

# DHV-info

0a3 J/hlgaZill OfaCiP)11- **und Gleitschirmflieger**

# 113

czb'IN"L'

4eb

cri



# Performance Center

PERFORMANCE  
Pfligt

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  
info@harzergss.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 Dürnau  
Tel.: 07164/12021  
Fax: 07164/12029  
www.flugschule-goeppingen.de  
office@flugschule-goeppingen.de

flugschule  
3ÖPPMen

Sky Team • die Gleitschirmschule  
Karlsruher Straße 66 a  
76287 Rheinstetten  
Tel.: 0721/515363  
fax: 0721/515598  
www.sky-team.de  
info@sky-team.de

Airpower Gleitschirmschule  
Beim Steinernen Kreuz 10  
79798 Jestetten  
Tel.: 07745/308  
Fax: 07745/477  
www.air-power.de  
Gleitschirmschule-airpower@t-online.de

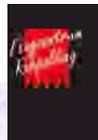
Flugschule Chiemsee GmbH  
Thomas Beyhl  
Dreilindenweg 7  
83229 Aschau  
Tel.: 08052/9494  
Fax: 08052/9495  
www.flugschule-chiemsee.de  
flugschule.chiemsee@t-online.de

Papillon Drachen- und Gleitschirmflugschule  
Wasserkuppe - Rhön  
St. Laurentius Straße 7  
36163 Poppenhausen  
Tel.: 06658/1432  
Fax.: 06658/1611  
www.gleitschirm-flugschule.de  
F5Papillon@gleitschirmflugschule.de

PPC Paragliding Performance Center  
Süddeutsche Gleitschirmschule  
Ogger & Maute GmbH  
Hauptstraße 53  
83246 Unterwössen  
Tel.: 08641/7575  
Fax: 08641/61826  
www.einfachfliegen.de  
einfachfliegen@t-online.de

Inh

Flugzentrum Ruhpolding  
Holzner GmbH  
Gstatter Au 5  
83324 Ruhpolding  
Tel.: 08663/668  
Fax: 08663/776  
www.Flugzentrum-Ruhpolding.de  
office@flugzentrum-ruhpolding



Adventure Sports Gleitschirm-Schule  
Talstation  
83661 Lenggries  
Tel.: 08042/9486  
Fax: 08042/4831  
www.adventure-sports.de  
info@adventure-sports.de

Adveztioe

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



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



Flugschule Martin Mergenthaler  
Waltenerstraße 20  
87527 Sonthofen  
Tel.: 08321/68057  
Fax: 08321/22970  
www.flugschule-mergenthaler.de  
flugmergen@aol.com

Gleitschirmschule  
MartinMergenthaler

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



1. DAK Gleitschirm-Schule  
Heinz Fischer GmbH  
Brunnenstraße 35  
87669 Rieden am  
Forggensee  
Tel.: 08362/37038  
Fax: 08362/38873  
www.erste-daec-gleitschirm-schule.de  
info@erste-daec-gleitschirm-schule.de



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

Sky Club Austria Walter Schrempl  
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 Aufwind  
Franz Rehr  
Dachstein 52  
A 8972 Ramsau  
Tel.: 0043/3687/81880 0 82568  
Fax: 0043/3687/818804  
www.aufwind.at  
office@aufwind.at  
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



Eure-Flugschule Engelberg  
Wasserfallstraße 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

engel  
0 FL00101011



- 4** **WICHTIG — NEU — KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 8** **FREEFLIGHT-POOL** Erfolgreiche PR-Arbeit seit fünf Jahren
- 12** **NEU AUF DEM MARKT**  
Neuigkeiten von den Anbietern
- 1+** **FOTOWETTBEWERB**  
Tolle Bilder aus unserem Flugsport
- 22** **LIEBLINGSGEBIETE** Die Geheimtipps der Cracks
- 30** **FLUGWETTER IM AUSLAND**  
Wetterinfos unterwegs
- 3F** **EUROPAWEIT SICHER FLIEGEN** Die Grundregeln, die überall gelten
- 38** **SATELLITENBILD**  
Was sagt mir der Blick ins All
- 4'** **SÜDAFRIKA**  
Fliegen unter der Sonne
- 4,** **ÖLÜDENIZ**  
Familienurlaub auf türkisch
- 50** **NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- SICHERHEITSJOURNAL**  
Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit
- 62** **FLUGSPORT UND NATUR**  
Neue Ansätze im Naturschutz
- 6** **GELÄNDE**  
Vereinsnachrichten und Leserforum
- 7** **VEREINSNACHRICHTEN**  
Nachrichten der Vereine
- 8J.** **SZENE** G Vorder- und Hintergründiges aus der Szene
- 82** **BRIEFE AN DIE REDAKTION**  
Leserforum
- S** **TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung

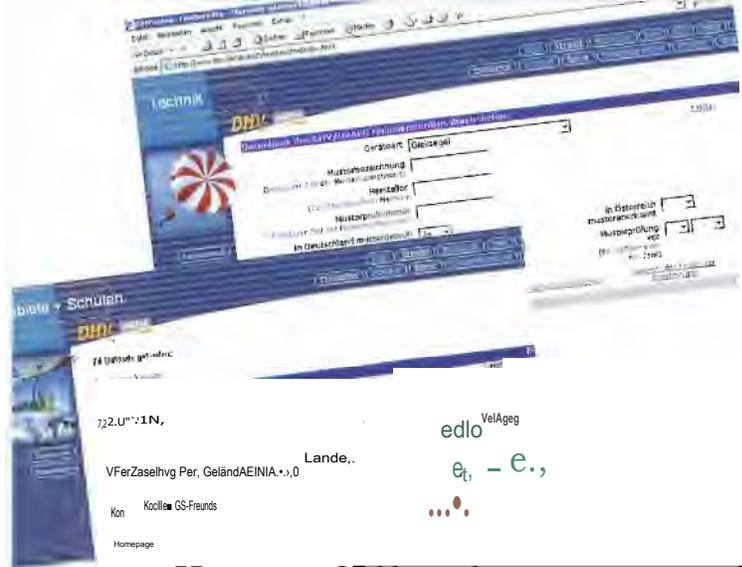


- 106** **ST.HILAIRE**  
Die Gewinner des Filmwettbewerbs
- STRECKENFLUGMEISTERSCHAFT**  
Die Sieger stehen fest
- 117** **GERMAN OPEN GS**  
Pepe Malecki gewinnt. Achim Joos ist Deutscher Meister
- 12K** **CHALLENGE GS**  
Hohes Niveau bei den Junioren
- 122** **GERMAN CUP**  
Zukunft und Jahresrückblick
- 117** **GERMAN OPEN HG**  
Drachen und Starrflügler krönen ihren Meister
- 120** **CHALLENGE HG**  
Frauenpower zeigt es den Männern
- 128** **WETTBEWERB**  
Rekorde und Kurzmeldungen

- 
- 68** DHV-Shop
  - 84** Gebrauchtmart
  - 130** Impressum
  - 131** Versicherungsprogramm



Titel: Steffen Hertling  
Pilot: Hans Bausenwein



## Neu auf dhv.de

Wir haben den Service auf der DHV-Homepage entscheidend verbessert. Ein beträchtlicher Teil des DHV-Datenarchivs ist jetzt über Suchmaschinen jederzeit verfügbar. Nach der sehr gut besuchten Geländedatenbank wurden eine Vereins-, eine Flugschul- und eine umfassende Technikdatenbank installiert. Das Archiv umfasst nun alle Geräte, die seit den Anfängen des HG- und GS-Fliegens vom Techikreferat zugelassen wurden.

So können z.B. neben den technischen Daten und Betriebsgrenzen eines Fluggerätes, die Testberichte, die diversen Zulassungsinhaber sowie sämtliche Sicherheitsmitteilungen abgerufen werden. Schon durch minimale Eingaben – Anfangsbuchstaben des gewünschten Gerätes, erste Zahl des Postleitzahlenbereichs etc.- wird ein Suchergebnis erzielt. Erweiterte Suchoptionen und eine Auswahl der Felder der Ergebnisliste ermöglichen auch eine auf die Bedürfnisse des anspruchsvollen Users angepasste Suche. Fragen beantwortet die ausführliche online-Hilfe,



Auf erfolgreiche Zusammenarbeit: von l.n.r. Dr. Helge Schier, Peter Janssen, Staatssekretär Thurmann, Björn Klaassen, Herr Lanz (Umweltministerium)

## Vereinbarung mit Umweltministerium Hessen

Im September wurde eine Vereinbarung zwischen dem Umweltministerium Hessen und dem DHV über die Zusammenarbeit bei der Zulassung von Fluggeländen und beim Naturschutz getroffen. Staatssekretär Thurmann unterzeichnete in Anwesenheit von Justitiar Peter Janssen und Björn Klaassen (Referat Flugbetrieb) die Vereinbarung. Wesentlicher Inhalt: In der Regel bewirken Starts und Landungen mit Hängegleitern und Gleitsegeln ohne ortsfeste Einrichtungen keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung und der FFH-Richtlinie. Bei Problemen suchen Ministerium und DHV nach gemeinsamen Lösungen.



Der Konstrukteur Florian Kotscharnik mit seinem Simulator

## Neuer Drachenflugsimulator

In seiner Abitursarbeit hat Florian Kotscharnik einen neuen Drachenflugsimulator entwickelt. Dieser robuste Simulator wird über den DFC Spaichingen an Interessierte gegen Kautions- und Leihgebühr ausgeliehen. Weitere Infos: Norbert Kotscharnik, Tel: 07424 / 6172.

Foto: Benedikt Liebermeister



Gabriella Corradi - Präsident des Club »Volo Libero Monte Grappa«, Mauro Tabacchi - Präsident des »Consorzio Turistico »Vivere !! Grappa«, Dr. Anna Silvia Roncan - Tourismusbeauftragte der Provinz Treviso



## News aus Bassano

Endlich hat sich was getan. Immer schlimmer wurde die Startplatzmiserie in dem beliebten Fluchtpunkt der wettergeschädigten Nordalpenflieger. Dank der fruchtbaren Zusammenarbeit des örtlichen Clubs mit Gemeinde- und Provinzverwaltung kann das Fluggebiet am Monte Grappa inzwischen 5 Start- und 2 Landeplätze vorweisen. Weitere Informationen siehe Geländeinfos von den Vereinen, Seite 65.

# ch ung! Euro-Umstellung!

Dieses Jahr besteht die Möglichkeit, den Mitgliedsbeitrag entweder in DM oder in Euro zu zahlen. Zugunsten unserer Mitglieder haben wir die Euro-Beträge für die Einzelmitgliedschaft auf 61 Euro, die Vereinsmitgliedschaft auf 38 Euro abgerundet.

Wir bitten, bei Daueraufträgen oder bei Überweisungen zu überprüfen, dass der zu überweisende Betrag identisch mit der Abrundung ist. Der Verwaltungsaufwand ist zu groß, um evtl. Cent-Beträge zurückzuüberweisen. Wir werden dies nur auf ausdrücklicher Anweisung des Mitglieds vornehmen. Wir bitten um Euer Verständnis.

Die DHV-Geschäftsstelle

## Projekt Schwäbische Alb Es geht weiter!

Anlässlich der angespannten Geländesituation entlang der Schwäbischen Alb hatte die Arbeitsgruppe »Fußstart Schwäbische Alb« eine Projektbeschreibung mit Lösungsvorschlägen angefertigt. Nun fand aktuell eine Besprechung zwischen DHV, Ministerium Ländlicher Raum, Kultusministerium und Arbeitsgruppe statt. Ergebnis: Es geht endlich weiter! Ein in Sachen Luftsport und Naturschutz erfahrener Gutachter wird die vorgeschlagenen Gelände überprüfen und Vorschläge erarbeiten. Weiteres folgt.

## Bruch eines Gurtzeugkarabiners beim Gleitschirmfliegen.

Das DHV/OeAeC-Technikreferat hat bereits eine Untersuchung dieses gebrochenen Karabiners bei einer Materialuntersuchungsanstalt in Auftrag gegeben. Nach den bisherigen Erkenntnissen ist eine Vorschädigung des Karabiners für den Bruch verantwortlich (feine Anrisse der Oberflächenveredelung, welche zu einem Risswachstum führen). Parallel dazu führt das DHV/OeAeC-Technikreferat eine Reihenuntersuchung der am Markt befindlichen Verbindungssysteme durch. Dabei wird die Auswirkung der Alterung auf die Bruchfestigkeit und Lebensdauer der Alu-Karabiner



überprüft. Beide Untersuchungen sind jedoch noch nicht endgültig abgeschlossen, sobald die Ergebnisse vorliegen, werden diese auf der DHV - homepage und im DHV-Info veröffentlicht.

DHV/OeAeC-Technikreferat

## Aktionswoche »Sport und Umwelt«

Natursportarten standen eine Woche im Mittelpunkt des Parkfestivals Baden-Württemberg. Das Gleitschirm- und Drachenfliegen wurde anlässlich der Projektwoche »Sport und Umwelt« des Ministeriums für Kultus und Sport vorgestellt. Der DFC Spaichingen stellte hierzu die Vereinswinde zur Verfügung. Klaus Irshik von der Flugschule Göppingen brachte Herrn Eberhard Stotz vom Kultusministerium die ersten Hüpfer am Gleitschirm bei.



Natursport Gleitschirmfliegen vorgestellt

## Die süddeutschen Bergbahnen sind geschlossen bis:

Alpspitzbahn	Garmisch Partenkirchen	15.12.2001 21
Alpspitzbahn	Nesselwang	
Berchtesgadener Bergbahn	Schtnau/Königsee	21.12.2001 11+2)
Bergener Hochfelin-Seilbahn	Bergen	Beginn Wintersaison
Blomberbahn	Bad Tälz	Beginn Wintersaison
Brauneck-Bergbahn	Lenggries	07.12.2001
Breitenbergbahn	Plreinen-Steinach	ca. Mitte Dezember 11
Fellhornbahn	Oberstdorf	14.12.2001 1)+2)
Hausbergbahn	Garmisch-Partenkirchen	00.11.2001
Hochalmbahn	Garmisch-Partenkirchen	15.12.2001 21
Hochgatbahn	Oberstaufen	21.11.2001
Hochplattenbann	Marquarstein	21.11.2001
Hochriesbahn	Sanierberg	Beginn Wintersaison 11
erie-Schwebebahn	Bad kohlgrun	07.12.2001
Hohen-BogeniBahn	Neukirchen b.111.13lui	Beginn Wintersaison 21
Hornbahn	Hindelang	Anfang Dezember 2001
Hündie-Sesselbahn	Oberstaufen	30.11.2001
Imbergbahn und Ski Arena Steibis	Oberstaufen	16.12.2001
Iselef I rann	Oberjoch geschlossen	Umbau/Anfang Dezember 2001
Kampenwand	Aschau	21.122001 1)
Kanzelwandbahn	RiezlerniKleinwalsertal	14.12.2001 1)+2)
Karwendelbahn	Mittenwald	21.12.2001
Kreuzeckbahn	GarmischPartenkirchen	07.12.2001
Laber-Bergbahn	Oberammergau	24.12.2001
Miflagbahn	Immenstadt L Allgäu	16.112001
Nebelhombahn	Oberstdorf	20.12.2001 11+21
Prediglsuhlbahn	Bad Reichenhalf	'1
Rauschbergbahn	Ruhpolding	21.12.2001
Tegelbergbahn	Schwangau	14.12.2001
Unternbergbahn	Ruhpolding	
Wankhahn	Garmisch-Partenkirchen	21.12.2001
Wallbergbahn	Rotlach-Egel	14.12.2001

1.) Bei ausreichender Schneelage/schönem Wetter **an Wochenenden in Betrieb**  
2) **Verschiebungen je nach Schnee- bzw. Wetterlage sowie Revisionsverlauf möglich**

**\*) Revisionszeiten standen zum Redaktionsschluss noch nicht fest**  
**Je nach Wetter- und Schneelage kann sich die Einstellung bzw. die Wiederaufnahme des Fahrbetriebes verschieben. Einzelheiten können direkt bei der jeweiligen Bergbahn erfragt werden.**

# DHV-WETTERNETZ

		Telefonnummer
07338 Tauschwitz	Osthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld e.V.	0175/4069390
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge e. V.	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland e. V.	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein e.V.	06654/696
36840 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar e. V.	0170/6728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde e. V.	02274/703649 0171/8714309 Tel. alt
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club e.V.	0171/1514273
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal e.	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle e.V. + Flugsport Lennetal e.V.	02352/21265
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club e. V.	06251/983612
72258 Stöckerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn e.V	07442/121425
72393 Schneithalde	DFC Starzeln e.V.	0170/4436907
74343 Teufelsberg	Die 4. Hohenaslacher Fliegen e.V.	07147/922156
74544 Einkorn	HG-Club »Einkorn Schwäbisch Hab e.V.	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach e.V.	06261/670638
76332 Althof	Die Althofdrachen e.V.	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau e.V.	0160/91802275 neu!!!
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal e. V.	07250/921228
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticularis e. V.	07723/5801
2079102 Schauinsland	GSC Colibri e.V.	07602/1512
79183 Handel	DFC Südschwarzwald e. V.	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e. V.	0171/9004833 neu!!!
82467 Wank	Gleitschirmsegler Werdenfels e. V.	derzeit nicht aktiv
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg e. V.	derzeit nicht aktiv
83436 Predigtstuhl	GSC »Albatros« Bad Reichenhall e. V.	derzeit nicht aktiv
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	DK Tegernseer Tal e.V.	08022/95137
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf	0171/8120340
93339 Jachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg e. V.	09442/3295
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald e. V.	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald e. V.	0175/8184772
94541 Büchelstein	DFC Bayerwald e. V.	09908/891191

## Holmbruch bei Laminar

Bei der Red- Bull Vertigo Kunstflugveranstaltung Ende August am Genfer See brach das Gerät von Manfred Ruhmer beim Ansetzen zum Looping. Der Holm hielt der Druckbelastung im positiven Lastfall nicht stand. Manfred konnte seine zwei Rettungsschirme aktivieren und landete unverletzt im Wasser. Dem Gewinner des Wettbewerbes Josef Brandner passierte einige Wochen später ein ähnlicher Unfall, welcher tragischerweise zu schweren Verletzungen des Piloten führte. Auf Anfrage des Technikreferates teilte uns der Musterbetreuer Wolfgang Kaiser folgendes mit: Bei beiden Unfällen handelte es sich um Hängegleiter Laminar 14 MRX, welche nicht den beim DHV geprüften Mustern entsprachen.

## Neuer Verein

Wir begrüßen herzlich:

Flugsportverein Bad Satzungen  
Werrastr. 13  
**36433 Bad Satzungen**

**Delta Flug Todtnau**  
**Matthias Schubnell**  
**Schönauer Str.17**  
**79647 Todtnau**

## Schleppauskünfte

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

## Achim Joos geht mit Vertreter aus dem Bundesverteidigungsministerium in die Luft

Im Rahmen der Abschiedsfeier des langjährigen Leiters der Sportfördergruppe Sonthofen konnte Achim Joos wiederholt Vertreter der Bundeswehr von der Faszination des Fliegens überzeugen. So auch Herrn Hahn, der als Dezentert Spitzensport des Bundesverteidigungsministeriums nach einem Tandemflug mit dem Feldwebel Achim Joos begeistert war. Das Feedback seitens der Bundeswehrvertreter war wiederholt sehr positiv. Neben den sportlichen Leistungen trägt Achim gerade durch sein vielseitiges Engagement zur Imageförderung unseres Sportes in der Öffentlichkeit maßgeblich bei.



# Piloten A i . f r a g e

Seit Ende 1997 erhält jeder neu lizenzierte A-Schein-Pilot, zusammen mit seinem Luftfahrerschein, einen Fragebogen zum Ausbildungs- und Prüfungsablauf zur freiwilligen Beantwortung. Knapp 400 zurückgesandte Fragebögen kamen dieses Jahr hinzu, die Datenbank ist inzwischen auf ca. 1900 ausgewertete Fragebögen angewachsen.

## Zusammenfassung der wichtigsten Umfrageergebnisse

Zeitraum der Befragung: bis 10/2001

Wie beurteilst Du den theoretischen Unterricht Deiner Flugschule ?

Sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
58%	32%	7%	3%	0%

Wie beurteilst Du den Zustand der Schulungsgeräte Deiner Flugschule ?

Sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
48%	44%	6%	2%	0%

Wie beurteilst Du die organisatorischen Fähigkeiten Deiner Flugschule ?

Sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
45%	36%	13%	6%	0%

Wie beurteilst Du das Sicherheitsbewußtsein Deiner Flugschule ?

Sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
81%	15%	3%	0%	0%

Wie beurteilst Du die pädagogischen und fachlichen Fähigkeiten der Fluglehrer Deiner Flugschule ?

Sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
72%	20%	6%	2%	0%

Wie beurteilst Du den DHV-Prüfer ?

Seine Entscheidungen waren entsprechend der Prüfkriterien korrekt  
Ja: 99,2 %      Nein: 0,8 %

Sein Auftreten war freundlich und kompetent ?

97,3 %      Nein: 2,7 %

Die Ergebnisse haben sich im Vergleich mit dem Vorjahr deutlich verbessert: Den Theorieunterricht haben 8% mehr Piloten als »sehr gut« bewertet, die pädagogischen und fachlichen Fähigkeiten 11% mehr als »sehr gut«.

### Ausbildungs-Überprüfung

Die Ergebnisse der Pilotenumfragen sind Grundlage für die Tätigkeit der DHV-Beauftragten für Ausbildungsaufsicht, die gemäß der luftrechtlichen Vorschriften der LuftVZO durchzuführen ist. Die Ergebnisse zeigen, dass insgesamt ein gutes Niveau festzustellen ist, dass aber auch Beanstandungen vorliegen. Häufig beanstandete Flugschulen werden vordringlich einer Überprüfung durch die Beauftragten unterzogen. Die Kontrolle kann einen Teilbereich, oder bei generellen Mängeln den gesamten Ausbildungsbetrieb der Flugschule betreffen. Werden bei der Überprüfung Mängel festgestellt, muß der Ausbildungsleiter deren Beseitigung innerhalb einer zweiwöchigen Frist nachweisen. Schwere Verstöße gegen bestehende Vorschriften, z.B. Schulung mit nicht geprüften Geräten oder Schulung ohne Fluglehrer-Lizenz, können zu einer Stilllegung des Schulbetriebes führen. In der Saison 2001 haben 10 Flugschul-Überprüfungen stattgefunden. Die dabei beanstandeten Punkte konnten rasch verbessert werden, in mehreren Fällen wurden die Flugschulen aufsichtlich abgemahnt.

## Gleitschirmfliegen

Das klassische Buch des Gleitschirmsports jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert von Peter Janssen, Karl Slezak und Klaus Tänzler nach offiziellem Lehrplan. Mit einer beiliegenden CD-ROM mit Videos zum Buch und über 100 brillanten Farbfotos. Sowohl für Flugschüler zur Unterrichtsbegleitung als auch für erfahrene Gleitschirmpiloten durch die ausführliche Gefahrenweisung ein wertvoller Sicherheitsgewinn. Preis DM 69,90.

## Gleitschirmfliegen



## DHV-anerkanntes Sicherheitstraining

Die Gleitschirmflugschulen und DHV-Performance Center Sky-Club Austria, Walter Schrempf (Sicherheitstraining Hallstätter See), und Habis Flugsport, Fabian Schreiner (Pilot Training Center Klevenalp), sind vom DHV als Einweisungsbetriebe für Sicherheitstraining anerkannt worden. Durch ihre jahrelange Trainingserfahrung und ein professionelles Qualitätsmanagement erfüllen beide Veranstalter die strengen Anerkennungsvoraussetzungen des DHV.

'NeeILLI''NeeiNg

hermik Verlag  
**GLEITSCHIRM**

# Free Flig

## Fünf Jahre PR im Dienste des Sportes ( MEANGHT

Ein Beitrag des Pool-Vorsitzenden Thomas Neff

Wir feiern zum fünften Mal den weltweit größten Event im Gleitschirm- und Drachenfliegen in Garmisch-Partenkirchen, Die Free Flight, bietet alles in einem: Ausstellung, Flugschau und Unterhaltungsveranstaltung für Jung und Alt, für Flieger und Nichtflieger. Auch der Free Flight Pool e.V., Veranstalter der Free Flight, feiert 2002 sein fünfjähriges Bestehen.

Wer ist diese Fördergemeinschaft, die sich zum Ziel gesetzt hat unseren Sport salonfähig zu machen? Welche Vorteile hat der Pilot von der Arbeit des Free Flight Pool e.V.?

Gegründet wurde dieser PR-Pool 1997, Damals wie heute setzten sich die Mitglieder aus den führenden Herstellern, Flugschulen, Fachmagazinen und dem DHV zusammen, um gemeinsam das Image und den Bekanntheitsgrad unseres Sportes zu fördern. Warum ist das auch für den einzelnen Piloten ein wichtiges Ziel? Brauchen wir Werbung und PR für unseren Individualsport?

Die Antwort heißt ganz klar: »JA«!

### *Die Gründe liegen auf der Hand*

Der Free Flight Pool e.V. setzt sich dafür ein, dass die Nachfrage nach unserem Sport steigt. Dazu dienen unter anderen TV-Produktionen und große PR-Aktionen im gesamten Bundesgebiet,

Eine große Nachfrage sichert den Herstellern von Fluggeräten und Zubehör, Flugschulen und Fachmagazinen die Existenz. Je lukrativer die Branche ist, um so mehr Firmen sind in diesem Bereich tätig. Dadurch werden Preise wettbewerbsgerecht und der Markt transparent, Mehr Firmen bedeuten natürlich auch mehr Auswahl. Für die individuellen Ansprüche können maßgeschneiderte Fluggeräte, Varios oder Overalls entwickelt werden, je nach Anspruch, Wunsch und Können. Zudem sorgt der Wettbewerb unter den vielen Herstellern auch für marktgerechte Preise und Markttransparenz.

Ein gesunder Markt sichert außerdem die Weiterentwicklung der Gerätetechnologie. Hohe Kosten für Prototypenentwicklungen müssen auf die Geräte umgelegt werden. Welcher Hersteller wäre bereit, enor-



**Gleitschirmschule  
MartinMergenthaler**  
Sonnhofen (Apt) 99p0

**NOVA**

**LUFTIKUS**  
EUGENS FLUGSCHULE 4

**SMINE**  
FLIGHT GEAR

0010.1NE

flugschule  
göppingen  
Drachen Gleitschirm - UL

**SVNWALL/.**

**AllteIPOrtde**



**FLIGHT DESIGN**

GLEITSCHIRM. U. DRACHENFLUGSCHULE  
**r9r4EYECKLAND**



Harzer  
**GLEITSCHIRM**  
Schule & Shop



*ht Pool*

**DHV**

me Summen für Entwicklung auszugeben, wenn diese nicht wieder erwirtschaftet werden könnten?

Auch die Flugschuten müssen betriebswirtschaftlich denken. Professionelle Fluglehrer und eine qualifizierte Ausbildung kosten Geld. Auch hier gilt, dass nur bei ausreichenden Flugschülern dieser Aufwand vertretbar ist. Auch die Gründung neuer Flugschulen in Gebieten, in denen bisher nicht geschult wurde, ist wichtig für die Fluggebieterschließung und letztlich ein Resultat guter PR- und Öffentlichkeitsarbeit.

### **Ein starker Verband**

Ein professionell geführter Verband mit genügend Budget ist für unseren Sport überlebenswichtig. Alle Belange rund um Sicherheit, Ausbildung, Gelände, Wettbewerbssport etc. müssen von einer Institution vertreten werden. Das kostet Geld, das durch die Mitgliedsbeiträge größtenteils finanziert wird. Je mehr Mitglieder sich im DHV organisieren, um so potenter und erfolgreicher wird er. Auch hier hilft der Free Flight Pool e.V. durch seine PR-Arbeit mehr Mitglieder zu gewinnen.

### **Wie finanziert sich der Free Flight Pool e. V.**

Getragen wird die Gemeinschaft zu 50% durch die Mitgliedsbeiträge, die andere Hälfte trägt der DHV. Hinzu kommt noch der Erlös der Free Flight. Der Idealismus und die Bereitschaft hierfür etwas zu investieren, zeichnet die führenden Unternehmen unserer Branche aus.

Unserer großes Anliegen ist es, diese Aufgaben auf mehrere Schultern zu verteilen. Besonders die Flugschuten sind für uns wichtige Partner.

Wer mehr über den Free Flight Pool e.V. wissen möchte, findet unter [www.free-flight.de](http://www.free-flight.de) die nötigen Informationen,



Free Flight Pool e.V.  
Klammstr. D-82467 Garmisch-Partenkirchen  
Tel: +49 8821 18853, Fax: +49 8821 18844  
e-mail: [info@free-flight.de](mailto:info@free-flight.de)



# Ankündigung Film Award 2002

## An alle Hobbyfilmer, Filmprofis und Videofreaks

Zeigt uns Eure Ideen zum Thema „Freies Fliegen“.

Der Free Flight Pool veranstaltet anlässlich der Free Flight 2002 wieder seinen großen Kurzfilm-Filmwettbewerb.

### Einzige Vorgaben:

Die Videos müssen Drachen- und / oder Gleitschirmfliegen als Themenschwerpunkt beinhalten.

Die Filmlänge beträgt maximal 5 Minuten.

Die Aufnahmen sollten mindestens Sttper-VHS Qualität erreichen (wegen der geplanten Großprojektion) und können in folgenden Videoformaten eingereicht werden (Fernsehnorm PAL): HiS, S-VHS, DV, DVCam, DVCPRO und BetacamSP

Die Urheberrechte von Bild und Ton (Musik) dürfen nicht verletzt werden (lest dazu bitte die Anmerkungen am Ende des Textes)

Der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt.

Ob Spielfilm oder Dokumentarfilm, Fantasy oder Trick, Animation oder Musikvideo.

Was ist Eure Vorstellung von „Free Flight“, dem „Freien Fliegen“ in seiner schönsten Form.

Eine unabhängige Jury wird die besten Videos küren und auf der Free Flight 2002 in Garmisch vorstellen.

Die Preise sind mit insgesamt DM 12.000,- gut dotiert:

Großer Preis DM 4.000,-, weitere Kategorien mit 4 mal DM 2.000,- und viele Sachpreise.

Vorgesehen ist außerdem die Vergabe eines Publikumspreises.

Die kompletten Wettbewerbsunterlagen gibt es beim Deutschen Hängegleiterverband, Postfach 88, in 83701 Grmund a.T., oder direkt zum Herunterladen von der Homepage des Free-Flight Pool e.V.:

[www.free-flight.de](http://www.free-flight.de)

## Einsendeschluß ist der 28. Februar 2002!

### Anmerkungen:

Die Produzenten / Filmemacher der eingesandten Bildträger gewährleisten die Beachtung des gültigen Urheberrechts hinsichtlich der Verwendung von Fremdwerken und stellen den Free Flight Pool frei von Ansprüchen Dritter. Bei der Verwendung von gemapflichten Musikstücken ist zu beachten, daß vom Produzenten / Filmemacher die Verlagsfreigabe für öffentliche Aufführungen einzuholen ist.

**F R E E**

**FLIGHT 2002**

[www.free-flight.de](http://www.free-flight.de)

**22. - 24. März 2002**

**Garmisch-Partenkirchen** OLYMPIA EISSPORT ZENTRUM

FREE FLIGHT  
POOL EV.

**GARMISCH-  
PARTENKIRCHEN**

MARKETING CONCEPTS

**GLEITSCHIRM · DRACHEN · KITE**

PRODUKTSCHAU · FLUGSCHAU · PARTIES · LIFE-MUSIK · KINDER-SPIEL-ZONE. FILM-AWARD 2002

## Winterhandschuh

Speziell für den Flugsport entwickelt eignet sich der Sky Diver vorzüglich für die kalte Jahreszeit. Selbst bei längeren Winterflügen bietet der Handschuh seinem Benutzer ein angenehmes Klima und zwingt somit keinen Piloten zu einer vorzeitigen Landung. Der Sky Diver ist wasserdicht und dennoch atmungsaktiv. Durch die Gummierung auf der Handinnenfläche ergibt sich eine sehr gute Griffbarkeit. Diesen bewährten Handschuh gibt es zur Eröffnung des neuen Blue Sky Online-Shops für nur 50,- Euro. Im Online-Shop der Flugschule Blue Sky in Sillian gibt es viele weitere nützliche Produkte rund ums Fliegen.

Info bei Flugschule Blue Sky, Tel: 0043/4842/5176, e-mail: blue-sky@magnet.at, homepage: www.bluesky.at.

## Chili Out auf Teneriffa

Kari Eisenhut, Europameister und Weltcupsieger im Gleitschirmfliegen, veranstaltet in El Medano/Teneriffa über die gesamte Wintersaison Gleitschirm- und Kitecamps.

Infos unter Tel: 0041/79/6328112, homepage: www.karieeisenhut.com.

## Neue Adresse

AVENA Time Design, Produzent der Fliegeruhren und Service Adresse für unsere DHV-Uhren, ist umgezogen und jetzt unter folgender Adresse zu erreichen:

AVENA, Postfach 52, 75334 Straubenhardt, Tel: 0708z/414700, Fax: 07082/414799, e-mail: avena-time-design@web.de, homepage: www.avena-time-design.de.

## Fliegen in Indonesien

www.paragliding-indonesia.com. Die Anten Wisata Homepage ist jetzt erneuert, diese Seite wird nun immer mit neuesten Fluggebieten und Veranstaltungen in Indonesien ergänzt. Die e-mail-Adresse: info@paragliding-indonesia.com oder anwisata@cbn.net.id.

## Gleitschirmkalender 2002

Der 34 x 49 cm große Kalender von PERFILS bietet 13 schöne Fotos von Topfotografen wie Xavier Murillo, Martin Scheel, Andreas Buss-

finger und anderen. Die Texte sind in Englisch, Deutsch, Französisch und Spanisch, der Preis beträgt 18,— Euro.

PERFILS (Spain), e-mail: perfils@arrakis.es, Fax: 0034/973/221670.



## 10 % Winterrabatt für Werkstattarbeiten

Ab dem 1. Oktober bis zum 31. Januar bietet Aerosport wieder einen Winterrabatt für Werkstattarbeiten, speziell für die 2-Jahres-Überprüfung. Auf alle in dieser Zeit eintreffenden Arbeiten wird ein Rabatt von 10 % auf den Rechnungsbetrag gewährt. Da im Frühjahr und Sommer die meisten Gleitschirme gekauft werden, fallen in dieser Zeit auch die meisten Nachprüfungen an. In der kalten Jahreszeit sind die Arbeiten schnell ausgeführt und die Piloten müssen nicht lange auf ihre Schirme warten. Aerosport: »Bitte tut uns und Euch den Gefallen und verzichtet beim Check auf ein paar Monate! Die nächste turnusmäßige Überprüfung fällt dann automatisch in die günstige Winterzeit. - Im Frühjahr bei besten Flugbedingungen sollte ein Gleitschirm über allen Gipfeln fliegen und nicht bei uns in der Werkstatt liegen.«

Aerosport Inc. ist der Musterbetreuer in Deutschland und Österreich für OZONE, PARATECH, PILOTS und SUP'AIR - außerdem für den Service für ITV, AIRWAVE und FALHAWK zuständig.

## Jugendgästehaus über den Wolken

Auf der Wasserkuppe, Hessens höchstem Berg, wurde ein neues Jugendgästehaus mit Zoo Betten in Betrieb genommen. Entsprechend der Tradition des »Berges der Flieger« und im Sinne der ökologischen Zielsetzungen des Biosphärenreservates Rhön wurden attraktive wie preisgünstige Programmwochen für Kinder und Jugendliche ausgearbeitet. »Das fliegende Klassenzimmer«, »Vogelmenschen«, »Erzähle mir vom Leben in der Rhön« und »Naturerlebnis Rhön« sind nur einige der Themen für erlebnisreiche und informative Tage in der Mitte Deutschlands. Aber auch Aktivangebote, wie z. B. Schnupperkurse Paragliding, runden das Angebot ab. Eine Sommerrodelbahn, ein Segelflugmuseum und zahlreiche Wintersportangebote in gehbar Entfernung unserer Einrichtung erwarten unsere Gäste.

Wir möchten Sie heute dazu einladen, unsere neue Einrichtung unter www.wasserkuppenzentrum.de virtuell zu besuchen, um sich einen ersten Eindruck von unserer Jugendbildungsstätte zu verschaffen.

### Flugschule sucht Gleitsegellehrer

Für unseren Schulungsbetrieb suchen wir einen qualifizierten Gleitsegellehrer

Aufgabenbereich:

- Theoretischer Unterricht
- Praktische Ausbildung

Bewerbungen über Redaktion



## Fly Park Almunecar

Seit Oktober 2000 gibt es nun in Almunecar die Servicestelle für Drachen- und Gleitschirmflieger in der Urb. La Ribera, wo Piloten sich täglich kostenlos die aktuellen Wetterinfos und Informationen über die Fluggebiete holen können. Es wird ein täglicher Fallschirmpackservice angeboten und es können Reparaturen an Drachen und Gleitschirmen durchgeführt werden. Das Team vom Fly-Park war in Deutschland anerkannter hersteller- und luftfahrttechnischer Betrieb (Moyes-Airbase), ebenso Inhaber einer der größten Flugschulen Deutschlands und bietet auch hier in Almunecar einen professionellen Service für Drachen- und Gleitschirmpiloten an. Auch die Piloten, die schon oft in Almunecar waren, können sich im Fly-Park über eventuelle Neuigkeiten und Regelungen informieren. Alle sind herzlich willkommen!

Der Fly-Park wurde in der vergangenen Saison - Winter 2000/2001 - sehr gut besucht und es hat sich bewährt einen Piloten-Service in Almunecar einzurichten, den nicht nur Fliegertouristen, sondern auch die einheimischen Piloten in Anspruch nehmen.

Der Fly-Park vermittelt denjenigen Piloten, die eine Einweisung oder Flugbetreuung wünschen, nur an erfahrene und professionelle Piloten und Betreuer verschiedener Anbieter weiter. Der Fly-Park selbst macht keine Flugbetreuung, sondern ist in erster Linie eine Anlauf- und Service-Stelle für die Piloten und kümmert sich um das Buchen von Unterkünften und Mietautos. Für diejenigen, die sich selbst auf den Weg machen wollen und keine Betreuung brauchen, hängt im Fly-Park ein Plan für alle Fluggebiete aus und zeigt, wie man dort hinkommt. Ein farbiger Plan mit den Fluggebieten von Almunecar bis Granada, versehen

mit allen wichtigen Telefon- und Notrufnummern, ist zum Selbstkostenpreis im Fly-Park erhältlich.

Nichtflieger können sich im Fly-Park über Ausflugstipps im schönen Andalusien informieren oder auch einen Tandemflug buchen.

In Zusammenarbeit mit dem neu von einheimischen Piloten gegründeten Club (Club de vuelo libre Almunecar) werden neue Fluggebiete erschlossen, z. B. ein neues Gelände an der »Pena Escrita«.

Fly-Park Almunecar, Leoni und Jarda Herman, Urb. La Ribera, E-18690 Almunecar, mobil: 0034/666/ 816381, Tel: 0034/958/ 635349, e-mail: info@fly-park-almunecar.com, homepage: www.fly-park-almunecar.com.

### Flugschule sucht Bürokauffrau oder Bürokaufmann

- Kenntnisse im Reisegewerbe
- Fremdsprachenkenntnisse in englisch erforderlich

Bewerbungen über Redaktion

## Olympische Schuhe

Die offiziellen Schuhe der deutschen Olympiamannschaft der Winterolympiade in Salt Lake City 2002 sind zum Gleitschirmfliegen geeignet.

Wir Piloten wären also schuhtechnisch für eine Olympiateilnahme bereit.

### Adidas Conrax 3

Dieser Hightech Allround-Boot bietet bei extremsten Bedingungen Schutz und Stabilität. Die Adidry-Membran machen den Conrax wasserdicht und atmungsaktiv. Die stabile Schaftkonstruktion mit einer abgedeckten Schnürung ohne jegliche Ha-



ken garantiert hervorragenden Halt und Isolation gegen Kälte, Schnee und Nässe. Im Vorderfußbereich kann eine Gamasche befestigt werden. Neu ist die spezielle Sohlenkonstruktion mit spike-ähnlichen Elementen, die sich bei Kälte verhärten und für zusätzlichen Biss auf dem Web zum Startplatz bei Schnee und Eis sorgen. Bonus für alle Charly-Kunden!

Im jeweiligen Verkaufspreis ist ein Paar hochwertiger Outdoor-Funktionssocken aus Coolmax im Wert von 15,00 Euro enthalten. Das Coolmax-Gewebe garantiert die optimale Funktion der atmungsaktiven und wasserdichten Membrane. Weitere Infos gibt es bei guten Flugschulen und

Charly Produkte, Am Osterösch 3, D-87637 Seeg, Tel: 0049/8364/1286, Fax: 0049/8364/8426, e-mail: info@charly-produkte.de.

### Neues von Edel Deutschland

In Zusammenarbeit mit dem allgäuer Hersteller Firebird wurde ein neuer Overall entworfen. Bei der Entwicklung legte man besonderen Wert darauf, die Wünsche vieler Piloten zu berücksichtigen. Deshalb ließ man die Erfahrungen ortsansässiger Piloten in die Entstehung mit einfließen. Das Ergebnis ist ein Flugoverall, der keine Wünsche offen lässt.

- neues Material Porotex
- große Bewegungsfreiheit
- leichter Ein- und Ausstieg durch zwei seitliche und einen frontalen Reißverschluss
- große Brusttasche plus Funktasche
- Armetaschen für Utensilien und Liftkarte
- Instrumentenhalteschrauben am Bein
- Gummi-Unterzüge an den Beinen
- Edel-Design schwarz mit blauen und gelben Streifen
- Verkaufspreis DM 389,00.

Weitere Informationen finden Sie unter [www.edel-gleitschirme.de](http://www.edel-gleitschirme.de) und [www.caliptair.com](http://www.caliptair.com). Die Mail-Adresse von Edel Deutschland GmbH hat sich geändert: [edel-gleitschirm@gmx.de](mailto:edel-gleitschirm@gmx.de) die alte Adresse [edel@online-service.de](mailto:edel@online-service.de) bleibt aber vorübergehend weiter bestehen.

### Neue Advance CD

Eine neue Bild-CD gibt es von Advance. Tolle Flugaufnahmen zeigen die Schönheit des Gleitschirmsports.

Die CD kann kostenlos bei [christian@advance.ch](mailto:christian@advance.ch), Tel: 08663/419475, solange der Vorrat reicht, angefordert werden.

### 10 Jahre Sicherheitstraining Krippenstein/Hallstättersee

Von Anfang an haben sie sich gut verstanden - und bestens ergänzt. Daran hat sich seit 1991 nichts geändert. Der Flugschulleiter Walter Schrempf und der erfolgreiche Spitzensportler, Akro- und Testpilot Christian Amon gelten seit vielen Jahren als Top-Adresse für alles, was mit Sicherheitstraining und Flugtechnischulung zu tun hat. Vor wenigen Tagen feierten die beiden 10 Jahre „Professional Safety Training“ am Krippenstein Hallstättersee. „Wir haben heute wirklich allen Grund zu feiern“, sagt Trainingsleiter Walter Schrempf, „denn trotz zigtausend sogenannten „gefährlicher“ Flugzustände, die hier unter unserer Anleitung ein- und ausgeleitet wurden, ist nichts, aber auch gar nichts passiert. Uns ist auch bis heute kein einziger Pilot bekannt geworden, der unser Sicherheitstraining absolviert hat und dann irgendwo wegen eines Segeleinklappers abgestürzt wäre. Ich glaube, nach 10 Jahren erfolgreicher Arbeit ruhigen Gewissens sagen zu dürfen, hier am Hallstättersee sind sehr, sehr viele Piloten zu sicheren Piloten geworden – und ich glaube auch sagen zu dürfen, wir machen unsere Kurse noch immer mit derselben Begeisterung wie 1991.“

Walter Schrempf über die Zukunft der Sky Club Austria Sicherheitstrainingsstation am Krippenstein/Hallstättersee: „Sicherheitstraining macht sicher – Flugtechniktraining macht gut! Diese Tatsachen haben sich in jedem Kurs neu bestätigt. Wir wollen unser Fachwissen und unsere Erfahrung mit derselben Motivation weitergeben wie bisher. Das Sicherheitstraining als bestens bewährte Gefahrenanweisung für alles, was mit Trudeln, Klappen und Stallen zu tun hat, bleibt wie es ist. In den Flugtechnikkursen für Anfänger und fortgeschrittene Piloten, die wir den Neuerungen am Gerätemarkt ständig anpassen, werden im nächsten Jahr ein paar interessante Übungen hinzukommen, die dem Piloten den Einfluss des Gurtzeuges auf das Flugverhalten des Gleitschirmes recht gut veranschaulichen. Die Infrastruktur und das Dienstleistungsangebot am Krippenstein/Hallstättersee werden wir konsequent ausbauen. Als ersten und wichtigsten Schritt haben wir für alle Schulungen, aber auch ganz besonders für die Werks- und Testpiloten die hier arbeiten, einen zusätzlichen, tieferen und damit windgeschützteren Startplatz im Bereich Krippenbrunn eingerichtet. Von Krippenbrunn erreicht man den See immer noch mit 600 m Trainingshöhe über Wasser. Für spezielle, markenbezogene Flugtechnikseminare, wie wir sie heuer sehr erfolgreich für Ozon und Advance Piloten durchgeführt haben, werden wir künftig mehr Termine bieten, allerdings nicht mehr nur für Hochleister, sondern bereits ab DHV-Klasse 1.«

Info: Sky Club Austria, Tel: 0043/3685/22 333, e-mail: [office@skyclub-austria.com](mailto:office@skyclub-austria.com), homepage [www.skyclub-austria.com](http://www.skyclub-austria.com).



### Hanwag Super Fly GTX

Seit über 10 Jahren wird von Hanwag ein spezieller Schuh für das Gleitschirmfliegen angeboten. Zigtausende Piloten vertrauen bereits auf die Stabilität und Qualität des Fly 2000. Viele Praxistests von Fachmagazinen haben den Hanwag Fly 2000 als Testsieger bewertet.

Für die kommende Saison wurde nicht nur der Name, sondern auch das Outfit und zahlreiche technische Features verbessert.

Der Super Fly GTX aus Bergrindleder wurde mit der neuen Goretex-Duratherm-Membran versehen. In Verbindung mit einer Socke aus Mischgewebe ist der GTX dauerhaft wasserdicht, hoch atmungsaktiv und klimakomfortabel. Trotz seines geringen Gewichtes bietet der Schuh eine sehr gute Seitenstabilität. Zugleich wurde der Knöchelschutz modifiziert, damit ein komfortables Laufen gewährleistet ist. Der schockabsorbierende zweilagige Dämpfungskeil unterschiedlicher Shore-Härte ermöglicht eine stark federnde Wirkung bei der Landung.

Zum Schutz im steinigem Gelände hat der Fly GTX ein Geröllschutzband im unteren Schaftbereich und eine Stoßlippe an der Schutzspitze erhalten.

Dank der neuen Kugelschlaufen wird das Schnüren leichter und bequemer. Erhältlich ist der Super Fly GTX bei allen guten Flugschulen und Charly-Produkte, Am Osterösch 3, D-87637 Seeg, Tel: 0049/8364/1286, Fax: 0049/8364/8426, e-mail: [info@charly-produkte.de](mailto:info@charly-produkte.de), homepage: [www.charly-produkte.de](http://www.charly-produkte.de).





## Europas größtes Outdoor-Sporthaus mit Gleitschirmfliegen

Karstadt hat in Deutschland bereits 25 Sporthäuser. Nun wurde in München ein Spezialausrüster für Outdoor, Bike und Snow eröffnet. Auf einer Verkaufsfläche von 5.400 m<sup>2</sup> wird hier das größte Outdoor-Center Europas geboten, vom künstlichen „Großglockner-Kletterfelsen“ bis zur Trekking Teststrecke können Produkte praxisnah getestet werden. Dass „Paragliding“ zu den ernstzunehmenden Outdoorsportarten gehört, beweist die Aufnahme ins Karstadt Sport Programm. Zusammen mit der Flugschule Reinhold Speidel wird nicht nur Ausrüstung angeboten auch Kurse, Tandemflüge und Reisen sollen angeboten werden. Karstadt „Outdoor – Bike – Snow“, München, Theresienhöhe; Flugschule Reinhold Speidel, Tel: 08034/8990, e-mail: flugschule.speidel@t-online.de.

## Neuer Packsack von Firebird

Durch den speziellen Schnitt des neuen Packsacks gelang es, die Verteilung der Lasten zu optimieren, wodurch ein noch nie dagewesener Tragekomfort erreicht wird. Als Zusatzoption gibt es einen in einer Tasche integrierten Schnellpacksack, der auf den eigentlichen Packsack geklappt wird. So kann man bei ungünstigen Witterungsbedingungen oder einer Flugpause das wertvolle Fluggerät schnell einpacken, um es vor den schädlichen Sonnenstrahlen oder Regen zu schützen. Beim Preis von DM 220,00 macht sogar das Einpacken Spaß. Weitere Details und Fotos findet man auf der Internetseite [www.firebird.de](http://www.firebird.de).

## Sichere Karabiner-Alternative

Als einer der führenden Hardware-Lieferanten für GS- und HG-GurtHersteller hat Finsterwalder eine hervorragende Lösung entwickelt, wie die Herausfallsicherungs-Problematik gelöst und gleichzeitig die Sicherheits-Probleme herkömmlicher Automatik-Karabiner vermieden werden können:

Das Safe-In-Lock System (SIL).

> Mit der Verwendung von SIL Schließern statt Karabinern ist es nicht möglich, den Gleitschirm mit nicht korrekt angelegten Beingurten zu starten.

> Die Bedienung eines SIL Gurtzeugs ist viel einfacher, als die eines Karabinergurtzeugs. Mehrere Gurtschlösser bzw. Karabiner entfallen. Der Gurtverlauf ist übersichtlicher.

> Drei Sicherheitsstufen verhindern ein ungewolltes Öffnen des Systems. Unter Last ist auch eine gewollte Öffnung ausgeschlossen - selbst wenn die Stecker nicht vollständig eingeführt wurden.

> Praxistests zeigten keine Nachteile bei Baumlandungen und sogar bedeutende Vorteile bei Wasserlandungen.

- Mit 2,5 KN Zugfestigkeit je

Schloss sind reichlich Sicherheitsreserven vorhanden.

> Einfaches (werkzeugloses)

Anbringen der Gleitschirmstecker an den Tragegurten

Das Safe-In-Lock kann auf zwei Arten im Gurtzeug eingenaht werden:

A.) Mit Beinschlaufen, die zusammen mit dem Brustgurt ein Dreieck bilden, an dessen

Ecken sich die SIL Stecker befinden. Schultergurt und Hüftgurte mit Verstellelement sind dabei direkt am SIL angebracht. Oder

B.) Mit herkömmlichen Brustgurt-Hüftgurt, der wie bei Karabinergurtzeugen unterhalb des SIL verläuft. Mit Steckern an den V-Beinschlaufen werden die Tragegurte am SIL befestigt.

Seit nunmehr 11/2 Jahren sind einige hundert Piloten mit SIL-Gurtzeugen unterwegs; alle sehr zufrieden. Störungen sind nicht aufgetreten. Daher baut sich die anfänglich noch vorhandene Skepsis gegenüber dem Karabinerkonkurrenten jetzt allmählich ab. Es gibt sogar schon Flugschulen, die das System mit großem Erfolg in der Schulung einsetzen.

Charly Produkte und High Adventure bietet Piloten, die jetzt auf SIL umsteigen wollen, sehr günstige Eintauschpreise für ihre alten Gurte an. Mehr Infos zum SIL bekommen Sie unter:

Charly Produkte, Fon -449-(0)8364-1286, Fax ++49-(0)8364-8426, [info@charly-produkte.de](mailto:info@charly-produkte.de).





# *Die Sieger*



1. Platz Gleitschirm  
Martin Dürrwächter

2. Platz Gleitschirm  
Heiko Wiening

# Fotowettbewerb 2001



2. Platz Drachen  
Steffen Hertling



3. Platz Drachen  
Sascha Holz

1. Platz Drachen  
Oliver Barthelmes



Happy Landing 2002



3. Platz  
Gleitschirm  
Kai Ehrenfried

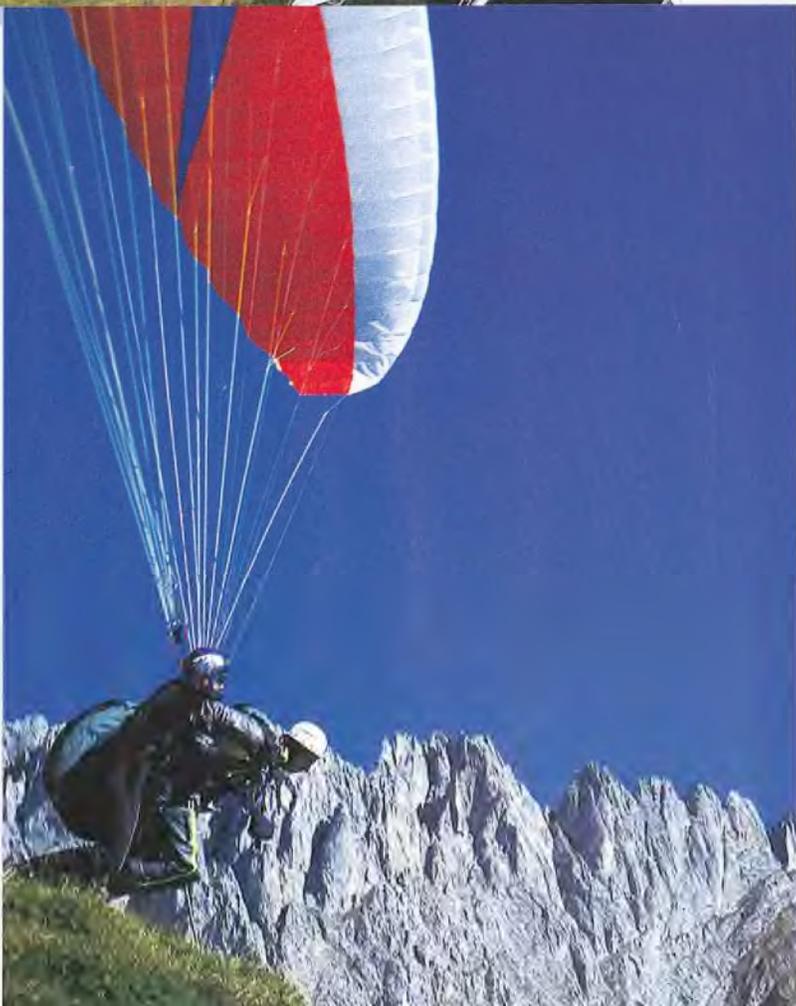
Sonderpreis  
Kombi  
Rainer Scheltdorf





1

Sonderpreis  
Kombi  
Heiko Wiening

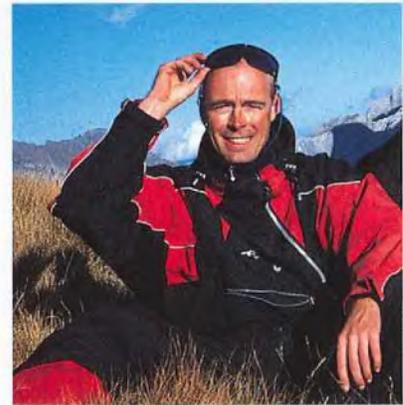


Sonderpreis  
Tandem  
Andreas Staudigel

**Der Winter ist die Zeit  
zu planen und von  
schönen Flugtagen  
zu träumen.**

**Wir haben erfolgreiche  
»Vielflieger« gebeten,  
ihr Lieblingsfluggebiet  
zu schildern.**

**Die Li**



Toten Mahne

Dedier Meiter Streckeitem i)Sroortfl«ee.

**RT LAND:**

**Dolomiten/SAM-int (Italien)**

Warum? Das Panorama: überwältigend!, die Thermik: kraftvoll!, die Basisshöhe gigantisch!, die Landschaft: ein Traum!, die Droge: Endorphine für Wochen!, um die Marnolada: die Krönung!

**M3M1111**

**11111.»1111**

Auf dem Kamm zur Grohmannspitze (vom Sellapass ca. 30 min., erst Richtung Cal Rodella, dann Richtung Grohmannspitze)

**WETTERBERICHT:**

S/SW, sicherer Thermikeinstieg als am Col Rodella und wenig Betrieb.

**BESTE ZEIT:**

September, Oktober, November

**GEFAHREN:**

Turbulenzen, Nordwind, überschätzen des eigenen Fugkönnens

ki1J

1111

**11.111111111M**

Häufig überfüllt! Kein Gebiet für Flugschulen, Gelände sollte selbständigen, erfahrenen Piloten vorbehalten bleiben.

**GU WETTERBERICHTE**

**DAS GEBIET:**

[www.provinz.bz.it/wetter/](http://www.provinz.bz.it/wetter/), [Tel. 0039/0471271171](tel:00390471271171)

**FLIEGERTREFFPUNKT:**

z.B. 5. IGLU St. Ulrich

**SONSTIGES:**

Alternative: Seceda, Seiser Alm, Cortina, Mt. Piana

# erblingsfluggebiete



in

(NINA Seltwhfekalifeit

Deveke

Dritchielew

**ORT LAND -**

**ieg Bemew/Dettedtlamd**

Warum? - HG: Vom Hochfelln kann man oh vor 11.00 Uhr auf Strecke gehen und sehr große geschlossene Aufgaben fliegen (mein persönlicher Rekord: 150 FAI - dank Bocks), die einen durch die schönsten Alpengebiete führen. Die Bahnpreise sind moderat und das Personal freundlich und hilfsbereit beim Umladen der Drachen.

**+ri r GreffEntieg/ Aterreklit**

GS: Ideales Gelände für stressfreies Fliegen dank großzügiger Landemöglichkeiten: vettergeschützte Lage, mehr Flugtage als im übrigen Alpenraum: fliegerfreundliche Infrastruktur, man fühlt sich willkommen: schöne Startplätze lassen auch große Wettbewerbe problemlos zu.

**ARTPLA**

HG: Hochfelln,

GO: Emberger Alm

HG: SO/ SW/ NW,

GS: 5/ SW

**ESTE**

HG: Mai, Juli,

ES: März bis September

**Wirir**

HG: Liftseile in Startnähe NW

GS: Turbulenzen bei starkem NW-Wind/ Südföhn-Wetterlagen

**inilmAiree**

HG: Wind dreht sehr früh weg von SO (vor 12.00 Uhr), weiter Weg zum nächsten Start

GS: Während der Ferienzeit/Hauptsaison von Clubs und Flugschulen überlaufen

**AmiaZ**

**ERICHTE FUR D**

**131o1**

HG: Segelflugwetter Bayern, Austrecontrol Tirol, Salzburg

GS: Austrocontrol Kärnten/Osttirol, Wolfgang Sattlogger

**FLIEGERTREFFPUNKT**

HG Hochfelln Bergbahn

GS Fliegercamp am Badesee

**111BR M**

HG: Von München Zentrum in weniger als 1 Std. zu erreichen.

GS: Nach dem Flug lockert ein Bad im See die Muskeln für den nächsten Tag

A dt4e1 joof

DektOiter Meer

**1 4r ND:**

**Fette iw Italien.**

Warum? Ich mag einfach die Landschaft und fühle mich in Italien wohl. Der Blick in die seichte Gegend der Hügelketten und dahinter die schroffen Gipfel der Dolomiten. Super Strecke eggebierte und geniale Toplandemöglichkeiten. Dazu kommt, dass durch die meist recht anspruchsvollen Bedingungen relativ wenig los ist.

**STARTPLATZ:**

Seeeeehr groß und einfach. Auffahrt per Auto.

**STARTRICHTUNG:**

Am Hauptstartplatz SO.

April bis Oktober

**er**

Teils sehr starke Thermik nach dem Start.

**WENIGER GUT:**

Die Infrastruktur. Die Auffahrt zum Startplatz ist sehr lang.

Gute Wetterberichte für das Gebiet: M917 Augen auf und auf sein Inneres hörenraff

**IEG • •FFPUNKT:**

Startplatz oder im Tal die Heineken • Bar.'

**eM177.-**

Nach dem Fliegen mal so richtig italienisch schlemmen. Viel Spalt und passt auf Euch ad.



Foto: Rainer Scheldorf



Foto: Oliver Barthelme



tknii Weber

z. NC, hebe eterfehe - Starekler

ND:

**Köffen/Tfrot**

Warum? Es ist einfach, schöne FAI - Dreiecke VN diesem Gelände aus zu starten. Der Weg an den AlpenhauptU(amm führt über sehr beeindruckende Gebirgsstöcke, wie Loferer Steinberge bzw. Leoganger. Der Wechsel zwischen bizarren Kalkformationen und sanfteren Bergzügen ist sehr reizvoll. Die Basishänen zum Alpenhauptkamm hin steigen meist deutlich an und die Landemöglichkeiten sind luxuriös. Kurze Anfahrt von Norden,

Tit1;4

Kössen - Untermbergbahn

W/N/O

März bis Oktober

AHREN:

Evtl. Föhn

ENIGER GUT:

Im Bus übernachten ist an der Talstation und uni Kissen schwierig

**WETTERBERICHTE HINTIGEBIET:**

Internet - rimw.austrocontrol.et, Flugwettervorhersage Salzburg, Telefaxt ORF Seite 612

217121=21M1111111.1M111

Sepp Himberger - Fliegerbar

Stefan Trimmt

Dutt! ber Meer Streeleedielen ist? ffene Klage - MAEbinlote.

RT LAND:

**Oberedorf / Deeddand**

Warum? Sehr abwechslungsreiches Fluggebiet -vom hochalpinen Gelände mit steilen Felswänden wie in den Dolomiten (Großer Wilder, Hochvogel etc.), über eher flaches Hügellgebiet im Norden (Richtung Hindelangi bis zu sanften Wiesenhängen die zum Toplanden einladen (teilweise aber wegen Naturschutzgebiet verboten). Und das alles im Umkreis von nur ca. 10 km. Ganzjährig gute Flugbedingungen. von Ende April bis Anfang August gute Stfeteilflugbedingungen für Deutschlandflüge zur deutschen Streckenflugmeisterschah. Auch im Winter durch Süda usrichtung oft gute Thermik oder beste Soaringmöglichkeiten bei Westlagen.

**MiraniMI**

Nebelhorn/Oberstdorf

TUNGEN:

Gipfel W / S / 0 / 03-Schein Pflicht am Gipfel)

BESTE ZEIT:

Für Streckenflüge Ende April bis Anfang August

Oft starke Thermik (zum Glück, Windfahnen em Gipfel und vor allem Geißfuß (westlich vom Gipfel) beobachten, falls Nord-Wind über die Gipfel schwappt- starke Turbulenzen. Starker Talwind, dadurch Düseneffekt und Turbulenzgefahr am doch eher schmalen Landeplatz in Oyabelle. Nicht tief in die Südseiten fliegen, de zurr Teil verboten und vor allein durch den stark ausgeprägten Nord-Talwind sehr turbulent. Besser Tiel auf den Nord-Seiten aufsoaren bis über Grat und dann in die Thermik aus der Südseite einsteigen,

41W. Albs...41111111 111L A

Preis pro Auf fahrt zum Gipfel 33.- DM zzgl. 5.- DM Landegebühr. Bei Absaufen Richtung Süden ist gutes Schuhwerk für lange Märsche zu empfehlen.

Gute Wetterberichte: wriesoaringwettecch (siehe unter kwinv.dhv.de - unter Wetter) www.eustrocontrol.et - Vorarlberg, Aktuelle Wetterbilder unter www.nebelhorn.de

**IEGERTREFFPUNKT:**

Schweizerstube (ca. 100 m nördlich der Talstation) Flugschule Oase, Peter Geg - Obermaiseistein

SONSTIGES:

Kennzeichnungspflicht für Streckenflüge außerhalb des Talkessels! Sperrgebiete beachten! !Aushang an der Talstation und am Landeplatz).





**Mara Hemm-Gern**  
 Detelier Neer 24 ei - Starr Mer

**ORT LAND:**

**St. Andre-lef-Alrel, liecite-troverge/Siibftraberekk**

Warum: Was mich auf Dauer fliegerisch einengt und langweilt, sind große Haupttäler oder Regionen, in denen man nur an bestimmten, dominierenden Ketten rauf und runter fliegen kann, und dadurch, zeitlich begrenzt, nicht in der Lage ist, einen guten Flugtag vollständig auszuschöpfen. In diesem Sinne bietet St Andre einen tageszeitlich relativ frühen Einstieg in eine landschaftlich wunderschöne und vor allem vielseitige und abwechslungsreiche Region. Vom schroffen und abgrundtiefen, höchstalpinen Gebirge mit ewigem Schnee bis hin zum reinen lieblichen Flachland mit weiten Korn- und duftenden Lavendelfeldern kann man die verschiedensten Landschaftstypen an einem Tag während eines langen und weiten Fluges genießen.

**NEI2I22IF**

Le Chalvet, 1.530 m NN / St. Andre-les-Alpes

Asphaltierte Strasse, mit dem eigenen Wagen oder für umgerechnet 10.00 CM in einer Navette der ansässiger Flugschule »Aerogliss«

Bis ca. 11:30 Uhr SüdosLStariplatz, danach West Startplatz

**WILF**

Die besten Strecken-Monate in der Provence sind Juni, Juli und August. Im Juli steht die längste Thermik-Zeit von bis zu 10 Stunden zur Verfügung. Im Juni und August sind es nur bis zu 8 Stunden. Im August ist die Gefahr von Wärmegewittern in den hohen Bergen, d.h. nördlich, nordöstlich und östlich von St. Andre am größten. Im Juni besteht diese Gefahr praktisch überhaupt nicht. Die Segelflieger machen ihre größten Strecken im Juni.

**EFAHREN:**

Im Sommer ist häufig mit sehr starker und ruppiger Thermik zu rechnen, die potentiell Tuck- bzw. Einklapper verursachend ist mit Steigwerten bis über 10 m/s! Gleitschirmflieger satten sehr routiniert sein und ihr Gerät völlig und in jeder Situation beherrschen. Drachenfliegern empfehle ich dringend die Verwendung einer Flosse am Kielrohr. Die Außenlandesituation direkt nördlich, nordöstlich und östlich von St. Andre sollte vor Antritt des Fluges ausgekundschafft werden. Nicht zu empfehlen ist außerdem der offizielle Landeplatz am See in der thermisch aktiven Zeit von etwa 14:00 -18:00 Uhr. Häufig starke und stark drehende Winde. An thermisch guten Tagen muss Nachmittags nordöstlich und östlich von St. Andre mit stark ausgeprägten Talwind-Düsen gerechnet werden (meist Westwindi, Bei Mistral, einem in der gesamten Region herrschenden, für Drachen- und Gleitschirmflieger gefährlichen Nordwind, sollte man nicht in die Luft gehen.

**WENIGER GUT:**

Die Landeverhältnisse am offiziellen Landeplatz am See sind im Schnitt über den Tag unakzeptabel gefährlich.

**UTE**

**FRÜHTE GIB DAS GEBIST**

Am Schwarzen Brett der am offiziellen Landeplatz am See ansässigen Flugschule »Aerogliss« hängt täglich ab ca. 10:30 Uhr ein neuer, aktueller Segelflugwetterbericht vom Segelflugplatz in St. Auban aus. Aus meiner langjährigen Erfahrung empfehle ich jedoch, außer bei der Ankündigung von Mistral, sich selbst am Startplatz ein Bild vom tatsächlich vorliegenden Wetter zu machen und den Tag nicht schon im Tal wegen des Wetterberichts zu canceln.

Flugschule »Aerogliss« am offiziellen Landeplatz am See sowie »Bar de Commerce« am gemütlichen Hauptplatz von St. Andre,

**SONSTIGES:**

St. Andre liegt in einer landschaftlich wunderschönen Region, Durch die Nähe zur Otte d'Azur lauf der Route National ca. 1.5 h Fahrt) kann Kultur im weitesten Sinne genossen werden,



**Renate Criebl**  
 teste Damit fei der trezktrflmweeer(Nrit Giefekhri

**ORT LAND:**

**((kutbiet) St. Andre / Fraeleddt**

Warum? Dort zu fliegen bedeutet für mich einfach Urlaub. Man kann sowohl in sportlichen Bedingungen schöne Strecken fliegen, als auch an zu heftigen Tagen erst am Abend starten. Dann kann man häufig bis zum Sonnenuntergang soaren. Die grasigen Bergkuppen laden zum Toplanden ein. Und das Abendessen am Campingplatz, gewürzt mit frischem Lavendel und Rosmarin schmeckt einfach toll nm Rohsein.

**MrEMMIIMII11.111111**

Chalvet / St. Andre / Frankreich, keine Seilbahn, Auffahrt mit eigenem PKW oder dem illugschulbus.

