

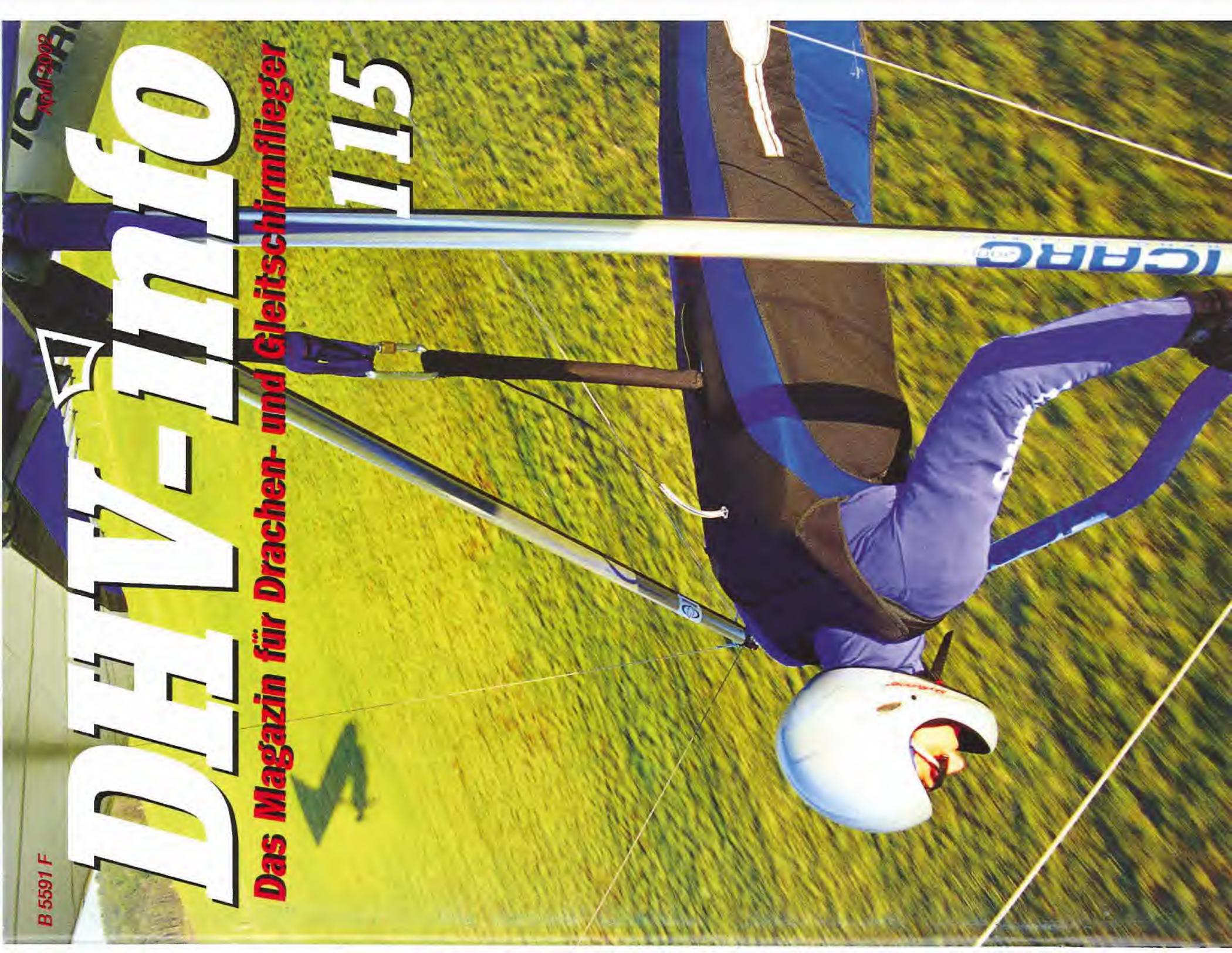
B 5591 F

April 2002

# DAV-Info

**Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger**

## 115



# Performance Center



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

## Harzer Gleitschirmschule

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



## Airpower Gleitschirmschule

Beim Steinernen Kreuz 1a  
79798 Jestetten  
Tel.: 07745/308  
Fax: 07745/477  
www.airpoweede  
Gleitschirmschule-airpower@t-online.de



## Adventure Sports Gleitschirm-Schule

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

adventure

## Flugzentrum Bayernwald

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

## Flugschule Siegen

Claus Vischer  
Eisenhutstraße 48  
57080 Siegen  
Tel.: 0271/382332  
Fax: 0271/381506  
daueflugsportele  
www.flugsport.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



