VB, V 09131/59431 o. 0173/3779758

**Skyline Contest ZV**, Bj. 94, 175-185 cm, Schleppschlaufen, Gleitschiene, viel Packraum, m. Rettung Parasail VI -Mittelleine, Bj. 1/95, incl. Kombitabilitätsprüfung, VB kompl. 600,- DM, © 09267/318 privat 8114

**Racer-Shaghetti**, für 1,75 -1,85 m, m. Metamorfose-Rettung, Bj. 96, VB, © 089/3517557 od. 0171/5446465

**Schlafsack-Gurtzeug Cumulus** mit Schleppeinrichtung, Koch-Klinke, Farbe blau, Gr. um 1.75 cm, m. Rettungsschirm Chorly Revolution HG alles Bj. 97, VB 1.100,- DM, 040/784176 od. olbinsky@t-online.de

**Nova-Schlepphilfe**, nagelneu, 50,- DM incl. Versand, sowie UP Gleitschirmpacksack, schwarz, 100,- DM, incl. Versand, © 09402/784161 abends

**Funkgerät** »Albrecht« AE-102, 2 m Band, 200,- DM, V 089/38225682 od. 089/4391119 priv.

**Brauniger Alto Vario**, m. Höhenmesser, 270,- DM, © 089/7854387

**Vario Basic IQ**, VB 330,- DM, © 08381/3363

## www.flugsport.de

Probefliegen + Verkauf fast aller aktuellen GS! Wir führen: Advance, Airex, Apco, Edel, Fresh Breeze, Firebird, Gin Gliders, nova, Ozone, Perche, Pilots, Pro Design, Swing, SupAir, UP, Windtech. Neue Gleitschirme ab 3790 DM, ständig 40 gebrauchte GS vorrätig. Inzahlungnahme, 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

## Flugfehen inklusive Material

- Neuestes Material Advance !Swing
- lintel mit Zimmer/ Frühstück
- Fingbetrcume durch SEN Dirn! Flug
- Max. Alter Material 6-12 Monate.
- Tage alles inklusive eh Fr. 598.-

## Engelberg-Luzern

- gennissigte Verhältnisse
- \$ Fluggebiete für jede Wateratuntion
- tis 26/10 ei Fl Meodiffer nz
- Bahnen ganzjährig in Betrieb
- familienfreundlicht

Bors-Flu9echn  
Womehallatr,  
C11-63e0 en  
Tal. e 41 41 637 07 07  
Fon +41 41 637 34 07  
Inda-Banci #\*rai 627 86  
1.1.11 ieeemetfougschula.oh

Drachen- und Gleitschirm- Reisen 2001/2002

## LANZAROTE

14 Tage ab DM 1619.-

## ALMUNECAR

14 Tage ab DM 1.519.-

## Nichtflieger DM 200.- Ermäßigung !

- Flug ab allen dt. Flughafen u. ab Salzburg/Basel/Wien inkl. HG/GS-Anmeldung
- Appartment o. Bungalow mit KO/Bad/Terrasse/Balkon
- Mietwagen (Corsa/Twingo) inkl. Steuer/Vollversicherung/unbegrenzte Km
- Einweisungen in die Fluggebiete/fliegerische Betreuung/Reiseleitung

Infos unter: www.sall-fly.de

e-mail: reiseresall-fly.de Tel: 0421/63 67 358 Fax: 63 67 569  
SAIL FIX TOURS Bremerhavener Heerstr. 30 D- 28717 Bremen

Reisebüro

Alle Kurse



"032+11971

Hochnessh .12.U

6.222 0-83122 Samer barg

www.flugschule-hoehries.de

Flugschule\_Huchdesffl-online e

Flugsafaris

Shop



# Zwei starke Partner

04\



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

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

1110<sup>33</sup>—

Sofortige, hohe finanzielle Absicherung der Familie im Todesfall

Planmäßiger Kapitalaufbau

Ohne Prämienzuschlag für das Flugrisiko

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

### Info-Coupon

Bitte einsenden an:

**GERLING**

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

Name \_\_\_\_\_ Geb. Datum \_\_\_\_\_  
Strasse \_\_\_\_\_ PLZ, Ort \_\_\_\_\_  
Telefon \_\_\_\_\_ Beruf \_\_\_\_\_  
Selbständig — — 1 Angestellter Branche \_\_\_\_\_  
Bürotätigkeit am festen Arbeitsplatz \_\_\_\_\_  
Körperliche Tätigkeit \_\_\_\_\_  
Personalverantwortung für \_\_\_\_\_ Personen \_\_\_\_\_  
Gewünschte monatliche Berufsunfähigkeitsrente \_\_\_\_\_ DM  
Todesfallabsicherung gewünscht \_\_\_\_\_ DM  
Sonstige Wünsche \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

## Der neue Sicherheitsplan für DHV-Mitglieder

### Höhere Absicherung bei geringerem Prämienaufwand

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

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

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

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

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

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

**1 Packrucksack XXL** für Gleitschirm, VB 150,- DM, r? 05921/330363 oder de-fayoyuweb.de

**Vario Bräuniger** Competition 10 m. Armhalterung HG, Fahrtsensor f. HG, PC-Graph-Software m. PC- und Drucker-kabel, 600; DM, © 040/784176 od. olbinsky@t-online.de

**Flugfunk ICOM IC-A3E**, kompl. m. Lade-gerät u. extra Batteriehalter, 650,- DM, 040/784176 od. albinsky@t-online.de

**Skywatch Windmesser**, 60,- DM, 06144/334727 od. 0171/7072059

**Integralhelm** Charly Insider L-60 GR 670+50, VB 180,- DM, © 08381/3363

**Schnellpacksack**, bl/sw, 100,- DM, © 06144/334727 od. 0171/7072059

**GS-Motor** - Ausstellungsstück, 5.800,- DM, © 09278/985196

Fresh Breeze, Käfig f. AL 110, 400,- DM, Corbon-Prop. 122, 2teil. ein Bl. m. Delle, 150,- DM, V 0172/8240187

**Gleitschirm-, Drachen- und Thermikvideo** zu verkaufen, ca. 20 Stck., z.B. Safe-First, Extreme Flugsituationen 1+11, etc., für je. 10,- DM od. komplett für 199,- DM u. Versand, © 0162/9103576

**Doppeltrommelseilwinde** m. Tandemschleppseil, Bj. 5/93 (Koch), ohne Nachprüfung, 3.500,- DM, © 0179/2110107

Toli Träger, Sonderlänge für Drachentransport, VB 250,- 214, © 08731/1039

**Sol 3**, Solarvaria m. Höhe, Speed, Flugbuch etc. 400,- DM, © 0179/5596422

**Schwarze Minimum** auf Zephir-CX-Fläche m. Charly Turm Rettungssystem und 2 x 10 Liter Tanks, wg. Umstieg auf 3-Achser UL, Tel./Fax: 09171/3302

**SOL 5** Combiinstrument von Renschler, Salm-betrieb, VB 450,- DM, © 0221/317989

**Varia Flight Design**, für Drachen, VB 200,- DM, © 06421/982674

**Kümmerte Minimum** m. Bullet C 15, ohne Check, VB 2.000,- DM, © 08392/770 abends

**Gleitschirm-Grundkurs**, 3-4 Tage, mind. 20 Flüge, Ort Boiersbronn, Wert 570,- DM, wg. Tobolagewinn zu verkaufen, VB 479,- DM, © 07202/3441

**Helmfunkset** Fingertaster, für Alinco, Jasse, Standard Kennwood, Stabo, Albrecht, Motorola etc., für 70,- DM, © 0171/9714567

**Uvex-Helm**, weiß, Gr. XL-XXL, 30; DM, cZa 0761/7691239, e-mail eisfeld Puni-freiburg.de

### Haftungsausschluß!

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

**Sensor 510 E**, kompl. Rohrgestell m. Segel-lottensatz und drei Steuerbügelseitenrohren, VB, © 0173/2734033

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

**Transportpacksack** aus LKW Plane, VB 75,- DM, V-0221/317989



**Voll-Helm** von Swiss filmets gesucht, Gr. L od so., © 08342/41531

**Suche Gurtzeug** »Ailes de K Pro-Tek« oder »Primo«, ehemalige Flyair Besitzer durchforsten bitte ihren Keller, Gurt ist für die Jugendarbeit, V 06150/4343

**Suche GS-Gurtzeug** »Sup Air Profeel CX« oder »Sup Air Evolution Modular«, © 089/31230970 od. Fax: 089/3827046020

**Suche Leute** aus dem Raum Bielefeld, Detmold die evtl. kurzfristig noch Wetterlage in die Alpen reisen können, männlich/weiblich egal, 05237/5359 od. HAPO.Winkler@t-online.de

**Suche GS-Overall**, Gr. 50, © 02632/6310

**Suche Minifex**, auch ohne NP, 06351/8430

**Suche Wills Wing Ultra Sport 147**, in sehr gutem Zustand, © 089/54054-160 tags. od. j.holzhausen@web.de



Der homo aviator minimalis ist eine durch natürliche Selektion entstandene Untergattung des homo sapiens erectus (ordinärer, fast aufrecht gehender Höhlenmensch). Er gehört zur Spezies der (Höhen)-Luft atmenden, lebend gebärenden Säuger. Sein selbst erklärtes Ziel ist es, mit möglichst wenig (daher der Name »minimalis«) technischer Hilfe, unter Ausnutzung der in der Natur vorhandenen Kräfte, möglichst lange in der Luft zu bleiben. Der Biologe unterscheidet dabei zwei Hauptgruppen:

a) Pilotus delta aluminium skeleton (Drachenflieger)

b) Pilotus paraglide skeleton deficit (Gleitschirmflieger)

Bei der Gruppe a) sei der Vollständigkeit halber, noch der pilotus rigidus wing (Starrflügelpilot) erwähnt, der aber wegen seiner momentan ge-

der meteorologischen Zusammenhänge auf. Er ist hauptsächlich in Berufsgruppen anzutreffen, die an sonnigen Werktagen ein unbemerktes, nachmittägliches Abschleichen vom Arbeitsplatz ohne Konsequenzen tolerieren. Zur Kennzeichnung seines Reviers hinterlässt er schon mal verbogene Steuerbügelrohre oder abgebrochene Segellatten auf der Landwiese. Er ist ein großer Verfechter des unbefleckten, motorlosen Fluges und stuft dabei Motorflieger gerne als geistig minderbemittelte Artgenossen ein, weil sie den Kampf mit den Naturgewalten ums Obenbleiben entweder scheuen oder als Schwanzanzieher bereits davor kapituliert haben. Ist allerdings eines ihrer ULs mit einer Schleppkupplung ausgerüstet, lässt man sich gerne wohlwollend von einem der intelligenten UL-Piloten unter die nächste Wolke schleppen.

geprägte Nackenmuskulatur (Stiernacken) und die stets leicht angewinkelten Ellenbogengelenke auf. Auf das Streben nach immer höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten hat die Evolution bei ihm bereits mit der Verlängerung der vorderen Streckenflieger-Extremitäten reagiert, um ihm so jederzeit die Platzierung der Speedbar weit jenseits der Kniescheibe zu ermöglichen. Individuen, die die Streckenfliegerei übertreiben, zur Leistungssteigerung vielleicht sogar einen »Exxzessi« (Starrflügler) fliegen, riskieren im Alter weitsichtig zu werden. Um lange Flugzeiten besser zu verkraften, hat sich beim pilotus distanzis maximus ein dickeres Unterhautfettgewebe im Nabelbereich (Wampe) als vorteilhaft erwiesen, da es für komfortables, schmerzfreies Liegen im Gurtzeug sorgt.

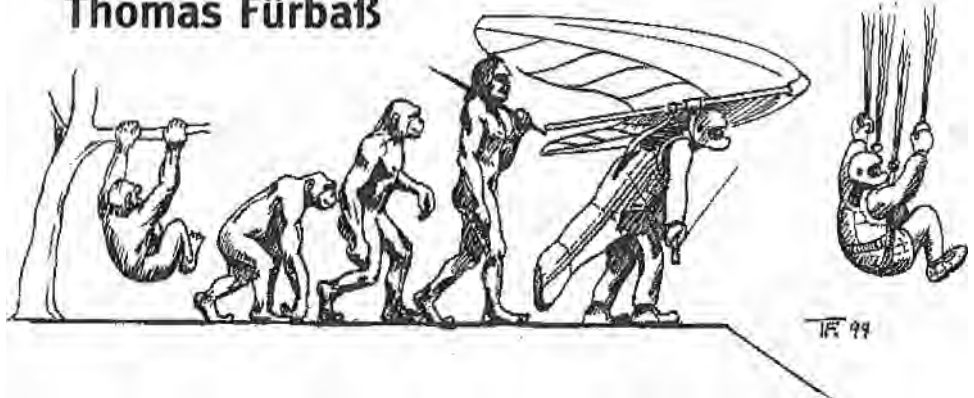
# Der ho no aviatot' mil

ringen Populationsdichte nicht weiter betrachtet werden soll. Allerdings ist bei den gegenwärtigen Wachstumsraten eine gleitschirmähnliche, epidemieartige Ausbreitung nicht mit letzter Gewissheit auszuschließen.

## Der pilotus delta aluminium skeleton (Drachenflieger)

Er steht seit der Erfindung des Gleitschirmfliegens auf der »roten Liste«, d.h. es handelt sich um eine akut vom Aussterben bedrohte Unterart des hont: aviator minimalis. Bestrebungen arterhaltende, gleitschirmfreie Schutzgebiete und Refugien für ihn einzurichten, in denen er ungestört seinem artgerechten, instinktiven Verhalten nachgehen kann, blieben bisher größtenteils erfolglos. Leider muss der DHV (Diplomatischer Homo Vertreter) Arterhaltungsmaßnahmen wie z.B. Kaufpreissubventionierung beim Erwerb von Hängegleitern, oder Verlosung von Befähigungsnachweisen in Fußgängerzonen mangels finanzieller Mittel ablehnen. Typische Merkmale, mit deren Hilfe er leicht zu identifizieren ist, sind: Hängegleitermotive auf der teilweise vernachlässigten Kleidung, sowie Aluleitern auf dem Dach seines ungepflegten Autos. Er ist Spätaufsteher aufgrund seiner ausufernden, nocturnalen Lebensweise. Dennoch fällt der eine oder andere bei der Beantwortung von Zuschauerfragen durch phänomenale Kenntnisse der aerodynamischen Gesetze und

## von Thomas Fürbaß



Gerüchte, dass die gefährliche Lebensweise des pilotus delta aluminium skeleton die durchschnittliche Lebenserwartung der Gattung homo sapiens erectus senkt, konnten eindeutig widerlegt werden. In einem gleitschirmfreien Gebiet im Nordschwarzwald wurden überraschend zwei stattliche Exemplare mit über 75 bzw. mit deutlich über 80 Jahren registriert. Durch das häufige Schultern der immer schwerer werdenen Fluggeräte hat sich die Anatomie des Drachenfliegers, insbesondere die Form der Wirbelsäule wieder in die leicht gebückte Haltung des homo neanderthalensis zurück entwickelt (»Quasimodo-Syndrom«). Beim pilotus distanzis maximus (Streckenflieger) fallen, im Vergleich zum pilotus vulgaris (gewöhnlicher Pilot) bzw. pilotus de pläsier (Genussflieger) die aus-

## Der pilotus paraglide skeleton deficit (Gleitschirmflieger)

Was die absolute Anzahl und die Verbreitung anbelangt, ist er dem Drachenflieger eindeutig überlegen. Typische Merkmale sind: Das coole Outfit, der leicht introvertierte Blick unter dem gut ausgeprägten Überaugenwulst, das unverbindliche Verhältnis zu den Ausweich- und Hangflugregeln und das massenhafte, heuschreckenähnliche Auftreten im Fluggelände. Um das Wetter kümmert er sich wenig, solange es hoch geht. Während des Fluges hält er ihm zu nahe kommende Kollegen durch Ausstoßen von Grunzlauten auf Distanz. Als Lebensraum bevorzugt er baumlose Viehweiden, die er mit Erfolg als Start- bzw. Landwiese zweckent-

fremdet. Willkommener sind ihm jedoch Landeplätze, die direkt neben einer Seilbahn-Talstation liegen, wo man in unmittelbarer Nachbarschaft eine »Apres«-Gleitschirmhütte betreibt, in der er nach einem »Absaufer« noch einen »Absacker« zu sich nehmen kann. Er weiß alles über Einklapper, Stalls, Ablösungen und Inversionen und die unglaublichen Glücksfälle seiner ihm unterlegenen Konkurrenten (Drachenflieger), die es wieder einmal geschafft haben, länger oben zu bleiben als er. Er ist ein großer Erklärer der widrigen Umstände, die ihn »absaufen« ließen und von brenzlichen Situationen, in die er sich selbst hinein manövriert hat, um seine brillanten, fliegerischen Qualitäten unter Beweis zu stellen. Auf Parties ist er ein phantastischer, gerne im Mittelpunkt stehender Erzähler seiner abenteuerlichen Erlebnisse, die er

# imalis

in immer wieder neu gefasster, dramatisierter Form spannend an den Mann, aber viel lieber abendfüllend an junge Damen zu bringen weiß. Wenn der erfahrene Pilotus paraglide skeleton deficit seinen steinernen Bau mit Flugabsicht verlässt, tritt er weder mit Kopulationspartner noch mit seinem Nachwuchs, sondern ausschließlich zusammen mit seinem fußstartfähigen Fluggerät in Erscheinung. In den seltenen Fällen, bei denen wider Erwarten ein begleitendes Weibchen am Start- oder Landeplatz gesichtet wird, handelt es sich in der Regel um eine - nach erfolgreicher Balz - noch taufische Paarbildung während der lebenslangen Brunftzeit. Er betrachtet Drachenflieger als Spinner, weil er immer wieder miterlebt, wie sie sich keuchend und schwitzend - ihr schweres Alu-Gestänge schleppend - von der Seilbahn-Bergstation zum Startplatz kasteien,

Beiden Gattungen gemeinsam ist das gelegentlich auftretende, schwach ausgeprägte Merkmal der leicht nach oben verdrehten Augen, das fälschlicherweise oft als Frömmigkeit ausgelegt wird, was jedoch vom ständigen Blick zum Himmel, bei der krampfhaften Suche nach thermikträchtigen Wolken kommt. In langjährigen Beobachtungsstudien fiel die merkwürdige jahreszeitliche Körpergewichtsschwankung des homo aviator minimalis auf. Das geringere Gewicht im Sommer, so vermuten Experten, ist auf die erhöhte Flugaktivität und den damit verbundenen höheren Gesamtenergieverbrauch

zurückzuführen. Außerdem stellte sich heraus, dass er auf der Suche nach passenden Fluggebieten an den wenigen fliegbaren Tagen sich nur ungenügend mit adäquater Nahrungsaufnahme beschäftigt. Obwohl er zur Gruppe der Omnivoren (Allesfresser) zählt, hält er sich in dieser Zeit überwiegend mit Trockenfutter (Müli-Riegel, angereichert mit Iod-Sn-Körnchen) und koffeinhaltiger Limonade (»roter Hornochse«) am Leben, was seinen sowieso schon dekadenten Gebisszustand nicht gerade fördert. Von Depressionsphasen verursachtes, übermäßiges Frust-Fressverhalten in den Wintermonaten, begleitet von tagelanger, lethargischer, winterschlafähnlicher Passivität, bedingen teilweise massive Gewichtszunahmen. Vereinzelt Exemplare versuchen sich dieser fliegerischen Durststrecke durch kurzfristige, zugvogelähnliche Ausreise in südliche Gefilde zu entziehen, um das Leiden unter den Entzugserscheinungen zu lindern. Dabei fliegen sie nicht wie die Zugvögel selber zu ihrem Entspannungsort, sondern sie wählen die kraftschonende Methode und vertrauen sich und ihr Fluggerät den Kollegen mit den düsengetriebenen Höllenmaschinen an, Wegen ihrer von der Temperatur abhängigen Aktivität werden beide Hominiden-Vertreter irrtümlich oft der Familie der Reptilien (Wechselwarmblüter), bzw. den Nachfahren des prähistorischen Flugsauriers »Archäopteryx« zugeordnet. Anale Messungen der Körpertemperatur haben jedoch die für Warmblüter typische Temperaturkonstante von 37° C bestätigt.