**-TARTRICHTUNG:**

SW-S-SO

**E ZEIT:**

Herbst

**EFAHREN:**

Im Sommer häufig zu starker Wind, zumindest tagsüber: von Juni bis August dementsprechend sehr turbulenter Talwind.

**rffl11 AMJ**

Teilweise viel Flugbetrieb

4 t<sub>1,2</sub>

**R DAS**

An der Flugschulhütte neben dem Landeplatz hängt der aktuelle Wetterbericht allerdings in franösischer Sprache aus.

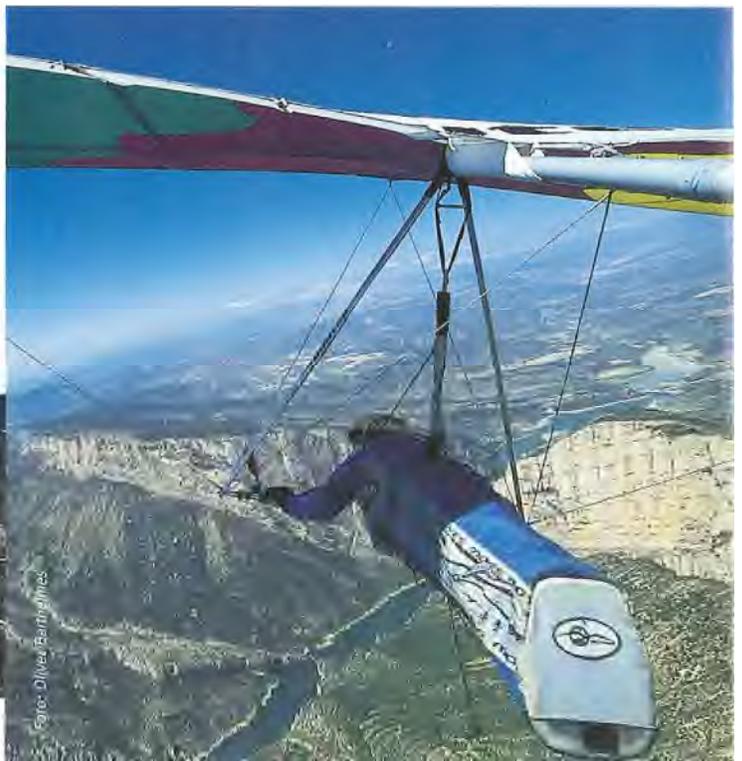
**WWEI=2.7.712**

Flieger trifft man wohl am Landeplatz, an den Campingplätzen und am Abend im Ort. Kein spezieller Treffpunkt.

**ONSTIGES:**

**er 71**

Weitere schöne Fluggebiete in der weiteren Entfernung, wie Laragne oder Dormillouse, schöne Flüsse zum Kajahfahren.



## fran Hirt

i, n<sup>ig</sup> •t-re(teiffitgwei(terfieft Srortiliet

### ORT LAND:

**Keekil Ht« Reit hri Wirikt, Uwkreii vom (a. ; s + AUT**

Warum? Für Anfänger bis zum Streckenflieger nutzbar. Vom sanften «Grasbuckel»-Abgleiten bis zum alpinen Felswandkrätzen. Gut erschlossen mit Seilbahnen (Sommer) und Liften (Winter) oder Straße Z.T. Maut), reine Bergsteiger-Startplätze durch Wanderwege. Thermik das ganze Jahr möglich (Mitte November • Januar schwach). Langzeitsparen, Genußflüge morgens und abends, Top Not- und Untallversorgung (Bergwacht / Krankenhäuser).

Startplätze: Mit Sesselbahn erreichbar (Betriebszeiten!, z.T. ...3-Schein(!). Hochries, Kampenwand, Hochplatte, Hochfellen, Unternberg, Rauschberg, Steinplatte, Urleiehe% (Küssen). Mit PKW jr,T: Maut + Fußmärsche) r Walmberg ISO-SW), Dürnbachhorn (SW-W), Grubhürndl (04). Steinplatte (NO-NW). Bernfrachtkegel (Sl. Pocken (N-W). Gruttenhütte (S), Brennkopf (04). Reine Bergsteigerstartplätze: (3 Beispiele von vielen). Lochner Hein (SW, o), Rechenberg (SO-SW), Prost Alm (0-SW).

Alle Richtungen, Info bei der Flugschule Hochries (Samerberg), Flugschule Chiemsee (Aschau), SOS (Unterwessen), Flugzentrum Ruhpolding, Sepp Himberger (Kessen) oder Info 9943(664/4011040 PDC Kaiserwinkl / 1. Vorstand.

April - Oktober

Stärkerer Talwind aus Nord an! Nachmittag (Südstartplätze!, Leethermik, Düseneffekt) za. Juni bis August.

Alpenordseite -> leider das Wetter

Gute Wetterberichte für das Gebiet: Westl. Hauptwindrichtung bei keif\* Control: Tirol Vorarlberg (mit DHV-Homepage verlinkt) + B3 Teletext Segelflugwetter, Geil. Hauptwindrichtung bei Austro Control: Salzburg + 33 Teletext / lokale Wind-Info an den Berg- oder Talstationen.

Meist Gasthäuser an den Talstationen oder Landeplätzen, Vereinsstammtische, z.B. Para Delta Club Kaiser winkl jeden 1. Freitag im Monat, 20:00 Uhr Brennerwirt/Kessen.

### SONSTIGES:

Touristisch voll erschlossen, familienfreundlich: z. 3. Durchholzen Sommerrodeln + Spielarena, Reit im Wirkt - Freibad mit über 100 m Wasserrutsche, Waidring -Jagdbogenparcour, Walchsee • Wasserski



Wonean Laie -

knere-(tif Ver tem

### RT LAND:

**Weit, Adtene / öttureidt**

Warum? Sehr gute Thermik. Hervorragende Streckenflugmöglichkeiten. Landschaftlich sehr schön. (See. Rofan, Inntal). Hohe Basishöhen, wenig windanfällig. Ausweichmöglichkeit zum Karwendel und anderen Fugebieten.

**M:=7"an fffllar 1111**

Rofan, per Seilbahn + 20 Minuten Fußmarsch, oder Karwendel/Pertisau per Seilbahn, oder zu Fuß Rofan 2 Std., Barwendel 1 Std.

### STARTRICHTUNG:

Rofan: 5 W : Karwendel NO

April bis August

**1131.1.11M111**

Starker Nordwind, wird meist unterschätzt, weil durch Thermik Vorsind am Startplatz

### GER GUT:

Teure Auffahrt, sehr steiler Startplatz, stark frequentiert, Luttraumbeschränkung Inntal • wichtig bei Taiquerung,

### UTE WETTERBERICHTE FÜR

Internet, DHV-Links, 3-SAT Panoramabilder. Wetter- und Windanzeige in der Talstation

EGERTREFFPU

Mir

Seilbahn Talstation, Landeplatz

### SONSTIGES:

Normalerweise wechselt der Talwind gegen 14.00 Uhr von Süd auf Nord (im spülen Frühjahr und Sommer). Spät Abends noch Flüge u. So 9ring am Karwendel in meist angenehm ruhigen Bedingungen bis teilweise 22.00 Uhr (im Sommer).

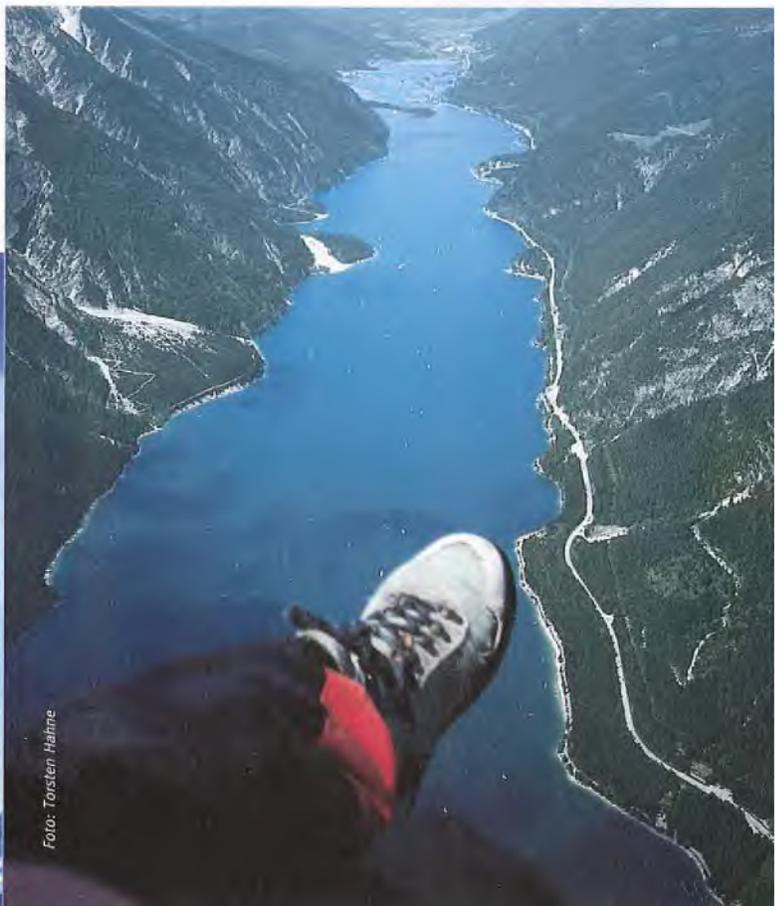


Foto: Torsten Hahn



Bernd Otterroiti -  
 Leder Meister für Stuteflieger und Dradeki

01 (ver Köge)

„flau hehe fleqterfdalt isi Gifedthefikeet“

**ORT LAND:**

**Slowatier / Kobarid**

Warum: Kobarid ist eines der landschaftlich reizvollsten Gebiete für mich. Ich schätze sehr die Kombination aus lieblichen Wiesenbergen voller Blumen (sehr schöne Toplandeplätze und beeindruckenden Felswänden. Super Alternativen bei unfliegbarem Wetter die Soca. Kajakfahren, Hydrospeed für Ledermann- und Frau. Rafting.

**TARTPLATZ:**

Startplatz ist der Sol / Kobarid. Auffahrtmöglichkeiten mit Auto oder Fahrservice. Je nach WMrichtung kann ein marsch von ca. 1/2 Std. von Nöten sein.

**STARTRICHTUNG:**

SW / S / SO

**EIT:**

Ende April / Mai bis Oktober

Im Sommer sehr stark thermisch. Vorsicht bei starken Nordwestlagen. Bei Schlechtwetter im Norden (Österreich). Föhnwinde kommen gern aus Richtung Bovib

**ENIG:**

Keine Seilbahn. Sehr schwieriger Weg. Mit dem eigenen Fahrzeug kaum zu befahren.  
 Gute Wetterberichte für das Gebiet: Austrocentral Kämen sowie bei Local Flugschule Miro Fratina und Feäug Tel.: 00386-65 85318, Fax: 0038665 848610.

**LEGERTREFFPUNKT:**

Clubtreffpunkt in Kobarid im Hotel Topli Val oder im Camp Koren.

**ONSTIGE**

Wer eine gute Kondition besitzt und Single Trails mit dem Mountain-Bike mag, der sollte zum Stol biken und Richtung Kobarid entlang radeln. Gute Karten gibt es an jeder Tankstelle.

**ORT LAND:**

**Widatgebirge - Norddeutimid**

Warum? Mein Lieblingsfluggebiet für Herbst + Winter, da man auch ohne Thermik stundenlang fliegen kann, wenn 5-SW-Wind mit 20-45 km/h weht. Ohne Thermik sind 30 km-Zielrückkehrflüge nach Westen bei guten Bedingungen möglich, nach Osten hin kann man mit leichter Lethikunterstützung fast 10 km weit am Wesergebirge und am Gier tel entlangfliegen. Oft fliegt man ohne Absauforgen sehr niedrig, was einen besonderen Reiz hat.

Wittekindsburg, Porta Westfalica

**RICHTUNG:**

SSW

**TE ZEIT:**

Im Herbst gibt es am häufigsten passenden Wind, ansonsten ganzjährig. Beste Thermik im Juli/August.

Anspruchsvoller Start (Starthelfer nötig, besonders wenn der Wind schräg auf dem Hang steht.

**ENIGER GUT:**

Thermisch schlechtes Vorgebände, allein mit Thermik kommt man nur selten hinauf.

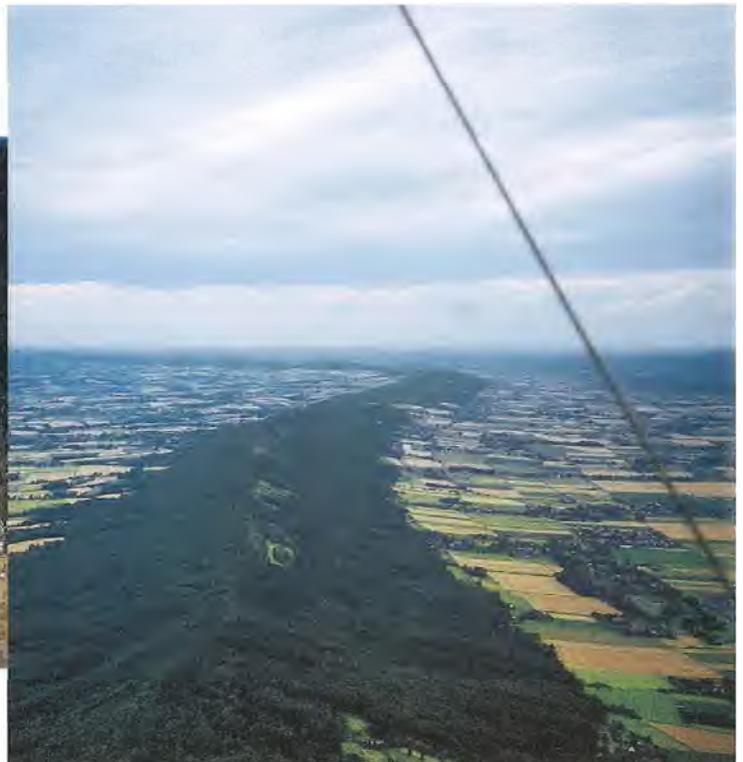
**UTE WETTERBERICHTE RIR DAS WURM**

Automatische Windmess-Station am Startplatz 0571/710227, SegelfluggewitterbeDcht NRW / Niedersachsen falls sie nicht gerade das Wetter ansagen, das wir gestern hatten)

Clubhaus am Landeplatz, Treff jeden 1. Mittwoch im Monat

**DUMMES:**

Das Wesergebirge/Wiehengebirge gehört zum norddeutschen Wellenflugzentrum. Durch OL-Schleppzulassung des Landesplatzes wird der Welleneinstieg in Zukunft möglich, vereinzelt könnten wir bereits aus dem Nangautivind heraus den Einstieg erreichen.





04ff 5artitelwe

2.. Matz Dankt tiernerme<sup>9</sup>ft hei Mulialge

**ORT LAND:**

**Newcastle (Ofkiifte - Atifralieti), ca. z. Stet. Hördlicit vom Seixe4**

Warum? Es gibt viele Fluggebiete, die je nach Anspruch ihre eigenen außergewöhnlichen Reize haben. Il 'ewcastre hat für viele Ansprüche in der näheren Umgebung etwas zu bieten. Ganz besonders herausfordernd beim Küstenscaring finde ich »bodennahes Konturenfliegen«. Man bekommt direkten Bezug zur eigenen Geschwindigkeit und Höhe und muss geschickt auch die schwächsten Aufwinde ausfliegen, um oben zu bleiben. Man kann an Gebäuden entlang so aren, Straßen entlang fliegen und an verschiedene Plätzen »toplanden«Selbst wenn man mal am Strand landen muss, ist man aufgrund der kurzen Wege in wenigen Minuten wieder startbereit. Es gibt schneeweiße, riesige Sanddünen zu erfiegen, schroffe Felsküste, sanfte Grashügel und hohe Hauswände. Nicht zuletzt ist noch die nette Lied auch besonders aktive Fliegergemeinschaft zu erwähnen, die sich fast jedes Wochenende auch im Inland zum Streckenfliegen trifft. Es bedarf wohl einiger Seiten, um die Vorzüge des gesamten Fluggebietes in allen Details zu beschreiben. Es gibt auf jeden Fall nichts Schöneres, als sich nach einem aufregendem Flugerlebnis in den Wellen der Brandung zu entspannen.

Startplatz/Startrichtung:

Senic Lookout / SO, Merewether / SSW-SO, Bison Park ( So, Oudleys / 80 0 und einige Startplätze etwa eine Fahrstunde im Landesinneren zum Thermikflieger für fast jede Windrichtung

2

Oktober- Mai

**EFAHREN**

sich ändern die Windstärke und lichtung während des Fliegens / Wasserlandung / Badegäste am Strand / Vorsicht beim Kopieren der Showeinlagen der -Locals.

**WENIGER GUT:**

Manchmal für längere Zeit keine südöstlichen Windrichtungen-der Seewind kommt üblicherweise aus ONO. Gute Wetterberichte für das Gebiet: Nase im Wind mit Blick auf das Meer / Zeitung mit Wetterkarte oder lokale »Seabreezezeit-Vorhersage / sich unbedingt bei den »Locals« informieren.

**FLIEGERTREFFPUNKT:**

Ani Strand oder je nach Windrichtung direkt am jeweiligen Startplatz oder nach dem Fliegen ins Pub (Beaches) zum Beer.

**Iest**

Ansprechpersonen: Conrad & Tasche / Helenst 4 / Barbeach



5err 6idtwerthur

r(Fte. Strutnifigettenerftief poen NiMge

**ORT LAND:**

**Niftertal Öfterreit/Italiw**

Warum? Ich fliege gerne an »lieblichen« Bergketten, nicht unbedingt in extremen Geländen, Hier habe ich beides. Die Flugroute führt meist über grasige Flanken, die Kulisse ist aber die traumhafte Aussicht auf die Dolomiten. Auch gibt es bei Absauern genügend Landemöglichkeiten, die Talwinde sind meist nicht extrem, die Thermik und Basisshöhen aber saugut!

**ARTPLATZE:**

Turnthaler / Sillian / Österreich

Per Seilbahn (GS und HG), wenn Seilbahn nicht in Betrieb per Auto (dann ca. 1/2 Std. au Fuß)

**TARTRICHTUNG:**

W/S/ 0

**ESTE ZEIT:..**

Gute Thermik meist von März bis Herbst

**AffR**

Oft sehr starke Thermik, bei N-Wind oft unkontrollierbare Flugbedingungen

»Busschläfer« scheinen in Sillian ungeliebte Minder zu sein, jedesmal wenn ich komme, gibt es ein paar neue Verbotsschilder oder Absperrplanken!

Gute Wetterberichte für das Gebiet: Austro Confitol WI, Kärnten bei titiv.Oh<sup>Y</sup>.de unter Wetter)

»Kegelstube« A 9920 Sillian

Flugschule Blue Sky Sillian, Tel: 0043/48425116, www.bluesky.at

**ONSTIGES:**



Foto: Torsten Hahne



**etterberrating im Auslandh**

# **Der Wetterfrosch spricht Englisch**

Wie wird das Wetter? Kein anderer Sport hängt so vom Wetter ab wie das Drachen- und Gleitschirmfliegen. Erst recht im Ausland, denn hier ist alles neu für uns. Wie und woher bekomme ich verlässliche Wetterauskünfte trotz mangelhafter Sprachkenntnisse?



Streckenflug-Eldorado Fiesch. Es ist der 3. August 2001. Über dem Startplatz Kühboden hängen dicke schwarze Regenwolken, ein böig auffrischer Wind lässt die Laune aller Piloten, die dort oben ausgeharrt haben, auf Tiefstand absacken. Jedem ist klar: das nächste Tief ist da. In der Nacht zum Samstag regnet es wie aus Kübeln. Das bislang über ganz Mitteleuropa ausgedehnte Hochdruckgebiet wird von einem starken Tiefdruckausläufer, der aus Nordfrankreich kommt, deutlich beeinflusst. Für das Wallis werden Gewitter und Sturmböen in Gewiternähe für die nächsten Tage prognostiziert. Wie so oft in diesem Sommer gilt es mit Hilfe der »modernen Wetter-Technik« ein alternatives Fluggebiet zu finden, das im Umkreis von 500 Kilometern sichere und vergnügliche Flüge in den nächsten fünf Tagen ermöglicht.

Unsere zehn Mann starke Fliegergruppe vom PCS entscheidet sich für die Chartreuse. Die

Chartreuse ist ein wuchtiges Kalksteinmassiv zwischen Grenoble und Chambéry, das sich hinter dem bekannten Fluggebiet von St. Hilaire erstreckt. Dort stehen mit dem Flugberg Charmant Som (1.866 m) und dem gegenüberliegenden La Scia (1.782 m) zwei Hauptflugberge und zahlreiche Nebenstartplätze zur Verfügung, die alle von den überregionalen Winden weitgehendst verschont werden. In den nächsten vier Tagen konnte dort jeden Tag mehrere Stunden lang bei magenfreundlicher Thermik geflogen werden.

Gut geplant, oder nur Dusel gehabt? Zugegeben, etwas Wetterglück war schon dabei, aber die generelle Wettersituation wurde von unserem erfahrenen Tourenleiter richtig interpretiert. Lorenz studierte schon in Fiesch jeden Tag die neuesten Wetterkarten aus dem Internet mit den Prognosen für die nächsten drei Tage in der Flugschule von Ronald Good. Internet-Dienst:

So a r i n gwetter [www.stud.ee.ethz.ch/seglijwetter.lage.htm](http://www.stud.ee.ethz.ch/seglijwetter.lage.htm) ). Nachdem sich ein erster flacher Tiefdruckausläufer über Nordfrankreich gebildet hatte, hörten wir über den Kurzwellensender der Deutschen Welle um 17:55 Uhr Deutsche Sommerzeit den Seewetterbericht fürs Mittelmeer mit präzisen Windangaben einzelner Stationen. So viel war klar: Am Mittelmeer war vom Tiefdruckausläufer über Nordfrankreich nichts zu spüren. Als dritte Info-Quelle nutzten wir den VOLMET Flugwetterdienst auf der Flugfunkfrequenz AM 127.400 MHz, den wir mit einem kaum zigaretenschachtel-großen Yaesu VX-iR Handfunkgerät an jedem Flugberg unserer Reise einsetzen konnten. In Frankreich wählten wir mit dem gleichen Dual Band-Gerät auf der Frequenz FM 143.9875 MHz den automatisierten Wetterstations-Dienst Meteo France an, der die aktuellen Winddaten aller wichtigen Flugberge Frankreichs fortlaufend ansagt. Nach so viel bizarrer



Technik sei Flugsport-Einsteigern zum Trost gesagt: Wettermäßig meinen auch langjährige Piloten immer wieder: »Ich glaub ich steh im dunklen Wald.« Wohl jeder ist im Ausland froh darüber, wenn er nur über eine oder zwei der nachfolgend skizzierten Quellen verfügen kann.

### Windtalker- Wetterfrosch am laufenden Band

Kalifornische Drachenflieger installierten schon in den achtziger Jahren die ersten Windtalker in den Marshall Mountains. Nachdem die üblichen Kinderkrankheiten behoben waren, setzte sich dieses pilotenfreundliche System immer mehr durch, auch in Deutschland. Das inzwischen 32 Stationen umfassende DHV-Wetternetz wird von den meisten Piloten fleißig benutzt, weil es die aktuellen Werte der Windrichtung, Stärke etc. automatisch angibt. Im Ausland gilt dafür der Begriff Windtalker (Windansage) oder Meteo-Service. Wir sollten diese Einrichtung unbedingt auch im Ausland nutzen, denn nichts ist frustrierender, als wenn man 25 Kilometer den Berg hinaufgefahren ist und oben weht ein 4oer Wind, der für Gleitschirme eindeutig zu viel ist.

Wie sieht es bei unserem französischen Nachbarn aus? Alle bekannten französischen Fluggebiete verfügen über den automatisierten Niet-

terservice. Die jeweilige lokale Telefonnummer steht im offiziellen Flugführer »Vol Libre en France«, der über 50o verschiedene Flugberge beschreibt. Für das Gebiet Haut Rhin (Oberrhein), in dem die bekannten Flugberge Le Treh oder der Gustiberg liegen, die von vielen süddeutschen Gleitschirm- und Drachenpiloten besucht wird, ist die lokale Meteo-Tel.-Nr.: 36 68 02 68. Das berühmte WM-Gebiet von St AndrHes-Alpes hat zum Beispiel die Meteo Tel.-Nr.: 36 68 02 04 für die Region Alpes de Haute Provence.

Sitzt man nun in Frankreich fernab jeder Telefonzelle oder eines Handys auf einem Berg, ist Deutschland nicht verloren. Mit unserem Funkgerät, das im 2m Band arbeitet, siehe DHV Info no, geben wir die Frequenz 143.9875 ein. Dort hört man dann über einen Sprachcomputer die aktuellen Wetterdaten der Flugberge im Umkreis von ca. 5o bis wo Kilometern: Name der Wetterstation, derzeitige Windgeschwindigkeit und Windrichtung, Wind-, Durchschnitts- und Maximalwerte, die sich in exponierten Mistral-Gebieten erheblich unterscheiden können. Etwas Geduld muss man schon aufbringen, denn die Durchsage für unser jeweiliges Fluggebiet kann sich bis zu einer halben Stunde verzögern, weil andere Flugberge gerade besprochen werden. Ein aussagestarker, kostenloser Service.

### TIPP:

Flugschulen vor Ort versorgen ausländische Piloten mit den aktuellen Telefonnummern der Meteo-Stationen. Professionelle Tandem-Piloten kennen sich am besten aus, weil sie ihre Buchungen im Voraus planen müssen. Die Wetternetz-Frequenz 143.9875 kHz sollten wir schon vor einer Frankreichreise im zM Funkgerät abspeichern, weil sie für ganz Frankreich gilt. Gleit-



ches gilt für die USA. Dort gibt es für jede Region wegen der Hurricane-Gefahr einen der zehn Weatherchannel-WXX Wetterkanäle, die übers zB Band, das Telefonnetz und über TV zu empfangen sind. Die Flugschulen kennen die Frequenzen für ihr Fluggebiet.

## TV-Wetternachrichten im sonnigen Süden

»Wie hat die deutsche Nationalmannschaft gegen England gespielt?«

Wer so fragt, ist einfach nicht up to date: Deutsche Urlauber verpassen auch in der Ferne nicht, was Sache ist. Man möge nur einen Blick aufs Oberdeck der Wohnmobile werfen und schon wird jedem klar, dass Information per Satelliten-TV inzwischen schon Standard auf ausländischen Campingplätzen und in den Feriensiedlungen ist. Als wetterabhängiger Flieger sollten wir diese Informationsquelle nutzen, denn jeder kapiert die Großwetterlage, die am Bildschirm gezeigt wird. Weil die meisten Camper kameradschaftliche Menschen sind, wird kaum einer, den wir fragen, uns den Blick auf den Bildschirm zwecks Wetterinfos verweigern.

Die beste Aufbereitung der Großwetterlage für ganz Europa liefern für mich 3SAT um 19:15 Uhr und der Nachrichtensender N-TV ab 19:45 Uhr, jeweils deutsche Sommerzeit. Über Teletext sind bei N-TV noch die derzeitigen Wetterdaten aller Großstädte jederzeit abzurufen. Bei 3SAT lässt sich per Teletext auf der Tafel 411 das Wetter in Europa abfragen. Der amerikanische Nachrichtensender CNN kann überall in Europa empfangen werden und ist »wettermässig« leicht zu verstehen, obwohl die Wettershow in englischer Sprache ausgestrahlt wird.

### TIPP:

*Wo findet ich einen Fernseher mit Schüssel? Deutschsprachige Wohnmobil-Touristen tummeln sich auf jedem Campingplatz, wo die Sonne scheint. Vertragshotels der deutschen Reiseveranstalter sind heute fast alle mit TV-Geräten ausgestattet, die für deutsche Sender programmiert sind. In südländischen Kneipen läuft der Fernseher ab Feierabend bis Mitternacht. Der Wirt übersetzt einem das lokale Wetter, wenn man Gast dort ist.*

## GAFOR und VOLMET Flugwetterberatung

Jeder Pilot eines zivilen oder militärischen Flugzeugs muss vor dem Abheben an der Leitstelle seinen voraussichtlichen Flugplan abgeben, die

## GRUNDSATZ:

**Die erste Anlaufstelle für revierfremde Gleitschirm- und Drachenpiloten sind die lokalen Flugschulen. Sie bürgen für die beste Wetterberatung, weil sie daran interessiert sind, dass ihr Flugberg »verletzungsfrei« bleibt. Die Adressen der Flugschulen liefern heimische Piloten, Flugsport-Magazine mit Revier-Beschreibungen, oder auch Touristik-Büros und die Polizeistation vor Ort. Die Polizei kennt den nächsten Flughafen mit der entsprechenden Telefonnummer. Im Ausland erhalten auch GS- und Drachenpiloten eine professionelle Flugwetter-Beratung in englischer Sprache, die für Ultralight-Piloten und Piloten von Sportflugzeugen zwingend vorgeschrieben ist. Die Telefonnummern aller europäischen Flughäfen findet man im blauen »Flieger-Taschenbuch«, das jährlich aktualisiert im Friedrich Schifffmann Verlag, Tel. 02204/92880, erscheint.**

persönliche Wetterberatung ist Pflicht. Jeder Flugplatz hat seine eigene Telefonnummer für den Flugwetter-Beratungsdienst GAFOR. Für uns Gleitschirm- und Drachenflieger wird vom Gesetz her keine Flugwetterberatung verlangt. Dennoch eignen sich im Ausland gerade die kleineren Regional-Flughäfen oder Segelfluggelände sehr gut für eine persönliche Flugwetter-Beratung, die an sich bezahlt werden muss. Nach unseren Erfahrungen bekommt man im fernen Ausland immer eine verkürzte, kostenlose Beratung, sofern man den Grund der Anfrage auf Englisch erklärt, oder noch besser persönlich am Flughafen erscheint.

Der VOLMET-Flugwetterdienst ist eine weltweit automatisierte Ansage über Relaisstationen. Ähnlich den Windtalkern werden auf der Flugfunk-Frequenz (AM) 127.400 MHz in Frankreich ständig die aktuellen Windverhältnisse mit Richtung und Stärke angesagt. VOLMET Genf sendet auf der 126.800 MHz. VOLMET Zürich kann man im bekannten Fluggebiet Bezau/Andelsbuch auf der 127.200 MHz hören - ein gutes Training für den Fliegerurlaub im sonnigen Süden. Bei unserem letzten Gleitschirmurlaub

hörten wir im Fluggebiet Dormillouse/Südfrankreich die Windverhältnisse der Flughäfen von Grenoble, Chambéry, Nizza, Marseille aber auch von Barcelona und zahlreichen regionalen Flughäfen wie Gap auf der 127.400 MHz ab. Gap ist nur eine knappe halbe Autostunde entfernt. Für uns war besonders die Windstärke am Boden interessant, weil z.B. am Flughafen von Marseille der Mistral mit über 70 km/h durchs Rhonetal piff. Auf unserem nächsten Flugberg bei St. Vincent les Forts, 18 km von Gap entfernt, war vom Mistral nichts zu spüren.

### TIPP:

*Der Flugwetteransagedienst VOLMET ist nicht nur über Flugfunkgeräte zu empfangen, auf denen gesendet und empfangen werden kann. Reine Empfangsgeräte sind sogenannte Handscanner, die beim Funkhändler ab ca. 200 DM verkauft werden. Wichtig: AM-Modulation für die Flugfunk-Bänder und den Volmet-Wetterdienst. Der Handscanner empfängt auch die Seefunk- und Teile der Amateurfunkbänder usw. Der Besitz dieser Handscanner ist nicht strafbar, obwohl einzelne Frequenzen, wie der Polizeifunk, nicht abgehört werden dürfen. Lasst Euch von einem Fachhändler beraten, der auch Amateurfunkgeräte verkauft, siehe DHV-Info 110.*

Nach wie vor ist der Wetterbericht aus dem Radio wohl die meistgenutzte Informationsquelle auch für Gleitschirm- und Drachenflieger. Einen vorbildlichen informativen Wetterbericht sendet der Schweizer UKW Sender DRSi jeden Samstag nach den 9 Uhr Nachrichten. Der Schweizer Wetterfrosch, so wird der Beitrag tatsächlich genannt, erläutert zuerst die Großwetterlage und geht mit Stationsangaben wie »Berg Jungfrau - 15 Knoten Bise« auf die regional unterschiedlichen Windsysteme ein. Aber welcher deutsche Flugsportler versteht im schönen Portugal den lokalen Wetterfrosch auf UKW? Ich nicht. Genauso verblödet fühle ich mich in Griechenland oder in der Türkei. Die Erlösung aus dem peinlichen Dilemma bringt die Wetterredaktion der Deutschen Welle. Kein Land der Erde ist zu weit entfernt, in dem nicht die neuesten Nachrichten aus Europa verkündet werden. Ein gutes Dutzend Relaisstationen überbrückt alle Fluggebiete, die ums Mittelmeer herum verteilt sind.

Einmal am Tag sendet die Deutsche Welle fünf Minuten vor den Nachrichten zur vollen Stunde einen ausführlichen Seewetterbericht, ganz langsam zum Mitschreiben(!) für das Mittelmeer und die Kanarischen Inseln. Der Bericht umfasst nicht nur aktuelle Stationsmeldungen, sondern auch die Lage der Hoch- und Tiefdruckgebiete und deren Verlauf für die nächsten



### Sender & Frequenzen 2001



24 Stunden!  
Genau **diese** Angaben sind für unsere weitere Flugplanung ja so wichtig. Für die bekannten europäischen Küstenfluggebiete gibt es keine besseren Wind- und Wettervorhersagen in deutscher Sprache, die auch in den Wintermonaten gesendet werden. Der Deutsche Wetterdienst liefert dazu die neuesten Wetterdaten.

Sendezeiten: UTC (Universal Time Coordinated, früherer Begriff Weltzeit oder Greenwich Mean Time): 15:55 Uhr + 2 Stunden, entspricht 17:55 Uhr deutscher Sommerzeit im Empfangsgebiet Slowenien, Kroatien, Italien, Frankreich, Portugal, Spanien.

Für Griechenland, Türkei und Kanarische Inseln gilt UTC 15:55 +3 Stunden, entspricht 18:55 Uhr deutscher Sommerzeit.

Als Voraussetzung für einen verständlichen Empfang reicht meist ein simples »Weltempfänger«-Radio, das Kurzwellen-Radiostationen empfangen kann. Solche Geräte werden ab Zoo DM verkauft. Ältere Autoradios sind noch mit Kurzwellen-Bändern ausgerüstet. Mehr Hörgenuss vermittelt ein trennscharfer digitalisierter

Weltempfänger, kostet ab 1.60.- DM, auf dem sich mindestens 20 verschiedene Frequenzen abspeichern lassen, die dann auf Knopfdruck angewählt werden können. Auf den Kurzwellen-Bändern findet man immer die Deutsche Welle auf den Frequenzen (kHz) 6075, 9545, 9735, 11795, 13780 und 15135. An fast jedem Punkt Europas ist ein oft überraschend klarer Empfang möglich. Es kommt auf den Standort an, je höher, desto besser. Frankreich und Spanien werden auf der Kurzwellen-Frequenz 6075 kHz optimal bedient. Auf Korfu oder auch auf Sizilien ist die KW-Frequenz 9545 und 13780 besonders abends besser zu empfangen. Auf der KW-Frequenz 6075 und 9545 ist man in Slowenien auf der sicheren Seite. Man muss das ausprobieren. Zu jeder vollen Stunde werden die neuesten Nachrichten verlesen, der rechte Zeitpunkt für einen Empfangstest.

### TIPP:

*Die Redaktion der Deutschen Welle gibt eine sehr informative, kostenlose Broschüre über die besten Empfangsmöglichkeiten und Programme ihres Senders heraus. Man sollte die Broschüre anfordern, denn die Sendezeiten und Frequenzen werden alle paar Jahre umgestellt. Adresse: Deutsche Welle, 50588 Köln, Tel.: 0221/389/2500, Fax: 0221/389/2510, Internet: [www.dwelle.de](http://www.dwelle.de).*

## Das Wetter aus dem Internet

Zweimal täglich aktualisierte Wetterberichte liefert das World Wide Web aus dem Internet. Fern der Heimat bieten sich Internet-Cafés als Anlaufstelle an, in den bekannten Touristenzentren findet sich heute wohl immer ein passendes Internet-Café. Das gilt nach unseren Erfahrungen auf den Kanarischen Inseln genauso, wie auf Bali, in Südafrika oder auch an der türkischen Südküste. Wer kein Internet-Café findet, wird bei den Seglern fündig. Rund ums Mittelmeer hängen in jedem modernen Sportboothafen (Marinas) die neuesten Seewetterberichte aus dem Internet beim Hafengebäude aus, Amtssprache Englisch. Die Großwetterlage wird hier mit Satellitenfotos, Wind- und Wetterkarten, Wellenhöhe und Sichtweite und der Vorhersage für die nächsten 36 Stunden fürs jeweilige Seegebiet bestens dargestellt. Die Quelle dieser Wetterdaten liegt bei deutschen, französischen oder amerikanischen Wetterdiensten.

Wer an der dänischen Nord- und Ostseeküste soaren will, ist mit dem Seewetterbericht bestmöglichst informiert. Schlägt der gefürchtete Mistral bis nach Monaco durch? Sind die spanischen Küstensoaring-Highlights bei Denia oder Santa Pola frei vom starken Tramontana Wind, der den Norden Spaniens gerade überfällt? Der Wetterbericht aus dem Internet klärt auf, was Sache ist. Ihm gehört die Zukunft.

## Wetterinfos per SMS übers Handy

Ohne Handy reist heute wohl kein verantwortungsbewusster Flieger ins Ausland. Mit dem WAP-tauglichen Handy lassen sich Wetterinfos für Fußgänger abfragen, der Nutzwert ist bescheiden. Es geht auch besser. Seit einigen Monaten bietet der Deutsche Wetterdienst über Kooperationspartner, wie die Fachzeitschrift »Yacht«, Seewetter-Infos per SMS an, die von jedem deutschen Handy im Ausland empfangen werden können. Der Deutsche Wetterdienst teilt die entsprechend Reviere in Buchstabenkürzeln auf. Slowenien und Kroatien wird z.B. als ARN (Adria-Nord) bezeichnet. Wer dort Fliegerferien verbringen will, kann sich sofort oder zweimal täglich durch eine automatische SMS-Nachricht über die neueste Wetterlage plus 36 Stunden Vorhersage informieren lassen. Aktualisiert wird 2x täglich, um 12 und um 24 Uhr. Anmeldung und Infos über: [www.yacht.de/wetter](http://www.yacht.de/wetter), oder telefonisch unter 02173-106 80 02. 30 SMS-Abrufe im Jahr kosten 33,25 DM. Man muss sich nicht auf ein Revier festlegen, ein Wechsel ist jederzeit innerhalb eines Jahres erlaubt. Die Änderung kann auch aus dem Ausland erfolgen. UMTS wird in zwei Jahren natürlich noch weit bessere Voraussetzungen für Wetterinfos und grafische Darstellungen über das Handy bieten.

### TIPP:

*Manche leidgeprüfte, daheimgebliebene Fliegerbraut freut sich über ein Lebenszeichen ihres Partners, der in der Sierra Nevada bei einem 50er Wind auf dem Berg steht. Sie darf() am heimischen PC stundenlang Wetterinfos aus dem Internet einholen und dann per SMS nach Spanien versenden. Das spart Geld und vertieft die moderne Liebe, die längst nicht mehr nur über den Kochtopf geht.*

## Handy und Laptop als Wetterfrosch

»Ich möchte vollen Zugriff auf alle Wetter-Infos aus dem Internet,« sprach mein Kumpel und ward für drei Stunden nicht mehr gesehen.

In einer einsam gelegenen Bergregion in den französischen Seealpen findet nur ein absoluter Glückspilz ein Internet-CaK. Es geht auch anders. Sofern der Handy-Empfang dort steht, kann mit Hilfe eines Computers direkter Kontakt zum Internet hergestellt werden. Die technischen Voraussetzungen sind einfach: Handy mit Modemfunktion, z.B. Siemens S25 oder S35

und ein Laptop oder Notebook mit mindestens 386-PC. Betriebssystem Windows 3.x aufwärts. Das Siemens S25 wird heute mit Prepaid Karte fast zum Nulltarif verkauft. Fünf Jahre alte Notebooks gibts für 300 Mark in jedem Second hand PC-Shop. Moderne, superschnelle Laptops für 4.000 Mark sind für diesen Zweck nicht nötig, weil die Internet-Verbindung dadurch auch nicht schneller aufgebaut wird.

Damit unser Internetzugang auch in den hintersten Ecken der Welt funktioniert, ist ein weltweit präserter Provider wie American Online AOL ([www.aol.de](http://www.aol.de)) die einfachste, aber nicht unbedingt billigste Adresse für die Anmeldung. AOL hat in fast allen Ländern eigene Einwahlnummern. Unser in Deutschland angemeldetes Handy arbeitet dann zum ausländischen In-

landstarif, obwohl wir die deutschsprachigen AOL Seiten benutzen und so ins Internet gelangen. Nach neuesten Erfahrungen in Spanien und der Türkei klappt der Internet-Zugang über AOL auch mit den deutlich preiswerteren ausländischen Prepaid Karten ganz ausgezeichnet. Ärgerlich ist nur die ca. drei Minuten lange, teure Einwahlprozedur mit Handy und PC, bis der Internet-Zugang über AOL endlich steht sowie die hohen Gebühren.

### TIPP:

*Damit die Gebühren im Griff sind: AOL, T-Online und andere Provider verlangen recht hohe Grundgebühren, die mit zusätzlichen Gebühren für die Internetnutzung im Ausland noch teurer werden. Mannesmann-Arcor berechnet für seinen Dienst German.Net ([www.germany.net](http://www.germany.net)) nur die tatsächlichen Telefongebühren ohne zusätzliche Internetgebühren. Übers Ausland wählt man sich mit der Vorwahlnummer +49 für Deutschland und der 02 Nummer 0172-22257 bei German.Net direkt ein. Schon nach ca. 50 Sekunden ist die gewünschte Internet-Seite da. Für ganz »faule« Piloten sei noch angemerkt: der Stress mit den Wetterinfos im fernen Ausland lässt sich deutlich reduzieren, wenn man jeden Tag die lokale Tageszeitung liest. Auch ohne Sprachkenntnisse ist die Lage der Hoch- und Tiefdruckgebiete ganz gut an Hand der Isobarenkarten zu lokalisieren, die unser Fluggebiet tangieren.*

*Es gibt noch eine Steigerung der Bequemlichkeit. Die südafrikanischen Drachen- und Gleitschirmflieger schlagen in der Freitag-Ausgabe der Tageszeitung Cape Times unter der Rubrik »In the Air« nach. Dort finden sie detaillierte Empfehlungen der »passenden Flugberge« fürs kommende Wochenende, schön geordnet nach anfängertauglichen Bergen und schwierigeren Lokationen für hartgesottene Streckenpiloten. Die vielgelesene Kolumne schreibt Anthony Allen, ein erfahrener Drachen- und Gleitschirm-Profi, der mit seinen Tipps meist ins Schwarze trifft. Ein Service, der auch in Deutschland zum Nachdenken anregen sollte, denn überregionale Zeitungen, wie die Süddeutsche Zeitung aus München, werden in ganz Deutschland verkauft, und von München aus ließe sich das Flugwetter fürs Wochenende am besten vorhersagen.*

Für die funktechnische Beratung bedanke ich mich bei der Fa. UK-Intech.

## Auswahl deutschsprachiger Wetterdienste im Internet:

Deutscher Wetterdienst Bereich Mittelmeer ([www.dwd.de/forecasttexte/seewett-mm.html](http://www.dwd.de/forecasttexte/seewett-mm.html)) Schneller, und damit billiger Zugriff ohne Grafiken mit 36 Stunden Vorhersage für die Mittelmeer-Länder. Grafische Darstellung und Satellitenfotos liefert der Deutsche Wetterdienst über [www.dwd.de](http://www.dwd.de). Das Deutsche Klima Rechenzentrum ([www.dkz.de](http://www.dkz.de)) sendet übers Internet die wohl besten Wetterkarten, Satellitenfotos etc. für unseren Sport ([www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de)).

Der private Internet Wetterdienst, Wetter Online ([www.wetteronline.de](http://www.wetteronline.de)) bietet umfassende Wetterinfos im Internet.

Mein Favorit: Das Institut für Geophysik und Meteorologie an der Uni-Köln sendet vorzügliche Wetterkarten und Daten von ganz Europa: [www.uni-koeln.de/math-nat-fakigeo-metimeteo](http://www.uni-koeln.de/math-nat-fakigeo-metimeteo).

Auswahl ausländischer Wetterdienste im Internet:

Meteo-France: [www.meteo.fr/temps/](http://www.meteo.fr/temps/) sendet auf französisch und englisch schön aufbereitete Wetterkarten und Infos.

Italien-Wetter und Adria:

[www.canale5.com/informazioniimeteo](http://www.canale5.com/informazioniimeteo), zahlreiche Revierkarten ganz Italiens.

Slowenien und Kroatien: [www.tel.hr/dhmz](http://www.tel.hr/dhmz), informative Wetterkarten des kroatischen Wetterdienstes.

Dänemark und Südschweden: Dänischer Meteorologischer Dienst: [www.dmi.dk](http://www.dmi.dk), wird auch in deutscher Sprache gesendet.

# Europaweit > sicher Fliegen

mit Drachen  
und Gleitschirm

**e** Schon früh bestand in der zivilen Luftfahrt die Notwendigkeit, international verbindliche Richtlinien für den Luftverkehr zu schaffen. Zu diesem Zweck wurde die ICAO gegründet. Seither erarbeitet die ICAO diese Standards, die dann von den Mitgliedsstaaten der ICAO in nationale Gesetze umgesetzt werden.

Luftsportgeräte wie Drachen und Gleitschirme fallen nicht unter die Luftfahrt im Sinne der ICAO. Deshalb haben sich in den einzelnen Staaten individuelle nationale Regeln aus-

gebildet. Dies betrifft nicht nur Pilotenschein und Gerätezulassung, sondern auch die Vorschriften zum Flugbetrieb.

Dem Trend zur Europäisierung folgend wurde vom DHV eine Arbeitsgruppe der Unfallspezialisten der europäischen Verbände einberufen, die unter anderem eine Bestandsaufnahme der in den einzelnen Ländern gültigen Ausweichregeln erstellte. Dabei kam die Arbeitsgruppe zu dem Ergebnis, dass ähnliche Kernregeln für das Ausweichen in allen Ländern gelten. Über Besonderheiten im jeweiligen Land und Fluggelände muss sich jeder Pilot informieren, z.B. bei der örtlichen Flugschule.

## Kernregeln Rh: das Ausweichen

1. Der Pilot hat **IMMER** die Verantwortung, alles zur Vermeidung eines Zusammenstoßes zu tun. Bei Anwendung der Ausweichregeln ist Vorrang immer zu geben, aber niemals zu erzwingen.
2. Im Zweifel nach rechts ausweichen.
3. Wer als Erster in einen thermischen Aufwind eindrehet, bestimmt die Drehrichtung. Alle Nachfolgenden haben in der selben Drehrichtung zu kreisen.
4. Beim Hangsoaren hat der Pilot, der den Hang zur Linken hat, dem Entgegenkommenden auszuweichen.



## Deutsche Ausweichregeln für Hängegleiter und Gleitsegel

### Allgemeine Regeln

Der Pilot muss alles tun, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.  
Man darf Luftverkehrsregeln brechen, wenn dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.  
Zur Vermeidung von Zusammenstößen ist immer ein ausreichender Abstand zu anderen Luftfahrzeugen einzuhalten.

Wer nicht ausweichen muss, hat Richtung und Geschwindigkeit beizubehalten. Dies gilt nicht, wenn ein Zusammenstoß droht.

Wer ausweichen muss, darf dabei den Anderen nicht gefährden oder behindern.

### Start

Nur starten, wenn keine Kollisionsgefahr besteht. Auf Schlepp- und Toplandeplätzen immer die Landungen abwarten.

### Kreuzende Kurse

Wenn sich Hängegleiter/Gleitsegel/Segelflieger auf kreuzenden Kursen begegnen, hat der von links kommende auszuweichen (rechts vor links).

Auf kreuzenden Kursen müssen motorgetriebene Luftfahrzeuge den Hängegleitern und Gleitsegeln ausweichen.

Auf kreuzenden Kursen müssen Hängegleiter und Gleitsegel den Ballonen ausweichen,

### Überholen

Beim Überholen muss der Überholer ausweichen und rechts vorbeifliegen.

### Kreisen

Der zuerst kreisende Hängegleiter-/Gleitsegelpilot bestimmt die Drehrichtung. Alle Nachfolgenden darüber oder darunter haben in der selben Drehrichtung zu kreisen.

### Steigen

Der langsamer steigende Hängegleiter/Gleitsegel hat dem schneller steigenden auszuweichen.

### Begegnen

Begegnen sich zwei Luftfahrzeuge, so hat jedes nach rechts auszuweichen.

Begegnen sie sich an einem Hindernis, z. B. am Hang, muss der Pilot nach rechts ausweichen, der das Hindernis auf seiner linken Seite hat.

### Kurven

Vor dem Einleiten einer Kurve hat sich der Hängegleiter-/Gleitsegelpilot davon zu überzeugen, dass der Luftraum frei ist und keine Zusammenstoßgefahr besteht.

### Landung

Einem Luftfahrzeug im Landeanflug und bei der Landung ist auszuweichen.

Wenn mehrere Hängegleiter/Gleitsegel/Segelflugzeuge gleichzeitig zur Landung anfliegen, hat der höhere dem niedrigeren auszuweichen.

Motorgetriebene Luftfahrzeuge haben Hängegleitern und Gleitsegeln im Landeanflug auszuweichen.

### Notfälle

Einem Luftfahrzeug, das offensichtlich in seiner Manövrierfähigkeit beeinträchtigt ist oder sich in einer Notsituation befindet, muss ausgewichen werden.

### Sonderregel gestrichen

Die frühere deutsche Regel, dass ein geradeaus fliegender Hängegleiter-/Gleitsegelpilot einem in der Thermik kreisenden ausweichen musste, ist gestrichen.

**swing**  
Produktentwicklung:

**ARCUS**  
[ DHV1 /1-2]

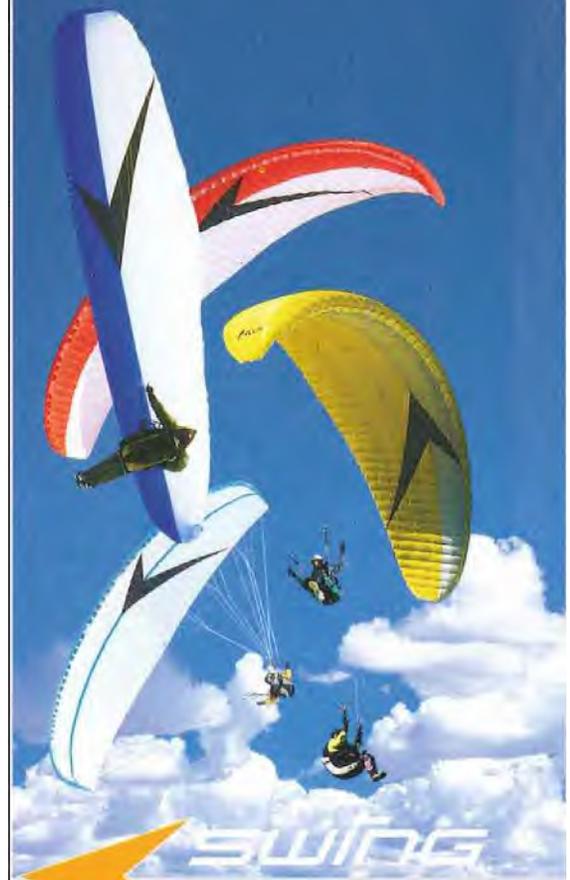
**MISTIF**

[ DHV1-2]

**ast**

[ DHV 21]

**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  
www.swing.de

# Das Satellitenbild

Das weltweite Wettersatellitensystem besteht aus geostationären und polarumlaufenden Satelliten, die genaue Informationen über die Wetterlage geben können. Neben Bildern liefern diese Satelliten auch noch andere Messdaten und bilden eine wichtige Grundlage bei der Wettervorhersage. Im Gegensatz zum weitmaschigen Netz der Bodenstationen liefern Satelliten gleichmässig über die Erde verteilte Messwerte. Wie aber interpretiert man die Bilder aus dem All richtig?

Geostationäre Satelliten erlauben es, Bilder von der Erde zwischen zirka 80 Grad Nord und 80 Grad Süd in zeitlich dichter Abfolge zu erstellen und so die Entwicklung und Verlagerung bestimmter Wetterphänomene zu verfolgen. Diese Satelliten drehen sich mit der Erde und sind in zirka 36.000 km Höhe über einem Punkt am Äquator «verankert» (Abbildung 1). Wegen der grossen Distanz beträgt die räumliche Auflösung eines Pixels (Bildpunkt) 5x5 km. Dieser Wert wird

mit zunehmendem Abstand vom Äquator grösser. Der geostationäre Satellit, der alle 30 Minuten ein Bild von Europa liefert, heisst Meteosat und wird von der Europäischen Meteorologischen Satelliten Organisation (Eumetsat) betrieben. Meteosat befindet sich über dem Schnittpunkt von Äquator und nulltem Längengrad.

Die polarumlaufenden Satelliten machen zusätzlich Bilder der Polarregionen. Da ihre Umlaufbahnen «nur» in etwa 850 km Höhe verlaufen, können sie Bilder in hoher räumlicher Auflösung erstellen, d.h. ein Pixel ist 1 km gross. Der Satellit überfliegt jeden Ort der Erde täglich fast zur selben Lokalzeit. Während eines Umlaufs (Nordpol-Südpol-Nordpol) sieht der Satellit einen ungefähr 2.600 km breiten Streifen der Erde. Beim nächsten Umlauf ist der Satellit etwas weiter westlich, da sich die Erde von West nach Ost unter dem Satelliten weitergedreht hat (Abbildung. 2). Von der National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) werden zwei

meteorologische polarumlaufende Satelliten betrieben. Durch die Überlappung der Streifen ist die Schweiz ungefähr sechs Mal pro Tag abgedeckt. Die zeitliche Auflösung ist im Vergleich zum geostationären Satelliten (48 Bilder pro Tag) gering. Aus diesem Grund können solche Satelliten Wolkenentwicklungen und Fronten nicht kontinuierlich verfolgen.

In der Wetteranalyse werden drei Arten von Satellitenbildern unterschieden:

- (1) VIS, Sichtbare (Visible),
- (2) IR, Infrarot und
- (3) WV, Wasserdampf (Water Vapor) Bilder.

## MAMI

Im VIS-Bild wird die sichtbare Sonnenstrahlung registriert, die an Wolken oder an der Erdoberfläche reflektiert wird. Die Intensität der reflektierten Strahlung wird vom Satelliten gemessen. Die unterschiedlichen Grauschattierungen im

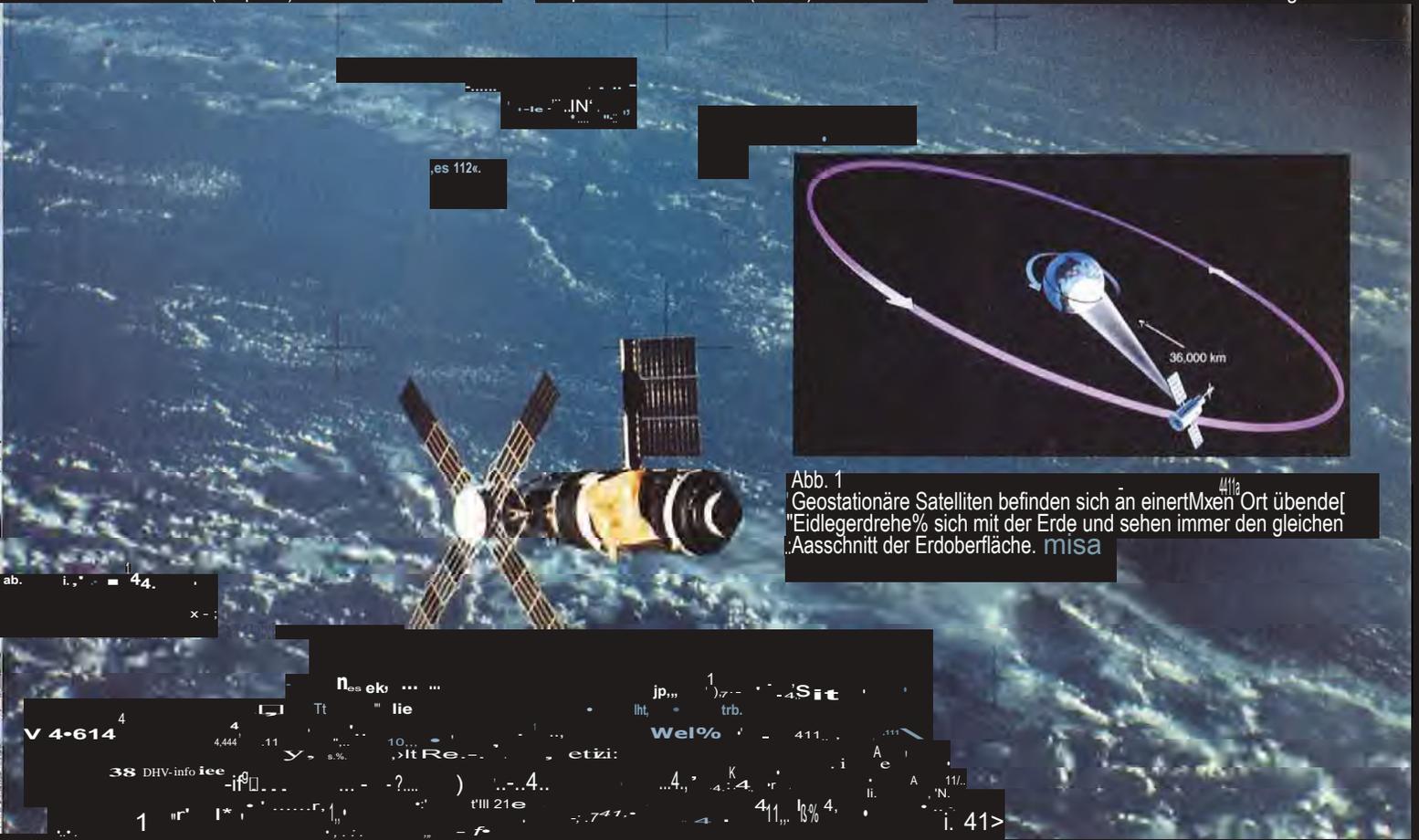


Abb. 1 Geostationäre Satelliten befinden sich an einem fixen Ort über der Erde und drehen sich mit der Erde und sehen immer den gleichen Ausschnitt der Erdoberfläche.

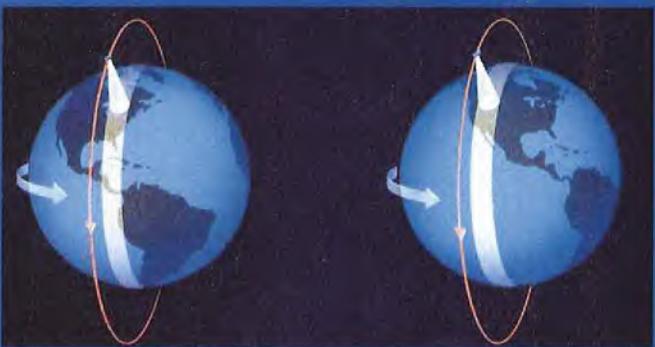


Abb. 2  
Polarumlaufende Satelliten drehen sich in ca. 850 km Höhe ca. alle 10 Minuten ein Mal um die Erde und bewegen sich mit der Sonne von Osten nach Westen.

VIS-Bild sind ein Maß für dieses Reflexionsvermögen. Dicke Wolken, das heisst Wolken mit einer großen vertikalen Ausdehnung, reflektieren sehr viel Sonnenstrahlung und erscheinen daher im VIS-Bild weiß. Dünne Wolken, z.B. Cirren, reflektieren deutlich weniger Sonnenstrahlung und erscheinen im VIS-Bild grau. Land und Wasser haben ein noch geringeres Reflexionsvermögen und erscheinen daher dunkel, das heisst schwarz bis grau.

Diese Bilder geben Strahlungsintensitäten im thermalen infraroten Bereich wieder. Abgebildet wird Wärmestrahlung, die von der Erdoberfläche und von Wolken ausgesendet wird. Sie sind deshalb Tag und Nacht verfügbar. Im Prinzip handelt es sich um eine indirekte Temperaturmessung. Es gilt: Je kälter die Strahlungsquelle, um so heller die Graustufe im IR-Bild. Da die Temperatur mit zunehmender Höhe abnimmt, sind Wolken in großen Höhen kalt und erscheinen im IR-Bild weiß. Im Gegensatz zum VIS-Bild sind Cirren im IR-Bild hellgrau bis weiß. Die Erd- und Meeresoberflächen sind noch wärmer und erscheinen daher im IR-Bild dunkelgrau bis schwarz. Abbildung 3 zeigt das IR-Bild eines stark ausgeprägten Tiefdruckgebietes über dem Atlantik mit Zentrum bei D. Abbildung 4 enthält die Wetterkarte zum (fast) gleichen Zeitpunkt. Deutlich zu erkennen sind die bis in große Höhe reichenden Stratuswolken der Warmfront und dahinter die tiefere Wolkenobergrenze der Kaltfront (F). Bei U sieht man einerseits die Grenze zwischen zwei unterschiedlich hohen Stratuswolken und andererseits die Grenze zwischen flächendeckender Warmluftbewölkung (Stratus) und zellenförmiger Kaltluftbewölkung (Cumulus).

Misst ein Satellit Strahlung bei Wellenlängen zwischen 5.7 und 7.1 nm, ist dies ein Maß für den Wasserdampfgehalt zwischen 5 und 10 km über der Erde. Je feuchter diese Schicht ist, desto heller, je trockener, desto dunkler erscheint sie. Dabei muss berücksichtigt werden, dass über den Wasserdampfgehalt der darunter liegenden Atmosphäre nichts ausgesagt werden kann. Daher kommen diese Bilder in der Synoptischen Meteorologie praktisch nicht zum Einsatz.

### liornbination von UI5- uod

Der Vergleich der beiden Satellitenbildtypen liefert Hinweise zum Wolkentyp. Drei Beispiele mögen dies verdeutlichen und gleichzeitig als einfache Faustregel gelten. Folgende Fragen sollten dabei die Ausgangsbasis bilden:

**VIS-Bild: Dünne oder dicke Wolke?**

**IR-Bild: Tiefe oder hohe Wolke?**

Bei der Interpretation von Satellitenbildern muss man sich stets darüber im klaren sein, welches Bild man betrachtet und welche Informationen sich daraus ableiten lassen. Das IR-Bild ist zwar Tag und Nacht verfügbar, kann jedoch nicht verwendet werden, um die Dicke einer Wolke abzuschätzen. Es hilft Cirren zu orten, ist aber anspruchsvoll zu interpretieren, wenn man Nebel von der darunter liegenden Erdoberfläche unterscheiden möchte. Das VIS-Bild ist zwar nur tagsüber verfügbar, zeigt aber genau das, was wir sehen würden, wenn wir selber im All das Wettergeschehen mit den eigenen Augen verfolgen könnten.

VIS- und IR-Bilder dienen einerseits der Analyse des vergangenen Wetters. Andererseits sind sie aber auch ein wichtiges Hilfsmittel bei

# dragon

Area	24,07 m <sup>2</sup>	27,83 m <sup>2</sup>	30,68 m <sup>2</sup>
Span	11,40 m	12,25 m	12,87 m
Cord	2,66 m	2,85 m	2,99 m
AIR	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

41K

>-

HarriMniner sind Leistung, Handling und Sicherheit nicht zu vereinen!



independence  
gliders for real pilots  
[www.independence-world.com](http://www.independence-world.com)



444. Sä,

Der reinrassige Wettkampfschirm mit der Sicherheit der Performance-Klasse!

Area	24,60 m <sup>2</sup>	26,15 m <sup>2</sup>	28,83 m <sup>2</sup>
Span	12,125 m	12,50 m	13,13 m
Cord	2,57 m	2,65 m	2,78 m
AIR	6,0	6,0	6,0
Certified max speed	>55 km/h	>55 km/h	>55 km/h
Offshoremax speed	>63 km/h	>63 km/h	>63 km/h
Take off weight	70-90 kg	65-105 kg	100-120 kg
Certification	DHV -	2-3	2-3
Size	Small	Medium	Large

D-87637 Eisenberg  
Pröbstenerstr. 15

Tel. 49/836419833-0  
Fax 491836419833-33

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

3

LJ  
W

LJ

Z

0  
u.

0  
Z

0  
Z

0

ui  
w  
u

np  
indure

- 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 0/F DM 680.--, Ermäßigung für Nichtflieger Prospekt anfordern

Info / Anmeldung:  
 D tel: **06171-621626**  
 GR c: **+30-352-41741**  
 mobil: **+30-942215980**  
 e-mail: **olwingseolympicwings.gr**  
 web: **www.olympicwings.gr**  
 Info-Tel: *Flugschule Göppingen*  
**07164-12021**

**OLYMPIC WINGS**  
 paragliding center  
 & adventure  
 holidays

*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 Reßhaupten  
 ☎ 08367-598  
 Fax -1026

www.apschweb.net/gur

Flugschule Tevelberg

**AIRTIME**

Overalls and more

Euro 155.-  
nimbus summer

Farben:  
 blautteige  
 schwarmos  
 'grauigele

Euro 178.-  
nimbus all season

Größen: 5 bis XXL  
 Sondergrößen  
 ohne Aufpreis!

www.BLUE SKY

Erhältlich bei F 20 Sitten 02 (43 1 01842 51)

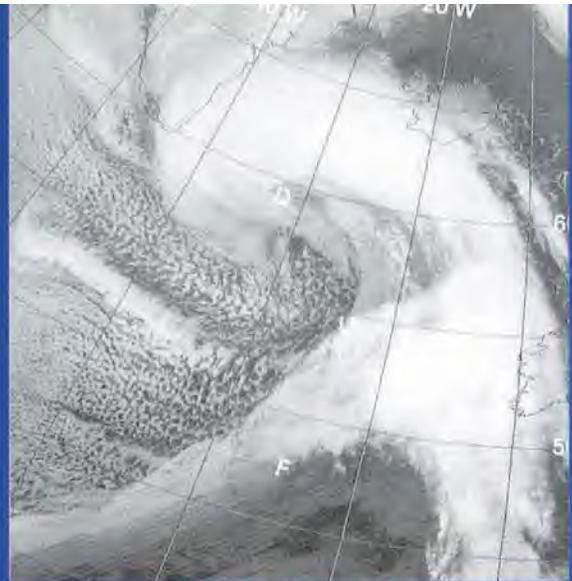


Abb. 3 IR-Bild vom 14. Dezember 1986, 16 Uhr UTC. Ausgeprägte Zyklone mit markanter Warm- und Kaltfront

der Kurzfristprognose (6-12 Stunden), zum Beispiel bei der Vorhersage von Wolken und Niederschlag. Satellitenbilder veranschaulichen die dynamischen und physikalischen Prozesse in der Atmosphäre und helfen, diese zu verstehen. Durch das Zusammensetzen von aufeinanderfolgenden Bildern zu einem Film können unter anderem folgende Prozesse beobachtet werden:

- Entstehung, Bewegung und Auflösung von individuellen Wolken-systemen,
- Geschwindigkeit der Prozesse,
- Abkühlung von Wolkenoberflächen in Verbindung mit Tiefs und Gewittern,
- Divergenz- und Konvergenzzonen,
- Topographische Einflüsse auf Wolkengrenzen (Föhn).