## Paragüding Tektensee

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

sh.,v

## GlideZeit Flugschule Tübingen

Bahnhofstraße 1/1  
72764 Reutlingen  
Tel.: 07121/370400  
Fax: 07121/370454  
www.glidezeit.de  
glidezeit@t-online.de  
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



## Papillon Drachen- und Gleitschirmflugschule Wasserkuppe Rhön

St. Laurentius Straße 7  
36163 Poppenhausen  
Tel.: 06658/1432  
Fax.: 06658/1611  
www.gleitschirm-flugschule.de  
FSPapillon@gleitschirm-flugschule.de

## HABIS Flugsport

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



## Flugschule Aufwind

Franz Rehl  
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

/efefil

## Flugschule Göppingen

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

flugschule  
SöPpInSen

## PPC Paragliding Performance Center

Süddeutsche Gleitschirmschule  
Hauptstraße 53  
83246 Unterwössen  
Tel.: 08641/7575  
Fax: 08641/61826  
www.einfachfliegen.de  
einfachfliegen@t-online.de

## Flugschule Martin Mergenthaler

Waltenerstraße 20  
87527 Sonthofen  
Tel.: 08321/68057  
Fax: 08321/22970  
www.flugschule-mergentalende  
flugmergen@aol.com

Gleitschirmschule  
MartinMergenthaler

## OASF Flugschule Peter Geg

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

## Luftikus Luftsportgeräte GmbH

Eugen Königer  
Hartwaldstraße 65b  
70378 Stuttgart  
Tel 0711/537928  
Fax 0711/537928  
info@luftikus-flugschule.de  
www.luftikus-flugschule.de

gveave

## Flugzentrum Ruhpolding

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

## DAeC Gleitschirm-Schule

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



## Sky Team - die Gleiteknischule

Karlsruher Straße 66 a  
76287 Rheinstetten  
Tel.: 0721/515363  
Fax: 0721/515598  
www.sky-team.de  
info@sky-team.de



## Flugschule Achensee

Eid Maute  
Buchau 30  
A-6212 Maurach  
Tel.: 0043/5243/20134  
Fax: 0043/5243/20135  
office@skyconnection.at  
www.skyconnection.at  
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



- 4 WICHTIG — NEU — KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 8 NEU AUF DEM MARKT**  
Neuigkeiten von den Anbietern
- 1'2 FRÜHLING**  
Schöne Bilder vom Thermikerwachen
- 16 LEITBILD**  
Die Zukunft gestalten
- 20 FREEFLIGHT 2002**  
Erste Eindrücke von der wichtigsten Flugsportmesse
- 24 MIT DER BAHN ZUM BERG** Ökologisch korrekt zum motorlosen Fliegen
- 32 THERMIK IN DEN BERGEN**  
Die Vorhersage aus Meteorologensicht
- 36 NO DANGER** Gefahrenschwerpunkt beim Drachen- und Gleitschirmfliegen
- 44 NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 45 SZENE G** Vorder- und Hintergründiges aus der Gleitschirmszene
- 46 SICHERHEITSJOURNAL**  
Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit
- 50 FLUGSPORT UND NATUR**  
Frühling am Startplatz
- 52 SCHWEIZ**  
Die schönsten Fluggelände im Engelberger Tal
- 56 GRIECHENLAND**  
Fliegen im Westen des Mittelmeerlandes
- 6n DRAGONFLY**  
Neues Schleppflugzeug in Deutschland
- 66 TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Musterprüfung



Foto: Andy Busslinger



Foto: Björn Klaassen

- 82 GELÄNDE**  
Neues aus den Fluggebieten
- 8F VEREINSNACHRICHTEN**  
Nachrichten der Vereine
- BRIEFE**  
Leserbriefe
- GERMAN CUP** Siegerehrung auf der Free Flight
- WETTBEWERB**  
Kurzmeldungen und Termine

---

DHV-Shop

**63** Gebrauchtmart

**97** Impressum

**99** Versicherungsprogramm

---



**Titel: Steffen Hertling**

## Information des Gerling-Konzerns: ■■■ Die Steinadler brüten wieder ...

„Als viertgrößter deutscher Erst/Rückversicherer mit einem Prämienvolumen von 10,4 Milliarden Euro ist der Gerling-Konzern ständig bestrebt seine Marktposition zu festigen, langfristig zu sichern und den Wert des Konzerns zu steigern. Durch eine Kapitalerhöhung um 708 Millionen Euro wurde die finanzielle Basis der Versicherungsgruppe gestärkt. Die strategische Neuausrichtung und Restrukturierung, eingeleitet durch den neuen Vorstandsvorsitzenden Dr. Heinrich Focke, werden die Ertragskraft des Konzerns deutlich erhöhen. Dr. Rolf Gerling und die Deutsche Bank als Hauptaktionäre haben vereinbart, einen strategischen Partner zu suchen, der die bisherige Unternehmenspolitik erfolgreich fortsetzt.“ Aus den jüngsten Entwicklungen ergeben sich keine Konsequenzen für den Gruppenversicherungsvertrag zwischen Gerling und DHV. Der DHV wird die langjährige, sehr positive Zusammenarbeit mit Gerling unverändert fortsetzen.