Dieses Porträt des homo aviator minimalis beruht auf neuesten Forschungserkenntnissen und soll - indem es die charakteristischen Besonderheiten aufzeigt - das gegenseitige Verständnis der einzelnen Untergruppen fördern (Nur keinen Streit vermeiden!). Bei dem erst kürzlich entdeckten Fund eines ahnungslosen Fußgängers, handelt es sich mit an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit um einen 12,5 Millionen (!) Minuten alten, versteinerten »Outtrigger« eines unbekannten Urdrachens, der sicherlich einen weiteren Beitrag zu neuen Erkenntnissen liefert und spannende Geheimnisse zu lüften vermag.

### Wissenschaftliche Berater:

Paläontologe und Archäologe Prof. Dr. F. Ossil, Autor des Buches »Die Buddelbrooks«  
**Ornithologen:** Dipl. Fink (FH) Amseln Star u. Ingo Flam veröffentlichten ihre Diplomarbeit »Gleitzahlbestimmung des gemeinen Wellensittichs, bei völligem Verzicht auf Tierversuche«  
 Anatomie - Fachärztin Frau Dr. Ellen Bogen  
 Ernährungsexperte Dr. med. Wurst.

## Wo sich Profis versichern...

(z.B. Mike Küng)



### Berufsunfähigkeits-Versicherung:

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

### Flugunfall-Versicherung: NG!

z.Zt. Maximalinvalidität DM 750.000,— (11  
 Pilot mit A- oder 1-Schein **DM 467,80/Jahr**  
 Flugschüler **DM 233,90/Jahr**

### Passagierhaftpflicht-Versicherung:

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

### Halterhaftpflicht-Versicherung:

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

### Ausrüstung: Neun

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

### Lebensversicherung:

Ohne Risikozuschlag für den Flugsport

PARAWING

...im Flug versichert

Versicherungsservice  
 Ködel & Schöll GbR  
 Katzenhachstraße 65  
 70563 Stuttgart  
 Telefon 0711/73 27 79  
 Fax 0711/1 35 43 79  
 info@parawing.de  
 www.parawing.de



World Air Games 2001 in Andalusien - Silber und Bronzemedaille für Deutschland

WMM

GLEITSCHIRM





Sierra Nevada

Internationales WM-Finale

Als Stefan Mast uns vor gut einem Jahr mitteilte, dass die WM in der Sierra Nevada stattfindet, wussten wir alle, dass dort keine leichte Aufgabe auf uns warten würde. Zu gut kannten einige von uns die »Sierra« mit ihren teilweise extremen Flugbedingungen, den für Rückholer unerreichbaren Gebieten und ihren langen Tagen, die meist nie vor Mitternacht enden. Dennoch, als es soweit war, traten wir zuversichtlich mit unseren beiden Teambussen »Deutschland ist« und »Deutschland zu« die Fahrt nach Andalusien an. Jeder von uns kannte seine Stärken und zusammen im Team waren wir uns sicher, auch in einem schwierigen Gebiet wie der Sierra Nevada wieder vorne mitfliegen zu können. Hinzu kam noch, dass wir optimal ausgerüstet die Reise beginnen konnten und über ein Bodenteam verfügten, welches an Einsatz und Motivation den Piloten in nichts nachstand. Das es am Ende eine der unglaublichsten und spannendsten Weltmeisterschaften unserer Fliegerlaufbahn werden sollte, hätte sich bei der Abfahrt aber niemand träumen lassen.

Das Deutsche Team

Seit der WM im Pinzgau sind Achim Loos, Oliver Rössel, Bodo Genz und Torsten Siegel fester Bestandteil der deutschen Nationalmannschaft, und auch dieses Jahr konnten sie sich wie-







der klar für die WM qualifizieren. Auf dem fünften Platz am Qualifikationsstichtag und damit eigentlich für die Nationalmannschaft nominiert war Toni Bender. Dieser musste aber nach einer Knöchelverletzung, die er sich beim Kitesurfen zugezogen hatte, auf seinen Einsatz verzichten. An Tonis Stelle trat Shooting Star Andreas »Pepe« Malecki. Nach einer hervorragenden Saison konnte sich Pepe quasi auf Anhieb im vorderen Feld der deutschen Piloten etablieren und damit seine erste WM Teilnahme sichern. Nicht ganz so gut sah es bei den Damen aus: Judith Dörflinger, EM Zweite in Garmisch, musste berufsbedingt auf die WM verzichten und Anja Trudel war nach einer Knieoperation leider noch nicht einsatzfähig.

Ganz auf Damenbegleitung sollten die deutschen Piloten dennoch nicht verzichten. Das bewährte Helferteam mit Tilla Richter, Birgit Selberr und Tanja Meierkordt sowie 011y »Psycho« Voit sorgte sich wieder bestens um die Piloten und Doc Michael Gärtner ist mittlerweile viel mehr als »nur« ein Notarzt für das Team geworden. Last but not least Stefan Mast. Als langjähriger Teamchef der deutschen Nationalmannschaft kann er auf eine erfolgreiche Arbeit zurückblicken. Seit der letzten WM und EM fliegt das Deutsche Team beständig in die Medaillengänge und auch bei den WAG in Spanien konn-

te Stefan wieder mit einem schlagkräftigen Team antreten.

### Das Fluggebiet in der Sierra Nevada

Die Sierra Nevada war den meisten deutschen Teampiloten durch zwei World Cups schon bestens bekannt und auch während der World Air Games zeigte sich, dass das Gebiet alles andere als berechenbar ist: Schwache und starke Steigwerte wechselten nach Belieben und ließen die Routenwahl oft zum Lotteriespiel werden, Gegenwindstrecken mit Sinkwerten von über 5-6 m/s machten den Endanflugrechner unbrauchbar und vor allem die pulsierende Thermik, die teilweise wie mit einem Schalter ein- oder ausgeschaltet wurde, würfelte die Führungs- und Verfolgerpuls immer wieder durcheinander. Neben diesen Unwägbarkeiten bot die Sierra Nevada aber noch weitere Extreme: die Hitze am Startplatz, die oft die 40°C Marke überschritt und der auf über 5.000 m Basishöhe Minusgrade folgten, Varioausschläge, die im Sinken und Steigen jenseits der analogen Anzeige lagen und wechselnde Winde, die einen eben noch mit 70 km/h Groundspeed vorankommen ließen und nur wenige Meter später kräftig von vorne das Gleiten vernichteten.

Allen Widrigkeiten zum Trotz bot die »Sierra« aber auch eine Konstante: gutes Wetter.

### Auftakt nach Maß für das Deutsche Team

Die ersten beiden Durchgänge der WM führten die Piloten in den nordwestlichen Bereich der Sierra Nevada mit seinen hügeligen Ausläufern und dem Flachland östlich von Granada. Und gleich zu Beginn zeigte sich, wie schwierig es ist, in diesem Gebiet konstant zu fliegen. Kurz vor dem Ziel des ersten 78 km Tasks führte Achim mit einem Spitzenpulk von 8 Piloten das Feld an, als die Thermik bei der letzten Wende kurzzeitig ihre Dienste einstellte. Achim fehlten gerade einmal 200 Meter, um in den Zylinder der Boje einfliegen zu können, doch das flache Gelände und die fehlende Thermik vereitelten eine Spitzenposition. Dafür konnte sich der Verfolgerpulk mit etwas mehr Höhe durchsetzen, bei denen Oliver, Torsten und Bodo die ersten Punkte für das Team holten.

Der Österreicher Martin Brunn, Erster der CIVIL World Ranking List und Anwärter auf den WM-Titel, war eines der ersten »Opfer« der Sierra Nevada. Als Sieger des i. Durchgangs waren seine WM Chancen erheblich gestiegen, doch schon nach dem zweiten Task musste Martin ei-

nen herben Rückschlag hinnehmen. Die 64 km Aufgabe führte nach einer Boje im westlichen Flachland wieder in die Berge zurück. Dort, unterhalb der Inversion, kämpften die Piloten verzweifelt um Höhe. Für Martin war der Kampf jedoch vergebens; er landete nach wenigen Kilometern in einer steilen Schlucht und belegte am Ende des Tasks Platz 127.

Aber auch die verbliebenen Piloten in der Luft mussten an dem thermikarmen Tag wiederholt mit Außenlandungen rechnen und am Ende erreichten gerade einmal drei Teilnehmer das Ziel, allen voran Christian Tamegger (AUT), der nach eigenen Angaben teilweise »verdammt tief« war, dann aber doch noch die rettende Thermik finden konnte. Beim Deutschen Team kamen Bodo, 011y und Pepe dem Ziel am nächsten und ließen den Abstand zu den führenden Nationen nicht größer werden.

Der Wind am dritten Wettbewerbstag vereitelte dann eine Aufholjagd und das Team nutzte den »Ruhetag« zum Baden an der Costa del Sol. Dass der »Wettkampf-Gedanke« aber auch an solchen Tagen nicht zum Erliegen kommt, zeigt sich beim Eintreffen der Französischen Nationalmannschaft am Strand. Nach dem Erklimmen eines Sprungfelsens und ersten Hüpfen von 8 Metern Höhe konterten die Franzosen mit einem 14 Meter Sprung vom höchsten Punkt. Um diese beeindruckende Leistung noch zu übertreffen, opferte sich 011y 2: nach zähem Ringen mit sich selber und motivierenden Zurufen der Anwesenden sprang er kopfüber in die Fluten, wobei das Eintauchen nicht unbedingt für eine Olympiaqualifikation gereicht hätte. Die Franzosen waren aber auf alle Fälle beeindruckt...

## Nach 123 km ans Meer

Nach der windbedingten Pause änderte sich das Wetter und es folgten labilere Tage, die endlich auch die erhofften Basishöhen von über 4.000 m mit sich brachten. Zwar herrschte immer noch Blauthermik vor, aber die ersten Freiflieger zeigten die deutlich besseren Verhältnisse an. Daher entschied sich die Organisation für eine Aufgabe, die nach einem Ausflug in das westliche und nördliche Flachland die Piloten über die Sierra Nevada nach Süden ans Meer führen sollte. Unnötig zu erwähnen, dass das Flachland wieder zahlreiche Außenlandungen forderte. Zum Glück blieb das Deutsche Team davon verschont und erreichte mit allen fünf Piloten - verteilt im ersten und zweiten Pulk des Feldes - den Pico Veleta (3.398 m), die zweithöchste Erhebung der Sierra Nevada. Mit einer Basishöhe von über 4.500 m begann hier direkt der Endanflug in das 43 km entfernte Ziel - für die meisten Piloten ei-

ner der längsten in ihrer Wettkampfaufbahn. Entscheidend war die Routenwahl, denn einige Meter in westliche oder östliche Richtung versetzt konnten sofort wo Meter und mehr an Höhenverlust bewirken. So zerbrach für einige Piloten schon an der Sierra de Lujar der Traum von einer Landung am Meer, da sie nicht über den 1.824 m hohen Grat gelangten. Der Führungspulk setzte sich dann, nach dem Passieren der Sierra de Lujar, aus Jimmy Pacher (I), Christian Tamegger (AUT), Hausi Bollinger (CH) sowie Achim, Pepe und Torsten vom Deutschen Team zusammen. Ohne das bergige Gebiet im Hinterland wären wohl alle am Meer angekommen, aber der Conjuras mit seinen 833 Höhenmetern und der zunehmende Südwind ließen Jimmy, Pepe und Torsten das so nah geglaubte Ziel nicht erreichen. Achim konnte seine etwas höhere Ausgangsposition perfekt umsetzen und den ersten Laufgewinn seiner Karriere bei einer WM verbuchen. Der Verfolgerpulk mit Bodo und 011y musste wegen der schwächeren Thermik in der Sierra Nevada tiefer das Gebirge verlassen, konnte aber Dank des abflauenden Windes das Ziel noch erreichen. Dadurch gelang dem Deutschen Team der Sprung auf Platz zwei in der Nationenwertung und 011y belegte mit nur wenigen Punkten Rückstand auf die vorderen Piloten den vierten Platz in der Einzelwertung.

## Zielflüge in den Norden Andalusiens

Die Durchgänge vier und fünf wurde wegen des prognostizierten starken Südwindes als Zielflüge nach Baza (70km) und Peal de Becerro (92

km) ausgeführt, wobei der 4. Task die größten Veränderungen im Klasselement mit sich brachte. Als Erstes durften sich aber einige Piloten auf Basishöhen von über 5.000 m freuen und konnten den gewaltigen Ausblick, der sich ihnen vor dem Beginn des Rennens bot, genießen. Aus dieser Höhe wirkte selbst das riesige Gebirge der Sierra Nevada wie eine Spielzeuglandschaft und die Möglichkeiten zum Streckenfliegen schienen unbegrenzt. Jedoch zeigte sich schon zu Rennbeginn die andere Seite solch großer Höhen und Steigwerte: extremes Sinken, teilweise sogar mit über 10 m/s. Bis zu den Ausläufern der Sierra Nevada konnten die Piloten in starken Bärten das Sin-





ken wieder ausgleichen, bei der Querung über das Flachland östlich von Guadix schlug die Routenwahl dann aber gnadenlos zu. Ein erster Pulk, der zur Querung ansetzte und etwa 300 Meter tiefer als die Verfolger losflog, kam in konstantes Sinken, welches am Ende 4-5 m/s betrug und in Verbindung mit 15-zo km/h Gegenwind die Hoffnung auf ein Erreichen der Sierra de Baza zunichte machte. Wesentlich besser erging es dem zweiten Pulk, der mit mehr Höhe und Rückenwind eine östlichere Route wählte. Kurz nach Guadix kam dann aber auch diese Gruppe in das Sinken und in kürzester Zeit befanden sich Fast alle Piloten in sehr turbulenter Luft dicht über dem Boden. Nacheinander mussten der führende Christan Tamegger, der Italiener Jimmy Pacher und sogar das komplette Schweizer Team landen. 011y und Torsten konnten sich jedoch in einem »Bart«, 50 Meter über dem Boden bei 20-30 km/h Südwind, festbeißen. Jedes Drehen brachte sie dem Ziel näher und dann geschah das, womit eigentlich keiner mehr gerechnet hatte: Der Bart zog durch, und das am Ende mit integrierten 10,2 m/s! Der 3.

und 5. Platz von 011y und Torsten sowie die komplette Außenlandung des Schweizer Teams brachte die kaum für möglich gehaltene Wendung in der Teamwertung: Deutschland übernahm zum ersten mal die Führung in der Nationenwertung und 011y verbesserte sich auf den zweiten Platz im Einzelklassement. Jeder, der das Deutsche Team besser kennt, kann sich vorstellen, wie ausgelassen die Stimmung nach diesem Tag war.

Der zweite Zielflug in den Norden Andalusiens sollte die Teilnehmer zuerst in das 243 km entfernte Villarrobledo führen, aber die zähe Inversion und die stabileren Verhältnisse ließen gegen Mittag alle an der Machbarkeit der Aufgabe zweifeln. Als dann auch noch hohe Wolkenfelder aus Südwesten aufzogen, wurde der Task erheblich verkürzt und das Ziel in das 92 km entfernte Peal de Becerro verlegt. Schon während des Starts zeigte sich, dass die Thermik deutlich schwächer war als die Tage zuvor. Nur langsam ging es nach oben und als 011y zum Entsetzen des Bodenteams bei Fensteröffnung in Startplatzhöhe vorbeirauschte - während ein großer Pulk am Pico de Veleta wartete - glaubten schon viele, dass er den Anschluss an die Spitze verpassen würde. 011y meisterte die Situation aber weltmeisterlich. Er flog die niedrigeren Hügel im Norden an, die noch in der Sonne lagen und gute Thermik lieferten. Während des Zentrierens konnte er so von unten in den ersten Pulk einsteigen, der vom Pico de Veleta aus die Aufgabe startete. Dieser Pulk, in dem auch Achim mitflog, erreichte zudem noch die letzte gute Thermik, die sich vor der großflächigen Abschattung löste. Die Verfolger, die nur etwas später die Bärte anfliegen, verloren durch die immer schwächeren Steigwerte mehr und mehr Zeit auf den Führungspulk. Der bisher erstplatzierte Italiener Luca Donini wurde auch Leidtragender dieser Abschattung und konnte seine Spitzenposition nicht halten. Die übernahm zum ersten Mal 011y, der sechs Minuten nach dem führenden Kasper Henny (CH) das Ziel erreichte. Bester deutscher Pilot war an diesem Tag Achim, der mit einem Platz die Führung in der Teamwertung nicht ganz verteidigen konnte. Diese ging wieder, wenn auch nur denkbar knapp, mit 55 Punkten Abstand an die Schweiz.