**Satellitentildanalyse  
 VOIT März 2011**

Dieses Satellitenbildpaar zeigt, wie gut sich VIS- und IR-Bild ergänzen können. In Abbildung 5 ist das VIS Meteosatbild vom 12. März um 12:30 UTC gegeben. Die Meeresoberfläche reflektiert sehr wenig Sonnenstrahlung und erscheint daher dunkel. Die Landflächen reflektieren deutlich besser und sind etwas heller. Umgekehrt ist die Situation im IR-Bild vom (fast) gleichen Zeitpunkt (Abbildung 6): Am wärmsten sind die Landoberflächen über Nordafrika und Südeuropa, die auch die dunkelsten Bildbereiche darstellen. Kälter ist das Meer (heller) und noch



Abb. 5

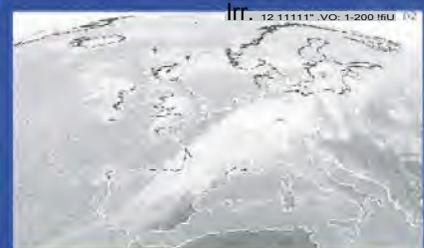


Abb. 6

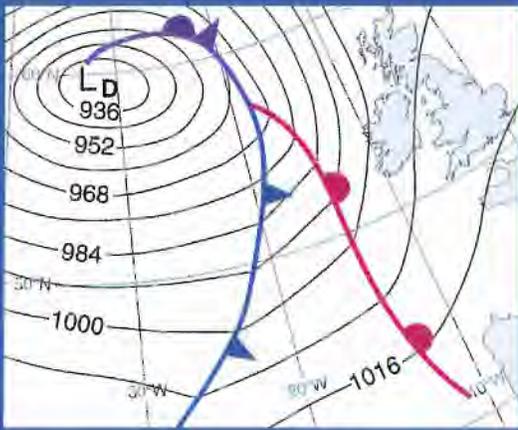


Abb. 4 Bodenwetterkarte vom 14. Dezember 1986, 18 Uhr UTC.

kälter sind die Wolken (hellgrau bis weiss). Jetzt aber zur Wolkenanalyse: Das Wolkenband, das sich von Spanien bis zur Ostsee erstreckt, ist eine Kaltfront, die sich kurz vor der Schweiz befindet. Im Vorfeld dieser Front entsteht eine Föhnströmung. Das Föhnfenster im Lee der Alpen ist im VIS-Bild gut zu erkennen. Im IR-Bild erkennt man im gleichen Bereich Wolken. Es handelt sich hier um sehr hohe Wolken, die nicht von der absinkenden Luftströmung erfasst werden. Da diese hohe Wolkenschicht nur sehr dünn ist, ist sie nicht im VIS-Bild zu erkennen. Im nördlichen Teil vom Stiefel von Italien sind hingegen Wolken im VIS-Bild deutlich zu erkennen. Im IR-Bild erkennt man diese Wolken aber fast nicht. Hier muss es sich um tiefe Wolken, in diesem Fall um Nebel handeln. Erst wenn man die Adria überquert, findet man in beiden Bildern keine Wolken mehr. Hier scheint dann wirklich die Sonne.

Aber auch in der Schweiz wird es nicht mehr lange dauern, bis die Sonne wieder scheint, denn hinter der Kaltfront über Nordwestfrankreich und dem Ostatlantik erkennt man in bei-

VIS-Bild	IR-Bild
weiß	weiß
weiß	grau bis dunkelgrau
grau	weiß

#### Wolkentyp

Es handelt sich also um eine dicke Wolke, die bis in große Höhe reicht: z.B. Cumulonimbus oder Nimbostratus

Dicke und tiefe Wolke: Bodennaher Nebel

Dünne und hohe Wolke: Cirrus Wolken

den Bildern größere Gebiete, die mit Cumuluswolken durchsetzt sind. Kalte Luft strömt hier von Nordwesten nach und Rückseitenwetter wird einsetzen. Wer den Blick noch weiter nach Westen wendet, erkennt westlich von Irland den nächsten Tiefdruckwirbel. Ob er die Schweiz streifen wird, kann ein einzelnes Satellitenbild nicht vorhersagen. Hier hilft manchmal der Satellitenfilm weiter, ansonsten muss man den Wettermodellen Glauben schenken.

Aus dem Swiss Glider 8/9 01

## Satellitenbilder vorn Internet

Im Internet findet man eine Fülle an Satellitenbildern. Im Halbstundenrhythmus erhält man das neueste VIS- und IR-Bild von Meteosat. Ungefähr alle 6 Stunden werden die aktuellsten Bilder der NOAA Satelliten geladen. Hier kurz noch ein paar Adressen: Für Meteosat-bilder:

Wer ein Archiv sucht, geht am besten nach Dundee: <http://www.sat.dundee.ac.uk/pdus.html>. Die schönsten und schnellsten NOAA-Bilder kommen aus Tschechien:

<http://www.chmi.cz/meteo/sat/NOAA/prod/index.html>. Für Meteosatfilme lohnt sich der Blick nach Ulm: <http://meteosate-technik.uni-ulm.de/meteosat/dynamic/index-movies.html>.

**perche**  
PARAGLIDING



**Maxx**  
DHV II



Der Intermediate aus dem Hause Perch 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.



**Flow**  
High End Gurtzeug



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: 49/8364/9833-0  
D-87637 Eisenberg Fax: 4918364/9833-33  
[www.perche.com](http://www.perche.com) Mail: [Info@perche.com](mailto:Info@perche.com)

1

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 **mehr.**



Europas Nr. 1 im Rechtsschutz.

**NEU!**  
25% Dauerrabatt

für DHV-Mitglieder bei Neuabschluss



2:1 Kr

Die D.A.S. Ein Unternehmen der ERGO Versicherungsgruppe.

**D.A.S. Rechtsschutzversicherung mit RechtsschutzExpert und D.A.S. Anwalts-Notruf**

entweder per Fax oder per Post an:

Ass. **Michael Höbel und Robert Wandel**  
D.A.S. Geschäftsstelle Weilheim

Petelgasse 1  
**82362 Weilheim**

**Tel.: 08 81 / 4 17 80 71**  
**Fax: 08 81 / 4 17 80 72**  
**michael.hoebel@das.de**  
**robert.wandel@das.de**

Antragsteller:

Name, Vorname:	
Straße, Nr.:	
PLZ, Wohnort:	
Tel.:	Geb.-Datum:
Konto-Nummer:	Bankleit-zahl:
Geldinstitut:	
Zahlungsweise: <input type="checkbox"/> jährlich <input type="checkbox"/> /2jährlich mit 3% Zuschlag <input type="checkbox"/> 1/4jährlich mit 5% Zuschlag	
Vertragsbeginn: ab dem _____ D Uhr (frühestens am Tag nach Eingang bei der D.A.S.)	
Bei welcher anderen Gesellschaft ist oder war Antragsteller/Partner rechtsschutzversichert?	Vertrags-Nr.: _____ Wurde der Rechtsschutzvertrag von der Gesellschaft gekündigt? <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. 15% Vers.-St.**  
ohne Selbstbeteiligung DM mit Selbstbeteiligung (300 DM)

Privat- und Berufs-Rechtsschutz für Nichtselbständige (5 25 ARB 2000)	247,90*	188,90*
Privat-, Berufs- und Verkehrs-Rechtsschutz für Nichtselbständige (5 26 ARB 2000) „Ideal“ ohne Wohnung- und Grundstücks-Rechtsschutz	419,90*	325,90*
Verkehrs-Rechtsschutz (5 21 Abs. 2 ARB 2000) mit Fahrer- und Fußgänger-Rechtsschutz für meinen Pkw/Kombi amtli. Kennz./je 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 <input type="checkbox"/> Eigentümer <input type="checkbox"/> Mieter <input type="checkbox"/> einer Wohnung <input type="checkbox"/> eines Einfamilienhauses	94,90*	64,90*
Rechtsschutz für Selbständige auf Anfrage bei den Vertrauensleuten	Diese Preise sind Normaltarife – für DHV-Mitglieder gilt: <b>abzüglich 25 %</b>	
Name des Lebenspartners: _____	_____	

**13 Antrag auf D.A.S. Sicherheitsbrief**

mit Weltgeltung gemäß den Allgemeinen Bedingungen (AB Schutzbrief 97 mit den D.A.S.-Zusatzleistungen 7/98)

Deutscher Automobil Schutz Versicherungs-AG

Vertragsbeginn am: _____ Uhr, frühestens am Tag nach Eingang bei der DAS. (ohne Datum: 1 Tag nach Antragstellung — 0 Uhr)	Vertragsdauer: _____ Jahre	Zahlungsweise <input type="checkbox"/> jährlich <input type="checkbox"/> 1/2jährlich <input type="checkbox"/> 1/4jährlich	Beitrag lt. Zahlungsweise _____ DM
<input type="checkbox"/> D.A.S. Sicherheitsbrief für den Versicherungsnehmer	<input type="checkbox"/> D.A.S. Familien-Sicherheitsbrief	<input type="checkbox"/> Ausschluss des Krankenversicherungsschutzes im Ausland	
<input type="checkbox"/> Ausschluss von Leistungen, die bereits im Rahmen einer Kraftfahrtversicherung mit Schutzbrief abgedeckt sind		Name und Sitz des Versicherers _____	
mit <input type="checkbox"/> 20 DM Nachlass für das Fahrzeug		amtli. Kennzeichen _____	
		und <input type="checkbox"/> 20 DM Nachlass für ein 2. Fahrzeug (nur im Familien-Sicherheitsbrief) amtli. Kennzeichen _____	
<b>Weltweite Sicherheit rund um die Uhr!</b>		für <b>109,90 DM</b> im Jahr D.A.S. Sicherheitsbrief	
		für <b>144,90 DM</b> 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 Standes-, Straf-, Ordnungswidrigkeiten- sowie Beratung-Rechtsschutz beginnt der Versicherungsschutz sofort. In allen anderen Fällen gilt eine Wartezeit von 3 Monaten. Für Schadenfälle, die vor Versicherungsbeginn oder in der Wartezeit eingetreten sind, besteht kein Versicherungsschutz. Maßgebend ist nicht der Zeitpunkt der Meldung, sondern der Zeitpunkt der Entstehung des Streits.  
Der Vertrag hat eine Laufzeit von 1 Jahr. Er verlängert sich stillschweigend jeweils um ein Jahr, wenn nicht spätestens 3 Monate vor Ablauf eine schriftliche Kündigung zugegangen ist.  
Der Privat-, Berufs- mit oder ohne Verkehrs-Rechtsschutz für Nichtselbständige (§§ 25, 26 ARB) kann abgeschlossen werden, wenn der Versicherungsnehmer und/oder dessen Ehepartner/mitversicherter Lebenspartner keine selbständige Tätigkeit mit einem Gesamtumsatz von mehr als 12.000 DM – bezogen auf das letzte Kalenderjahr – ausüben. Für Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit einer selbständigen Tätigkeit besteht unabhängig von der Umsatzhöhe in keinem Fall Versicherungsschutz.  
Verkehrs-Rechtsschutz 1\* für Nichtselbständige darf nur angeboten werden, wenn die oben genannten Personen keine gewerbliche, freiberufliche oder sonstige selbständige Tätigkeit mit einem Gesamtumsatz von mehr als 12.000,- DV: bezug 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 300000,- DM je Rechtsschutzfall zuzüglich Strafkautions bis 50000,- 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 AAB 2000, die Verbraucherinformation und das Merkblatt zur Datenverarbeitung erhalte ich mit der Police.  
Einwilligungserklärung nach dem Bundesdatenschutzgesetz:  
Ich willige ein, daß der Versicherer im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder der Vertragsdurchführung (Beiträge, Versicherungsfälle, Risiko-/Vertragsänderungen) ergeben, an Rückversicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung der Rückversicherung sowie zur Beurteilung des Risikos und der Ansprüche an andere Versicherer und/oder an den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft zur Weitergabe dieser Daten an andere Versicherer übermittelt. Diese Einwilligung gilt auch unabhängig vom Zustandekommen des Vertrages sowie für entsprechende Prüfungen bei anderweitig beantragten (Versicherungs-)Verträgen und bei künftigen Anträgen.

Datum/Unterschrift

hier bitte abtrennen

**Noordhoek**

An aerial photograph of the Noordhoek coastline in the Western Cape, South Africa. The image shows a rugged coastline with steep, forested mountains. A small town is built on a hillside overlooking the sea. The water is a deep blue, and several small boats are visible. In the bottom right corner, a person's leg and a brown hiking boot with green laces are visible, suggesting the photo was taken from a high vantage point.

**Die schönsten Fluggelände  
im Western Cape**

**Text und Fotos:  
Karsten Kirchhoff**

# Süda Erika

Mittlerweile hat es sich in Fliegerkreisen wohl rumgesprochen, dass Ausreden wie: »Ich kann im Winter nicht fliegen, weil meine Tragflächen sonst vereisen« nur faule Ausreden sind.

Dank unserer mobilen Gesellschaft haben wir die Möglichkeit, eine längere Winterflugpause leicht zu überbrücken. Nicht umsonst machen es uns die Zugvögel seit Jahren vor, was zu tun ist, wenn die Eiswürfel schon im Freien zu gefrieren beginnen. Der Süden ruft mit molligen Temperaturen um die 30 Grad.

In Südafrika findet man optimale Flugbedingungen und -gelände, die wirklich allen Ansprüchen gerecht werden.

## Trotze dem Jet-Leg!

Es empfiehlt sich nach der Ankunft, dem »Jet-leg« von gerade mal i Stunde zu trotzen, sich seinen Mietwagen zu schnappen und die Großstadt zu verlassen. Allein das Fahren auf der linken Seite (Linksverkehr) ist angenehmer zu üben, wenn nicht hunderte, vor »Begeisterung« hupende Südafrikaner, unserem Fahrstil Bewunderung zollen.

Nur ca. 250 km entfernt liegt das beschauliche Städtchen Hermanus in einer wunderschönen Bucht.

·Du sollst lieber Tee mit Milch trinken..

Sir Lowries Pass

Auf dem Weg nach Hermanus überquert man am Sir Lowries Paß ein sehr anspruchsvolles Fluggelände mit einem allerdings grandiosen Blick Richtung Kapstadt. Die Startplätze sind wirklich nur was für Geübte. Ich selbst habe die Paß-Startplätze bis jetzt nur mit Wind- und Regenjacke betreten können und musste mich danach bei einer Tasse Tee im Bus erst mal wieder aufwärmen.

-Du sollst nie als erster starten..

Herneanus

Genau richtig zum »Warmfliegen und Aklimatisieren« eignet sich dagegen das in der Bucht gelegen Fluggebiet



## Porterville

von Hermanus, nur knapp 3 Autostunden von Kapstadt entfernt. Gerade zum Toplanden ist das Gelände ideal. Im Aufwindband des laminaren Seewindes kann man sich gemütlich entlang der ca. 10 km langen Ridge treiben lassen. Doch Achtung: Neben den Walen, die man im Flug richtig gut beobachten kann (zur richtigen Jahreszeit) sollte man immer einen Blick für die Wind- und Wettersituation übrig haben.

«If there's a dust devil go for it»

Porterville

Ich fühl mich reif für den ersten Härtetest, also auf nach Porterville!

Die Klimaanlage röchelt und läuft in anbricht der Hitze auf Hochtouren.

Zum Glück hat meine Unterkunft einen strahlend blauen Pool mit kühlem Nass.

Die Streckenrekorde liegen in Porterville sowohl in Nord- wie in Südrichtung über 100 km.

Eine kilometerlange Hügelkette, geformt wie ein Brennglas, macht dies möglich. Der Startplatz genau im Auge der Linse! Mir braucht Keiner sagen, dass es hier teilweise ganz schön zur Sache geht! Einfach Wahnsinn! Allein der Ausblick.

«Adler haben Vorflugrecht»

Sedge Field

Bevor die Sonne mein Gehirn völlig austrocknet, mach ich mich mit einigen Flugstunden mehr auf dem Buckel auf den Weg in gemäßigtere Gefilde. Weg von den 6-7 m Bärten hin zum genußvollen Hangsoaren, schließlich ist Urlaub angesagt.

Vorbei geht meine Fahrt an zahlreichen Straußen, der Fehlkonstruktion schlechthin. Vö-

gel, die nicht fliegen können! Genussvoll schweift mein Blick über meinen Gleitschirmsack, der nach der langen Fahrt von Porterville nach Wilderness schon sehnsüchtig auf der Rücksitzbank zuckt.

Wilderness, im Osten des Western Capes gelegen, ist die weiteste Station meiner Reise. Der Weg dorthin lohnt sich allemal.

-Du sollst nicht auf die Windschutzscheiben spucken»

Map of Afrika

Sicherlich eines der einfachsten und schönsten Gelände ist von oben betrachtet wie der afrikanische Kontinent geformt. Map of Afrika - Herrlicher Wiesenstartplatz! Ohne den gigantischen Ausblick auf den indischen Ozean könnte man meinen man startet auf einer Almwiese in den Alpen. Doch wo in den Alpen fliegt man mit wenigen Metern über die Autobahn, dass man den Autos auf die Windschutzscheibe spucken könnte und landet schließlich am schneeweißen Strand? Wo Höhenmeter, die es in sich haben!

«Du sollst Deine Flächenbelastung im Auge behalten»

Holiday Inn

Das Holiday Inn Hotel in Wilderness heißt Fliegergäste nicht nur zum Frühstück willkommen, sondern bietet, wie es sich für ein Hotel dieser Klasse gehört, auch einen dem Standard entsprechenden Startplatz an. Auf englischen Rasen kann man hier seinen Textilflieger betten. Doch Achtung, wer bei dem reichhaltigen Frühstück zu sehr zuschlägt, hat schnell die Flächenbelastung seines Fluggerätes ausgereizt,

«Du sollst vorher Buße tun»

Paradise

Wenn der Wind zum Hangsoaren einlädt, sollte man sich einen Flug aus dem »Paradies« gönnen! Unvergesslich bleiben wird der Ausblick aufs Meer bei tief stehender Sonne, wenn man den Klippenstart bewältigt hat, unvergesslich aber auch der Fußmarsch, der einen erwartet, wenn die Aufwindkomponente entlang der Ridge doch nicht so paradiesisch war. Nach der Landung irgendwo am Strand geht es »per pedes« meist nur »schleppend« voran.

-Manege frei dem Löwenbändiger»

Lion's Head

Langsam fühl ich mich, durch viele Flugstunden gestärkt, reif genug den Kampf mit dem Löwen auf mich zu nehmen. Manege frei! Der Zirkus spielt in Kapstadt, meinem Ausgangspunkt. Der Lion's Head trägt seinen Namen zurecht. Betrachtet man den Felsklotz von Weitem kann man leicht die Form eines kauern den Löwen erkennen. Doch vorsicht ist vor Kunststücken und akrobatischen Darbietungen geboten. Sein Verhalten ist unberechenbar und sein Gemütszustand kann sich schnell ändern!

-Du sollst Deinem Häuptling gehorsam leisten»

Tafelberg

Ein Ausflug auf den Tafelberg ist genauso ein muss wie der Besuch des Kaps der Guten Hoffnung. Ob mit oder ohne Schirm bietet der Tafelberg traumhafte Fauna, Flora und Landschaft sowie Ausblicke über ganz Kapstadt. Spätestens bei Betrachtung des Startplatzes wird der

Ein oder Andere freiwillig sein Segel erst gar nicht ausbreiten und den Packsack mit Genuß wieder zur Bergbahn schleppen. Der Tafelberg ist nur was für Geübte und nur unter fachkundiger Anleitung eines einheimischen Fluglehrers zu befliegen. Wind- und Wetterverhältnisse ändern sich hier oft sekundenschnell.

## »Du sollst erst hinterher ein Windhoek trinken!.

Noordhoek

Wem die Gebiete in Kapstadt zu anspruchsvoll sind, dem bietet sich bei entsprechenden Windverhältnissen mit Noordhoek eine atemberaubende Alternative. Allerdings ist man auch hier auf die Hilfe Einheimischer angewiesen, da sich der Startplatz in einem Naturschutzgebiet befindet.

Die Kulisse ist jedoch grandios! Der Flugweg führt Einen zu dem mehrere Kilometer entfernten, weißen Strand von Haut Boy, der schon öfters als Hintergrundkulisse für Werbeaufnahmen diente.

## Wenn der Wind bläst „,

Wer Südafrika besucht, sollte trotz aller Liebe zu seinem Sport auch immer Augen und Ohren offen haben für Land, Leute und Kultur. Jedem sollte auch bewußt sein, dass er Gast in einem fremden Land ist und manche Dinge einfach anders und ungewohnt sind. Das südlichste Land auf dem afrikanischen Kontinent hat weit mehr zu bieten als nur Fluggelände.

Unter Weinkennern haben sich die Rebsäfte aus den verschiedenen Regionen längst einen Namen gemacht.

Ein Riesenerlebnis sind die Cangoo Caves bei Oudshorn. Gigantische Tropfsteinhöhlen, die begehbar, bekriechbar und beruschbar sind. Ein unvergessliches Erlebnis für jeden, der nicht stecken bleibt und Leute ohne Platzangst.

Entspannter geht es da auf einer der zahlreichen Straußenfarmen zu. Größtenteils werden die Führungen auch auf Deutsch angeboten.

Wer es eher gemütlich, romantisch und nostalgisch möchte, fährt am Besten mit der



Dampflokomotive von Wilderness nach Knysna. Die Strecke ist landschaftlich eine der schönsten Eisenbahnstrecken Afrikas.

Wer dagegen den Trubel liebt, der ist an Kapstadts Waterfront, dem Einaufs- und Vergnügungsviertel, richtig gut aufgehoben. Ganz in der Nähe befindet sich auch das große Aquarium und ein Imax Kino.

Wander- und Badefreunde kommen in den zahlreichen Naturreservaten auf Ihre Kosten.

Genauere Beschreibungen der einzelnen Fluggebiete findet man im Internet unter News/DHV-info

## ALLGEMEINE INFORMATIONEN

**Anreise:** Direktflüge gibt es ab Frankfurt (ab ca. 1500.- DM) Zubringer/Gabelflüge von vielen deutschen Flughäfen mit verschiedenen Gesellschaften (ab ca. 1.200.- DM). Gepäckproblematik vor dem Flug klären! Wenn man knapp packt, kommt man mit den üblichen 20 kg Gepäck und 6 kg Handgepäck samt Schirm gerade aus. Es ist günstiger sich vor Ort etwas zu kaufen, als ca. 70.- DM pro Kilo Übergepäck zu zahlen.

**Einreise:** Reisepaß (mind. 6 Monate gültig!)

**Dokumente:** Impfaß, Sahpa-Mitgliedschaft (Verband) zum Fliegen in Südafrika erforderlich (ca. 70.- DM). Sahpa P.O. Box 1993 Halfway House 1685 Tel./Fax: SA-(0)11-8055429

**Gesundheit:** Die medizinische Versorgung ist gut. Annähernd europäischer Standard. Impfungen sind keine erforderlich. Es empfiehlt sich trotzdem mit seinem Hausarzt oder dem Tropeninstitut Rücksprache zu halten.

**Geld:** Normalerweise funktioniert überall die ec-Karte, DM und Dollar-Reiseschecks können in jeder größeren Bank eingetauscht werden.

**Währung:** südafrikanische Rand (1 DM = ca. 3 Rand)

**Sprache:** mit Englisch kommt man sogar beim Souvenirkauf gut zurecht.

**Kleidung:** Sommer- wie »Winter«bekleidung (zum Thermik-fliegen) ist ange-sagt, (Schichtenprinzip?). Ebenso empfiehlt sich eine Wind/Regenjacke.

**Elektrizität:** Erforderliche Adapter sind vor Ort erhältlich.

**Mietwagen:** kleine Mietautos sind ab ca. 50.-DM pro Tag erhältlich, VW-Microbusse ab ca. 150.- DM pro Tag. Es empfiehlt sich den Mietwagen bereits von

Deutschland aus zu ordern, da Versicherungen und Freikilometer bereits im Mietpreis enthalten sind. Tip: Auch hier lohnt sich ein Vergleich! Benzin: Ist in Südafrika recht billig! ca. 1,25.- DM)

**Unterkunft:** Für jeden Geschmack und für jeden Geldbeutel gibt es was. Von Economy (ÜF ab ca. 35.- DM) bis Luxus (ÜF ab ca. too.- DM).

**Info material:**

Südafrikanischer Fremdenverkehrsverband Postfach 101940 0-60039 Frankfurt Tel.: D-(0)69-9291290

**Reiseführer:** Reise Know How

**Ansprechpartner:**

Flugschule Göppingen Zeppelinstr. 3 73105 Dürnau Tel.: 07164/12021

e-mail: office@flugschule-goeppingen.de

Flugschule Luftikus Hartwaidstr. 65b 70378 Stuttgart Tel.: 0711-537928

Info@luftikus-flugschule.de

Airborne Paragiding Box 163 Green Point SA- Cape Town Tel.: +27 21 434 2011

e-mail: airborneetelkomsa.net

Adrian Hepburn Wilderness Tel. : +27 82 777 3590 e-mail :

ahepburn@jafrika.com

**Reisezeit:** Beste Reisezeit zum Fliegen ist der Spätsommer und Herbst in Südafrika, das heißt in Deutschland die Monate Februar und März?

**Souvenirs:** Beliebt sind immer wieder Schnitzereien und Schmuck aus Steinen oder Straußeneier in jeglicher Form.

**Literatur:** Greg Hamerton: Fresh air Side guide

Der Babadag  
in seiner ganzen  
Pracht

# Familienurlaub auf Türkisch

Text und Fotos: Benedikt Liebermeister

► Tandemstaffel  
über der Bucht von  
Ölüdeniz



Photo: Kadir Tuglu

»- Die professionellen  
Tandempiloten  
arbeiten mit Start-  
Landehelfern



»Ich will auch mal ans Meer, nicht immer nur in die Berge.« Jeder Pilot hat diese oder zumindest ähnliche Worte von seiner Familie oder nichtfliegenden Freundin zu hören bekommen. Ein Kompromiss ist jetzt gefragt. An eine für beide Seiten befriedigende Lösung möchte ich hier erinnern.

Ein mehrere Kilometer langer Sandstrand säumt die Küste, das türkisfarbene Meer geht in dunkles Blau über und direkt dahinter ragt das imposante Massiv des Babadag auf: Ölüdeniz, im Südwesten der Türkei. An klaren Tagen ist die 40 Kilometer entfernte griechische Insel Rhodos zu sehen. Der Strand gehört zu den Schönsten in der Türkei, allein der Gleitflug vom knapp 2.000 Meter hohem Babadag dauert zu Minuten. Thermisch geht es auch recht gut, zu bis 500 Meter Startüberhöhung sind Ende Oktober noch die Regel.

Die besten Reise-Monate sind September, Oktober und Mai, Juni. Im Sommer ist es zu heiß, im Frühjahr liegt zum Teil noch Schnee und die Zufahrtsstrasse versinkt im Schlamm. Einen ausführlichen Artikel gab es schon im Info 87/Dezember 1996. Hier sind die aktuellen Informationen.

#### Auffahrt

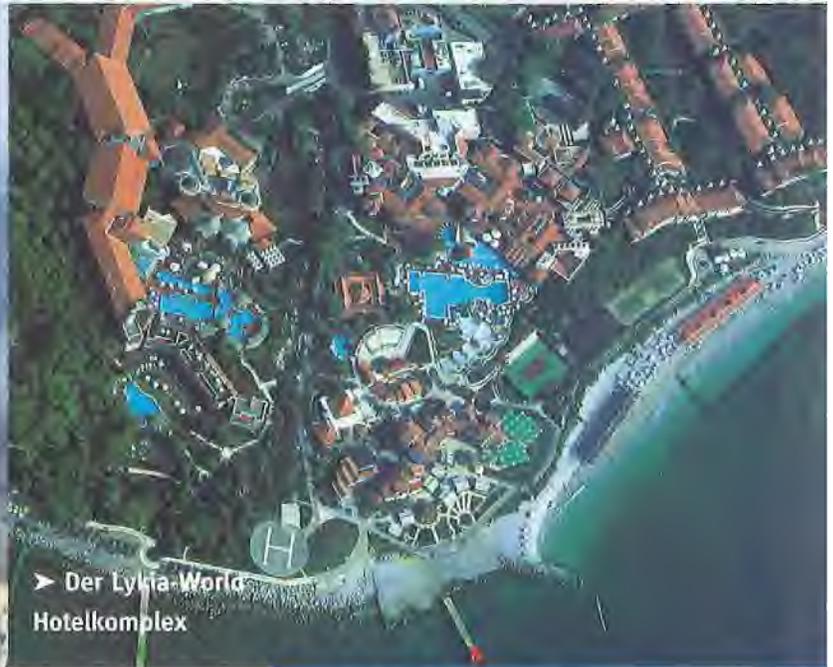
Der Transport erfolgt mit Jeeps und Lastwagen über eine Schotterpiste, dauert ca. 50 Minuten. Die Preise bewegen sich um die 20 DM - die Maut der Forstbehörde inbegriffen. Abfahrt gegenüber dem Belcekiz Hotel.

#### Start / Landung

Es gibt mittlerweile vier relativ gut gepflegte Startplätze, zwei nach Süd und zwei nach Nord. Je nach Windstärke werden die Oberen (ca. 1.900 m) oder die Unteren (ca. 1.700 m) genutzt. Bei überregionalem Westwind raten die einheimischen Piloten dringend vom Fliegen ab. Bei Ostwind wird geflogen, das hängt natürlich von der Stärke ab. Das Gelände hat alpinen Charakter, aufgrund der Höhe weht oft ein kräftiger Wind.



➤ Die Barkhat hat verschiedene Startniveaus



➤ Der Lykia-World Hotelkomplex

Sicheres Starten sollte Grundvoraussetzung sein. Am Gipfel wechselt der Wind oft schlagartig von Nord auf Süd oder steht sogar von beiden Seiten an. Auch ziehen immer wieder Dustdevils durch. An den unteren Startplätzen habe ich das nicht in dieser Häufigkeit beobachtet. In der Südflanke des Gipfels wird es früher thermisch, mit zunehmender Tageszeit geht es aber auch von den unteren Startplätzen. Der Flug vom Gipfelstart über den Grat Richtung Strand ist nur mit äußerster Vorsicht und ausreichendem Bodenabstand zu empfehlen. Die Dustdevils reichen in große Höhen und das Zusammenwirken zwischen überregionalem Wind und thermischen Ablösungen ergibt einen explosiven Cocktail.

Ich will hier Keinem die Lust am Fliegen nehmen, nur gab es leider in den letzten Jahren gerade in diesem Bereich mehrere Unfälle. Jeder sollte sich hier über sein Können, aber auch über seine Bedürfnisse im Klaren sein. Der Pilot, der mich unter anderem auf diese Besonderheiten hinwies, meinte: »Ich fahre in der Früh hoch, erlebe einen wunderbaren, ruhigen Gleitflug und gehe dann den Rest des Tages mit meiner Familie zum Baden. Ich bin doch im Urlaub hier.«

Landeplatz ist praktisch der ganze Strand, je nach Laune parkt man direkt vor dem bevorzugten Cafe ein. Wassersport wird natürlich großgeschrieben in Ölüdeniz. Doch auch Ausflüge ins geschichtsträchtige Hinterland sind sehr zu empfehlen. Es gibt nicht viele Plätze, wo sich Strand/Bade-, Flieger- und Kulturreise auf so angenehme Weise verbinden lassen.



➤ Dust Devil am Startplatz



➤ Der untere Südstartplatz



➤ Ölüdeniz Air Games, powered by Red Bull

Kadri Tuglu, Besitzer des Fliegertreffs Cloud 9.

Kadri hat dieses Jahr auch die Ölüdeniz Air Games veranstaltet (Siehe Bericht DHV-Hornpage unter News/DHV-Info). Er ist euch in allen Fragen behilflich.

Tel.: ++90/0252/617/3102, info@babadag.com

Honepage: www.babadag.com (mit Live-Webcam vom Startplatz)

Ein Tipp, vor allem für Familien, ist die Hoteleanlage Lykia World- 17 Pools, 9 Restaurants etc.. Nicht billig, aber das Geld wert. 3 Kilometer von Ölüdeniz entfernt, mit eigenem Landeplatz • nicht für Schüler und Anfänger geeignet • und täglich 40 Shuttle-Bus zum Start.

Tel.: ++90/0252/617/Jcizioo, e-mail; lykia@lykiaworld.com

Honepage: www.lykiaworld.com.

Kann auch in Deutschland direkt gebucht werden unter:

Sport und Reisen, Marion Kronier, Obertal 8, 56377 Nassau, Tel.: 02604/942040

e-mail: spo-rei-lanicgt-online.de und s.kronier@nedap.de

Oder einfach über ein Last-Minute-Angebot im Internet/örtlichen Reisebüro und über Kadri. Außerdem veranstalten zahlreiche Flugschulen Reisen nach Ölüdeniz, Informationen im Info 114/März in Travel und Training.

Sehr lesenswert ist auch Oliver Guenays ausgabebeschreibung »Baba Dag« in seinem Buch »Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer«.

Eine Verbindung von Tauchen und Fliegen entlang der türkischen Südküste bietet Mega-Sport auf dem Schiff Sharazan an. Tel.: 02864/882314, e-mail: megasport.sharazan@t-online.de, hornpage: www.sharazan.de



## 223/01

### Sicherheitsmitteilung

#### **Gleitsegelgurtzeug Sup'Air Bi-Evasion**

(Zulassungsname: Paratech B2 MZL Nr. GS 03-145-95)

Bei mehreren Gleitsegelgurtzeugen für Doppelsitzerpiloten des Typs Sup'Air Bi-Evasion (Tandemsitzgurt mit trapezförmigem Sitzbrett) mit integriertem Rettungsschirmkontainer auf dem Rücken wurde festgestellt, dass das Rettungsgerät nur gegen erhöhten Widerstand auslösbar ist. Ursache ist, dass das Rettungsgerät und das Gurtzeug nicht ausreichend aufeinander abgestimmt sind.

Betroffen sein können Gurtzeuge mit Stückprüfdatum zwischen dem 30.12.1999 und 16.08.2001.

Die Firma Aerosport International GmbH als Musterberechtigter in Deutschland / Österreich ordnet deshalb die Nachprüfung nach § 17 LuftGerPV wie folgt an:

i. Bei allen Gleitsegelgurtzeugen für Tandempiloten des Typs Sup'Air Bi-Evasion mit integriertem Rettungsgerätekontainer auf dem Rücken mit Stückprüfdatum zwischen dem 30.12.1999 und 16.08.2001 muss die Auslösbarkeit des Rettungsgerätes, das heißt die Kompatibilität, nachgeprüft werden. Die Nachprüfung kann vom Halter des Gurtzeuges selbst durchgeführt werden. Das Gurtzeug muss dazu entsprechend aufgehängt werden und der Halter muss aus einer Flugposition den Auslösegriff betätigen.

2. Wird ein Gurtzeug gefunden, bei dem das Rettungsgerät nur gegen erhöhten Widerstand auslösbar ist, ist Aerosport International GmbH, Grafenstr.26, D-83098 Brannenburg, Tel.: 08034/1034, e-mail: info@aerosport.de umgehend zu informieren.

Diese Anordnung tritt mit ihrer Veröffentlichung in Kraft. Sie muss vor der nächsten Benutzung durchgeführt sein.

Brannenburg 06.09.2001, Hans Bausenwein, Geschäftsführer Aerosport International GmbH

## 224/01

### Sicherheitsmitteilung

#### **Hängegleitgurtzeug Pinguin, MZL 03-066-88**

Bei einer Wurfübung in einer Turnhalle riss der Wurfcontainer-Griff eines Hängegleitgurtzeuges Pinguin, MZL 03.066-88.

Die Untersuchung ergab, dass an dem abgerissenen Griff ein Verarbeitungsfehler vorlag, der die Festigkeit des Auslösegriffes verminderte. Bei dem beanstandeten Griff war das Gurtband, welches in den Fallschirm-Innencontainer eingeschlaucht wird, nicht richtig mit dem Auslösegriff vernäht. Das Gurtband wurde am Griff nur durch die



Der Pfeil zeigt auf die ordnungsgemäße Vernähung

Naht des Einfass-Bandes gehalten. Weitere Nähte waren nicht vorhanden. Zusätzlich war durch den Piloten am Griff manipuliert worden, wodurch die Auslösekraft erhöht wurde.

Der Hersteller Finsterwalder GmbH, Charly Produkte, Am Osterösch 3, 87637 Seeg, Tel: 08364-1286, Fax: 08364-8426, e-mail: charly-produkte@t-online.de ordnet die Nachprüfung nach § 17 LuftGerPV wie folgt an:

Bei allen Hängegleitgurtzeugen Pinguin ist die Vernähung des Gurtbandes mit dem Auslösegriff zu kontrollieren. Neben der Naht, mit der das Einfass-Band angenäht ist, muss das Gurtband zusätzlich vernäht sein (siehe Pfeil auf Photo). Die Nachprüfung kann durch den Gerätehalter erfolgen.

Diese Anordnung tritt mit ihrer Veröffentlichung in Kraft. Die Nachprüfung muss vor dem nächsten Flugbetrieb durchgeführt werden.

Wir weisen in diesem Zusammenhang ausdrücklich darauf hin, dass jegliche Manipulationen am Auslösegriff bzw. am Rettungsschirmcontainer unzulässig sind.

Seeg, den 21.09.2001

Thomas Finsterwalder

Geschäftsführer

Finsterwalder GmbH, Charly Produkte

## 225/01

### Sicherheitsmitteilung

#### **Hängegleitgurtzeug Aeros Xtreme Racer,**

MZL 03-109-98

Das DHV/OeAeC Technikreferat weist darauf hin, dass es sich bei dem Hängegleitgurtzeug Aeros Xtreme Racer, MZL 03-109-98, musterberechtigt Firma Baeumer-Fischer Ursula-Sybille, um ein Gurtzeug mit Fronteinstieg und außenliegendem Brust- und Beckengurt sowie außenliegenden Schließen handelt (siehe Bild).



Aeros Gurtzeuge mit innenliegendem Brust- und Beckengurt und innenliegenden Schließen sind bisher nicht vom DHV mustergeprüft und dürfen in der Bundesrepublik Deutschland nicht verwendet werden. In mindestens einem Fall war auf einem solchen Gurtzeug widerrechtlich eine Musterzulassungs-Plakette eines geprüften Gurtes angebracht.

Gmund, am 26.09.2001

Klaus Tänzler

Geschäftsführer

**Hier das mustergeprüfte Gurtzeug mit außenliegenden Gurten und Schließen**

### 226/01

Sicherheitsmitteilung

#### Gurtzeug für Hängegleiter Aeros Xtreme racer, DHV 03-0109-98

Die Sicherheitsmitteilung »Gurtzeug für Hängegleiter Aeros Xtreme racer, DHV 03-0109-98« vom 26.09.01 wird aufgehoben und durch die nachfolgende Sicherheitsmitteilung »Gurtzeug für Hängegleiter Aeros Xtreme racer, DHV 03-0109-98« vom 21.11.01 ersetzt.

Gmund, den 20.11.01

Klaus Tänzler  
Geschäftsführer

### 227/01

Sicherheitsmitteilung

#### Gurtzeug für Hängegleiter Aeros Xtreme racer, DHV 03-0109-98

Im Laufe der letzten Jahre sind Gurtzeuge vom Typ Aeros Xtreme ausgeliefert worden, die nicht dem damals geprüften Muster entsprechen. Die geänderten Gurtzeuge wurden nun nachträglich einer Musterprüfung unterzogen.

Der Hersteller Fa. Sunslide Flugsport, Schilchern, 87463 Dietmannsried, Tel.: 08374/ 588895, e-mail: sunslide@t-online.de, ordnet die Nachprüfung nach § 17 LuftGerPV wie folgt an:

An allen Gurtzeugen Aeros Xtreme mit innenliegenden Brust- und Bauchschnallen muß eine Nachprüfung zur Feststellung der Übereinstimmung mit dem jetzt mustergeprüften Gurtzeug durchgeführt werden

An allen Gurtzeugen Aeros Xtreme mit innenliegenden Brust- und Bauchschnallen muß eine neue, der Musterprüfbescheinigung entsprechende Stückprüfplakette angebracht werden.

Die Nachprüfung und das Anbringen der Stückprüfplakette wird von der Fa. Sunslide durchgeführt.

Diese Anordnung tritt mit ihrer Veröffentlichung in Kraft. Die Nachprüfung muss vor dem nächsten Flugbetrieb durchgeführt werden.

Die Nachprüfung wird von der Fa. Sunslide Flugsport, Schilchern, 87463 Dietmannsried, Tel.: 08374/588895, bis 31.03.2002 kostenlos durchgeführt.

Schilchern, 21.11.01  
Sybille Baeumer-Fischer  
Sunslide Flugsport

### Neue Musterzulfassungen

Gleitsegel:

Nummer	Muster zut. Gurtzeug	Zulassungsinh:Deutschland	Klasse
		zul. Startgewicht min.-max.	
DHV G931.0903-01	Pro Design Pro-fett L Gurtzeuggruppe GH	Pro-Design Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. 95 kg -115 kg	2-3 GH
DHV G5-01-0904-01	Taifun M Gurtzeuggruppe GH	wings of change So kg -105 kg	1-2 GH
DHV GS-01-0905-01	Eides 26 Gurtzeuggruppe GH	Lukavsky Zdenek / SFAIR Technology 75 kg - 95 kg	GH
DHV GS-ot-0906-0t	Eides 28 Gurtzeuggruppe GH	Lukavsky Zdenek SFAIR Technology 85 kg • 110 kg	GH
DHV 65-01-0907-01	Eides 3o Gurtzeuggruppe GH	Lukavsky Zdenek / SFAIR Technology 100 kg 130 kg	GH
DHV GS-o1-0908-ol	Airwave Logic L Gurtzeuggruppe GH	Airwave Villingen Ges.m.b.H. 95 kg 120 kg	GH
DHV GS-01-0009-01	Airwave Logic 5 Gurtzeuggruppe GH	Airwave Villingen Ges.m.b.H. 65 kg - 85 kg	1 GH
DHV 65.01-2910-01	Moon 5 Gurtzeuggruppe GH	frech Air Sports GmbH 6o kg 85 kg	1-2 GH
DHV GS-01-0911-01	Moon M Gurtzeuggruppe GH	freeX Air Sports GmbH 8o kg - no kg	1-2 GH
DHV G5-ci-0912-m	Moon L Gurtzeuggruppe GH	freeX Ali Sports GmbH to <sup>o</sup> kg 130 kg	1-2 GH
DHV GS-01-0913.01	Windtech Serak M Gurtzeuggruppe GH	Skyline Flight Gear 85 kg -105 kg	1-2 GH
DHV GS-01-0914-ot	Windtech Serak Gurtzeuggruppe GH	Skyline Flight Gear to <sup>o</sup> 125 kg	1-2 GH
DHV G5-01.0015-01	Eden 2.23 Gurtzeuggruppe GH	Plasser Andrea 62 kg - 8o kg	1-2 GH
DHV G5.01-0916-0t	Eden 2-25 Gurtzeuggruppe GH	Plasser Andrea 7o kg - go kg	1-2 GH
DHV GS-oi-0917-ol	Eden 2.28 Gurtzeuggruppe GH	Plasser Andrea 85 kg - 1o5 kg	1-2 GH
DHV GS-ol-0918-ol	Eden 2-30 Gurtzeuggruppe GH	Plasser Andrea 98 kg - 127 kg	1-2 GH
DHV GS-01-0919-01	Taifun L Gurtzeuggruppe GH	wings of change wo kg -125 kg	1-2 GH
DHV GS oi-0920	Windtech Serak 5 Gurtzeuggruppe GH	Skyline Flight Gear 7o kg • go kg	1-2 GH
DHV 05.01-0921-01	Hornet NI Gurtzeuggruppe GH	Firebird Sky Sport AG 75 kg - 95 kg	2 GH
DHV G5.01-0922-01	Spirit 5 Gurtzeuggruppe GH	Skyline Flight Gear 68 kg 8o kg	1-2 OH
DHV GS-01-0923-01	Spirit M Gurtzeuggruppe GH	Skyline Flight Gear 78 kg - 92 kg	1-2 GH
DHV GS-01-0924-01	Spirit L Gurtzeuggruppe GH	Skyline Flight Gear go kg • IDE kg	1-2 GH
DHV 05.01-0925-01	Pro Design Pro-fett M Gurtzeuggruppe GH	Pro-Design Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. 8o kg - 100 kg	2-3 GH
DHV 65.01-3926-01	Advance Sigma 5 26 Gurtzeuggruppe GH	ADVANCE Thun AG To kg go kg	2 GH
DHV GS-ol-0927-ol	Advance Sigma 5 28 Gurtzeuggruppe GH	ADVANCE Thun AG 85 kg - 107 kg	2 GH
DHV IS-01-0928-01	Ozone Atom XS Gurtzeuggruppe GH	Aerosport International GmbH 55 kg 79 kg	1-2 GH
DHV G5-01-929-01	Apco Fiesta Tandem	Apco Aviation Ltd. um kg 23o kg	1-2 Biplane

**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. 08022/9675-0, und hinterlässt dort seine Telefonnummer. Der DHV-Sicherheitsreferent Karl Slezak nimmt dann Kontakt auf. Die Unfallmeldepflicht des Piloten bzw. Gerätehalters nach § 5 Luftverkehrsordnung bleibt unberührt.

# Fehlerhafte Öffnung eines Automatik-Gurtzeugkarabiners beim Gleitschirmfliegen?

Text und Fotos: Reiner Brunn

In letzter Zeit haben sich die Meldungen über unbeabsichtigte Öffnungen von Automatik-Karabinern bei Gleitschirmgurtzeugen gehäuft.

Eine Unfalluntersuchung des DHV/OeAeC Technikreferats an Hand eines aktuellen Geschehens soll für Aufklärung sorgen.

### Was ist passiert?

Ein deutscher Pilot startete im Juli zoot. in einem schweizer Fluggebiet mit seinem Gleitschirm.

Der Rückwärtsstart verlief nach Aussage des Piloten ohne Hektik, seinem üblichen Startritual folgend, so dass ein unsachgemäßes und falsches Einhängen in die Gurtzeugkarabiner nahezu ausgeschlossen ist.

Nachdem der Startplatz ca. 90 m überhöht wurde, hat sich der linke Tragegurt seines Gleitsegels in einer Linkskurve vom Hauptkarabiner des Gurtzeuges gelöst, der Pilot versuchte nun sein Rettungsgerät zu aktivieren, musste jedoch feststellen, dass dies nicht auszulösen war. (Kompatibilitäts-Prüfung siehe. Glücklicherweise verletzte sich der Pilot »nur« mäßig.

Die Unfallausrüstung wurde am Unfallort von der schweizer Staatsanwaltschaft beschlagnahmt und nach einigen Wochen dem Piloten ohne Befund zurückgegeben. Erst jetzt konnte der DHV seine Unfalluntersuchung anhand der Unfallausrüstung fortsetzen.

An dieser Stelle sei erwähnt, dass eine Unfalluntersuchung nur dann aussagekräftig ist, wenn die Unfallausrüstung als Grundlage der Untersuchung vorliegt.

### Erkenntnisse aus dieser Unfalluntersuchung:

Nachdem der Pilot mit hoher Wahrscheinlichkeit ausschließen kann, dass ein unsachgemäßes und falsches Einhängen der Tragegurte in die Gurtzeugkarabiner zu diesem Unfall geführt hat, ist eine mögliche Erklärung die Öffnung des Karabiners durch den Gleitsegeltragegurt beim Rückwärtsstart,

Diverse Rückwärtsstartversuche mit dieser Ausrüstungskombination ha-

	<p>1 Bei den verwendeten Karabinern handelt es sich um Automatikkarabiner, die beim Betätigen der »Entriegelungsnase« den Verschlusschnapper öffnen.</p>
	<p>2 Bei dem verwendeten Gurtzeug befinden sich die Karabiner nicht quer zur Flugrichtung sondern längs, sie bleiben bereits beim Start in dieser Stellung fixiert.</p>
	<p>3 Die Tragegurtschlaufen des verwendeten Gleitschirms passen ohne Mühe über den Verschlusschnapper des Karabiner und können in Verbindung mit einer Drehbewegung den Verschlusschnapper entriegeln und öffnen.</p>
	<p>4 Durch den anschließenden Zug am Tragegurt beim Startvorgang rutscht dieser über den geöffneten Verschlusschnapper hinauf und kann beim Abheben oder später im Flug komplett aus dem Karabiner entweichen.</p>
	<p>Vom Ablauf nahezu identisch kann sich auch ein Twistlockkarabiner öffnen, hier ist eine Drehbewegung von ca. 90° ausreichend um den Drehfederverschluss zu entsichern.</p>

## Erläuterungen zu den unterschiedlichen Karabinersystemen:

Karabinersystem	Su.neritümizem! di... Öffnung des Systems	Funktionsbeschreibung der Sicherheitsstufen (bei sachgerechter Anwendung)	Bediener- freundlichkeit
 Automatik mit Nase	1	selbständiger Verschluss und Verriegelung nach dem Einhängvorgang, Sicherung gegen ungewollte Öffnung durch Entriegelungsnase; Entriegelung der Sicherung bedeutet gleichzeitig Öffnung des Schnepfers	
 Automatik mit versenkter Nase	1	selbständiger Verschluss und Verriegelung nach dem Einhängvorgang, Sicherung gegen ungewollte Öffnung durch versenkte Entriegelungsnase, dadurch verbesserte Sicherung; Entriegelung der Sicherung bedeutet gleichzeitig Öffnung des Schnäppers	0
 Twistlock	2	selbständiger Verschluss und Verriegelung nach dem Einhängvorgang, Sicherung gegen ungewollte Öffnung durch Drehfederverschluss (90°Drehung) und Hineindrücken des Schnepfers	
 Twistlock+ push	3	selbständiger Verschluss und Verriegelung nach dem Einhängvorgang, Sicherung gegen ungewollte Öffnung durch Herunterschieben des Drehfederverschlusses, zusätzliche Sicherung durch Drehfederverschluss (90°Drehung) und Hineindrücken des Schnepfers	0
 Safe -in lock system	3	selbständiger Verschluss und Verriegelung nach dem Einhängvorgang, Sicherung gegen ungewollte Öffnung durch Zweiflingbetätigungsschleife, incl. Herausfallsicherung aus dem Gurtzeug, Steckverbindung einmalig am Tragegurt montiert	
 Schraubkarabiner	Schraub- ci,h - nung	selbständiger Verschluss nach dem Einhängvorgang, Sicherung gegen ungewollte Öffnung nur durch zu verschraubenden Sicherungsring und Hineindrücken des Schnepfers	
 Schraubschäkel	Schraub- sicherung	Verschluss und Sicherung gegen ungewollte Öffnung nur durch zu verschraubenden Sicherungsring	

Bemerkung: Dies ist eine Aufstellung von unterschiedlichen Karabinersystemen, welche hauptsächlich beim Gleitschirmfliegen in Deutschland / Österreich / Schweiz verwendet werden, sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und ist nicht als Produktaufstellung aller uni Markt befindlichen Produkte der Karabinerhersteller zu sehen.  
Die Bedienungsfreundlichkeit wurde von mehreren Testpiloten mit und ohne Handschuhe beurteilt.

+ = gut  
0 = befriedigend  
— = eingeschränkt

ben gezeigt, dass bei dem Zusammentreffen mehrerer ungünstiger Konstellationen eine ungewollte Öffnung des Karabiners erfolgen kann.

Durch die besondere Anordnung der Karabiner in diesem Gurtzeug ist das Risiko erhöht, dass der Tragegurt des Gleitschirms über den Verschlusschnapper des Automatikkarabiner rutschen kann und in Verbindung mit einer Drehbewegung (wie sie z.B. beim Rückwärtsstart vorkommen kann) die »Entriegelungsnase« betätigt. Vorausgesetzt die Schlaufe des Tragegurtes ist so dimensioniert, dass sie ohne Mühe über den Verschlusschnapper rutschen kann. Das kann im ungünstigsten Fall zum Öffnen des Verschlusschnappers führen und damit letztendlich zum Verlust des Tragegurtes.

Die Versuche haben gezeigt, dass diese Vorgänge sehr unwahrscheinlich sind, jedoch nicht ausgeschlossen werden können und wie so oft bedarf es der Verkettung von ungünstigen Umständen, damit sich ein Vorfall dieser Art ereignet.

Entscheidend ist, dass neue Erkenntnisse aus Unfalluntersuchungen stetig in die Entwicklung der Ausrüstungsgegenstände einfließen und somit zur Risikominimierung beitragen.

Sowohl im Bergsport als auch beim Fliegen hat es in der Vergangenheit Unfälle durch nicht oder nicht bis zum Anschlag zugeschraubte Karabiner gegeben. Daraufhin wurden Automatik/ Twistlockkarabiner entwickelt, um so die Nachlässigkeit der Anwender beim Umgang mit Schraubkarabinern

zu umgehen und gleichzeitig die Bedienungsfreundlichkeit zu erhöhen. Diese Vorgabe wurde von den Karabiner Herstellern erfüllt und durch die Erfahrungen im Alltagsgebrauch bestätigt.

Dass auch hier Nachlässigkeit und unsachgemäßer Umgang bei der Anwendung zum Versagen dieser Systeme führen kann ist unbestritten. Neu ist die Erkenntnis, dass bei bestimmten Ausrüstungskombinationen Probleme auftauchen können, die auch hier einen Kompatibilitäts - Check erfordern.

## Konsequenzen und Abhilfen

> Bei der Verwendung von Automatik/Twistlock- Karabiner mit Gurtzeugen, bei denen die Karabiner bereits beim Start in Flugrichtung stehen und nahezu fixiert in dieser Stellung bleiben ist darauf zu achten, dass der Verschlusschnapper zum Piloten zeigt (Abb. o)

> Ist bei diesen Gurtzeugen zusätzlich ein Gurtband an der hinteren, langen Karabinerseite befestigt, so ist die Bedienung des Karabiners nicht mehr möglich, bzw das Gurtband kann die »Entriegelungsnase« oder den Twist-Lock-Ring betätigen. Bei diesen Gurtzeugen empfiehlt es sich Karabiner mit mind. 2 Sicherheitsstufen bis zur Öffnung zu verwenden, sollten dennoch Automatik/Twistlock- Karabiner verwendet werden, müssen die Tragegurte gegen Verrutschen gesichert sein. (Abb. A)



(Abb. A)



> Gurtzeugkarabiner oder sonstige Verbindungssysteme mit 2 oder mehr Sicherheitsstufen bis zur Öffnung des Systems verwenden

- Verrutschsicherung des Tragegurtes installieren ( Abb. A und Abb. A1)

> Verwendung von Schraubkarabiner vermeiden, da Gefahr der Nachlässigkeit beim Umgang und Tangentialbewegungen am Sicherungsring durch Tragegurt, Gurtbänder oder Bekleidung zur ungewollten Öffnung führen können

- Verwendung von Schraubschäkel vermeiden, da Gefahr der Nachlässigkeit beim Umgang

> Die eigenen Ausrüstungskomponenten überprüfen, d.h. Gurtzeug, Karabiner und Tragegurte mit Beschleunigungssystem müssen kompatibel sein um das Risiko einer Fehlbedienung zu minimieren. Im Zweifelsfall Hersteller, DHV, Flugschulen oder sonstige kompetente Personen befragen

> Start - Check auf »das Einhängen der Tragegurte« sensibilisieren

## Nachrüsten bestehender Systeme:



(Abb. A1)

(Abb. B)

(Abb. C)

- Verrutschsicherung des Tragegurtes, wie z.B. Expressschlingenfixierung String von PETZL (Abb. A und A 1)

> Abdeckung der »Entriegelungsnase« (Abb. D)

> Durchmesser der Tragegurtschlaufen auf verwendete Karabiner abstimmen (bei GS-Hersteller entsprechend abnähen lassen)

## Denkanstoß für Neuentwicklungen:

> Mehrfachsicherung des Verschlusschnappers am Karabiner

> Führungskanal für die Tragegurte am Karabiner , ähnlich wie z.B. Klettersportkarabiner von SALEWA (Abb. B)



(Abb. D)

> an den Karabinerdurchmesser angepasste Tragegurtschlaufen

> Tragegurte, deren Schlaufen mit Rutschsicherung ausgestattet sind (Abb. C)

Letztendlich muss jeder Pilot selbst entscheiden, welches Verbindungssystem er zwischen Gleitschirm und Gurtzeug wählt, der Markt bietet vom einfachen Schraubkarabiner über mehrfachgesicherte Karabiner bis hin zum Safe - in lock system viele Varianten, die bei sachgerechter Anwendung ein hohes Maß an Sicherheit gewährleisten.

Die Forderung der Verbraucher nach Schnelligkeit bei der Anwendung und höchster Bedienungsfreundlichkeit bedeutet meist eine Reduzierung der Anzahl an Sicherheitsstufen. Der Einhängvorgang muss konzentriert, sachgerecht und ohne Zeitdruck ablaufen.

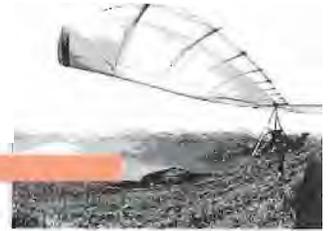
Beim Bergsteigen und Klettern wird die Redundanz von Karabiner (zwei Karabiner mit Verschlussicherung parallel und gegenläufig montiert) als max. Schutz gegen unbeabsichtigtes Öffnen und Materialversagen propagiert, da dies mit unseren Ausrüstungskomponenten technisch nicht möglich ist und wenig Bedienungskomfort bietet, stellt es keine Alternative dar.

## Abschließendes zur Unfalluntersuchung:

Was uns im DHV/OeAeC Technikreferat einmal mehr verwundert hat, ist das Versagen der Auslösung des Rettungssystems. Anscheinend wurde keine Kompatibilitätsprüfung durchgeführt und das Rettungsgerät falsch eingebaut. Bei den verschiedenen Konstruktions-, Anbringungs- und Kombinationsvarianten von Rettungsgeräten und Gurtzeugen ist die Funktionstüchtigkeit einiger Systeme nicht gewährleistet. Das bedeutet, bei dem erstmaligen Einbau eines Rettungsgerätes in ein Gurtzeug muss der Hersteller des Rettungsgerätes oder Gurtzeuges oder eine von ihm autorisierte Person die Kompatibilität überprüfen und diese auch im Packnachweis des Rettungsgerätes vermerken.

Die Realität zeigt jedoch ein mangelndes Sicherheitsbewusstsein und Unwissen vieler Piloten über die uneingeschränkte Funktionstüchtigkeit ihres Rettungsgerätes.

# HG-Unfallstatistik 2000



Unfallstatistik 2001 folgt in der nächsten Infoausgabe

## Unfallzahlen

Im Jahre 2000 wurden dem DHV 42 Unfälle mit Hängegleitern von deutschen Piloten im In- und Ausland gemeldet, davon 5 Todesfälle. Damit liegen die Unfallzahlen in ähnlichem Rahmen wie in den Vorjahren.

Jahr	Unfälle Gesamt	Tödliche Unfälle
1997	50	5
1998	43	6
1999	33	3
<b>2000</b>	<b>42</b>	<b>5</b>

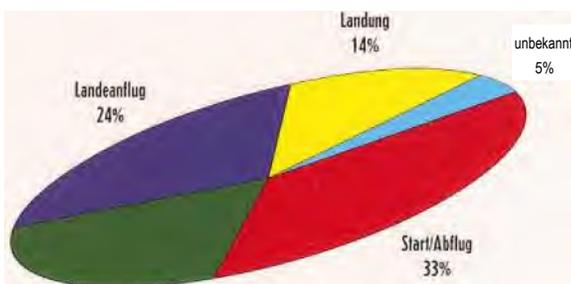
## Unfallquote

Relative Unfallzahlen, also die Quote der Unfälle, gemessen an der Anzahl der Sportler, sind beim Drachenfliegen ohne große Aussagekraft. Die Zahl der aktiven Drachenflieger hat in den letzten Jahren stetig abgenommen. Wie stark kann man erahnen, wenn man sich den Flugbetrieb, auch in ehemals klassischen Drachenrevieren anschaut. Dieser bedauerliche Rückgang der Aktiven lässt sich statistisch aber kaum belegen, weder mit der Anzahl der HG-Luftfahrerscheine, noch mit der Entwicklung der DHV-Mitgliederzahlen. Eine annähernd realistische Bezugnahme der Unfallzahlen zur Zahl der aktiven Drachenflieger ist nicht möglich.

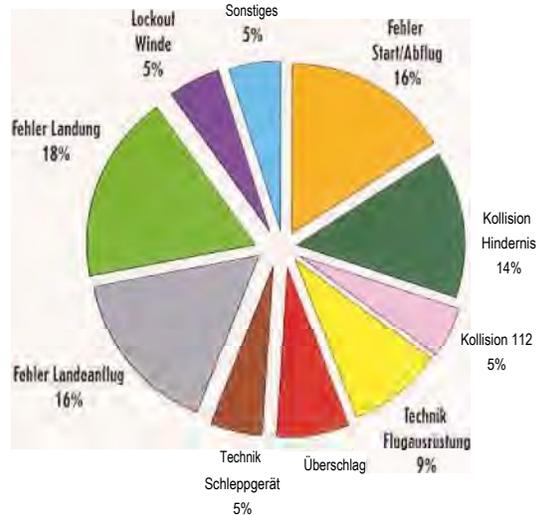
## Unfallursachen

Nach dem Start und vor der Landung ist Drachenfliegen sehr sicher; eine leicht ironische Auslegung der Tatsache, dass sich über 70% aller gemeldeten Unfälle in den Phasen Start, Abflug, Landeeinteilung und Landung ereignen.

Bei 17 gemeldeten Unfällen, also ca. 40%, waren die Wetterbedingungen Haupt- oder Mitsache für den Unfall. Eine Abgrenzung der Unfälle nach fehlerhafter Einschätzung der Wetterbedingungen zu den anderen Unfallursachen ist schwierig. In allen Flugphasen ist eine Kombination von Pilotenfehler und Wettereinfluss jedoch Ursache für einen Großteil der Unfälle.



Flug  
24%



## Startfehler

Die meisten Unfälle im Bereich (Hang-)Start und Abflug lassen sich auf zu geringe Flugeschwindigkeit (Startlauf, Abflug mit zu hohem Anstellwinkel) zurückführen (5 Meldungen). Beim Abheben kommt es dann zum Durchsacken oder Abschmieren des Drachens und anschließend zum Crash. Aber auch der gegensätzliche Pilotenfehler, Start mit zu kleinem Anstellwinkel, führte zu 2 Unfällen, beide Crashes erfolgten im Startlauf. Beim Winden- und UL-Schlepp erstreckt sich die Abflugphase bis zum Ausklinken. 2 Unfälle, einer davon tödlich, wurden hierbei gemeldet, Ursache in beiden Fällen ein Lockout am Seil.

## Kollision mit Hindernis

Die Hindernisse sind meist Bäume (8 Meldungen) seltener Gebäude (2 Meldungen), Stromleitungen (1 Meldung) und Liftseile (1 Meldung). Auffallend häufig, im Gegensatz zu den vergangenen Jahren, erfolgte die Hindernisberührung in der Flugphase beim hangnahen Fliegen (7 Meldungen), weniger oft beim Start (2 Meldungen) und bei Landeeinteilung und Landung (3 Meldungen).

Während Gleitschirmflieger Baumlandungen meist schadlos überstehen, sind sie für Drachenflieger sehr verletzungsgefährlich. 3 Piloten verletzten sich dabei schwer, einer erlitt Verletzungen mittlerer Schwere. In diesen Fällen hatten sich die Drachen nicht am Baum verhängt, sondern waren zu Boden gestürzt.

## Fehleinschätzung Landeanflug und Fehler bei der Landung

Das Eine führt häufig zum Anderen. Ein verpatzter Landeanflug zieht oft Folgeprobleme nach sich. Zu hohes oder zu niedriges Anfliegen des Landeplatzes, Landungen mit Rückenwind, Strömungsabriss im Endanflug wegen zu frühen Ausstoßens und Landungen aus der Kurve waren hier die Hauptprobleme.

## Kollision Luftfahrzeug

2 Kollisionen Drachen mit Gleitschirm wurden gemeldet. Beide gingen, für alle Beteiligten glücklicherweise glimpflich aus. In einem Fall konnte sich der Hängegleiter nach der Kollision aus dem »Verband« wieder lösen und sicher landen, während sich der GS-Pilot mit seinem Notschirm rettete. Im anderen Fall, die Kollision erfolgte in niedriger Höhe, öffnete das ausgelöste Rettungsgerät nicht mehr rechtzeitig, beide Piloten überstanden den Absturz auf steiles Wiesengelände aber weitgehend unverletzt.

## Probleme mit Flugrüstung

Die ausgereifte Technik der Flugrüstung macht Unfälle in diesem Bereich relativ selten. Ein spektakulärer Unfall, der durch eine gerissene Unterverspannung ausgelöst wurde, ereignete sich beim Windschlepp. Mehrere hundert Meter stürzte der zusammengeklappte Drachen ab, ohne dass es dem Piloten gelang den Rettungsschirm auszulösen. Als dieser endlich draußen war, reichte die Höhe nicht mehr für eine tragende Öffnung. Trotz des harten Aufpralls blieb der Pilot weitgehend unverletzt. Beim Aufbau falsch eingebaute Flügelendrohre brachten einen Drachen während eines Ausbildungsfluges in einen so kritischen Flugzustand, dass der Fluglehrer die Funkanweisung zum Auslösen des Rettungsschirmes gab. Der Flugschüler landete unverletzt am Rettungsschirm in den Bäumen. Ein unzureichend gesicherter Rettungsschirm-Außencontainer war Ursache für einen tödlichen Unfall beim UL-Schlepp (siehe Punkt 5.)

## Überschlag

4 Überschläge wurden im Jahr 2000 gemeldet. 2 davon ereigneten sich in starker turbulenter Thermik bzw. im Lee eines Berggrates. Einer wurde verursacht durch den Einflug des Drachens in einen starken Thermikbart am Seil des UL's. Nach dem sofortigen Ausklinken war der Drachen schon so langsam, dass er sich überschlug. Ein weiterer hick ereignete sich bei Strömungsabrissübungen mit einer am Drachen montierter Kamera. Alle Piloten konnten sich mit dem Notschirm retten,

## Unfälle beim Schlepp

Beim Winden- und UL-Schlepp ereigneten sich im Jahr 2000 überdurchschnittlich viele Unfälle, davon 3 tödliche. (siehe Punkt 5.)

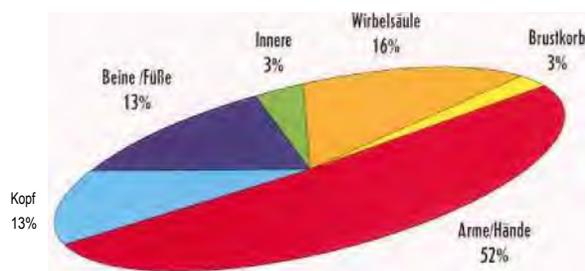
Das Schleppseil war in 2 Fällen Ursache für einen Unfall. Beim UL-Schlepp verhängte sich das Seil in einem Quickpin des geschleppten Starrflüglers, als dieser das UL unterflog und in dessen Wirbelschlepp geriet. Der Starre wurde dabei stark beschädigt, nach dem Bruch der Sollbruchstelle löste der Pilot das Rettungsgerät aus und landete unverletzt. Folgeschwerer der zweite Unfall. Beim Schleppbetrieb wurde nicht auf das Seilrückhol-Motorrad geachtet, das sich gerade in einer Senke genau über dem am Boden liegenden Schleppseil befand. Das Seil geriet in die Hinterachse des Motorrads, dieses wurde mitgeschleift. Nach Kappung des Seiles durch den Windenfahrer versäumte der Pilot, das Restseil auszu-

klinken, dieses verhängte sich am Boden und verursachte den Absturz des Hängegleiters. Der Pilot wurde dabei schwer verletzt.

## Rettungsschirmöffnungen

5 erfolgreiche Rettungsschirmöffnungen wurden gemeldet. Ein Pilot verletzte sich bei der Landung am Rettungsschirm schwer, die anderen erlitten nur leichtere Verletzungen oder blieben unverletzt. Wegen der starken Zentrifugalkräfte des nach einem Flügelbruch stark rotierenden Drachens gelang einem Piloten die Auslösung des Rettungsschirmes erst kurz über dem Boden. Er blieb, wie durch ein Wunder, fast unverletzt. (siehe auch 3.5.) Ein Versagen des Rettungsgerätes durch Verwickeln mit dem Drachen oder Packfehler wurde im Jahr 2000 nicht bekannt.

## Verletzungen



## Tödliche Unfälle

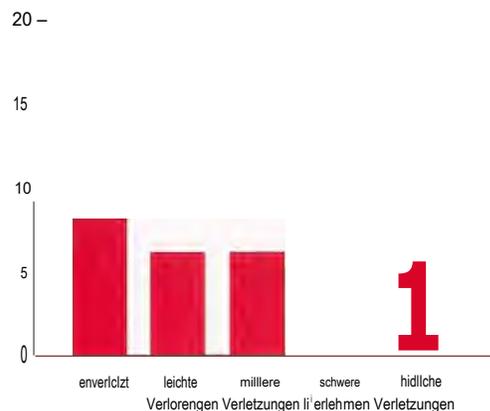
1. Beim UL-Schlepp fällt das Rettungsgerät des Drachenpiloten in ca. 25 Metern Höhe aus dem unzureichend gesicherten Gurtzeugcontainer vor die Basis des Drachens und öffnet. Der Hängegleiter geht auf die Nase und bohrt sich im Sturzflug in den Boden. Der Pilot ist sofort tot.