## Deutsche Sporthochschule befragt Allgäufliieger

Die Deutsche Sporthochschule untersucht im Rahmen eines vom Bundesamt für Naturschutz geförderten Projektes die Raumnutzung von Sportarten. Die gewonnenen Daten sollen Grundlage zur Sicherung von Sport- und Naturräumen sein. Fragebögen unter: [www.dshs-koeln.de/flug/fragebogen.html](http://www.dshs-koeln.de/flug/fragebogen.html)

## Prima Start für »DHV Online Contest«

Die erstmals für die Streckenflugsaison 2002 eingeführte Dokumentationsmöglichkeit über GPS findet schon zum Beginn eine Menge Anhänger. Begünstigt durch das schöne Wetter Anfang März machten sich bereits eine Menge Piloten auf, um die »neue Freiheit« beim Streckenfliegen zu genießen und in Punkte umzuwandeln. Ein paar Probleme technischer Art gibt es noch beim Veranstalter und den Piloten, für manchen ist es schwieriger, den Task in den Server einzugeben, als ihn zu fliegen. Bis die Streckensaison in vollem Gang ist, sind wohl die meisten Schwierigkeiten überwunden. Erste Zwischenergebnisse und die neuen »Tageswertungen« sind unter [www.dh.de/Sport](http://www.dh.de/Sport) zu finden. Zur Klarstellung: Bei Gleitschirmflügen über wo Punkte ist eine Höhen- und Zeitaufzeichnung nötig, sowohl bei GPS-Dokumentation wie auch bei der immer noch gültigen Foto-Dokumentation.

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



Bevorzugter Lebensraum und typisches Brutgebiet

Die Brutzeit der Steinadler in den Alpen beginnt Ende März. Von diesem Zeitpunkt an bis etwa Anfang Juni sind die „Könige der Lüfte“ im Bereich von ca. 500 m um den Horst besonders empfindlich gegenüber Störungen. Durch das Beachten einiger weniger Verhaltensweisen können Gleitsegler und Hängegleiter viel zum Schutz dieses majestätischen Greifvogels beitragen. Unter dem Motto „Thermik nützen - Adler schützen“ läuft seit einigen Jahren ein Kooperationsprojekt zwischen dem DHV und dem UNESCO-Biosphärenreservat Berchtesgaden. Dabei werden sensible Brutbereiche des Steinadlers an die Flugsportler gemeldet, damit diese solche Gebiete meiden und so ihre Verbundenheit mit der Natur demonstrieren können. Inzwischen wurde diese freiwillige Vereinbarung auch auf andere Gebiete im bayerischen Alpenraum ausgedehnt, so z.B. auf den Landkreis Miesbach. Für die Piloten werden folgende Verhaltensweisen empfohlen:

- Bitte die Schautafeln in den Fluggebieten Jenner/Berchtesgadener Land sowie Wallberg und Sudelfeld/Landkreis Miesbach beachten, Dort werden aktuell sensible Bereiche des Adlers sowie thermisch gut geeignete Ausweichgebiete für Luftsportler angezeigt.
- ↳ Auf typische Verhaltensweisen der Steinadler achten, die bei Störungen in Horstnähe wellenartige Flugmanöver zeigen. Sofortiges Abdrehen bewirkt eine Reduktion der Störung auf ein Minimum und sichert möglicherweise das Überleben des Jungvogels.

Momentan läuft übrigens ein mehrjähriges Projekt des Bundesamtes für Naturschutz an der naturwissenschaftlichen Fakultät in Essen, das die Effizienz freiwilliger Vereinbarungen im Naturschutz überprüft. Das oben erwähnte Vorgehen steht dabei als Vorzeigeprojekt im Bereich Luftsport ebenfalls zur Überprüfung an, so dass die Flugsportler hier zeigen können, dass effektiver Naturschutz nicht unbedingt von schriftlichen Regelungen abhängig sein muss.