Mit einem ersten Platz in der Einzelwertung und dem zweiten in der Teamwertung ging es dann wieder in eine windbedingte Pause. Drei Tage mussten die Piloten warten, bis es wieder hieß: »The window is open!«. Für die meisten Teilnehmer kam diese Pause aber sichtlich gelegen. Nach fünf Durchgängen mit langen Rückholaktionen waren die Energiereserven einiger



Nach Rückholaktionen durch einen 10 m breiten Fluss, mit Sprüngen über Hindernisse und steile Wege hinab, teilweise nur auf den Vorderrädern fahrend, war uns klar, dass wir die nächste Camel-Trophy mitfahren werden. An Stelle eines 4-Weels-Drive-Jeeps werden wir aber mit etwas besseren an den Start gehen: einem VW Multivan mit langem Radstand.

Piloten sichtlich erschöpft und ein Badetag sowie Soaringflüge an der Küste ließen die notwendige Ruhe aufkommen, um sich für die nächsten Flüge zu erholen.

## Task 6 und 7: Starkwindfliegen in der Sierra Nevada

Während die ersten fünf Durchgänge taktisch gut von den Tasksettern gewählt wurden und die Piloten aus den gefährlichen Windbereichen führte, so änderte sich dies bei den beiden Tasks. Der prognostizierte starke Nordostwind in der Höhe wurde unterschätzt und auch den auffrischenden Talwinden wurde zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. So war es am Ende nicht verwunderlich, dass die Piloten im sechsten Durchgang teilweise leicht beschleunigt nur einen Groundspeed von 6-7 km/h von ihrem GPS ablesen konnten. Zudem wurde die Aufgabe nicht, was den Windverhältnissen entsprochen hätte, als frei Strecke in das Flachland gelegt, sondern als Bojenkurs mit fünf Wenden in den Bereich der Sierra Nevada. Wer zu tief war musste sich teilweise mit unangenehmen Lees auseinandersetzen und so flog das Deutsche Team recht hoch und konnte den Turbu-



lenzen Fern bleiben - bis zum Endanflug. Gegen den starken Wind lag das Ziel direkt hinter einer Hügellinie und nur mit beherztem Beschleunigereinsatz kam man noch einigermaßen voran. 011y, Achim, Torsten, Pepe und Bodo trafen sich im Endanflug wieder und als es schon so aussah, als ob alle fünf das Lee gut hinter sich gebracht hätten, klappte bei Torsten der Schirm ein und durch den geringen Bodenabstand fand er sich gleich darauf in den Bäumen hängend wieder. Als der erlösende Funkpruch »Bei mir ist alles o.k.« zu hören war, atmeten alle auf und Bodo, Achim und Pepe setzten ihren Endanflug fort. Im Ziel konnten sie bereits 011y begrüßen, der wiederum unter den besten 10 Piloten platziert war und damit seine Führung ausbauen konnte. Der Italiener Luca Donini, bisher Dritter in der Gesamtwertung, gewann diesen Durchgang und verdrängte damit Christian Tamegger von seinem zweiten Platz.

Weniger Wind und eine höhere Basis, das waren zumindest die Voraussagen für den 7. Durchgang. Doch die strammen Windsäcke am Startplatz Chauchiles zeigen deutlich, dass die Vorhersagen mal wieder mit Vorsicht zu genießen waren. Tasksetter Juan Morillas sah dies aber anders, vertraute den Prognosen und setzte zwei Wendungen, die jeweils über den Hauptgrat der Sierra Nevada angefliegen werden mussten.

Schon nach Fensteröffnung ging es Dank des Rückenwindes mit teilweise über 70 km/h flott zur ersten Wende, was sich aber schlagartig nach deren Umrundung änderte. Der Groundspeed wurde mal wieder einstellig und das Sinken tat sein übriges, dass einige Piloten im Nirwana der Sierra Nevada landen mussten. Diejenigen, die nach der Wende in El Caballo wieder den Hauptgrat erreichen konnten, soarten die 13 km



zurück. Allen voran diesmal der Schwede Peter Brinkeby, der bei den ersten Tasks durch seinen eigenen Flugstil nur wenig Glück hatte. Dicht auf seinen Fersen waren 011y, Pepe und Achim. Da die Bedingungen während des Fluges teilweise am Limit des Fliegbaren waren, entschied sich als erster Martin Brunn (AUT) dazu, das Rennen abzubrechen. Kurze Zeit später folgte der Franzose Patrick Berod und nach einer Rücksprache mit den Teamchefs der vier führenden Nationen (Schweiz, Deutschland, Italien und Frankreich) gaben diese über Funk ihren Piloten durch, den Durchgang abzubrechen. Die

Organisation brach 2 Minuten später ebenfalls den Durchgang ab, änderte dann aber dann das »cance(ed)« in ein »stopped«. Dies bedeutete, dass der Durchgang bis zu einer bestimmten Zeit, die über das GPS ermittelt wurde, gewertet würde. Die Verwirrung war groß und nach zwei weiteren Protesten, die jeweils für und gegen eine Wertung des Tasks gerichtet waren, wurde der Durchgang am Ende des Wettbewerbes doch noch mit in das Gesamtklassement einbezogen. Das Deutsche Team konnte dem ganzen Treiben übrigens gelassen zusehen: mit 011ys 7. und Pepes 8. Platz ergab sich punktemäßig in der Team- und Einzelwertung keine Veränderungen.

### Das Herzsich tagfinat

Eins vorweg - der letzte Tag war nichts für schwache Nerven: »Nachdem der Wetterbericht mal wieder abflauenden Wind vorhergesagt hat, fahren wir auf den hochgelegenen Startplatz Chauchiles und werden dort mit den selben Verhältnissen wie am Vortag begrüßt. Der Nordostwind frischt sogar am Vormittag auf, was 011y, der immer noch in der Einzelwertung führt, sichtlich begrüßt. Dennoch ist ihm die Anspannung der letzten Tage ins Gesicht geschrieben und die Ungewissheit, ob heute noch ein Task

geflogen wird, ist nicht gerade förderlich für seinen Gemütszustand. Das Warten zerrt sichtlich an seinen Nerven. Dann, um 13.00 Uhr, plötzlich die Wende: die Organisation baut das Taskboard und die beiden Zelte ab. War jetzt der Durchgang schon abgesagt worden? Darf man 011y als Weltmeister gratulieren? Wieder einmal Verwirrung. Kurze Zeit später kommt die Ernüchterung. Da die Verhältnisse gegen Abend besser werden sollen, wird der Startplatz nach Las Rozas verlegt, der sich einige hundert Meter tiefer befindet und weniger windanfällig ist. Wir raffen unsere Schirme zusammen und tref-

**SWING**  
Produktentwicklung:

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

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

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

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



**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  
vunorm, cerninn



fen dort um 14.30 Uhr ein. Einige Freiflieger zeigen die besseren Bedingungen schon deutlich an und so steigt unser Puls wieder. Die Hitze wirkt erdrückend, 011y sucht sich einen Start-

platz aus, bei dem er Christian und Luca beobachten kann, aber noch ist keine Aufgabe bekannt, da weiterhin Piloten vom oberen Startplatz eintreffen. Jeder von uns versucht sich die Zeit so gut wie möglich zu vertreiben, aber dennoch wächst die Anspannung. Gegen 16.00 Uhr dann ein Funkspruch von Stefan: »So, ich hab jetzt die Aufgabe. Wir fliegen ein 50 km Race. Start in einer halben Stunde.« GPS Daten eingeben, Backup GPS vorbereiten, die Strecke gemeinsam auf der Karte studieren - alles läuft automatisch ab. Wir ziehen unsere Sachen an, merken wegen der Anspannung kaum noch die Hitze und schauen in voller Montur auf die GPS-Zeit, die sich langsam der Fensteröffnung nähert. Noch ein Schluck Wasser aus der Flasche, die die Helfer reichen. Fragen werden jetzt, 2 Minuten vor Race-Beginn, nur noch mit einem Nicken oder Kopfschütteln beantwortet - der Mund ist zu trocken. »The window is open!« Wenige Sekunden

später bin ich in der Luft, fliege gleich in den Startbart ein und komme gut nach oben weg. Noch während des Aufdrehens erreicht uns der nächste Funkspruch von Stefan: »Alle deutschen Piloten in der Luft. Good luck Männer. Wir sehen uns im Ziel!« Die Bedingungen sind besser als erwartet. Der Höhenwind hat wider erwarten doch nachgelassen und die konstante Thermik sorgt für einen abflauen-

Achim und Bodo taktieren ganz an der Spitze, während 011y seine Konkurrenz im Auge behält und Pepe und ich als Flügelmann agieren. In der

Folge können wir uns alle Fünf mit dem Spitzenpink vom Rest des Feldes absetzen und als einziges Team haben wir alle Piloten vorne dabei. Nach der letzten Wende, 10 km vor dem Ziel, kommt Bodos Funkspruch, der die Herzen des Bodenteams höher schlagen lässt: »Bodo an Stefan - alle deutschen Piloten befinden sich mit dem Spitzenpulk im En-

beiden Disziplinen nicht länger träumen müssen. Doch dann schlägt der spanische Wind erbarmungslos zu: 011y, Steve Cox und weitere Piloten kommen in eine sinkende Luftmasse mit starkem Gegenwind. Der Rest von uns ist ca. 300 m höher und merkt über dem Grat nichts von den Schwierigkeiten, die die Jungs unter uns bekommen. Während wir einfach über die letzte Gräte kurz vor dem Ziel gleiten können, wird die Situation für die tief fliegenden Piloten immer aussichtsloser. Steve Cox schafft es gerade noch über die Gräte zu gelangen, andere Piloten hinter ihm müssen auf dem flachen Stück davor landen. Als 011y merkt, dass er nicht mehr direkt ins Ziel fliegen kann, dreht er ab um den Grat zu umfliegen. Doch im Lee verliert er immer mehr an Höhe. Mit nur geringen Bodenabstand geht es über Mandelbäume. Ich ver-

## Außenlandungen

Außenlandungen in der Sierra Nevada gehören so mit zu dem Anspruchsvollsten, was das Land zu bieten hat. Manchmal kamen die letzten Piloten erst um 03.00 Uhr Nachts wieder in das Headquarter der Sierra Nevada und das, obwohl die Entfernung zum Landeplatz gerade einmal 2 km Luftlinie betragen hat. Besonders schlimm erwischte es ein Piloten, der während des 7. Tasks im Hochgebirge der Sierra Nevada landen musste. Nach einem 7-stündigen Fußmarsch erreichte er die erste befahrbare Straße, wo die Rückholer ihn völlig erschöpft auflesen konnten.

Einen interessanten Außenlandeplatz fanden Kasper Henny und Louise Crandel am letzten Durchgang. Als die Thermik mal wieder versagte, mussten die beiden am Ufer des Emb. de Canales landen. Die kleine Bucht war zu beiden Seiten mit steilen Felswänden flankiert und nach einer kurzen Begehung war klar, dass kein Weg von dort hinausführt. So gab es nur die Möglichkeit: durch den See zu schwimmen, was bei über 40°C ein angenehmes Vergnügen war. Am andern Ufer angelangt borgte sich Käpten Käschpi ein Kanu, paddelte zurück und brachte die Ausrüstung trockenen Fußes in Sicherheit.

## Ergebnisse Herren

|                        |                      |     |      |
|------------------------|----------------------|-----|------|
| Luca Donini            | Gradient AVAX        | ITA | 5927 |
| 2 Christian Tamegger   | Gin Glider Boomerang | AUT | 5915 |
| 3 Oliver Rössel        | UP Gambit            | DEU | 5702 |
| 4 Steve Cox            | Advance Omega 5      | CHE | 5531 |
| 5 Marco-Antoine Arnold | Gin Glider Boomerang | FRA | 5461 |
| 6 Jean Marc Caron      | Gin Glider Boomerang | FRA | 5403 |
| 7 Seyong jung          | Gin Glider Boomerang | KOR | 5325 |
| 8 Peter Brinkeby       | UP-Gambit            | SWE | 5282 |
| 9 Achim Joos           | Gin Glider Boomerang | DEU | 5273 |
| Angus Tapper           | Gradient Avax        | NZL | 5260 |

danflug.« Das Gefühl ist unbeschreiblich, mit uns fliegen nur zwei Schweizer und 011y ist mitten unter uns, von seinen Konkurrenten weit und breit keine Spur. Richard Trümmler, bester Österreicher an diesem Tag, bringt seine Achtung am Abend so zum Ausdruck: »Ja spinnt ihr Deutschen

gesse meinen Endanflug und schau nur noch, was mit 011y passiert. Kurz bevor er das rettende Ende des Grates erreicht und wieder auf die Luvseite kommen könnte, wird er durch die starken Turbulenzen in dem flachen Gelände in die Mandelbäume gedrückt. Auf einen Schlag ist der Traum vorbei. 011ys erster Funkspruch lautet: »Das war's dann wohl, ich bin o.k.« Daraufhin setzen wir unseren Endanflug fort, sind mit vier Deutschen im Ziel und erreichen eines unserer besten Ergebnisse. Doch die übliche Freude stellt sich nicht ein, wir sind alle zu bewegt. Als dann sicher ist, dass 011y absolut nichts fehlt, laufen die ersten Tränen über die Gesichter. Stefan kann es immer noch nicht glauben. Verzweifelt sucht er mit dem Fernglas den Himmel ab, in der Hoffnung, 011y doch noch zu sehen und aus einem bösen Traum zu erwachen. Christian Tamegger und Luca Donini, die knappe 10 Minuten später eintreffen, vermuten, die Deutschen im Freudenrausch vorzufinden. Statt dessen treffen sie auf ein emotional hin- und hergerissenes Team: schließlich sind wir in der Teamwertung wohl ganz knapp hinter den Schweizern und Vize-Weltmeister, aber 011ys so sicher geglaubter WM-Titel ist dahin. Als wir Olly aus dem Mandelhain holen und mit einem Er-

denn? Da fliegt man zur letzten Wende und da kommt einem die ganze deutsche Armada bereits im Endanflug mit fünf Piloten entgegen. Das ist für uns nicht gerade motivierend.« 2 km vor dem Ziel bin ich mir erstmals sicher, dass wir unseren Traum eines WM-Titels in einer der

## Ergebnisse Damen

|                   |                      |     |      |
|-------------------|----------------------|-----|------|
| 1 Louise Crandat  | Gin Glider Boomerang | DNK | 4405 |
| 2 Nicole Nussbaum | Advance Omega 5      | CHE | 3443 |
| 3 Miyuki Tanaka   | Gin Glider Boomerang | JPN | 3178 |
| Petra Krausova    | MAC Magus            | CZE | 3143 |
| 5 Caroline Brille | Apco Simba           | FRA | 2882 |

ste-Hilfe-Bier begrüßen, ist er sichtlich gerührt: »Das vergesse ich euch nie. ich bin froh, solche Freunde im Team zu haben.«

Das unglaubliche Finish beschäftigte die Piloten bis tief in die Nacht. Viele konnten es nicht glauben, dass 011y so knapp vor dem Ziel gescheitert war, wähten sie ihn doch nach seiner unglaublich konstanten Leistung schon als Weltmeister. Das Ergebnis in der Einzelwertung war denkbar knapp: gerade einmal 12 Punkte hatte der Italiener Luca Donini Vorsprung vor Christian Tamegger und das nach 606 Streckenkilometern und 8 Tasks. Mit 20o Punkten Abstand wurde 011y noch Dritter und holte damit die erste Bronze Medaille für Deutschland in der Einzelwertung während einer WM. Als die Listen aushingen, konnte auch der neue Teamleader der Schweizer, Volker Nies, aufatmen. Dank einer hervorragenden Teamleistung hatten sie es mal wieder gepackt, in der Nationenwertung auf den ersten Platz zu gelangen. Dicht dahinter platzierte sich das Deutsche Team, welches zum ersten Mal in seiner Geschichte Vize-Weltmeister bei einer WM wurde.

## Der neue Weltmeister Luca Donini aus Italien

Würden Gleitschirm-Weltmeisterschaften bei den englischen Buchmachern gehandelt, so wäre Luca Donini sicherlich einen Außenseitertip gewesen, mit dem man am Ende einen sehr guten Gewinn gemacht hätte. Luca war den meisten Piloten aus der Szene vor der WM ziemlich unbekannt und erst nach dem dritten Durchgang wurde er von seiner Konkurrenz wahrgenommen. Mit seinem Avax RX fiel er bis dahin kaum auf, spätestens nach seinem Sieg im 6. Durchgang war aber allen klar, dass er ein erstzunehmender Gegner bei der Titelvergabe ist. Durch seinen bedachten Flugstil machte er wenig Fehler und erreichte eine ungeheure Konstanz, die außer ihm nur noch Christian Tamegger und 011y zeigten. Luca taktierte sehr gut, war immer in den vordern Pulks dabei und nutzte die Fehler der anderen. Am Ende machte er die we-

## Die WM im Internet

Wie schon bei der EM in Garmisch, so gibt es auch über die WAG zool. im Internet viele zusätzlichen Informationen über die WM der Gleitschirm- und Drachenflieger. Unter [www.dhv.de/kleutsportsport\\_termin/index.htm](http://www.dhv.de/kleutsportsport_termin/index.htm) findet man neben den aktuellen Tagesberichten jede Menge Bilder sowie Videos und Tracks zu den einzelnen Aufgaben.

nigsten Fehler und wer in einem unberechenbaren Gelände wie der Sierra Nevada so konstant fliegt wie Luca, ist ein verdienter Weltmeister. Das Deutsche Team gratuliert Luca Donini zu dieser außergewöhnlichen Leistung.