2. Beim Windschlepp wird eine leichte Drachenpilotin mit der Zugkraft für Doppelsitzer buchstäblich in die Luft »geschossen«. Nach dem Bruch der Sollbruchstelle geht der Drachen auf die Nase und kann von der Pilotin nicht mehr abgefangen werden. Sie stirbt beim Aufschlag auf den Boden.

3. Im Flachslepp gerät ein Flugschüler aus der Schlepprichtung, das Gerät geht in einen Lockout. Tödliche Kopfverletzungen beim Aufschlag.

4. Auf einem Streckenflug im Pinzgau will der Pilot eine Außenlandung machen. Zeugen beobachten ein unkontrolliertes Kreisen. Beim Aufschlag auf eine Hangböschung erleidet der Pilot tödliche Verletzungen.

5. Bei einem Streckenflug im Gebiet des Großglockner übersieht der Pilot die Kabel einer Materialseilbahn und kollidiert mit diesem. Absturz über ca. 200 Meter in felsiges Gelände. Der Pilot stirbt beim Aufprall.



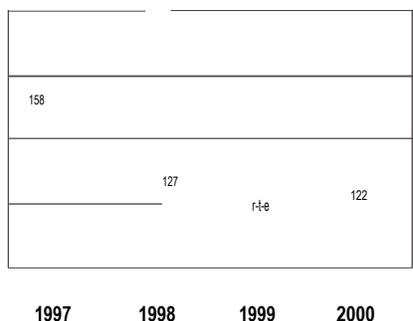
# GS-Unfallstatistik 2000



Unfallstatistik 2001 folgt in der nächsten Infoausgabe

## Unfallzahlen

Im Jahr 2000 wurden insgesamt 122 Unfälle und Störungen, davon 6 mit dem Doppelsitzer (Vorjahr 5), von deutschen Gleitschirmpiloten im In- und Ausland gemeldet. Damit liegt die Zahl der Meldungen in ähnlichem Rahmen wie 1998 und 1999. Wir bitten alle Piloten jede Störung und jeden Unfall mit dem Gleitschirm an den DHV zu melden. Absolute Vertraulichkeit ist garantiert. Nur mit Kenntnis des größten Teils des Unfallgeschehens sind eine vernünftige Analyse und darauf basierende Sicherheitsmaßnahmen möglich,



## Unfallquote

Die absolute Zahl der Unfallmeldungen hat für sich genommen noch wenig Aussagekraft. Ein genaueres Bild ergibt sich bei Betrachtung der relativen Zahlen, also der Unfallquote gemessen an der Zahl der Piloten.

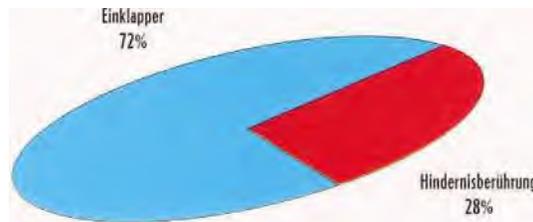
Jahr	Anzahl Luftfahrerscheine	Anzahl Unfälle	Quote in %	Anzahl Schwerverletzte	Quote in %	Anzahl All. Verletzte	Quote in %
1997	1626	166	10,2%	82	0,50%	10	0,061%
1998	18331	127	0,69%	74	0,40%	8	0,043%
1999	20021	116	0,58%	65	0,32%	7	0,035%
2000	21043	122	0,56%	79	0,36%	9	0,041%

## Unfallursachen

Über 90% aller Gleitschirmunfälle sind selbstverschuldet. Die Hauptursachen sind Fehleinschätzung der Wind- und Wettersituation und Mangel an Erfahrung bzw. Pilotenfehler. Unfälle durch Fremdverschulden (z.B. Kollision) oder Versagen der Technik (Leinenrisse, fehlerhafte Trimmung, Probleme mit dem Windschleppgerät) sind selten und mit deutlich weniger als 10% am Unfallgeschehen beteiligt.

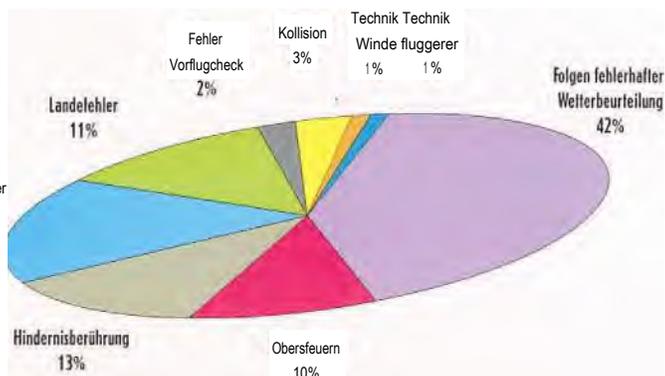
## Folgen fehlerhafter Wetterbeurteilung

Falsche Einschätzung der Wettersituation ist die häufigste Ursache, insbesondere für schwere oder tödliche Unfälle. Dabei werden vor allem die Auswirkungen von Wettereinflüssen auf das Flugverhalten des Schirmes verkannt. Meist summiert sich ein Einschätzungsfehler noch mit mangelnder Gerätebeherrschung. In dieser Rubrik sind deshalb die Unfälle nach seitlichen oder frontalen Einklappen, bedingt durch turbulente Flugbedingungen, aufgeführt. In der Praxis ist eine Zuordnung der Unfälle nach Einklappen in eine konkrete Ursachenschublade schwierig. Verantwortlich für die Störung ist meist eine nicht erkannte oder aber bewusst in Kauf genommene Wettergefahr (Lee, Föhn, turbulente Thermik etc.), Verantwortlich für den Unfall ist fast immer mangelnde Gerätebeherrschung. Abtreiben ins Lee durch zu starken Wind mit Hindernisberührung und Baumlandungen in Abwindbereichen sind weitere typische Folgen von fehlerhafter Wettereinschätzung



## Einklapper

Die Anzahl der gemeldeten Unfälle nach Einklappen (41) ist im Vergleich zum Vorjahr (33) wieder angestiegen. 35 Unfälle ereigneten sich nach seitlichen Einklappen. In den meisten Fällen (19) war fehlende oder ungenügende Korrektur bzw. extremes, nicht korrigierbares Wegdrehen des Schirmes, besonders in Bodennähe, der Unfallgrund. 7 Piloten übersteuerten den Schirm nach dem Einklappen mit der Gegenbremse und provozierten damit einen Strömungsabriss. In zwei Fällen schoss der Schirm dabei so extrem nach vorne, dass die Piloten in die Kappe stürzten.



## Hindernisberührung

Zur Hindernisberührung kommt es im Abflug, beim hangnahen Fliegen am Relief, (Soaren) und am häufigsten bei der Landeinteilung. Bei Kollisionen mit Felsen starben im Jahr 2000 zwei Piloten. Einer verunglückte tödlich, nachdem er in eine Starkstromleitung geflogen war.

Baumlandungen sind relativ häufig, nehmen jedoch meist einen glimpflichen Ausgang.

Die Zahl der diesbezüglichen Unfallmeldungen (17) bewegt sich auf dem Niveau der Vorjahre (1998 und 1999, je 15 Meldungen)

## Startfehler

Hineinsetzen ins Gurtzeug bevor der Schirm trägt mit anschließender Bodenberührung, Überschießen und Einklappen des Schirmes, Stolpern und Straucheln beim Startlauf - dies sind die Hauptfehler, die meist aufgrund mangelnder Übung des Piloten zu Unfällen im Startbereich führen.

Mit 23 Meldungen ist eine deutliche Zunahme der Unfälle im Startbereich zu verzeichnen. ( Vorjahr 15 Meldungen)

## Fehler Landeinteilung und Landung

21 Meldungen (Vorjahr 14) betreffen den Bereich Landeinteilung und Landung. Besonders oft misslingt die Landeinteilung bei schwierigen Flugbedingungen (starker Wind, thermische Ablösungen, Turbulenzen). Auch Außenlandungen in unbekanntem oder schwierigem Terrain bergen ein hohes Unfallrisiko. Bei der Landung selbst sind die Hauptfehler zu spätes Aufrichten, Überbremsen des Schirmes, Hindernisse und Sturz bei der Landung.

## Fehler Startvorbereitungen

Im Jahr 2000 wurde kein Unfall von deutschen Piloten gemeldet, (in A einer mit Schwerverletzten) der durch offene Beinschlaufen verursacht worden ist. Der »klassische« Fehler bei den Startvorbereitungen, verknottete Leinen bleiben unbemerkt, führte zu 3 Unfällen (Vorjahr 4), 2 davon mit Schwerverletzten. In allen drei Fällen geriet der Schirm in eine Drehbewegung, verursacht durch die verknotteten Leinen, die von den Piloten bis zum Aufprall nicht zu stoppen war.

## Kollision mit Luftfahrzeug

4 Kollisionen Gleitschirm mit Gleitschirm wurden im Berichtszeitraum gemeldet. Dabei verletzte sich ein Flieger schwer, weil die von beiden Piloten ausgelösten Rettungsschirme nicht mehr rechtzeitig vor dem Aufprall auf dem Boden öffneten. Gleiches überstanden zwei andere Piloten weitgehend unverletzt, weil sie in steiles Wiesengelände stürzten. Alle gemeldeten Kollisionen ereigneten sich in stark beflogenen Geländen. Ein Drachenflieger meldete 3 Beinahe-Zusammenstöße mit Gleitschir-

8 Fälle von seitlichen Verhängern mit Spiralsturz, meist über mehrere 100 Höhenmeter, wurden gemeldet. (Vorjahr 5) Erstmals betraf diese extrem gefährliche Flugsituation auch Schirme der Klasse 1-2 (2 Vorfälle).

Trotz richtiger Pilotenreaktion auf einen seitlichen Einklapper verunglückten 4 Piloten, einer davon schwer, einer tödlich. Dabei kam es zur Hindernisberührung mit dem stabilisierten Schirm oder zur Bodenberührung durch das erhöhte Sinken.

Frontales Einklappen war der Grund für 7 Unfallmeldungen. In 3 Fällen war dabei ein stabiler Frontklapper Ursache für den Absturz, jeweils mit Schwerverletzten. 2 Piloten überbremsen den Schirm nach dem Frontklapper, mit der Folge eines Strömungsabbrisses, in einem Fall kam es zur Bodenberührung nach der selbständigen Wiederöffnung des Schirmes.

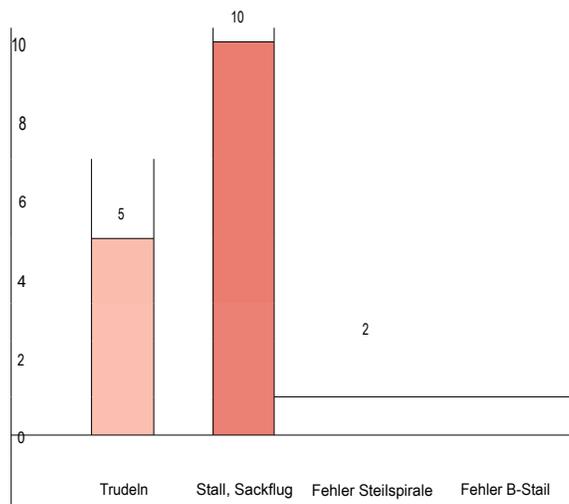
Die Unfälle nach Einklappen verteilten sich auf alle Geräteklassen: 1 und 1 GH: 1 Meldung, 1-2 und 1-2 GH: 12 Meldungen, 2 und 2 GH: 13 Meldungen, 2-3 und 2-3 GH: 10 Meldungen, 3: 1 Meldung, Prototyp oder ausländische Zertifizierung: 4 Meldungen.

28 der 35 Unfälle nach Segeleinklappen (ohne Verhänger) ereigneten sich bei einem Boden - bzw. Hangabstand von weniger als 50 Metern. Diese Tatsache verdeutlicht einmal mehr das Risiko von hangnahem Fliegen bei turbulenten Bedingungen.

## Übersteuerung

In dieser Rubrik sind die Unfälle erfasst, die durch provozierte Strömungsabrisse, (Trudeln, Sackflug), Fehler beim Extremflug und Fehler beim Schnellabstieg (Steilspirale, B- Stall,) verursacht wurden. Häufigste Einzelursache: Sackflüge oder Stalls durch beidseitiges zu starkes Anbremsen, meist im Landeanflug und Trudeln (Negativdrehen), durch einseitiges Überbremsen des Schirmes. Stabile Steilspiralen forderten ein Todesopfer und einen Schwerverletzten.

Mit 14 Meldungen ist hier eine rückläufige Tendenz zu den Vorjahren (1999: 18 Meldungen) festzustellen.





Die richtige Einschätzung der Wettersituation ist ein wichtiger Sicherheitsfaktor in unserem Sport

men innerhalb von 15 Minuten, teilweise mit Berührungen der Fluggeräte, am Treh, einem vielbeflogenen Fluggelände in Frankreich.

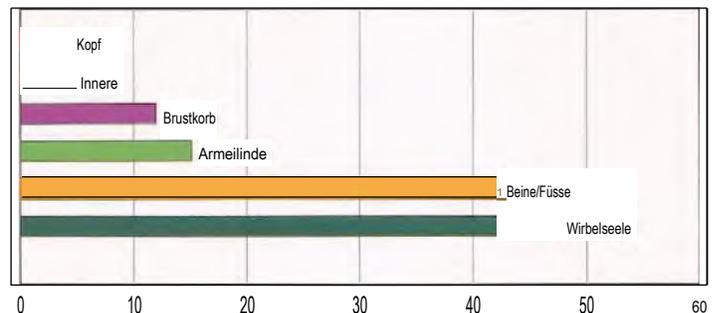
## Unfälle beim Windenschlepp

7 Unfallmeldungen betrafen die Startart Windenschlepp. In 5 Fällen war ein Sackflug am Seil die Unfallursache. Lediglich zwei Unfälle (1998 und 1999 ebenfalls jeweils 2 Meldungen) wurden in Zusammenhang mit dem Windenschlepp-Equipment gemeldet. In einem Fall war ein Seilriss Auslöser für starkes Vorschießen der Kappe und, nach Fehireaktion des Piloten, den anschließenden unkontrollierbaren Flugzustand. Der Pilot überstand den Absturz dank seines Rettungsschirmes unverletzt. Im zweiten Fall führte ein Seilüberwurf an der Winde, verursacht durch einen Fehler des Windenfahrrers, zum Unfall mit sehr schweren Verletzungen des Piloten.

Zwei der beim Windenschlepp genannten Unfälle nach Sackflug am Seil wurden durch fehlerhafte Trimmung der Schirme verursacht. Leinenrisse oder sonstiges Versagen von Bauteilen des Gleitschirmes wurden im Jahr 2000 nicht gemeldet.

## Rettungsschirmauslösungen

6 erfolgreiche Rettungsschirmöffnungen wurden im Jahr 2000 gemeldet. Dabei blieben 4 Piloten unverletzt, während einer, bei der Landung am Rettungsschirm im felsigen Gelände, schwere Verletzungen am Becken erlitt. Ein anderer brach sich bei der Landung das Handgelenk. In 5 weiteren Fällen öffnete der Rettungsschirm nicht mehr rechtzeitig vor dem Aufprall auf dem Boden, weil die Auslösung in zu geringer Höhe erfolgte. 4 Schwer- und ein 2 Leichtverletzte (Tandem) waren die Folge.



## Unfallfolgen

Die Anzahl der Wirbelverletzungen (48) ist wieder deutlich angestiegen (Vorjahr 38).

Auffällig ist jedoch, dass fast die Hälfte dieser Verunfallten noch zusätzliche Verletzungen, meist an einem Bein oder am Becken erlitt. Das deutet darauf hin, dass der Aufprall auf den Boden nicht senkrecht sondern seitlich erfolgte, eine Position, in welcher der Rückenprotector weitgehend unwirksam bleibt. Zusätzliche wirksame Seitenprotectoren könnten die Verletzungsschwere beim seitlichen Aufprall (meist aus einer Drehbewegung, z.B. nach einem Einklapper) mindern.

In einem Fall führte die Wirbelverletzung zur Querschnittlähmung; der Pilot hatte keinen Rückenschutz verwendet.

## Tödliche Unfälle

1. Der Pilot will am Hang des Fluggeländes soaren. Nach einiger Zeit bemerkt er, dass die verbleibende Höhe für einen Anflug zum Landeplatz nicht mehr ausreicht und will auf halber Hanghöhe einlanden. Dabei übersieht

er eine Stromleitung und fliegt direkt in diese hinein. Er stirbt noch an der Unfallstelle an seinen schweren Verbrennungen.

2. Böeiger Ostwind und teilweise am Startplatz aufliegende Wolkenbasis. Der 72-jährige Pilot ist bereits seit einiger Zeit in der Luft als er, durch Einfliegen in die Wolke, die Orientierung verliert und gegen eine Felswand prallt. Er verstirbt noch an der Unfallstelle.

3. Start am Nebelhorngipfel bei turbulenten Bedingungen. Leesituation durch hochreichenden Talwind. Nach längerer Flugstrecke klappt der Schirm großflächig ein und verhängt, ca. 200 Meter Abspiralen ohne Pilotenreaktion bis zum Aufschlag in felsigem Gelände. Pilot ist sofort tot.

4. Nach dem Start Einfliegen in sehr starke Thermikablösung, die den Schirm extrem verlangsamt. Einklapper rechts, Spiralsturz knapp eine Umdrehung bis zum Aufschlag. Pilot erleidet lebensgefährliche Verletzungen und stirbt nach Helikopter-Bergung einige Stunden später im Krankenhaus.

5. Klapper von 50% bei ca. 100 Meter Hangabstand. Nach 90° Grad Wegdrehen Stabilisierung durch den Piloten. Anschließend Kurskorrektur 2 nach links vom Hang weg. Seitliche Kollision mit einem Baum, die Leinen

der linken Seite verfangen sich in den Ästen und deformieren den Schirm. Spiralsturz in das sehr steile felsdurchsetzte Gelände. Die gesamte Sturzhöhe betrug 200 - 300 Meter.

6. Steilspirale, die vom Piloten nicht mehr ausgeleitet werden konnte. Mit voller Geschwindigkeit in einen Laternenmasten spiralt und tödlich verletzt worden.

7. Großflächiger Einklapper während eines Streckenfluges. Anschließendes Trudeln. Bis zum Aufschlag gelingt es dem Piloten nicht, sein Gerät unter Kontrolle zu bringen. Er verstirbt an der Unfallstelle durch Genickbruch



Großflächiger Klapper schon beim Start

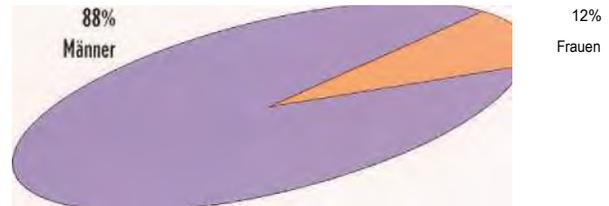
8. Laut Polizeibericht, Einklapper von über 50% und Spiralsturz bis zum Aufschlag. Pilot stirbt noch an der Unfallstelle an seinen schweren inneren Verletzungen.

9. Beim Hangsoaren fliegt der 65-jährige Pilot ohne jede Reaktion mehrere hundert Meter geradeaus auf eine Felswand zu, kollidiert mit dieser und zieht sich dabei tödliche Verletzungen zu. Ursache vermutlich Bewusstlosigkeit, Herzanfall oder Schlaganfall.

## Weitere statistische Angaben

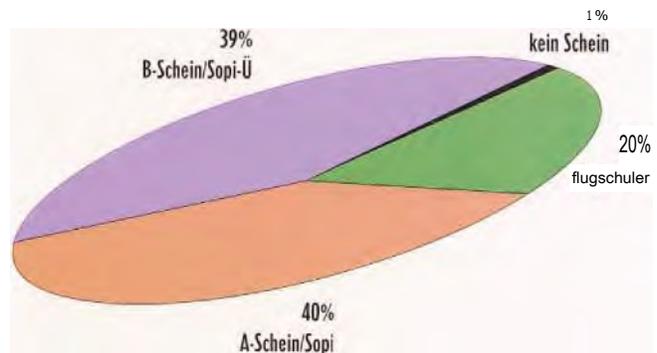
### Unfallverteilung nach Geschlechtern

Der Unfallanteil von weiblichen Piloten ist etwas höher als der Frauenanteil der DHV-Mitglieder (9%).

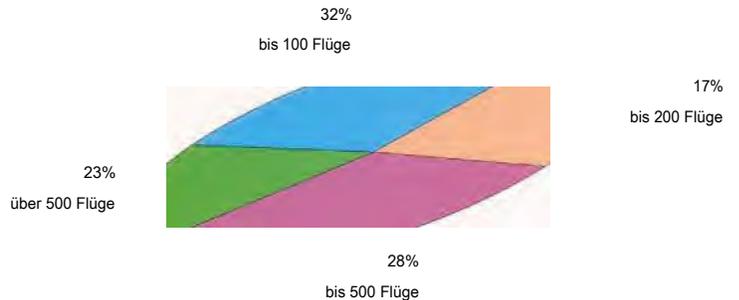


### Unfallverteilung nach Scheinarten

A- und B-Schein-Piloten sind praktisch zu gleichen Teilen in der Unfallstatistik vertreten. Die auf den ersten Blick hohe Prozentzahl der Schulungsunfälle erklärt sich mit den strengen Vorschriften zur Unfallmeldung für Flugschulen.



### Unfallverteilung nach Flugerfahrung



# Oberprüfung von Schleppklinken

## Verhalten beim seitlichem Ausbrechen

Auf Grund der Vermutung eines Piloten, dass Gurtbandklinken beim seitlichen Ausbrechen das Wegdrehen aus der Seilzugrichtung verstärken und damit die Unfallgefahr (Lock Out) erhöht wird, wurden mit den z. Z. am Markt erhältlichen Schleppklinken mehrere Testflüge durchgeführt.

Es wurden Windenschlepps mit den Spreizrohrklinken der Typen Koch Integral GS und Müller BMK 1000 sowie den Gurtbandklinken der Typen FreeX-Control, Flymarket SK i und der Seilklinke Aerosport »Pilots Right Stuff« im DHV-Prüfzentrum Bad Satzungen durchgeführt. Die Testflüge fanden bei ruhigen Wind- und Wetterverhältnissen mit zwei DHV 1, 1-2 Gleitsegeln und mit GH-Gurtzeugen statt. Die Schleppklinken wurden in den Karabiner-Einhängeschlaufen sachgerecht befestigt. Bei zwei Schlepps wurde die Seilklinke in die Schleppschlaufen eingehängt.

Bei den durchgeführten Schlepps wurde festgestellt, dass bei allen Schleppklinkentypen beim Verlassen der Seilzugrichtung (geradlinige Zugrichtung zur Winde), abhängig vom Winkelgrad der Abdrift, Unterschiede im Rücksteuerverhalten erkennbar waren.

Bei Abdriftwinkeln bis 45 Grad konnte durch Körpergewichtsverlagerung und aktiven Bremsleineinsatz, ohne nachgelassene Seilzugkraft durch den Windenführer, mit jeder verwendeten Klinke, ohne besondere Pilotengeschicklichkeit, wieder zurück in die Schlepprichtung gesteuert werden. Die dazu benötigten subjektiven Steuerkräfte bzw. Steuerwege waren bei den Gurt- bzw. Seilklinken geringfügig höher als bei den Spreizrohrklinken.

Bei größeren Abdriftwinkeln (ca. 60 Grad) war bei allen Klinken ein Rücksteuern schwierig und der Windenführer musste in jedem Fall die Zugkraft reduzieren, bzw. kurzzeitig ganz wegnehmen. Auch hier konnte bei jedem Schlepp und mit jeder Klinke wieder in die Seilzugrichtung zurück gesteuert werden.

## Besonderheiten bei der Seilklinke

Wegen dem relativ weit vor dem Piloten befindlichen Zugpunkt der Seilklinke, wird der Pilotenkörper mit seinem Gurt zwar in Richtung Winde gedreht; das Gleitsegel behält aber ohne Zutun des Piloten die Abdrift bei und gerät ohne energischen Bremsleineinsatz und ohne merkliches Nachlassen der Seilzugkraft durch den Windenführer schnell in den »Lock out«. Die Drehung des Gurtzeugs zur Winde hin kann dem ungeübten Piloten das trügerische Gefühl vermitteln, dass sein Gleitsegel wieder in die Seil-

zugrichtung zur Winde dreht, obwohl das Gegenteil passiert und sein Schirm immer weiter aus der Zugrichtung abdriftet.

Bei Spreizrohrklinken, die ihren Zugpunkt näher am Pilotengurtzeug haben, ist das seitliche Ausbrechen leichter zu erkennen und damit auch schneller wieder auszusteuern.

Die Gurtbandklinken können nicht in vollem Umfang der Seilklinke gleichgestellt werden. Durch den näher am Pilotengurtzeug befindlichen Zugpunkt reagieren sie eher in den Steuerauswirkungen wie eine Mischung aus Spreizrohr- und Seilklinke.

## Fazit

Das seitliche Ausbrechen, das mit einem »Lock out« enden kann, ist grundsätzlich vermeidbar.

Dabei ist die Kombination Gurtzeug und Schleppklinke ein Faktor, der in einem gesonderten Bericht in Kürze behandelt wird. Ein ebenso wichtiger Faktor ist die Flugerfahrung des Piloten. Routinierte Windenschlepp-Piloten, die nach dem Schlepp auf Strecke gehen, können sicher problemlos mit einer Seilklinke geschleppt werden.

Schleppanfänger und »Gelegenheitspiloten« sind mit einer Spreizrohrklinke oder, wenn sie ihr Rettungsgerät im Brustcontainer montiert haben, auch mit einer Gurtbandclinke gut beraten.

## Wichtige Hinweise

> Keine Windenschlepps bei mehr als 45 Grad Seitenwind durchführen.

> Der Pilot muss ständig und rechtzeitig Steuerkorrekturen durchführen, um den Kurs zur Winde zu halten. Körpergewicht und Bremsleinen müssen dazu gefühlvoll eingesetzt werden. Immer darauf achten, dass die gegenüberliegende Bremse ganz offen ist!

> Öfter mal zur Winde schauen! Manche Piloten schauen zu oft nach oben zum Gleitsegel und verlieren dabei die Richtung zur Winde. Was nicht

heißen soll, dass man seinen Schirm überhaupt nicht beobachten soll.

- Der Windenführer muss unbedingt rechtzeitig (frühzeitig!) das seitliche Ausbrechen bereits im Ansatz erkennen und durch Nachlassen der Seilzugkraft dem Piloten das Rücksteuern ermöglichen. Reagiert der Pilot nicht, ist es ratsam, kurzzeitig die Zugkraft ganz wegzunehmen und erst nach dem Rücksteuern wieder zu erhöhen. Manche Piloten reagieren erst, wenn tatsächlich mal kurzzeitig keine Zugkraft kommt!

Horst Barthelmes  
DHV-Schleppbüro



# Limn Mehen

## Erfolgreicher Hürdenlauf bis zum »Abheben«

Jena hat viel zu bieten. Neben dem Orchideenreichtum findet man hier auch Greifvögel, wie den seltenen Uhu, und vor allem **jede Menge süd-exponierte Muschelkalkhänge mit den typischen Trockenbiotopen, vor allem Magerrasen. Dass Jena viel zu bieten hat, hatten neben den Gleitschirmpiloten auch die Verantwortlichen von Seiten des Naturschutzes erkannt. Mit Geldern des Bundes und der EU in Millionenhöhe wurde großflächig geplant.**

### Herausgeplant

Unsere Freude über die anstehende Entwaldung unserer Fluggelände zur Schaffung weiterer Trockenbiotope fand ein jähes Ende. Man hatte uns nicht etwa vergessen. Wir waren aus den Geländen regelrecht herausgeplant worden. Von »ganz Oben«, wie sich später herausstellte. Nur, dass wir die einzigen waren, die davon nichts wußten. Der Zufall brachte dies zu Tage. Bei einer Führung durch die Untere Naturschutzbehörde (UNB) für interessierte Bürger bemerkte der Führer beiläufig: »Ach ja, hier ist ein Paragleiter Startplatz, der kommt natürlich noch weg«. Das war dann der Zeitpunkt, zu dem sich unsere beiden teilnehmenden Piloten outeten und Protest einlegten.

Von unseren 3 Fluggeländen sollten 2 dem Großprojekt zum Opfer fallen, das Dritte wurde großflächig mit Mehrfamilienhäusern bebaut. Es stand fest. So konnte es nicht weitergehen. Gestärkt durch den Zuspruch und die Ermunterungen des DHV auf der Regionalversammlung Ost und bewaffnet mit den Beispiellunterlagen des DHV zum Projekt »Fußstart Schwäbische Alb« wurde eine Arbeitsgruppe gebildet.

### Wertvolle Biotope

Die Jenaer Gelände eignen sich besonders gut als Vorbild für erfolgreiche Zusammenarbeit mit den Behörden, weil jeder naturschutzrechtliche Belang, der auch nur im entferntesten berührt werden könnte, in unserem Fall tangiert war. Für das Naturschutzgroßprojekt, in dessen Kerngebiet wir fliegen wollten und nun bereits seit einem Jahr fliegen, zeichnete sich der Zweckverband »Orchideenregion Jena - Muschelkalkhänge im Mittleren Saaletal« und das Thüringer Ministerium für Landwirtschaft, Naturschutz und Umwelt verantwortlich. Dass die Kerngebiete des Großprojekts auch zum Flora Fauna Habitat (FFH) - Gebiet gehören, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

Die Devise bei dieser Konstellation hieß ganz klar »Dran bleiben!«. So standen plötzlich kleine Bäume quer über den gesamten Landeplatz oder

wir erfuhren erst als Bagger auffuhren, dass auf unserem Landeplatz ein Rückhaltebecken für Wasser eingerichtet würde. Nicht am Ball zu bleiben heißt automatisch vergessen zu werden. Dem entgeht man nur, indem man ein gutes Klima zu den Entscheidungsträgern aufbaut. Mit einem Telefongespräch ist das nicht erreicht. Oft wurden Entscheidungen zu unseren Ungunsten gefällt, weil wir nicht rechtzeitig klar gemacht haben, was wir eigentlich machen. Mancher Naturschützer denkt bei Startplatz an »Startbahn West« - kein Wunder, wenn er dann rot sieht.

### Kooperative Lösung

Dank DHV und der sehr guten Vorarbeit durch das Projekt Röhn waren bei der Oberen Naturschutzbehörde Mitarbeiter vorhanden, die mit der Materie bereits vertraut waren. Der DHV und die Naturschutzbehörde konnten alle Entscheidungsträger an einen »runden« (aber doch eckigen)

Tisch holen. Die umfangreiche Vorarbeit mit den UNBs und dem Großprojekt wurde hier wirksam. Niemand von Seiten des Naturschutzes konnte und wollte mehr die Verantwortung auf die nächsthöhere Behörde abwälzen.

Endlich zahlte sich auch das vom DHV in Auftrag gegebene Trittschadensgutachten an unserem Vorzeigefluggelände »Jägerberg« aus. Es war durch die Mitwirkung des LVwA sogar möglich, Grenzen des Schutzgebietes um unseren neuen Startplatz herum zu verlegen. Andererseits wurden auch vielversprechende Gelände zugunsten des Naturschutzes aufgegeben, was zugegeben schwer fiel.

Den Piloten wurde jedoch eine tragfähige Menge an Fluggeländen für die Windrichtungen SO, S, SW und NW erhalten. Der Verein bemüht sich um die befliegenen Hänge im Rahmen einer Patenschaft und in Zusammenarbeit mit den Naturschutzbehörden.

So viel auch zum Thema: »Dran bleiben!«. Wer Behördengänge scheut, braucht ein solches Zulassungsvorhaben gar nicht erst anzufangen. Aber eigentlich sollte der Artikel dazu ermuntern die Herausforderung anzunehmen, denn es lohnt sich.

Am Ende wurden 6 unserer Vorschläge akzeptiert und wir haben den Segen des DHV in Form einer Genehmigung nach § 25 LuftVG erhalten.

Anita Meincke und Sascha Schlösser  
Öffentlichkeitsarbeit  
DGFC-Jena e.V.



Anmerkung: Die Gelände rund um Jena sind auf Seite 66 detailliert beschrieben.

# our spirit soars



## KITESURF KALENDE!?

### **Der ultimative Kitesurfskalender!**

**13 tolle Motive, fotografiert von Frederick Pattou im Format 54 x 42 cm.**

**Lassen Sie sich diesen optischen Leckerbissen nicht entgehen!**

**UM 4E1,- e15 335,- € 24,35**

## GLEITSCHIRM KALENDER



Der legendäre **GLEITSCHIRM** Kalender 2002. mit atemberaubenden Aufnahmen der weltbesten Eleitschirmfotografen im Format 54 x42 cm. 13 Härter. farbig. hochglanz. Das Ideale Geschenk. nicht nur Eleitschirrpiloten!

**13111 48,- ÖS 3.335,- € 24,35**



In **GLEITSCHIRM** erhalten sie alle informationen über die einfachste aller Hug-sportarten.

Test und Technik. die schirrstes? Fluggebiete zum unschlagbaren fleis als aulaeahoi 3 Ausgaben zum Kennenlerneril **UM 19,90 ÖS 139,- 10,10**

## **Auflage limitiert - am besten noch heute bestellen!**

Thermik Verlag

Linzererde 35

A 4614 Marchtrenk

Österreich

Tef. +43 (0)7243/54392

Fax +43 (0)7243/54392-22

e-mail gleitschirm@aon.at

D)

ic)

±Z.Zi-Im

Ich bestelle Stk. **OUTESURF** Kalender 2002

Ich bestelle Stk. **GLEITSCHIRM** Kalender 2002

Verpackung- und Versandkosten: DM 9,50/ÖS 65,-/€4,72 (eh November lieferbar)

Ich bestelle ein **GLEITSCHIRM** Probeabo

Dieses geht - falls ich nicht innerhalb einer Woche oh Erholt der dritten Ausgabe gekündigt habe - in ein Jahresabo über.

Name, Vorname \_\_\_\_\_

Straße \_\_\_\_\_

Postleitzahl, Ort \_\_\_\_\_

Land \_\_\_\_\_

Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_

Bitte  
ausreichend  
frankieren!

**Thermik Verlag  
Linzer Straße 35  
A-4614 Marchtrenk  
Österreich**

# Jägertat



Manche Pilot(in) wird schon mal über ein ominöses Fluggebiet auf der Schwäbischen Alb gestoßen sein und sich gewundert haben, warum es so schwierig ist, diesen Flugberg im Herzen der Schwäbischen Alb auch mal als Gastpilot zu besuchen. Der Grund dafür liegt leider nicht nur in der etwas ungünstigen geographischen Lage des Hanges, sondern hauptsächlich an einem nicht flugtechnischen Problem, das leider auch Teil der Fliegerrealität ist und in Anbetracht der jüngeren Freudenmeldungen über neu zugelassene Fluggebiete gerne in Vergessenheit gerät. Die ewigen Auseinandersetzungen der Drachenflieger mit der Jägerschaft.

## Die Rahmenvereinbarung

Obwohl die Schneithalde bereits seit 25 Jahren befliegen wird, sind die Einschränkungen, die dem Flugbetrieb auferlegt wurden, erst einige Jahre alt: 1995 nämlich wurde auf Druck der lokalen Jäger eine »Rahmenvereinbarung« getroffen, in der der Flugbetrieb »unter Berücksichtigung der Interessen aller Beteiligten« geregelt wurde. Es waren keine Verhandlungen im Sinne gleichberechtigter Parteien, sondern ein fast aussichtsloser Kampf mit dem Rücken zur Wand - der Ortschaftsrat nämlich, der als Gegenpartei dastand, war damals in fester Jägerhand. Die drakonischen Einschränkungen, die dem Flugbetrieb auferlegt wurden, drücken den unterschiedlichen Stellenwert der Interessen aus. Diese Auflagen suchen sicherlich im deutschsprachigen Raum ihresgleichen: Es darf im Winter nur von 10 bis 15 Uhr und im Sommer von 10 bis 19 Uhr geflogen werden; Gastpiloten sind grundsätzlich nicht zugelassen, Toplandungen sind verboten, jährlich muss eine Mitgliederliste bei der Ortsverwaltung abgegeben werden, Mitgliederzahlbeschränkung und Ausweisungspflicht gegenüber den Jägern wurde angestrebt etc. pp.

## Unser Traum vom Schleppbetrieb

Interessant für die außenstehenden Beobachter wurde es dann im Herbst 2000, als der DFC sich alle notwendigen Bescheinigungen einholte, um auf einem am Startplatz angrenzenden Grundstück Schleppstarts vornehmen zu dürfen. Da der Schleppbetrieb in der Rahmenvereinbarung von 1995 nicht berührt worden war und vorher bereits praktiziert wurde, sahen wir keinen Anlass zur Sorge bezüglich unserer Schlepppläne. Weit gefehlt.

Die Jäger fühlten sich übergangen und fingen an, auf allen Ebenen gegen die Schlepppläne vorzugehen. Die genauen historischen Details lassen wir hier weg (interessierte Leser können den Verlauf der ganzen Angelegenheit im Internet nachvollziehen unter [www.drachenfliegerclubstarzeln.de](http://www.drachenfliegerclubstarzeln.de)). Im Laufe der folgenden Diskussion wurden die Drachenflieger als »Krebsgeschwür« bezeichnet und jeder Versuch, die Angelegenheit öffentlich zu diskutieren, scheiterte. Dieser Aspekt verwundert uns im Besonderen - wir Piloten haben immer versucht, direkte Gespräche zu führen, mussten aber feststellen, dass sich die Jägerschaft weigert, mit den Betroffenen in den Dialog zu treten.

Fragt sich nur, warum die Jäger so einen Groll gegen die Piloten hegen.

Wenn die lokale Jägerschaft von einer »Unvereinbarkeit der Gruppeninteressen von Jägerschaft und DFC« redet, so scheinen uns diese nicht um die gemeinsame Nutzung der Schneithalde zu gehen.

Solange die Jäger ihre Karten nicht auf den Tisch legen, werden wir über die wirklichen Gründe nur mutmaßen können.

Einer der Gründe könnte aus einem Kommentar hervorgehen, der im Oktober 2003 in einer lokalen Zeitung von einem passionierten Jäger veröffentlicht wurde: Dort wird die Fliegerei als »Trendsportart« bezeichnet, die Jägerei hingegen als »ein traditionsträchtiges und aus vielerlei Gründen notwendiges Kulturgut.« Dass die Mitglieder des DFC allesamt bodenständige Menschen (hauptsächlich aus Handwerksberufen entstammend) sind und sich die Freizeit und die Geldmittel für die Fliegerei genauso vom



Vorsprache beim Naturschutz. V.l.n.r. Wolfgang Schmid, Björn Klaassen, Alfons Back, Klaus Irschik

Munde absparen wie andere Menschen ihre Kegelclubmitgliedschaft, scheint die Jäger weniger zu beeindrucken als die scheinbare Unabhängigkeit und Freiheit der Piloten in ihren zumeist bunten und weithin sichtbaren Ausrüstungen.

Es scheint also nicht um die Grundlagen für ein friedliches Nebeneinander von Jägern und Piloten zu gehen, sondern um unterschiedlichen Lebensstil.

**Als Drachen- und Gleitschirmflieger sind wir uns sehr wohl bewusst, dass aus der gemeinschaftlichen Nutzung der Natur Interessenkonflikte entstehen.**

Natürlich würden wir gerne so viel und lang und uneingeschränkt wie möglich fliegen, wenn die äußeren Bedingungen es zuließen (genau wie die Jäger es sicherlich auch am liebsten hätten, wenn man sie jagen ließe wann und wie viel immer sie wollen). Trotzdem werden wir uns allen fundierten und nachvollziehbaren Argumenten, die für eine sinnvolle und naturverträgliche Einschränkung des Flugbetriebes sprechen, unterordnen. In jedem Fall sind unserer Meinung nach die von der Jägerschaft in die-

ser Sache benutzten Techniken zur Durchsetzung ihrer Interessen nicht mit einer kultivierten und gegenseitigen Auseinandersetzung vereinbar.

Der Vorstand des DFC Starzeln

## Gut Ding .....

.. braucht seine Zeit. Seit gut zwei Jahren arbeitet nun eine kleine Arbeitsgruppe und der DHV am Projekt »Fußstart Schwäbische Alb«. Über zo Gelände entlang des Albraufs wurden von den ca. 15 betroffenen Vereinen beschrieben und zu einer Projektzusammenfassung gebündelt. Erste positive Rückmeldungen gab es nun von der Göppinger Naturschutzbehörde: »Wir können die Outdoorsportler nicht immer ausgrenzen und müssen an naturverträglichen Orten Lösungsmöglichkeiten schaffen. Nur so können wir auch die Schwarzfliegerei in den Griff bekommen!« Ein großes Problem ist allerdings, dass die extrem gut geeigneten Standorte fast ausnahmslos in bereits ausgewiesenen Schutzgebieten liegen. Für eine Zulassung in diesen sensiblen Flächen bedarf es im Regelfall einer Zustimmung des Regierungspräsidiums.

Ein »dicker Brocken« sind auch die örtlichen Forstbehörden, bei denen vor

allem in den vergangenen Jahren massive Bedenken gegen den Flugbetrieb geäußert wurden. Von dieser Seite wird eine »Beunruhigung« des Waldes befürchtet. Trotz allem bleiben wir optimistisch für Zulassungen im Jahr 2002. Klaus Irschik (Projekt Fußstart Schwäbische Alb)

## Übunehang bei Taurusstein/Wiesbaden

Nach einer fast endlosen Zulassungsgeschichte konnten die Gleitschirmflieger Untertaunus e.V. das Gelände Niederlibbach (Nordhang) letztes Jahr zu lassen. Dabei und für die laufende Pacht sind erhebliche Kosten entstanden. Gäste sind bei uns herzlich willkommen. Leider sind jedoch manche Piloten nicht bereit einen kleinen Unkostenbeitrag zu leisten. Bitte habt dafür Verständnis, dass vor dem Fliegen mit uns Kontakt aufgenommen wird. Zudem sind einige Auflagen unbedingt einzuhalten - da sonst das Gelände akut gefährdet ist. E-Mail: kwilhelmi@t-online.de .

Kurt Wilhelmi

Gleitschirmfreunde Untertaunus 1995 e.V

## Bassano

Die Verantwortlichen von Club, Gemeinde und dem Tourismusverband der Provinz Treviso haben sich zu dem „Consorzio Turistico Vivere Grappa“ zusammengeschlossen, um den Tourismus und die Freizeitmöglichkeiten in dieser malerischen Gegend sinnvoll weiter auszubauen. Denn außer Fliegen und anderen sportlichen Aktivitäten hat diese Provinz auch kulinarisch und kulturell eine Menge zu bieten. Im Rahmen dieser Bemühungen veranstaltete das Consorzio im Oktober ein „Educational Volo Libero“. Gegenstand der Diskussion waren unter anderem folgende Themen:

Bei Unfällen ist über Handy oder Festnetz 118 (ohne Vorwahl) unverzüglich die Rettungsleitstelle zu informieren. Bitte eine detaillierte und überlegte Unfallmeldung abgeben. Im Vorfeld auf ist auf ausreichenden • Versicherungsschutz —Auslandskrankenversicherung, Reiserückholversicherung etc. - zu achten.

Um der wachsenden Kleinkriminalität entgegenzutreten hat der Wirt der „Antica Abazia“ eine Überwachungskamera installieren lassen. Am Parkplatz der „Albergo Locanda Montegrappa“ patrouilliert ein Wachmann. Trotzdem ist es nach wie vor sehr ratsam an den Start- und Landeplätzen, alle Wertgegenstände aus dem Auto zu entfernen.

Der örtliche Club „Volo Libero Montegrappa“ hat erhebliche Kosten für die Pacht und die Instandhaltung der Start/Landeplätze zu tragen. Hinzu kommt ein beträchtlicher ehrenamtlicher Aufwand. Deshalb die dringende Bitte der Verantwortlichen an alle Piloten, die nach Bassano zum Fliegen kommen: Besorgt Euch die Fly-Card!

Erhältlich im Büro des Consorzio Turistico „Vivere il Grappa“, Piazza al Paradiso 11, 31030 Semonzo del Grappa (TV) - Tel. und Fax 0039 0423 910526, E-Mail: [vivereitgrappa@libero.it](mailto:vivereitgrappa@libero.it) (direkt neben dem 65-Landeplatz).

Täglich geöffnet von 10:00 bis 12:00 Uhr

Allgemeine Infos unter:

Club Volo Libero Montegrappa: +39-0423-910127

Internet/Club: [www.vololibromontegrappa.it](http://www.vololibromontegrappa.it)

Wetterinfos, Aktuelles, Flugberge im Veneto:

H. E. Wolf, e-mail: [wwwcpi@aol.com](mailto:wwwcpi@aol.com)

Unfall-Tel: Carabinieri Crespano +39-0423-53095

[www.vololibromontegrappait](http://www.vololibromontegrappait) und [www.vivereitgrappa.it](http://www.vivereitgrappa.it) und [www.venetando.it](http://www.venetando.it)

Wetterprognosen unter [www.mipros.it](http://www.mipros.it) auf for the fly" klicken.

### Start- und Landeplätze

Startplatz Gleitschirm "da Bepi", Col del Puppolo - Strasse nach Campo Croce

Info: Start bei südlicher Windrichtung bzw. Hangaufwind, direkt über dem Landeplatz von Semonzo gelegen.

Höhe: ca. 870 MSL Höhenunterschied: ca. 700 m

Startplatz Gleitschirm "Costalunga" (auch: "Antenne")

Strasse Romano - Cima Grappa (Gipfel Monte Grappa).

Info: Startrichtung Ost, meist bereits vormittags gute Bedingungen, häufig auch Flüge im dynamischen Hangaufwind möglich. Einfacher Wiesenstart mit kurzer Auffahrt.

Höhe: ca. 770 MSL Höhenunterschied: ca. 600 m

Startplatz Gleitschirm "Col Serrai" (oberhalb der Häuser!)

Strasse nach Campo Croce.

Info: Startrichtung West, Wiesenrücken direkt oberhalb des früheren Startplatzes.

Höhe: ca. 990 MSL Höhenunterschied: ca. 800 m

Startplatz Gleitschirm und Hängegleiter "Monte Meda"

Strasse Campo Croce -Cima Grappa.

Info: Startrichtung Ost/Süd/Südwest. Einfaches Gelände auf grosser Kuppe (Wiesen) mit wunderbarer Aussicht etwas unterhalb des Gipfels. Langer Gleitflug zum Landeplatz (GZ 5, zahlreiche grosse Wiesen für Aussenlandungen)

Höhe: ca. 1580 MSL Höhenunterschied: ca. 1380 m

Startplatz Hängegleiter "Col del Puppolo"

Strasse Semonzo-Campo Croce.

Info: Südost-exponierte Rampe für Hängegleiter. Landeplatz Via Caose zwischen Semonzo und Borso del Grappa südlich der Hauptstrasse.

Höhe: ca. 750 MSL Höhenunterschied: ca. 750 m

## Fluggelände rund um Jena

Nach umfangreichen Verhandlungen mit verschiedenen Behörden konnten nun verschiedene Gelände gesichert, bzw. neu zugelassen werden. Gastpiloten sind willkommen. Bitte vor dem Fliegen unbedingt mit dem Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Jena e.V. Kontakt aufnehmen. Infos unter [www.dgfc-jena.de](http://www.dgfc-jena.de). Mit Ausnahme des Jägerbergs sind alle Gelände nicht einfach zu befliegen

### Jägerberg SO

Schon früh im Jahr macht der Jägerberg aufgrund seiner Ausrichtung Thermikflüge möglich. Rekordhalter hier ist Norman Lausch mit einem Flug von 110 km nach Hessen. Dabei hat die stark bewaldete Kante gerade mal 145 m Höhenunterschied. Der Startplatz gestaltet sich eigentlich genau so, wie sich der DHV ein ideales Startgelände vorstellt. Erst flach, dann steiler werdend. Fliegbare Bedingungen bei Wind aus ONO bis OSO. Soaring ist ab 15 km/h -30 km/h oder je nach Geschmack und Schirm auch mehr Wind möglich. Nullwindstart ist ebenso möglich. Die Landeplätze sind einfach anzusteuern.



10 km/h notwendig. Auflagen: Unbeschränkter Luftfahrerschein, Einweisung und Starthelfer erforderlich. Wanderer dürfen nicht behindert werden. Der Landeplatz ist vom Startplatz nicht einsehbar.

Fliegbare Bedingungen herrschen bei NW-Wind, Soaring ist möglich ab ca. 10 km/h bis 25 km/h. Für einen Runterflug sollte es wenigstens 10 km/h haben. Es gibt bisher nur wenig Erfahrung, da das Gelände neu zugelassen wurde.

### Leuchtenburg SW

Die Leuchtenburg ist ein mittelschweres Höhenfluggelände mit ca. 200 m Höhenunterschied.

Das Gelände liegt im neu geplanten Naturschutzgebiet und wird nur deshalb geduldet, weil wir hier seit Jahren fliegen und offensichtlich nicht unangenehm aufgefallen sind. Das soll auch so bleiben! Startplatz ist die Wiesenkupe des Pfaffenberges.

Vereinsintern besteht eine Beschränkung auf max. 4 gleichzeitig fliegende Piloten, da die Kante nur relativ klein ist.

Fliegbare Bedingungen existieren bei SW-Wind mit mindestens 5 km/h, Soaring ab ca. 15 km/h bis 35 km/h, aufgrund seiner Kuppelform ist



Foto: Sascha Schlösser

Gelände Leuälenuit

der Pfaffenberg gerade bei stärkerem Wind noch fliegbare. Ohne Wind ist kein Start möglich (steile Kante). Bei W-Wind besteht ein leichtes Lee durch vorgelagerte Bäume. Der Landeplatz (Hanglandung) ist nahe der Straße und grenzt an Bäume. Der relativ große fliegbare Windbereich verführt dazu, dass bis an die Grenzen des Fluggerätes geflogen wird. Die Kuppelform des Berges führt aber zu starker Umströmung, daher sollte man sich nicht seitlich nach hinten versetzen lassen, sonst gibt es kein Zurück. Und das seitliche Lee ist knackig!

### Jenzig Süd und Jenzig NW

#### Süd-Start Jenzig:

Startplatz ist die Freifläche vor der Antenne.

Die Höhendifferenz beträgt 180 m.

Fliegbare Bedingungen sind bei Windrichtungen um SSW bis SSO zu erwarten. Soaring ist ab ca. 15 km/h bis 35 km/h (! Wellenbildung) möglich. Für einen einfachen Runterflug sollten mindestens 5 km/h Wind von vorn herrschen.

#### Gefahren:

Kurzer steiler Startbereich, daher ist ohne Wind kein Vorwärtsstart möglich. Rückwärtsstart muss unbedingt beherrscht werden. Üben bitte anders. Holzbänke rechts und links des Startbereichs.

Eine Stromleitung 10 kV ist vor dem Landen zu überfliegen, daher bitte rechtzeitig abfliegen. Der Landeplatz ist extrem klein und schließt mit Telefonleitung am Westende ab und grenzt außerdem südlich an die B7.

Tip: Starker Wind macht sich beim Aufstieg oft erst 10 m unterhalb der Kante bemerkbar. Grund ist eine Art Wellenbildung durch die vorgelagerten gleichgerichteten Geländeformationen. Also vorher die Bäume mit einem Fernglas beobachten und so unnötige Aufstiege zugunsten der eigenen Bequemlichkeit und der Natur vermeiden.

#### NW-Start Jenzig

Gestartet wird von einer Freifläche ca 50 m hinter dem Jenzig-Wirtshaus. Die Höhendifferenz beträgt 180 m. Sehr steile, kurze Startfläche in einer Schneise; nur für wirkliche Könner geeignet. Gegenwind von mindestens

## Weimar Umpferstedt / Schöngleina

Unsere beiden Schleppegelände sind jeder ICAO-Karte zu entnehmen. Wir fliegen hier im Mischbetrieb mit Ultraleichtflugzeugen und Segelfliegern. Von Weimar Umpferstedt konnte dieses Jahr durch Sascha Schlösser die 100 km - Marke aus dem Schlepp in Richtung Bamberg geknackt werden.

Sascha Schlösser  
DGFC-Jena

## Schriesheim / Ölberg

Seit diesem Jahr läuft ein Erprobungsprogramm für Gleitschirmfliegen am Ölberg unter Federführung von Kai Ehrenfried. Mit dabei ist eine Gruppe von Piloten um Erfahrungen im Gleitschirmbetrieb zu sammeln. Die Erprobungsphase soll Anfang nächstes Jahres beendet werden. Ist der Verlauf positiv, soll ein Konzept zum Gleitschirmfliegen am Ölberg bei der Jahreshauptversammlung 2002 vorgestellt werden. An einer akzeptablen Lösung für alle Piloten wird gearbeitet.

Kai Ehrenfried

1. Bergsträssler Drachenflieger e.V.



## Drachenfliegen im Norden

Auch im Norden lässt es sich gut fliegen. Der DFC Weser schleppt erfolgreich seit einigen Jahren in der Nähe von Bremen, Weltmeisterin Corinna Schwiegershausen hat bei uns das Fliegen gelernt. Koordinaten des Geländes: N: 52° 22' 36" - E: 08° 51' 05". Infos über Eberhard Dengler, Telefon: 0162 7404717, [ichwill@drachenfliegen-im-norden.de](mailto:ichwill@drachenfliegen-im-norden.de) oder über die homepage: [www.drachenfliegen-im-norden.de](http://www.drachenfliegen-im-norden.de).

Eberhard Dengler  
DFC Weser

## Diplomarbeit Vegetationsschutz

Immer wieder haben wir mit der Problematik »Vegetationsschutz an Startplätzen für Drachen und Gleitschirme« zu tun. Ein Grundlagengutachten existiert bereits. Für die Umsetzung beabsichtigen wir, eine Diplomarbeit in Auftrag zu geben. Ziel ist die Erarbeitung von sinnvollen Vegetationsschutzmaßnahmen an Startplätzen. Interessenten wenden sich bitte an das Referat Flugbetrieb.



## Fliegen in Thüringen

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE  
LEUTENBERG

<ul style="list-style-type: none"> <li>O laufend Anfängerkurse</li> <li>LI Luftfahrerscheine</li> <li>U Tandemausbildung</li> <li>U Thermik- und Streckenflugkurse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>U Windenschleppausbildung</li> <li>GI Flugtechnikseminare</li> <li>D Sicherheitstraining</li> <li>□ Fliegershop</li> </ul> <p style="text-align: center;">li Flugsafaris in die <b>schönsten Fluggebiete</b></p>
---	---

G R I E C H E N L A N D



UNTER DEUTSCHER LEITUNG  
**FLY OLYMPIC  
EAGLES CLUB e.V.**

DAS CAMP FÜR DRACHEN- UND GLEITSCHIRMFLIEGER

SONNENFLUGGEBIETE

Olymp - Meteora-Klöster - Ossagebirge

WINTERFLUGGEBIETE

Süd-Griechenland - Peloponnes

Info & Prospekt anfordern! Video DM 18,

Deutschland: Tel. 0049/821/2629554 Fax 2 62 95 50  
Schweiz: Tel./Fax 0041/71/9238851  
Griechenland: Tel./Fax 0030/352/44464  
e-mail: [eagles-club@kat.forthnet.gr](mailto:eagles-club@kat.forthnet.gr)  
[www.olympic-eagles.de](http://www.olympic-eagles.de)



adventure  
SPORTS  
Gleitschirm-Flugschule

Grund- und 118 eidugschulung

Serniturse und Tanderriffel

Performance4nter (DHV), Seminar

und Weiterbildung

Reisen in Eur pa und weltweit

Shop, Testcent' r, Service, Gebrauchtgenete...

Infos unter [www.adventure-sports.de](http://www.adventure-sports.de)

oder den kost' nlosen Prospekt an'r'rdern

Adventure Sports  
Institution  
1-31 Sakenggries  
iron 0804219486

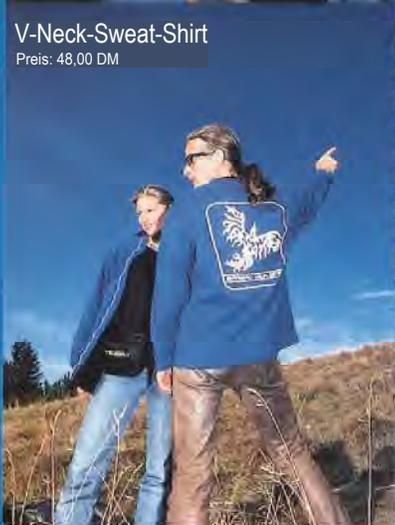
# DHV-SHOP



Polo Shirt  
Preis: 41,00 DM



Outdoor Jacke  
Preis: 199,00 DM



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



Woolcap  
Preis: 19,00 DM



T-Shirt  
Preis: 28,00 DM

## Outdoor Jacke

Multifunktionsjacke mit Stickerei auf linker Brust und am Kragen hinten. Versiehbare Armeledadaption und EIL.netb.4 am Bund. Abfänger mit auaielkea Aulen zwei SadelMaschen und Armeasche links. Bruen ehe koren Inka mit Ketheschluss. FIV-Abdeckung nnan. Oberste Lazed New Ulk. High Tugh Line aus 100% PA et Besnlablerg. Wasswahue21:100mm. aeungaskln und winddicht. Futter. Ponteeto Dualh9al man. 1004 PL. 1614/n. Farben: schwan und blau. Grössen: L. Preis: 199,00DM

## V-Neck

Rauet S-Shirt mit Magen 100% Gelhrate Baumwolle, 2B39lgin, feingastricke Kragen. Hehe Doppellehe anSchalter, Kneen, Arnen und Blue Dkuchgehendes Naskantend. anlander Rikkengdni Apread weg Wires. Farben schwan und blau. Grössen: M - L. Preis: 48,00DM

## Polo Shirt

Flauet Polo-Shirt mit Deknopfleiste aus 100% gehreher Eleuenwick 190gem. Kleine Stickerei auf leer Brust Feingestucker Kragen und MellendChen dochgehenGes Kiagenbend, flache Doppelnithe an Krage, Arneln und Bund. Faden: schwarz und blau. Giese: schwarz M - L. blau M L. Preis: 41,00 DM

## T-Shirt

Jenny T-Shirt aus 100% gekernter BW, 150g/qm. Peifitriccker Kragen, flehe Doppelnithe an Kragen, Annelund Bund, Durchgehendes Nackenband. Einfarbigstfekenket. Speasid yoix nee. Falten schwarz und blau. Grössen: schwarz M, blau M - L. Preis: 28,00 DM

## Woolcap

Strickmütze aus 100% Polyacryl mit erhabener Stickerei. Preis: 19,00 DM

## Juniorkollektion

Veleck-Swealein Pes: 50,- DM  
Pon-Shirt Preis: 25,- DM  
T-Shirt. Pes: 22,- DM  
Outikmarjacke blau. Kele: 110,- DM  
Farben und Qualität wie oben besdneen

(Ohne Abbildung)

### Erste Hilfe Päckchen

Wer in Falle eines Falles nicht mit leeren Händen dastehen will und Erste Hilfe leisten möchte, sollte es dabei haben!  
Inhalt: SAM Spant, Verbandpäckchen, elastische Binde, Dreiecktuch, Rettungsdecke, Wundauflagen, Wundpflaster, Heftpflasterstreifen, Trillerpfeife, 1 Paar Schutzhandschuhe. Maße: 20'14'5 cm  
Preis: 79,- DM. incl. SAM-Splint  
36,- DM. ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

### Rettungsschnur-Set

Bestehend aus 30m Nylon-Flechtschnur und 30g Bleigewicht:  
Preis: 8,09 DM

### Prüfungsfragen

- Für Befähigungsnachweise A Hängegleiten, A Gleitsegeln, Preis: 24,00 DM
- Für B Hängegleiten, B Gleitsegeln, GS-Windenschlepp, HGendenschlepp, Windenfahrer Preis: 20,00 DM
- Für Flugfunk, Preis: 7,00 DM

### DHV/OeAeC

#### Prüfungstrainer

Prüffragen Lernprogramm für Theorieausbildung A- und B-Schein Hängegleiten und Gleitsegel auf einer CD-Rom.  
Preis: 35,00 DM

### AeroGlider 1.0

Die neue Version des AeroGlider 1.0 ist ein virtueller 30-Fluggebiets-treiber und Flugsimulator, der sich auch als Thermik-, Hangsrearing- und Streckenflugtrainer eignet. Ausführliche Infos, Systemanforderungen und kostenlose aktuelle Updates gibt es im Internet unter: v.vv.aeroglider.de. Preis: 69,50 DM

### CD-ROM

25 Video-Hes, 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 multimedialen Erlebnis. Hardware-Mindlvoraussetzung: 486er mit Soundkarte und CD-ROM-Laufwerk und Mouse. läuft auf allen Windows und Mac-Versionen.  
Preis: 34,80 Dee

### Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

Der Leer-Nem zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Über den reinen Lehrnutzen hinaus ist der Film auch schön anzuschauen. Herstellung: Charlie ebst zusammen mit dem DHV-Lehneam. 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 Heuber zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 15 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.  
Preis: 30,00 DM

### Heiter bis wolkig

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

### Flugbuch für Drachenflieger und Gleitsegler

Rubriken: Flug Hr., 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 Tänzlar, weitem Autoren Helmut Denz, Dr. Victor Henle und Peter Cröniger; zahlreiche Abbildungen.  
Preis: 48,00 DM

### Windsysteme und Thermik im Gebirge

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

### FREE »Der freie Flug«

in Bild und Text. Bildband von Ulrich Grill mit Stimmungs- und Actanbilderie vom Drachen- und Gleitschirmfliegers. Reichhaltiger Textteil. 160 Seiten.  
Preis: 98,00 DM

### Icao-Karten

Alle Kartenblätter der BRD; (München, Hamburg, Hannover, Berlin, Stuttgart, Frankfurt, Nürnberg, Rostock).  
Press 17,00 DM je Blatt

### Info - Sammelordner

Preis: 0,50 DM

## Huisdie Fluggeiande

2. Aktualisierte Auflage



her 400 beschriebene Neeri e tunraonen oneelitsdermelseor

emeneene fanuns



### Deutsche Fluggelände Karte

400 Flegelnde für Gletechirme und Drachen ekel in dieser Kane mit den wetteten kdomatonen berechneten Der 9ou Die Karte ist als nmeuste Strelankarte mit praktischer Faltung und als Fluggebenstührer zu sewenden  
Preis:18,00 DM

### DHV-Titanuhr

Swiss-Cluarzwerk, Mineralglas, wasserdicht, Klett- oder Lederarm-barmband (bei Bestellung bitte angeben). 6 Monate Garantie.  
Preis: 98,00 DM



### Kalender

Format 54x42 cm  
13 Bilder, Hoheglanz.  
Preis: 49,00 DM



# Neu!!! Gleitschirmfliegen



### Gleitschirmfliegen

Das fassscheitlich des BWhelmsports WW grundlegend ebteder-el, enwellen und ahtweed uns Peter Janssen, Karl Sank und es Tänzle nach offizialikem Lenin. Mo einer beiliese9009CD' am.' Videos zum Such und über 100 brillanten Farbfotos. Soweberlieg-schüler zur Uaterrichtsbeigleitung eieach für erfahrene Gleitseeirm-nieten durch die ausführliche G' Lehrenehtelitung ein wertvoller, Kgminn.  
Preis 69,90 DM

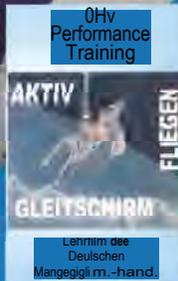
### Neu!!! Mit den Alpen

Das Buch zeigt you Alpen- ussingler  
1000  
Preis: 98,00 DM

FREE RIGHT  
FILM AWARD



FREE FLIGHT  
FILM  
11 Reeder  
letzte Laufzell 30 min.  
Preis: 40,03 DM



### Aktiv Gleitschirm

Der neue Lehrfilm stellt säreche Inhalte des Performance-Trainings vor und zeigt die entsprechenden Übungen. Das Video ist in erster LMlee die engagierte Fad- und Weiterertekung in Schulen und Vereinen getilmet. es soll aber auch der imeressierten leen, dem in-teressierten Fieien am heimischen Lost auf Training und ng machen, Challerdest zusam- mit dem OHV-Lohneam. Feendauer:42 Minuten. Zumekauf als VHS-Video. Pres:40,00 DM

Alle Preise verstehen sich zuzüglich-fott\_cktosten

## Oldtimer Treffen Starrflügler Pfungsten 2002 in Castelluccio/Italien

Wer hat noch einen alten Starrflügler Quicksilver, Windspiel, Fledge o. ä. („im Keller?“) - und möchte mit uns im schönen Ambiente von Castelluccio/Umbrien (verschieden hohe Wiesenberge ohne Bäume) einige Flüge machen und dabei von seinen »kühnen Taten« vergangener Zeiten erzählen, mit Lagerfeuer am Abend.

Bitte weitersagen an Bekannte im In- und Ausland.

Organisation: Gerhard Schmitt, Tel: 06024/634595, Fax: 06024/634596, e-mail: dmb-dr.schmitt@t-online.de.

(PS: Natürlich dürft Ihr zusätzlich auch Eure neuen Geräte mitbringen zum Fliegen.)

Gerhard Schmitt

## Drachenfliegerfest und Bärenpokal

Wie immer ging es beim diesjährigen Drachenfliegerfest der Althofdrachen fliegerisch um den Bärenpokal, der heuer zum 19. Mal ausgeflogen wurde, aber natürlich auch um die Präsentation unseres faszinierenden Sports.

Nachdem Petrus uns ein ganzes Wochenende mit schönem Wetter beschert hatte, konnten die Wettbewerbsteilnehmer bereits am Samstag zwei Wertungsdurchgänge erfliegen. Am Sonntag war zwar das Wetter immer noch schön, jedoch die ständig wechselnden Windbedingungen ließen nur noch einen Durchgang zu.

Am Schluss lag der Vorjahressieger Hans-Jörg Schiller aus Ettlingen knapp vor Alex Köhler aus Wilferdingen und Türgen Pollak aus Karlsruhe. Für die Überraschung des Wettbewerbs sorgte Tim Grabowski, der in der Endwertung Platz vier belegte und sogar nach

dem ersten Tag noch auf Platz zwei lag. Die Damenwertung gewann Martina Prögel, die Seniorenwertung unser tschechischer Clubkamerad Emil Dvorovnak.

Natürlich wurde rund ums Fliegen noch mehr geboten, und so konnten viele Zuschauer auch mal als Passagier im Doppelsitzerdrachen und Doppelsitzergleit-schirm das Gefühl des freien Fliegens hautnah miterleben.

Althofdrachen Bad Herrenalb-Bernbach

Klaus Butzke

## Wetterstation in Betrieb

Wir sind ja s000 stolz ... Nach vielen missglückten Versuchen, die Wetterstation der Ostwindfreunde an der Sophienhöhe in Gang zu bringen, ist es nun endlich gelungen. We proudly present our new Telefonnummer: 02274/703649. Also liebe Gastflieger von nah und fern, schreibt sie euch hinter die Ohren! Ob also an unserem »Hausbuckel« geflogen werden kann oder nicht, erfahrt ihr nun hier. Bei Ost oder West würden wir uns über zahlreiches Erscheinen von Pilotinnen und Piloten freuen. Die Wegbeschreibung findet ihr auf der Homepage der Ostwindfreunde.

Wir sind nämlich nicht nur mega-nett, sondern auch Internet:

[www.ostwindfreunde.de](http://www.ostwindfreunde.de). See you at Sophie!