Ulrich Brendel  
Nationalparkverwaltung Berchtesgaden/Zukunft Biosphäre GmbH



Geländename	Geländehalter	Telefonnummer
07338 Tauschwitz	Ostthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld.	0175/4069390
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wienegebirge	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein	06654/696
38640 Rainmelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar	0170/6728487
52245 Sodhienhöhe	Ostwindfreunde	02274/703649
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirir-Club	0171/1514273
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle e.V. + Flugsport Lennetal .	02352/21265
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club	06251/983612
72258 Stöckerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn	07442/121425
72393 Schneithalde	DFC Starzeln	0170/4436907
74343 Teufelsberg	Die Hohenhaslacher Flieger«	07147/922156
74544 Einkorn	HG-Club „Einkorn Schwäbisch Hall«	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach	06261/670638
76332 Althof	Die Althofdrachen	07083/4567
76597 Teufeismühle	Drachenflugclub Lotfenau e	0160/91802275
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal	07250/921228
78148 Hintereck	Gleitsiegelclub Lenticularis	07723/5801
2079102 Schauinsland	GSC Colibri	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elatal	0171/9004833
82467 Wank	Gleitschirmsegler Werdenfels	derzeit nicht aktiv
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	derzeit nicht aktiv
83436 Predigtstuhl	GSC »Albatros, Bad Reichenhall	derzeit nicht aktiv
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tal	08022/95137
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktobendorf	0171/8120340
93339 Jachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg	09442/3295
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald	0175/8184772
94541 Büchelste n	DFC Bayerwald	09908/891191

## Mitteilung des italienischen Verbandes

Die FIVL - der italienische Drachen- und Gleitschirmverband – heißt ausländische Piloten, die in Italien fliegen wollen, herzlich willkommen. Jedoch weist der italienische Verband ausdrücklich darauf hin, dass die nationalen Gesetze und die regionalen Bestimmungen beachtet werden müssen. Verschiedene Gebiete sind unter der Aufsicht der General Aviation District. Jeder Verstoß führt zur Einstellung aller Flugbewegungen. Unabhängig davon wer ihn begangen hat, oder aus welchem Land der Pilot kommt. Dies richtet sich vor allem an ausländische Schulen, die mit vielen Piloten anreisen und manchmal an unfliegbaren Tagen fliegen. Es ist leicht zu verstehen, dass die einheimischen Piloten nur ungern zusehen, wie Gastpiloten die Vorschriften brechen, die sie selbst befolgen müssen. Die FIVL empfiehlt mit Nachdruck, vor Flugbeginn Informationen bei den örtlichen Clubs einzuholen. Die Clubs sind mit den Gegebenheiten vertraut und die Geländeverantwortlichen wurden gebeten, Informationen in verschiedenen Sprachen an den Landeplätzen auszuhängen.

Vielen Dank für Ihr Verständnis  
Luigi De Stefanis, FIVL

## Neue Vereine



**Wir begrüßen herzlich**

### Drachen- und Ultraleichtflugcenter Westerwald e.V.

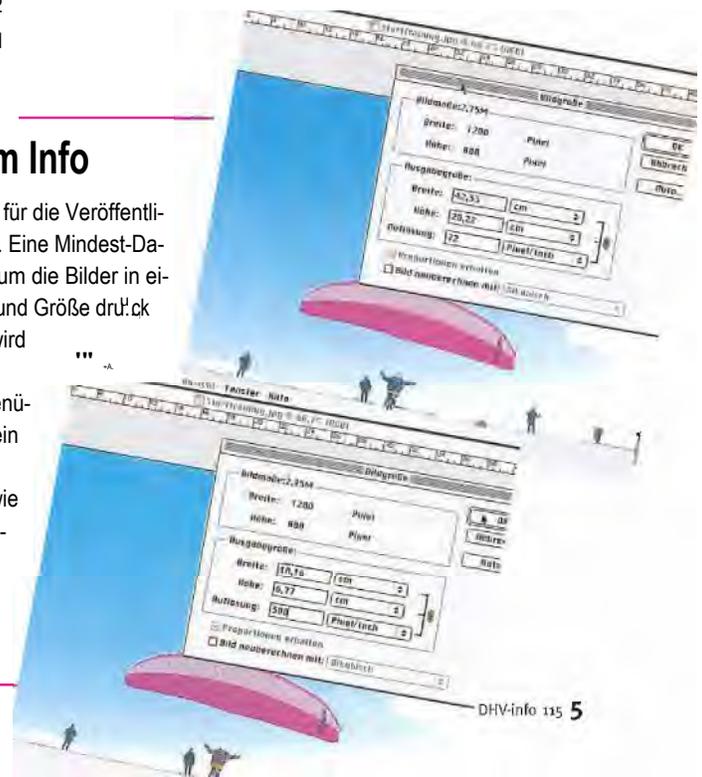
Martin Schaffer  
Auf dem Acker 9, 56459 Langenhahn

### Oppenauer Gleitschirmflieger

Werner Gaiser  
Bahnhofstr. 6, 77728 Oppenau

## Digitale Fotos im Info

Immer häufiger erhalten wir für die Veröffentlichung im Info digitale Bilder. Eine Mindest-Datenmenge ist jedoch nötig, um die Bilder in einer ausreichenden Qualität und Größe drucken zu können. Für den Druck wird eine Auflösung von 300 dpi benötigt. Dem Bildschirm genügen 72 dpi. Nebenstehend ein Beispiel aus Vereine/Briefe S.86, das veranschaulicht, wie sich die Größe je nach Auflösung verändert verändert.