## Lousie Crandel bei den Damen unschlagbar

Louise lehrte die Männer das Fürchten: nach dem 4. Tasc war sie auf dem 12. Platz in der Gesamtwertung zu finden und hatte zahlreiche bekannte Namen hinter sich gelassen. »Ich möchte gerne Hausi noch schlagen.« meinte sie eines Abends spaßhalber und lachte. Weit war sie auf alle Fälle nicht davon entfernt und die besten Piloten aus der Männerwelt zollten der sympathischen Dänin höchste Anerkennung für ihre Leistung in dem schwierigen Gebiet. Den letzten Durchgang konnte sie, im Gegensatz zu

011y, übrigens gelassen entgegensehen: Louise führte mit über 1000 Punkten vor der zweitplatzierten Schweizerin Nicole Nussbaum und stand dadurch schon vorzeitig als Weltmeisterin fest.

## Adiös Sierra Nevada Dobar Dan Slovenia

Die Abschlussfeier in Granada bildete den Schlusspunkt einer ereignisreichen und spannenden Weltmeisterschaft in der Sierra Nevada. Für eine Überraschung sorgte Charlie löst und Rudel Bürger, die kurzentschlossen zu den Feierlichkeiten gekommen waren, um dem Deutschen Team zu gratulieren. Noch mehr waren wir erstaunt, als sogar die Drachen-Damen Monique Werner und Rosi Brems auftauchten, um uns beim Feiern zu unterstützen.

## Teamwertung

|                                                                                                                                       |              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| <b>Schweiz</b>                                                                                                                        | <b>17286</b> |
| Steve Cox<br>Kaspar Henny<br>Alex Hofer<br>Hans Bollinger<br>Stefan Wvss<br>Nicole Nussbaum<br>Caroline Lansdell                      |              |
| <b>2 Deutschland</b>                                                                                                                  | <b>17170</b> |
| Oliver Rössel<br>Achim loos<br>Bodo Geiz<br>Torsten Siegel<br>Andreas Maleeki                                                         |              |
| <b>3 Italien</b>                                                                                                                      | <b>16848</b> |
| Luca Daniel<br>Jimmy Pacher<br>Marco Littame<br>Cristian Biasi<br>Pier Andrea Patrucco                                                |              |
| <b>4 Österreich</b>                                                                                                                   | <b>16738</b> |
| Christian Tamegger<br>Alex Schalber<br>Richard TrUmel<br>Stephan Slieglair<br>Martin Brunn<br>Gabi Beihammer                          |              |
| <b>5 Frankreich</b>                                                                                                                   | <b>16733</b> |
| MarciAntoine Arnold<br>Jean Marc Caron<br>Vincent Sprungli<br>Patrick Berod<br>Pascal Cantenot<br>Caroline Brille<br>Sandie Cochepain |              |

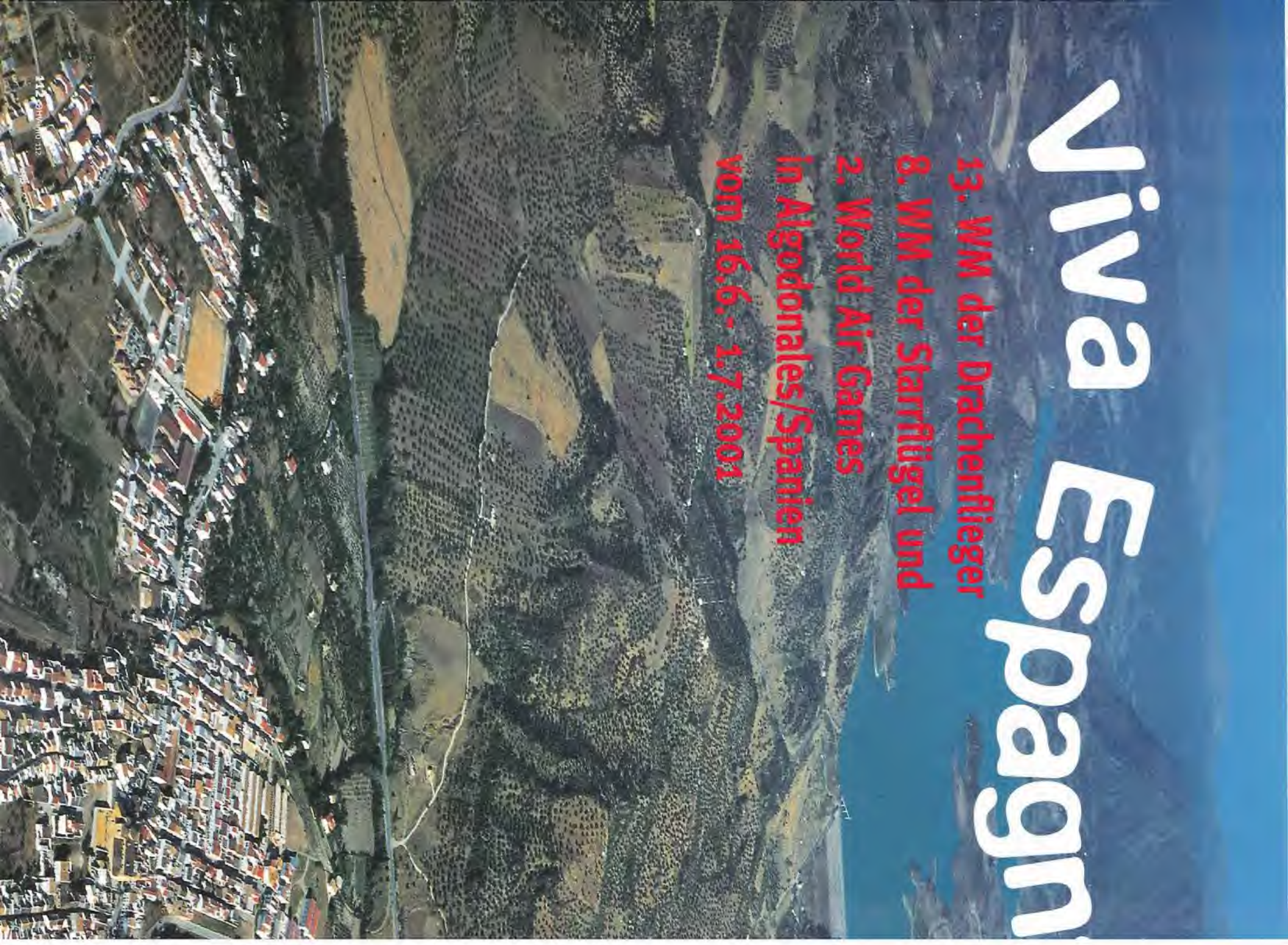


An alle, die mit uns mitgefiebert und uns unterstützt haben an dieser Stelle noch einen herzlichen Dank. Die WM hat gezeigt, dass das Deutsche Team leistungsmäßig noch näher an die Schweizer gerückt ist und kurz davor war, mit ihnen gleichzuziehen. Mit einer Silber- und einer Bronzemedaille verabschiedet sich die Nationalmannschaft erfolgreich aus Spanien und vielleicht bietet die Europameisterschaft in Slowenien im nächsten Jahr die Möglichkeit, für ein wenig Abwechslung an der Spitze zu sorgen.



# Viva España

13. WM der Drachenvlieger  
8. WM der Starrflügel und  
2. World Air Games  
in Algodonales/ Spanien  
vom 16.6. - 1.7.2001





T-. Wir, das deutsche Team, reisen sOeiffrühzeitig  
Südspanien. Diese Gegend ist nicht nZrKie eier  
• eteenden, kar keit sondern a6"ch 41>  
wOsun ch eiMieBergesaj"

r Oliveggnnredend weiße DAel:-A1  
J:Sonpenb1urien Je e  
aweiiiieerige'Seen zum Bader> und

der-Meer  
FernesÖsien'er, s daYor uns liegt: Ei-  
authermik: ri "B' Ster

bis  
f bis zum  
darln ach  
Met-  
ewoiglich,  
transf  
'kr n o  
eed r ei9eren dir-  
eilu/eidee/ rb bisse en-  
eignrlegie

„--""noewit,tgr und einen Tag4f 1d\_ St estre,  
Netter ol9enT99 nutieh'er für irren schö-  
-%en Trainingsüdbet.die" Mitigsten ;wendepunkte  
eryff ssgemtekm:Zuerimen mit Ward  
eantliedtieiegi'eitrijeLerien DraCherifflieger

A{ pa Lifisir Tee dieA fgabCrocew-,Tgadurch scha9ch seh iele Pflüfen 'des Ziel - 48  
tj mmun en 4euteau = Drachen und 21„Sterfiei -und Organisator »Juaki«

411r Ale  
rderag der WM sorgt  
aber \_ n DrWmtf1 aus Nord- Piken; gleacerartund Stelielf  
'zaor oSt, undeer antki-  
t am WetVe'wer ri lierri9de Lijär«-- 1, nutz,  
baf Tf knapp zoo WM - Piloten.

"eeht's zum Oststartplatz. Die Piloten i Ticker  
4.ke isct -auf die.Wincisackekoller-Seitenwin W

ntsteilt; -als die, Tagesaufgabe , wie komm ni 5fl doch noch alle in die Luft Die  
wird: Zielflug an d Atlan4kstrand bei Ta-Starrflieger sollen Strecke von knapp 60 km nie-  
ist aber ic er nftiger'ei-  
gesagt: Tag  
d 3. Kräftiger  
er ...Starts für

'Erst der 4. Tirwifc1 zum Auftakt derWM - der Ost-  
wind nipt atied endlich Kann es losgehen.  
Gestartet e9 21117okm-Aufgabe »schon« um 15:eo  
Uhr aust ein IIIIMkplatz bei Villamartin, geflogen  
wird in beiden Klassen über eine Wende weit draußen  
im Flachen, - wie Thermik dünn gesät ist. Folglich  
gibt es dort reichlich-Lea nungen und nur sieben Wa-  
chen erreiez Tageer wird der Ukraink  
P rolese vor .eidatifa aus tasilien. uf den näch-  
sten Plätzen den die neer Ruhmer, Salven-  
moser und Heineeis?:

den Starren läuft Thi Auch Fire sind nur N  
Vieteilo(ek > Viertere441gmann (Gug-  
enmos legt niifilruhlgem und vor-  
heu-

e ricker on. r)e.  
renentetelietieSetife geStartet,„ei-  
ne 13dasfungsprobe für Geoleatoren- Piloten:'-  
nerven,' D eatz zum Aufbauen isreapp, das Star-  
reich e chaotihKJeclie Aufgabe sehr kurz: ca  
km über 3 -Wericteri.

„gadurch scha9ch seh iele Pflüfen 'des Ziel - 48  
Drachen und 21„Sterfiei -und Organisator »Juaki«  
auf dem Zieliri eflj llat reichlich zu tun. Er übersplelt  
die nTräckloqA(lm G des cherte Flugwege) der

4)apfunte pas e er ist unglaublich heiß und-  
leider auch richte stabjt. Am Startberg geht's mte  
iternünftig hoch. Meetdirector Juaki majkAcin einzig  
ee\* sci .3gllegentiLch den Start, damit es  
dir <Ui tarp157nicht zu eng hergeht.

Starrflieger sollen Strecke von knapp 60 km nie-  
gen, die aber. v43n keinem- bewältigt werden kann.  
Atessandro Ploger-mebt Besten und steht 13 km  
vorn

-ie'Dracli'en haben eine Wende und 7 km weniger  
zu fliegen dafür aber 13 Piloten im Ziel. Erster wird







# a Espagina

Manfred Ruhmer, Zweiter Rohan Holtkamp aus Australien und Dritter (5 Sekunden später) Bob Baier (Moyes Lightspeed)!

Der siebte Tag war eigentlich ohne Durchgang zur Erholung geplant. Es sollte die feierliche Eröffnung der »World Air Games« in Sevilla besucht werden. Die Piloten sind bisher nur wenig geflogen und die Eröffnungsveranstaltung scheint nicht sonderlich reizvoll (siehe Kommentar »WAG«), somit wurde kurzer Hand beschlossen: Der »Restday« fällt aus, und wir fliegen einen zusätzlichen Durchgang!

Die Aufgabe war das üblich Zickzackfliegen durch die Region über gut 80 km. Spannend wird's spät am Abend im letzten Bärtchen vorm Ziel, genau über Algodonales. Ein Pulk von 30 Fliegern kämpft um jeden Höhenmeter, um über die letzte Anhöhe ins Ziel zu gleiten. Wer traut sich als Erster über die Hürde? - Es sind die coolen Brasilianer: Nene Rotor und Betinho Schmitz gewinnen den Tag vor Ruhmer, Heinrichs und Reisinger. Bob und Guido (La Mouette To-pless III) landen gemeinsam auf der obersten Wiese vor der »Hürde« - auch nicht schlecht. Dadurch steigt das deutsche Team auf den dritten Platz in der Mannschaftswertung. Auch bei den Starren liegen wir auf dem Rang für Bronze.

Der achte Tag wird um 4 Uhr gestartet. Die Luft ist derart stabil, dass nur wenige bis auf 200 m über Start steigen können. Um ein irrsinniges Luftgedränge zu vermeiden, wird der Tag umgehend abgesagt.

Tagsdrauf das gleiche Spiel in verschärfter Version: Die prognostizierten Thermikhöhen liegen auf Startplatzniveau - der Tag wird schon um elf Uhr abgesagt - niemand fährt auf den Berg. Ich kann mich nicht erinnern, dass es so was schon mal gegeben hat. Auf jeder Clubmeisterschaft »probiert man es doch wenigstens« und stellt dann nach dem Absaufen fest, dass



Manfred Ruhmer



Gerolf Heinrich, Manfred Ruhmer, Robert Reisinger (v.l.)

»nix geht«. Aber auf dieser WM ist so einiges anders...

Tag so bringt das einzige Mal eine Strecke über 200 km - einen Zielflug auf geknickter Bahn zu einem UL-Platz östlich von Antequera. Wie fast immer bleibt es den ganzen Tag blau, trotzdem stehen die Schnellsten mit einem 40iger Schnitt im Ziel - Luiz Niemeyer (BRA) gewinnt den Tag vor den Österreichern. Diese Jungs zeigen hier eine absolute überlegene Leistung und auch eine unglaubliche Konstanz. Von unserem Team erreicht nur Bob das Ziel.

Nächster Tag: Es gibt Cumuli, gute Bärte, aber auch recht viel Wind. Das sind die richtigen Bedingungen für Marcus Hoffmann-

Guben. Er zischt mit seinem Ghostbuster als Erster über die Ziellinie. Christian Ciech hat mit späterem Abflug aber eine noch kürzere Flugzeit und gewinnt somit den Durchgang.

Bei den Drachen gewinnt der Amerikaner Paris Williams.

Der zwölfte/vorletzte Tag ist aus sportlicher Sicht extrem enttäuschend.

Es gibt 1/8 Cumuli in über 3.000 m Höhe, aber leider keinen Startplatz der sichere und faire Startbedingungen für das riesige Starterfeld bieten kann.

Der Tag wird wegen Seitenwind um drei Uhr abgesagt.

Somit bleibt nur noch ein letzter, dreizehnter

Tag zur Entscheidung - der siebte Wertungsdurchgang. Wird es zeigen: »Wer wird neuer Weltmeister? In Klasse I und II, in Mannschafts- und Einzelwertung?«

Wie im ersten Durchgang ist auch das Ziel für

## Kommentar zu den WAG

Die World Air Games (kurz: WAG) wurden erschaffen, um eine Art Luftport-Olympiade entstehen zu lassen. Deren Ziele sollen sein:

- Förderung/Weiterentwicklung der Luftpportarten
  - Verbesserung der Kontakte zwischen Fliegern der verschiedensten Sportarten.
  - bessere Medienpräsenz
- Gemessen an diesen Zielen hat das WAG-Konzept, bzw. die WAG-Organisation, komplett versagt.
- Das Gelände war für diese WM nicht geeignet. Es war der Teilnehmerzahl nicht gewachsen. Das fördert unseren Sport nicht.
  - Kontakte zu anderen Sportarten gab es nicht.
  - Medien waren genauso viel oder wenig anwesend wie immer.

Bei der Umsetzung des WAG-Gedanken wurden grundsätzliche Fehler gemacht.

Die Veranstaltungsorte liegen zwangsläufig (!) so weit auseinander, dass Sportlerkontakte logistisch kaum möglich sind. Es wurden große Versprechen nicht eingehalten.

- Es gab keinerlei zusätzliche Medienpräsenz, keine Darstellung der Luftraumsituation im Ziel und keine Luft-Internet-Live-Übertragung von GPS- oder Variodaten.

Es wurden viele Sachen nicht zu Ende gedacht.

- In einer »Olympiade« wollte man nie. wand vor den Kopf stoßen, also sollte es auch eine Damen-Starrflügeldisziplin geben... Für gerade mal etwa 3 Pilotinnen weltweit. (Der Medaillenplatz war also schon sicher, wenn es denn Medaillen gegeben hätte.)

Auf eine solche Form von Flieger-Olympia können wir leicht verzichten.

Lieber eine WM in guten Geländen, die motivierend auf die Sportler wirkt, als so eine Veranstaltung, die viele Zugeständnisse der Sportler erfordert (kurze Strecken, etc.), aber überhaupt keine neuen Impulse in unseren Sport bringt.







# viva Espagna

## Die Einzelresultate

### FAI Klasse 2:

|                       |                        |     |      |
|-----------------------|------------------------|-----|------|
| 1. Manfred Ruhmer     | 'rar() Laminar MRX     | ADT | 5191 |
| 2. Gerolf Heinrichs   | Moyes Lightspeed       | ADT | 4932 |
| 3. Robert Reisinger   | karte Lammar MRX       | ADT | 4779 |
| 4. Rohan Holtkamp     | Airborne Climax 13     | AUS | 4490 |
| 5. Bob Baier          | Moyes Lightspeed       | DEU | 4388 |
| 6. Luiz Niemeyer      | Icaro Laminar ST 14    | BRA | 4185 |
| 7. Antoine Boisselier | Moyes Lightspeed       | FRA | 4157 |
| 8. Attila Bartok      | Moyes Lightspeed       | HUN | 4136 |
| 9. Guido Gehrmann     | La Mouette Topless III | DEU | 4128 |
| Paris Williams        | Icaro Laminar MRX      | USA | 4096 |

### FAI Klasse 2:

|                      |          |     |      |
|----------------------|----------|-----|------|
| 1. Alessandra Ploner | AIR Atos | ITA | 5240 |
| 2. Christian Ciech   | Atos     | ITA | 4984 |
| 3. Manfred Trimme!   | AIR Atos | AUT | 4464 |
| 4. Diego Bussinger   | Air Atos | CH  | 4199 |
| 5. Itagaki Naoki     | AIR Atos | JPN | 4184 |
| 6. David Chaumel     | Mauette  | FRA | 4174 |
| 7. Iohan Posch       | AIR Atos | AUT | 4086 |
| 8. Raff Miederhoff   | AIR Atos | DEU | 3842 |
| 9. Michael Hupperl   | AIR Atos | CH  | 3723 |
| 10. Toni Raumaut     | AIR Atos | AUT | 3608 |

und der Schweiz. Deutschland liegt in beiden Teamwertungen auf dem fünften Platz.