Ostwindfreunde

Claudia Beyer

## Gleitschirmflieger als Zugpferde beim Breitensportfestival

Eigentlich kann man Gleitschirmfliegen ja nicht zu den Breitensportarten zählen - trotzdem war der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub (DGC) Siebengebirge beim Breitensportfestival in den Bonner Rheinauen, organisiert vom Stadtsportbund und der Stadt, dabei. Rund 20,000 Menschen lockten die über 60 Sportvereine nach offiziellen Angaben auf das ehemalige Gelände der Bundesgartenschau. Für die Piloten des DGC war dies schon im dritten Jahr die große Gelegenheit, ihren Sport einem breiten Publikum zu präsentieren. Die Veranstalter nutzten die »Gleitschirm-Exoten« als Zugpferd in der Werbung zur Veranstaltung. Damit standen die Flieger in einer Reihe mit dem Ex-Olympia-Sieger und Turner Eberhard Gienger, der mit dem Fallschirm zu einer Reck-Schau einschwebte. Auch die Marketing-Profis des Free-Flight-Pools sind vom Konzept der Veranstaltung und der Werbetauglichkeit überzeugt. Schließlich haben sie den DGC auch in diesem Jahr wieder mit einem Stand, einer Großleinwand mit Videovorführung und Men-Power unterstützt. Weil man Fliegen ja am besten durch Fliegen demonstrieren kann, hatte der DGC keine Kosten und noch weniger Mühe gescheut, um für den Sonntag im September Fluggenehmigungen der zuständigen Behörden zu erhalten. Die Auflagen fürs Fliegen sind in Deutschland - im Gegensatz zu unseren Nachbarländern - immer noch hoch. Das Gelände, direkt am Rhein gelegen, begrenzt durch Autobahn und »Langen Eugen« ermöglichte den Piloten des DGC einen imposanten und seltenen Anblick der Bundesstadt aus der Vogelperspektive. Der Genuss war wegen der kurzen Schleppstrecke nur von kurzer Dauer, aber für eine Demonstration des Flachland-Fliegens ausreichend. Leider galt dies nur für die Solopiloten, denn auf die geplanten Passagierflüge verzichtete der Verein wegen des starken Windes aus Sicherheitsgründen. Für steife Nacken der Besucher sorgten auch die Motorschirm-Piloten, die mit ihren Geräten über dem Gelände schwebten. Viele Anschauungsobjekte, also für die großen und kleinen Gäste in den Rheinauen. Die drängendsten Fragen, die beim Zuschauen auftauchten, wurden entweder vor Ort also auf der am Rand des Festival-Geländes gelegenen Schleppwiese - oder direkt am Infostand geklärt. Die Info-Pyramide des Free-Flight-Pools war oft von Interessierten umlagert, die Standbesatzung redete sich fast heiser, Broschüren und Infoblätter rund um den Verein und den Flugsport waren begehrte Ware. Und nicht nur, weil der Strom der Interessierten bis zum Festival-Ende nicht abbrach, hat sich die Teilnahme am Fest in den Rheinauen gelohnt.

DGC Siebengebirge

Markus Engel

## Alfelder feierten

Rege Betriebsamkeit herrschte an 3 Tagen im Sommer in den Leinewiesen bei Alfeld, die Drachen und Gleitschirmfreunde Alfeld feierten ihr 10-jähriges Bestehen. Um die Vorbereitung kümmerte sich ein eigens eingerichtetes Festkomitee, das seine Arbeit bereits Monate vorher aufnahm. Man hatte sich viel vorgenommen und es sollte für jeden etwas dabei sein. Es gab Gelegenheit zu Tandemflügen, Heißluft-Ballone starteten zum Flug über das Leinebergland, mit Familienangehörigen und Freunden feierte man abends im Festzelt. Lokale Sponsoren aus der Alfelder Geschäftswelt sowie die Harzer GSS trugen zum Gelingen der Veranstaltung bei. Für die Piloten wurde ein Wettbewerb angesetzt, der allerdings mangels ausreichend wertbarer Flüge kein Resultat brachte. Anstelle der Leistung musste das Los über die Gewinner der zahlreichen und schönen Sachpreise entscheiden. Alles in allem war es eine gelungene Veranstaltung, die den Zusammenhalt der Truppe und die Akzeptanz in der Region festigte,

Drachen- und Gleitschirmfreunde Alfeld

Josef Klein



**Wurden zu Ehrenmitgliedern ernannt: Pioniere Paul Raggl sen. und Raimund Hans**

## 25 Jahre Ammergauer Drachenflieger

Bei bestem Flugwetter konnte für das 25-jährige Gründungsfest bei den Ammergauer Drachenfliegern eigentlich nichts mehr schief gehen. Auch die Fliegerfreunde aus Peißenberg und aus Mittenwald waren gekommen und so kreisten am Nachmittag bis zu 30 Gleitschirm- und Drachenpiloten

gleichzeitig in der Thermik über Oberammergau.

Neben einer sehr interessanten Ausstellung von Drachen aus der Pionierzeit der siebziger Jahre genossen einige Besucher auch mit dem Doppelsitzer einmal dieses herrliche Erlebnis des freien Fluges. In würdiger Weise wurde am Spätnachmittag bei einer Feldmesse durch Pfarrer Lederer der verstorbenen Mitglieder gedacht. Anschließend erinnerte Gründungsvorstand Raimund Hans in humorvoller und launiger Art an die Pionierzeit, ehe Vorstand Paul Raggl jun. die sportlichen Erfolge der vergangenen Jahre aufzeigte. Für ihre Verdienste um den Verein wurden Paul Raggl sen. und Raimund Hans zu Ehrenmitgliedern ernannt. Für 25-jährige aktive Mitgliedschaft wurden die Gründungsmitglieder Rudi Höldrich, Jürgen Huith und 2. Vorstand Peter Kratz geehrt.

Der 1. Vorstand Paul Raggl jun. bedankte sich besonders bei Elektro Gut für die technische Ausrüstung sowie bei der Buchhandlung Schwarz für die Stiftung des Feuerwerks, das am späten Abend die Besucher begeisterte. Besonderer Dank galt aber der Laberbergbahn für die 25-jährige hervorragende Zusammenarbeit und Unterstützung, die sich auch an dem Festwochenende wieder einmal zeigte - so wurden alle Piloten kostenlos befördert. Insgesamt wurden ca. 180 Flüge absolviert. Mit einem gemütlichen Zusammensein und dem Dank von Paul Raggl jun. an alle Helfer wurde das Fest spätabends beschaulich beendet.

Ammergauer Drachenflieger

Peter Kratz

## Carlos Laventa ist der Vereinsmeister 2001

Die XC-Flatlands erfolgten auf dem Schleppgelände Waltersberg die alljährliche Vereinsmeisterschaft bei mässigen Bedingungen.

Im wesentlichen wurden Zeitflüge mit anschliessenden Ziellandungen bewertet, bis sich im zweiten Task Carlos in den Himmel schraubte und uns mit feuchten Augen staunend hinter sich liess. Nach seinem für diese Bedingungen beachtenswerten Flug von 16 KM, dicht gefolgt von Thomas Popp, stand die Reihenfolge der Sieger im Wettbewerb der XC-Flatlands sehr deutlich fest. Den dritten Platz belegte Klaus Loderer, der mit der besten Flugzeit über dem Gelände und anschließenden Punktlandungen in beiden Durchgängen überzeugen konnte.

Das anschließende, feuchtfrohliche Fliegerfest wurde wie üblich von weiteren Piloten der Region besucht, wovon zwei die Gelegenheit wahrnahmen sich uns für die kommenden Saisonen als Vereinsmitglieder anzuschließen.

Das für den darauf folgenden Sonntag angesetzte Fun fliegen im Rahmen des Meisterschaftswochenende fand unter deutlich besseren thermischen Bedingungen statt.

Hierbei hatten unsere Piloten sowie einige Gastflieger die Möglichkeit die aktuelle Schirmpalette von UP-Europe probezufliegen. Der bekannte Ligapilot Oliver Rössel konnte an diesem Tag durch sein herzliches Auftreten und gekonnte fliegerische Showeinlagen von den Qualitäten der UP-Schirme überzeugen.

Insgesamt wieder eines der berühmt-berüchtigten XC-Flatlands-Wochenenden, bei dem kein Auge trocken blieb und geflogen wurde, was das Zeug hält.

Wer wird Vereinsmeister im Jahr 2002?

Weitere Informationen unter <http://www.xc-flatlands.de>.

XC-Flatlands

Thomas A. Gietl

## Die letzten ihrer Art ?

Ist der immer seltener vorkommende rheinhessische windenschleppende Flieger (Gleitschirm und Drachen) zum Aussterben verdammt ?

Gehört dieses prachtvolle Geschöpf trotz idealer Voraussetzungen zu den bedrohten einheimischen Rassen ?

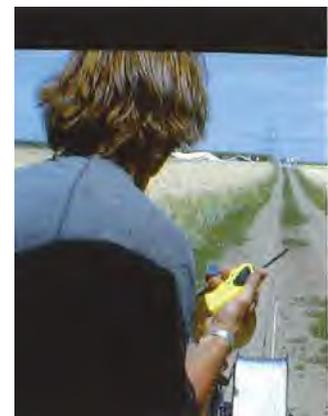
Dies fragen wir uns, wir, das ist die Windenschleppgemeinschaft Rheinhessen.

Die Population der schon seit ca. 10 Jahren in der Umgebung von Wörrstadt (Flonheim / Wallertheim) ansässigen Flieger ist auf 13 aktive Mitglieder geschrumpft. Zu beobachten ist der elegante Gleiter von April-September in verschiedenen Schleppgeländen, wie er an der Abrollwinde mühelos bis zu den Wolken aufsteigt und nicht selten sein Revier auch für Streckenflüge verlässt. Dank idealer ökologischer Voraussetzungen, der jeweils ca. 1.5 - 2 km langen Schleppstrecken in 2 Geländen (jeweils Nord-Süd und Ost-West-Richtungen), konnte der windenschleppende Flieger so lange überleben.

Somit kommen auf jeden Flieger ca. 0.5 km Schleppstrecke, was einer Verbreitung desselben eigentlich förderlich sein sollte. Obwohl die Gegend um Alzey und Wörrstadt schon seit langem von Gleitschirm-, Drachenfliegern und seit kurzem auch Starrflüglern besiedelt wird, gibt es sicher noch genug Flieger, die nichts von uns wissen. Wir hoffen auf eine Vergrößerung unseres Schwarms der an den Wochenenden natürlich auch gerne Gastvögel / Flieger aufnimmt. Bitte helft diesem bedrohten Lebewesen. Interessenten können sich mit Wolfgang Staab (06131 / 504879, [staab@imm-mainz.de](mailto:staab@imm-mainz.de)) oder Ralf Lerch (06734 / 8110, [birdman2ool@surfeu.de](mailto:birdman2ool@surfeu.de)) in Verbindung setzen.

1. Windenschleppgemeinschaft Rheinhessen

Wolfgang Staab



## Jubiläumsschrift

Unser Verein feierte im September 2001 sein 25-jähriges Bestehen. Wegen der Ereignisse in New York haben wir eine größere Fete abgesagt. Weil wir einer der ältesten Vereine unserer Flugsportart sind und das »Drachen fliegen« im Grunde mit Albrecht Berblinger, dem Schneider von Ulm um 1811 in Ulm begonnen hat, haben wir eine Festschrift herausgegeben, die zwar - weil wir ein armer Verein sind - äußerlich bescheiden aufgemacht, aber inhaltlich doch sehr interessant ist, Von der Gründung des Vereins bis zur Fluggeschichte Albrecht Kerbfingers, vom Beginn des Drachenfliegens bis zum »Ikarus vom Lautertal« reicht der Bogen dieses äußerst lesenswerten Büchleins,

D'Schwoba - Schwäbische Drachenflieger Erbach  
Manfred 1, Müller

Den Beitrag »Die Luft« von Manfred 1. Müller aus dieser Broschüre möchten wir den Info-Lesern nicht vorenthalten.

### Die Luft

Ein Fußgänger macht sich selten intensivere Gedanken über die Luft. Für ihn ist sie vielleicht kalt oder warm, es ist windig oder windstill. Selbst auf der Urlaubsreise im Düsenjet bekommt er nur wenig mit was Luft ist, allenfalls mal eine Ahnung in Turbulenzen und er redet dann von »Luftlöchern« ohne zu wissen, was da eigentlich vor sich geht. Erst ein Unwetter lässt ihn spüren, dass Luft mehr ist als ein Element zum Atmen, dass da sogar Kräfte am Werk sind, die ihn bedrohen können.

Wir Flieger, zumal wir Drachen- und Gleitschirmflieger mit unseren leichten, störanfälligen Fluggeräten, müssen uns intensiv mit der Luft beschäftigen, wenn wir sie nutzen und genießen wollen, ohne in Gefahr zu geraten. Für Fußgänger ist die Welt zweidimensional. Mit der Eroberung des Luftraums wird sie dreidimensional, größer, weiter, unbegrenzter, ausgesetzter. Aber es ist nicht nur ein anderes Raumerlebnis. Wir erleben, erspüren die Luft intensiv mit allen Sinnen, Wir riechen die unterschiedlichen Strömungen und was sie zu uns herauftragen, fühlen ihre Bewegung und hören am Windgeräusch unsere Geschwindigkeit. Wir sehen sie geradezu, die Unsichtbare. Auch an einem wolkenlosen Sommertag erscheint uns der Himmel in unserer Art zu sehen nicht mehr nur blau, sondern in vielschichtiger, Farben. Wir sehen fasernde Korkenzieher, plötzlich jagende schwärzende Linien, bizarr gebogen. Zöpfe, die sich flechten, Blasen, Mäntel, Rohre, Schläuche, Strudel. Hinter jedem vom Wind angeströmten Berg, Haus, Baum wirbelt ein Rotor, je nach Windstärke mal milde, mal heftig, meist bedrohlich. Wir sehen Luftwalzen sich drehen hinter allen Hindernissen und wir weichen ihnen aus, so gut wir können, um nicht herumgeschüttelt, hinein- und hinabgerissen zu werden. Wir sehen schräge Luftkamme in der Landschaft langsam weiterziehen, in welche die Luft vom Boden einströmt, verwirbelt zuerst, dann immer stetiger werdend nach oben fließen. Wir beeilen uns mit unseren Drachen oder Gleitschirmen, den Anschluss an diese Strömung zu bekommen und fassen uns von ihr nach oben tra-

gen. Und mit zunehmendem Abstand zum Boden glauben wir, die Schwerkraft überwunden zu haben, nach der eigentlich alles zu Roden fallen muss, was schwerer als Luft ist. Wir sehen Luftstrudel rasend im Kreis sich drehend nach oben spiralen, Sie nehmen das Heu der Wiese auf, schleudern es in die Höhe. Wie der Schwanz eines wütenden Krokodils peitschen Luftschwänze die Erde, und wir sind froh, nicht gerade jetzt gestartet zu sein oder in die Arena dieses wilden Tieres hinein landen zu müssen. Wir sehen Wellen, darunter Rotoren wie riesige Wassermühlenräder. Natürlich sehen wir das alles nicht direkt, Aber wir beobachten die Ursachen und Folgen dieser »farbigen« Luft: Die Wetterlage, die Windrichtung und -stärke, die Sonneneinstrahlung und die Schatten, Wolken, das Gelände, den Bewuchs, den heuwendenden Bauern und die Vögel. Unseren drei Bussardpärschen am Flugplatz in Erbach traue ich sogar zu, dass sie tatsächlich im Infrarot-Bereich sehen können und darum die unterschiedlich erwärmte Luft als Bild wahrnehmen. Warum sonst würden sie in einem schwachen Aukindschlauch plötzlich die Flügel anlegen und mit Höchsttempo ein paar hundert Meter weiter zu einer besseren Thermikquelle fliegen, um in ihr aufzudrehen? Wenn Wasser in der Luft kondensiert, dann machen auch uns die Wolken die Luftbewegung tatsächlich sichtbar.

Strömt die Luft, in der wir fliegen laminar, dann fühlen wir uns wohl. Die Luft umfließt uns gleichmäßig, wir fühlen die Luftkraft, die uns sicher trägt. Und wir haben Vertrauen in uns, in den Luftraum und in unser Gerät, das nur aus ein paar Aluminiumrohren und ein paar Quadratmeter Tuch besteht oder - noch einfacher - aus ein paar dünnen Leinen und einem bisschen Tuch, das nur durch die einströmende Luft versteift wird. Geraten wir aber an einem windige! Tag beim Landen ins Lee eines Waldes, eines Berges oder auch nur eines Hauses, dann ist es schnell vorbei mit der wohligen Gemütlichkeit. Der Drachen wird plötzlich geschüttelt, wir müssen alle Kraft aufbieten, um ihn zu bändigen. Es wackelt und kracht und ächzt. Der Gleitschirm knallt und knattert, wie wenn Kinder Papiertüten platzen lassen. Ein Teil des Schirms fällt herab, will wegdrehen. Die Luft, die uns eben noch getragen hat wie eine Mutter ihr Kind, lässt uns plötzlich fallen, wir sacken durch, können kaum noch die Landerichtung halten, Aus der laminaren Strömung sind Wirbel geworden, Die tragenden laminaren Luftlinien sind plötzlich zerhackt, brodeln, kreisen, machen uns Angst, zwingen zu höchster Konzentration. Vergleichbar ist unsere Erfahrung in der Luft mit unserer Stimmung, Fühlen wir uns wohl, in Übereinstimmung mit uns und unserer Umwelt, in Balance mit uns und den anderen, dann ist es als ob uns warme Luft laminar umströmt, Reißt jedoch diese gleichmäßige Strömung ab, fühlen wir, dass wir nicht mehr getragen werden, ist plötzlich alles undurchschaubar, unberechenbar geworden, dann fühlen wir Angst, die erst verschwindet, wenn wir wieder gleichmäßig umströmt, uns angenommen und getragen fühlen - im Leben wie im Flug.



## Nordhessische Gleitschirmszene boomt!

»Der Einsatz hat sich gelohnt. Wir haben gerade unser 40. Mitglied aufgenommen.« Resümiert Thomas Vogt, Vorsitzender des Nordhessischen Gleitschirmclubs Kassel e. V. »Nach unserem Artikel im letzten DHV-Info kamen Anfragen aus der gesamten Region. Vorläufige Bilanz: 19 neue Mitglieder, Windenschleppausbildung für 18 Pilotinnen und Piloten begonnen, jedes Wochenende in der Luft und gelegentlich auch unter der Woche Feierabendflugbetrieb.« Dabei sah es anfangs verdammt trübe aus. Kurz nach der Bekanntgabe der neuen Flugmöglichkeiten im DHV-Info kündigten die Segelflieger in Hessisch-Lichtenau die einen Tag vorher vereinbarte Zusammenarbeit mit dem Nordhessischen Gleitschirmclub Kassel ohne nähere Begründung auf. Zeitgleich gelang es aber, zu einer Kooperation mit den Segelfliegern in Grifte-Edermünde zu kommen. So konnte das Versprechen:

»Fliegen vor der Haustüre« doch noch eingelöst werden. Nach ca. zwei Monaten gemeinsamem Flugbetrieb kann man feststellen, dass die gleichzeitige Nutzung des Platzes durch Segel- und Gleitschirmflieger kein Problem darstellt, klare Regelungen vorausgesetzt. Und die sind einfach: Wenn Segelflugbetrieb läuft, liegt die Gesamtverantwortung beim Flugleiter der Segelflieger. Er erteilt die Startfreigabe und koordiniert die beiden Flugbetriebsarten. Segelflugzeuge und Gleitschirme haben deutlich voneinander getrennte Landeplätze. Die Landevolte der Segelflieger wird im Norden, die der Gleitschirmflieger im Süden des Platzes geflogen. Die beiden Winden stehen nebeneinander, sodass auch die beiden Windenfahrer ständig Kontakt zueinander haben. Sind die Segelflieger unterwegs oder pausieren, dann nutzen die Gleitschirmflieger den Platz alleine. Die Gastfreundschaft der »Großen« lässt keine Wünsche offen. Deren Vereinshaus steht ebenso zur Verfügung wie z. B. die Mitnutzung der Küche oder des Grillplatzes.

Dass das Gelände vor den Toren Kassels fliegerisch interessant ist, bewiesen zwei



Piloten erst kürzlich. Peter Frank und Gerhard Segel gelangen am 29.7.01 die ersten Streckenflüge. In kurzer Folge gestartet fanden beide, trotz geringer Ausklinkhöhen um die 150 m über Grund, den Einstieg in die Thermik. Gerhard Segel funkte der Startleitung: »Es geht so gut, ich fliege nach Hause zum Kaffeetrinken.« Gemeint war das 10 km entfernte Empfershausen. Peter Frank nahm die Verfolgung auf. Auf getrennten Routen stießen beide weiter nach Süden vor. Nach 30 Minuten

meldete sich Gerhard wieder. Er hatte den direkten Weg über waldriches Gebiet gewählt und sich an der Basis mit der Wolke versetzen lassen. »Ich habe so super Bedingungen, da fliege ich weiter. Der Kaffee muss warten.« Während »Franki« dem Lauf der Fulda folgte und 60 Minuten nach dem Start am Stadtrand von Melsungen landen musste, kurbelte sich Segel weiter durch das nordhessische Mittelgebirge. Nach Melsungen und Spangenberg ging es weiter nach Süden. Über dem gerade aufwändig renovierten Kloster Heidau in Morschen (unbedingt sehenswert!) kam die Lust auf ein kühles Eis und viel zu trinken. »Gehe in den

Anflug auf Rotenburg an der Fulda,« funkte er gegen 17:30 Uhr, Nach 21/2 Stunden und 45 km Kreuz- und Querkurs über den nordhessischen Wäldern landete Segel um 18:00 Uhr nahe der Rotenburger Innenstadt auf einer Schafsweide. »Das Gelände war ideal. Der Platz lag direkt am Stadtzentrum und war außer ein paar Elektrozäunen vollkommen frei. Der Wind war eingeschlafen, sodass auch nicht mit Verwirbelungen durch die umgrenzenden Bäume zu rechnen war und die Einzäunung hielt die Zuschauer zurück, die meine Landevorbereitungen beobachtet hatten« erzählte er später beim wohlverdienten Pfirsich-Eis mit Prosecco.

Der Segelflugplatz Grifte liegt zwischen den Autobahnen A 7 (Ausfahrt Guxhagen) und A 49 (Ausfahrt Baunatal Süd) am Rande von Edermünde Grifte. Gäste sind immer willkommen. In der Regel ist jeden Sonntag ab 11:00 Uhr Flugbetrieb. Telefonische Infos gibt's unter 05661/51075 und 0170/2136042.

Nordhessischer Gleitschirmclub Kassel  
Gerhard Segel

## Suchtprävention

Ein paar Schritte Anlauf und schon ist der Boden unter den Füßen weg. Eine Motorwinde zieht den Passagier Micha und den Piloten Markus schnell in den sonnigen Himmel. Der Blick nach oben: 35 m<sup>2</sup> leuchtendgelber Stoff spannen sich an zwei Handvoll dünnen Schnüren. Der Blick nach unten: In 200 Meter Tiefe liegt Bad Rappenau und das Neckartal. Nach ein paar eleganten Schleifen landen die beiden fünf Minuten später punktgenau neben den staunenden Zuschauern. Der Traum vom Fliegen wurde für Micha und 24 andere Jugendliche am Samstag, 11. August zur adrenalinträchtigen Wahrheit.

»Ohne Drogen abheben« lautete das Motto des Flugtages. Als niederschwelliges Angebot hatte diese erlebnispädagogische Aktion eine suchtpräventive Zielsetzung. Im Mittelpunkt stand die Vermittlung der körperlich-sinnlichen Wahrnehmung, dass intensive - auch rauschhafte - Bewusstseinszustände und Glücksgefühle ohne Drogen möglich sind. Durch die Stärkung von Selbstbewusstsein und Selbstvertrauen wurden zudem zentrale personale Kompetenzen gefördert, die Voraussetzung sind, um zu Drogen »Nein« sagen zu können.

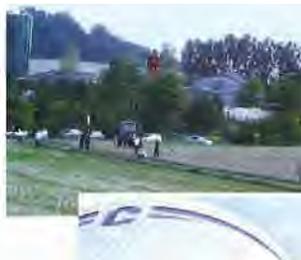
Der Gleitschirmfliegerverein Aufwind Brettachtal, der zur Hälfte aus Audi-Mitarbeitern besteht, engagierte sich nicht zum ersten Mal in der Drogenprävention. Im Juni kamen z. B. in Obersulm 50 Jugendliche in den Genuss dieser außeralltäglichen Erfahrung. Für diese zweite Veranstaltung wurde ein Gelände in Bad Rappenau gewählt. Deshalb lag es nahe Auszubildende der Fa. Audi AG Neckarsulm und Jugendliche des Jugendhauses Maximal Bad Rappenau zu kostenlosen Tandemflügen einzuladen. Die Mitarbeiter der Fa. Audi AG Siegfried Seiler, Jürgen Heisig und Robert Ludmann brachten die Idee auf den Weg. Ausbilder

Jürgen Heidinger, sein Kollege Winfried Rick sowie die beiden Mitarbeiter der Jugendpflege Bad Rappenau Birgit Müller und Ihre Kollegin Karin König Elsaßer waren sofort begeistert.

Nach einem schönen Samstagvormittag strahlten die Jugendlichen und die Sonne schließlich um die Wette. »Für die Jungs und Mädels ist das ein tolles Erlebnis, das sie so schnell nicht vergessen, und uns macht's Spaß«, erklärte Siegfried Seiler, der Vorsitzende des Fliegervereins. »Atemberaubend«, resümierten die Jugendlichen nach der Landung und kletterten noch ein bisschen zittrig aus dem Gurtzeug, auf das schon der nächste Fluggast wartete.

An folgende Organisationen und Personen möchte der Verein Aufwind Brettachtal e.V seinen Dank aussprechen: Der Stadt Bad Rappenau für die Flugerlaubnis ( B.M. Zimmermann, H. Deutschmann, H. Wöfle ), Flugschule Hermann Brodbeck Schwäbisch Hall für das bedienen und bereitstellen der Seilwinde, Harald Schwab »Country Inn Bad Rappenau« der alle entstandenen Kosten übernahm, Helmut Haug, der als Geländeeigentümer sein Ackergelände zu Verfügung stellte.

Aufwind Brettachtal  
Jürgen Heisig



## Bulgarische Gleitschirmflieger

Slavi Vasilev, bulgarischer Gleitschirminstruktor, bittet deutsche Gleitschirmvereine und Piloten um Unterstützung mit gebrauchter Flugausrüstung. Es gibt dort viele talentierte Piloten, bei einem Monatseinkommen von DM 150,00 sind allerdings keine Käufe möglich, die Transportkosten würden gerne übernommen. Es können auch Führungen durch die Fluggebiete organisiert werden. Kontakte unter Tel: Slavi 0035/988/402555, e-mail: slavivass@yahoo.com.

### Maler in der Luft

Zu einem Wochenende der besonderen Art hat die Maler- und Lackierer-Innung Oberland 11 Lehrlinge der Ausbildungsrichtung Maler eingeladen.

Auf dem Übungsgelände der Flugschule Aktiv bei Seeg im Allgäu wurden die Grundzüge des Gleitschirmfliegens vermittelt. Unter der kompetenten Leitung von Fluglehrer Hartl Waill wurden zuerst Startvorbereitung, Flug und Landung besprochen.

Dann waren die Jugendlichen an der Reihe, ihre Gurtzeuge anzulegen und die Schirme richtig für einen gelungenen Start auszulegen. In Teamarbeit wurden die Leinen sortiert und alle nötigen Kontrollen durchgeführt. Bei ausgesprochen günstigen Windverhältnissen konnten alle Beteiligten das »Wunder vom Fliegen« erleben.

Am abendlichen Lagerfeuer in entspannter Atmosphäre war Zeit für Gespräche nicht nur übers Fliegen und den Beruf. Auffallend bei allen bisher durchgeführten erlebnispädagogischen Veranstaltungen dieser Art ist der angenehme Umgangston unter den teilnehmenden Lehrlingen. Michael Doll, Sozialpädagoge der Münchner Innung und Oliver Engelhardt, Fachlehrer an der Berufsschule in Weilheim, beide begeisterte Gleitschirmflieger, haben durch aufwendige Vorbereitung in ihrer Freizeit das gute Gelingen dieser Veranstaltung sichergestellt. Beide sind sich einig, dass mit derartigen Angeboten Jugendliche motiviert werden können, sich engagiert im Beruf einzubringen, Verantwortung zu übernehmen und dabei auch noch Spaß haben.

Oliver Engelhardt



## Falsche e-mail-Adresse

Leider hat sich beim Abdruck meines Briefes »Fliegen auf Sardinien« der Druckfehlerteufel eingeschlichen. Die korrekte e-mail-Adresse lautet: gcontivecchi@tiscalinet.it, Dr. Geol. Giorgio Conti-Vecchi, 3 via De Magistris, 1-09123 Cagliari, Italien.

Evelyn Möller

## Ein Traum wird wahr - mit dem Gleitschirm auf den Brocken

Bereits am 29.07.2001 flogen drei Gleitschirmpiloten erstmals vom Rammelsberg (Goslar) zum Brocken und landeten auf dem höchsten Berg Norddeutschlands.

Es war ein traumhafter Flugtag und nach und nach trafen immer mehr Piloten am Rammelsberg ein um bei 4/8 Cumulus Bewölkung mit Basishöhe von 2000M den Sonntag zu genießen. Aufgrund der Wetterlage war klar, dass heute mehr zu erreichen war als lediglich ein Gleitflug zurück zum Landeplatz, somit meinte Sigggi zu Günter und mir: »Jungs, heute fliegen wir über den Brocken!« woraufhin ich nur meinte, dass ich mich da aber noch nicht sehe. Immerhin liegt der Brocken ca. 16km höher als unser Startplatz und außerdem gibt es auf dem ca. 16km langen Weg dorthin nur wenige, schlechte Landemöglichkeiten im gut bewaldeten Harz.

Als ich dann jedoch als erster gestartet war und gleich mit dem ersten Thermikbart aufdrehte, der mich mit 5 m/s auf 1800m beförderte, und welcher mich schon von sich aus in Richtung Brocken versetzte, und Sigggi und Günter mir dicht dahinter mit ihren schnelleren Schirmen folgten, war auf einmal klar, wir nehmen das Ziel in Angriff. Jedoch nach ca. einer Stunde mit einer traumhaften Höhe von 1500m über der Olcortal-Sperre, der Brocken war schon zum Greifen nahe, ging es auf einmal für uns alle drei unaufhaltsam nach unten, auch über dem Steinbruch in der Nähe des Jugendwaldheims Ahrendsberg war keine Thermik mehr zu finden, so dass Günter schon gleich neben dem Jugendwaldheim landete, sein Bruder gesellte sich zu ihm und ich durfte aus dem Steinbruch, wo ich landen musste, noch ca. 1 km durch den Wald laufen um die anderen beiden wieder zu finden. Von dort aus wurden wir dann wieder zur Staumauer des Okerstausees gebracht, wo uns mein Onkel (früher selber Flieger, nun war er die Flugsicherungsleitstelle) abholte, um so schnell wie möglich zurück zum Rammelsberg zu gelangen und einen zweiten Versuch zu starten. Bei diesem Versuch musste ich neben dem Segelfluggelände auf dem Bollrich landen, während Sigggi und Günter erst einmal gegen den Wind nach Langelsheim flogen. Ich musste also noch einmal zum Startplatz, um dort um 17:30 Uhr meinen letzten Start zu machen, Die anderen beiden waren zu der Zeit schon 2 Std. in der Luft und ich wollte wieder bei dem Jugendgästehaus landen, sofern ich das denn schaffen würde, um etwas Verlorenes zurückzuholen. Als ich jedoch in 1500m Höhe über dem Haus gerade anfangen wollte meine Höhe abzubauen, ich flog ein paar schöne VVing Over, flog ich plötzlich in einen Bart ein, der mich mit teilweise über 7 m/s nach oben beförderte. Diesen Bart muss ich noch mitnehmen, dachte ich mir und befand mich auf einmal auf 1.950 m mitten über Torfhaus direkt an der Wolkenbasis, Das müsste reichen, um zum Brocken zu gelangen, dachte ich mir und flog geradewegs auf den Gipfel zu. Auf dem Weg klingelte während des Fluges mein Handy. Ich hatte nur gesehen, dass es Günter war, bevor die Verbindung wieder abbrach. Als ich dann wieder Empfang hatte, rief ich ihn an und brüllte sofort ins Telefon: »Ich bin auf dem Brocken! Ich bin auf dem Brocken!« Eigentlich wollte ich die beiden nach der Landung anrufen und dachte mir schon, dass sie sich bestimmt grün und schwarz ärgern werden, aber da erwiderte er: »Willst Du mich veräppeln? Wir sind auf dem Brocken, ich dachte Du könntest uns vielleicht abholen.« Die beiden waren am Harzrand von Langelsheim nach Bad Harzburg geflogen und wollten weiter Richtung Wernigerode, als ihnen auf dem Weg nun auffiel, dass sie es doch auf den Brocken schaffen könnten. Günter konnte es gar nicht glauben, dass ich auch im Anflug war, bis ich seinen Bruder Sigggi aus dem Hintergrund durchs Telefon hörte: »Ich glaub's nicht, guck mal, da kommt der Verrückte ja wirklich!«

Nun standen wir Drei auf dem höchsten Berg Norddeutschlands, das Komische aber war: Wir konnten nicht wieder herunter fliegen, da der Brocken zum Starten zu flach ist und so mussten wir, überwältigt von dem Tag und überglücklich, mit der gesamten Ausrüstung nach Torfhaus wandern, wo wir dann wieder abgeholt wurden, dieser Tag wird uns noch lange in Erinnerung bleiben!

Konrad Görg



Von links: Günter Fischer (Swing - Ventus), Siegfried Fischer (Swing - Astrat), Konrad Görg (Pro Design - Compact)



# 10 Jahre Flugschule TIROL

Wir bedanken uns bei unseren Kunden für ihre Treue und die gute Zusammenarbeit und wünschen ihnen und allen Piloten ein

**erfolgreiches**

sowie viele erlebnisreiche Thermikflüge

Fordern Sie unser kostenloses INFO-Paket inkl. AIRsport CD-ROM an:  
airsport@eunet.at  
Tel.: A-05634-6498,  
Fax: A-05634-6184  
Adresse: A-6653 BACH,  
Oberbach 30a



uretyu^ ,r,y AUbbil,JUi

AIRsport TIROL erweitert sein Angebot in Ausbildungszentren Deutschland und in Österreich. Wir suchen daher für die Saison 2002 einen Fluglehrerassistenten mit Tandemberechtigung Einsatzort

## Toni Bender war Stargast beim 25. Jubiläum

Als Erfolgskonzept hat sich der Entschluss des Harzer Drachen- und Gleitschirmvereins (HDGV) erwiesen, sein 25-jähriges Bestehen mit einem gemeinsamen Flugwochenende mit den zwei örtlichen Segelflugvereinen zu begehen. Zusammen stellten die drei Luftsportvereine auf dem Goslarer Segelflugplatz Boltrich ein zweitägiges Flugsport- und

Unterhaltungsprogramm nebst Geburtstagsparty auf die Beine. Über 4500 Besucher aus Goslar und der Harzregion informierten sich an den beiden Tagen über alles, was fliegt - vom Modellflugzeug über Gleitschirme und Drachen, Starrflügler, UL-Trikes, Motorsegler und Helikopter bis hin zur russischen Antonov A 2, dem größten einmotorigen Doppeldecker der Welt. Dazu gab's eine kleine Drachen-Oldie-Ausstellung und diverse

Info- und Versorgungsstände, die von den Mitgliedern einschließlich dem Vorsitzenden Willi Janke selbst betreut wurden. Attraktion im zur Festhalle umfunktionierten Segelflug-Hangar war der Drachenflug-Simulator, an



dem vor allem die Kinder im virtuellen Luftraum teils großes Flugtalent bewiesen. Leider wurde bei sonst sehr schönem Wetter der Wind immer stärker, so dass die begehrten Gleitschirm-Tandemflüge trotz langer Warteliste aus Sicherheitsgründen eingestellt werden mussten. Nur der Stargast des Flugtages, Flieger-«Urgestein» Toni Bender, konnte aus der Winde noch einige Proben seines Flugkönnens zum Besten geben, bis dann ab Samstagnachmittag der Luftraum endgültig den Segel- und Motorflugzeugen zu Stadtrundflügen und Kunstflugvorführungen allein gehörte. Am Sonntag packten dann zwei von uns kurz entschlossen ihre Gleitschirme aus, um den Besuchern unseren Sport wenigstens am Boden zu demonstrieren, soweit es der böige Wind zuließ. Das zog reichlich Publikum an und die beiden hatten sehr viele Zuschauerfragen zu beantworten.

Der HDGV wurde am 30. Oktober 1976 in Goslar von 20 Drachenfliegern gegründet (damals unter dem Namen Harzer Drachenflugverein) und hat heute imo Mitglieder, Mehr Infos gibt es unter [www.hclgv.de](http://www.hclgv.de),

Harzer Drachen- und Gleitschirmverein  
Bettina Ebeling

## HSL Fliegerlager

Nach dem Umzug vom Fluggelände Ailertchen auf das Fluggelände Hof/Oberroßbach fand das Fliegerlager des Gleitschirm- und Drachenflugvereins Himmelsstürmer Lahn zum erstenmal auf dem neuen Fluggelände statt.

Bedingt durch sehr schönes Wetter konnten viele Flüge absolviert werden, Die Beteiligung am Event war erfreulich hoch, sodass das Fliegerlager zukünftig wieder einen festen Platz im Terminkalender einnehmen wird.

Fotos der Veranstaltung sind auf der Himmelsstürmer Homepage unter [www.himmelsstürmerlahn.de](http://www.himmelsstürmerlahn.de) in der Rubrik »Bilder« zu sehen.

Himmelsstürmer Lahn  
Michael Friedchen



Von links nach rechts: Horst Kiem, Tina Schwer, Dieter Dukek

## Pokalfliegen in Schellelingen-Hütten

Bei gutem Ostwind (wird in Hütten gebraucht) fand in Schellelingen-Hütten das alljährliche Pokalfliegen statt. Es mussten zwei Durchgänge geflogen werden, wobei beim 1. Durchgang eine möglichst punktgenaue Landung gefordert wurde. Im 2. Durchgang zählte dann noch die geflogene Zeit dazu. Es wurde in 3 Klassen geflogen: Damen / Herren unter 45 Jahren, Herren ab 45 Jahren. Die Sieger in den einzelnen Klassen waren in diesem Jahr Tina Schwer (Damen, XIX Sense C), Horst Kiem (unter 45, Nova Argon C), Dieter Dukek (Senioren, Perche Aerologic). Horst Kiem gewann auch den Wanderpokal für den Gesamtsieg. Er flog die längste Zeit und seine Landung war eine Punktlandung. Horst gewann zum viertenmal und zum zweitenmal hintereinander, sodass er nächstes Jahr - bei einem erneuten Sieg - den Pokal behalten könnte (werden wir ihm aber versalzen).

Leider waren in diesem Jahr, durch das kalte und schlechte Wetter, nicht so viele Zuschauer wie in den vergangenen Jahren anwesend. Unser Dank gilt der Flugschule Ulm Ernst Unfried, der wie in jedem Jahr das Pokalfliegen organisiert und ermöglicht hat. Vielen Dank Ernst. Nach der Siegerehrung wurde noch gefeiert bis tief in die Gläser und Pokale (Nacht).

Heinz Schwer



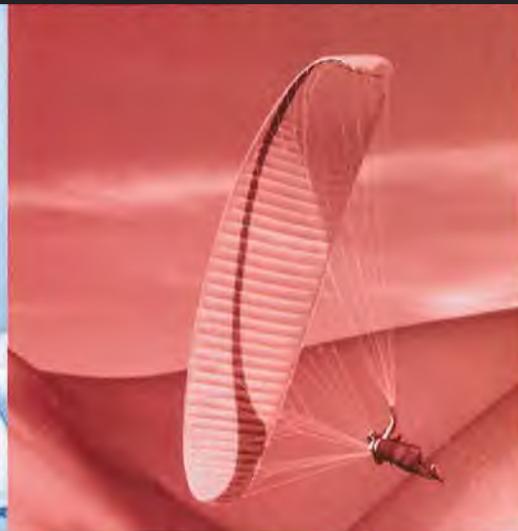
## Saaletal Open 2001

Bei optimalen Witterungsbedingungen trugen die Mitglieder des Gleitschirmflugvereins Saaletal ihre zweiten Vereinsmeisterschaften in der fünfjährigen Vereinsgeschichte

aus. Geplant waren drei Durchgänge mit jeweils unterschiedlichen Aufgaben und Dank des VVettergottes konnten auch alle Aufgaben durchgeführt werden. Nach zwei Zielflügen und einem kleinen Saaletaldreieck war das knappe Endergebnis dann festgestanden: 1. Marcel Lübbe / Ozone Octane, 2. Michael Linke / Ozone Octane, 3. Heiko Haas/Swing Mistral.

Alles in allem war diese Vereinsmeisterschaft ein voller Erfolg, der am Abend bei Weißbier und einer deftigen Brotzeit seinen Abschluss fand.

Gleitschirmflugverein Saaletal  
Marcel Lübbe



## Gemeinsam feiern und fliegen

Das diesjährige Sommerfest o'es DGV stand unter dem Motto: *gemeinsam feiern und gemeinsam fliegen*. Geladen waren viele umliegende Gleitschirm- und Drachenflugvereine, Freunde, Bekannte und Flugbegeisterte im Bereich der Schwäbischen Alb, um in Buttenhausen, dem Fluggelände des DGV, das diesjährige Sommerfest zu begehen. Leider war uns das Wetter am 7. und 8. Juli nicht gut gesonnen.

Der Wind kam zwar meistens aus der richtigen Richtung (SW), war aber für sichere Soaring-Bedingungen doch zu unregelmäßig und zu böig. So blieb uns nichts anderes übrig, als bis zum Abend zu warten und einige Flieger nutzten die Gelegenheit für einen schönen Abgleitflug ins Lautertal.

Somit konnte auch kein Wettbewerb durchgeführt werden, und die tollen Preise wurden unter den

Teilnehmern verlost. Wir hoffen auf besseres Wetter im nächsten Jahr und laden schon jetzt wieder alle Flugbegeisterten ein, im Sommer 2002 auf die Schwäbische Alb zu kommen. Wir wollen uns an dieser Stelle recht herzlich bei den Sponsoren bedanken, die mit ihren Produkten unser Fest zu einem vollen Erfolg verhelfen. Wir bedanken uns bei den Firmen Bräuniger, Edel, APCO, UP, ProDesign, XIX, Aerosport, Paratech, PRS, Ozone, NOVA, CaliptAir, AirBase (Grüße nach Madeira) sowie bei der Flugschule Glidezeit in Tübingen.

Weitere Infos und Anfragen des Drachen- und Gleitschirmverein Südwest-Hohenzollern gibt es unter folgender e-mail: [dgv-online@gmx.de](mailto:dgv-online@gmx.de) bzw. telefonischer Hotline: 07478/913480.

Drachen- und Gleitschirmverein Südwest-Hohenzollern  
Michael Fejt!



## Vom Gleitschirm- zum Drachenfliegen

Der HGC-Einkorn hat in Zusammenarbeit mit dem Schleppteam Schwäbisch Hall und mit Unterstützung der Flugschule Brodbeck ein attraktives Umsteigerprogramm für GS-Piloten, die sich fürs Drachenfliegen interessieren, aus der Taufe gehoben, dass sich »Change your World« nennt.

Wer als GS-Pilot mit A-Schein über den HGC-Einkorn die Drachenausbildung macht, wird bei der Ausbildung nicht nur das für Drachen sehr gut geeignete Gelände am Einkorn nützen können, sondern bekommt auch noch F-Schlepptandemflüge mit lizenzierten Piloten des Haller F-Schlepp-Teams inklusive, um das Steuern über Gewichtsverlagerung effektiv zu lernen. Interessant ist die Aktion, die Ende März 2002 startet, für Gleitschirmpiloten/innen aus der Region Südwest, speziell das Einzugsgebiet Stuttgart / Heilbronn / Aalen / Würzburg und natürlich Schwäbisch Hall - Crailsheim - Hohenlohe-Franken - Taubertal und Remstal.

Außerdem soll unter dem Motto »Lady Butterfly« ein Drachen-Ein- bzw. Umsteigerkurs nur für Frauen gestartet werden. Nicht nur die Ausbildung soll die Frauengruppe gemeinsam durchziehen, sondern die Truppe wird während des Trainings und nach Scheinerhalt von zwei Frauen aus dem HGC-Einkorn (Christa Vogel und Beate Bauer) unterstützt und betreut, die selbst schon 10 Jahre Drachenfliegerfahrung haben.

Dieser Kurs wird vom HGC-Einkorn über Sponsorengelder bezuschusst.

Hängegleiter-Club »Einkorn Schwäbisch Hall«  
Christoph Wankmüller





von links nach rechts:  
 1. Udo Görzen (Flight-Design Exxtacy), 2. Friedhelm Lotte (Moyes Xtralite), 3. Ernst Lehmann (Flight-Design Exxtacy), ganz rechts Wettbewerbsorganisator Karl-Heinz Vogel

## UL-Schleppmeisterschaft der Nordbayerischen Drachenflieger

Die UL-schleppenden Piloten der Nordbayerischen Drachenflieger und einige Gäste trafen sich am Flugplatz Kulmbach-Ziegelhütte zu ihrem jährlichen Wettbewerb. Insgesamt traten 16 Piloten an, davon 3 Turmdrachen, 3 Turmlose und sage und schreibe 10 Starrflügler. Was sagt uns das?

Am Samstagmorgen regnete es noch etwas, aber Petrus hatte zum frühen Nachmittag Besserung und sogar Thermik versprochen. Als Würzung legte er noch ein paar fette Cirren-Felder dazu - und so kam es dann auch. Die Samstags-Aufgabe war ein knapp 24 km Zielflug zum östlich gelegenen Flugplatz Zell. Da der Schleppbetrieb sehr gut organisiert war und die Schlepphöhe mit 600 m ausreichend, schafften wir eine Schleppfrequenz von 10-12 Piloten pro Stunde. 4 Piloten sofften ab und versuchten es nochmals. Immerhin kamen 6 Piloten ins Ziel, alle 3 Turmdrachen und (nur!) 3 Starre. Was sagt uns das denn jetzt? Fünf weitere verteilten sich zwischen Mindeststrecke und Ziel und die übrigen wurden von einem großen Cirrenfeld nahe bei Kulmbach auf den Boden verwiesen. Beim abendlichen Grillfest wurde die Strecke dann sehr ergiebig diskutiert und die Gleitzahl der Turmdrachen kletterte mit jedem Bier bis weit über die der Starrflügler.

Am Sonntag war dann Schluss mit lustig. Das Wetter versprach schwache bis mäßige Thermik bei lauem Ostwind und eine weitestgehend blaue Basis zwischen 1700 und 2000 m. Die Aufgabe war dann auch ein 55 km flaches Dreieck von Kulmbach über Kronach und Markschorgast wieder nach Kulmbach. Zum Glück entstanden dann doch noch einzelne Cumuli, die sich zwar rasch auflösten, aber dem schnellen Beobachter die entscheidenden Hinweise geben konnten. Die Piloten wollten auch alle nicht so recht starten, aber schließlich blieb schon der Erste gut oben und auf einmal kam dann auch Bewegung am Boden auf. Die gestrige Schluppe der Starrflügler wurde heute bei weitem ausgewetzt. Es kamen 8 Stück mit Zeiten von 1:54 h bis 2:25 h ins Ziel, sowie 1 Turmloser mit 2:46 h und Turmdrachen in 2:31 h. Wäre der Turmdrachenpilot ca. 12 min schneller gewesen, hätte er den Wettbewerb gewonnen, so wurde er »nur« Zweiter. Die anderen Piloten verteilten sich gleichmäßig auf die Strecke und so mancher Turmdrachenpilot wäre vielleicht auch noch weiter gekommen, wenn er nicht versucht hätte, vom Vorabend noch gleitzahlschwindelig, zusammen mit einem Starren über das doch sehr breite Tal bei Stadtsteinach zu gleiten.

Nordbayerische Drachenflieger  
 Ernst Lehmann



## Erfolgreiche Offenbacher Drachen- und Gleitschirmflieger

Am heißesten Tag des Jahres (bis zu 379 fand auf dem Schleppgelände Offenbach unser zweiter Tag der offenen Tür statt.

Dank gutem Zusammenhalt aller Mitglieder und der Unterstützung von Freunden des Südpfälzer Gleitschirmflieger Clubs konnten alle Schwierigkeiten bei der Organisation bewältigt werden.

Pünktlich ab 10:00 Uhr ging's dann »nix wie nuff«. Die wie immer lockere Moderation durch Bernhard Mühe und Flugvorführungen mit Gleitschirmen, Drachen, Starrflüglern und ULs ließ bei den Zuschauern (darunter auch unser Bürgermeister) keine Langeweile aufkommen. Enormen Andrang gab's bei den Tandem-Schlepp's, die von Achim Torn und Stef Seibel angeboten wurden. Leider musste Stef wegen einer »alten Verletzung« schon sehr früh aussteigen, was Achim zu einem bisher noch nicht erreichten Rekord von 37 Tandem-Flügen an einem Tag verhalf. Respekt auch seiner Selbstbeherrschung, trotz guter Thermik nicht wie die anderen einfach aufzudrehen!

Um 19:30 nach dem letzten Schlepp konnten sich die Helfer beim feucht-fröhlichen Abschluss von den Strapazen der gelungenen Hitzeschlacht erholen.

Hängegleiterverein »nix wie nuff« Offenbach  
 Lothar Braun

## Erntedankfest und Drachen

Der noch junge Luftsportverein Crawinkel nahm am Festumzug des Erntedankfestes teil und wir trugen zwischen dem sehr etablierten Hundezüchterverein und den Modellfliegern einen Drachen durch so ziemlich alle Straßen und Gassen der kleinen thüringischen Gemeinde. Manchmal ging es mit unserem kleinen Impuls 14 dabei richtig eng zu. Dort kam der Drachen allen und besonders den Zuschauern viel größer vor, als auf dem Flugplatz oder in der Luft. Während des Vorbeimarsches vor der Tribüne verkündete der Lautsprecher, dass die Vereinsmitglieder aus 4 Bundesländern und Rußland kommen, bei nur 11 Mitgliedern durchaus bemerkenswert. Leider fiel der geplante Formationsflug der Motor-, Segel- und UL-Flugzeuge wegen der nur kirchturmhohen Wolkenbasis aus. Mit EthüRoBraWu (Echte Thüringer Rostbratwurst) trösteten wir uns leicht darüber hinweg.

Luftsportverein Crawinkel  
 Konrad Lüders

## Gleitschirmfliegen im Valle Gran Rey auf Gomera

Gomera, eine der sieben kanarischen Inseln, ist dank fehlender Badestrände und touristischer Seelenbunker bekannt als Eldorado für Wanderer, die auf der fast kreisrunden, etwa 25 km im Durchmesser zählenden Vulkaninsel phantastische Möglichkeiten haben, ihrem Hobby zu frönen. Zahllose wildromantische Wanderungen durch tiefe Schluchten, üppige Lorbeerwälder, steile Berghänge und über wuchtige Tafelberge sind einmalige Erlebnisse, Als ich mich 1996 zu einem solchen Wanderurlaub auf Gomera entschloss, versuchte ich vorher auch Informationen über Gleitschirmaktivitäten auf dieser Insel zu erhalten. Das Ergebnis war nahe null. Da mir aber mein Schwager zuvor berichtet hatte, er habe auf Gomera in der Nähe der Stadt Valle Gran Rey, neben der Hauptstadt San Sebastian das touristische Zentrum der Insel, Gleitschirmflieger beobachten können, nahm ich vorsorglich mein Fluggerät als Sportgepäck mit auf die Insel. In Valle Grand Rey erkundigte ich mich dann in einem Ladengeschäft, ob man vielleicht jemanden kenne, der hier mit einem Gleitschirm unterwegs wäre. Prompt erhielt ich eine Telefonnummer und den dazugehörenden Namen Pepe Farola, was übersetzt soviel heißt wie Laternen-Josef. Schnell hatte ich Pepe Solano, den einzigen Gleitschirmpiloten auf Gomera, gefunden. Den Spitznamen hat er sich in der Bevölkerung wegen einer mißglückten Landung auf einer Laterne eingehandelt. Pepe lebt seit vielen Jahren auf Gomera, verdient sein Auskommen als Wander- und Bikeführer, wohnt mit seiner deutschen Frau in Valle Grand Rey und spricht aus diesem Grunde sehr gut Deutsch. Noch am gleichen Tag stand ich nach einem einstündigen, anstrengenden Hitze-Fußmarsch mit meinem Gleitschirm und Pepes wertvollem Funkgerät, das er mir ohne mit der Wimper zu zucken vertrauensvoll überlassen hatte, auf dem bis dahin einzigen Startplatz Gomeras 650 Meter über der Stadt. Pepe informierte mich per Funk vom Landeplatz, einer schwach befahrenen Schotterstraße, die entlang dem aus schwarzem

Vulkansand bestehenden Strand von Volle Grand Rey verlief, über die dort herrschende Windstärke- und Richtung. Nach einem kurzen aber herrlichen Flug über Vulkangestein, Bananenplantagen, weißen Gomerahäusern und Atlantikgewässern landete ich auf dieser Straße, die - und Pepe kann davon ein Lied singen - auf einer Seite von einigen Laternen flankiert ist. Pepe und ich sind gute Bekannte geworden und die Verbindung riss über Fax und Email nie ab, Anfang November 1998 startete dann eine Gruppe Mitglieder des Pfront'ner Gleitschirmfliegervereins STRATOS zu einem kombinierten Wander- und Flugurlaub nach Gomera, Mit von der Partie war auch der Seeger »Firebird« Heini Lenzenhuber, der mich vor zwölf Jahren im Allgäu das Gleitschirmfliegen gelehrt hatte und der ein riesiges Erfahrungspotential in Sachen Drachen- und Gleitschirmfliegen besitzt. Mit dieser reichen Erfahrung war es möglich, während des Aufenthaltes auf Gomera für uns und insbesondere für Pepe neue, leicht zugängliche Startplätze am oberen Ende des Valle Grand Rey zu erschließen. Von diesen Startplätzen aus sind wunderschöne Flüge durch das malerische Valle Grand Rey mit einer abschließenden Landung auf der Strandstraße oder auf dem schwarzen Vulkansand des Strandes selbst möglich, Wer Interesse an einem Urlaub auf Gomera hat und diesen mit Wandern, Mountainbiking und Fliegen ausfüllen möchte, sollte sich mit Pepe in Verbindung setzen. Er ist Kenner des Landes und steht allen Interessierten mit Rat und Tat zu Seite. Seine Informationen sind für das Gleitschirmfliegen im Valle Grand Rey unverzichtbar. Man erreicht ihn per Telefon und Telefax unter 0034/922/805337 oder per e-mail : Solano@infocanarias.com.

STRATOS - Pfront'ner Gleitschirmflieger  
Dieter Illshöfer

Anmerkung der Redaktion:

Vorsicht! Das Fluggelände liegt im Lee des beständigen NO-Passats. Start- und Landeplätze sind zudem kritisch.

## Ziellandewettbewerb beim »Heue-Cup«

Nachdem der angesetzte Termin wegen schlechten Wetters geplatzt war, konnte eine Woche darauf der Wettbewerb bei guten Bedingungen im Fluggebiet »Heue« in Rickenbach durchgeführt werden. Die Aufgabe bestand aus zwei Durchgängen mit Ziellandung, wobei der zweite Durchgang mit einer Flugzeitschätzung der schwieriger war. Teilnehmen durfte jeder mit einer gültigen unbeschränkten Fluglizenz. Bei den umliegenden Clubs (Rheinfelden, Ehrsberg und Bernau) konnte reges Interesse geweckt werden, Die 24 Teilnehmer bewältigten die Durchgänge innerhalb von ca. vier Stunden. Veranstalter und Teilnehmer waren gleichermaßen mit dem Verlauf zufrieden, vor allem da alles unfallfrei über die Bühne ging. Nach der obligatorischen Sektdusche unter den Erstplatzierten begann dann der gemütliche Ausklang.



Von links (mit Pokalen in der Hand): Henning Schänke, Roland Gampp, Christoph Nägele (stehend), Albert Hofmann, Noby Merz.

Delta-Club Condor  
Robert Metzger

## Mit dem Gleitschirm zum Fußballspiel

Zum SC-Spiel gegen Hertha konnte ich nach 1,5-stündigem Flug vom Schauinsland leider erst zu Beginn der Zweiten Halbzeit in Stadionnähe landen. Zum Glück habe ich ja keine SC-Tore verpasst! Am folgenden Mittwoch meinte die Sonne es noch besser mit mir. Dank guter Thermik flog ich in gut einer Stunde vom Schauinsland zum Roskopf und anschließend zum SC, wo gerade die Profis trainierten. Die Stadionzeitung vom Samstag hatte ich noch in der Jacke. Als ich mir das Heft über dem Stadion so anschaute, bekam ich schon wieder große Lust aufs nächste »Heimspiel«, zu dem ich hoffentlich pünktlich komme und der SC wieder drei Punkte holt!«

Volker Jung





Ein Teil der Asstarer Gleitschirmflieger im Fliegerlager Bad Satzungen

## Heißes Fliegerlager der Assiarer Gleitschirmflieger

Ein heißes Fliegerlager im wahrsten Sinne des Wortes hatten die Piloten aus Asstar in Bad Satzungen. Temperaturen bis annähernd 40 Grad und wenig Wind, eine Schleppstrecke vom Feinsten und insgesamt 120 Schlepps waren das Resultat. Als gegen Mittag die ersten Wolken auftraten, hieß es Kreisen, was der Schirm hergibt. Frank Sorgner sprengte den Rahmen. Er kam auf 2.150 m und einer Flugzeit von 3 Stunden, gefolgt von Volker Renk mit 1.300 m und 2,5 Std., Uli Knoke mit 1.600 m und 1,45 Std und Udo Kassel mit 1.500 m und 60 min. Besonders zu erwähnen dabei ist, dass Volker Benk erst bei 165 Meter Anschluss fand. Am Abend wurde das Team und der Platzhalter und DHV-Prüfer Horst Barthelmes nebst Gattin sowie Gäste anderer Vereine vom Vereinskoch und Windenwart Volker Zimmermann hervorragend verköstigt. Hennes Neubert bestand die Windenprüfung und Heinz Richter seinen B- Schein. Des weiteren bestanden io auswärtige Piloten am So. ihre Prüfung und wurden ebenfalls von uns geschleppt. Johannes Strehlau und Werner Schlegel flogen mit ihren Motoren über 200 km Strecke. Zu erwähnen bleibt noch, dass Nicolas Sorgner (10 Jahre) soviel Spaß mit dem neuen Quad ( Schleppo ) des Vereins hatte und an allen Tagen das Schleppseil ausfuhr. Zum Schluss fiel er vor Erschöpfung fast vom Fahrzeug. Der Verein bedankt sich bei Horst Barthelmes für sein Vertrauen, und die hervorragenden Bedingungen vor Ort. Man kann anderen Vereinen nur raten, dieses Gelände in Zukunft aufzusuchen.

Asslarer Gleitschirmflieger  
Werner Schlegel

## Vereinsmeisterschaften 2001 des 1. PDGFC am Treh / Südvogesen

Wie schon die letzten beiden Jahre, so auch in 2001 fanden die Vereinsmeisterschaften des 1. Pfälzer Drachen- und Gleitschirm- Flieger Clubs am Treh in den Südvogesen statt. Da diese vom Sportwart Peter W. Körner zum ersten Mal als offene Meisterschaften ausgeschrieben waren, nahmen auch Pilot(inn)en der befreundeten Südpfälzer Gleitschirmflieger teil. Die ersten Teilnehmer reisten schon am Freitag an und konnten bei Ostlage einen Trainingsflug vom Drumont mit anschließendem Grillabend genießen.

Am Samstag gings dann zur Sache. Es wurde mit Start am Treh- inzwischen hatte sich eine Südwestströmung eingestellt- eine anspruchsvolle Tagesaufgabe ausgeschrieben. Als Wendepunkte wurden Grand Ballon, Drumont und Stausee festgelegt. Das Startfenster wurde um 12 Uhr geöffnet und war bis 15 Uhr offen. Anfänglich wollte keiner so recht, es wurde taktiert, auf ungeduldige Vorflieger gewartet. Als Erste startete dann Ella Braun auf Atos, die einzige Pilotin im „Lattenflieger-Club“. Sie hatte Glück und das Können und erwischte direkt am Vorberg des Treh einen schönen Bart, in dem sie genug Höhe für den ersten Wendepunkt auskurbeln konnte. Sofort kam Bewegung ins Restfeld. Die folgenden Piloten hatten in der nun zerissenen Thermik weniger Glück. Zwei schafften zumindestens noch einen Wendepunkt, die anderen strichen nach einiger Zeit „Bullriding“ die Segel. Die Tagessiegerin am ersten Tag war somit Ella Braun, sie hatte es den Männern gezeigt und zwei von drei Wendepunkten geschafft.

Vom Rest des weiblichen Geschlechts wurde sie am Landeplatz mit Hurra begrüßt - eine Frau Erste! Beim abendlichen Abschluss hielten sich einige der männlichen Teilnehmer merklich zurück, man könnte



jetzt spekulieren, ob hier wohl für den zweiten Tag vorgearbeitet wurde? Sonntags waren dann alle schon früh am Treh, da für den Nachmittag eine Störung angekündigt war. Die Tagesaufgabe wurde deshalb mit den Wendepunkten Markstein, Stausee und Fellingring-Kreisel kürzer als am Vortag festgelegt. Als erster startete kurz nach 13L1hr Joachim Bereswil dem unmittelbar die Vortagesbeste Ella Braun folgte. Mit zwei weiteren Piloten schafften diese beiden alle Wenden. Es versprach ein spannendes Rennen um die Plätze zu werden.

Das Ergebnis stand dann kurz nach 17Uhr fest. Vereinsmeister(in) war die überragende Ella Braun auf Atos mit 81Punkten, vor dem zweitplatzierten Bernhard Mühe auf Laminar mit 55 Punkten. Den dritten Platz mit jeweils 54 Punkten teilten sich Steif Selbe/ und Lothar Braun auf Ghostbuster und Extasy.

Nach der abschließenden Siegerehrung und Überreichung des Wanderpokals durch den Sportwart des 1. PDGFC Peter W, Körner an Ella Braun war die einhellige Meinung aller Teilnehmer eine super Vereinsmeisterschaft 2001 erlebt zu haben. Der Austragungsort Treh / Südvogesen ist für 2002 wieder fest gebucht. Weitere Infos und Fotos zu Club und Meisterschaft unter [www.pdgfc.de](http://www.pdgfc.de).

Pfälzer Drachen- und Gleitschirmfliegerclub  
Peter W. Körner



Lieber Sepp,  
vom »Chef« selbst, dem Wettergott, wurde ich beauftragt, Dir auf Deinen Brief im DHV-Info Nr. 112 vom September 2001 zu antworten, Er selbst ist - wie Du Dir ja vorstellen kannst - zur Zeit anderweitig stark engagiert.

Das Gemisch aus Wolken, Wind und Wellenbewegungen in der Atmosphäre hat der Chef schon bewußt schwierig zusammengestellt, mit viel Leben erfüllt, damit nicht jeder Tag (Monat, jedes Jahr ...) wie der vorhergehende sein soll. Du beschreibst ja selbst, wie schön es sein kann, mit einem Loer Wind genau von vorne, großflächigen gleichmäßigen Bärten bis zur glatten Wolkenbasis aufzudrehen, also ist Dein Wunsch schon oft in Erfüllung gegangen, denn so schwärmen kann nur einer, der solche Momente bereits mehrfach erlebt hat. Aber genau das ist es: Solche Augenblicke des Glücksgefühles sollen nicht alltäglich sein, sondern von Dir genossen werden! Da Du aber aus Deiner Erfahrung und von Deiner Ausbildung her weißt, dass nicht jeder Tag (jede Jahreszeit, jede Landschaft ...) gleich ist, wirst Du Dich auch erinnern, dass der Motor des Wetters - neben den Eingriffen des Chefs - noch von so vielen anderen Sachen abhängt.

Dass der Chef überhaupt nichts gegen den tollen Sport Gleitschirmfliegen insgesamt hat, bewies er ja auch unter anderem an etlichen Tagen in diesem Flugjahr in Mitteleuropa und auch Deutschland, besonders aber, als er dem Großraum um Zapata (Texas, USA) im Sommer einmal etwas ganz besonders Gutes getan hat, wie die erfolgreichen Weltrekorde und andere Flüge bewiesen haben. Dass davon auch noch die Drachenflieger ebenso profitieren, wird Dich sicher nicht stören!

Der »Chef« hat keine Ausreden nötig! Er ist sich aber nicht mehr ganz so sicher, die Richtigen mit gutem Wetter zu beschenken, wenn er sieht, dass die zu den Startplätzen mitgebrachten Fitness-Getränke-Dosen bzw. -verpackungen und Flaschen geleert dort in der Natur herumliegen, obwohl sie doch jetzt leichter (da leer) wieder mit zum Ausgangspunkt genommen werden könnten. Meistens müssten sie durch den Flug nach unten gar nicht mehr getragen werden, so dass den »Rotochsen-Verpackungen« oder »Sponsorencola-Flaschen« ein Heimflug spendiert würde. Der Chef sieht es nun einmal gar nicht gern, wenn die Reste von Getränken und andere Energie-Fitmacher als Flaschen oder Dosen die Natur, nicht nur um den Startbereich, verunzieren, und auch anderer Unrat z.B. Müsli- und Schokoriegel-Verpackungen wie von Kleinkindern einfach weggeworfen wird. Deshalb schränkt er hin und wieder schon einmal das gute Flugwetterpaket mehr oder weniger stark ein. Ein kleiner Trost: Diese Maßnahme gilt nicht nur den Textilfliegern alleine! Weiterhin findet er es gar nicht gut, dass etliche Deiner Leidensgenossen zum Zwecke der exakten Thermikfindung Papiertaschentücher in die Atmosphäre werfen und sich so den rechten (?) Aufwind zeigen lassen.

Was ihn auch nicht so recht beglückt, ist zeitweise beobachten zu müssen, wenn in Anpflanzungen - also in sinnvollen Sperrbereichen - Startversuche unternommen werden. Dies sieht er auch in Verbindung mit Landungen in Feldern und Wiesen, die kurz vor der Ernte stehen, Er ist der Meinung, dass man solche Landefelder nur im Notfall nehmen darf und ansonsten andere Plätze zur Landung wählen soll, auch wenn man nicht gleich neben der Straße landen kann!

Was Deine Hinweise auf einfach erkennbares Gutwetter angeht, die so

simpel sein sollten, dass sie auch die »Profi-Wettermacher« kapierten und rechtzeitig verkünden können, so läßt der Chef Dir ausrichten, dass auch dies schon immer häufig der Fall war, aber von vielen Stofffliegern ebenso wenig geglaubt wurde wie auch die zutreffenden Berichte über Sturm und Gewitter nebst Starkwind. Wenn der Chef immer wieder sorgenvoll mit ansehen muss, wie etliche dieser Textilflieger bei (korrekt prognostiziertem) Schlechtwetter trotzdem starten und sogar bei solchem Wetter anhaltend von Flugschulen »ausgebildet« wird, kann er es manchmal nicht begreifen, dass auch bei richtig und rechtzeitig prognostiziertem Schönwetter mitunter fast keiner startet, weil es ja zu dieser Zeit chic ist, nicht hier (z. B. Deutschland, Alpen etc.), sondern dort sein zu müssen (Südfrankreich, Italien etc.), obwohl erfahrungsgemäß zu dieser Zeit auch hier gutes Flugwetter erwartet werden kann.

Lieber Sepp, zuletzt soll ich Dir ausrichten, dass er Briefe dieser Art, wie Du sie an ihn gerichtet hast, immer wieder erhält, wobei die Tendenz nachlassend ist. Andererseits betont er, dass bei ihm noch nie ein Dankesbrief für gutes Wetter eingegangen ist. Daraus die Regel ableiten zu wollen, dass schönes Wetter »normal« wäre, hält er für absurd.

Abschließend soll ich Dir - Du stehst hier ja stellvertretend für alle anderen Flieger Deiner Zunft - noch mitteilen, dass er es sehr gut findet, dass Du Dir Gedanken über das Zusammenspiel der Kräfte in der Natur sprichst, und Du sollst auf diesem Wege fortfahren. Der Chef wird sich aber weiterhin vorbehalten, einmal gutes oder schlechtes Wetter zu machen, mit all seinen Tricks und Schwierigkeiten, aber auch seinen schönen Besonderheiten. Er wünscht Euch - wie ich auch - noch viele schöne Flüge in diesem und auch im kommenden Jahr, hier und dort.

Viele Grüße  
i. A. Manfred Kreipl  
Diplom Meteorologe

Lieber Manfred Kreipl,  
danke für Deinen Brief. Kurz nachdem Du ihn mir geschrieben hast, hat es sich der Chef anscheinend doch noch mal überlegt! Jedenfalls war es Mitte Oktober genauso, wie ich's mir - und sicher viele Andere - erträumt hatten. Blauer Himmel, sonnenangestrahlte Felswände, bunte Laubwälder und eine Fernsicht bis ....

Dazu altersangepasste Thermik, kaum bockig, wenig Wind, zwar keine 4.000 Basis, aber doch ganz schön hoch. Vor allem keine Unfälle, also abends viele glückliche Gesichter.

Gleitschirm- und Drachenfliegen ist bei passendem Wetter halt doch der tollste Sport, den es gibt!

Sag dem Chef vielen Dank und bitte weiter so.

Schöne Flüge

Sepp

## Flugunfälle

Also das mit den Häufungen der Flugunfälle in der letzten Zeit ist ein Trend, der eigentlich zu erwarten ist und kein Phänomen, das ein neues Dezernat mit vorsitzendem Analysator und allgemein großen Ansprüchen braucht.