# DHV-SHOP

## T-Shirt

Preis: 14,32 €



## V-Neck-Sweat-Shirt

Preis: 24,54 €



## -Polo Shirt

Feeli: 16 €



## Woolcap

Preis: 9,71 €

## Outdoor Jacke

Multifunktionsjacke mit Stickerei auf linker Brust und am Kragen hinten. Verstellbare Ärmelbündchen und Gummizug am Bund. Abfütterung mit Qualitätsfleete. Außen zwei Seitentaschen und Ärmeltasche links. Brusttasche innen links mit Kletverschluss. RV-Abdeckung innen.

Oberstoff: Lazzati New Ulk, High Tech Line aus 100% PA mit Beschichtung, Wassersäule 2000mm, atmungsaktiv und winddicht. Futter: Pontetorte Qualitätsfleete, 100% PL, 160g/qm

Farben: schwarz und blau

Größen: M - L

Preis: 101,75 €

## Polo Shirt

Piquet Polo-Shirt mit Dreiknopfleiste aus 100% gekämmter Baumwolle, 190g/qm. Kleine Stickerei auf linker Brust. Feingestrickter Kragen und Ärmelbündchen, durchgehendes Kragenband, flache Doppelnähte an Kragen, Ärmeln und Bund

Farben: schwarz und blau

Größen: schwarz M - L - XL. blau M - L

Preis: 20,95 €

## T-Shirt

Jersey T-Shirt aus 100% gekämmter BW, 180g/qm.

Feingestrickter Kragen, flache Doppelnähte an Kragen, Ärmeln und Bund. Durchgehendes Nackenband. Einfarbiger Rückenprint „Spread your Wings“.

Farben: schwarz und blau

Größen: schwarz M, blau M L

Preis: 14,32 €

## V-Neck

Piquet S-Shirt mit V-Kragen, 100% gekämmte Baumwolle, 260g/qm, feingestrickter Kragen, flache Doppelnähte an Schulter, Kragen, Ärmeln und Bund. Durchgehendes Nackenband. Einfarbiger Rückenprint „Spread your Wings“.

Farben: schwarz und blau

Größen: M L

Preis: 24,54 €

## Woolcap

Strickmütze aus 100% Polyacryl mit erhobener Stickerei.

Preis: 9,71 €

## Juniorkollektion

V-Neck-Sweatshirt. Preis: 15,34 €

Polo-Shirt. Preis: 12,78 €

T-Shirt. Preis: 11,25 €

Outdoorjacke blau. Preis: 60,84 €

Farben und Qualität wie oben beschrieben



## Outdoor Jacke

Preis: 101,75 €

# Neu!!!!

Peter Janssen | Karl Stezak | Klaus Tänzler

## Gleitschirmfliegen



### Gleitschirmfliegen

Das klassische Buch des Gleitschirmsports jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert von Peter Janssen, Karl Stezak 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 Gefahrenanweisung ein wertvoller Sicherheitsegewinn. Preis 35,74 €



### Kalender

Format 54x42 cm  
13 Blätter, Hochglanz  
Preis: 25,05 €

### Aktiv Gleitschirm fliegen

Der neue Lehrfilm stellt sämtliche Inhalte des Performance-Trainings vor und zeigt die entsprechenden Übungen. Das Video ist in erster Linie für die engagierte Fort- und Weiterbildung in Schulen und Vereinen geeignet, es soll aber auch der interessierten Piloten, dem interessierten Piloten am heimischen Fernseher Lust auf Training und Weiterbildung machen. Herstellung: Charlie Just zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 42 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 20,45 €



### FREE FLIGHT Film Award

Die besten Filme der letzten Jahre  
Laufzeit 37 min.  
Preis: 20,45 €



### Abgehoben - in Tuchfühlung mit den Alpen

Ein Bildband von Andreas Busslinger  
Traumhafte Farbbilder übers Gleitschirmfliegen auf 120 Seiten.  
Preis: 50,11 €



### Deutsche Fluggelände Karte

400 Fluggelände für Gleitschirme und Drachen sind in dieser Karte mit den wichtigsten Informationen beschrieben  
Der Clou: Die Karte ist als normale Steekarte mit praktischer Faltung und als Flugbegleiterführer zu verwenden.  
Preis: 9,20 €