In der Einzelwertung sind drei Deutsche unter den besten 10 Piloten: Bob auf Rang 5, Guido auf 9 bei den Drachen; Ralf Miederhoff fliegt mit seinem Atos auf Platz 8 der Starrflügel-WM.

## Die Fluggeräte der WM

Im Drachenbereich sind wenig auffällige Neuerungen zu sehen. Es wird viel am Detail gefeilt. Carbontrapeze, glatte Gurtzeuge, verkleidete Instrumente, weniger Heckflossen und mehr Randbögen.

Ähnlich ist auch die Situation bei den Starrflügeln. Auch hier viele Carbontrapeze, teilweise sehr filigran. Ei-

## Teamwertung Klasse II

### Italien 10401

Alessandro Ploner  
Christian Ciech  
Fabio Melisurgo  
Graziano Maffi

### 2 Österreich 9239

Manfred Trimme!  
Johan Posch  
Anton Raumaut  
Arnold Nadlinger

### Schweiz 8946

Diego Bussinger  
Michael Hupperl  
Rene Leiser  
Richard Meier

### 4 Japan 8202

Naoki Itagaki  
Hiroshi Onuma  
Takatoshi Kosaka  
Takatumi Sakai

### 5 Deutschland 7919

Ralf Miederhoff  
Kurt Schumann  
Bernd Weber  
Marcus Hoffmann-Guben

das Finale wieder der UL- Platz in Villamartin.

Der Flug führt die Piloten aus guter Thermik am Start in sehr dünne Bedingungen im Flachen. Nur die Allerbesten können sich in der Luft halten und gelegentlich ein Stück vorankämpfen. Es geht ganz langsam voran.

Als endlich der erste Flieger vom Ziel aus sichtbar wird, wechseln die Beobachter hektisch Fernglas und Funkgerät. Es ist ein Drachen. Niemand hat Funkkontakt. Wahrscheinlich also ein österreichischer Pilot. (Die fliegen ja immer funktlos!) Endlich wird die Startnummer erkennbar, jetzt ist es klar:

Da kommt Manfred Ruhmer angesegelt!

Damit hat der amtierende Weltmeister seinen Titel souverän verteidigt. Gleich nach der Landung wird er umringt und beglückwünscht - es ist wie sooft: Gegen »Mandi« ist kein Kraut gewachsen, und jeder gönnt ihm seinen Sieg.

20 andere prominente Drachenpiloten schaffen es noch über die Linie, auch Bob und Guido. Merkwürdigerweise aber kein einziger Australier.

Starre Flieger erreichen fünf das Ziel des Finaledurchgangs, davon drei Schweizer. Das führt zu folgenden Teamwertungen:

Drachen - Österreich gewinnt vor Brasilien und Frankreich

Starrflügel - Italien gewinnt vor Österreich

## Teamwertung Klasse 1

### Österreich 15183

Manfred Ruhmer  
Gerolf Heinrichs  
Robert Reisinger  
Josef Zweckmayr  
Seppi Salvenmoser  
Rupert Plattner

### Brasilien 13381

Luiz Niemeyer  
Betkino Schmitz  
Andre Wolf  
Gustavo Saldanha  
Sandoli Figueiredo  
Aldo Xavier Sanchez

### Frankreich 12674

An to ne Bosselier  
Jean Francois Gerard  
Mario Alonzi  
Jean Francois Palmarini  
Richard Walbec  
Jean Charles Balembois

### England 12371

Gordon Rigg  
Ron Richardson  
Carl Wallbank  
Jan Miskin  
Grant Crossingham  
Steve Cook

### Deutschland 12106

Bob Baier  
Guido Gehrmann  
Herbert Sturm  
Oliver Barthelmes  
Thomas Rauch  
Roland Wähne

nige Atosse flogen mit nur noch 4 Unterverspannungsseilen.

## Unfälle

Auf vergangenen WMs gab es reichlich Überschlüsse. Diesmal keinen einzigen. Wegen der schwachen Thermik oder wegen besseren Geräten? Vermutlich ist beides richtig.

Mark Mulholland und Natalie Petrova kollidierten in der Luft und zogen den Rettungsschirm. Die Russin blieb fast unverletzt. Mark hatte weniger Glück - mehrere Lendenwirbel- und Beckenbrüche und innere Verletzungen.

Unser engagierter deutscher Team-Notarzt Eckhart Schröter war sofort an der Unfallstelle, eine halbe Stunde vor den spanischen Sanitätern. Er leistete wichtige (vielleicht sogar überlebenswichtige) Hilfe für Mark. Dieser Zusammenstoß ist nicht auf gefährlich dichtes Pulkfliegen zurückzuführen. Der Unfall geschah unmittelbar nach Marks Start. Wahrscheinlich ist, dass Natalie gerade »im toten Winkel« von Marks Millennium geflogen ist.

Lukas Etz





# In Garmisch-Partenkirchen

Der Himmel so wunderschön blau, dieses makellose Blau, das fast zu schön sein sollte. Das Datum ließ für Thermikwünsche die Herzen höher schlagen, aber die Wettervorhersage versprach nichts Gutes: zu viel Wind; und damit eine große Verantwortung für alle teilnehmenden Piloten und für den örtlichen Veranstalter mit seinen Helfern.

Dass die Aufgaben an diesen Tagen überhaupt bewältigt wurden, verdanke wir allen mitfliegenden Piloten, die mit ihrem Einsatz und Flugkönnen zum guten Gelingen beigetragen haben.

22 Piloten schafften die 37 Kilometer der 1. Aufgabe. Ein Klassiker vom Wank zum Geroldsee, wenden und zurück zum Wank und nochmals nach den Badegästen schauen, dann die große Talquerung hinüber zum Hausberg und danach zur Kapelle in Wamberg und zur ersehnten Ziellinie am Landeplatz des Osterfelderkopf. Erster wurde Rüdiger Gordes mit einer Flugzeit von 2 Stunden und neun Minuten mit einem Vorsprung von 20 Minuten vor Norman Lausch und Tobias Dippon. Mit Monika Mack flog die schnellste Frau an diesem Tag als 17. über die Ziellinie.

Am zweiten Tag durften die Piloten erneut im Garmischer Tal eine ähnliche Strecke von 42,3 Kilometern abfliegen. Die Windverhältnisse waren besser vorhergesagt, aber am Startplatz war mehr Wind als am Vortag.

Dennoch konnte die Pilotenzahl im Ziel zum Vortag verdoppelt werden: 44 Piloten erreichten das Ziel: die schnellste Zeit: 2 Stunden 33 Minuten, der Letzte im Zeitfenster: 4 Stunden 21 Minuten.

Die Damen hatten ihr eigenes Rennen: Monika Mack, die an diesem Tag Platz 13 belegte und mit einer Flugzeit von 3 Stunden 3 Minuten das Damenfeld anführte. 3 Minuten später folgten Andrea Gäch und Silke von Rekowski. Monika Mack gewinnt die Gesamtwertung bei den Damen und Norman Lausch bei den Herren. Wir gratulieren den Gesamtgewinnern und den Tagessiegern gleichermaßen. Die Listen stehen ausführlich unter



*sponsored by*





## Ergebnis

| Platz | Name                 | Gerät            | Punkte |
|-------|----------------------|------------------|--------|
| 1     | Norman Lausch        | Ozone-Proton GT  | 3325   |
| 2     | Rüdiger Gördes       | Ozone-Proton GT  | 2941   |
| 3     | Jan Scholz           | Firebird-Rocket  | 2886   |
| 4     | Tobias Dippon        | Advance-Omega 5  | 2873   |
| 5     | Björn Laging         | UP-Gambit        | 2790   |
| 6     | Hartmut Rocker       | UP-Gambit        | 2764   |
| 7     | Wieland Steffan      | Ozone-Proton GT  | 2761   |
| 8     | Kai Richers          | Ozone-Proton GT  | 2465   |
| 9     | Uwe Sommer           | Apco Bagheera    | 2443   |
| 10    | Tobias Schreiner     | Ozone-Proton     | 2409   |
| 11    | Christian Blum       | Advance-Omega 5  | 2354   |
| 12    | Remo Kutz            | Ozone-Proton GT  | 2339   |
| 13    | Georg Maier          | UP-Summit        | 2321   |
| 14    | Thomas Zirngibt      | Swing-Arcus      | 2300   |
| 15    | Peter Keller         | Ozone-Proton GT  | 2267   |
| 16    | Henning Schünke      | Ozone-Proton GT  | 2267   |
| 17    | Joachim Holzmann     | Ozone-Proton     | 2265   |
| 18    | Jürgen Teuchert      | Advance-Sigma IV | 2233   |
| 19    | Monika Mack, 1. Dame | Ozone-Octane     | 2205   |
| 20    | Ralf Bareiß          | Advance-Omega 4  | 2135   |



[www.dhV.de/deutschisport\\_wettbew/gc\\_d.htm1](http://www.dhV.de/deutschisport_wettbew/gc_d.htm1). Dort gibt es auch sämtliche News, die fürs nächste Jahr wichtig sind.

Angenehm überrascht war ich über das hohe Niveau und den sportlichen Ehrgeiz der Piloten. Ich denke, hier wächst eine Fliegertruppe heran, die die Liga nicht fürchten muß, eher sollten die Ligapiloten im Sommer üben, damit sie im nächsten Jahr mithalten können. Ich persönlich freue mich über den hervorragenden Einsatz der Piloten, die zwei Rennen im hohen Niveau ablieferten,

Harry Buntz

# GERMAN CUP 2001







# *Streckenflugmeisterschaft*



sponsored by [www.brauniger.com](http://www.brauniger.com) [www.hanwag.de](http://www.hanwag.de) [www.finstenwalder-charly.de](http://www.finstenwalder-charly.de)



# Zwischenwertung 1.8.01

Aktuelle Ergebnisse unter [www.dhv.de/sport](http://www.dhv.de/sport)



## GS offene Klasse

| Platz | Name              | Verein                                        | Gerät                 | Punkte |
|-------|-------------------|-----------------------------------------------|-----------------------|--------|
| 1     | Gschwendtner Sepp | OGC Tegenseer III                             | Edel Millennium       | 512    |
| 1     | 3nir ler Willi    | OGC Tegenseer Tal                             | Swing Shalus 2        | 141    |
| 3     | Sture Johannes    | GSC frei                                      | Advance Omega 5       | 433    |
|       | Viecher Claus     | Mittelstrecken 11. Siegen                     | Pro Design Project    | 406    |
| 5     | Schlittet Ralph   | (Bamberger GSC                                | Swing Citrus 1        | 391    |
| 6     | Hennig Peter      | DGC Tegenseer Tal                             | Gin Gliders Boomerang | 375    |
| 1     | Bärsehet Roland   | I h mberger GSC                               | Swing Yento 2         | 307    |
| 8     | Raut Stefan       | Oberstdorfer Dr.u.Gl.V.                       | Swing Status 2        | 301    |
| 9     | Rudel Luft        |                                               | Fred/O 65             | 395    |
| 10    | Martens Burkhard  | termgrieser Gleitschh ä Gin Gliders Boomerang |                       | 283    |

## GS Sportklasse

| Platz | Name             | Verein                                 | Gerät             | Punkte |
|-------|------------------|----------------------------------------|-------------------|--------|
| 1     | Hahn Torsten     | OGC Tegenseer 131                      | Aro Simba M       | 460    |
| 2     | Warbruck Achim   |                                        | Swing Mimt        | 350    |
| 3     | Hirmler Franc    | GSC Inntal                             | Windlech Ouax     | 331    |
| 4     | Faulhaber Roland | tenggrieser Gleitschirmt. freeSMissier |                   | 309    |
| 5     | Schulz Josef     | NC Tegenseer set                       | Swing 4-level 2   | 238    |
| 6     | Mühlhuber Thomas | GSC Inntal                             | Windlech Gare     | 236    |
|       | Pad Reinhold     | GSC Hochries Sameberg                  | Ozone Getane      | 205    |
| 8     | Rösch Andi       |                                        | heg frank         | 201    |
| 9     | Rüttgers Uwe     | 65C Hochries Sameberg                  | Swing Arcus       | 184    |
| 10    | Brandt Richard   | DGC Tegenseer Tal                      | Airea Rreyelution | 183    |

## GS - Tandem

| Platz | Name             | Verein                | Gerät             | Punkte |
|-------|------------------|-----------------------|-------------------|--------|
|       | Räcke Martin     |                       | Astral Twin       | 181    |
|       | Scheldt Rainer   | Ostschleier 65C       | Idaue31Bela       | 150    |
|       | Enkelmied Kai    | T. Berg Junior Dtl    | Airea tel V4      | 99     |
|       | Schindler Rupert |                       | Airea Cargo       | 97     |
|       | Deich UN         | Schwindfreunde        | Nova Taxi         | 94     |
|       | Buhleier Robert  | GSC Hochries Sameberg | Airea tel Willi   | 93     |
|       | Schlittet Ralph  | T. Bamberger GK       | Nene Cosmic Rider | 92     |
|       | Martens Burkhard | Immesier Gleitschirm  | Airea Cargo       | 92     |

## HG FAI I

| Platz | Name             | Verein                    | Gerät            | Punkte |
|-------|------------------|---------------------------|------------------|--------|
| 1     | Mayer Hias       | 008 Ruhpolding            | Aeros Stealth    | 538    |
| 2     | Öllmehl Bernd    | Kirchdorf Bahnenborstel   | Bautek Twister   | 501    |
| 3     | Weinherl Georg   | DCB Ruhpolding            | Meyer Itospeed   | 421    |
| 4     | Raggl Paul       | Ammergau Df               | Icaro laminar MR | 419    |
| 5     | Kuhmann Thomas   | DfC Berlin                | Bantek hier      | 335    |
| 6     | Schumann Karl    | 710 Ahtental              | Icaro laminar ST | 318    |
| 7     | Bela Gen 11      | Mittag                    | Imre bim SF      | 218    |
| 8     | Hollmann Gundram | DGC Hochries Sameberg     | Moyes Ulespeed   | 234    |
| 9     | Hüders Konrad    | Lullsportverein Crawinkel | Ans Sieelitt     | 206    |
| 10    | Greiner Arno     | Nordbayrische Drachen     | Beutelt Twister  | 202    |

## HG FAI

| Platz | Name              | Verein                  | Gerät                 | Punkte |
|-------|-------------------|-------------------------|-----------------------|--------|
|       | langwald Gerd     | Kirchdorf/Bahnenborstel | VOR Ales              | 193    |
| 2     | He Aord 101       |                         | Alas                  | 165    |
| 3     | Pjpp Reinhard     | sfo ingelstadt          | 419ltre               | 154    |
| 4     | lehmann Ernst     | Nordbayrische Drachent  | flight Design Exolacy | 660    |
| 5     | G511 Peter        | Nordbayrische Drachenf. | Might Design foxdacy  |        |
| 6     | Christ Clemens    | DfC Homburg Gösenheim   | AIR Nes               | 592    |
| 1     | Niedermann Helmut | D Wälder Neustadt       | A.1.0 Ales            | 586    |
| 8     | Schmidt Oliver    | I. Plalar DfC           | A.1.0 Atz             | 427    |
| 9     | Postlüt Dirk      | Kirchdorf/Bahnenborstel | flieht D. Ohmbtister  | 413    |
| 10    | Geiard Claus      | SG Segelela Berlin      | frel Design [nig      | 407    |

## Fabelweltrekorde 2001

»Fabelweltrekorde für die Ewigkeit« ist man geneigt zu sagen, wenn man die Flugleistungen sieht, die die amtierenden Weltmeister Manfred Ruhmer und Kari Castle sowie Davis Straub im Juli in den USA als Weltrekord angemeldet haben.

Manfred Ruhmer erlog am 17.07.2001 auf seinem Icaro Laminar MRX von Zapata in Texas einen neuen Weltrekord über 695 km als »freie Strecke«. Er verbesserte die 7 Jahre alte Bestmarke des Amerikaners Larry Tudor um mehr als 200 km. Am gleichen Tag landete Davis Straub mit seinem Air Atos nach 651 km und verbesserte seine eigene Bestmarke aus dem Vorjahr um 60 km.

3 Tage später am 20.07.2001 gelang der Weltmeisterin Kari Castle (Wills Wing Talon) vom gleichen Startplatz ein Zielflug ins 350 km entfernte Rocksprings. Auch dies bedeutet eine Verbesserung des bestehenden Rekordes um fast 50 km.

Solch eine Strecke in Mitteleuropa zu fliegen dürfte wohl unmachbar sein, denn die von Manfred Ruhmer zurückgelegte Strecke entspricht der Entfernung von München nach Kiel.

## Deutsche Rekorde

Auch die deutschen Piloten konnten trotz der teilweise lausigen Flugbedingungen 2001 einige nationale Bestmarken verbessern. Im Rahmen der Deutschen Streckenflugmeisterschaft konnten insgesamt 6 neue deutsche Rekorde anerkannt werden.