Wir haben doch die kritischen Sprüche zur Unvernunft der Piloten - immer der Anderen - die ohne das Wetter, Gelände oder ihr Können richtig einzuschätzen einfach losfliegen, oder die Szene (die ich übrigens sehr schätze). Didaktisch wertvoll werden immer wieder teils direkte, teils ironische Leserbriefe zum Thema unvernünftige Piloten veröffentlicht. Und die regelmäßigen Belehrungen und Interviews der Fachleute - vor allem Wettkampfpiloten - über die richtigen Verhaltensweisen beim Start, bei der Landung und beim Spiralen lassen doch keine Wünsche offen. Warum trotzdem (oder deswegen?) mehr Unfälle passieren, liegt meines Erachtens ganz klar auf der Hand: Zum einen haben wir die phantastischen Testberichte.

Danach sind die Geräte fast ausnahmslos gutmütig und viel »sicherer« als früher. Dass komischerweise Dinge wie stabile Spirale bei einem 1·2er Schirm vorkommen, führt dann nicht etwa zu einer höheren Klassifizierung, sondern zu einem Herunterspielen der Tatsache, dass eine höhere Leistung eben auch gefährlich sein kann. »Des g'hört so beim modernen Schirm«. Viel wichtiger aber erscheinen mir Entwicklungen wie die Einführung der Protektorenpflicht und das tolle Performance/Sicherheitstraining. Seither habe ich öfter als nur einmal die Cracks, also auch Fluglehrer, vor den Startplätzen (z.B. Treh oder Wasserkuppe, etc) im Wind »spielen« sehen, mit kurzen Berührungen des Bodens, mit juchzender Gaudi bei der Steilkurve und verblüfften Gesichtern beim harten Aufknallen auf den (dummerweise geschützten) Hintern. Aber man ist ja geschützt. Ohne Protektor hätte man wahrscheinlich ins Krankenhaus gemusst. Und die Zuschauer denken wieder »des g'hört so. Und nachdem das mit der Spirale beim Performancetraining so gut geklappt hat, kann ich das ja für den Ernstfall, ich bin ja sicher.« (Vielleicht könntet ihr ja mal trainieren, wie man beim Hineinfallen in die Kappe nicht mehr lebend rauskommt) Und dann haben wir ja noch unsere Vorbilder, die Wettkampfpiloten, die irre Strecken schaffen; ohne Sicherheitsrisiko, versteht sich. Aber überlegt mal, wie tief das Vorbild in uns dringt. Und so denkt bei einem Tookm Streckenflug keiner: »Mensch, der muss ja im Durchschnitt um die 80 km/h oder mehr geflogen sein, das bedeutet, dass da mindestens ein Wind um die 80 km/h geblasen haben muss, welcher Idiot fliegt denn bei so einem Wetter?«

Nun sind wir Piloten alle Erwachsene, wir können selbst über unser Risiko entscheiden; das dürfen wir aber nicht, denn ohne Protektor, oder ohne Check, oder ohne Gütesiegel; ohne Schein ist das ja verboten. Soviel zum vol libre.

Nochmal zum Schluss, ich finde die Sicherheitsbestrebungen, Analysen, Entwicklungen und so ehrlich gut, nötig und hilfreich. Ich finde nur, Ihr solltet nicht so tun, als gäbet Ihr ein gutes Beispiel ab. Und vor allem blast Euch nicht auf wie die Politiker in Krisensituationen und erlasst Verordnungen und tut so, als hättet Ihr irgendetwas im Griff. Es bleibt nun einmal dabei: Wer beim Motorradfahren nicht riskieren will, muss zu werden, umzufallen oder bei einem Unfall herunterzufallen und sich zu verletzen, der muss eben irgendwann entweder Autofahren oder halt doch das Risiko tragen und entsprechend, also bei schönem Wetter und angemessen langsam, fahren. Ich fahre zwar nicht Motorrad, fliege aber weiter Drachen und Gleitschirm. Und wenn "s mir nicht paßt, dann nicht.

Ben Zeidler

Anmerkung der Redaktion: Man könnte die »Vorbildwirkung« auch dazu nutzen, dass man durch viel Training genauso gut fliegt wie das Vorbild. Vielleicht macht man dann auch keine Milchmädchenrechnungen mehr (700 km = 80er Rückenwind). Turmlose Drachen fliegen ganz schön schnell und für Toppiloten sind Flugtage ganz schön lang.

## Die Nacht des Grauens oder: wenn Flachlandflieger in die Alpen fahren.

Schade, Schade, Schade!? Schon wieder ein 'nicht fliegbare Tag'. Besonders schlimm für uns Gielltschirmpiloten, weil wir extra 800 km ange-reist sind. Der Föhn krachte mit aller Macht über den Alpenhauptkamm. Also entschlossen wir uns, der Herbert, der Heiner, der Jürgen und ich, zu einer ausgedehnten Alpenwanderung. Um ca. 10 Uhr machten wir uns also auf den Weg zur Talstation der Bergbahn, um von der Bergstation aus eine schöne Wanderung zu unternehmen. Oben angekommen fing es leider an zu nieseln. Aber was soll's, gut ausgerüstet mit Regenjacken usw. (der Herbert hatte sogar seinen Stockschild mitgenommen) machten wir uns auf die Socken. Nach etwa 3 Stunden Fußmarsch über einen, glitschigen schmalen Pfad kamen wir ziemlich durchgefroren bei einer bewirtschafteten Alm an. Nach einigen Enzians und Jagertees, zum Aufwärmen versteht sich, machten wir uns am späten Nachmittag wieder auf den Weg. Wir hatten jedoch nicht bedacht, dass es in den Alpen verdammt schnell dunkel wird, wenn erst einmal die Sonne hinter den Bergen verschwunden ist. Und es wurde schnell dunkel, verdammt schnell, viel zu schnell.

Aber einen wahren Sauerländer haut so schnell nichts um. Als es also stockdunkel war (Neumond und stemelos) ging der Herbert vorneweg und hat mit seinem Stockschild den Weg abgetastet und wir anderen hinterher, jeder die Hand auf der Schulter des Vordermannes, um ja nicht den Anschluss zu verlieren. So stolperten wir nun schon mindestens eine Stunde durch die finstere Nacht, bis auf einmal dieser schreckliche Schrei vom Herbert durch die Nacht schallte, der uns vor Schreck fast das Blut in den Adern gefrieren ließ. »Stopp, keiner rührt sich vom Fleck!« Es folgte ein wildes Durcheinander-Gerede und die Frage: »Was ist denn um Gotteswillen los?« »Der Weg ist weg«, sagte Herbert nur. »Wie? Der Weg ist weg, das gibt es doch gar nicht!« haben wir gefragt. »Doch«, sagte Herbert ganz aufgeregt »Ich kann mit dem Schirm den Weg nicht mehr fühlen.«

Er nahm also den Schirm in die andere Hand, um links von sich den Weg zu ertasten.... Nichts rechts von ihm das gleiche, .... Nichts .... also gab er seinen Schirm nach hinten weiter, aber weder rechts noch links konnte einer von uns den Weg ertasten. Ratloses Schweigen war die Folge, und Herbert meinte nur - »Also das eine will ich euch sagen, ich rühre mich hier nicht mehr weg, nicht eher bis es wieder hell wird, ich habe keine Lust hier irgendwo runterzusemmeln.«

Nach einigem Hin und Her, mußten wir ihm schließlich Recht geben, Keiner von uns traute sich, weder vor noch zurück, alle den Abgrund vor Augen. Und die Nacht wurde lang ... endlos 1 a n g... Als denn endlich der Morgen kein, packte uns das Grauen.

Ziemlich übermächtig, noch den Schrecken in den Augen, standen wir, frierend und dicht zusammengedrängt, auf einem ca. 6 Meter breiten Weg, und Herbert hatte noch seinen Stockschild in der Hand, der durch sein Gestochere nach dem Weg direkt unter der Krücke abgebrochen war.

Paraclub Elpe  
Rudolf Kleinhenz

**freeeX**  
AIR SPORTS



free air sports GmbH – über Stoff und dem die 1. Klasse hat  
Harmating 2 | D-82544 Egling | phone: 0 81 76 - 93 02-0

Hochleistung neu definiert!  
der countdown läuft ..

## Erschwingliche CFK-Reparatur vom Fachmann

Um die sagenumwobene Empfindlichkeit unserer modernen Starrflügler hat wohl schon jeder die wildesten Geschichten gehört, Vom »Gar nicht so dramatisch« bis »bloß nicht auf was Spitzes legen« usw. Aber was, wenn wirklich mal was zu Bruch geht, der nächste Bewerb ansteht, die Ferien vor der Tür stehen, das Portemonnaie aus Zwiebelleder (beim Öffnen tränen dir die Augen) leer und die Terminkalender der Hersteller zu allem Übel wieder mal übertoll sind?

Dann, ja dann war guter Rat oftmals schwierig und teuer zugleich. Diese Lücke schließen jetzt jedoch das Team um die beiden Flugzeugbauer Oliver Schatz und Tobias Schmidt. Die Fa. Wings and more, die in Roswälden bei Stuttgart »schafft«, sind in der Fliegerszene seit langem keine Unbekannten mehr, Die Firma bietet nun auch ihren Service im Bereich Reparatur von Kohlefaserteilen etc. zu erschwinglichen Konditionen an.

Oliver Schatz, der bereits beim Bau von über 150 Starrflüglern der aktuellen Generation, die Hände im Spiel hatte; fertigt gerade das Top-Segelflugzeug der Superklasse, Der Leistungsflügel mit dem Namen »eta«, soll eine Gleitzahl von 1:70 besitzen und den Preis von vielen, vielen kleinen Hängegleitern haben. Das Know-How der Firma spricht zudem für die überaus hilfsbereiten und freundlichen Schwaben.

Infos unter Fa. Schatz und Schmidt GBR, Tel: 07163/533670, Fax: 07163/533671, e-mail: info@wingsandmore.de, GPS: N 48 41' 45« - 0 09 30' 17«,

Warum das Lob für die »Firma der Woche«, ganz einfach:

Anfang Juni hatte mein Endanflug mit meinem Starrflügel ein jähes Ende genommen. Die physikalischen Gesetze von I. Newton, »beschleunigter Fall und Erdanziehung« hatten, von mir natürlich ungewollt, eine neue Bedeutung bekommen. Leider hatte ich vereinzelt kräftig gewachsene Kornholme übersehen. Binnen Sekundenbruchteilen, der freundschaftlichen Bindung von Holm und Speedbar, hatte mich Mutter Natur in »Maikäfer-Stellung« wieder. Auch wenn manche meiner Freunde, wie z. B. der »Anton aus Tirol«, der Meinung sind, dass u.a. eine Maikäferlandung zum Repertoire eines guten Fliegers gehört. Trotz dem Drang nach Leistung bin ich jetzt jedoch, nach diesem schmerzlichen Zugewinn an Erfahrung, anderer Meinung. Aber o.k.

Auf jeden Fall: Beide lädiert, musste jeder auf seine Weise versorgt werden. Nun stellte sich aber wie gesagt die Frage wohin bzw. wie lange. Ein Anruf bei Händler

bestätigte schließlich, was ich bereits vermutet habe: Oh! Alles voll, ja so ca.... Wochen. Als Alternative wurde mir dann aber auch vom Hersteller sofort eine Adresse angeboten: »Ruf doch mal bei Oli an«. Ein anschließendes Treffen bei Wings and more überraschte mich sehr. Obwohl bereits lang Arbeitseende war, wurde ich trotzdem von den Wartenden freundlich empfangen. Kurze Grobanalyse und ich verschwand wieder Richtung Heimat. In der Folgezeit wurde ich sogar zweimal über den Stand der Dinge informiert. Nach Reparaturabschluss, der übrigens in der Hälfte der Zeit ablief, wurde nebst Flugzeugbauingenieur der Konstrukteur und Erbauer kostenfrei gebeten, sein fachmännisches Auge schweifen zu lassen. Die Saison war gerettet und die Börse nicht mal leer. Kurzum »Freunde der Luft«, ich hoffe, ihr seid so nett und könnt vielleicht einen Part als Info drucken, Bei der Firma war ich wirklich toll überrascht. Gerade weil das Miteinander, die Ehrlichkeit und Hilfsbereitschaft, ohne einem das Geld aus dem Beutel/Tasche zu ziehen, auch in unserem Sport, nicht mehr so häufig anzutreffen sind. Und was ich beinahe vergessen hätte, auch wenn's mal mit einem in der Anschaffung nicht so billigen Gerät mal ordentlich kracht, eine Reparatur ist trotzdem möglich und auch nicht teurer als mit einem Flexiblen,

Manfred Fuch

## Unnütze Hubschraubereinsätze

Ich habe in Westendorf eine neue Erfahrung mit Zwischenlandungen gemacht. Es wurde ein Gleitschirm auf einer Almwiese gesehen. Der Gleitschirm lag voll ausgelegt auf der Wiese und es war nicht ersichtlich, ob der Pilot abgestürzt war. Ein darüberfliegender Gleitschirmpilot berichtete am Landeplatz, dass sich der Pilot nicht mehr rührte und damit sofort Hilfe benötigt (offensichtlich sah er das menschenähnliche Gurtzeug). Die Polizei wollte daraufhin einen Hubschrauber anfordern. Zwischenzeitlich konnte aber ein Seilbahnmitarbeiter mit dem Piloten Kontakt aufnehmen. Er war zum Preisselbeersuchen zwischengelandet und völlig wohlauf. Um zukünftig solche unnötigen Hubschraubereinsätze zu vermeiden, ist es unbedingt erforderlich, bei Zwischenlandungen bzw. Außenlandungen dafür zu sorgen, dass nicht der Eindruck eines Absturzes entsteht. Also sofort den Schirm nach der Landung zusammenraffen!

Guido Baumer

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



112,1

## Kürzungen vorbehalten

### Haftungsausschluß!

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

**Nova Philou 26**, Bj. 7/95, lila/grün, mit Packsack, Check bis 7/03, Gurtzeug UP Action Line, B194 m. Karabinern und Fußbeschleuniger, Rettung Firebird RS 2, Bi. 94, integr. im Gurtzeug, 1.400,- DM, © 089/142738 od. 0171/5152583

**Pilots One L**, Bj. 11/2000, rot, Gurtzeug Moory Side L, RS Charly SC 118, Helm Charly Insider, 4.500,- DM, © 0761/8095290

2

**Advance Bi-Beta**, Bj. 10797, Check neu, rot/weiß, einschl. UP-Tondemrettung Profile Bi, Bj. 12/96, VB 4.500,- DM, © 05732/6275 od. 0162/4013590

**Airwave Harmony 30**, Bj. 97, rot, Check 4/2001, 90-110 kg, auf Wunsch auch mit Frontkontainer, 1.190,- DM, © 0355/720185 od. 100.181546@germany-net.de

**Atlas L**, Bj. 9/98, pink, 90-110 kg, mit Gurtzeug incl. Pocksock, Vorio Bräuniger, 2.200,- DM, © 07945/8327

**Atlas L**, Bj. 2/98, pink/gelb, Gurtzeug Perotech, Rettung Aireo Smile 32, Vorio Bräuniger IQ Basis 3, Overall Fly-Nike, 2.500,- 516, e 07051/920215 od. 07052/815

**Atlas L**, Bj. 4/2000, 90-110 kg, pink, München Trudering, Testflug möglich, VB 2.300,- DM, e 089/43906003

**Atlas M**, Bj. 97, Check neu, Gurtzeug m. Rettung u. Protektor, 2.700,- DM, © 07309/41542

**Atlas XL**, Bj. 8/99, 100-130 kg, Rettung Charly Revolution2, Gurtzeug Supair "Profeer", VB, V 0221/9830195

**Discus 1000/60**, Bj. 94, kompl. mit Gurtzeug und integr. Retter, 1.500,- DM, © 0451/284788

**Discus 1000/80**, Bj. 94, kompl. mit Gurtzeug und integr. Rettung, 1.500,- DM, e 0451/284788

**Grafty Medium**, Bj. 10/96, lila, wg. Sportaufgabe gegen bestes Angebot zu verkaufen, e-mail: taubert\_tamarcehotmail.com od. © 0170/2760538

**Nova Philou 29**, Bj. 95, Sitzgurt UP Mox u. Rettung Charly Rev. II, VB 1.500,- DM, © 089/8342929 od. 0174/6621698

**Nova Philou 29**, Bi. 7/98, 100-130 kg, mit Check, blau/weiß, Gurtzeug Pro Design Jam, RG Revolution II, Helm Charly Insider, Varia Dr. Basic IQ, FG Standard C 156 E. u.v.m. 4.500,- DM, © 02524/3837

**Nova Philou 29**, Bi. 2000/ 100-130 kg, rot/weiß, Gurtzeug Charly Elite + Rettung, NP 6.000,- DM, VB 4.600,- DM, © 0761/554740

**Nova X-Act-21**, Bi. 2000, royal-weiss, 65-86 kg, wg. Umstieg auf 2-3 zu verkaufen, VB 2.999,- DM, © 0160/790-8902 od. fliegen@freakmail.de

**Nova X-Act-23**, Bj. 06/01, gelb/weiß, 4.400,- DM, Gurtzeug Supair Prafeel + Seitenairb., 1.000,- DM, Rettung Supoir L, 1.000,- DM, © 0172/8536382

**Nova X-Act-25**, Bj. 8/00, Gurtzeug Air Seat Gr. XL, Rettung Edel RS 2, Pucksack, Helm Yes, Varia Braunigel, kompl. 4.900,- DM, 0170/7369579

**Nova X-Act-25**, Bj. 4/98, 80-110 kg, Check 3/02, 1.800,- DM incl. Gurtzeug Chorly Ferne u. Rettung SC 118, Tel. 07621/949822

**P 22/25**, Bj. 95, 60-80 kg, Rettung Perche Oscar 18, Bj. 97, bis 100 kg, Varia Aircotec Piccolo Plus, Metallklinge u.v. mehr, Preis VB, © 03685/702071 od. 0179/4621336

**Session M**, Bj. 99, Check neu 10/2000, rot, 80-110 kg, © 07191/58006 od. 0175/1634001

**Session M**, Bj. 98, türkis/weiß, Check bis 5/02, 2.500,- DM, 0171/5470318

**Vision Classic M**, Bj. 98, kompl. m. Gurtzeug u. Rettung, Preis VB, e 0171/7815840

## 1:2 9iplace

**Advance Bi-Beta 2**, Bi. 1/2001, Gurtzeug Advance, Aireo Rettung VB 6.500,- DM, 0177/5997427

## Biplace GH

**Airwave Duplex**, Bj. 8/2000, 3.950,- DM und Gurtzeug mit Bi-Reiter Charly Duo für 1.700,- WM, zusammen 5.500,- DM, 0721/616637 od. 0172/7255759

**Astral Twin**, Bj. 3/2000, VB 3.500,- V 08021/909870

1.2

**Advance Epsilon 3/28**, Bj. 4/01, 90-107 kg, blau/rot, © 07544/73328 ad. The-mas.Loechle@t-online.de

**Allegro M**, Bi. 8/00, 85-105 kg, violett, VB 3.600,- DM, 089/8212811 od. 0173/8484201

**Allegro M**, Bj. 1/2001, violett, 80-105 kg, 3.350,- DM, Tel. 8, AB: 06659/1455 od. 0170/5207926

**Apco Sierra 30**, Bi. 7/99, 85-110 kg, mit Gurt und Rettungsschirm, 3.500,- DM, e 089/7854387

**Arcus L**, Bj. 99, rot, Gurtz. Profil Sup Air incl. Protector, Rettung Sup Air L, Varia Bräuniger Basic, Integralhelm chorly Insider Gr. L-60, 2 Alinco Sprech. mit Helmst, großer Packsack, NP 8.900,- DM für 4.500,- DM, 0831/65478

## Gütesiegel

**Block Magic 27**, Bj. 90, gelb, Gurtzeug Flight Design, Rettung Charly SC 96, VB, e 06106/74768

**Trend 19**, Bl. 2/92, gelb/violett, 45-90 kg, leichter Bergsteigerschirm 4 kg, VB 500,- DM, V 07961/53774

## 1 GH

**Bolero S**, Bi. 8/00, gelb, 65-80 kg, + Gurtzeug Skyline Smart 6/00 incl. 20-er Protektor, VB, auch einzeln abzugeben, VB (I) 089/93006677

**Nova Phelix 25**, Bj. 8/2000, rot, 80-100 kg, wg. Aufgabe z.v., © 089/69979493 ad. WWWCP1@aol.com

**Nova Phelix 25**, rot, Gurtzeug Supair Profeer M, Rettung, alles zusammen NP: 7.620,- DM für 4.900,- DM, Tel.: 089/6013466 od. Fax: -6019839

**Nova Philou 26**, Bj. 5/97, violett/grün, mit Charly Gurtzeug, VB 1.500,- DM, 0171/3600917

**Arcus M**, Bj. 4/00, Preis VB, € 0171/7650324  
 Arcus M, B1. 7/00, blau, 3.300,- DM, V 05683/5550  
**Arcus M**, Bj. 3/01, gelb/blau, rote Schwin-  
 ge, 4.000r DM, V 02206/5480  
**Atlas S**, Bj. 8/98, gelb/rot, Gurtzeug Edel  
 Balance, Verio Alte Vorio AV 8000, wg. Aufga-  
 be des Sports, 3.500,- DM, V  
 06222/386362  
**Atlas 5**, kompl. mit Gurtzeug, Rettung, Helm  
 und evtl. Vorio, Preis VB, Tel..  
 07162/921461  
 Flair NI, B1. 98, Check 8/00, 80-110 kg,  
 evtl. in. Gurt und Rettung, VB 1.800,- DM (oh-  
 ne Gurt u. Rettung), (IT 0173/3593246  
 Flair M, Bi. 1998, Check neu, Airea Gurtzeug  
 mit Protektoren, Packsack Airea, alles kompl.  
 VB 2.000,- DM, 08041/797150  
**Flair 5**, gelb, Check neu, VB 1.800,- DM, €  
 08027/904687  
**Flair 5**, Bj. 8/98, 1.500,- DAA, (f)  
 08063/5532 od. 0171/5457030  
**Mistral 2.26**, Bi. 8/01, rot, umständehal-  
 ber wg. Geschenkes obzugeben, 4.300,- DM,  
 Gurtzeug Subair mit Airbag, 200,- DM,  
 0172/2674032

**Nova Carbon 5**, Bi. 5/01, kompl. Gurtzeug  
 Skyline, Rettung UP, Vado, VB, V  
 02421/202688 od. 781477  
**Ozone Electron 5**, Bj. 4/99, weiß/blau, In-  
 cl. Gurtzeug JomS u. Rettung Olympia, 4.200,-  
 - DM, © 0171/5470318  
**P23 27**, Bj. 6/97, 80-105 kg,  
 orange/weiß, VB 1.200,- DM, ©  
 05903/1985 od. 0179/2552924  
**P23 27**, Bj. 12/96, mit Packsack, 2 Helme,  
 VB 1.200,- DM, Gurtzeug Sup Air Ecole, 2 Ka-  
 rebie<sup>®</sup>, Protektor VB 450,- DM, RG-Frontcona-  
 teiler UP mit R-Gerät RS 2 bis 95 kg, VB 500;  
 - DM, © 09187/959530  
**Pro Design Relax 34**, Bj. 99, 65-90 kg,  
 1.900,- DM, 07231/441772  
**Session S**, Bi. 4/99, Check 4/03, kompl.  
 mit Gurtzeug Skyline, UP-Rettung, Vorio, VB,  
 © 02421/781477 od. 202688  
 52 30-VT, Bj. 8/99, evtl. m. Gurtzeug und  
 Rettung, günstig abzugeben, ©  
 0751/554412 od. ucueppersQvweb.de  
**Apache II 26**, Bi. 3/93, 75-110 kg, lila,  
 400,- DM, (f) 09847/443

**Aspect L**, Bj. 96, blau, 90-130 kg, VB  
 1.000,- DM, € 08041/760419 od.  
 0170/7170269  
**Aspect 1**, Bj. 6/97, weiß m. roten Streifen,  
 Check in 7/01, VB 1.700,- DM,  
 09267/318 od. 8114  
**Aspect M**, Bi. 96, Check bis 12/01, 1.200;  
 - DM, © 0711/371398 od. Fax: -377764  
**Aspect M**, Bj. 7/96, gelb, Check 7/01,  
 Packsack, 850,- DM, © 08052/99998  
**Discus 2000/90**, Bj. 93, Check neu, Gurt-  
 zeug Perche mit Retter, 1.400,- DM,  
 09081/3910 od. schreinerei-ziegelmeier@t-  
 online.de  
**Ex-Tase 27**, Bj. 89, ohne Check, 65-80 kg,  
 444,- 8M, © 02204/916599  
**Frantic Plus S**, B1. 97/96, Check 8/02,  
 1.300 DM, 02226/14365 od.  
 0170/4676654  
**G-Sport L**, Bi. 97, neuer Check, incl. Gurt-  
 zeug u. Rettung, wg. Sportaufgabe, 1.600,-  
 DM, 05673/3943  
**Galaxy**, 3i. 6/98, 130-200 kg, Check neu,  
 VB 2.700,- DM, © 09187/6420  
 Marlin 23, Bl. 95, lila/pink, 1.100,- DM,  
 V 06144/334727 od. 0171/7072059

## Hftungsausschluß!

Jede Haftung des DHV und seiner Mitarbei-  
 ter auf Grund der Veröffentlichung des Ge-  
 bra<sup>®</sup>htmorkts ist ausgeschlossen. Für die  
 Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttüchtig-  
 keit und die Angaben in den Anzeigen über-  
 nimmt der DHV keine Gewähr.

**Mistral 30**, Bi. 3/96, Check bis 3/2003, li-  
 la, 850,- DM, 90-125 kg, ©  
 0172/6226865  
**Mistral Twin 42**, Check neu, lila, 81. 3/97,  
 Perche Tandemgurtzeug m. Rettung, 2.500,-  
 DM, V 089/1595258  
**P 40/26**, Bi. 93, nenngelb, Check 7/02,  
 wg. Neukauf nur 499,- DM, mit Reserve 599,-  
 DM, © 07971/912630 AB  
**P 40/29**, Bj. 94, weiß/pink, Packsack,  
 Gurtzeug Perche Pferfert, Rettung Pornsail, Va-  
 ria AV 8000, VB 1.000,- DM, V  
 089/74688195  
**Saber L,131**, 3/97, Check 3/2000, 80-105  
 kg, 1.300,- DM, Gurtzeug Perche magic L,  
 450,- DM, © 06893/986998 od.  
 0170/7624981

# gebraucht

ai

info 113

Bei Drachen, Gleitschirmen, Gurtzeugen und Rettungsgeräten nicht vergessen:  
 Gerätenamen mit Größe, Hersteller, DHV-Klasse, Baujahr, Gütesiegelnummer (MZL)  
 Alle Angaben stehen auf der Musterzulassungsplakette! Ohne vollständige Angabe keine Veröffentlichung!

## Anzeigentext (Bitte möglichst kurz)

2 Drachenausrüstung    Gleitschirmausrüstung    2 Instrumente    L-1 Gurtzeug     Rettung    3 Sonstiges

---



---

Kürzungen vorbehalten

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

Name

Telefon

Fax

Anschrift

Unterschrift

# STUBAITAL



## SUPER FLUGGEBIET

Wetter begünstigt, große Lande- und Startplätze.

**Fluggebiete** 11er Lift/Neustift ideal für Wenigflieger und Anfänger sowie für Profis. Im Umkreis 20 ideale Fluggebiete.

streckenfluggebiet über den Alpenhauptkamm, Umkehrthermik, Soaringflüge.

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



**9 ünstige Ferienwohnungen** 1 Woche DM 400,- (4 Personen) incl. Freibad und Hallenbadbenützung gratis, Kinderbetreuung.

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

**Flugreisen** in den Süden.

**%W M/  
FLUGSCHULE**

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

**Saber L**, Bj. 97, Gurtzeug Sup Air Profell M, m. Airbag u. Rettung im Frontcontainer, Varia Fly-Tec 3005, VB 3.250,- DM, © 089/93938519 od. Fax: 089/358989-44

**Sonic Large**, Bj. 9/96, blau, 80-105 kg, Check neu, 1.000,- DM, © 0175/8611019

**Soul L**, Bj. 99, 100-130 kg, grün, mit Packsack, Gleitschirmmotoren zugelassen, 1.900,- DM, 06024/630700

Space 24, Bj. 93, m. Gurtzeug Edel Farce, Bj. 93, Rettung Chorly 2nd Chance, Bj. 89, Check fällig, VB 700,- DM, © 07156/5460 od. schroufhl @web.de

**Space 27**, Bj. 93, pink, mit Gurtzeug Vonblon-Integral, incl. Chorly-Rettung, Preis VB, (r) 02222/62976 od. 0160/98323242

Spear M, Bj. 8/97, rot/weiß, 80-110 kg, Check 3/02, Speedsystem, Packsack, VB 1.000,- DM, © 07961/53774

Spear M, Bj. 98, VB 1.500,- DM, © 08851/268

**Stellar 35**, Bj. 93, mit Speedsystem, gelb/blau, Packsack, 600,- DM, V 07142/920132

Twist 25, Bj. 91, blau/weiß, 50-90kg, incl. Gurtzeug u. Rettung Chorly 96, VB 700,- evtl. auch einzeln, © 035823/86470 od. jueheidrich @tonline.de

Vision M, Bj. 95, magento/türkis, wg. Aufgabe kompl. abzugeben (Gurtzeug+Rettung+Vorio), gegen Gebot, manbeer@ngi.de

## 2 Biplace

**Monster Tandem**, Bj. 7/98, neuer Check, gelb, VB 2.700,- DM, © 0179/5200357 od. Nothomus@gmx.net

**Prime**, Bj. 8/2000, kompl. weiß ohne Logo f. Werbung, 140-220 kg, incl. Passagiergurt, 4.400,- DM, © 0179/6678414 od. Fax: 089/31190363

## 2 G

**Apache 26**, Bj. 92, Check bis 3/02, 70-110 kg, Gurtzeug Sitting Bull (Nachgerüstet mit Protector Scooter von Chorly für 260,- DM), Rettungsgerät Chorly, Bj. 92, Integralhelm mit Funkset, Bräuniger Alto Vene Basis mit Beinhalterung, Doppelschleppklinke Fluck, auch einzeln, VB 800,- DM, © 05734/511922

## 2 GH

**Advance Sigma 4/27**, Bj. 5/2001, rot/weiß, (l) 08022/9675-20 (Bubsi) od. 0170/2030842

**Advance Sigma 4/29**, Bj. 3/99, weiß/blau, 2.500,- DM, © 08662/667799 od. 0170/3431079

Airea Revolution 1, Bj. 6/01, blau, 80-115 kg, 2.900,- DM,

**Apco Bagheera M**, Bj. 6/99, mit Gurt, VB 2.450,- © 089/7854387

Apco Bagheera M, Bj. 3/00, rot/weiß, 2.500,- DM, © 06151/58901

**Apco Bagheera M**, rot/weiß, Check 10/2002, VB 2.600,- DM, © +49 (0)171 6127168 od. pericard@gmx.de

**Astral 2.26**, Bj. 6/2000, blau/weiß, VB 3.500,- DM, © 08052/958478

**Astral 2.26**, Bi. 3/2000, blau/weiß, VB 3.500,- DM, © 09181/299668

**Astra L**, Bj. 3/98, VB 2.500,- DM, evtl. auch mit Gurtzeug und Rettung, 06151/935015 od. Fax: -935093

**Astral L**, Bj. 99, blau/weiß, VB 3.000,- DM, © 030/7444280

Astral M, Bj. 8/99, 75-105 kg, blau/weiß, 1.400,- DM, Check bei Kauf auf Wunsch neu oder 1.000,- DM, © 0177/6464646

Astra M, Bj. 3/98, 2.700,- DM, Gurtzeug PU Action (100 kg) mit Protector 500,- DM und Fly Tec 3030 Professional Barograph mit Speedsystem und Software 600,- DM, Gerne zusammen, Preis VB, © 0761/892758 od. dhleom@yahoo.com

**Astra S**, Bj. 10/98, 65-85 kg, rot, nächster Check 11/2002, VB 1.200,- DM, © 06074/91458-19 od. 06104/2894

Bandit L, Bj. 8/00, weiß, © 08803/60182

Bandit M, Bj. 3/00, türkis/rot, Untersegel weiß, gewichtsbedingt abzugeben, VB 3.200,- DM, © 0831/5120034 od. 0170/9060766

Bandit M, Bj. 3/00, lila/weiß, VB 2.900,- DM, © 08248/7600

Bandit M, Bj. 8/2000, gelb/rot, VB 3.200,- DM, © 07071/885412 od. 0177/6892001

Mission M, Bj. 1/00, rot, 1.800,- DM, V 07672/2860

Mission M, Bj. 5/2000, gelb/weiß, VB 2.500,- DM, (t) 0171/3600917

**Nova Axon 28**, Bj. 96, Gurtzeug Skyline Supersede incl. Rettung, 600,- DM, © 0160/3502763

**Nova X-Ray 20**, Bj. 12/99, 65-85 kg, violett, Vb 2.700,- DM, © 07432/15220

**Ozone Octane M**, Bj. 5/01, 4.200,- DM, © 09132/6582

Shape M, Bj. 98, rot/weiß, 85-110 kg, 1.600,- DM, © 08161/81448

**Simba L**, Bj. 4/2001, gelb, 100-120 kg, VB 3.999,- DM, e 08041/760419 od. 0170/7170269

Simba M, Bj. 2001, Sonderdesign, 3.750,- DM, V 09402/784161 abends ad. 0174/7708382

Simba M, Bj. 4/2001, 85-105 kg, 4.400,- DM, © 07121/890914

**Spear L**, Bi. 8/97, Startgewicht 100-130 kg, 1.500,- DM, © 0511/694845

Spear S, Bj. 9/97, rot/weiß, 65-90 kg, Check 3/02, Speedsystem, Packsack, VB 1.000,- DM, © 07961/53774

## 2 GH, GX

**Frantic S**, Bj. 96, Check 5/03, VB 600,-, © 09964/1013

## 2-3 GH

**Advance Sigma 4/29 S**, Bi. 5/2000, weiß/grün, 2.000,- DM, © 08022/9675-62 od. 0171/2429973

Bonanza L, Bj. 3/99, blau, VB 2.500,- © 07151/81410

**Nova Argon 24C**, Bj. 6/00, 80-110 kg, reylblau, 2.500,- DM, 0171/2379412

**Ozone Proton L**, Bj. 5/99, Check 6/03, rot/blau, VB 2.500,- DM, 03691/841415

**Response S**, Bj. 4/00, weiß/rot, VB 1.300,- DM, 07384/751

3

**Contest 48**, Bi. 96, 90-110 kg, türkis m. Protektorengurtzeug HA Shining, Packsack, VB 1.050,- DM, 09189/409295 od. 09128/726373 geschäft

**Minen 30**, Bj. 1/96, mit kompl. Ausrüstung, wg. Hobbyaufgabe, VB, © 06162/83590

**Pegasus** 96, weiß/rot, 10 000,- DM, © 07146/3260 od. 0162/6260059

1

**Joker**, Bj. 7/93, Check bis 3/03, weiß/gelb/rot, Gurtzeug (Sting) u. Rettung, 2 Helme, Wo, wg. Hobbyaufgabe, VB 3.100,- DM, © 07237/442743

1.2

**Air ex**, Bi. 10/2000, blau/gelb/weiß, 2m-Kurzpack-Möglichkeit, 3.800,- DM, +49-179-1257050

**Spectrum 165.81**, 6/92, lila/pink/weiß, VB 1.900,- DM, abzüglich Checkkosten!, 04121/88778 od. volker.heske@t-online.de

**Supersport 143**, Bj. 92, VB 1.500,- DM, © 08035/6901 od. 0171/3463455

**Supersport 153**, Bj. 92, XC Packsack, Räder, Madreiter Gurtzeug Gr. 180 cm, Bj. 95, Schleppklinke, FlyTec 300551, Bi. 97, lotegral-Kevlarhelm, VB 1.950,- DM, 07053/967993 od. 0171/8658071

2

**Funfex**, Bj. 91, VB 850,- DM, 0171/5818060

**Funfex**, Bj. 1990, 500,- DM, regelmäßige Checks, © 05543/786 od. gieseler55@compuserve.de

**Funfex**, m. Charly Gurt + Rettung + Bremsfallschirm + Schleppklinke + Vene Bräuniger, wg. Aufgabe des Flugsports günstig zu verkaufen, VB © 0160/7115522

**Magic Six 154**, ohne Check, 1 Steuerbügel defekt, evtl. f. Ersatzteile, 400,- DM, © 09171/2981 od. 0162/4979968

### www.flugsport.de



Probefliegen + Verkauf fast aller aktuellen GS! Wir führen: Advance, Airex, Apco, Edel, Fresh Breeze, Firebird, Gin Giders, nova, Ozone, Perche, Pilots, Pro Design, Swing, SupAir, UP, Windtech. Neue Gleitschirme ab 3790 DM, ständig 40 gebrauchte GS vorrätig. Anzahlungnahme, Fluglehrereinweisung 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@tflugsport.de

**Reflex CS**, Bi. 93, mit Rädern, Kurzpacksack, bis 90 kg Zuladung, 1.000,- DM, 0341/5804340

**Sport 167**, Bj. 89, kein Check, Preis VB ca. 800,- DM, © 00436767248569

**Ultra Sport 147**, Bj. 6/2001, mit Klopptropez, Räder, 2 Tropezrohre, VB 7.000,- DM, 089/6134576

2.3

**K 3.81**, 92, VB 500,-, © 08041/760419 od. 0170/7170269

**Klassik 13**, Bj. 97, weiß/neongrün/lila, mit 3 St. Winglet, VB 2.000,- DM, © 08677/64886 od. Fax: -911987

**Laminar 13 / ST**, Bj. 4/98, 4.500,- DM, 02206/5293

**Laminar 13 / ST**, Bj. 99, OS: weiß/US: es-symmetrisch gelb/violett/weiß, Pause Segel Mylar VB 8.500,- DM, 08822/932537

**Merlin 148**, Bi. 97/98, 06203/180268

**Merlin 158**, Bj. 3/97, weiß/blau/rot, 4.000,- DM, © 09267/318 od. 8114

**Moyes GR 148**, Bi. 88, 13,8 qm, VB 500,- DM, ohne Check, 0721/554516

**RCS**, Bj. 5/96, weiß/flieder, Kufen, 1.000,- EURO, Tel.. 0171/7654858

**Twister**, Bj. 6/00, blau/gelb, VB 6.500,- DM, incl. 2 Ersatz-Trapezseitenrohre

**Twister**, Bj. 5/00, für sogenannte 5.500,- DM, V 0172/3644621

3

**AT 145**, Bj. 92, neuer Check März 2001, 999,- DM, 05224/7239

**AT 145**, Bj. 88, kein Check, 200,- DM, 0761/26862

**AT 158**, Bj. 3/94, Check auf Wunsch, VB 1.500,- DM, 07025/83557

**Binde 132**, Bj. 5/95, weiß/pink, 600,- EURO, 0170/4868889

**Bullet C 15**, Bi. 89, ohne Check, mit Gurtzeug, Helm und Verirr "Flytec3010" umständehalber zu verkaufen, VB 1.800,- DM, © 08331/74786 od. klaus.eder@rsdmb.rohd-schwarz.com

**Kompakt 14**, Bj. 90, pink, für Werbung o.Ä. VB 333,-, 02193/4185

**Foil 152 Combat**, Bi. 91, ohne Check, 480,- DM, 089/1236199

**Laminar 13 MR**, Bj. 2000, 7.500,- DM, 0761/26862

**Laminar 14 / ST**, Bj. 97/98, blau/weiß, 4.000,- DM, © 06083/28225

**Laminar 14 / ST**, Bj. 2000, Mylar, Pause Segel, 6.800,- DM, 09123/14689 ob 19.00 Uhr

### Haftungsausschluß!

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

**Laminar 14 / ST**, Bi. 5/98, 5.000,- DM, 02262/91341

**Milan Racer**, Bj. 93, 600,- DM, Gurtzeug, Verb, Klinke, Packsack, 0511/873672

**Milan Racer**, Bj. 1/94, 1.400,- DM, Toll-Dachträger, Prieler-Gurtzeug, Vorio für 600,- DM, © 06243/5726

**Milan Racer**, Bi. 94, 3 Ersatzsteuerbügel, 1.800,- DM, zusätzlich für 1.000,- DM hä-Drachenträger, Integralgurt Prieler Competition, Chorly-Vorio/Hithenmesser, Uvex-Integralhelm, 06243/5726

**Moyes XS 142 Race Australia**, 54-91 kg, Check neu, 2.500,- DM, © 09561/32167

## Gleitschirm- und Drachenfluglehrer gesucht

wenn möglich mit Tandemlizenz  
Interessenten wenden sich bitte an die  
Flugschule Aktiv Harti VVaitl

Flugschule Aktiv  
Tegelbergstr.33  
87645 Schwangau  
Tel. 08362/921457  
mobil: 0172/8750250  
e-mail: Flugschule.Aktiv@t-online.de



Unsere Winterpreise sind unschlagbar

Nähere Infos unter [www.Flugschule-Aktiv.de](http://www.Flugschule-Aktiv.de)

## Wir machen aus Euren VIDEOS ein ERLEBNIS.

### Sport- und Urlaubsvideos.

Ruft uns an.

EDVidee Tel. 02241/804128

# Zwei starke Partner

**tear** <IT>

## 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)

3133<sup>3</sup>... Sofortige, hohe finanzielle Absicherung der Familie im Todesfall

Planmäßiger Kapitalaufbau

113m-- 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:

**rim**  
**.417**

**GERLING**

Geschäftsstelle Affinity/Sport

z.Hd. Frau Sinks

117er Ehrenhof 3

55118 Mainz

tel: 06131/615180

Fax: 06131/615193

Name \_\_\_\_\_ Geb. Datum \_\_\_\_\_  
Strasse \_\_\_\_\_ PLZ, Ort \_\_\_\_\_  
Telefon \_\_\_\_\_ Beruf \_\_\_\_\_  
Selbständig \_\_\_\_\_ Angestellter \_\_\_\_\_ Branche \_\_\_\_\_  
Bürotätigkeit am festen Arbeitsplatz \_\_\_\_\_  
Körperliche Tätigkeit \_\_\_\_\_ 00 \_\_\_\_\_  
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 Prämienätzen. Mehr noch: Mit dem neuen Sicherheitsplan bietet Gerling besonders sicherheitsorientierten Kunden günstige und gleichzeitig flexible Absicherungsmöglichkeiten. Dabei kann neben einer sofortigen und hohen finanziellen Absicherung der Familie im Todesfall und einer variablen Kapitalbildung auch eine entsprechende Berufsunfähigkeitsrente vereinbart werden.

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

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

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

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

**Reflex**, Bj. 8/92, mit Rüder, pink/weiß/neongelb, Check auf W. neu, 1.600,- DM, © 0711/6771008

**Rumour 13,5**, Bj. 91, 2 Ersatzbügel, 1.000,- DM, Charly Pinguin Gurt Bj. 90, 80 cm u. Rettung Clou M. Rotor Bj. 98, 800,- DM, © 08106/303383

**Sensor 611**, Bl. 1/95, Check füllig, Rüder, Steuerbügel, Gurtzeug Charly Pinguin 180 m. Schirm, Varia, alles zusammen, 1.600,- DM, © 08327/7426

**Stealth Combat 14**, Bj. 01, blau/gelb, 6.900,- DM, Tel.. 08732/6525

## 11111 • WILIMILIZIO

**Rettung Annular 22**, bis 125 kg, 790,- DM, Tel. & AB: 06659/1455 od. 0170/5207926

**Rettung RS 2**, bis 125 kg, Bj. 2001, VB 670,- DM, © 089/7854387

**Rettung Sup Air**, Bj. 97, mit Frontkontainer, 550,- DM, 0355/720185 od. 100.181546@germanyetode

**Columbus RDP 16 FM**, Doppelkappe, 100 kg, Bj. 1/96, VB 300,- DM, © 0741/3485100

## MILIZIEM

**Apco Finess**, Bj. 4/2001, VB 900,- DM, © 08041/760419 od. 0170/7170269

**Sup Air Profeel Race**, Bj. 5/2000, incl. Skyline Survive Rettung, 1.350,- DM, © 09402/789161 od. 0174/7708382

**Sup Air Profeel** mit Tettung Perche Annular 22, VB 1.200,- DM, © 07151/81410 od. Fax: 0711/5063-409

**Body Guard**, Gr. L/XL, mit Protector, 680,- DM, © 05683/5550

**Jam**, Bj. 10/96, kompl. mit Rettung, VB 800,- DM, © 06151/935015 od. Fax: 06151/935093

»**X-Side**«, Medium 5, Bj. 1998, inkl. Reiter »Columbus 14 RDP«, wg. Sportaufgabe an bestes Angebot zu verkaufen, e-mail: taubertmora@hotmail.com od. © 0170/2760538

## HG-GURTZEUG

**Nailer**, bis 1,83 cm, 1.150,- DM, © 02262/91341

**Tenax**, Bj. 5/2000, schwarz, 175-185 cm, 1.000,- DM, © 0174/7708382

**Vega-Integral**, 170-180 cm, bequemer Einstieg, stob. Schleppschlaufen, Brustcontainer, 250,- DM, © 02507/986705

*Teneruffn*  
MIKE THEISS  
Phone 0034 619 540 336  
Tyrafrie.,  
Bent Beilharz ga:ersbi-.04'n  
www.sky-sports.de

**Sting**, 175-185 cm, rot o. Sch., 800,- DM, © 089/1493634

**Airwave »Rate 2«**, 170-178 cm, Bj. 4/92, 400,- DM, © 09171/2981 od. 0162/4979968

**Integral-Copetition**, sowie Vario, Klinke, Wetterpacksack, etc. abzugeben, © 0511/873672

**Charly Pinguin**, blau, 185 cm, mit Rettung, Preis VB, Tel.. 0531/65884

**HG-Gurt Zero Drag**, schwarz, 180 cm, Bj. 8/00, 900,- EURO, © 0171/7654858

## ULTE ET

**Bräuniger Vario Alto Basis**, 250,- DM, Overall »Baleno«, Gr. 52, lila/pink, 120,- DM, Kochlinke 90,- DM, GS-Helm 50,- DM, © 035823/86470 od. jueheidrich@t-online.de

**DHV-Infos** seit ca. 1985 und Drama seit 1979 zu verschenken, für Selbstholer, Wien, © 0043/1/3179345

**Bräuniger Vario**, 300,- DM, © 08821/969808 od. Fax: 08821/969809

**Bräuniger Vario Basis SP**, 250,- DM, 0177/6464646

**Vario Flytec 3030**, VB 170,- DM, © 0160/3502763

**Renschler Solar-Vario Sol 7** mit Boragraph, VB 400,- DM, e 06151/935015

**Integralhelm »Charly Insider M«**, 09187/959530

**Packsack Sup Air**, 80,- DM, © 09187/959530

Aus gesundheitlichen Gründen **Gutschein** für Sicherheitstraining-Gleitschirm am Achensee abzugeben, Preis 650,- DM für 500,- DM, e 09451/941179 od. o.www.fillmann@gmx.de

Reisebüro **SKYSPORT** Alle Kurse  
**Flugschule Hochries**  
 OBD3219971 Flochriesstr. B0  
 D-83122 Samerberg

www.flugschule-hochries.de  
 Mail: Flugschule\_Hochries@t-online.de  
 Flugsafaris Shop

Andalusien  
 La Palma  
 Toscana  
 Norditalien  
 Istrien  
 Slovenien  
 Schweiz  
 Castelluccio  
 Dolomiten  
 Brasilien

Kalender 2002  
 kostenlos!

Schulung  
 inkl. Wettergarantie!

Online Shop  
 2-Jahres-Check

WWW.BLUE SKY .at  
 A - 9920 Sillian 82 - Tel. (43) 04842 5176

**Flugferien inklusive Material**

-Neuestes Material Ade:ince Smith:  
 - total mit Zimmer / Frühstück  
 - Fluchetreue durch SHV DHV Fl  
 -Max. Alter Material 6-12 Monstc...i  
 5 Tage alles inklusive ab Fr. 598,-

Engelberg, Luzern  
 gentäsiigre Verhältnisse  
 - Flaggebiete Tür jede Wettersituation  
 -bis 26033in flöitenditfbrecz  
 -Bahnen ganzjährig in Betrieb  
 3fnnillennetindlich

Engelberg  
 FLUG-PARK

Engelberg-Flugschule Engelberg  
 Wosterföitlic 45 77 747  
 CH-3396 Engelberg  
 Tel. +41 41 631 07 07  
 Fax +41 41 637 34 97  
 Frie-länd TAL 11532 06 e7  
 irdalh inlogbvelroreubmh

Drachen- und Gleitschirm-Reisen 2001/2002

**LANZAROTE** 14 Tage ab 829.- Euro  
**ALMUNECAR** 14 Tage ab 777.- Euro

Nichtflieger 100.- Euro Ermäßigung 1

- Flug ab allen dt. Flughäfen u. ab Salzburg/Basel/Wien inkl. HG/GS-Anmeldung  
 - Apartment o. Bungalow mit Kü/Bad/Terrasse/Balkon  
 - Mietwagen (Corsa/Twingo) inkl. Steuer/Vollversicherung/begrenzte Km  
 - Einweisungen in die Fluggebiete/Fliegerische Betreuung/Reiseleitung

Infos unter: www.sail-fly.de  
 e-mail: reisen@sail-fly.de Tel: 0421/63 67 358 Fax: 63 67 569  
 SAIL & FLY TOURS Alte Hafenstraße 26 D - 28757 Bremen

SAIL & FLY TOURS

**Schnellpacksack**, bl/sw, 100,- DM, © 06144/334727 od. 0171/7072059

**Integralhelm** »Lazer«, schwarz, Gr. M-58, Carbon-Kevlar-Technology, wg. Hobbyaufgabe, 200; DM, © 0831/5659158

**Bräuniger Capetitone** incl. Fuhrtenmesser, 650; DM, © 02262/91341

**Bräuniger Alto Vario LCD-III**, mit Drachenhalterung, Kunststoffschale in orange, 150,- DM, © 06221/162639

**Koch-Doppelsitzerschleppklinke**, 100,- DM, © 0172/39666537

**Schirmtrike** bestehend auf 1)(0-Jet M 4 Roll Fly, VB 7.500; DM (auch einzeln), © 06195/61843

**Bräuniger Alto Vario Basis**, VB 70; DM, Tel.. 0171/60691586

**Bräuniger Alto-Vario Classic** mit Kugelkopfhaltung u. Fahrnsensor, Bl. 7/93, 350; DM, Fluck-Schleppklinke, 60; DM, Räder, 25; DM, © 09171/2981 od. 0162/4979968

**Meindl**, halbohohe Fliegerstiefel, Gr. 6 (Damengröße 39), lula/schwaz/grün, VB 200; DM, © 04102/45131

**Helm Charly Insider M - 58**, GR 670 +/- 50 Kevlor reinforced., sehr schönes blau, gegen kopfhalterung u. Fahrnsensor, e-mail: taubert\_tamara@hotmail.com od. © 0170/2760538

**Bräuniger IQ Sonic Varia**, VB 180; DM, © 08161/140140

**Hagen-Schleppklinke**, 100; DM, © 04451/959337 od. 0441/382520

**Wasmer-Vario »Memory«**, 180; DM, © 0451/284788

**Wohnmobil MB 207 D**, Bl. 80, TÜV/AU neu, Schreinerbau, Markise, IV, AHK, Frisch- und Abwassertank, Heizung, Dusche, 4 Schlafplätze, Hochdochträger für Drachen, Fahrradträger, VB 4.555; DM, © 02592/24427

**Gleitschirm-Schleppklinke** (Koch), VB 100; DM, © 07961/53774

**Varia Flytec 3030** Professional mit Bornograph und Software für PC, VB 650; DM, © 07961/53774

**APCO-Gleitschirme**

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

**Jetzt Info anfordern mit Gratis Überraschung**

**Suche** preiswerten GS-Overall, Gr. 54 und Varia mit Höhenmesser, © 0174/6987096 ab 20.00 Uhr

**Suche** Windtech See 25, © 08041/75665 od. iam\_peter@hotmail.com

**Suche** Tandemgurtzeug, nicht geteilt, ohne Rettung, max. 300; DM, © 0172/9256995 od. huweb@web.de

**Suche** Flugfunkgerät, mögl. mit Headset, Ladegerät usw., bitte alles anbieten, © 05401/40853 od. hengelsberg@t-online.de

**Milan von Bautek** gesucht, rk@kiesi.de od. 0172/7014872

**Suche** interessierten GS-Piloten/in als Ausbildungspartner für GS-Tandemschein-möglichst Bayern, bin 1,74 / 80 kg, © 08121/257708 od. hartmutierger@gmx.de

**Zephir CX** möglichst mit Check gesucht, © 04451/959337 od. 0441/382520

**Audi 80 Carbrio** Fahrer mit Dachgepäckträger aus Duisburg gesucht, brauche Info, © 089/44229899

**Suche** günstig Gin-Gliders Angebote, © 08234/8931

**Suche**

**Suche** 1 oder 2 LPD, 0172/6070564

**Suche** gebrauchten ATOS-S, 07473/21565

**Suche** Desire 151, © 089/1236199

**Suche** Toli-Dachträger gebraucht, © 08102/6540

**Suche** Fly and Glide Ausgabe 11/97, © 0160/95443416 od. heiklitsch@t-online.de

# TESTFLÜGE im Info

## Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

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

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

### KLASSIFIZIERUNG HÄNGEGLEITER

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

### KLASSIFIZIERUNG GLEITSEGEL

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

Druckfehlerkorrektur vorbehalten!

DHV GS-01-0903-01

PRO D	T	
Hersteller: PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. Mustergeprüft Ite Auftrag vor: PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2-3/GH Sitzzahl 1 Trimmsystem Fußbeschleuniger Windschlepp Ja		
Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg)	max. Startgewicht (115 kg)
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufz.M. hvern alten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>GERADEAUSFLUG 1-2 1-2</b>		
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		55 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLUNG</b>		
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1,2 1,2</b>		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>RKW ON P 2 2</b>		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN / BESCHLEUNIGT 2</b>		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN 2-3 2-3</b>		
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180- 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND BESCHLEUNIGT 1-2 1-2</b>		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverweg	gering	gering
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL s metrische Ausleitung 2 2,3</b>		
<b>FULLSTALL as metrische Ausleitung 2 2</b>		
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1,2 1,2</b>		
<b>STELLSPIRALE 1,2 1,2</b>		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>-irEN4TALL 1,2 1,2</b>		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
<b>LANDUNG 1,2 1,2</b>		
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERH</b>		

**TAIFUN M**

Hersteller: wings of change  
 Mustergeprüft im Auftrag von: wings of change  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
<b>1.1.1</b>		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERÄDEAUSFLUG</b>	1,2	1,2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENDUOLING</b>	1,2	1,2
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	1,2	
Sackfluggrenze	spät > 75cm	spät > 75cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	1,2	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
<b>FRONTALES 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 mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		1,2
Wegdrehen		90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>FRIZÄ13111Milehle14t115;1011;7;MMI</b>		<b>III M</b>
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL s</b> frische Ausleit	1,2	1,2
<b>FULLSTALL as</b> frische Ausleitung		
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	1,2	1,2
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	1,2	1,2
<b>STELLSPIRALE</b>	1	
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>Effireir</b>		<b>MIN:MB</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

**FIDES 26**

Hersteller: Sky Paragliders  
 Mustergeprüft im Auftrag von: tultavlo/ Zdenek / SFAIR Technology  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (75 kg)	max. Startgewicht (95 kg)
<b>7(.71)</b>	1	
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERÄDEAUSFLUG</b>	1	1
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
<b>KURVENRANDUNG</b>	1	1
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	1	
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	1	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	1	
Wegdrehen	< 90 Grad	<90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>L1211. 1:11gaela</b>		1
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	1	
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
<b>FULLSTAU. s</b> frische Ausleit	1	
<b>FULLSTAU. as</b> frische Ausleitung	1	
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	1	
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	1	
<b>STELLSPIRALE</b>	1	
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>MINEN-STAU.</b>		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>	3	



**FIDES 28**

Hersteller: Sky Paragliders s.r.o.  
 Mustergeprüft im Auftrag vom Lukavsky Zdenek / SFAIR Technology  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmssystem Fußbeschleuniger  
 Windenschlepp Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	man. Startgewicht (110 kg)
<b>START</b>		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
Trimmungsgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
<b>KLHÄHNCIUNG</b>		
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Füllstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTA</b>		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>UND</b>		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>TRUDELN AUS STATIONÄRES KURVENFLUG</b>		
<b>STEILSPIRALE</b>		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>Landeverhalten</b>		
Landeverhalten	einfach	einfach



**FIDES 30**

Hersteller: Sky Paragliders s.r.o.  
 Mustergeprüft im Auftrag vom: Lukavsky Zdenek/SFAIR Technology  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmssystem Fußbeschleuniger  
 Windenschlepp Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (130 kg)
<b>START</b>		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt seien über Noten
Abhebebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
Trimmungsgeschwindigkeit	35 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
<b>KURVENHANDLING</b>		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
<b>BEIMMGES</b>		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Füllstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>ENNIPPEN</b>		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
Wegdrehen	< 90 Grad < 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES</b>		
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>UND</b>		
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
<b>FULLSTALL</b>		
<b>FÜLLSTALL es</b>		
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>		
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREN KURVENFLUG</b>		
<b>STEILSPIRALE</b>		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>MINENSTALL</b>		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>Landeverhalten</b>		
Landeverhalten	einfach	einfach



**MOON S**

Hersteller: freeX Air Sports GmbH  
 Mustergeprüft im Auftrag von: freeX Air Sports GmbH  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1-2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windenschlepp Ja



Verhalten bei **min. Startgewicht (60 kg)** **max. Startgewicht (85 kg)**

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

Trimmgeschwindigkeit 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 hoch / hoch

**BEIDSEITIGES -BMZIEHE 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 hoch / hoch

**FRONTALES EINKLAPPEN 1.2 1.2**

Vorbeschleunigung gering / gering  
 Öffnungsverhalten selbständig verzögert / selbständig verzögert

**FRONTALES EINKLAPPEN ZIESCHLEUNIG 1.2**

Vorbeschleunigung / durchschnittlich  
 Öffnungsverhalten / selbständig verzögert

**EINSEITIGES EINKLAPPEN 1.2 4.2**

Wegdrehen 90 - 180 Grad / 90 - 180 Grad  
 Drehgeschwindigkeit durchschnittlich / durchschnittlich  
 Höhenverlust durchschnittlich / durchschnittlich  
 Stabilisierung selbständig / selbständig  
 Öffnungsverhalten selbständig impulsiv / selbständig impulsiv

**EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 1.2**

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

**EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1.2**

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

**FULLSTALL METRISCHE AUSLEITUNG 1.2 1.2**

FULLSTALL METRISCHE AUSLEITUNG 1 / 1

**TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1.2 1.2**

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 / 1

**STELLSPIRALE 1.2 1.2**

Einleitung einfach / einfach  
 Trudeltendenz gering / gering  
 Ausleitung selbständig / selbständig

**BUHEN-4U 1 1**

Einleitung einfach / einfach  
 Ausleitung selbständig / selbständig

**LANDUN 1**

Landeverhalten einfach / einfach

**ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT**

**MOON M**

Hersteller: freeX Air Sports GmbH  
 Mustergeprüft im Auftrag von: freeX Air Sports GmbH  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1-2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windenschlepp Ja



Verhalten bei **min. Startgewicht (80 kg)** **max. Startgewicht (110 kg)**

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

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

**GERADENSFUNK 1.2 1.2**

Trudeltendenz gering / gering  
 Steuerweg durchschnittlich / durchschnittlich  
 Wendigkeit hoch / hoch

**13ERSEMGES ÜBERZIEHEN 1.2 1.2**

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

**FRONTALES EINKLAPPEN 1.2 1.2**

Vorbeschleunigung gering / gering  
 Öffnungsverhalten selbständig verzögert / selbständig verzögert

**FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 1.2**

Vorbeschleunigung / durchschnittlich  
 Öffnungsverhalten / selbständig verzögert

**EINSEITIGES EINKLAPPEN 1.2 1.2**

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

**EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT**

Wegdrehen 90 - 180 Grad / 90 - 180 Grad  
 Drehgeschwindigkeit / durchschnittlich  
 Höhenverlust / durchschnittlich  
 Stabilisierung selbständig / 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 schnell / selbständig schnell

**FULLSTALL METRISCHE AUSLEITUNG 1.2 1.2**

FULLSTALL METRISCHE AUSLEITUNG 1 / 1

**TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1.2 1-2**

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 / 1

**NS- 1**

Einleitung einfach / einfach  
 Trudeltendenz gering / gering  
 Ausleitung selbständig / selbständig

**NG 1**

Einleitung einfach / einfach  
 Ausleitung selbständig / selbständig

**ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT**

Landeverhalten einfach / einfach



**MOON L**

Hersteller: freeX Air Sports GmbH  
 Mustergeprüft im Auftrag von: freeX Air Sports GmbH  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1-2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (130 m)
<b>START</b>	<b>1.2</b>	<b>1-2</b>
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLUNG</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
<b>BEIDSEITIGES UBERZIEHEN</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 um	durchschnittlich 65 cm . 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG</b>		<b>1.2</b>
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>1.2</b>	<b>1-2</b>
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
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG</b>		<b>1.2</b>
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FALLSTALL</b> <small>metrische Ausleitu</small>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
<b>FULLSTALL</b> <small>es metrische Ausleitu</small>	<b>1</b>	<b>1.2</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>STELSPIRALE</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
Einleitung	liffach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>GREINEN STALL</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄRMEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		



**WINOTECH SERAK**

Hersteller: Windtech  
 Mustergeprüft im Auftrag von: Skyline Flight Gear  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1-2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
<b>START</b>	<b>1</b>	<b>1.2</b>
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einiach	einlach
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		lirm/h
Rolldämpfung	hoch	heut
<b>KURVENHANDLUNG</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
<b>BEIDSEITIGES UBERZIEHEN</b>	<b>1.2</b>	<b>1-2</b>
Sackfluggrenze	durchschnittlich 80 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm -80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>1</b>	<b>1.2</b>
Vorbeschleunigung	durchschnglich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FRONTALES ONNKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		<b>1.2</b>
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG</b>		<b>1.2</b>
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FULLSTALL</b> <small>(mirnmehlsehe Ausleittung)</small>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
<b>FULLSTALL</b> <small>terunetteleche Aus' .1</small>	<b>2</b>	<b>1.2</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREet KURVENFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1.2</b>
<b>STELSPIRALE</b>	<b>1.2</b>	<b>1</b>
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>IRENEWSIA 11</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>IANDUNG</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>EMH ZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

DHV GS-01-0914-01

**WINDTECH SERAK L**

Hersteller: Windtech  
 Mustergeprüft im Auftrag von: Skyline Flight Gear  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 -2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windenschlepp Ja



**Verhalten bei** min. Startgewicht (100 kg) max. Startgewicht (125 kg)

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

**GERADEAUSFLUG** 1 1

Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		09 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
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 1

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

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

**Frit** 17.7731191

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

TRUDELN	1.2	1.2
	1.2	1.2
	1.2	1.2

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

**MININ**

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landeerhalten	einfach	einfach

zdrzzzrAcvzArz  
 .137300etrere



**PRESENTS**

**PULSE** designed by Ultimate Products  
**BEGINNER DHV 1**

**MAKALU** designed by Ultimate Products  
**BASIC INTERMEDIATE DHV 1-2**

**SUMMIT** designed by Ultimate Products  
**INTERMEDIATE DHV 2**

**GAMBIT** THE PRESENTS  
**HIGH PERFORMANCE DHV 2-3**

**eligent**  
**TANDEM DHV 1-2**

**UP EUROPE**

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



Hersteller: MAC Fara Technology Ltd  
 Mustergeprüft im Auftrag von: Plasser Andrea  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1-2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp Ja

Verhalten bei min. Startgewicht (62 kg) max. Startgewicht (80 kg)

**START**

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

**GERADEAUSFLUG**

Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 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	selbstständig verzögert	selbstständig verzögert

**FRONTALES**

Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbstständig verzögert

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

**ONSEITIGES**

Wegdrehen		90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
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

S

2

**AUS**

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

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

**LANDUNG**

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



**EDEN 2-25**

Hersteller: MAC Fara Technology Ltd  
 Mustergeprüft im Auftrag von: Plasser Andrea  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1-2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp Ja

Verhalten bei min. Startgewicht (70 kg) max. Startgewicht (90 kg)

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

Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

Trudeltendenz		gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

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

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

**EINKLAPPEN BESCHLEUN**

Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		verzögert

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

**BEIDSEITIGES**

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

**UND**

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

es -che

**AUS**

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

**SLEINCALL**

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

**LANDUNG**

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

**ZUR**

**EDEN 2-28**

Hersteller: MAC Para Technology Ltd  
 Mustergeprüft im Auftrag von: Plasser Andrea  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp Ja



Verhalten bei min. Startgewicht (85 kg) max. Startgewicht (105 kg)

	1-2	1-2
Fülverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GERBEAUSFLIP3	1-2	
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

KURVENHANDLUNG	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

BEISEITIGES ÜBERZIEHEN	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

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

FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT		1-2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

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

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

EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1-2	M211B11..
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

Ennr=2=111111M0111.M11M31

TRUDLEN 1-2 1-2  
 KURVENFLIP3 1-2 1-2  
**IMTEM 1 1 1 MIE 1 1**

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

BIBNEN-STAU.	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek

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

limif11:1:11fi-riliflat.141

Hersteller: MAC Para Technology Ltd  
 Mustergeprüft im Auftrag von: Plasser Andrea  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1-2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp Ja



Verhalten bei min. Startgewicht (98 kg) max. Startgewicht (127 kg)

	1	1-2
Fülverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

GENIEAU IVI		1-2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

	1-2	1-2
Trudeltendenz	Nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich

	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

FRON 3- E		1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES BESCHLEUNIGT		1-2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

smsamEs		1-2
Wegdrehen	90-180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

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

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

MI.STAU: s 1-2 1-2  
 as 1-2 1-2  
 1-2 1-2  
 1-2 1-2

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

ITIGlaJear111		1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek

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

411 th /141 flle fixt

**TAIFUN L**

Hersteller: wings of change  
 Mustergeprüft im Auftrag von: wings of change  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmingsystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (125 kg)
Füllverhalten	gleichnässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>EM</b>	<b>1 2</b>	<b>1,2</b>
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rollämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEMGESÜBERZIEHEN</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		<b>1,2</b>
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
Öffnungsverhalten	zum Strömungsabriss	zurrt Steilungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL</b> (metrische)	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
<b>FULLSTALL</b> (asymmetrische Aus)	<b>1-2</b>	<b>1,2</b>
<b>„Mittl.“ Artf. 11 W</b>	<b>1 2</b>	<b>1,2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
<b>STELSPIRALE</b>	<b>1</b>	
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>BELENEN STALL</b>	<b>1</b>	<b>1,2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>		<b>1</b>
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>FTM.141:itih4i</b>		

**WINDTECH SERAK S**

Hersteller: Windtech  
 Mustergeprüft im Auftrag von: Skyline Fight Gear  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1-2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmingsystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (70 kg)	max. Startgewicht (90 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>7:71</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rollämpfung	durchschnittlich	hoch
<b>KURVENHANDLING</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>1</b>	<b>1,2</b>
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>PRO</b> . <b>BESCHLEUNIG</b>		<b>1,2</b>
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>1,2</b>	<b>1</b>
Wegdrehen	90-180 Grad	90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		<b>1,2</b>
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>1-2</b>	
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FULLSTALL</b> (metrische Assiel)		<b>1</b>
<b>FULLSTALL</b> (asymmetrische Ausleits)		<b>1,2</b>
<b>RUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>RUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>STELSPIRALE</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	selbständig
<b>4.EINENSTALL</b>	<b>1</b>	<b>1,2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

**HORNEI NI'**

Hersteller: Firebird Sky Sport AG  
 Mustergeprüft im Auftrag von: Firebird Sky Sport AG  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windschlepp Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (75 kg)	max. Startgewicht (95 kg)
irV	-2	1.2
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort Edler Piloten	kommt sofort über Pikten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>GSRADAUSFWG</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
Trimmgeschwindigkeit	36 km/lr	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		51 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
	<b>1.2</b>	<b>1-2</b>
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES UBERZIEHEN</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstatgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONTALES EINMAPPEN</b>	<b>1.2</b>	<b>1-</b>
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>laillaQP11.1:1311:1J42(t)*lirdl erk</b>		
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		
Wegdrehen		90- 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv
<b>EINSEITIGES UND GEGENSTEUERN</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FULLSTALL s</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
<b>as</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
<b>TRUDEN</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>TRUDELI AUS STATION ARENI</b>	<b>1.2</b>	<b>1-2</b>
<b>STELLSPIRALE</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
<b>134 ETHENGALL</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
<b>LANDUHR</b>	<b>1</b>	
Landeverhalten	einfach	einfach

**SPIRIT S**

Hersteller: Flying Planet  
 Mustergeprüft im Auftrag von: Skyline Flight Gear  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1- 2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem: Fußbeschleuniger  
 Windschlepp Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (68 kg)	max. Startgewicht (80 kg)
irV		<b>1.2</b>
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>11-11111-11111111!</b>		
Trimmgeschwindigkeit	16 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
<b>KURVENHANDLUNG</b>	<b>1.2</b>	<b>1-2</b>
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES BERZIEHEN</b>	<b>1.2 -</b>	<b>- 1.2</b>
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm + 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstatgrenze	durchschnittlich 65 cm + 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONTALES MAPPEN</b>	<b>1-2</b>	<b>1.2</b>
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG</b>		<b>1.2</b>
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINKLAPPEN</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG</b>		<b>1-2</b>
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES UND</b>	<b>1-2</b>	<b>1.2</b>
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FULLSTALL s</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
<b>es</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
<b>TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
<b>TRUDELI AUS STATION HEM KURVENFLUG</b>	<b>1-2</b>	<b>1.2</b>
<b>STELLSPIRALE</b>	<b>1.2</b>	<b>1-2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
	<b>1</b>	<b>1.2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

SPIRIT M		
Hersteller: Flying Planet		
Mustergeprüft im Auftrag von: Skyline Flight Gear		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1-2/GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
		
Verhalten bei	min. Startgewicht (78 kg)	max. Startgewicht (92 kg)
<b>START</b> 1.2		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>1.3.2(u)141) FLUG</b> 1.2		
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
<b>KURVEBRANDUNG</b> 1.2		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b> 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	hoch	hoch
<b>1111FEMIZIEBIEMEMI</b>		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>EMUS 1, 511 BESCHLEUN</b> 1.2		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKUPPEN</b> 1.2		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>APPEN BESCHLEUNIGT</b> 1.2		
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	gering
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
<b>BEIDSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENBREMSEN</b> 1.2		
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
<b>VII 011072/iiiiiiiiiiii</b>		
FULLSTALL as metrische Ausleitung	1.2	1.2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1.2	1.2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1.2	1.2
<b>BLEI 1,-1</b>		
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b> 1.2		
Landeverhalten	einfach	einfach

Liciä		
Hersteller: Flying Planet		
Mustergeprüft im Auftrag von: Skyline Flight Gear		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1-2 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
		
Verhalten bei	min. Startgewicht (90 kg)	max. Startgewicht (100 kg)
<b>1-2</b> 1.2		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>		
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
<b>KURLIENNA DUNG</b> 1.2		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
<b>ES ÜBERZIEH</b> 1.2		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONTALES EINKLAPP</b> 1.1		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>M NZEITIMME</b>		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b> 1.2		
Wegdrehen	90.180 Grad	90.180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b> 1.2		
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
<b>APPEN BESCHLEUNIGT</b> 1.2		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>APPEN BESCHLEUNIGT</b> 1.2		
FULLSTALL as metrische Ausleitung	1.2	1.2
FULLSTALL as metrische Ausleitung:4	1.2	1.2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1.2	1.2
TRUDELN AUS STATIONÄRES, KURVENFLUG	1.2	1.2
STELSPIRALE	1.2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>MrZit</b> 1		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANBIN</b>		
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>STANTANER AUF BESCHLEUNIGT</b>		



# DHV GS-01-0927-01

## ADVANCE SIGMA 5 28

Hersteller: ADVANCE Thun SA  
 Mustergeprüft im Auftrag von: ADVANCE Thun AG  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Windenschlepp Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (107 kg)
<b>START</b>	1	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEFLUG</b>	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch

### KURVENHANDLING

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch

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 ENKLAPPEN

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert

### FRONTALES ENKLAPPEN BESCHLEUNIGT

Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert

### EINSEITIGES ENKLAPPEN

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

### EINSEITIGES ENKLAPPEN BESCHLEUNIGT

Wegdrehen	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	
Höhenverlust	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbständig	
Offhilfflos.h.lehn	selbständig schnell	

### BEISSES ENKLAPPEN UND GEGENSTEUERN

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

### FULLSTALL (symmetrische Auslehn)

### FALLSTALL (asymmetrische Auslehn)

### TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT

### TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG

### STELSPIRALE

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

### BEI EINEN STALL

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

### LANDUNG

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

### ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

# DHV GS-01-0928-01

## OZONE ATO XS

Hersteller: Ozone  
 Mustergeprüft im Auftrag von: Aerosport International GmbH  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1 - 2 / GH  
 Sitzzahl 1  
 Trimmsystem Fußbeschleuniger  
 Mndenschlepp Ja



ZSdike™

Verhalten bei	min. Startgewicht (55 kg)	max. Startgewicht (75 kg)
<b>START</b>	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		46 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

### KURVENHANDLING

Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

### Sackfluggrenze

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

### FRONTALES ENKLAPPEN

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

### FRONTALES ENKLAPPEN BESCHLEUNIGT

Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell

### EINSEITIGES ENKLAPPEN

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

### EINSEITIGES ENKLAPPEN BESCHLEUNIGT

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

### STABILISIEREN

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 Auslehn)

### FALLSTALL (asymmetrische Auslehn)

### TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT

### TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG

### STELSPIRALE

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

### BEI EINEN STAU

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

### LANDUNG

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

### ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Steilspiral: über 14M/S Sinkgeschwindigkeit kann eine stabile Spirale auftreten

**APCO FIESTA TANDEM**

Hersteller: Apco Aviation Ltd.  
 Mustergeprüft im Auftrag von: Apco Aviation Ltd.  
 Klassifizierung / Gurtzeuggruppe 1.2 / Biplace  
 Sitzzahl 2  
 Trimmsystem: Trimmer von Hand zu bedienen  
 Windschlepp Ja



Verhalten bei	min. Startgewicht (140 kg)	max. Startgewicht (230 kg)
<b>STAR</b>	+ 2	

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

**12 renne** 1 1

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

**KURVENHANDLING** 1-2 1-2

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

**BEIDSEITIGES BERZBIEN** 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)**

Vorbeschleunigung		
Öffnungsverhalten		

**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

**EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT**

Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		

**EINSEITIGES EINKUPPEN UND GEGENSTEUER** 1 1

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

**FALLSTALL** 8 :ersehe Ausleiert 1.2 1.2

**FULLSTALL** an ehe Ausleiten 1.2 1.2

**TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT** 1.2 1.2

**TRUDELN AUS STATIONAREM KURVENFLUG** 1 1

**STELSPIRALE** 1.2 1.2

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

**BIEDIENSTALL**

Einleitung	nicht möglich	nicht möglich
Ausleitung		

Landeverhalten	einfach	durchschnittlich
----------------	---------	------------------



# Internationales Filmfestival du Vol Libre

St. Hilaire du Touvet 2001

DIE PREISTRÄGER WAREN:

Das Verkleeg... fliegen... in...  
günstig gestimmte...  
fallen (siehe DHV-Homepage' titli.:  
Info). Umso größer war der Andrang  
fest. Hier wurde eine beeindruckende Vir...  
von Produktionen präsentiert, die sich mit dem  
breiten Feld des »Freien Fliegens« auseinandersetzen.  
In den letzten Jahren wurde zunehmend kritisiert, dass die Filme immer weniger mit Dra-  
chen- und Gleitschirmfliegen zu tun haben. Für  
2001 galt das nicht. Die Hälfte der 28 vorgeführten Filme befasste sich mit »unserem Lieb-  
lingsthema«. Doch gerade für den eingefleischten GS- oder HG-Piloten war es interessant,  
über den eigenen Tellerrand zu schauen und sich einen Eindruck von den benachbarten  
Spielarten des freien Fliegens zu verschaffen. Auch die international besetzte Jury bemühte  
sich um Ausgeglichenheit und deckte bei der Preisverteilung nahezu alle Bereiche ab.