## Produkte ohne Abbildung



CDs

### AeroGlider 1.0

Die neue Version des AeroGlider 1.0 ist ein virtueller 3D-Fluggebietsführer und Flugsimulator, der sich auch als Thermik-, Hangsoaring- und SUeckentflugtrainer eignet. Ausführliche Infos, Systemanforderungen und kostenlose aktuelle Updates gibt es im Internet unter: www.aeroglidende. Preis: 35,53

### CD-ROM

25 Video-Hits, 97 Fotos von den besten Filmemachern und Fotografen der Szene und eine exzellente Grafik machen die CD-ROM mit umfassenden Informationen über Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen zum multimedialen Erlebnis. Hardware-Mindestvoraussetzung: 486er mit Soundkarte und CD-ROM-Laufwerk und Mouse, läuft auf allen Windows und Mac-Versionen. Preis: 17,79 €



Filme

### Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

Der Lehrfilm zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Über den reinen Lehrnutzen hinaus ist der Film auch schön anzuschauen. Herstellung: Charlie Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrteam, Filmdauer: 20 Minuten, Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 15,34 €

### Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung. Herstellung: Ralf Heober zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 15 Minuten. ZUM Verkauf als VHS-Video-Preis: 15,34

### Heiter bis wolkig

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens. Herstellung: 1985, zusammengestellt von Charlie Jöst aus zahlreichen Amateurstücken. Filmdauer: 25 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 20,45 €



Bücher

### Flugbuch für Drachenflieger und Gleitsegler

Rubriken: Fing Nu, Gerätyp, Datum, prt, Höhen-differenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkomnisse, Fluglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen. Preis: 4,09 €

### Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler, wehere Aulosen Helmut Denz, Dr. Victor Henle und Peter Orbniger; zahlreiche Abbildungen, Preis: 24,54 €

### Windsysteme und Thermik im Gebirge

Oas Buch richtet sich an Alle, die ihr meteorologisches Wissen über themische Windsysteme verbessern wollen. Von Martin Dinges. Preis: 15,24 €

Verschiedenes

### Erste Hilfe Päckchen

Wer im Falle eines Falles nicht mit leeren Händen dastehen will und Erste Hilfe leisten möchte, sollte ne dabeihaben

Inhalt: SAM Splint, Verbandpäckchen, elastische Binde, Dreieckluch, Rettungsdecke, Wundauffagen, Wundpflaster, Hettplasterstreifen, Tellerpfefe, 1 Paar Schutzhandschuhe, Maße: 20'14'5 cm  
Preis: 35,79 € incl. SAM-Splint  
18.41 C, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

### Rettungsschnur-Set

Sestehend aus 30m Nylon-Flechtschnur und 309 Bleigewicht; Preis: 4,09 €

### Prüfungsfragen

- Für Befähigungsnachweise A Hängegleiten, A Gleitsegeln, Preis: 12,27 €
- Für B Hängegleiten, 9 Gleitsegeln, GS-Windenschlepp, HG-Windenschlepp, Windenfahrer Preis: 10,23 €
- Für Flugfunk, Preis: 3,58 €

### Icao-Karten

Alle Kartenblätter der EIRD: München, Hamburg, Hannover, Berlin, Stuttgart, Frankfurt, Nürnberg, Rostock), Preis 9,00 € te Blatt

### Info - Sammelordner

Preis: 0,26 €

Zu bestellen

41%62

75ZeFaiegte2k, 675-99 e-mail s  
- Alle P eise-verste



il de  
Oitokpsten





## Neues Flugzentrum am Achensee!

Die Flugschule Achensee übernimmt in Nachfolge

von Karl Slezak das Sicherheitstraining am Achensee und wird es in seinem Sinne fortsetzen. Christa Vogel, Detlev Schmidt und Eid Maute haben sich für die Saison 2002 viel vorgenommen: Neben der klassischen Ausbildung zum Gleitschirmpiloten bietet die „Flugschule Achensee“ im Bereich „Reisen & Performance“ eine große Auswahl an Trainings-Möglichkeiten auch für fortgeschrittene Piloten. Thermik- und Streckenflugseminare und Performance-Trainings mit Achim loos, Knut v. Hentig, Andi Pfister und Toni Bender gehören zu den Highlights. Die Flugschule Achensee hat auch Sonderveranstaltungen im Programm, wie ein spezielles Spiraltraining, das ebenfalls den Erfahrungsstand der Piloten berücksichtigt, ein gesondertes Rettungsschirmtraining und ein sogenanntes „NoFear“-Seminar: Gewöhnliche und ungewöhnliche Übungen am Boden und in der Luft rund um das Thema „Angst beim Fliegen“. Die Region Achensee bietet ideale Bedingungen für Sicherheitstrainings. Die Teilnehmer können, vom Startplatz Rofan aus gestartet, eine Arbeitshöhe von 800 m über dem See nutzen. Ein neu eingerichteter Startplatz auf der Karwendelseite erlaubt es, windbedingt auszuweichen.