Allein dreimal meldete Burkhard Martens neue Bestmarken. Wegen mangelnder Zeit für große Aufgaben beschränkt er sich auf die Verbesserung der Geschwindigkeitsrekorde über kleine FAI-Dreiecke. Den ersten Rekord erlog er über ein 25 km Dreieck am 05.06 am Hirzer in Südtirol. Diesen verbesserte er eine Woche später an der Emberger Alm und hält jetzt den Geschwindigkeitsrekord über ein 25 km FAI-Dreieck mit 22,83 km/h. Im Ötztal gelang ihm am 27.06. eine neue Bestmarke, diesmal zusammen mit Nina Brummer im Doppelsitzer (Airea Cargo). Der Flug mit 27,10 km/h ist zusätzlich bei der FAI zur Anerkennung als Weltrekord eingereicht. Zwei Tage vorher starteten Rainer Scheldt im Doppelsitzer (Advance Bi Beta) mit Petra Wichmann zusammen mit Josef Göhl (Independence Radical) zu einer Alpenhauptkammüberquerung vom Nebelhorn zum Hirzer in die Nähe Merans. Nach gut 4 Stunden Flugzeit und einer zurückgelegten Strecke von 100,2 km waren sie neue deutsche Rekordhalter im Zielflug.

Bei den Drachenfliegern (FAI Klasse 2) sorgte einer für eine neue Best-

12



marke, der in den vergangenen Jahren schon oft spektakuläre Flüge aus der heimischen Winde in Bahrenborstel erflog. Vom norddeutschen Flachland flog Gerd Langwald diesmal Richtung Südost und landete nach knapp 8 Stunden Flugzeit mit seinem Atos im 295 km entfernten Arnstein-Büchold südlich von Hammelburg. Dies bedeutet nicht nur die bisher weiteste aus der Winde erflogene Strecke in Deutschland, sondern auch ein neuer deutscher Rekord in der Kategorie »freie Strecke«.

Bis zum Redaktionsschluß des DHV-Info( 27.07.01) lagen dem Auswerter insgesamt 330 Streckenflüge zur Auswertung vor. Im Vergleich zum Vorjahr eine eher bescheidene Anzahl an Flügen. Man könnte auf ein nachlassendes Interesse seitens der Piloten am Streckenfliegen denken, aber dass dies absolut nicht der Fall ist, wurde mir von vielen Teilnehmern bestätigt. Es liegt in diesem Jahr eindeutig an einer ungünstigen Wettersituation für die Textillieger. Häufig verhindern starke Höhenwinde die Erfüllung der Aufgabe, ungewöhnlich viele abgebrochene Streckenflüge dokumentieren dies. Somit sind in diesem Jahr bisher auch die spektakulärsten Flüge Zielflüge in eine Richtung oder über einen Wendepunkt.

## Drachen

Neben den erwähnten Rekordflügen seien folgende Flüge erwähnt:

FAI-Dreieck über 209 km von Adi Meierkord am 26.06. im Ötztal, mit den Wendepunkten: Bielefelder Hütte Gaistalalm und Freiburger Hütte;

3 Flüge von. Reinhard Pöpl von Forst , Böhming und Oberemmeldorf zwischen 150 und 190 km Richtung Westen;

1 Zielflug von Ernst Lehmann am 02.07 aus der Winde in Siegritz nach Dingolfing und freier Strecke nach Schwaibach über insgesamt 210 km;

FAI-Dreieck über 151 km von Alfons Dorn am 05.07. im Ötztal mit den Wendepunkten Gaistalalm, Hochstubaithütte und Ansbacher Hütte;

sowie am gleichen Tag ein Zielflug durch Thomas Kuhlmann vom Alten Lager nach Burg mit angehängter freier Strecke nach Benitz über 158 km.

## Gleitschirm

Den punktbesten Flug der bisherigen Saison erzielte Stefan Traut mit einem FAI-Dreieck vom Nebelhorn über 126 km am 13.06. mit den Wendepunkten Schattenberg Schanzen, Hochplattig und Venet.

Am 25.06. zielte Willi Brunner vom Wallberg über Kössen ans Riemannhaus und landete nach insgesamt 153 km im Ennstal.

2 Tage später dokumentierte Franz Hirtl sein Ziel Schladming und landete nach insgesamt 137 km in Irdning. Einziger Pilot aus der Winde mit einer Bestleistung von respektablen 105 km war Ralph Schlöffel; vom Schleppgelände Hohenpözl flog er zum Zielpunkt Bad Kissingen und weiter bis Diebach bei Hammelburg.

Bisher nehmen mehr Piloten in der Sportklasse (bis Kat. DHV2) als in der »offenen Klasse« teil. Das Finale wird wohl erst wieder im Wallis entschieden.

Rudl Bürger





# Gleitschirm Flüge

Foto: Andreas Busslinger

| Datum     | Pilot              | Fluggerät             | Startplatz          | Aufg.                 | Landung                 | Wet km | Punkte | Datum    | Pilot              | Fluggerät            | Startplatz           | Aufg.  | Landung                    | Wet km | Punkte |
|-----------|--------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|-------------------------|--------|--------|----------|--------------------|----------------------|----------------------|--------|----------------------------|--------|--------|
| 01.09.09  | Vircher Claus      | Orme Nolo             | Laragne             | 75                    | Unpleinord. 55          | 51.5   | 88     | 19.05.01 | Schreier Jemhar    | Orone Oclana         | Walberg              | 18     | Widuell LP                 | 16.1   | 18     |
| 11.09.-00 | Heims Am:          | Swing Yeuu            | Cat. Po-della       | 0                     | Radelle 95              | 22.2   | 34     | 19.05.01 | Gallermann Rodiger | Adverte Omega 5      | Imberger Alm         |        | Sallaeggshaus              | 64.0   | 111    |
| 17.09.00  | Heims Arno         | Swing Veras           | Loh 04.11.1         | 00                    | Radella 95              | 21.5   | 58     | 20.05.01 | Sokureer Kihari    | Orone Goldna         | Hochleile            | 15     | Reitl                      | 11.6   | 12     |
| 14.09.00  | heim Arno          | Swing Veras           | Gor. Wella          | Irarg9                | Marmelada GipeL         | 12.7   | 18     | 20.05.01 | Börschel Roland    | Swing Verlus 2       | Hohe-o-611 Schlep    | 21     | Nach Sirkwierbad           | 49.8   | 15     |
| 08.12.00  | Vissher Claus      | Gin Cliden Band       | Campanane           | 22er                  | Los lina                | 55.8   | 59     | 20.05.01 | Schneitel Ralph    | Irarg "Hur"          | Reheapo-leSehrepo    | 18     | ssgenheim                  | 63.0   | 51     |
| 26.02.01  | Reehe Marks        | Asiral In'in          | Monte Arena         | 7R                    | 1 onsa no de            | 61.6   | 110    | 23.06.01 | Vischel Claus      | Pro Denso Proiect    | Iellinge dachlig     | ES     | Riesenhall Weissenhol lux. | 86     | 15     |
| 01.01.01  | Aux Sebastian      | Paralob1170           | hinklei             | 51 W                  | Peicha                  | 74     | 101    | 21.05.01 | Probst Ulrich      | Firebird 2400        | Walberg              | 14.9   | 11.51enn Khrke             | 51.2   | 181    |
| 0114.01   | Stikler Eckart     | Diene Orane           | Kamoenysn1          | 151914                | Astha LP                | 15.5   | 19     | 21.05.01 | Hennig Peter       | No'm Verlen          | Walberg              | 95114P | Weirbach Loes              | 75.3   | 99     |
| 01.04.01  | fiedele Marie      | Need Osygen           | Viedamskopi         | 09                    | Uledahkopf MS           | 65     | 88     | 24.95.01 | ajak 1.11          | Nora uss             | Imberger Alm         | 1er1P  | Graefenburg LP             | 17     | 51     |
| 01.04.01  | 9englei Sebastian  | Uwe Orlane            | blind               | 45141P                | St. ahaj                | 40     | 54     | 24.05.01 | Immerberger Axel   | Adeasse Eprilen      | Walberg              | 24     | 8a disdnell1P              | 16.2   | 25     |
| 010401    | Amrld deser        | reed Pure             | Diedanukopi         | 1521P                 | Schneplau               | 18.8   | 76     | 25.05.01 | Vischer Claus      | Aires Revolution     | Mehlig               | 1415   | Vindigen Holen             | 667    | 59     |
| 03.04.01  | eilbllCK Achim     | Swing Aural           | Ikuugalei           | 952114                | Iobleck                 | 54.4   | 82     | 25.06.01 | Rabee Reu          | Apo 51mbe            | Walberg              | 951544 | Saalleiden                 | 85.9   | 110    |
| 01.04.01  | Pledol Luds        | neax 7                | Amek                | 18                    | Rodenwachs              | 40     | 40     | 26.05.00 | Pari Ilinisord     | Szene kaua           | Roßbines             | 21ag9  | lurin LP                   | 61.1   | 58     |
| 15.04.01  | Gstr Wendler Bepp  | EH hillealum          | Fellre              | 119                   | ionlaso                 | 33.8   | 147    | 26.05.01 | Schunk Rikim       | Adeanseigna d        | Unserberg Rundcoding | 19     | Unlerberg 13               | 18.4   | 32     |
| 2001.81   | Rüche Kahn         | SwTag 01m1 kin        | NW                  | 55694                 | Larven                  | 55.6   | 91     | 16.05.01 | Krum Wennu         | Adenoeaenreo-a 5     | Walberg              | 1h +18 | Jasenbach Dechaellern      | 125.6  | 181    |
| 28.9401   | Schröter (Muen)    | Kinn: Oelde           | Imberger Arm        | 90                    | Absweg Embeig           | 41.1   | 21     | 26.05.01 | faulhaber keled    | [Red Mission         | Inekelsprise         | VVK    | Obermieg                   | 63.3   | 69     |
| 29.01.01  | 5 rhedier Elsharr  | Krone Oclana          | Imberger Alm        | 15159                 | Hörsack                 | 11.1   | 47     | 16.05.01 | Bössehr Reland     | Swing Senk: 2        | Walberg              | 11404  | Speicher IertaBloden       | 65.7   | 24     |
| 29.01.01  | Nölt Andreas       | SYing Citilli         | Imberger Alm        | 0Fap8                 | Fomderf Blir            | 516    | 80     | 26.05.01 | flesh And1         | Free% Walk           | Walberg              | 114    | Mayenbach E 8'lartr        | 60.5   | 37     |
| 11.05.01  | Vier Claus         | Pro Design Proiect    | Zellingsbachlo      | 11                    | Rossafr                 | 157.0  | 151    | 16.05.01 | Brandt Richard     | Aires Radukirr       | Walberg              | 251894 | Gelles 3r                  | 55.2   | 74     |
| 11.05.01  | Dengle/Sebastra P  | OO: C'One             | Wlberg              | r51991                | 9ayeroald               | 32.9   | rid    | 2635.91  | Hübner Jens        | Krieselalee          | Walberg              | 5169   | Kriessentham               | 55.3   | 93     |
| 12.05.01  | Hösch Aneli        | Geek Frank            | Braunack            | 449                   | Ohlskidl Kirche         | 12.0   | 38     | 16.05.01 | fehrpolaikus       | Hera Verlov          | Spleser              | 151518 | löcherspille kg. lillick   | 600    | 51     |
| 12.05.01  | 50uo-ler Edtharl   | (Gele Sehne           | Walberg             | 451694                | Jochberg LP             | 34     | 44     | 06.05.01 | 11:01::: Hlase     | fru? Osygen          | Braunack             | 151544 | süd. 51ans                 | 78.3   | 101    |
| 12.05.01  | Wieerak Peter      | Swing Yeanu           | Unresherokem Kussen | 21415                 | Friedensbach            | 106.8  | 111    | 16.05.01 | Bausen Jan Hans    | Osona Rriesa         | Hochdes              | 111ag0 | 101911                     | 51.1   | 45     |
| 12.05.01  | Vissher ans        | 410 Design Proiect    | ZellingsenRachlig   | 95                    | La Basare fr.           | 150.5  | 151    | 76.06.01 | Hobel Manfred      | Oellasrio Hell:      | Wesekom              | 0419   | Illehelhon 95              | 41.2   | 87     |
| 12.05.01  | Kleß Michael       | Swing Itirai 9        | Hohemhöf Schlep     | 11415                 | Koppel                  | 11.2   | 54     | 10.06.01 | Kauei Alons        | de anca Signa        | Hochdes              | 111VIP | Viehholm                   | 56.3   | 55     |
| 12.95.91  | Genedrner Seop     | hde1 Kileierin        | Vogelsang           | dil 59P               | süd.14111owald          | 55.5   | 14     | 26.05.01 | 1.0001.113 Eabsi   | Adeanes ignis        | Walke                |        | Saalleiden                 | 85.1   | 126    |
| 13.05.01  | 1Vatrbuck Achim    | Swing Asrai           | Hochleile           | 21ag2                 | karoberg LP             | 50.1   | 171    | 16.05.01 | 11.91elnu          | Swing Verlus 2       | Silberfienhna        | 18     | Heukirchen                 | 88     | 16     |
| 1105.01   | faulhaber Roland   | Free Hisrion          | Braunack            | 059504                | Ackern Hordnier         | 95.1   | 138    | 26.05.01 | 5.03111:1 Hlase    | Cane Cansu Rider     | Kriessentham         | 151114 | Pissendorf                 | 14.6   | 56     |
| 1305.01   | RSedel Inh         | Free 1055             | Braunack            | 55694                 | Adenwald                | 99.5   | 143    | 26.05.01 | 916 booten         | Aposimba             | Hochleile            | KIK    | Hochau BAB                 | 503    | 176    |
| 13.05.01  | Ritlgen Ike        | SYrtag Aeus           | Henlerin            | fi                    | Gothach west11.5alleid. | 35.8   | 36     | 70.05.01 | Osemeier Seop      | Arme Fusion          | Hochdes              | 21ag3  | Wesek. Hol                 | 15.8   | 24     |
| 13.05.01  | Pari Peinhoid      | Orone Orlane          | Hortrelin           | 201115                | Heukirchen              | 33.6   | 109    | 26.05.01 | Gschl Renate       | Swing Asire          | Hochleile            | 18     | 11 Ulirich                 | 51.8   | 22     |
| 13.05.91  | Mress Perei        | 1 Spear               | Hochleile           | 151199                | Ru 15 We                | 55.5   | 119    | 2605.01  | Free Mohan         | Swing Mera 2         | Recken               | 15110P | Schles Linn Imreiden       | 23.8   | 31     |
| 13.05.01  | Brümmer Rinden 19e | Swing ANI             | 4.31.11             | BHW                   | 88 holichann KW         | 33.2   | 59     | 2605.01  | Hems Narben        | Oroue kana           | Imberger Alm         | 11     | Breienburg Kirche          | 56.6   | 117    |
| 1105.01   | Hifi FIM           | Wendach Oclana        | 151199              | 31unreher Ido. 11ag15 |                         | 99.1   | 111    | 27.05.01 | Schubler Robert    | New Cargo            | bei de la fonsat     | [Ar    | Mar' Rix de Foua           | 311    | 61     |
| 13.05.01  | Hennig Peres       | Gin Gliders Poonarang | Walberg             | 5211P                 | Athenwald               | 116.1  | 111    | 30.05.01 | Hairens Burkhard   | Gin Glides Beasneusg | Walberg              | 18     | Gasteg Kussen              | 47     | 11     |
| 13.55.01  | SirabAndeo-s       | Swing Straks 2        | Hochleile           | 151199                | Weirbach leier          | 115.3  | 115    | 05.05.01 | Bombel Roland      | feinerentlust        | Imberger Alm         | 15104P | Gedek Skuche               | 58     | 61     |
| 11.0501   | Bauer 4116es       | AdanceSigma d         | Hochfell            | 1111P                 | Heukirchen              | 01.8   | 110    | 05.06.01 | Schaeper Wilhelm   | Orone Na 1           | Imberger             | 111    | Salkleggerbaus             | 82     | 74     |
| 13.0501   | Mühlhuber thomas   | Wendach Oclana        | Hadiella            | RS                    | 51 Kleiden              | 664    | 91     | 05.05.01 | 0410111 Rahn       | Irarg Gims 2         | Imberger Alm         |        | Gölklegger Fieshof         | 793    | 140    |