## Zu entscheiden hatten:

*Rene Desmaison (Frankreich):* Bergführer und Alpinist von Weltrang - Schriftsteller und Filmregisseur - erfahrener Gleitschirmpilot - führte auch den Vorsitz

*Urs Frey (Schweiz):* Regisseur von erfolgreichen Dokumentarfilmen

• *Joaquim Liendo (Spanien):* Direktor des Internationalen Sportfilmfestivals von Santander und des Kinofestivals von Jaca

*Jean-Claude Odin (Frankreich):* Chefredakteur verschiedener Fernsehsender

• *Francois Pecheux (Frankreich):* TV-Produzent - Gleitschirmflieger

*Valerianna Rosso (Italien):* Herausgeberin von »I capolavori del cinema di montagna« (Meisterwerk des Bergkinos) - Leiterin des »Cervino International Bergfilmfestivals«.

*Gilles Santantonio (Frankreich):* Regisseur zahlreicher Filme über das Fliegen und vielfacher Preisträger des Filmfestes in St. Hilaire - Gleitschirmpilot, UL-Pilot, Fallschirmspringer



## Preis für das Erstlingswerk:

»Revealing Takeoffs« von Jacques Paul-Stefani, Frankreich - 40 min - Juryurteil: »Weit weg vom Leistungs- und Wettbewerbsdenken, ein ermutigender Ansatz in Richtung Gemeinschaftssinn.« Der Film erhält auch den 2. Publikumspreis hinter »Crosswind«  
Kurze Inhaltsangabe: Film nach Art eines Roadmovies. Fünf Gleitschirmprofis lassen die Jagd nach Rekorden hinter sich und genießen den Trip durch Chile und Bolivien.  
Produktion und Vertrieb: Jaques Paul-Stefani, residence d'Ajaccio, Batiment C, F-20090 Ajaccio, Tel: 0033-608012698, e-mail: paul-stefani-jacques@wanadoo.fr

## Preis für den besten Kurzfilm.

»Happy Birthday« von Christopher Buchholz - Frankreich/ USA - 4 Min - Juryurteil: »Eine sehr einfache und originelle Idee, starke und rhythmische Schnitte. Humor auf den Punkt gebracht.«  
Kurze Inhaltsangabe: Ein paar Freunde entführen das Geburtstagskind, setzen ihn mit verbundenen Augen auf ein Brückengeländer, lösen die Binde und stoßen ihn gleichzeitig in die Tiefe. Zum Glück hängt er am Bungeeseil.  
Produktion und Vertrieb: Christopher Buchholz, 17 rue Pierre Lescot, F-75001 Paris Tel: 0033-142339391 Fax: 0033-142339391

## Preis für den besten Sportfilm:

»Red Bull Vertigo« 2001 von Hannes Arch - Österreich - 13 Min - Juryurteil: »Schwindelerregende Bilder des letzten internationalen GS- und Drachen-Akrowettbewerbs am Genfer See in Villeneuve/CH im August 2001.«  
Inhaltsangabe: erübrigt sich.  
Produktion und Vertrieb: Acro Vertigo Vol Libre, Case postale 20, CH-1844 Villeneuve, Tel: 0041-792025230, Fax: 0041-244776136 E-mail: info@redbull-vertigo.com

## Preis für den besten Dokumentarfilm:

»Lahore - Basar« von Catherine Sebaog - Frankreich - Juryurteil: »Kraft einer klug umgesetzten unheimlichen Geschichte wird deutlich. Die fiktive Darstellung der Kämpfe am Ende eines Fadens...«

Inhaltsangabe: In Lahore, im Panjab in Pakistan, findet ein großer Drachenwettbewerb statt, um den Frühling zu begrüßen: das Fest von Basar. Der Wettbewerb hat eine einfache Aufgabe: die Schnur des Gegners mit dem eigenen Drachen zu durchschneiden. Die ganze Kunst liegt in der geschickten Bewegung des Handgelenks.

Produktion und Vertrieb: France 3 Faut pas rever, 7 esplanade Henri de France, F-75015 Paris, Tel: 0033-156227445, Fax: 0033-156227440

## Preis für den besten Trickfilm:

»La Jeune Fille Et Les Nuages« (Das junge Mädchen und die Wolken) von Georges Schwizgebel - Schweiz - 4 Min - Juryurteil: »Die erfolgreiche Verbindung von Musik und Malerei ergibt ein poetisches und originelles Werk.«  
Inhaltsangabe: Trickfilm. Die Abenteuer von Aschenputtel dienen als Vorlage um den Ruf



der Wolken zu erzählen.  
Produktion und Vertrieb: Georges Schwizgebel Studio GDS, 15 avenue Vibert, CH-1227 Carouge, Tel: 0041-22-3427236, Fax: 0041-22-3000071, e-mail: gschwiz@worldcom.ch

## Großer Preis des Festivals:

»Nachbarn der Wolken« von Franck Cuvelier - Frankreich - 30 Min - Juryurteil: »Ein unglaubliches Szenario eines menschlichen Abenteurers, starke Bilder und eine eindringliche und sensible Realisation.«  
Inhaltsangabe: Ohne dass es auffällt, beginnt eine wilde Gänseart in Europa auszusterben. Christian und Paola Moulec stellen sich diesem fatalen Problem, indem sie die Adoption



... einer ... auf dem ... einem UL ...  
**A14** übernehmen, und sie  
 Zen Weg der Migration mit  
 Die außergewöhnliche  
 1400km lange Odyssee  
 efiWStliweden und Deutschland. Die  
 Gänse folgten dem UL als Zugführer an den  
 Flügelspitzen hängend. Auf diese Weise konn-  
 ten sich die 30 Tiere den Weg einprägen, be-  
 vor sie die Route im darauffolgenden Frühling  
 selber befliegen. Dieser spannende Dokumentar-  
 film ist ein richtiges wissenschaftliches  
 Märchen.

Produktion und Vertrieb: Voisins des Nuages,  
 Jean-Marc Robert -Media Video, 2 rue Carnot,  
 F-51100 Reims, Tel: 0033-326406030, Tel:  
 0033-326884411

**• Sonderpreis der Jury:**

»Crosswind« von Patrick Passe - Frankreich -  
 52 Min - Juryurteil: »Eine Würdigung der  
 außergewöhnlichen Leistung der Kame-  
 raführung, der Kreativität und der Originalität  
 der langen Brennweiten in freiem Fall.«  
 Inhaltsangabe: Megaclip von 52 min Dauer  
 zeigt ein Feuerwerk von unglaublichen Bildern  
 im Freefall, Base jump, und Freestyle. Avan-

cierte in kürzester Zeit zum Kultfilm der Sky-  
 diver.  
 Produktion und Vertrieb: Thierry de Becker-  
 Dans le sud, 64/66 rue Danton, F-92300 Le-  
 vallois Perret, Tel: 0033-141490150, Fax:  
 0033-141490160, thds@danslesud.fr  
 Dieser Film erhält in Übereinstimmung mit der  
 Juryentscheidung auch den Publikumspreis!

Natürlich waren auch viele andere Filme wirk-  
 lich sehenswert. Gut gefallen hat mir »Baraka«  
 von Laetitia Lesage und Georges Boichot. Die  
 eindrucksvolle Dokumentation eines Biwakflu-

ges durch den marokkanischen Atlas im April.  
 Das Varia schrie laut auf, der Abstand zu den  
 schneebedeckten Gipfeln wurde immer größer  
 und das Gesicht des Piloten war vor Kälte be-  
 reits schmerzverzerrt - ich war froh im warmen  
 und sicheren Kinosaal zu sitzen. Ein Abenteu-  
 erfim voller Emotionen und Authentizität.

Produktion und Vertrieb: Alixa, le pont long,  
 F-04 400 Barcelonette, Tel: 0033-92813493,  
 Fax: 0033-492811517.

Neben Fliegen war Kite-Surfen, Skydive und  
 Extrem-Skiing/Snowboarding beliebtes Thema.  
 Zum Beispiel Willy Bogners »Ski to the Max «.  
 Imposant, wenn ein Off-Road Audi am 60 m2  
 Schirm trudelnd durch die Rocky Mountains  
 rauscht.

Produktion und Vertrieb : Willy Bogner Film  
 GmbH, Sankt-Veit-Straße 4, 81673 München,  
 Tel: 089-436060, Fax 089-43606503,  
 e-mail: filmoffice@bogner.coms

Ein Wort noch zu den Bezugsquellen. Es ko-  
 stet viel Geduld und Zeit die Filme zu bestellen.  
 Doch die Streifen sind es wert.

Benedikt Liebermeister

**AF L G7 F<sup>o</sup> H.5;**  
 0.- DM flinzahlung für  
 die neue Flugausrüstung  
 0-07743 JENA  
 Telefon  
 (0 3641)82 59 00  
 www.jenakde  
 PARAGLIDING  
**JEN AIR**  
 GLEITSCHIRM- UND -TOUREN FLIEGEASHOP - MINE-VERSAND

**>> fly with the best <<**

- \* Achim Joos 20.-27.04.2002 Greifenburg  
 - Streckenfliegen für Einsteiger & Fortgeschrittene -
- \* Mike Kling 03.-10.06.2002 Öludeniz I Türkei  
 - Flugtechnik für Fortgeschrittene - CENTER
- \* Karl Slezak 02.-09.09.2002 Öludeniz / Türkei  
 - DHV Sicherheitstraining für Jedermann (-frau) -
- \* Michael Nessler 14.-22.09.2002 Sella Ronda / Dolomiten  
 Thermikfliegen für Einsteiger und Fortgeschrittene -

**www.gleitschirmreisen.com**

**W e t e r s t e i n e r**

- Ski & Fly im Zillertal 16.-23.02.; Bassano 09.-17.03.;
- Fly & Beach in Öludeniz im Juni, September & Oktober;
- Lac d' Annecy im Juli & August;
- Andelsbuch im Mai, Juni, Juli & August
- und mit Motorschirmen quer durch Deutschland im  
 Juli & August; tunesische Sahara im November

Beste Organisation und Betreuung durch das Team der  
**Harzer Gleitschirmschule Knut Jäger!**  
 Kostenloses Info unter: + 49 (5322) 14 15 oder info@harzergss.de

# XC

## Streckenflugmeisterschaft 2001



sponsored by [www.brauniger.com](http://www.brauniger.com) [www.hanwag.de](http://www.hanwag.de) [www.finsterwalder-charly.de](http://www.finsterwalder-charly.de)



## Endstand

Selbst eine versöhnliche Wetterlage im Juli und August konnte nicht verhindern, dass die Teilnehmerzahlen und Flugleistungen in diesem Jahr nicht an die Vorjahrszahlen heranreichen.

Zu widrig waren oftmals die Witterungsbedingungen für eine Streckenflugplanung und nur wenige »Hammertage« sorgten für spektakuläre Flugleistungen. In der mittlerweile 18 Jahre alten Geschichte der Streckenflugmeisterschaft ist dies jedoch ein ganz normaler Zyklus. Nach einem

»Rekordjahr«, wie dem vergangenen, folgen eben wieder insgesamt ernüchternde Zahlen.

Trotzdem konnten in der abgelaufenen Saison insgesamt 7 neue »Deutsche Rekorde« anerkannt werden. Der Flug von Burkhard Martens (Airea Cargo) vom 27.06.2001 über ein 25 km FAI-Dreieck wurde bereits als Geschwindigkeitsweltrekord (27,10 km/h) in der Tandemklasse anerkannt. Ein 200 km Dreieck von Marcus Hoffmann-Guben (Flight-Design Ghostbuster) liegt der FAI mit 43,61 km/h zur Weltrekordanerkennung vor.

Zwei Trends haben sich 2001 herausgestellt: bei den Drachen ist die Teilnahme in der FAI-Klasse II weiterhin zunehmend. Bei den Gleitschirmen haben sich mit der Sportklasse und der »offenen Klasse« zwei, von der Teilnehmerzahl her gleichstarke Klassements gebildet, was natürlich durch die Erweiterung der Sportklasse bis Gütesiegelklasse 2 hervorgerufen wurde.

## Das Wetter

Das Gebet in der »Szene G« an den Wettergott im DHV- Info 112 von Sepp Gschwendtner hat vielleicht dazu geführt, dem einen oder anderen Piloten im Wettbewerbsendspurt noch den Traumflug zu ge-

währen. Doch der Wunsch nach einer 4.000er Basis mit entsprechenden Steigwerten und großflächiger Thermik ging wohl nicht für viele Piloten in Erfüllung, jedenfalls konnte ich auf den eingereichten Barogrammausdrucken wenig davon entdecken.

Im Frühjahr erreichten den DHV mehr Unfall- als Streckenmeldungen. Hohe Windgeschwindigkeiten, zerrissene Thermik und häufige Niederschläge machten manchen Streckenflug zum Horrortrip. Im März wurde nicht eine Streckenmeldung abgegeben, im April gerade 20, im Vergleich dazu im Vorjahr über wo. Auch der Wonnemonat Mai blieb hinter den Erwartungen zurück, nur ca. 130 Strecken oder -versuche erreichten den Auswerter, von der Anzahl her etwa genausoviele wie jeweils in den folgenden 3 Monaten. Insgesamt wurden 610 Flüge zur Auswertung eingereicht, ca. 200 weniger als im vergangenen Jahr mit einer Gesamtstreckenlänge von etwa einem Drittel weniger als im Jahr 2000.

## Die Sieger

### Drachen

#### F41 Klasse 1

Deutscher Meister	Bernd Otterpohl
Damenwertung	Corinna Schwiegershausen
Juniorenwertung	Erik Rau

#### Klasse

Deutscher Meister	Adi Meierkord
Windenwertung	Gerd Langwald
Mannschaftswertung	Nordbayr. Drachenflieger

### Gleitschirm

#### Offene Klasse

Deutscher Meister	Stefan Traut
-------------------	--------------

Deutscher Meister	Torsten Hahne
Damenwertung	Renate Griebel
Juniorenwertung	Tobias Schreiner
Tandemwertung	Martin Räche
Windenwertung	Ralph Schöffel
Mannschaftswertung	DGC Tegernseer Tal

Foto: Sterfen Hertling

## GS offene Klasse

1	Stefan Baut	Oberdorfer Dr.-Gs.	Swing Stratus 2	188
2	Sepp Gschwendtner	6601	Edel Millennium	686
3	Burkhard Martens	Lenggfleiser	GH eider Boomerang	606
4	Y(1111) Bremer	OGCl	SwingStratus2	660
5	Josel Gähle	Ostruder 609	Independence Radical	411
6	Thomas Borgmann	Ammergauer GSf	Gin Glider Boomerang	451
7	Johannes Sturm	65C Inntal	Advance Ortega 5	430
8	Claus' lischer	Mittelstreckentil, Siegen	N Busiaa Project	408
9	Nlph Selljfiel	1.8aroborof GS5	swing Cl ns 2	391
10	Andreas Leidig		Ozeue Proton	390

## GS Sportklasse

Platz	Hat	66lit	Gemal	
1	Toden Hake	ApcoSindm M	540	
2	frau UI	G55 Inntal	endtech Nass	514
3	Achim Warbruck		Swing Astral	422
4	Ulrich Probst		Firebird Booder	363
5	Reinhold Parf	65C Hochries Sonorberg	Oleee Naos	339
6	Stopftr Sodlmit	5GF WordorioHr Land	Aires 5baue	333
7	Roland faulhaber	Erndeser GSf	Free% Mission	309
8	Manfred Nebel		Nova Carbon 5	291
9	Andi Nach		fred harrt	216
10	Michael Kleie	1 Bremer GSC	Swing Astral 2	270

## HG FAI I

1	Brod fhterpohl	Kirchdorf-Bahrenhorstet	Bauteb Twiste'	640
2	Georg Weinsied	058 Ruhpolding	Moyes Utespeed	602
3	Karl Schumann	SFS Athental	ix lohcar Sf	594
4	Paul Raget	Ammergauer flf	Icara Laminar MR	581
5	Hias Meyer	DCB Ruhpolding	Aeros Sleath	538
6	Geraut Bächle	Mittag Team	Icaro Laminar SI	428
7	CO11093 Schwiegrashausen	1.01enwelder OfC	Moyes liraspeed	384
8	Mike Pranke	Schleppt. Schtiarasolidall	Icam Lamins Sf	
9	Michael Berner	1.Colthusser Eife	Aeros Sleath	354
10	Joral feilt	IR Ingolstadt	Karo Lamiiau SI	365

## G FAI II

Platz	Name	Verein	Gert	Punkte
1	Meierkord Adi		A,9 Ales	1266
2	Ilmlmann-Guben Humus	995Hoheuneuffen	Ghostbuster	1022
3	Sangwald Gerd	Kirchdorf-Bahrenborstel	Mos	956
4	Reinhard Pöppel	DFC	Atos	890
5	Irrst tehrun	Nordbayr. Drauben lieger fliehet Design [atrn		821
6	Alces Born	1.Jultacslb KommLauen AIR Ales		166
7	Hiedermann Helmut	D'Valder Neustadt	k1.1 Afos	131
8	Peter Graz	Nordbayr. Drachenflieger Right Design f atm		123
9	Wolfgang Seuling	Nordbayr. Drachenflieger AIR Atos		618
10	Clemes Christl	NC hem Essenheim AIR Ans		626

# Die Wettbewerbsklassen

## Drachen

### FAI Klasse I

Mit insgesamt 640 Punkten siegte in diesem Jahr Bernd Otterpohl aus Kirchdorf-Bahrenborstel vor Georg Weinszierl (DCB Ruhpolding) und Karl Schumann (DFC Athental).

Die Siegerpunktzahl ist die niedrigste seit 10 Jahren und zeigt, dass die Hammertage der Streckenflugsaison 2001 rar waren. Im vergangenen Jahr wäre Bernd mit der gleichen Punktzahl auf Platz 14 gelandet. Selbst im direkten Vergleich mit der »offenen Gleitsegelklasse 2001 wäre dies nur Platz 3, und auch der Sieger der Sportklasse hat gerade 10 Punkte weniger.

Die Beteiligung in der FAI-Klasse I war leicht rückläufig, insgesamt 84 Piloten reichten Flüge ein.

### FAI Klasse II

Innerhalb von 2 Jahren hat sich die Teilnehmerzahl bei den Starrflüglern verdreifacht, und diese Klasse stellt mittlerweile ein Drittel des gesamten Drachenteilnehmerfeldes.

Überragender Sieger war in diesem Jahr Adi Meierkord, der mit FAI-Dreiecken im Ötztal und vom Lauer über jeweils mehr als 200 km die Konkurrenz klar beherrschte. Adi nahm erstmals an diesem Wettbewerb teil und distanzierte auf seinem Atos die Konkurrenz um mehr als 200 Punkte. Zweiter wurde der Vorjahressieger Marcus Hoffmann-Gubén (Ghostbuster), dem zwar wieder ein Geschwindigkeitsweltrekord in Südf Frankreich über ein 200 km Dreieck gelang, der aber zu wenig »Deutschlandpunkte« erlangte.

Dritter wurde Gerd Langwald aus Kirchdorf-Bahrenborstel, dem u.a. aus der Winde ein neuer deutscher Rekord über die Distanz von 295 km gelang, womit er natürlich auch die Windenwertung gewann.

Auffallend viele Flüge wurden in dieser Klasse aus der Winde und dem UL gestartet, und es wurden erstmals auch viele Dreieck über 100 km im deutschen Mittelgebirge vollendet. Das größte FAI-Dreieck mit knapp 150 km gelang Ernst Lehmann aus der Winde in Siegritz am 25.08. mit den Wendepunkten Kulmbach, Herbelsdorf und Weilersbach. So ist es auch nicht verwunderlich, dass der Mannschaftssieger zool., die Nordbayrischen Drachenflieger, ihre Flüge fast ausschließlich in ihrer Heimatregion durchgeführt haben.

## Gleitsegel

Ein völlig verändertes Verhältnis der Teilnehmerzahlen zwischen der »offenen Klasse« und der Sportklasse ergab sich in diesem Jahr im Vergleich zu den vergangenen Jahren. Durch die Einbeziehung der Schirme bis DHV-Gütesiegelklas-

se 2 verdoppelte sich die Teilnehmerzahl in der Sportklasse, während sie sich in der »offenen Klasse« um 60% verringerte. Von der Teilnehmerzahl waren beide Wertungsklassen in etwa identisch.

### Offene Klasse

Sieger der »offenen Klasse« wurde Stefan Traut (Swing Stratus 2) von den Oberstdorfer GS-Fliegern. Nachdem er in den vergangenen beiden Jahren jeweils den 5. Platz belegte, gelang ihm diesmal der Sprung ganz oben aufs Siegerpodest. Mit einem 126 km Dreieck vom Nebelhorn legte er mit 253 Punkten den Grundstock seines Erfolges und vervollständigte diesen mit zwei Dreiecken in Fiesch. Lang in Führung lag wieder Sepp Gschwendtner (Edel Millenium), der neben einem Zielflug vom Wallberg noch zwei Flüge von der Schmittenhöhe und vom Thurmtaler in der Wertung hat. Neben seinem 3. Platz in der Endwertung konnte Burkhard Martens (Gin Gliders Boomerang) noch einen deutschen Rekord und je einen deutschen Rekord und Weltrekord in der Tandemklasse erzielen.

### Sport: „sse

Die Gewinner der beiden letzten Jahre machten auch in diesem Jahr das Rennen unter sich aus. Mit der identischen Deutschlandpunktzahl von 140 wie sein Konkurrent Franz Hirtl (Windtech Quarx) gelangen dann letztendlich doch Torsten Hahne (Apco Simba) in der Schweiz die größeren Flüge, und er siegte mit insgesamt 540 Punkten vor Franz Hirtl (514) und Achim Warbruck (422).

Als bester Newcomer bei den Gleitschirmen insgesamt platzierte sich Ulrich Probst (Firebird Booster) auf Platz 4.

Die Damenwertung entschied Renate Griebel (Swing Astral) für sich, bester Junior der Gesamtwertung war Tobias Schreiner (Ozone Proton).

Die Tandemwertung sicherte sich Martin Röche (Swing Astral Twin), den weitesten Flug aus der Winde erzielte Ralph Schlöffel mit 106 km.

## Die Zukunft (Online Contest)

Viele Streckenflugpiloten halten die bisherige Ausschreibung und Dokumentationsart für nicht mehr zeitgemäß.

»Wie ein Relikt aus alten Zeiten« beschreibt der Berliner XC-Pilot Andreas Becker die Dokumentation, Auswertung und Veröffentlichung der Streckenflugmeisterschaft. Und ich gebe ihm hier vollkommen recht.

Ein Blick zu den Segelfliegern zeigt, was der momentane Stand der Technik bezüglich der Dokumentation ist.

Im Internet unter [www.segelflugszene.de](http://www.segelflugszene.de) bekommt jeder Interessierte einen Einblick, wie auch bei den Drachen- und Gleitschirmfliegern im Streckenflug die Zukunft aussehen könnte. Die Segelflieger führen im dritten Jahr einen zentralen Streckenflugwettbewerb (Online-Contest) mit sehr einfachen Regeln durch, der großen Anklang bei den teilnehmenden Piloten gefunden hat. Mittlerweile beteiligen sich in unterschiedlichen Wettbewerben Piloten aus etlichen Ländern. Allein in Deutschland sind es über 1000 Teilnehmer mit über 8.000 Flügen.

Andere Staaten haben das System des »onli-

ne-toncontest« (OLC) übernommen und ermitteln auf dem gleichen Server in Deutschland ihre XC-Sieger. Das Ziel dieses Wettbewerbs ist: möglichst viele Piloten für das Streckenfliegen zu begeistern, durch: aktuelle Auswertung, hohe Transparenz, einfache Regeln, keine Routenfestlegung vor dem Flug, keine festgelegten Wendepunkte.

Die Streckenphilosophie ist also hier eine andere, als wir sie bisher gewohnt waren. Der Pilot bestimmt erst in der Luft, angepasst an die tatsächliche Wetterlage, seine Flugroute. Eine Grobplanung aufgrund der Wettervorhersage ist natürlich weiterhin nötig, aber die endgültigen Wegpunkte kann der Pilot in der Luft bestimmen. Die Flugroute wird nach dem Flug von einem Auswerteprogramm berechnet, optimiert und online an einen Server geschickt, der diesen Flug auswertet und gleich im Internet veröffentlicht. Für jeden, der über die entsprechende Auswertesoftware verfügt, ist dann jeder Flug auf den eigenen PC ladbar und kann im Detail »nachgeflogen« werden.

Der meistverkaufte Starrflügel:

# ATOS

Weltmeistergerät' 999. Plätze 1 bis 10 beider Europameisterschaft 2000.

Weltmeisterschaft 2001: Plätze 1-5 und 7-10

Wir gratulieren Adi Nieierkord zum überlegenen deutschen Streckenflugmeister.



A·I·R Herbstakti

ecks!

Optimale Einstellung, frimm und Check der Ca bon-Bauteile direkt beim Entwickler d"Hersteller (Beisein von Piloten/Pillei willkommen).

A·I·R STREAM Trapez + GurtzeuIL

- Im Windka al optimiert.
- Kein Spiel 1 den Steuerseilen; austauschbare Sollbruchteile Federung b. harten Landungen; Befestigungsmögl. f. Räder/Kufen
- Mehr Leistung: Leistungsgewinn (6 bis 120/0)



Nachrüstpggigkeit für alle A zum':TDS-C äreA·1·11 Stream Trapez und C-Einsä,tze...

# A·I·R

Entwicklung • Vertrieb • Service • Check • Techn.Beratung:,'z

Probefliegen in Deutschland Österreich — wir kommen gern auch in Euer Fluggebiet

**Aeronautic Innovation Riible GmbH + Co**  
**Borsigstraße 17 D - 71277 Rutesheim**  
**Tel. 07152/351251 • Fax 07152/351252**  
**e-mail: [info@a-i-r.de](mailto:info@a-i-r.de) Internet: [www.a-i-r.de](http://www.a-i-r.de)**

## Vorteile dieser Flugdokumentation sind:

- Im.** Aktuelle Wertungen (Segelflieger verlangen eine Flugmeldung jeweils bis zu dem Flug folgenden Dienstag 24.00 Uhr)
- 1.** Reaktionen auf witterungsbedingte Störungen im Flug sind möglich
- ▶ Kein Ausfüllen von Start- und Landemeldungen
- pp.** Keine Photodokumentation
- Unmittelbare Ansicht von Flügen der Konkurrenten im Internet

## Technische Voraussetzungen um an diesem Wettbewerb teilnehmen zu können sind:

Ein Datenlogger (vorrübergehend GPS)

Ein Verbindungskabel vom GPS zum PC

- lb.** Eine Auswerte-, Planungs- und Optimierungssoftware
- pr.** Ein Internetanschluß

Diese Voraussetzungen sind bei den Drachen- und Gleitschirmfliegern z.T. noch nicht vorhanden und werden in nächster Zukunft bei einigen Piloten auch nicht zur Standardausrüstung gehören. Es kommen aber bereits im kommenden Frühjahr Logger auf den Markt, die dem notwendigen Standard entsprechen und unmanipulierbare Daten an den Auswerter übermitteln können (igc files).

Die Verantwortlichen des DHV sind davon überzeugt, dass genauso schnell wie das GPS den Photoapparat bei zentralen Wettbewerben als Dokumentationsinstrument abgelöst hat, sich auch der Datenlogger bei dezentralen Wettbewerben in Zukunft durchsetzen wird. Bis dahin kann übergangsweise ein GPS als Aufzeichnungsgerät genutzt werden.

Dass beim Übertragen von GPS-Daten Manipulationen möglich sind, ist bekannt, wir gehen aber von korrekten Piloten aus. Es soll hier zunächst mehr die technische Machbarkeit eines Systems und die Akzeptanz seitens der Piloten getestet werden, als ein bis ins letzte Detail abgesicherter Wettbewerbsmodus geschaffen werden. Die Wettbewerbsszene ist überschaubar

genug, dass sie sich selbst überwacht.

In dieser »Testphase« will der DHV aber weiterhin allen Piloten die Möglichkeit der Teilnahme an der bestehenden Streckenflugmeisterschaft bieten. Es muss also eine Zwischenlösung gefunden werden. Das Ziel ist: Kein Pilot soll jetzt von einer Teilnahme ausgeschlossen werden, weil er keinen Internetzugang hat, oder kein GPS. **Die Dokumentationsmöglichkeit in der jetzigen Form bleibt erhalten.**

Daneben startet der DHV ab der Saison 2002 eine Testsaion für die Dokumentation über Logger/GPS und das Internet. Die Erfahrungen der kommenden Saison sollen uns dazu dienen, die technische Machbarkeit zu überprüfen, Schwachpunkte aufzudecken und das Interesse der Piloten zu erkennen. Eine Arbeitsgruppe wird laufend an einer Verbesserung des Dokumentationssystems arbeiten und ist natürlich auch an einem laufendem »feedback« seitens der Piloten interessiert. (Anregungen, Kritik und Verbesserungen an: Rudl.Buerger@t-online.de

Die detaillierte Ausschreibung der zukünftigen Dokumentationsmöglichkeit lag beim Redaktionsschluss des vorliegenden DHV-Infos noch nicht vor, da auch zunächst einige technische Voraussetzungen geschaffen werden müssen. Sie wird aber bis zum Wettbewerbsbeginn (01.03.02) unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de) einzusehen sein und soll im Wesentlichen folgendes beinhalten:

Es soll kein eigenständig neuer Wettbewerb geschaffen werden

110 -> Flugdokumentationen mittels Logger/GPS können mit Hilfe einer Auswertesoftware online auf einen Server übertragen werden

111 - Online-Flugmeldungen erfolgen ausschließlich über die im Internet bereitgestellten Eingabemasken und sind spätestens bis auf den Flug folgenden 2. Dienstag 24.00 Uhr MESZ einzugeben.

Die traditionelle Dokumentation der »deutschen Streckenflugmeisterschaft« wird modifiziert, d.h. vereinfacht werden. Auch hier wird es möglich werden, Wegpunkte erst nach dem Start festzulegen und wie bisher (Foto) zu dokumentieren.

Folgende Internetadressen sind für **interessierte Piloten wichtig und bieten sich zum lesen während der thermiklosen Zeit an:**

**Online Contest der Segelflieger:**

[www.segelflugszene.de](http://www.segelflugszene.de)

Auswertesoftware der Segelflieger:

[www.strepla.de](http://www.strepla.de)

[www.seeyou.ws](http://www.seeyou.ws)

Alternativ zu diesen Auswerteprogrammen arbeitet z.B. der Drachenligapilot Ernst Lehmann an einem Auswerteprogramm, in dem er beim Einlesevorgang GPS und Varia miteinander verknüpft. Wenn es ihm gelingt die eingelesenen Daten im IGC-Format zu erzeugen, wäre dies eine kostengünstige Alternativlösung. Näheres hierzu unter: [ernstlehmann@yahoo.com](mailto:ernstlehmann@yahoo.com)

**Logger:**

Die meisten Variohersteller bieten in Kürze Komputergaräte an, die u.a. Loggeraufzeichnungen im IGC-Format erzeugen. Wer also in Kürze mit der Neuanschaffung eines Vario/GPS liebäugelt, sollte sich vorher bei den Herstellern nach dem Stand der Entwicklung erkundigen. Das IGC-Format ist eine von der FAI anerkannte Verschlüsselung von Daten, die Manipulationen bei der Datenübermittlung ausschließt. Zur Anerkennung von Rekorden in der Zukunft ist dies z.B. wichtig.

## Fazit:

Mit der zusätzlich geschaffenen XC-Dokumentation wird niemand übervorteilt oder benachteiligt. **Der beste Pilot soll gewinnen**, und nicht der mit der **besten Dokumentationsausrüstung**.

Der eigene Flug im Internet, von jedem analysierbar und auf dem PC nachfliegbar, sollte Anreiz genug sein, die online-Dokumentation zu probieren, Baldmöglichst, nach der endgültigen Festlegung der Ausschreibung und Änderung der Wettbewerbsordnung werden die Piloten über alle Einzelheiten der neuen Wettbewerbsdokumentation informiert.

Rudi Bürger



# Gleitschirm Flüge

Datum	Name	Modell	Ort	Weide	km	Wendepunkte	Rate	Name	Gerät	Hersteller	WVWextil	km	hida	
22.07.01	Borgmann Thomas	Gin Gliders Boomerang	Jaber	151112	94	1,51	125	30.07.01	Brenner Willi	Swing Stratus 2	fiesch	fai D	111,9	2
22.01.111	Cahermann Rüdiger	Advana Omega 5	Steinke	f5WP	78,6	1,51	110	30.07.91	häh / f5w	Orora Proton	fiesch	110	71,5	1,15
22.01.01	Nirechmeyer Dieltlich	XIX Top 2	Bellsrode		29,2	1	29	30.07.01	fleir SWHlier	Advance Omega 3	fiesch		56,1	1,51
23.17.01	Sihunk Achim	Advance Sigma 4	Uernberg Ruhmding	23	26,7	1,75	46	30.01.01	Schneider Gadd	GM Gliders Boomang	fiesch	28	38,8	1,15
23.07.01	ichtner Michael	Gin Gliders flomad	Brauleck	951112	66,7	1,51	81	31.07.01	Stuckenberger ANI	Advance Epsilon	Sohn ihenhohe	f3119	26,7	1,51
23.07.01	leidig Äfftkeas	Orenp Prolan Gl	Wallberg	851A1P	56,1	13-1	80	11.07.91	Schneider Gmdolf	Gin Gliders Boomerang	fiesch	151902	35,9	1,51
23.07.01	Dengler Sebastian	UP Summit	Emberger Alm	f51WP	31,8	1,51	45	31.01.01	Vischer Claus	Airea Revoldien	Ermd	Hin	45,4	1,51
23.07.01	Ba 9 numein Hans	Orme Ir	Emberger Alm	851192	45,4	1,51	54	01.08.91	Kleid kiithael	Swing Asiral	fiesch	102102	61,8	15,1
25.01.01	KleibMirhael	Swing Asiral 2	flohreh Schlepp	f5	29,4	1	29	01.08.01	Mulm Burkhard	Gin Gliders Boomerang	Neichboden	if	86	1,5
26.07.01	Gschwandroer epp	Edel Millenium	Schmillerföhe	952119	121,5	1,5-1	115	01.08.01	Heb Niirfried	Mance Omega 1	fiesch	118	55,8	1,15
26.87.01	Pad Reinhold	Ozorre Odane	Schilltenhöhe	/faIS	89,1	1,5	134	01.08.01	Vischer Claus	Airea Revolution	fiesch	110	52,9	1,15
26.01.01	In 91 War	Swing Strairn 2	Verei	110	117,	1,75	191	01.08.01	Stadler Benheri	Edel Sonor 10	Oslefelder	110	50,4	1,11
26.00.01	Kleib kiickaei	Swing Astral 2	Hoheepör Schlepp	991811	26,6	1,51	36	02.08.01	ksch Schi	freeX franic	Schmillerhohe	08	66,8	1,15
26.97.01	Bird Irant	Windleeh Quair	Schmieouhohe	f52WP	110,3	1,53	167	12.08.01	Borgmann thumas	Gin Gliders Boomerang	Wildkugel	210	66,6	1,75
26.01.01	Beere Alleen	Advance Sigma 4	Schmillerhöhe	lfagB	8	1,5	134	12.08.01	Becker budwig	Adiaefirnen 5	fmbolgen Alm	f5M	60,2	1,51
27.91.01	Gschwentliner Sepp	Edel Killenium	Schmillerhöhe	113	133,2	135	793	2.08.01	Birn Christian	Advance Omega	Emberger Alm	f5A'?	61,9	1,51
21.01.01	Schreiner Tobias	Olone Proton	Schmillerhöhe	IID	90,9	1,15	159	13.08.01	Schröter Eckhart	Sonne Cosmic Rder	Emberger Alm	ZR	31,8	1,15
21.01.01	hardiele	fwing Mraitis 2	Vener	1010	1285	2	249	13.08.01	Ehronfried Hai	flight Design SO	Emberger Alm	f52112	53,4	1,51
21.01.01	GALlose	Independence Radical	Omat	f5281P	84,3	1,51	071	13.08.01	Stadler Herberl	Edel Senior IX	Oslefelder	151102	43,1	1,51
27.07.01	Hübner Hemd	Krone Oden	Schillienhöhe	f51349		1,51	65	13.08.01	Bayer Rudi	Swing Venius	Emberger Alm	f52102	52,9	1,51
27.07.01	Hark e()	Omen Proton	Braunack	f5	61,2	1	61	14.08.01	Springel Rainer	Bi 4erak	Resch	110	37,5	1,75
27.01811	Ehrentried Hai	iiighl Oesigr in 3	Emberger Alm	f21939	31,4	1,5-1	39	180101	Wallter Christfan	Windreth	Neffelder	f51WP	15,2	1,51
28.01.01	Röche Martin	Astral kin	Wildkegel	fR	70,4	1,75	123	11.08.01	Griehl Renate	Swing Asiral	Emberger Alm	110	48,1	1,75
28.07.01	Amano Sebasia	Peulech 770	Oderfelder	852WP	48,5	1,51	69	14.08.01	6100 Michael	Swing Asiral	fiesch	80219	65,2	1,51
28.07.01	Ebersberger Johannes	Swing Asiral 2	Hehenobz Schlepp	fR	30,4	3,5	46	1808.01	Dengfor Sebellall	UP Summit	Emberger Alm	f51WP	30,1	1,51
1107.01	Qeifer Michael	freeX Omen	Braunack	05111P	91,6	1,51	130	14.08.01	Ehen Dietmar	Swing VNIA	fiesch	f5211P	61,4	1,5
28.07.01	Schwiler Insel	Swing Asiml 0	Schmittenhohe	f5111P	44,4	1,31	64	14.08.01	bahne roden	fijuce Simba	fiesch	119	111	1,75
78.01.01	Xinoinger thomas	AprnSimba	04lerfelder	110	58,	1,75	102	14.08.01	Dajek66	Afandeth "uni	Emberger Alm	f52112	39,4	1,51
28.07.01	Mariens Burkhard	Gin Gliders Boomerang	Braunack	1013	101,4	2	215	11.0881	Bienen Dominik	Advance Sigma 3	fiesch	f51WP	60,1	1,51
23.01.01	Skredeler link	Adeante fofilon	1chmillerhohe	302077	12,1	1,51	62	1808.01	Nedele Martin	(real Omen	Kebab 010	110	55,3	1,75
28.07.01	Sedlmair Stephan	Sinne Shape	Osterfelder	110	58,4	1,75	107	14.08.01	Stadler Benheri	Edel Senior IX	*siefelder	f51WP	23,2	1,51
28.0201	Warbruck Achim	SwingAsiral2	Schmillerhöhe	28	88,2	1,75	154	1488.01	Bayer Rudi	Swing Meers	friherger Alm	051WP	68,1	1,51
29.07.111	Maieraum Harns	Swing Asiral	Schmillerhöhe	f51912	34,5	1,51	50	11.08.01	km Christian	Mvance Omega 5	Emberger Alm	110	87,8	1,75
2807.01	Jeilig Andreas	Irene PKW 01	Schillienhohe	f52077	103,4	1,51	151	15.08.01	Sedlmair Stephan	AireeShage		110	768	1,15
29.07.01	Sek Illfich	Swing helles	fiesch		26,8	1,51	31	15.08.01	Martens Burkhard	Gin Gliders Boomerang	Hafelekar	f51919	161,9	1,51
29.0701	Sicher hraus	Pre Uesign Projed	fiesch	113	91,2	1,75	199	15.08.01	Scher Eckhar1	irene cosmic Rider	Emberger Alm	110	17,9	1,75

Cars	Name	Oeffi	SW platt	Yn	hit	Wie
15.08.01	Brater Willi	Sieg Siralco 2	fesch	2491	1,5-1	161
15.08.01	BalRt	Grana Gona	fesch	16	1,15	171
15.08.01	Schelldorf Rainer	Avanca Ri Rata	Nebelhorn	10	1,35	11
15.08.01	Gschwendhler ied	Edel Millenium	fesch	10	1,15	181
15.08.01	Stankober Robert	Swing Astral ein	Schmillenhöhe	85	1	88
15.08.01	Bayer Rd	Swing Venus	Emberger Alm	11	1,75	11
16.08.01	Schreier Eolshad	Okmmude	Emberger Alm	10	1,15	81
16.08.01	Dengle Saharian	UR Surren	Emberger Alm	10	1,75	81
16.08.01	Mahne Tiden	Apco Siebe	fesch	2405	1,51	206
16.08.01	Lbusch (ary)	Advance Epsilon	Emberger Alm	1111P	1,51	17
16.08.01	ag Uli	Windlech Gau	Emberger Alm	16	1,15	180
16.08.01	Pieper Haini	Gin Gliders Boomerang	Emberger Alm	10	1,35	180
16.08.01	Bayer Rudi	Swing Yaks	Emberger Alm	10	1,75	88
21.08.01	Hetz Valdad	Advance Omega 3	fesch	1111P	1,51	81
14.08.01	Hetz Winfried	Advance Omega 3	fesch	10	1,35	81
21.08.01	am Stefan	Swing Status 2	fesch	88	1	261
21.08.01	Yebel Manfred	Hora Carbon	Widkogel	10	1,35	117
21.08.01	Linde Rolf	Hora Argon	fesch	1111P	1,51	15
25.08.01	Schank Achim	Advance Sigma 4	Widkogel	10	1,15	128
25.08.01	Hein Seltiad	Adam Omega 3	Bault	881916	1,51	182
15.08.01	Gsdwendner Sao	Edel Millenium	Inenieler	881999	1,51	181
15.08.01	Röchelalle	Swing Astral loh	KieHspitze	16	1,15	88
25.08.01	Hirrl Franz	Windlech Gau	Widkogel	10	1,15	188
25.08.01	ball Helma	Swing Shalus 2	fesch	10	1	111
25.08.01	Schindl gupert	Aires Cargo	fesch	10	1,5	88
15.08.01	Muckenhamm Axel	Advance Epsilon	Stihellenhöhe	1111P	1,51	80
25.08.01	Yebel Manfred	Nova Carbon	Schmillenhöhe	10	1,5	88
25.08.01	Hilrmann Jörg	Swing emus 1	Stallenhöhe	257116	1,51	189
25.08.01	Borgmann Nm	Gin Gliders Boomerang	fesch	10	1,15	185
25.08.01	leidig Andreas	Giene Praien 51	Widkogel	10	1,51	155
25.08.01	Brandt Richard	Aires Revolution	Säminenhöhe	10	1,51	80
25.08.01	Num Christian	Advance Omega 3	Nebelhorn	10	1,51	18
25.08.01	Probst Ulrich	Firebird Booster	fesch	10	1,51	108
26.08.01	Wallner Irisilian	Windlech Wau	Osterfelder	10	1,75	87
26.08.01	Bedmair Stephan	Airea Sinne	Osterfelder	10	1,35	87
26.08.01	Netz Winked	Advance Omega 3	Hlee	10	1,51	50
26.08.01	Gschwendner Senn	Edel Millenium	Humlieler	10	1,75	257
26.08.01	Czebl Renale	Gin Glidenflandl	Scheinhöhe	10	1,35	10
16.08.01	Schindler Rudi	Nova Carbon	fesch	10	1,5	171
26.08.01	Spargel Rainer	Balkitek	Hollenbach Berghof	10	1	10
16.08.01	Gbhflose	Independance Radical	Net	10	1,15	181
26.08.01	Daure Jörg	Swing Citrus 1	Schminenhöhe	10	1,51	80
26.08.01	ledel Rolf	Nova Argon	fesch	10	1,35	88
26.08.01	Bergmann Thomas	Gin Cliders Boomerang	final	10	1,51	141
26.08.01	Probst Ulrich	Firebird Booster	Fesch	10	1,15	159
26.08.01	Busenwein Hans	Ozme Getane	Resch	10	1,15	106
21.08.01	Windlech Woll Rainer	Swing Arcos	St Vincent les Font	10	1,15	80
23.08.101	Krisalsthek ball	Swing Aslal	St Vincent les Font	10	1,75	80

# Drachen Flüge

Datum	Km	6d1	51ybalz	NIMM	m	Für	Pankl
01.07.01	Niedermann Helmut	Air Alos	Hochfirst Heuslee	109,0	1,51	148	
02.07.01	Nal Reinhard	Air Alos	Gteremendorf	189,3	1,15	88	
02.01.01	lehmain Ernst	fl loht Design Eulacy	Siegsflie eleppa.	210,2	1,51	241	
02.01.01	Langwald Gerd	Air Alos	Bahnborste	189,3	1,15	88	
02.01.01	Ehenedel Kai	Moyes %kante	Melbocus	39,6	1,5	149	
03.03.01	Poppl Reinhard	Air Alos	Fudi	189,3	1,15	88	
03.03.01	Oterahl Bernd	Beidels Iwvisier	Behrborstel	130,7	1	131	
03.07.01	Wilmann Paul	Guggenmos ESC	Fant	189,3	1,15	88	
01.01.01	Poppl Reinhard	Air Alos	Böhning	189,3	1,5	202	
04.07.01	Postlud Dirk	Mit Design Girosalaisier	Bahrenbnfel	189,3	1,15	88	
01.01.01	O1terpohl Bernd	Baulek fwisler	Bahrenborstel	183,1	1,51	261	
04.01.01	Becker Andreas	kam leminar Sf	Segelz 15	183,1	1,15	88	
04.01.01	Wulmann Paul	Guggenmos ESC	Böhning	55,1	1	55	
05.07.01	Dann Adel	Air Alos	(lau g	183,1	1,15	88	
05.01.01	Kuhlmann Thomas	Bautek Twister	Alles Lager	158,1	1,51	200	
05.07.01	Schuhmann Karl	1(d10 laminai 51	Heshelln	183,1	1,15	88	
05.81.01	Langer Bernhard	flighl Design   Mace	SieTiz Schleppo.	161,4	1,51	246	
13.07.01	langwald Gerd	Air Idos	Bahrenborstel	183,1	1,15	88	
21.07.01	Uniers Konrad	Aeros Slealh	Crainkel	16,6	1,51	106	
21.07.01	Hapal Michael	Air Atn	Obere Wengi CH	183,1	1,15	88	140
22.07.01	eb Lukas	Bantekwisier	Melbocus	109,9	1	220	
22.01.01	Seuling Wolfgang	Air Alos	Kidrad	183,1	1,15	88	95
22.07.01	Serner Michael	Aeros Slealh	Emberger Alm	26,6	1,35	117	
1231.01	Real water	Betfels Iwvisiel	Haddelln	183,1	1,15	88	
22.01.01	Mayer Kies	Aeros Slealh	Rauschberg	21,8	1,51	82	
22.03.01	Zeller Sigi	Guggennes Cul	Rauschberg	183,1	1,15	88	
21.07.81	Kamel Dietel	kam Lammar ST	Rauschberg	13,8	1,51	18	
11.07.01	Altmansholer Max	kam Laminei Sf	Rauschberg	183,1	1,15	88	31
22.07.01	Hunklinger Herbert	Ainrave Klasse	Rauschberg	11	1	11	
22.07.01	Neuhofer kirn	Sloyes Omehin	Rauschberg	183,1	1,15	88	
22.07.01	Ratalneiger Schorsch	Moves Xhalle	Rauschberg	13,8	1,51	18	
27.01.01	Weinried Georg	Noves Litespeed	Rauschberg	183,1	1,15	88	
23.01.01	Meierkord Adi	Air Alos	(aber	104,0	1	108	
13.07.01	Schuhmann Karl	leere lainer 51	Hothelln	183,1	1,15	88	
13.07.01	Vom Alfons	Air Ales	Labor	22,0	1,51	160	
24.07.01	Gronbach Martin	Firebird Laser	Enikom	183,1	1,15	88	
16.01.01	Poppl Reinhard	Air Itos	Unierschwangen IP	223,1	1,51	318	
26.01.01	Schuhmann Karl	Icaro laminar Sf	Emberger Alm	183,1	1,15	88	
26.07.01	Seiner Michael	Aeros Slealh	Emberger Alm	26,6	1,75	117	
25.01.01	hollmann-Goben Marnis	flighl Design Alless	Geisligen Schleckerfels	183,1	1,15	88	
26.07.01	Rackl Haller	Bautek Twister	Emberger Alm	51,4	1,51	89	
26.07.01	Pranke Mike	Icam Seminar 11	Weckrieden	183,1	1,15	88	
27.07.01	Hemes H.G.	flighl Design Exolacy	Besingen	43,0	1,5	55	
21.07.01	Beinlein Stefan	Air Alus	Ippesheim	183,1	1,15	88	
27.07.01	Schuhmann Karl	Icaro leminar 51	Emberger Alm	128,1	1,75	225	
21.07.01	Pelle Andreas	Pegasus	Besingen	183,1	1,15	88	
27.87.01	Radd Haller	Bautek Iwvisier	Emberger Alm	42,9	1,51	81	
21.07.01	Erik Lorenz	kam larm mer 11	kn]	183,1	1,15	88	153
21.01.01	Vogel Karlheinz	Might Design Ghostbuster	Emberger Alm	108,0	1,15	188	
2E11.01	Allmannshofer Max	kam Laminar 31	kleiner FP	183,1	1,15	88	
28.07.01	Hemes H.G.	flieht Design Exolacy	Böisingen	16,4	1,51	111	
38.07.01	Reintein Stefan	Air Aas	Ippesheim	11,5	1,51	108	
28.37.01	Schumann Kurt	Guggenmos ESC	Königsbrunn	109,8	1	119	
28.01.01	Schuhmann Karl	Iainlaminat 51	Emberger Alm	183,1	1,15	88	

Den	Km	Gia	014	Werk	Felde	Poet		
28.01.01	See	Wolfgang	Air Ales	Ippeshem	10	136.5	1.15	238
28.01.01	Polln Andreas	Pegasus	Böslagen	51199	281	1.51	40	
28.01.01	Gäll Peter	flight Design E Itoleg	Siegnrio Schlieppa.	FAI D	122.1	1	245	
28.01.01	Engelhardt Immo	Ah Alos	Siegnria 1chlepp4.	MI 0	121.7	1	245	
28.07.11	Müller Neilhard	flight Design forlacy	Alles leger	51110	53.0	1.51	84	
28.07.31	frit tent	leere Idelinar 51	forst	FAI D	36.2	1	182	
28.01.01	Schmid Wolfgang	Air es	Schmillenhohe	28	38.0	1.15	91	
18.07.01	Hauern Christool	666 Igle	über	201 8	34.9	1	70	
2817.01	Becker Andreas	bare laine ST	Segeletz IP	52199	35.1	1.51	130	
2807.01	Rauher lerne	Ähere Kf	51(1661bel	5221P	35.2	1.51	81	
28.07.01	Silberherr Martin	Karo laminar 11 (km)	fers)	52291	72.8	1.51	88	
2917.01	Dien Rüdiger	Aeus 5 real1	Emberger Alm	10	34.9	1.75	131	
19.01.01	Niedermann Helmut	Air Alm	Schmillenhehe	118	161.8	1.15	294	
29.07.11	Selmid Weltgang	Air es	Schniellenhöhe	20	30.0	1.75	57	
30.07.01	langwald Gera	Air Ales	Balgenberstel	5111P	256.3	1.51	244	
30.11.01	Peopl Reinhart	Air es	Poet	MI 3	142.6	1	268	
30.07.01	Müller Neilhard	Fight Design footlacy	Altes Lager	51117	30.0	1.51	174	
01.08.01	Malerford	dir Mos	Seen	MI D	220.1	1	110	
01.08.01	Schiller Hanslörg	All Ales	Emberger	11	105.6	1.15	188	
01.08.01	Hames H.G.	flight Design Erarary	Ballogen	5151P	22.5	1.5	30	
01.08.01	Meiler Neilhard	Hehl Design Wart	Laregne	FAI D	55.0	1	112	
11.08.01	Elen Clemens	Air Ales	Ileadel	3	105.4	1	108	
12.08.01	Hames H.G.	flight Design foxlacy	Besingen	AI	89.6	1	188	
13.01.01	Gronbach Manie	flerbird leset	Wecknieden	3	28.0	1	28	
14.08.01	Ackers Andrea	Air es	Emberger Alm	10	100	1.15	118	
14.08.11	Bios Rosi	Gorgenres 935	Emberger Am	10	700	1.75	128	
14.08.01	Geben Michael	Bautek ivisler	Emberger Alm	10	100	0.5	128	
1408.01	O11heranes	(rare lamhrar Easy	Emberger Alm	10	700	1.15	128	
1418.01	Baueumwisdier Sybille	Aas Steallh	Emberger	10	100	1.15	128	
11.08.01	Hörhunger Deinek	Beu Isni er	Emberger Alm	10	300	1.75	128	
14.08.01	Heep Sebellen	Bralek dvlsler	Emberger Alm	10	100	1.15	128	
14.08.01	Erger Er Ruhen	deros Serail	frohener d1ro	11	700	1.15	128	
11.08.01	Schönstelter Monika	Icare Lammar	Emberger Alm	10	100	1.15	128	
14.08.01	Enter Deibel	Icaro I-H-U	Emberger Ahn	10	708	1.75	128	
14.08.01	berate Heike	Guggenmos RCS	Emberger	11	100	1.15	128	
1108.01	teybid 50yla	Seedwies Verfige	Imberger Alm	11	700	1.15	128	
14.08.01	Rau frik	Seedwings VI 4 Rase	Emberger Alm	13	100	1.75	128	
11.03.01	Gronbach Menin	Firebird laser	Wecknieden	3	50.0	1	52	
14.08.01	Galli Markus	Might Design f elacy	ft. Andre	1010	122.2	1	244	
11.08.01	Wachranki Irend	Karo laminar 57	brave	18	488	1.75	71	
14.08.01	Bechonert Martin	Icare laminar Sf	Emberger Alm	10	14.5	1.75	78	
14.08.01	bleidrich Rudi	kmelaraine 16 efürd	Emberger Alm	118	43.1	1.75	118	
14.08.01	Belt Wolfgang	1halhofer Reflex C	Emberger Alm	MISVP	80.2	1.51	105	
14.08.01	Bühle Graue	Icarolaminar 51	Emberger Alm	1521P	119.3	1.51	150	
14.08.01	Pranke Miso	Irato Laminar 51	Wecknieden	14115	31.5	1.51	100	
15118.11	Raggi Paul	rare laranar isIR	Laber	101 D	129.3	1	252	
15.08.01	Schmidt Oliver	Air dlos	Marine	15111P	122.0	1.51	178	
15.18.01	Burri Rafael	fligra Design hm	Berlingen	3010	103.5	1	201	
16.08.01	Schwiegenhausen Corinna	Moyes illesued	Emberger Alm	11	108.1	1.15	188	
16.08.01	Deckeneil Marin	Inro laminar II	Emberger Alm	11	401	1.15	31	
19.08.01	Galli Markus	flight Design firm e	St. Andre	55	104.9	1.51	149	
21.08.01	Galli Madig	Might Design ficiani	St. Andre	101 8	172.1	1	244	
21.08.01	HollmanneGuben Maus	Might Design Gilstheer St. Andre		301 8	202.8	1	108	
12.18.01	kiedermennelmu	Ar dens	Eichborg	3010	93.8	1	189	
22.08.01	Hollmann-Guben lern	flighl Design Ohostuster St. Andre		FAI D	202.8	1	406	
23.08.01	Hames H.G.	flighe Design Estelae	ansingen	1521P	73.2	1.51	101	

Foto: Felix Well/Biue Project



24.08.01	henes H.G.	flieht Design fralacy	Besingen	90 0	68.2	2	136
24.08.01	lehmen Einsl	flighr Design forrn	Siegnrie Schlieppg.	901 D	115.1	7	237
24.08.01	Jäger Hubert	Airware Classic	f ichberg	151159	49.1	1.51	68
21.08.01	hollmann Cuben Mamis	flighl Design Ghraltbusler	51 Andre	1521NP	115.6	1.51	260
11.08.01	Wihrlie Roland	Meyer lillaspeed	Kandel	FAI D	101.5	2	293
/5.18.01	Hammis H,G	flighl Design Ertrag	aniugen	131919	821	1.51	111
25.08.01	Regel Paul	kam laminar	Label	152SIP	115.4	1.51	162
25.08.01	lahmere Ermsl	flighl Design ionacy	Siegnri Schlieppg.	SAID	149.9	2	300
25.08.01	Kren Gabi	Guggenmos Cut	Schmillenhehe	9S PNP	31.4	1.51	46
15.08.01	Dem Ahns	Air Mos	9ert Bi	9006	1513	2	103
/5.08.01	Seuling Wallgang	Air Alos	Kulmbach IP	FAI D	88.7	2	111
15.08.01	Schmid Arnold	Icara laminar IA (bum)	iesch	1511WP	42.1	1.51	50
26.08.01	Kren Gabi	Guggenmos Cul	Schmillenhöhe	118	32.7	1.15	57
26.08.01	Duni Ralael	Hei Design Etrilacy	Nie gen	28	781	1.75	137
26.08.01	Weinried Georg	Meyer Litespeed	Rauschberg	15219	123.8	1.51	118
26.08.01	Silberhein Mark	kam lminar 1111turn1	ferst	FAI D	40.5	1	81
26.08.01	Pranke Milre	Karo Lammur	Emberger	118	71.1	1.75	124
27.08.01	Mamas H.G.	Might Design tosearar	Besingen	15119P	95.7	1.51	124



# AUSSCHREIBUNG

## Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2002

### Veranstalter

Deutscher Hängegleiterverband e.V. im DAeC.

### Zweck

Förderung des Streckenfluges mit Hängegleitern und Gleitsegeln; Qualifikation zur Liga.

### Dauer

1. März bis 31. August des laufenden Jahres.

### Raum

Europa.

### Teilnehme,

Piloten mit Überlandberechtigung und ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland,

### Geräte

Hängegleiter und Gleitsegel mit einer in der Bundesrepublik Deutschland gültigen Zulassung. Gerätewechsel erlaubt.

Bei den Gleitschirmen gibt es zwei Meistertitel, in der »offenen Klasse« und in der »Sportklasse«. Bei den Drachen gibt es jeweils eine Meisterwertung der Klasse FAI I und FAI II. Außerdem werden Damen, Junioren, bester Windenflug sowie Tandemschirme mit einer eigenen Pokalwertung ermittelt.

### Startverfahren

Bergstart, Windenstart und für Hängegleiter UL-Start.

### Wertung

Die Wertung erfolgt getrennt nach Hängegleitern und Gleitsegeln. Gewertet werden die maximal 3 besten Flüge eines jeden Teilnehmers. Bei 3 gewerteten Flügen muss bei mindestens 1 Flug der Startplatz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland sein. Die Flüge sind unter Einhaltung der luftrechtlichen Bestimmungen durchzuführen.

### Haftung

Die Veranstalter übernehmen keinerlei Haftung für Schäden der Teilnehmer oder Dritter.

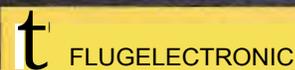
### Preise

Jeder Teilnehmer mit einem anerkannten Flug erhält ein »DHV-Streckenflug-Shirt«. Die 5 besten Newcomer (keine Teilnahme in den letzten 5 Jahren), jeweils bei den Drachen- und Gleitschirmfliegern, erhalten einen Charly Insider Helm und einen Rabatt-Gutschein von 50 % der Firma Bräuniger Flugelectronic. Außerdem gibt es Sachpreise im Wert von mindestens 10.000,00 DM.

Die Siegerehrung und Pokalübergabe erfolgt im Rahmen der Jahreshauptversammlung des DHV.

Die genauen und allein gültigen Ausschreibungsunterlagen erhält man vom DHV, Postfach 88, 83701 Gmund oder über die DHV-Homepage [www.dhv.de](http://www.dhv.de).

Foto: Johannes Meyer



# matech



Andrea Gäch  
Anja Trudel  
Ulrike Lubinski



Big Bird und  
Pepe lassen die  
Korken knallen

# Windte



Achim Joos,  
Andreas Malecki,  
Stephan Stiegler

## Pre-PWC und German Open 2001 in Greifenburg

Die Gemeinden Greifenburg und Berg im Drautal haben es begriffen: Wer in einem herausragenden Fluggebiet beheimatet ist und Drachen- und Gleitschirmfliegern eine gute Infrastruktur bietet, wird belohnt. Es zahlt sich für alle lokalen Dienstleister und damit die Wirtschaftskraft einer ganzen Region aus, wenn die Flieger in Scharen kommen, Ob Taxiunternehmen, Restaurants, Supermarkt, Campingplatz oder Pensionen, alle verdienen gut an dem sauberen Tourismus und zwar weit über die üblichen Urlaubssaisonzeiten hinaus. Keine Selbstverständlichkeit in Zeiten, in denen andere Regionen des Alpenlandes über dramatische Umsatzeinbrüche im Fremdenverkehr klagen.