Flugschule Achensee, A-6212 Maurach am Achensee,

Tel: 0043/5243/20134, Fax: 0043/5243/20135,

e-mail: office@skyconnection.at, homepage: www.skyconnection.at.



## Flugführer Spanien Band Süd

als Download und CD-Rom

Der Gleitschirm- und Drachenflugführer Spanien Band Süd ist vergriffen! Das Buch wird jedoch ab sofort gegen Gebühr zum Download bereitgestellt. Weiterhin kann Spanien Band Süd als CD-Rom bestellt werden! Das Buch liegt in der Online- und der CD-Version als Adobe PDF-Dokument vor! Die CD-Version des Buches ist in eine praktische Benutzerführung (zum Beispiel mit anklickbarem Inhaltsverzeichnis! und Animationen) eingebunden! Die CD-Version enthält zahlreiche

Farb-Bilder. West-Verlag, Tel:/Fax:

07451/7305,

www.west-

verlag.de/print.html.



## Neues im Ruhrgebiet

Revierwings ist jetzt die Adresse für Flieger im Ruhrgebiet. Der Betreiber Peter Seifert hat damit ein neues Aushängeschild geschaffen. Es lag nahe,

hier nach einem Namen zu suchen, der eine Beziehung zu der Region schafft. Revierwings ist lediglich eine Namensänderung des Flying-Centrums Peter Seifert. Das Angebot wurde großzügig erweitert. Neben dem Verkauf neuer und gebrauchter Gurtzeuge, Gleitschirmen und Wills-Wing-Hängegleitern bietet es 5- bzw. 2-Jahres-Checks an. Zubehör namhafter Hersteller ergänzen das Angebot (Prospekt anfordern). Neu im Angebot ist das Schulen an der Winde. In Zusammenarbeit namhafter Flugschulen der Region kann nun auch die Ausbildung zum Piloten für HG/GS angeboten werden. Sicheres Fliegen ist oberstes Gebot. Kontakt: Peter Seifert, Kamblickweg 16, 45307 Essen, Tel: 0201/550272, Handy: 0171/7926800, Fax: 0201/553329, e-mail: seifert-peter@t-online.de, homepage: www.revierwings.de.

## Thermile- und Streckenfluggebiet Brauneck/D

Burkhard Martens, Gleitschirm-Weltrekordler, hat eine mit farbigen Landkartenkopien ausgestattete Streckenflugbeschreibung vom Brauneck angefertigt. Sie gibt viele wertvolle Tipps über Start- und Landeplätze am Brauneck, Thermikquellen und Flugrouten. Außerdem sind auch Ansprechadressen für andere Freizeitsportarten beschrieben. Man bekommt sie für 10 Euro bei [www.adventure-sports.de](http://www.adventure-sports.de) oder Tel: 08042/9486 oder unter [Burkhard.Martens@t-online.de](mailto:Burkhard.Martens@t-online.de).



## www.skytec.de

Freiburgs Drachen- und Gleitschirmschule skytec Cornelius Hübner hat ihre Webseite neu überarbeitet. Die Internetadresse lautet [www.skytec.de](http://www.skytec.de), e-mail: [skytec@web.de](mailto:skytec@web.de).

## www.paracontrol.de

Paracontrol hat eine neue Anschrift: Paracontrol - Luftfahrttechnischer Betrieb Sylvensteinstr.60 83661 Lenggries

## Neue Adresse bei Apco

[apcoglidors@t-online.de](mailto:apcoglidors@t-online.de)

## Neue Adresse bei independence

[www.independence-world.com](http://www.independence-world.com)

# NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter



## Streckenflug- und Thermikseminar in Davos

Roland Würzler, ein erfahrener Wettkampf- und Streckenfluggpilot, organisiert und leitet wieder ein siebentägiges Streckenflugseminar für Gleitschirmpiloten im Fluggebiet Davos (auch Drachenpiloten sind willkommen). Es findet vom 6. bis 13. Juli 2002 im \*\*\*\* Turmhotel Victoria statt. Möglich sind auch Flüge als Copilot unter dem Tandemschirm. Das Seminar wird ab 8 bis maximal 12 Personen durchgeführt. Anmelde-schluss ist der 5. Juni 2002.

Anmeldung, Info: Tel./Fax: 0041/81/4134262, mobil: 0041/76/5704263, e-mail: roland.wuerzler@tiscalinet.ch.