Foto: Michel Pfeiffer

| Dato     | Pilot               | Fluggerät            | Startplatz           | Aufg.  | Handlung               | total hm hie | Datum    | Pilot              | Fluggerät           | Stauplatz             | Aufg.  | tandoo                 | Wal kn | Penhle |
|----------|---------------------|----------------------|----------------------|--------|------------------------|--------------|----------|--------------------|---------------------|-----------------------|--------|------------------------|--------|--------|
| 05.06.01 |                     | Swing Astral         | Erebeigel Alm        | HR     | Biellebug friedhel     | 51.5         | 23.06.01 | Bronner Willi      | Swing Kralus 2      | Walberg               | 16413  | Alte Welt** Murbach    | 1002   | 145    |
| 05.06.01 | Marlene Burkhard    | Old Glider Boomerang | Hilber               | K1     | ehodenhöhe             | 25.1         | 24.06.01 | Bärne Loren        | Apd 51roba          | Walberg               | 17.003 | Maria Alm              | 95.2   | 145    |
| 05.06.01 | Krieg Friedbert     | Free's Mason         | Hochries             | S35-P  | trieuwiedad            | 16.6         | 24.06.01 | Faulhaber Roland   | FreeX Mission       | Walberg               | 161DIP | Hahlnec                | 11.2   | 95     |
| 01.06.01 | Rita 010111         | Swing Verles         | Kahenger Alm         | 00     | Greilenburg friedhot   | 19.8         | 21.06.01 | Schweinsdiner Rapp | Eiel                | Walberg               | 161001 | Mending                | 140.3  | 105    |
| 07.06.01 | Kacket Roland       | Swing verles 2       | Emberger Alm         | 16     | Greilenburg friedhot   | 19.8         | 24.06.01 | Luckenberge Axel   | Mune Epsilon        | Walberg               | 16     | Vogelsam               | 17.8   | 21     |
| 07.06.01 | Sch101el Ralph      | Swing firm 2         | Emberger Alm         | 052WP  | Steinleit Ort          | 17.9         | 24.06.01 | Gehrmann Rüdiger   | Advance Omega 6     | Walberg               | 16100P | Walding                | 51     | 81     |
| 12.06.01 | Khwitrer Josef      | Swing Atrial 1       | Walberg              | 151WP  | Chamodot               | 28.6         | 24.06.01 | La Butts Beisl     | Advance Sigma 4     | Walberg               | 16     | Kessen 651P            | 46.9   | 16     |
| 11.06.01 | Marlene Burkhard    | Old Glider Boomerang | Emberger Alm         | 141    | Greilenburg friedhot   | 21.5         | 25.06.01 | Goni Ines          | Independant Radical | Nebelhorn             | 17     | Kulzenbach 13 Saltaus  | 100.9  | 105    |
| 12.06.01 | Mahne Ineslen       | Anco Simba           | Wabere               | 15160P | Walding                | 20           | 25.06.01 | Probst Ulrich      | Firebird ha-1a      | Walberg               | 16     | Kulzen                 | 100.9  | 81     |
| 17.06.01 | Krieg Friedbert     | Free'sch P30         | Hochries             | 16     | Kessen IP              | 16           | 25.06.01 | Schneider Rainer   | A4 Anne B. Beis     | Nebelhorn             | 11     | Humbach 13 Saltaus     | 1002   | 105    |
| 11.06.01 | Werner Johannes     | Advance Omega 5      | Walberg              | 15160P | Subau b. Neukirchen    | 17.9         | 25.06.01 | Lehner Rogen       | Apco Simba          | Walberg               | 13100P | Sauleiden              | 85.0   | 110    |
| 12.06.01 | Annen Sebastian     | Free'sch             | Schmittenhöhe        | 16     | Kuh IP                 | 14.5         | 25.06.01 | Buchner Willi      | Swing Stralus       | Walberg               | 17444  | Wass Engelst           | 105.1  | 101    |
| 13.06.01 | Jobknoer Josef      | Swing Atrial 1       | Schmittenhöhe        | 111    | Krah 4                 | 14.5         | 25.06.01 | Schmid Markus      | Swing Nouis         | Nebelhorn             | 1610   | Rauhe                  | 11     | 82     |
| 13.06.01 | Wiedonk Peter       | Swing Verles         | Schmittenhöhe        | 15     | Mayd Pen LP            | 11.1         | 26.06.01 | Mahne Ineslen      | Apco Simba          | Schmittenhöhe         | 11     | Insachhorn             | 95.3   | 101    |
| 13.06.01 | Rüfges Uwe          | Swing Agas           | Schmittenhöhe        | 111    | Arelbahn 83            | 84.4         | 16.06.01 | Flond April        | Feel's franlio      | Schmittenhöhe         | 111    | Kuh 6                  | 41.2   | 10     |
| 11.06.01 | Wardbrod Achim      | Swiss 101 2          | Schmittenhöhe        | 105    | reit 4                 | 81           | 11.06.01 | Lehner Eugen       | Aero Simba          | Schmittenhöhe         | 1010   | Gla M. Merzger         | 10.3   | 103    |
| 13.06.01 | Marlene Burkhard    | Old Glider Boomerang | Kirnbeger Alm        | 15114P | Abaltershad            | 133.1        | 21.06.01 | Hennig Peter       | Gla Ohrs Benmerang  | Walberg               | 15576P | Aohenlat-Jellen        | 14.9   | 105    |
| 12.06.01 | Thermed Kai         | High Design PA       | Emberger Alm         | 15     | Milkeward              | 424          | 17.06.01 | Hirtswanz          | Wriede Dreane       | Walding               | 22.45  | Walding                | 131.5  | 101    |
| 13.06.01 | Hauel Stefan        | Swing Status 2       | Nebelhorn            | 141    | Khalenberg Schansen    | 126.4        | 21.06.01 | Schauer Tobias     | Orove Prolog        | Rauschberg            | 110    | Rauschberg 15          | 18     | 105    |
| 13.06.01 | Grahl Renke         | Swing Astral         | Hochries             | 16100P | Leidenau               | 252          | 21.06.01 | Marlene Burkhard   | Aero Cargo          | Hoch 8P               | 101    | Oh MS                  | 16.1   | 92     |
| 13.06.01 | Mehlhuber Thomas    | Kindred Djin         | Hochlell             | 151WP  | biswald                | 94.5         | 30.76.81 | Nebel kranken      | Nom (Ad             | Nebelhorn             | 13160P | Fordach fachtot        | 17     | 82     |
| 14.06.01 | Hauel Stefan        | Swing Status 1       | St. Leonhard an Noll | 15     | St. Leonhard an Noll   | 94.1         | 30.10.01 | Gehrmann Rapp      | Edel Mission        | Schmittenhöhe         | 16     | Passenden Kaba         | 95.1   | 105    |
| 19.06.01 | Klitz Johannes      | Advance Omega 5      | Walberg              | 26405  | Schellau Pennergerberg | 106.5        | 03.01.01 | Blüruvi Wail       | Swing Steten 2      | Walberg               | 161VV  | Heusachen Passen       | 10.3   | 105    |
| 19.06.01 | Krüner Bernd        | Old Glider           | Walberg              | 15     | Oberndorf              | 32.0         | 05.01.01 | Wardbrod Kai       | High Design PA      | Kirnb. Alm            | 110    | Kampel (nein)          | 74.5   | 105    |
| 15.06.01 | Riedel Ines         | Free's 61605         | Breimied             | 15134P | Khällachalm Jekler     | 31.4         | 05.07.01 | Sch101el Ralph     | Swing Citrus 1      | Kulzenbach 13 Saltaus | 10445  | Dietrich 8. Hammerburg | 105.8  | 115    |
| 15.06.01 | Faulhaber Roland    | Free's Mason         | Walberg              | 15100P | Reinl. Winkel          | 9.6          | 21.07.01 | Schauer Tobias     | Orove Prolog        | Schmittenhöhe         | 110    | St. P. 4               | 10.6   | 111    |
| 15.06.01 | Bukhaber Roder      | Wass fel Wils        | Emberger Alm         | 16agB  | Greilenbug (P)         | 38.9         |          |                    |                     |                       |        |                        |        |        |
| 15.06.01 | Schwaiber Josef     | Swing Atrial 2       | Walberg              | 16agB  | Kesson                 | 46.9         |          |                    |                     |                       |        |                        |        |        |
| 15.06.01 | K. Friedel Kai      | Airea fel Willi      | Emberger Alm         | 16     | Startplatz (neu)       | 50.8         |          |                    |                     |                       |        |                        |        |        |
| 15.06.01 | Krieg Friedbert     | Free'sch P30         | Hochries             | 161    | Hochries MS            | 294          |          |                    |                     |                       |        |                        |        |        |
| 15.06.01 | Deiser Michael      | Free's Oxygen        | Walberg              | 157665 | Jobnflughgraben        | 11.8         |          |                    |                     |                       |        |                        |        |        |
| 15.06.01 | Bauer Alois         | Advance Sigma 4      | Emberger Alm         | 16     | Stauplatz Neu          | 95.3         |          |                    |                     |                       |        |                        |        |        |
| 15.06.01 | Baumner Ines Renate | Swing Agnat          | Kirnbeger Alm        | 11IMS  | Hubei Süd              | 53.2         |          |                    |                     |                       |        |                        |        |        |
| 21.06.01 | Noach Anis          | Free's Frank         | Walberg              | 15100P | Kessonfelden           | 31.5         |          |                    |                     |                       |        |                        |        |        |
| 21.06.01 | Krieg Friedbert     | Free'sch P30         | Hochries             | 16     | Wohlmutig              | 26           |          |                    |                     |                       |        |                        |        |        |
| 21.06.01 | Mehlhuber Hannes    | Wass Obern           | Hochries             | 151WP  | Walding Pennergerberg  | 31.2         |          |                    |                     |                       |        |                        |        |        |
| 21.06.01 | Nobneo Bernd        | 0101100cane          | Walberg              | 151665 | Kessen fluchen         | 42.6         |          |                    |                     |                       |        |                        |        |        |
| 23.06.01 | Brandt Richard      | Aero Revolution      | Walberg              | 21445  | St. Mann               | 93.8         |          |                    |                     |                       |        |                        |        |        |



# Drachen Flüge

Foto: Oliver Barthelmes

| Datum    | Pilot                 | GNI                      | Aufg.                    | 3.111' r lieb bei ES landeng Wai km Punkte |
|----------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------------------|
| 17.09.00 | 011gobi Reed          | Beutels Kaier            | (ol Rodella              | 141 D Kererpal 13 570 115                  |
| 15.09.00 | ONewohl Bernd         | Bartel( Isnisler         | Col Rodella              | /010 hl. de Soura 03 11,1 142              |
| 01.04.01 | Gd1/ Peter            | flight Desig fix         | Siegnill khleppg.        | 21 Kul dscb FP 35,8 54                     |
| 15.04.01 | Leders Konrad         | Anos Siesalh             | Felle                    | 15111P Yilabruna 76,1 98                   |
| 15.04.01 | Kamm/ Dieler          | Air Ales                 | Bassand                  | II 0 Dalamaa 35,5 62                       |
| 12.04.01 | Postulari Dids        | flight Design Ghoslbuder | Bahrenbodel              | 21 Ainsberg IP 141,6 211                   |
| 12.04.01 | Gieper Mami.          | Baulek feiltler          | Bahfraholsiel            | 510 Waslere • Bad Sassendorr 113,8 153     |
| 73.04.01 | Hellmann eben Manus   | fliehl Oesign Ghoslbuder | Geislingen Sehleokerfels | 15 Moosheim 1612 161                       |
| 78.01.01 | Ludwig Gerhard        | Air Mos                  | fruberger Alm            | IS7771 Ra/Nah 813 119                      |
| 79.04.01 | Wilmsdelme1           | 810h1 Design Erlene      | Emberger Alm             | II 0 Grellenbum Kirche 56,1 98             |
| 29.04.01 | 1 üders Konrad        | kam laminar 5f           | Freberger Alm            | NO Grellenburg IP 91,9 108                 |
| 29.04.01 | Mliege Horst          | flight Design Firtery    | Imberger Alm             | 110 Grellenburg Kirche 51,0 89             |
| 29.04.01 | Arthammer Kurt        | kam Laminar 51           | Emberger Alm             | II D Grellenburg Kirche 66,6 117           |
| 01.05.01 | Grits Peter           | flight Vesign /erlag     | Siegnir Schleppg.        | 151911 Zellahehlis 48,8 135                |
| 02.05.01 | Wilms Herfel          | flight Design /Wag       | Eroberger Alm            | 952 Windische Höhe Pressogen 154,1 278     |
| 01.05.01 | Hoffmane-Guhen Marter | flight Design Ghelbusler | Geislingen khleelredels  | fi östl. Philinabern 1700 110              |
| 03.05.01 | fegehard1 Imme        | Air Alus                 | Siegnitz Schleppe.       | IS Riendad h. Gewa 121,2 121               |
| 09.05.01 | Päppi Reinhard        | Air Litt                 | ferst                    | IS Bronnhaldsheim 96,0 96                  |
| 10.05.01 | Poppi Reinhard        | Air Alos                 | Ferst                    | IS lielenbach 98,8 100                     |
| 11.05.01 | Allmannsheler Mar     | kaue Taminas MRX         | fent                     | 90 Kohlstellen 178,0 178                   |
| 10.05.01 | Poppi Reinhard        | Air Ales                 | Langentonlauee           | 13 Wangen b. Aalen 111,0 121               |
| 11.05.01 | Schrumpf Hedwig       | Air Aras                 | raber                    | 15 Dessenheidrl 770 71                     |
| 11.55.01 | GNI Peter             | flight Design Erilaft    | Siegre Schleppe.         | 1F+E Nohngen 1852 244                      |
| 11.55.01 | Heiss Bedold          | Air dds                  | flehberg                 | 15751P Kaadel 01 48,6 13                   |
| 12.55.01 | Seuling Wolleng       | Air Zoos                 | Kulmbed IP               | 09+1S Baumerleobach FP 118,0 232           |
| 11.05.01 | Engelhard/ Immo       | Air Alos                 | Siegnitz Schliegg.       | 15 Baumerleobach FP 146,8 141              |
| 12.05.01 | Gerhard Claus         | flight Design Edel       | Segeltelt FP             | 951191 Magdeburg 11 104,6 141              |
| 12.05.01 | Hauslein (briskopb    | Wills Wing Fusion        | faber                    | 15 Pfunds 80,0 80                          |
| 12.05.01 | Kohlmann Thomas       | Baulek Jwirlir           | Alles leger              | 9311111 ON311Khaled1 574 80                |
| 11.05.11 | Bachle Gerne          | Miamiamine/ 51           | Miliag                   | /Ar 0 Schwanden Alpe 63,6 121              |
| 13.05.01 | Serner Michael        | Aeros Siesalh            | Nehhausen EP             | fAI 0 Neuhausen 91 60,0 120                |
| 13.05.01 | Reggl Paul            | inifittaminar MR         | ier                      | 15759P Weith- UNERkirchen 1101 151         |
| 13.05.01 | (hris Clemens         | Air Ale                  | Kössen                   | II 3 Landeplau 1610 782                    |
| 13.05.01 | Makros Manled         | kam Taminas 67           | Hochholl                 | 1511117 leogangstmitreil 81,9 100          |
| 11.05.01 | freidrich Rudi        | leere tamruf             | faber                    | 1.010 Oberammergau 314 15                  |
| 13.05.01 | Gerhard Claus         | 81441 niesie/ Irre       | Segeler /1               | 751911 Willslock BAB 18,0 114              |
| 13.05.01 | lauschst Georg        | Moires rilespeed         | Kössen                   | 152118 Hodearien 123,0 112                 |
| 13.05.01 | Meierkord Adi         | Air Alos                 | *ei/ 95                  | fAI I) Modisrael Nulle 151,3 303           |

| Pilot                       | Gerd                     | 3. WAI lieb bei ES Wog | total km Punkte                        |
|-----------------------------|--------------------------|------------------------|----------------------------------------|
| 13.05.01 Kamml Dietel       | Air klon                 | Rauschberg             | II I Ortnrhol 18,8 85                  |
| 11.05.01 kdronef1 hiarlin   | kam faminar 51           | Jaber                  | fAI 0 Laber RS 34,9 10                 |
| 19.05.01 Meier Berteld      | Air Atos                 | Eichberg               | 961218 /Welslein 41,5 54               |
| 19.05.11 Gra frthherd       | fliehl Barren Ghoslbuser | Eichberg               | 961211 Oberbrand 33,4 46               |
| 20.05.51 Becker Andreas     | kam Wie 61               | Segele IzIP            | IS Grünfee 18,3 78                     |
| 10.05.01 Lehmann Ernst      | Right Design Entaq       | Siegnitz khleppg.      | 16 Allinennsömmen 62,4 67              |
| 11.05.01 4hmenn Ithemas     | Beulek kwiser            | Alle lager             | 10 Now 26,1 21                         |
| 22.05.01 Kohlmann Itheines  | Niels Iwisler            | Alles Lager            | IS Pilot 16,0 16                       |
| 21.55.51 'Niedermann Hallo' | Air Al's                 | Eichberg               | 141 0 fichtberg LP 93,7 186            |
| 23.05.01 Schulz Oleier      | Air Otos                 | Onnenberg              | /SIWP Bellenndorf Lee, 128,6 168       |
| 24.05.01 Gerhard Claes      | 11441 Design haue        | Kyritl El              | 15159P Hohenwerbig 99,8 146            |
| 24.05.01 Kenslobann         | la Mouette Topless       | Neuslafilme            | IF Nuwalk 43,1 65                      |
| 24.05.01 fliflinge Hour     | /light Design Entacy     | lieuslad1Glewe         | 11 Pritwalli 43,1 65                   |
| 24.05.01 Wil 91 Helmut      | Mighl Design fridacy     | lieuslad1Glesse        | tf Piltwalk 43,1 65                    |
| 24.05.01 Gidde Andreas      | Guogenans ESC            | Deuslad1Glewe          | 11 Pillieralls 13,1 65                 |
| 14.05.01 Ilrenh Alereeder   | Bardeb isidler           | Nemiedgileue           | /f P1Uneak 43,1 65                     |
| 21.05.01 Oengler Oberhard   | Air Ales                 | Neuslad101esse         | Zf Piltzerallr 43,1 65                 |
| 24.05.01 lehrmann Ernst     | fliehl Design fulacy     | 611gsilkkhleppg.       | F60 Laißare Schirraberg 106,1 143      |
| 74.05.01 Pranke Kim         | Immo Laminar SI          | Schweinsich Hall IP    | 952198 Benwinkel 44,4 65               |
| 15.05.01 SchmidtOliver      | Air Ales                 | Neurageneohn           | IF+ 16 Porcolettek 111,6 111           |
| 25.05.01 Gell Peter         | flight Design Eule       | Siegnitz Schlieleg.    | 161211 kmedegen b. Ulm 180,6 234       |
| 25 10 1 Wilmsfelmul         | f light Design erkor     | fle'eradeGleere        | 21 Perleberg 35,6 53                   |
| 15.05.01 Gidde Aedmas       | Guggenmos                | Hensrad101ewe          | 21 Perleberg 35,6 53                   |
| 15.05.01 Kern lohen         | la Mouette Toolos        | flenstad1Alesse        | 21 Perleberg 35,6 53                   |
| 15.05.01 Oster Herbed       | Firebird Lases           | lieustad1Glewe         | 27 Perleberg 35,6 53                   |
| 25.05.01 her (hrisloph      | Wills Wing Rem Au        | lieuslad1Glewe         | 11 Perleberg 35,6 53                   |
| 25.05.01 Pauhadrie OMl      | Wills King Rent Als      | lieuslad1 lewe         | IF Perleberg 35,6 53                   |
| 25.05.01 Vellmer Frank      | Baulek Milan Rarer       | NeusladsGlesse         | 19 Perleberg 35,6 53                   |
| 75.05.01 Kuhlmann Itheas    | Baulek Indsler           | Alles leger            | 26 Preilin K 36,4 55                   |
| 26.01.01 Niedermann Helmut  | Air Alte                 | Firnbew                | 141 0 Eichberg LP 115,8 252            |
| 70.05.01 Kellere Chrislien  | UP Speed                 | treberger Alm          | /1 Sßran IS 55,3 83                    |
| 26.05.01 Schrat Oleier      | Air Aks                  | Seilig                 | 16 +95 Bad kreumed 90,6 118            |
| 26.05.01 Christ Clemens     | Air Alus                 | Schild                 | 1511111 Wir! westl. W.A.U 186,8 239    |
| 26.05.01 Schwell Hartwig    | Air Ales                 | Eichberg               | 10 Erdnisch sudl. Embach 47,2 83       |
| 26.05.01 Meierkord Adl      | Air Alm                  | Gale M5                | 1A101 Gepalschhaus Kaunefial 113,4 347 |
| 26.05.01 Gidde Andreas      | Göogenims ESC            | Neuskl1Glewe           | 2R ieroslad1flewe /1 71,6 48           |
| 26.05.01 Wilms Helmut       | Fight Oeign Endacy       | Neuslad1Glewe          | 08 lierdled1Glewe1P 21,6 48            |
| 16.05.01 Kerst Johann       | La Monelle Weis          | Neerladi1Glewe         | tR lieuslad7 Glewe FP 17,6 48          |