Was das alles mit den Gleitschirm-German Open zu tun hat? Ganz einfach: Die finden, für manchen deutschen Piloten unverständlich, seit Jahren in Greifenburg statt. Nicht zuletzt auch aus dem Grund, weil die Gemeinde Greifenburg jedes Jahr enorme Anstrengungen unternimmt, um diesen Wettbewerb zu bekommen, unter anderem eine saftige Summe - in diesem Jahr 6500 Mark - zum Preisgeld beisteuert. Es ist ein erklärtes Ziel der Gemeinden Greifenburg und

Berg, die Infrastruktur für die Flieger weiter zu verbessern. So wurde in Berg ein neuer Landeplatz angelegt, die Startmöglichkeiten werden weiter verbessert und die Straße auf die Emberger Alm so ausgebaut, dass mit allen Taxis und sogar mit dem großen Dünnhofen-Bus direkt an den oberen Gleitschirm-Startplatz gefahren werden kann. Auch Fliegercamp-Besitzer Franz Mandl ließ sich nicht lumpen und legte sich auf eigene Rechnung eine große Funkstation mit amtlich genehmigter Sicherheitsfrequenz sowie ein großes Zelt zu, das bei Wettbewerben für Organisation und Auswertung (und natürlich Partys!!) zur Verfügung steht. Zusammen mit dem genialen Fluggebiet sind das optimale Voraussetzungen, um den Gemeinden ihren Wunsch zu erfüllen - einmal einen richtig großen Wettbewerb in die Region zu holen und das Drautal in die Aufmerksamkeit einer größeren Öffentlichkeit zu rücken.

Die German Open 2001, als Pre-PWC (also als Generalprobe für einen echten Worldcup-Durchgang) ausgelobt und als FAI-I-VVettbewerb auch für renommierte Punktejäger interessant, sollten ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg da-

zu werden. 120 Piloten aus elf Nationen bildeten Mitte August das Teilnehmerfeld zu den Internationalen Deutschen Meisterschaften im Gleitschirmfliegen, so international und topbesetzt wie nie zuvor. Doch der Hauptakteur glänzte durch Abwesenheit, und da hilft auch die beste Infrastruktur nichts. Die Wetterprognosen waren schlecht und das Wetter blieb mies. So konnten die Wettbewerbsleiter Stefan Mast und Peter Hensold am Ende der Woche nur die magere Ausbeute von zwei Durchgängen verzeichnen. Nach einem abgesagten ersten Tag ließ ein durchwachsender Wetterbericht für den Folgetag zumindest das Ansetzen eines 64-Kilometer-Durchganges zu. Doch schon wenige Kilometer nach der ersten Wende Kirche Gerlamoos begann ein zähes Ringen um jeden Meter, die zweite Wende Unteralmhütte - nur 28,9 Kilometer - schafften schließlich nur drei Piloten, während die Hälfte der Teilnehmer nicht einmal die 20-km-Hürde nahm. Lange Gesichter bei den in dieser Saison international stark geflogenen deutschen Top-Piloten: Hinter zwei Tschechen und zwei Österreichern fand sich mit Andreas Malecki, Shooting-Star der vergange-



Achim Joos, Deutscher Meister



Torsten Siegel



Andrea Gäch, Deutsche Meisterin

nen Saison und Nationalmannschafts-Neuling, der erste Deutsche auf Platz fünf, Achim Joos folgte als nächster Deutscher auf Rang acht.

Schlechter noch die Ausbeute des zweiten Durchgangs am Folgetag, für den trotz des Wetterberichtes in trotzigem Optimismus die gleiche Strecke noch einmal angesetzt wurde. Die schnell nahende Kaltfront zwang den Wettbewerbsleiter, den Task zu stoppen. Eine Wertung kommt bei diesem selten angewandten, aber zulässigen Verfahren dadurch zu Stande, dass die bis zum Zeitpunkt des Stopps zurückgelegte Strecke jedes Teilnehmers gemessen wird - möglichst durch GPS.

Im Vorteil gegenüber denjenigen, die zum Zeitpunkt des Stopps noch versuchten, jeden Meter an Höhe mitzunehmen, waren diejenigen Piloten, die mit geringerer Höhe schon in Richtung Wende abgeflogen waren, darunter die deutschen Piloten Andreas Malecki, Achim Joos und Klaus-Günter Eberle. Aus deren Air-Position - ein paar hundert Meter auseinander in einem größeren Pulk - ergibt sich die kuriose Punktwertung des zweiten Durchgangs.

Die Nase vorne und seinen ersten großen Wettbewerbssieg in der Tasche hatte damit Andreas "Pepe" Malecki (Gin Gliders Boomerang), dem sich Achim Joos (Bruno Banani Boomerang) in der Gesamtwertung mit zwei Punkten ge-

schlagen geben musste. Dritter auf dem Treppchen, wiederum nur zwei Punkte zurück, der Österreicher Stephan Stiegclair (UP Gambit C). Bei den Damen holte sich den Sieg die Deutsche Meisterin des Vorjahres, Anja Trude! (Apco Bagheera) mit dem 47. Platz der Gesamtwertung vor ihrer Eichenauer Vereinskameradin Andrea Gäch (Ozone Proton GT) und der Österreicherin Ulrike Lubensky (Edel Response).

### Deutsche Meisterschaft 2001

Trotz des knappen zweiten Platzes hatten die German Open auch für den Allgäuer Achim Joos noch ein gutes Ende: "Big Bird" setzte sich mit seinem zweiten Platz der German Open an die Spitze Deutschen Liga, die in diesem Jahr nur vier Durchgänge zum Austragen der Deutschen Meisterschaften werten konnte, und ist somit erstmals in seiner Flieger-Karriere Deutscher Meister. Vize-Meister wurde Oliver Rössel (UP Gambit C) vor Andreas Malecki, der in seinem zweiten Liga-Jahr bereits an die Spitze der Liga geflogen ist. Bei den Damen gelang der Drittplatzierten der Deutschen Meisterschaften im Vorjahr nun erstmals der Titelgewinn - Deutsche Meisterin zool. ist Andrea Gäch.

### Andrea Gäch - Deutsche Meisterin Gleitschirmfliegen 2001

Andrea, die in Fürstenfeldbruck lebt, fliegt seit 1992 Gleitschirm und wurde 1996 über den Eichenauer Verein zum Wettkampffliegen motiviert. 1997 nahm sie zum ersten Mal an der Junior & Ladies Challenge des DHV teil und ist seitdem in zahlreichen nationalen und internationalen Wettbewerben erfolgreich. Andrea, seit 1999 in der Deutschen Gleitschirm-Liga, setzte ihrem Wettkampf-Engagement in diesem Jahr die Krone auf: Sie wurde auf einem Ozone Proton GT Deutsche Meisterin.

### Wo ein Wille ist, ist auch ein Bart

German Open-Gewinner Andreas "Pepe" Malecki über seine späte Wettbewerbskarriere  
**Zur Person:** Andreas »Pepe« Malecki, Jahrgang 1960, Gleitschirmpilot seit 1989, flog im Jahr 1999 erstmals einen Wettbewerb und qualifizierte sich im gleichen Jahr über die German Open direkt für die Liga. Dort flog er in seinem ersten Jahr bereits auf Platz acht der Deutschen Meisterschaft. Im Jahr 2001 legte "Pepe" richtig los: Super-Ergebnissen und konstanter Leistung in nationalen und internationalen Durchgängen folgte der Ruf in die Nationalmannschaft, Teil-

nahme bei der WM und mit dem Gewinn der German Open zool. der erste Sieg in einem großen internationalen Wettbewerb. Am Ende der Saison, in der Malecki auch erstmals beim PWC startete, erreichte der Boomerang-Pilot Platz drei der Deutschen Meisterschaft 2001 und steht bereits auf Platz zwei auf der Deutschen Kaderrangliste.

*Du bist im Alter von 40 Jahren ins Wettkampffliegen eingestiegen. Ein spät Berufener - wie kam es dazu?*

Pepe: Ich habe früher nie drüber nachgedacht, im Wettkampf mitzufiegen. Schuld daran ist Rüdiger Gördes, ein Fliegerfreund, der 1999 beim German Cup mitflog und in Führung lag. Bei schlechten Bedingungen flog ich eine kleine Strecke, die wir vorher für unmöglich gehalten hatten. Rüdiger war platt und sagte dann: Du musst unbedingt Wettkampf fliegen! Dann bin ich die letzten zwei Durchgänge beim laufenden German Cup mitgeflogen, das reichte zwar von den Punkten her nicht mehr, aber ich bin wohl so gut geflogen, dass ich eine Wild Card für die German Open bekommen habe. Und dann hat es gleich geklappt, direkt in die

Liga zu kommen.

*Hat dich dein riesiger Erfolg überrascht?*

Ich wusste schon, dass ich nicht so schlecht fliege, aber ich konnte das selber gar nicht so richtig einschätzen, mir hat der Vergleich gefehlt. Andererseits bin ich sehr ehrgeizig und ich glaube auch daran, dass sich Erfolg einstellen muss, wenn Ehrgeiz, Wille und ein gewisses Talent dabei sind. Ich wollte unter die ersten 15 in Deutschland kommen und hab mich entsprechend mit Gurtzeug und einem Boomerang ausgerüstet. Vor dem Schirm hatte ich anfangs schon Respekt, aber nach zo, 3o Flügen hatte ich ihn gut im Griff und den Eindruck, dass er sogar sicherer ist als der Proton, den ich vorher geflogen bin. Dass ich dann



Andreas Malecki

gleich Achter geworden bin, hat mich aber doch ein bisschen überrascht. Andererseits gibt es in der Liga viele Leute, die gar nicht leistungsmäßig fliegen wollen und nicht den Ehrgeiz haben, vorne mitzufiegen.

*Liga, WM, PWC, diverse internationale Wettbewerbe - wie hast du das als Berufstätiger zeitlich und finanziell auf die Reihe gekriegt? Gibt es da noch ein Leben außerhalb der Fliegerei?*

Ich bin selbstständig und zum Glück in der Lage, meine Arbeit so zu organisieren, dass ich weg kann. Anderen Urlaub habe ich in den letzten zwei Jahren nicht mehr gemacht, aber meine Frau fliegt selbst und steht dahinter. Finanziell geht es so einigermassen, dadurch, dass ich sehr erfolgreich geflogen bin, ist auch einiges an Preisgeldern reingekommen.

*Wie schätzt du die Sicherheit im Wettkampffliegen ein?*

Das kommt auf das Niveau der Wettbewerbspiloten an. Im PWC ist das Niveau sehr hoch, die Leute haben ihre Geräte im Griff, das zeigt sich daran, dass es auch trotz teilweise harten Bedingungen nur einen einzigen Zwischenfall mit leichten Verletzungen gab. Bei der WM war das Niveau viel schlechter, da waren Nationen mit Piloten am Start, die einfach überfordert waren. Was die Deutsche Gleitschirm-Liga betrifft, halte ich die Fliegerei im Augenblick für sehr sicher, die Aufgaben werden sehr sorgfältig gewählt und werden

aus Sicherheitsgründen in der Regel eher zu früh als zu spät abgebrochen oder abgesagt.

*Du hast gerade den PWC angesprochen. Wie ist dein erster Eindruck von dieser Königsklasse?*

Ich war angenehm überrascht, das sind alles unheimlich nette Leute. Ich bin zwar unvoreingenommen da reingegangen, aber am Anfang denkst du schon, dass ein paar ganz schön arrogant sind. Aber wenn du mal mitgeflogen bist und Erfolg gehabt hast, wirst du auch anerkannt. Und fliegerisch ist der PWC einfach eine ganz andere Welt, das Niveau ist irrsinnig hoch. Ich bin ein paar Mal genial geflogen, super schnell, und bei dieser einen Aufgabe über 120 Kilometer in Castejon fliegst du 7o, 8o Kilometer wirklich optimal, drehst dich um - und dann sind immer noch fünfzig Piloten um dich rum. Der PWC hat mich fliegerisch sehr weit gebracht, ich kann nur jedem raten, so viel wie möglich internationale Wettkämpfe zu fliegen. *Was hast du dir für die nächste Saison vorgenommen?*

2001 ist für mich schon megagut gelaufen. Ziel der nächsten Saison ist auf jeden Fall ein Medaillenrang mit der Nationalmannschaft bei der EM zu holen. Bei den Deutschen Meisterschaften möchte ich unter die ersten vier kommen, das ist nicht einfach, aber möglich. Und im PWC bin ich jetzt unter den besten 24, da ist eine Steigerung drin, vielleicht unter die ersten 15 zu kommen. Aber da geht es mir nicht nur um die Platzierung. Ich weiß, dass ich fliegerisch noch nicht an meiner Leistungsgrenze bin. Da kann ich von meinen Vorbildern Christian Tamegger und Steve Cox noch viel lernen.

Text und Interview: Ulrike Bäuerlein

PlatzName	Gerät	Nation	Punkte
1 Andreas Matecki	Gin Gliders Boomerang	DEU	740
2 Achim Joos	Gin Gliders Boomerang	DEU	738
3 Stephan Stieglair	UP-Gambit C	AUT	736
4 Alex Schalber	Gin Gliders Boomerang	AUT	733
5 Helmut Eichholzer	Gin Gliders Boomerang	AUT	724
6 Klaus Günter Ebene	XIX - Sens C	DEU	719
7 Tobias May	Gin Gliders Boomerang	DEU	718
8 Christian Tamegger	Gin Gliders Boomerang	AUT	705
9 Martin Bronn	Gin Gliders Boomerang	AUT	692
10 Oliver Rössel	UP Gambit C	DEU	684

PlatzName	Gerät	Punkte
Achim Joos	Gin Gliders Boomerang	2978
Oliver Rössel	UP-Gambit C	2771
Andreas Malecki	Gin Gliders Boomerang	2471
Torsten Siegel	UP-Gambit C	2434
Peter lung	UP-Gambit C	2287
Klaus-Günter Eberte	XIX-Sens C	2085
Berni Koller	UP-Gambit C	2084
Michael Hartmann	Swing Stratus II	1925
Tobias May	Gin Gliders Boomerang	1905
Iens Kierdorf	Advance Omega	1900

Platz Name	Gerät	Punkte
Andrea Gäch	Ozone Proton	1189
2 Nina Brümmer	Swing Astrat	1128
3 Nicole Eisenbach	Advance Omega	1128



Fotos: Stefan Mast

# Junior Challenge 2001 'fi' in 'rt9wc' en? der Superlative

"Das war megamäßig, total genial, die gigantischste Challenge überhaupt", sagt einer, der es wissen muss. Thommy Riedel, 21 Jahre, Fünf Mal schon war er bei dieser Mischung aus kostenlosem Trainingscamp und Nachwuchswettbewerb des DHV dabei, noch nie aber so begeistert wie von der Challenge 2001. Mitte August trafen sich Junioren und fliegende Mädels wieder zur Challenge-Woche in Greifenburg. Teilnehmer-Rekord mit 27 Ladies und 35 Junioren, und noch nie zuvor waren Stimmung und fliegerische Ausbeute so gut. „Von der Sicherheit her war's genial, trotz der vielen Leute gab's kein Gezerre am Start, es haben sich auch immer neue Gruppen gebildet, jeder konnte mit jedem“, so der Allgäuer Thommy. „Viele neue Gesichter waren dabei, welche, die einfach mal gucken wollten und sich nicht unbedingt über die Challenge für die Liga qualifizieren wollen.“ Das

meint auch der Teamchef Gleitschirm des DHV, Stefan Mast, der mit 04 Rössel und Achim Joos zwei Top-Piloten aus der Nationalmannschaft als Betreuer für die fliegenden Küken dabei hatte. „Das war die Challenge schlechthin!“ Außerdem registrierte der Teamchef eine Qualitätssteigerung und ein paar herausragende Talente unter den allerjüngsten Jahrgängen. „Klar machen wir die Challenge auch, um Leistungsträger von morgen zu sichten. Aber nach wie vor ist der Wettbewerb für alle gedacht“, so Stefan Mast. „Im Vergleich zum Vorjahr waren mehr Piloten mit Potenzial dabei, die haben richtig gefightet und waren hoch motiviert.“

So motiviert, dass ein von der zeitgleich an der Emberger Alm stattfindenden Drachen-Challenge vorgeschlagener Rest-Day für alle nach drei Super-Durchgängen von den Fetzenfliegern glatt abgeburstet wurde: „Wir fliegen durch!“ tönte das Gleitschirm- Jungvolk, um am Abend nach einem weiteren Traum-Task dann doch zuzugeben, dass eine Pause gar nicht übel wäre. Aber es wurde eisern weiter geflogen: Insgesamt fünf Durchgänge zwischen 34,9 und 63,3 Kilometern. Bei dem Supertask über 63,3 Kilometer am dritten Wettkampftag kamen 18 Piloten ins Goal, der schnellste in 3:01 Stunden, der langsamste in 4:28 Stunden.

Noch besser der letzte Task über knapp 48 Kilometer: 25 Piloten schafften es über die Ziellinie, eine traumhafte Ausbeute für die Piloten, die zum Teil noch nie eine größere Strecke hinter sich gebracht hatten.

Im Mittelpunkt dabei: Der Dreikampf zwischen den Liga-Rookies Tobias May, Jan Scholz und Norman Lausch, die sich Tag für Tag aufs Neue die Plätze auf dem Podest streitig machten. Entspannter die Situation bei den Damen: Von Anfang an goalte Andrea Gäch, amtierende deutsche Meisterin und als Challenge-Urge-

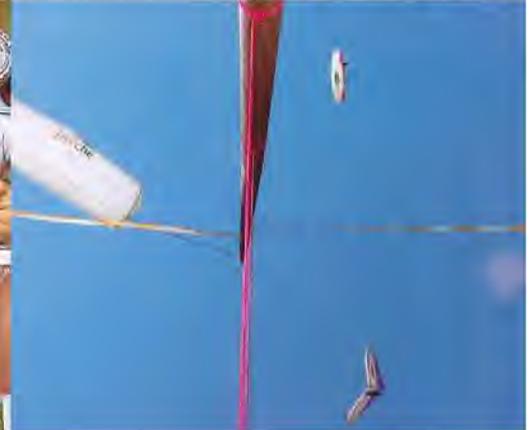




Von links: Jan Scholz, Tobias Mey, Norman Lausch



Christine Miller und Andreas Gäch



stein ebenfalls zum fünften Mal dabei, zuverlässig und lag in der Damenwertung unangreifbar vorne.

Für manche — und auch das ist Geist der Challenge — sind aber schon Freudentänze angesagt, wenn sie es nach ewigem Absaufen tatsächlich mal bis zur ersten Wende schaffen. „Über die Ziellinie zu fliegen ist einfach gigantisch; ich sehe noch Gabi Pletschner vor mir, wie ich sie nach vollendetem Task vor Glück weinend am LP treffe, beschreibt Newcomerin Dorly Stichlmayr.

Gerade diese Newies waren den Betreuern ein besonderes Anliegen. Fast-Weltmeister 011y Rössel kümmerte sich unermüdlich um das Ende des Feldes, um die Piloten noch ein paar Kilometer weiter zu treiben.

Super auch die Beteiligung an den Debriefings am Abend, da gab es viel zu erklären und zu diskutieren, die Profis Achim und 011y plauderten aus dem Nähkästchen, Trackauswertung und Technik rund ums GPS und Dokumentieren begeisterte den Nachwuchs.

Aber das Wichtigste: Challenge heißt nicht nur Fliegen, sondern auch Spaß, Laune, Fete, auch zusammen mit dem Drachen-Nachwuchs. In diesem Jahr hieß das Grillfete sowieso und dann noch Mega-Party, die brasilianische Samba-Nacht für alle am Samstag Abend mit dem Super-Film, den das Noclass Team (Filmaward Gewinner) über die Challenge drehte, einer Salzburger Trommelband und Cai-pirinhas aus Fließband-Produktion, vielleicht nicht ganz klassisch zuberei-

tet, aber dafür mit durchschlagender Wirkung. Die Drachen-Challenge konnte die Super-Stimmung am Abend nach der Party noch für ihre kurzfristig anberaumte Siegerehrung nutzen, während die Gleitschirmflieger für den Sonntag noch auf die Mini-Chance eines sechsten Durchganges setzten, der (zum Glück für die angeschlagenen Piloten) nicht stattfand und erst am Sonntag — dafür aber bei strahlendem Sonnenschein — ihre Sieger kürtten. Die Nase vorn bei den Jungs (die vom kommenden Jahr an bis zum Alter von 28 Jahren starten dürfen — Neuerung!) hatte schließlich Tobias May (Gin Gliders Boomerang) mit 4.674 Punkten von Jan Scholz (Firebird Rocket) mit 4.525 und Norman Lausch (Ozone Proton GT) mit 3.850 Punkten. Bei den Damen siegte mit dem 7. Platz der Gesamtwertung Andrea Gäch (Ozone Proton GT) mit weitem Vorsprung und 3.850 Punkten.

Fünf Tasks, 210 geflogene Kilo meter, insgesamt (mit Drachen) 600

Starts und Landungen ohne Unfall und restlose Begeisterung bis zum letzten Platz - sie wird schwer zu toppen sein, diese Challenge 2001, Trotzdem: Lasst es uns versuchen im nächsten Jahr!!! Der DHV hat seinen Beitrag vorab schon mal geleistet: Die Mittel für die Challenge wurden erhöht und es wird darüber nachgedacht, ein weiteres Nachwuchs-Lager einzurichten.

Ulrike Bäuerlein

## ERGEBNIS

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Tobias May	Gin Gliders/Boomerang	4674
2	Jan Scholz	Firebird/Rocket	4525
3	Norman Lausch	Ozone/Protone GT	3850
4	Markus Altenburger	Ozone/Protone GT	3842
5	Thomas Riedel	Flight Design/B5	3831
6	Tobias Schreiner	Ozone/Protone	3822
7	Andrea Gäch	Ozone/Protone GT	3729
8	Stefan Franke	Firebird/Rocket	3624
9	Michael Sättele	Apco/Bagheera	3543
10	Daniel Hierling	UP/Gambit	3357

# Geneutn Cve vo vaetLi,



1917)!

## Die Geister, die ich rief...

So sollte es sein: Der German Cup in der vergangenen Saison war ein voller Erfolg. Mehr Piloten als je zuvor wollten dabei sein. Ein positives Ereignis, das aber einen Haken hatte: Austragungsorte mit beschränkter Teilnehmerzahl kamen an ihre Kapazitätsgrenze. Was tun? Schließlich war per Ausschreibung jedem Startwilligen auch Startrecht eingeräumt worden, und heimgeschickt sollte auch niemand werden. In der Praxis wurde der Brei nicht so heiß gegessen, wie er in einigen Diskussionen vorab gekocht wurde. Aber so sahen sich Piloten, die einfach mal in den German Cup hineinschnuppern wollten und außer möglichst weit zu fliegen keine Ambitionen hatten, unversehens mitten in einer Auseinandersetzung zwischen Vertretern verschiedener sportpolitischer Interessen. Zudem war das Leistungsgefälle unter den angetretenen Piloten noch nie so groß. Vom al-

berblutigsten Schein-Neuling mit reichlich Startproblemen statt Thermikerfahrung bis zum wettkampferprobten Liga-Piloten war alles am Start. Für die Wettbewerbsleitung ein zusätzliches Problem, schließlich sollen Aufgaben gestellt werden, die für möglichst alle Piloten interessant sind.

## Arbeitsgruppe German Cup

Um den German Cup wieder zu einem schlagkräftigen Instrument der Breitensportförderung mit gleichzeitiger Heranführung des Wettkampfnachwuchses an die Liga zu machen, bildete sich im Anschluss an die German Cup-Serie 2001 eine Arbeitsgruppe. Neben den beiden gewählten Pilotensprechern der vergangenen Saison - Björn Laging und Remo Kutz - gehörten dieser Gruppe der stellvertretende DHV-Vorsitzende Bodo Genz; Toni Bender (Nova) und Ilona Alb-

recht (Gin Gliders) für die Sponsorensseite und für das DHV - Wettbewerbsleitung und Sportmanagement Peter Hensold und Stefan Mast an. Zweck der Arbeitsgruppe war es, Soll- und Ist-Zustand des German Cups zu definieren, um schließlich dem Sportfachausschuss des DHV ein Konzept zum Beschluss vorlegen zu können. Dieses von der Arbeitsgruppe gemeinsam verabschiedete Konzept wurde in der Sitzung des DHV-Sportfachausschusses Anfang Oktober bis auf eine Änderung angenommen: Die von der Arbeitsgruppe vorgeschlagene Erhöhung des Startgeldes pro German Cup-Wochenende von 40 auf 50 Mark wurde abgelehnt. Das Startgeld wird damit nicht erhöht. Zudem wurde ein neues Verfahren für die Anmeldung entworfen, das keine Fragen mehr offenlässt. Gleichzeitig wird das Zeitfenster für die Austragung erweitert: Der German Cup startet im kommenden Jahr am 15. April und endet am 31. Oktober 2002. Wichtigste Neuerung: Piloten der Gleitschirmliga 2002 sind nicht gleichzeitig im German Cup startberechtigt. So soll vermieden werden, dass sich Liga-Absteiger über den German Cup direkt wieder für die Liga qualifizieren und anderen Piloten die Aufstiegschance rauben.

## Anmeldung: Planungssicherheit

Die Anmeldung für den German Cup 2002 läuft wie gehabt ab der offiziellen Ausschreibung bis zum 15. März schriftlich per e-mail, Brief oder Fax. Neu: Wer mitfliegen will, muss auf jeden Fall rechtzeitig bezahlen. Denn als Anmeldedatum gilt der Zahlungseingang beim DHV - und sonst nichts. Anmeldeschluss ist am 15. März (24 Uhr). Drei Tage später, am 18. März, gibt der DHV per Internet bekannt, wie es weitergeht. Wenn sich bis zu 80 Piloten verbindlich für alle Termine angemeldet haben, ändert sich am German Cup-Modus nichts.

Sind mehr als 80 Piloten angemeldet, wird der Wettbewerb nach zuvor festgelegten Regeln in einen A-Cup (fünf Termine, 60 Teilnehmer) und einen B-Cup (drei Termine, maximal 60 Teilnehmer) geteilt.

Die B-Cup-Piloten werden direkt vom DHV angeschrieben und über die Termine und Austragungsorte informiert. Wenn danach Piloten abspringen (weil sie für den B-Cup keine Zeit oder kein Interesse haben) und das Gesamtfeld von A- und B-Cup damit wieder kleiner als 80 Piloten wird, gelten nur die verbleibenden Piloten



NOVA



# Wo sich Profis versichern...4e

(z.B. Mike Küng)

als angemeldet. Ingt kommt, legt aber eindeutig fest, wer wo mitfliegen darf.

## Plan A: German Cup

Sind dies zu 80 Piloten für alle Wettbewerbe angemeldet wird wie bisher A:1 German Cup an fünf Wochen-Terminen ausgetragen. Aber in der Abwicklung gibt es ein paar Neuerungen. Wenn noch Platz im Feld ist, sind Einzelanmeldungen ab dem 1. März jeweils bis 1.8 Uhr am Vorabend des Termins nur noch via Internet möglich. Auf der DHV-Homepage wird ein entsprechendes Tool eingerichtet, das bis zum Erreichen der maximalen Teilnehmerzahl - also kann jeder sofort feststellen, ob er dabei ist. Um sicherzustellen, dass eine Anmeldung verbindlich ist (wer sich anmeldet, muss bezahlen), wird für diese Nachrückplätze ein Kontrollmechanismus eingerichtet. Vor Ort direkt ist eine Anmeldung nur dann noch möglich, wenn im Feld noch Platz ist, die Anfahrt erfolgt also auf eigenes Risiko.

## Plan B: Feld-Splittung in A- und B-Cup

Wird das Feld geteilt, gibt es genaue Regeln, wer von den angemeldeten Piloten zu den 60 Piloten des A-Cups gehört. Qualifiziert sind Ligaabsteiger der Saison 2001; German Cup-Piloten 2001 nach Ranking und Teilnehmer des Streckenflugpokals 2001 nach Ranking bis zum Erreichen der maximalen Teilnehmerzahl. Die Teilnehmerliste des B-Cups wird mit allen weiteren Piloten in der Reihenfolge des Zahlungseingangs aufgefüllt. Wird die maximale Teilnehmerzahl von 60 nicht erreicht, sind auch hier nach dem Stichtag verbindliche Einzelanmeldungen nur online bis zum Vorabend des Wettbewerbs möglich.

## Serienklasse ist verbindlich - GPS-Dokumentation

Um den Charakter des German Cup als Breitensportveranstaltung des DHV zu betonen, werden auch künftig nur gütegesiegelte Ausrüstungen und Serienklasse-Schirme bis maximal Kategorie 2-3 zugelassen. Künftig wird auch im German Cup GPS-Dokumentation gefordert. Kein lästiges Fotografieren mehr in der Knifflerei; ein Sektor, keine annullierten Strecken wegen Fotofehler, kein ewiges Warten mehr auf die Fotoauswertung. Einziger Wettbewerb für den Piloten ist die Anzettelung für die Anschaffung eines GPS.

## Spaß, reiner und Helfer

Der German Cup ist in seiner derzeitigen Form mit unverändert 40 Mark Startgeld pro Wochenende-Termin ohne die Sponsoren, aber auch ohne die Bereitschaft der gastgebenden Vereine und ihrer Helfer nicht durchführbar. Neben besseren Bedingungen für die Gleitschirmhelfer, die als Sponsoren fungieren, sollen auch die Ausrichterteams künftig qualifizierte Unterstützung erhalten; zudem erhalten die gastgebenden Vereine jeweils fünf Wildcards für eigene Piloten. Auch die jeweiligen Wettbewerbsleiter sollen eine bessere Aufwandsentschädigung erhalten.

Mit diesen Neuerungen im Jahr 2002 stillt der German Cup wieder ein eindeutiges Profil als Breitensportveranstaltung mit Lehrgangsscharakter und Hinführung der Bewerber zum Wettbewerb. Für Piloten, die dies mal nach wie vor supergünstigen Angebot um Strecke Flugtraining interessiert sind und dabei sein wollen, gibt es nur eins: sich so schnell wie möglich für alle Termine anzumelden.

Ulrike Bäuerlein



### Berufsunfähigkeits-Versicherung:

z. B. innerhalb 30 Jahre, versichert bis Endalter 60, ebene Risikozuschlag für den Flugsport  
Monatsrente DM 1.000,- **DM 35,10/Monat**

### Flugunfall-Versicherung: mC1A

z. Zt. Maximalinvalidität DM 750.000,- (1)  
Pilot mit A- oder B-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**  
inkl. Drachen+Gleitschirm **DM 228,-/Jahr**

### Ausrüstung: NG 4e

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

### Lebensversicherung:

Ohne Risikozuschlag für den Flugsport

# GERMAN CUP 2001

FIREBIRD SKY SPORTS AG

41i

su\_//7-7

PARAWING

...im Flug versichert

Versicherungsservice  
Ködel & Schöll GbR  
Kotzenbuchstraße 65  
70563 Stuttgart  
Telefon 0711/73 27 79  
Fax 0711/7 35 43 79  
info@porawing.de  
www.parawing.de



Fotos: Oliver Barthelmes

# German Open im Drachenfliegen

oder von Semos Spiel mit dem Feuer bis zu Gerolfs Großzügigkeit

## Man glaubt es kaum:

Es ist German Open und das Wetter wird gut. Das dachten sich auch die achtzig »Flexi«-Piloten und 30 »Starren«, die wieder mal nach Greifenburg gereist waren. Eine ganze Woche gutes Wetter war angesagt. Sollte dieses Jahr tatsächlich mal mehr geflogen als gefeiert werden?

Am ersten Tag wurden dann die Klasse-i-Piloten zum neuen Startplatz geschickt und die »Rigids« mußten oberhalb der Emberger Alm aufbauen. Als Aufgabe war ein 81 km Flug zur Irtschenkirche, zur Windischen Höhe und ins Ziel angesagt. Bei den Starren wurde während der ganzen Woche die Aufgabe immer ähnlich, aber leicht abweichend von den Flexiblen gelegt. Bei einem so großen Teilnehmerfeld kam ja leicht eine eigene Wertung zu Stande. Bei diesem Flug besteht der erste Knackpunkt in der großen Talquerung über den Weißensee ins Gailtal, an der Kante zur Windischen Höhe und zurück geht es dann darum, wer möglichst schnell fliegt, mit möglichst wenig Kreisen ankommt und den Endanflug frühzeitig ansetzt. Da an diesem Tag die Bedingungen im Laufe des Tages immer besser wurden, kam der Spitzenpulk aus fast zwanzig Piloten bereits nach deutlich weniger als zwei Stunden zurück.

Da sich in Greifenburg auch immer noch etliche Freiflieger tummeln, Gleitschirmschulen üben und der Landeplatz dadurch nicht gerade größer wird, ging es entsprechend eng her. Und

da geschah es dann. Georg Schweiher beobachtete im Queranflug die vielen anderen landenden Piloten, aber nicht mehr die Hochspannungsleitung. Ein Riesenknall, eine Stichflamme und der Drache stürzte brennend zu Boden. Die schon Gelandeten sprangen auf und stürzten zur Unfallstelle. Gerade noch rechtzeitig, hatte doch auch das unter der Leitung befindliche Weizenfeld bereits Feuer gefangen. Georg wurde aus der Gefahrenzone gezogen und die Rettung alarmiert. Wie sich später herausstellte, hatte er riesiges Glück gehabt. Außer einigen Rippenbrüchen hatte er keine Verletzungen erlitten. Nur der Drache hatte die Stromkabel berührt, war

total zusammengeschnitten und den Sturz hatte das hochstehende Weizenfeld noch gebremst.

Der Schreck saß jedoch allen gehörig in den Gliedern. Diskussionen über eine Entschärfung der Landesituation folgten. Für die nächsten Tage wurde die Ziellinie verlegt, es gab dann ein zweites Landefeld, auch sollten die Aufgaben größer gewählt werden, um nicht so viele Piloten gleichzeitig im Ziel zu haben.

An diesem Tag hatte Vizeweltmeister Gerolf Heinrichs, der übrigens mit fast dem gesamten Österreichischen Team teilnahm, die Nase kurz vor Bob Baier und Guido Gehrmann. Und daran sollte sich auch so schnell nichts ändern.

Bei den Damen konnte mir Corinna eine Viertelstunde Zeit abnehmen und ging so in Führung. Auch bei Starrflüglern dominierten die Öster-

## DEUTSCHE MEISTERSCHAFT

### FAI I

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Bob Baier	Moyes Litespeed	8587
2	Oliver Barthelmes	Moyes Litespeed 4	7024
3	Thomas Rauch	Seedwings V15 R	6845
4	Roland Währte	Moyes Litespeed	6575
5	Hans Klefinget	Aeros Stealth	6083
6	Andre Djamarani	Moyes Litespeed	6069
7	Holger Bolz	Icaro laminar ST	5954
8	Richard Liebig	Moyes Litespeed	5938
9	Steffen Hertling	Moyes Litespeed 5	5668
10	Jörg Bajewski	Aeros Stealth	5553

### FAI II

1	Marcus Haftmann-Guben	Might Design Gostbuster	78 14
2	Bernd Weber	AIR Atos	71
3	Kurt Schumann	Guggenmos ESC	64 20
4	Dieter Möglich	AIR Atos	49 93
5	Andreas Gidde	Guggenmos ESC	49 78
6	Ulf Neumann	AIR Atos	49 32
7	Ralf Miederhoff	AIR Atos	49 26
8	Nikolaus Dreyer	Aeros Star	47 92

1.	Schwiegershausen Corinna	Moyes Litespeed 4	27 15
	Baeumer-Fischer Sybille	Aeros Stealth	26 29
3.	Bian1-5 Rosi	Guggenmos RCS	24 14

reicher: WM- Dritter Manfred Trimmet gewann mit der gigantischen Schnittgeschwindigkeit von 67 km/h vor Toni Raumauf. Nur Marcus Hoffmann-Guben konnte mit diesen Beiden einigermaßen mithalten.

Am Montag dann schlechte Startbedingungen: Eine starke Nordlage führte dazu, dass die Starrflügler auf dem oberen Startplatz gar nicht in die Luft kamen, und bei den Flexiblen wurde die Aufgabe in der Luft wegen starker Turbulenzen abgebrochen. Da der obere Startplatz auch am Tag zuvor kritisch war, wurde beschlossen, die Starren in den Startgassen der Klasse 1 aufbauen zu lassen. Diese starteten dann als erste in festgelegter Startreihenfolge. Die Zeitwertung beginnt dann - im Zeitalter des GPS - erst in der Luft, zur festgelegten Zeit, 6 km vom Startplatz entfernt. Dieses System hat den großen Vorteil, daß am Startplatz keine Hektik aufkommt, da der eigentliche Startzeitpunkt relativ unwichtig wird. Das neue Aufbausystem funktionierte bestens an den nächsten Tagen. Und es war auch nett, daß alle Piloten so zusammen waren und sich keine getrennten Gruppen bildeten.

Am Dienstag dann wieder gute Flugbedingungen. Um nicht wieder zu viele Piloten ins Ziel zu bringen, wurde eine 113 km Aufgabe nach St. Johann (vor Matrei) und dann durchs Mölltal nach Oberleibling und zurück nach Greifenburg ausgeschrieben. Der zweite Teil des Fluges führte damit einmal um die Kreuzeckgruppe herum. Das Mölltal erwies sich dann als thermisch kaum aktiv. Nur der Spitzenpulk war früh genug dran, um noch schwache Aufwinde zu finden; einige versuchten den Wendepunkt von hinten her durch's Drautal anzufliegen, aber hier war die Basis zu nieder, um nach hinten springen zu können. Lediglich neun der Klasse 1 Piloten und neun Klasse 2 Flieger erreichten so das Ziel. Wieder hatten die Gleichen die Nase vorn: Gerolf Heinrichs, Bob und Guido bei den Flexis; Toni Raumauf, heute dicht gefolgt von Bernd Weber bei den Starren. Marcus Hoffmann-Guben und Manfred Trimmet versenkten sich einträchtig und gaben so ihren Spitzenplatz

verloren. Ich schaffe es noch fast durchs ganze Mölltal und konnte mich so wieder vor Corinna setzen.

Am Mittwoch dann, man glaubt es kaum, wieder super Wetter. Eine Zielrückaufgabe nach Sillian über 108 km wurde ausgeschrieben; die Starrflügler mussten zusätzlich noch nach St. Johann im Walde. Bei diesem Flug gab es zwei Kriterien. Wer die erste Talquerung vom Anna-Schutzhaus auf den Hochstein

schaffte, wurde danach mit Basishöhen bis zu 3.600 m belohnt. Am Rückweg erwiesen sich die Lienzer Dolomiten als tückisch: Die Nordseite lag extrem im Lee, so dass man - einmal unter Grat gekommen - in kürzester Zeit am Boden stehen konnte. So fand ich mich dann - zusammen mit einigen anderen - leider 10 km vor dem Ziel am Boden wieder. Die Favoriten konnten dieses Lee natürlich um- oder überfliegen, die Ersten kamen wie gewohnt alle ins Ziel. Gut schlug sich auch der österreichische Nachwuchspilot Tom Weisenberger als Dritter. Bernd Weber fixierte mit einer guten Zeit seinen zweiten Platz hinter Toni Raumauf, während Manfred Trimmet! auch heute zuviel riskierte und bereits in Sillian landen mußte.

Als am nächsten Tag schon wieder Fliegen an-

## GERMAN OPEN DRACHEN

Name	Gerät	Punkte
1. Gehrmann Guido	la Meurette Topless	3288
2. Baier Bob	Moyes Litespeed	3263
3. Weisenberger Tom	Moyes Litespeed	3171
4. Hertling Steffen	Moyes Litespeed 5	3004
5. Barthelmes Oliver	Moyes Litespeed 4	2956
6. Milde Roland	Moyes Litespeed	2739
7. Woll Gerald	Icaro Laminar ST	2721
8. Rauch Thomas	Seedwings+V 15 R	2668
Heinrichs Gerolf	Moyes Litespeed	2660
to. Liebig Richard	Moyes Litespeed	2648

## GERMAN OPEN STARRFLUGLER

Platz	Gerät	Punkte
1. Raumauf Anton	AIR Atos	3479
2. Weber Hemd	AIR Atos	3230
3. Hoffmann-Gaben Marcus	Flight Design Access +	2613
Müglich Dielet	AIR Atos	2576
5. Wilms Helmut	Flight Design Exxtacy	2557
6. Gidde Andreas	Guggenmoos ESC	2508
7. Ludwig Gerhard	AIR Atos	2437
8. Lehmann Ernst	Flight Design Exxtacy	2433
9. Neumann Ulf	AIR Atos	2405
to. Nadlinget Arnold	AIR Atos	2307

## GERMAN OPEN DAMEN

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Schwiegershausen Corinna	Moyes Litespeed 4	2715
2.	Baeumer-Fischer Sybille	Aeros Steath	2629
3.	Brams Rosi	Guggemaos RCS	2414

11=1

gesagt war, zeigten sich die ersten Konditionsprobleme. Welcher deutsche Pilot ist es auch schon gewohnt, 5 Tage hintereinander wirklich lange und weit zu fliegen? Wieder hieß die Aufgabe ridge-race zur Windischen Höhe. Und wieder wurde geheizt, was das Zeug hielt. Im Endanflug sah man schon Gerolf vor Bob und Guido daherkommen, doch was dann? Ca. 1 km vor dem Ziel wirft Gerolf sein GPS ab! (Böse Zungen behaupteten allerdings, daß er nach der Landung auch noch einige andere Gegenstände von sich warf). Ohne GPS gibt leider keine Punkte, und in der Gesamtwertung der Dra-

chen konnte sich so Guido vor Bob behaupten. In diesem Durchgang waren die Drachen zum zweiten Mal schneller als die Starrflügler, Bob und Guido flogen die Aufgabe mit einer unglaublichen Schnittgeschwindigkeit von 54 bzw. 53 km/h. Heute zeigte Manfred Trimmet noch Mal auf und kam als erster Klasse 2 Pilot knapp vor Marcus Hoffman-Guben ins Ziel.

Die Gesamtwertung der Starrflügel blieb jedoch unverändert: Toni Raumauf vor Bernd Weber und Marcus. Nachdem Corinna Schwiegershausen im 3. Durchgang nach Hause gesegelt war, genügte mir heute die schnellere Zeit nicht, um sie in der Gesamtwertung zu überholen.

Als erste der Damen kam heute Rosi Brams ins Ziel, die sich damit auch den Dritten Platz der - immerhin 12 - teilnehmenden Damen sicherte.

Als es am Freitag gewittrig wurde, wurde dieser Tag abgesagt, und so änderte sich nichts mehr an der Gesamtwertung. Abends waren dann Siegerehrung und Fete angesagt, und nach dieser schönen Flugwoche waren alle bester Stimmung: So eine flugintensive German Open hatte es ja auch schon lange nicht mehr gegeben! Mit der German Open fand auch die Deutsche Meisterschaft ihren Abschluss.

Sybille Baeumer-Fischer





Fotos: Steffen Hertzling

# Ladies- and Junior Challenge 2001

## im Drachenfliegen

Eine ungebrochene Serie hält an. Vom Wetterglück verfolgt, konnte das, was groß angekündigt war, auch groß durchgezogen werden. So stand auch in diesem Jahr der Spaß an oberster Stelle. Die erste Überraschung gab es gleich bei der Einschreibung, standen da sage und schreibe bei den Drachenfliegern 35 Ladies und Junioren im Wettkampfbüro (nein nicht alle auf einmal). Also musste das geplante Begrüßungspackage mit T-Shirt, fly and glide, Müsliriegel ..., erst mal gecancelt werden, denn so viele Teilnehmer übertrafen sogar unsere wildesten Träume. Vielleicht hätten wir dem Begrüßungspackage auch eher ein Bravo beilegen sollen, konnten wir doch gleich ein paar besonders junge Youngsters begrüßen. Zu Beginn danken möchte ich auch allen Firmen, die uns unterstützt haben um diese Veranstaltung noch gelungener durchzuführen. Hierunter der Free Flight Pool, die Firma Aerosport, Swing, Fly and Glide, der Flugshop SunGlide, Fly & more, Bräuniger und natürlich auch wieder dabei Skyline.

Die Ladies- und Junior Challenge ist ein Nachwuchswettkampf, ausgetragen vom DHV, zur Heranführung von Jugendlichen an den Wettkampfsport sowie zur Sichtung neuer Talente. In insgesamt fünf Tasks konnten die »Challenger« ihr Können unter Beweis stellen. Geflogen wurden dabei immer geschlossene Drei- oder Vierecke zwischen 50 km und 60 km. Schon beim ersten Durchgang fiel eine Dame auf und lehrte

den schon liggerfahrenen Pilotis Michael Gebert, Eric Rau und Dominik Hörburger das »Racen« und erhielt dafür auch gleich das »gelbe Trikot«, analog zur Tour de France. Nein kein bekanntes Gesicht, kein bekannter Name. Andrea Ackers mit ihrem Atos zeigte unglaubliches Können. Wir sprechen hier von Schnittgeschwindigkeiten von 50 km/h. Es schien auf jeden Fall spannend zu werden. Doch nicht nur pures Fliegen war angesagt, gleich zu Beginn wurden die Damen und Herren zum »Psycho-Test« zitiert. Corinna Wall, Diplom-Psychologin aus Stuttgart, führte einen Leistungs-Motivationstest durch, der den Teilnehmern ihr persönliches Profil aufzeigte. Die kommenden Tage wurden anstrengend. Jeden Tag ausgezeichnetes Streckenflugwetter. Und mein großes Lob an die Teilnehmer, die ausgezeichnet die teils wirklich anspruchsvollen Aufgaben meisterten. Jeder wäre es wert hier genannt zu werden. Und auch an unseren Wettkampfroutinier Rudl Bürger, der die Übersicht behielt und sich um die Auswertung kümmerte. Jeder Wettkampftag bot andere Herausforderungen. So kam auch der Tag, an dem der Wind im Tal etwas unterschätzt wurde, und sich die Junioren ein eigenes Spiel ausdachten, das der gewonnen hatte, der am kürzesten vor der Linie landete. Eric hat ge-



Rudi Bürger, Wettkampfleiter bei der Arbeit

wonnen! Er stand 3 m vor der Linie. Oder der Tag, an dem Michel aus dem »never come back

### Gesamtwertung

1	Ackers Andrea	Icaro Atos	4587
2	Gebert Michael	Bautek Twister	4405
3	Rau Erik	Seedwings V 14 Race	3930
4	BaeumenFischer Sybille	Aeros Stealth	3626
5	Straub Johannes	Icaro Laminar Easy	3366
6	Hörburger Dominik	Bautek Twister	3307
7	Heep Sebastian	Bautek Twister	2915
8	Schönsteiner Monika	Icaro Laminar	2890
9	Engesser Buben	Aeros Stealth	2695
10	Zoepke Heike	Guggenmoos RCS	2594

### Damenwertung

1	Ackers Andrea	Icaro Atos	4587
2	Schönsteiner Monika	Icaro Laminar	2890
3	Zoepke Heike	Guggenmoos RCS	2594



Erick gets airborne



valley« Weißensee doch noch ins Ziel gleiten konnte.

Begleitet wurde die Challenge wieder von den Dragon Riders, die sich um den Rahmen kümmerten, die Piloten in der Luft begleiteten, den einen oder anderen Tipp gaben und die Piloten im Ziel mit deftigem Sound begrüßten. Hatte man die richtige Frequenz gerastet, konnte man sich zum Landen sogar aus der Luft einen Song wünschen. Auch die Events wie Grillen wurden zum Extra-Erlebnis. Böse Zungen behaupten, dass sich einige Campinggäste über Ruhestörung beschwert hätten. Auch entstand während der Tage ein kurzer Videoclip, der im Trubel der Siegerehrung zum Besten gegeben wurde. Hier nochmals eine Entschuldigung an Claudios Festplatte, die leider verstümmelt werden musste, um den Film endlich rauszubekommen. Weiterbildung für die Piloten gab es auch in Punkto Erste Hilfe. »Dragon Rider Notarzt« Ecki Schröter legte sich mächtig ins Zeug, um rüber zu bringen, was zu tun ist, wenn es denn wirklich mal knallt. Auch Charlies Fil-

meabend überzeugte mit den neuesten Streifen.

Sportlich gesehen lieferten sich die oben genannten Piloten ein spannendes Rennen. Da Piloten mit Starrflüglern, turmlosen Drachen und Turmdrachen unterwegs waren, wurden die Punkte mit Faktoren belegt. Bei den Damen hat überlegen Andrea Ackers gewonnen, wenn sie weiter Wettkampf fliegt werden wir noch einiges von ihr hören. Bei den Herren hat sich Michael Gebert verdient durchgesetzt und gewonnen.

Ein besonderes Schmankerl für Alle war dann noch die Siegerehrung. Eine Samba-Band hauchte unseren Junioren wieder Leben ein und auch der von Franz organisierte Caipirinha tat seinen Dienst. Die Siegerehrung selbst fand unter tosendem Applaus statt, von der Stimmung eher an die Tour de France erinnernd als an eine Flieger Ehrung.

Neu dieses Jahr war auch, dass parallel zum

Wettkampf eine Art Fliegerfestival stattfand. Ziel war es, die Saison in schöner Atmosphäre ausklingen zu lassen und den Kontakt von Freifliegern

und Wettkämpfern herzustellen. So waren alle Flieger herzlich zu sämtlichen Veranstaltungen eingeladen. Beim großen Konzert am Freitag feierten alle zusammen bis spät in die Nacht. Viele wollen nächstes Jahr wieder unbedingt dabei sein.

Der Erfolg der diesjährigen Challenge zeigte ein weiteres Mal, dass wir damit den richtigen Weg gehen. Mit den diesjährigen Veranstaltungen haben wir allerdings auch neue Standards gesetzt. Schön auch noch anzumerken, dass die gesamte Veranstaltung von Unfällen verschont blieb.

Alle Teilnehmer waren sich einig, eine tolle Challengewoche mit super Organisation. Herzlichen Dank. »got to« Ladies und Junior Challenge 2002.

Steffen Hertling/Dragon Riders



Von der Sonne verwöhnt

## Big Bird die Nri in Deutschland

Nach kurzer Pause übernimmt Achim Joos wieder die Spitze der deutschen Kaderrangliste und wird nach vier Ligadurchgängen zum ersten Mal in seiner Laufbahn Deutscher Meister. International bestätigt Big Bird seine Topform mit seiner Platzierung in der Weltrangliste der CIVL, seit 30.08.01 liegt er auf dem 2. Platz was bislang kein Deutscher Pilot vor ihm geschafft hat.

Seine Ziele für die kommende Saison sind sehr präzise: "Edelmetall bei der Europameisterschaft in Slovenien, wir haben ein sehr starkes Team und können in der Team- und Einzelwertung ganz vorne mitmischen", so Achim Joos



Foto: Stefan Mies



## »Gleitschirm erflogen!«

Siegeprämien von OZONE und SUPAIR für die Gewinner des German Cup 2001! Rob Whittall - OZONE - übergibt Norman Lausch, strahlender Sieger in der Einzelwertung des German Cup 2001, seine Siegesprämie, den

Tandem Gleitschirm OZONE. COSMIC RIDER! Dies war die erste Prämierung für den Erfolg der OZONE TEAM PILOTEN. Norman gewann vor Rüdiger Gördes, beide auf OZONE PROTON GT die Einzelwertung. Die Damenwertung entschied Monika Mack auf OZONE OCTANE für sich und darf sich über ein neues Gurtzeug von SUPAIR freuen!



## HG-WM in Algodonates/Spanien

Auf dieser Weltmeisterschaft in Andalusien wurden zum ersten Mal alle Flüge nur noch per GPS dokumentiert. Dazu verwendete das deutsche Team die neuesten Satellitenempfänger der Firma MLR (inklusive spezieller »Vol Libre Software«). Finanziert wurden diese von einer Sponsorengruppe:

Fa. Fly & More - Wolfgang Kaiser;

Fa. bautek - Harald und Horst Zimmer,

Fa. AIR - Felix Rühle, sowie (last but not least)

Fa. Fly & Gilde.

Weitere Unterstützung kam von Fa. Schwenkei - spezielle Fliegerhandschuhe und unsere Teambekleidung - gemeinsam mit Fa. Vaude. Batterien wurden von Fa. Axcom, und Akkus von Fa. Panasonic zur Verfügung gestellt.

Noch mal herzlichen Dank an alle beteiligten Firmen.

## FREIZEITMOBILE

APÜSSL Alltagstaugliche, komplett ausgebaute Reisemobile

"ALL INCLUSIVE" • Zentralverriegelung, el. Fensterheber, Truma Heizung mit Boiler, komplette Nasszelle mit Thetford Cassettentoilette, etc.

## "DUETT"-SONDERSERIE IN LIMITIERTER AUFLAGE!

Fiat Ducato 1,91 TO, 66 KW (90 PS), Länge 5,05 m

Preis ab **DM 46.980** 1 <sup>ller Mega</sup> <sup>Ra\* Preishel</sup>

- zuzüglich Fracht, Brieft und übergebe. Angebot nur gültig solange Vorrat reicht!

INFO: [www.poessl-mobile.de](http://www.poessl-mobile.de)

Besichtigung, Probefahrt, Verkauf sowie weitere Modelle bei unseren Vertragshändlern.

## Megasport Flugsafaris



entlang der Lykischen Küste, Südtürkei.

Täglich andere Fluggebiete, Flughöhendifferenz 1000 bis 2170 Meter, Strandlandung. Flugbetreuung, Bergtransfers, Kreuzfahrt, jeglicher Wassersport möglich. Doppelkabine, DU/WC VP, eine Woche pro Person

ab 733 - ER-1.

Gleitschirm- und Drachenflugsafari mit dem deutschen Luxus-Tauchkreuzfahrtschiff

"MS Sharazan"

Bitte Katalog anfordern

<http://www.sharazan.de>

Mega Sport Dive & Fly Tel. 02864 / 882314 Fax 882315

E-mail: [rmeasport.sharazan@t-online.de](mailto:rmeasport.sharazan@t-online.de)

## Fliegen, Klettern und Biken am Hochgrat

Ein perfekter »Touch and Go« sowie die exakte Ziellandung auf einem Fünfmaststück<sup>k</sup> mit dem Gleitschirm war entscheidend für den Sieg von Matthias **Vog**<sup>9</sup>er beim Hochgrat-Triathlon. Nach den beiden vorherigen Disziplinen Mountainbiken und Klettern lag er noch knapp hinter Stefan Fei aus Rötchenbach.

Bereits zum vierten Mal veranstalteten die »tollkühnen Männer und Frauen« vom Paraglidingclub Thermikzipfel Westallgäu den außergewöhnlichen Triathlon. 27 Dreiermannschaften aus dem Allgäu, der Schweiz und aus Österreich haben ihre Kräfte am Hochgrat gemessen. Während Vogler, Fei und Reiner Grath alle drei Disziplinen als »All-in-One-Mannschaft« alleine bewältigten, haben die anderen Teams die Aufgaben als Stafette geteilt.

Nach vierzehn harten Mountainbike-Kilometern erreichte Fei überraschend vor **den** Radspezialisten mit einem Riesenvorsprung das Ziel. Sein starker Konkurrent aus Oberstdorf kam als Sechster über die Ziellinie. Beim anschließenden Klettern an der Freeclimbing-Wand schafften beide den höchsten Schwierigkeitsgrad (9+). Vogler war aber ein wenig schneller als Fei. Also fiel die Entscheidung beim letzten Bewerb, dem Gleitschirmfliegen<sup>gen</sup>. Nach dem Start vom Hochgratgipfel und einigen Flugfiguren kam der schwere »Touch and go«. Bei diesem und der anschließenden Punktlandung hatte Vogler die besseren Nerven und entschied damit den Gesamtwettbewerb für sich.

## European XC Cup 2001

Eine Streckenflugeuropameisterschaft ist schon seit längerer Zeit der Wunsch vieler Streckencracks und in Planung. Erste Versuche gab es im Jahr 2000, heuer gibt es nun zumindest die erste gemeinsame Liste von deutschen und österreichischen Piloten. Der Anfang ist gemacht, die geplante Online-Dokumentation wird sicherlich den Gedanken einer europaweiten XC Meisterschaft beschleunigen. Die gesamten Ergebnisse des "European XC Cup 2001" findet man im Internet unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de) (Sport, Internationale Wettbewerbe).

### Die ersten Plätze der drei gewerteten Klassen:

#### Klasse 1 Drachen

1. Wolfgang Dertnig	A	Icaro Laminar 14 ST	1.086,00
2. Johann Sulzbacher	A	Icaro Laminar 14 ST	951,00
3. Peter Sigl	A	Icaro Laminar MRX 14	761,00

#### Klasse 2 Starrflügler

1. Adi Meierkord	D	Air Atos	1.266,40
2. Toni Raumauf	A	Icaro Atos	1.145,00
3. Marcus Hoffmann-Guben		Flight Design Axxess	1.021,20

#### Klasse 3 Gleitschirm

1. Stefan Traut	D	Swing Stratus 2	787,80
2. Sepp Gschwendtner	D	Edel Millennium	686,35
3. Gerhard Gassner	A	Flying Planet Whisper	608,00

## IHRE SICHERHEIT IST UNSER JOB

### SAFE-IN-LOCK SYSTEM

#### DER SICHERHEITSVERSCHLUß

41)



Ein Start ist mit nicht korrekt angelegten Beingurten unmöglich  
Sichere, Einfache und Komfortable Bedienung

Drei Sicherheitsstufen verhindern ein ungewolltes Öffnen bei Start und Flug

– 2.500 kg DHV geprüfte Zugfestigkeit je Schloß

Kompatibel mit allen Gleitschirmen

CHARLY PRODUKTE UND ALLE SICHERHEITSBEWUßTEN FLUGSCHULEN VERGÜTEN IHNEN **200,- EURO** FÜR IHREN ALTEN GURT, BEI KAUF EINES CHARLY ODER HIGH ADVENTURE GURTES MIT SIL SYSTEM.

Lieferung solange Vorrat reicht - Angebot gültig bis zum 15.2.2002



HOTUNE 08364-1286  
[WWW.CHARLY-PRODUKTE.DE](http://WWW.CHARLY-PRODUKTE.DE)



14101-1 Aouenrrume

Flugsportbekleidung & Zubehör

**FLY MIKE**  
Overalls

www.fly-mike.de

Online-Shopping rund um die Uhr im Internet

Jetzt Prospekt anfordern

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

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.d1w.de>

**e-mail DHV:**  
[dhv@dhv.de](mailto:dhv@dhv.de)

Telefon-Nummern  
Mitgliederservice/  
Versicherung  
08022/9675-0  
e-mail: [mitgliederservice@dhv.de](mailto:mitgliederservice@dhv.de)

Ausbildung  
08022/9675-30  
e-mail: [ausbildung@dhv.de](mailto:ausbildung@dhv.de)

Sport  
08022/9675-50  
e-mail: [sport@dhv.de](mailto:sport@dhv.de)

Betrieb/Gelände  
08022/9675-10  
e-mail: [gelaende@dhv.de](mailto:gelaende@dhv.de)

Technik  
08022/9675-40  
e-mail: [technik@dhv.de](mailto:technik@dhv.de)

Öffentlichkeitsarbeit  
08022/9675-62  
e-mail: [pr@dhv.de](mailto:pr@dhv.de)

**Fax** 08022/9675-99

Redaktion:  
Klaus Tänzler (verantwortlich), Sepp Gschwendtner  
Benedikt 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 redaktio-  
nelle Überarbeitung vor. Für unverlangt eingesandte  
Manuskripte und Bilder übernehmen Redaktion,  
DHV und Verlag keine Haftung.

**Druck und Repro:**  
Mayr Miesbach  
Am Windfeld 15  
83714 Miesbach

Papier: chlorfrei

Auflage: 35.000

Titel: Steffen Hertling  
Pilot: Hans Bausenwein



## SIEGRITZ CUP 2001

Ganz im Zeichen des Drachens stand auch dieses Jahr wieder der Hängegleiter- und Gleitschirm-Windenschlepp-Wettbewerb des Nordbayerischen-Drachenflieger-Vereins im schönen Ort Siegritz bei Heiligenstadt. Der Wettbewerb wurde, gemäß dem langjährigen Brauch, zusammen mit den Drachenfliegern Göräuer Anger ausgetragen. Petrus bescherte wunderschönes Flugwetter für die insgesamt n8 Drachen und 2 Gleitschirmflieger. Die 18 Drachen wurden dabei noch unterteilt in io Flexible Drachen und in 8 Starrflügler. Die Aufgaben waren für alle gleich: nach dem Start an der Winde möglichst lange "oben bleiben" oder eine möglichst große Strecke fliegen. Wer dann auch noch in Siegritz wieder auf der Landwiese einschwebte, konnte reichlich Punkte für eine "fachgerechte" Landevolte und die Landung selbst verdienen. Wir konnten am Samstag zwei Durchgänge und am Sonntag einen weiteren Durchgang fliegen. Bei den flexiblen Drachenfliegern gab es von Anfang an ein Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Roland Schrödel aus Nürnberg und Henry Mauermann aus Bayreuth. Henry selbst entschied das Rennen bedauerlicherweise gegen sich, als er eine immerhin saubere Landung in einem Maisfeld hinlegte - das brachte ihm leider loo<sup>p</sup> Minuspunkte aber immer noch den 4. Platz. Bei den Starrflüglern konnte sich Ernst Lehmann gleich beim ersten Flug eine Stunde in der Luft halten und erreichte nach guter Landung die maximale mögliche Durchgangspunktzahl, was keinem der Mitbewerber gelang. Auch die beiden folgenden Durchgänge konnte Ernst mit 3o km Streckenflug und nochmaligem "langem Obenbleiben" für sich entscheiden. Bei den Gleitschirmen gewann in einer inoffiziellen Wertung Wolfgang Hubert. Im Rahmen der Mannschaftswertung konnten die Drachenflieger Göräuer Anger diesmal den Wettkampf für sich entscheiden. Insgesamt können wir auf zwei sehr schöne Flugtage zurückblicken, die auch von zahlreichen Zuschauern begleitet wurden. Nicht zuletzt trug auch das legendäre Siegritz Cup Fest am Samstag-Abend mit Schaschlik und reichlich Bier zum Gelingen des freundschaftlichen Wettbewerbs bei. Vielen Dank allen Helfern, die diesen Event erst möglich gemacht haben.

## Fun-Triathlon

Bei den Dreiermannschaften gewannen Sonja Fink, Ina Wuchter und Beate Buhmann von der Mannschaft »Bandits« vor den Konkurrentinnen vom »Perfekten Team«. Den Steinpokal bei der Männerwertung holte das Team »Monte Rosso« mit Klaus Göttlicher, Andy Keller und Hans-Peter Ruess. Ruess, der gleichzeitig für die Organisation des besonderen Triathlons verantwortlich war, zeigte sich begeistert über die gute Resonanz des Fun-Triathlons und hofft, dass nächstes Jahr noch mehr Ein-Mann-Teams oder vielleicht sogar ein Ein-Frau-Team am Hochgrat antreten.

Wilfried Gehr

## TERMINE

### Wettbewerbe und Veranstaltungen

Veranstaltung	Datum	Ort	Veranstalter/Kontakt
15.Stubai Cup	13.01.2002	Neustift/Stubaital	<a href="http://www.paratly.at">www.paratly.at</a> 0043/5226/3344
Australian Paragliding National Open	16.-23.02.2002	Venue bright Australia	<a href="mailto:brightt@netc.au">brightt@netc.au</a>
Angerer Open	19.01.2002	Ruhpolding	DCB Ruhpolding Tel. 08654/7267

# Daus DHV-Versicherungsprogramm

## für Hängegleiter und Gleitsegel

(für UL im Internet [www.dhv.de](http://www.dhv.de) oder bei der DHV-Geschäftsstelle)

Stand: 1.8.2000, Versicherer: Gerling Köln

### Hallerhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel
- für Mitgliedsvereine
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für Hersteller/Händler
- für Gerätevermietung



Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

*Hängegleiter + Gleitsegel:*

45,- DM bei 500 DM Selbstbeteiligung (SB), 60,- DM ohne SB

*Nur Gleitsegel:*

40,— DM bei 500 DM SB, 50,— DM ohne SB

Deckungssumme: 3 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden. Okay auch in Österreich.

**Umfang:** Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechnigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätezeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

### Flug-Unfall

#### Tod und Invalidität

Deckungssumme: 5.000 DM bei Tod, 10.000 DM bei Invalidität.

**Umfang:** Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß ALB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
35,- DM

Zusätzlich mit 5.- DM Krankenhaus-Tagegeld und 5.- DM Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
50,- DM

### Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme: 10.000 DM  
Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
10,- DM

Zusätzlich mit 5.- DM Krankenhaus-Tagegeld und 5.- DM Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
25,- DM

### Flug-Unfall Passagier

**Deckungssumme:** 5.000 DM bei Tod, 10.000 DM bei Invalidität.  
Umfang: Verzehnfachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
20,- DM

### Flug-Unfall Passagier nur in Österreich

**Deckungssumme:** 550.000 ATS bei Tod und Invalidität

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
72,- DM

### (4) >> Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSL)

**Deckungssumme:** 7,5 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden. Okay auch in Österreich.

**Umfang Halter-Haftpflicht:** wie oben > „Halter-haftpflicht“ ohne Selbstbeteiligung.

**Umfang Passagier-Haftpflicht:** Luftfrachtführer, Halter und berechtigter Benutzer.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
550,- DM

Für alle Mitgliedsvereine  
kostenlos

### (4) >> Vereins-Haftpflicht

**Deckungssumme:** 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

**Umfang:** Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

### Veranstalter-Haftpflicht

**Deckungssumme:** 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

### Boden-Unfall für Startleiter

**Deckungssumme:**

5.000 DM bei Tod  
10.000 DM bei Invalidität.

**Umfang:** Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

Für alle Mitglieder und  
Mitgliedsvereine kostenlos

### Gelände-Haftpflicht

**Deckungssumme:** 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

**Umfang:** Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

### Startwinden-Haftpflicht

**Deckungssumme:** 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

**Umfang:** Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung.

**Ohne Personenschäden** im geschleppten Luftfahrzeug.

### Startwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
65,- DM

Für alle Mitglieder  
kostenlos

### Bergungskosten

**Deckungssumme:** 5.000 DM  
Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, notwendiger Rücktransport Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts.

### Schirmpacker-Haftpflicht

**Deckungssumme:** 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

**Umfang:** Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung

### Startleiter-Haftpflicht

**Deckungssumme:** 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

### (1) >> Kapital-Lebensversicherung

**Versicherungssumme:** bis 400.000 DM Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen. Prämienbefreiung bei 50% Berufsunfähigkeit.

### Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung

Jahresrente 24% der Versicherungssumme, maximal 36.000 DM Jahresrente. Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen.

Direktinformation bei Gerling. Tel. 069/7567-561 o. 560. Fax 069/7567-542

Deckung:      weltweit      Europa      Deutschland      Österreich

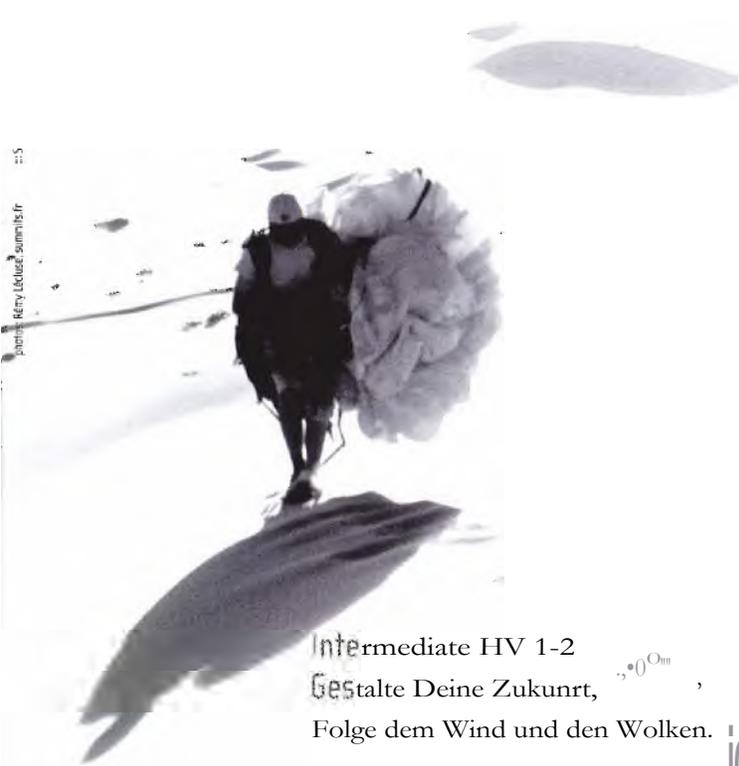
Bei Versicherungsabschluß während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie.

Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern. Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Boden-Unfall für Mitglieder und Boden-Unfall für Veranstalter.

a **stepahead**



photo: Réry Létuel, summitis.fr



Intermediate HV 1-2  
Gestalte Deine Zukunft,  
Folge dem Wind und den Wolken.

1.1161"  
id or ae.  
lor le>

**Cias/S**<sup>13</sup>