| Datum    | PPM                 | Gerät                | Stanelall          |        | 3.101 heb bei 95 landuel | Intel km Punkte | Datum | Pilot    | Gerät                 | 3101pler                 | AUG.               | 3.wpi hell bei ES landung total km Punkte |                         |       |     |
|----------|---------------------|----------------------|--------------------|--------|--------------------------|-----------------|-------|----------|-----------------------|--------------------------|--------------------|-------------------------------------------|-------------------------|-------|-----|
| 26.05.01 | Schmidt Arnold      | Iran laminar 14      | Raumbberg          | 551201 | Klausen b. Kittibuhl     | 39,0            | 88    | 15.06.01 | Frankus Frank         | Seedwings Merlin         | Rauschberg         | MW                                        | Juschila                | 34,6  | 41  |
| 26.05.01 | Lehmann firt        | flight Design E      | Siegritt Schleppf. | 551201 | flenbach                 | 119,3           | 226   | 15.06.01 | Reiner                | Sees Steath              | Rauschberg         | 51                                        | b.Brand                 | 33,7  | 41  |
| 15.15.11 | Pranke Milne        | kam Laminar 57       | Schwabisch Hall IP | 1      | Messelhang               | 46,0            | 58    | 15.06.01 | Richten Reinhold      | Wills Ina Ramdir         | Rauschberg         | 151916                                    | Brand                   | 33,1  | 41  |
| 26.05.01 | Schuhmain Karl      | Irre laminar 57      | Hochfenn           | 51019  | Hochhilen                | 10,1            | 96    | 15.0101  | Buchent Jürgen        | Baulek fon 11ter         | Raumhberg          | 751311                                    | wesil Ruhpolding        | 32,1  | 40  |
| 26.05.01 | Cuoll Joachim       | Air Nies             | Kanis              | FAI D  | Sthenausalidish Mik      | 51,4            | 108   | 15.56.01 | Barowski Jürg         | Icano Laminar 51         | Rauschberg         | 151919                                    | werd Ruhpolding         | 32,2  | 38  |
| 27.05.01 | Meier Beiheld       | dir Ales             | Eckberg            | ES     | Eckheim                  | 134,0           | 134   | 15.06.01 | frinaltel Julle       | Seederlogs %llige        | Rauschberg         | 731319                                    | etesil Ruhpolding       | 31,8  | 39  |
| 21.05.11 | Raggi Paul          | kam laminar MR       | laber              | 151    | lebet 13                 | 35,0            | 10    | 15.06.01 | Schuldtowman          | Up Speed 11              | Rauhberg           | 151919                                    | werd Ruhpolding         | 30,1  | 38  |
| 28.15.01 | Soll Sascha         | km Laminar St        | Blauen             | 152917 | Ulmfeld                  | 10,6            | 101   | 1516.01  | Weibe' Joachim        | Airborne Rede            | Rauschberg         | 151917                                    | Pestl Ruhpolding        | 30,5  | 38  |
| 31.15.01 | langwid Gerd        | dir Ah               | Bahrenknie         | 15     | Hainsledt Os 1 Nenberg   | 181,0           | 181   | 1516.01  | Biser Bahel           | Seedenlogs fle 1         | Rauschberg         | 151919                                    | es11 Ruhpolding         | 30,0  | 38  |
| 01.01.11 | IMV Mimmi           | Bandelt Laser        | Emberger Alm       | 1      | lelend es                | 64,6            | 113   | 1506.01  | Eiltingimwen Ludwig   | Je Neueke pfress         | Rauschberg         | 151817                                    | wesil Ruhpolding        | 30,1  | 36  |
| 09.06.01 | Di 1upeht Bernd     | Baulek wiffter       | Bahmborsiel        | 19x15  | Encheldern               | 165,3           | 241   | 1516.01  | ang Jken              | Eeddaings 9eflige        | Rauschberg         | 151919                                    | Moll Ruhpoffting        | 29,2  | 36  |
| 12.06.01 | Schrumpf Hedwig     | Air Ales             | Lemone             | 15159  | Campingplair laregne     | 93,4            | 127   | 15.06.01 | Wekshelganiner Jürgen | kurz Laminar MRX         | Hochries           | 05                                        | Hoheraschau             | 19,3  | 140 |
| 12.01.01 | Onis' Clemens       | Air Aus              | Neullen            | 151541 | lef enhtillen            | 50,9            | 11    | 15.06.01 | Schiller Handeng      | Air Ales                 | Diedamskopl        | 111                                       | Diedamskopl MS          | 49,6  | 31  |
| 13.06.01 | Weinried Genre      | Moyes (Nespeed       | Rauschbeie         | fAI    | Oderherol                | 160,4           | 51    | 15.06.01 | Pollin Andreas        | Pegasus                  | Emberger Alm       | 111                                       | Dreilertent friedhol    | 51,9  | 31  |
| 13.06.01 | Greinen A110        | Barcken              | Emberger Alm       | 751001 | Vändische Nähe           | 16,9            | 59    | 1506.01  | Regel Paul            | kam Laminar MR           | laber              | fdl                                       | Aulachen Gipele         | 50,8  | 109 |
| 13.06.01 | Neues Hfes          | Sieeth               | Rauschberg         |        | [Mdl. Saalleideo         | 101,4           | 143   | 1506.01  | hitler Arno           | Baulek ieniser           | Embeigen Alm       | 52                                        | Siekleid ösil.          | 19,1  | 113 |
| 13.06.01 | Kuen Gier           | Guggenoss 13,5       | Scheinhöhe         | 11     | fralh                    | 1021            | 181   | 15.06.01 | Niedrich Rudi         | kam Lennas 14            | labet              | 1A10                                      | Oberammergau            | 32,3  | 55  |
| 13.06.01 | ehle Lernei         | imlamine, 51         | Greten             | 0al 11 | ReNenbeig Kirche         | 15,1            | 151   | 1506.01  | linsingen Klees       | Item laminar SE          | tater              | 0                                         | Eitel I WAN             | 30,6  | 54  |
| 15.06.01 | Bob Holgen          | kam Laminar ST       | Rauschberg         | 151WP  | fischen eid Ruhpolding   | 38,3            | 85    | 23.06.01 | Schmidt Oliver        | Air Ales                 | Meibucus           | ELIVIP                                    | Karlsruhe BAB Aulach    | 83,6  | 126 |
| 15.15.01 | Ludwig Genhand      | Air Atom             | Rauschberg         | 11 D   | Rauschberg 15            | 51,8            | 103   | 24.06.01 | Raggi Paul            | kann laminar 19          | lahm               | 52                                        | Miomine Gschwend        | 119,0 | 160 |
| 15.06.01 | Lehmann Emil        | flight Design Ealacy | Rauschberg         | 11     | Rauschberg 25            | 51,8            | 106   | 25.06.01 | Becher hemas          | Älrb:gn: Stark           | EmhenM1            | 08                                        | Stellenburg EP          | 13,7  | 74  |
| 15.06.01 | Vogel Kartheiet     | fligh Design Ealacy  | Rauschberg         | 95219  | fischeneid Rauschberg    | 56,0            | 77    | 7106.01  | Meierkorf 1           | Clair BS                 |                    | 1A1D                                      | Kaunerfai Gleimher Rest | 109,1 | 418 |
| 15.06.01 | Schmidt Diliten     | Av Ales              | Rauschberg         | 151009 | Staudach                 | 40,1            | 41    | 2106.01  | Mayer Nes             | Sinus S1ealb             | Rauschberg         | ERP                                       | Mittman                 | 33,2  | 126 |
| 15.06.01 | Eichenmüller Harald | All Ales             | Rauschberg         | 5119P  | Pleischath               | 35,5            | 43    | 77.06.51 | Wes Sas               | Am es S1ealb             | Rauschberg         | 1A1D                                      | ONnerhof                | 135,2 | 270 |
| 15.01.01 | Dürnegger Leni      | Air Alm              | Rauschberg         | 551009 | Wetsee                   | 51,6            | 89    | 29.06.01 | Nemes H.G.            | Elighl Pesign hrlacy     | Besingen           | 1d1 D                                     | Dunningen Kirche        | 100,6 | 101 |
| 15.0101  | Luzynski Ihorns     | [hol Design Eealcy   | Rauschberg         | 51WP   | Ruhpolding               | 28,7            | 36    | 09.06.01 | Cuoll Joachim         | Air Alos                 | Kandel             | fAI D                                     | Schwarimaldidinik       | 51,4  | 103 |
| 13.06.01 | Hankes Wolfgang     | flight Design heg    | Rauschberg         |        | Ruhpolding               | 31,3            | 85    | 3016.01  | Hollmann Gmdmm        | Heyes Eliespeed          | Hochhilen          | 151                                       | Bründingelm             | 35,5  | 131 |
| 15.06.01 | Schnee Georg        | kam Laminar 51       | Rauschberg         | 11 D   | Rauschberg 75            | 58,8            | 103   | 3016.01  | Lehmann Emil          | flieh' Design Ealacy     | Siegritt Schleppe. | 15                                        | Bad Klotenlausit        | 121,4 | 101 |
| 15.06.11 | Lebig Richard       | kam laminar 51       | Rauschberg         | 119    | Rauschberg 5             | 58,8            | 106   | 21.07.01 | Niedermann Nekum      | dir Äks                  | flechliniteusledi  | 7495                                      | Mandell b. St. Gallen   | 109,0 | 148 |
| 15.06.01 | Koppel Thomas       | Sees Steath          | Rauschberg         | 11     | Rauschberg 5             | 58,8            | 106   | 0217.01  | Pöpel Reinhard        | Air it1os                | Oberemmondol       | 71-kf5                                    | Ihalgau                 | 189,3 | 152 |
| 15.06.01 | Weinried Georg      | Moyes Lifespeed      | Rauschberg         | 111    | Reusehn 75               | 58,8            | 106   | 27.07.01 | Lehmann fress         | flight HloPesigo Eniacy  | Siegritt Schleppg. | 14726                                     | Scheibach               | 210,2 | 161 |
| 15.06.01 | Hollmann Gerdwin    | Moyes Lifespeed      | Rauschberg         |        | Rauschberg               | 58,1            | 103   | 07.07.01 | Langwid Gerd          | Bahrenhoniel             |                    | 1143                                      | Annsiem                 | 095,0 | 428 |
| 15.06.01 | Becher Ilones       | Airborne Shark       | Rauschberg         | 11     | Rauschberg 15            | 58,8            | 106   | 23.07.01 | Pöpel Reinhard        | Air Aks                  | friel              | 851001                                    | Minsleiten              | 151,3 | 220 |
| 15.06.01 | Idem Day            | Guggenoss Cul        | Rauschberg         | 11 D   | Rauschberg 15            | 9,8             | 103   | 0417.01  | Pöpel Reinhard        | Air Mos                  | Bahminta           | 11agB                                     | Rollenberg              | 188,3 | 287 |
| 15.06.01 | Kirchen Nonberl     | UP Speed 11          | Kuschele           | 110    | Reueberg 5               | 58,8            | 109   | 2111.01  | Poswald Dirk          | flight Design thosbutter | Bahrenborsiel      | 851WP                                     | Mirbeside               | 135,8 | 201 |
| 1516.01  | Börner              | Akwa Dack            | Rauschberg         | 5219P  | Smethach                 | 43,2            | 85    | 0517.11  | Bob A Nemes           | dir Mos                  | Kein MS            | 1A10                                      | Nochslinbei Hülle       | 151,3 | 303 |
| 15.06.01 | Kamm leier          | kam Lemitar 51       | Rauschberg         | 751311 | Wayano                   | 41,1            | 47    | 0517.01  | Kühlmann Ihonoss      | kiek innisler            | Alles Lagen        | 24                                        | Berdt Brome             | 153,7 | 700 |
| 15.06.01 | Schuhman Karl       | kam Laminar 51       | Rauschberg         | E1he   | Urstchau                 | 347             | 42    | 0517.01  | Schuhman Karl         | kam irdner Sf            | 11mbleIM           | 15                                        | Brundlingelm            | 102,3 | 130 |
|          |                     |                      |                    |        |                          |                 |       | 13.07.01 | Langwid Gerd          | Air Ales                 | Liamenborsiel      | 85                                        | Waschow Nordost         | 183,9 | 188 |



# Zugabe! Zugabe! Zugabe!

**3 Hefte im Kurz-Abo und eine Sport-Uhr  
obendrauf für nur DM 15,- / € 7,67.**



**2. Zusatz: Die Uhr im  
Fly and glide Design.  
Viele Funktionen.  
- Total robust  
Im Flug, in der  
Für den**

Unter Fliegern: Diese Vereinbarung kann  
binnen 14 Tagen ohne Begründung (es reicht  
das Datum des Poststempels) widerrufen  
werden. Zur Wahrung der Frist genügt die  
rechtzeitige Absendung an. Fly and glide,  
hzw Abo-Service, Jessenstraße 3, 22767 Hamburg.

## Ich will das ganze Paket!

Ja, schicken Sie mir das Kurz-Abo zum Vorzugspreis. Ich erhalte die nächsten 3 Ausgaben und die Sportuhr für nur DM 15,- / € 7,67. Lasse ich innerhalb von 10 Tagen nach Erhalt des 3. Heftes nichts von mir hören, möchte ich Fly and glide auch weiterhin beziehen: 12 Ausgaben im Jahr für DM 96,- / € 49,08 (inkl. Zustellung/Auslandspreise auf Anfrage). Ich kann ein evtl. Abonnement aber auch später jederzeit fristlos beenden.

010M52

Name / Vorname \_\_\_\_\_

Straße/Nr. \_\_\_\_\_

PLZ/Ort \_\_\_\_\_

Datum \_\_\_\_\_

**X**

1. Unterschrift

Den Betrag von DM 15,- / € 7,67 zahle ich

☐ bequem durch Abbuchung von meinem Konto

Konto-Nr. \_\_\_\_\_

BLZ \_\_\_\_\_

Geldinstitut \_\_\_\_\_

☐ mit beiliegendem Scheck

Vertrauen gegen Vertrauen: Ich weiß, dass ich diese Vereinbarung innerhalb 2 Wochen (Poststempel) beim Fly and glide Abo-Service, Jessenstraße 3, 22767 Hamburg, schriftlich widerrufen kann. Dies bestätige ich mit meiner

**X**

2. Unterschrift

Datum \_\_\_\_\_



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.dhy.cle>

e-mail DHV:  
[dhy@ciliv.de](mailto:dhy@ciliv.de)

Telefon-Nummern  
Mitgliederservice/  
Versicherung  
08022/9675-0  
[mitgliederservice@dhv.de](mailto:mitgliederservice@dhv.de)

Ausbildung  
08022/9675-30  
e-mail: [aushildung@dhv.de](mailto:aushildung@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 Liebermeister

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 redak-  
tionelle Überarbeitung vor. Für unverlangt einge-  
sandte Manuskripte und Bilder übernehmen Red-  
aktion, DHV und Verlag keine Haftung.

Druck und Repro:  
Mayr Miesbach  
Am Windfeld 15  
83714 Miesbach

Papier: chlorfrei

Auflage: 32.500

Titel: Franz Huber

## Wings over Aspen Mike Küng gewinnt

In Aspen/USA findet jährlich einer der spektakulärsten Akrobatik-Wettbe-  
werbe für Drachen und Gleitschirme statt. Um Unfälle weitgehend auszu-  
schließen, dürfen nur eingeladene Toppiloten teilnehmen, auch die Ein-  
haltung von Sicherheitshöhen wird streng überwacht. Sieger wird nicht  
der wildeste und radikalste Akropilot, sondern der, dessen Flugmanöver  
am saubersten und kontrolliertesten durchgeführt sind. Mike Küng - u. a.  
Testpilot beim DHV - gewann die Gleitschirmwertung, Mitch Aller bei den  
Drachen. Das Preisgeld war riesig, Red Bull sponsorte 30.000 Dollar, von  
denen Mike 4.000 einsackte.



### Fliegen in Thüringen

LEUTENBERG

|                                            |                           |
|--------------------------------------------|---------------------------|
| EJ laufend Anfängerkurse                   | 0 Windenschieppausbildung |
| 0 Luftfahrerscheine                        | 0 Flugtechnikseminare     |
| 0 Tandemausbildung                         | 0 Sicherheitstraining     |
| U Thermik- und Streckenflugkurse           | 0 Fliegershop             |
| U Flugsafaris in die schönsten Fluggebiete |                           |

## UL-Ausbildung zum Moirschirmffliegen

# GRIECHENLAND

## flyOLYMPIC EAGLES CLUB e.V.

UNTER DEUTSCHER LEITUNG

### DAS CAMP FÜR DRACHEN- UND GLEITSCHIRMFLEGER

## SONIMERFLUGGE VETE

Olymp - Meteora-Klöster - Ossagebirge

## VWIINTERFLUGGEBUETE

Süd-Griechenland - Peloponnes

**Info & Prospekt anfordern! Video DM 18,**

Deutschland: Tel. 0049/8 21/2 62 95 51, Fax 2 629550  
Schweiz: Tel./Fax 00 41/71/9 23 88 51  
Griechenland: Tel./Fax 00 30/3 52/4 4464  
e-mail: [eagles-club@kat.forthnet.gr](mailto:eagles-club@kat.forthnet.gr)  
[www.olympic-eagles.de](http://www.olympic-eagles.de)





# PILOTS

## RIGHT STUFF



max fun @ min weight  
PEAK DHV 1 leichtester zugelassener Gleitschirm



max fun @ min risk



.Graf -83098 Brannenbourg  
+4 se. 33 84  
inf@aerospoert.de www.aerospoert.de  
Fotos: Franz Huber, Felix Walk - Blue Project