## Neuer Geschäftsführer bei Airea

Der Gleitschirmhersteller Airea hat einen neuen Geschäftsführer: 37 Jahre alt, Dipl. Betriebswirt, Björn Fey, Ernst Strobl macht nun schwerpunktmäßig das, wo seine Stärken liegen: außergewöhnliche Schirme zu konstruieren. Airea Synairgy GmbH, Tel: 08041/799330,

Fax: 08041/7993311, e-mail: bjoern.fey@airea.de, Internet: www.airea.de.



Eine Auswahl der neuen Bekleidungskollektion

## »On the Run«

ein »Blue Project« Film Neu auf Video erhältlich: die mehrmals prämierte 5-Minuten-Version von »On the Run«.

Eine turbulente Verfolgungsjagd zu Lande und in der Luft, mit eigens für den Film komponierter Musik. Drehort des Videos war die »Gefangeninsel« Lanzarote. Neben spektakulären »Wing-Walk«-Szenen, in denen oftmals Drachen- und Gleitschirmfliegen kombiniert zu sehen sind, gibt's jede Menge Klamauk in lustigen Verkleidungen. Zusätzlich auf dem Video der 20minütige Directors Cut des Films, in dem neben weiteren Szenen auch die »Blue Project Band« eingegliedert wurde. Als Homevideo für 19,50 Euro zzgl. 4,00 Euro Versandkostenpauschale erhältlich. Mit öffentlichem Vorführrecht 48,50 Euro zzgl. Versand. Ab 5 Stück entfallen die Versandkosten.

Kontakt: VG Verleih der Filmemacher Beteiligungs GmbH, Schleissheimer Straße 426 / Haus 33, 80935 München, Tel: 089/3511015, Fax: 089/3511063, e-mail: oskar.holl@brnet.de.



## Travel & Training 2002

In der Broschüre Travel & Training (Info 114) fehlten die nachfolgenden Adressen:

### Gleitschirmschule Top Gliders Dresden

Andreas Breuer,  
Freiberger Straße 33  
01067 Dresden  
Tel: 0351/4940351  
Fax: 0351/4940361  
e-mail: gleitschirmfliegen@topgliders.de  
www.topgliders.de

### Flugschule Emetten AG

Christine und Franz Tanner,  
Christian Markoff  
'schenstr. 5  
CH-6376 Emetten  
Tel.: 0041/41/6201212  
Fax: 0041/41/6207777  
Infoband: 0041/41/6207777  
e-mail: flugschule-emetten@bluewin.ch  
www.flugschule-emetten.ch

### Hot Sport Sportschulen

Günter Gerkau  
Breslauerstr. 12  
35096 Niederweimar/Marburg  
Tel.: 06421/12345  
Fax: 06421/77455  
e-mail: info@hotsport.de  
www.hotsport.de

### Get High FS Appenzell

Brigitte Alper  
Beim Alpenblick  
CH-9057 Weissbad  
Tel.: 0041/71/7991767  
Fax: 0041/71/7991239  
e-mail: fsa@gleitschirm.ch  
www.gleitschirm.ch

Die e-mail Adresse der Münchner Drachenflugschule lautet:  
willy.tours@t-online.de

# nova safety garantien

DAS ÜBERLEGENE FLUGGEFÜHL UNSERER SCHIRME WISSEN NOVA-PILOTEN SEIT LANGEM ZU SCHÄTZEN. JETZT DÜRFEN SIE SICH AUCH NOCH ÜBER EIN EINZIGARTIGES SERVICE FREUEN \*

\*Neben unserer dreijährigen Garantie reparieren wir Ihren NOVA Gleitschirm im Falle eines Flugunfalls innerhalb des ersten Jahres ab dem Kaufdatum kostenlos. Mehr Information bei Ihrer Flugschule und auf unserer Homepage: [nova-wings.com](http://nova-wings.com).

†In addition to the standard three-year NOVA guarantee we will also repair your paraglider in the event of a Right accident — at no cost to you. Offer valid for one year after purchase. More information available at your flight school and on our website: [nova-wings.com](http://nova-wings.com).

‡Nos parapentes bénéficient d'une garantie de trois ans assortie, en cas d'accident d'utilisation, d'une protection réparation en usine gratuite durant tout la première année. Pour plus d'informations contactez votre revendeur et visitez notre site web: [nova-wings.com](http://nova-wings.com).

A-6020 Innsbruck  
Bernhard-Haf et-Straße 14  
Tel. ++43 (0) 512 - 36 13 40  
Fax ++43 (0) 512 - 36 13 42  
Austria

**NOVA**  
TECHNIK IM AUFWIND

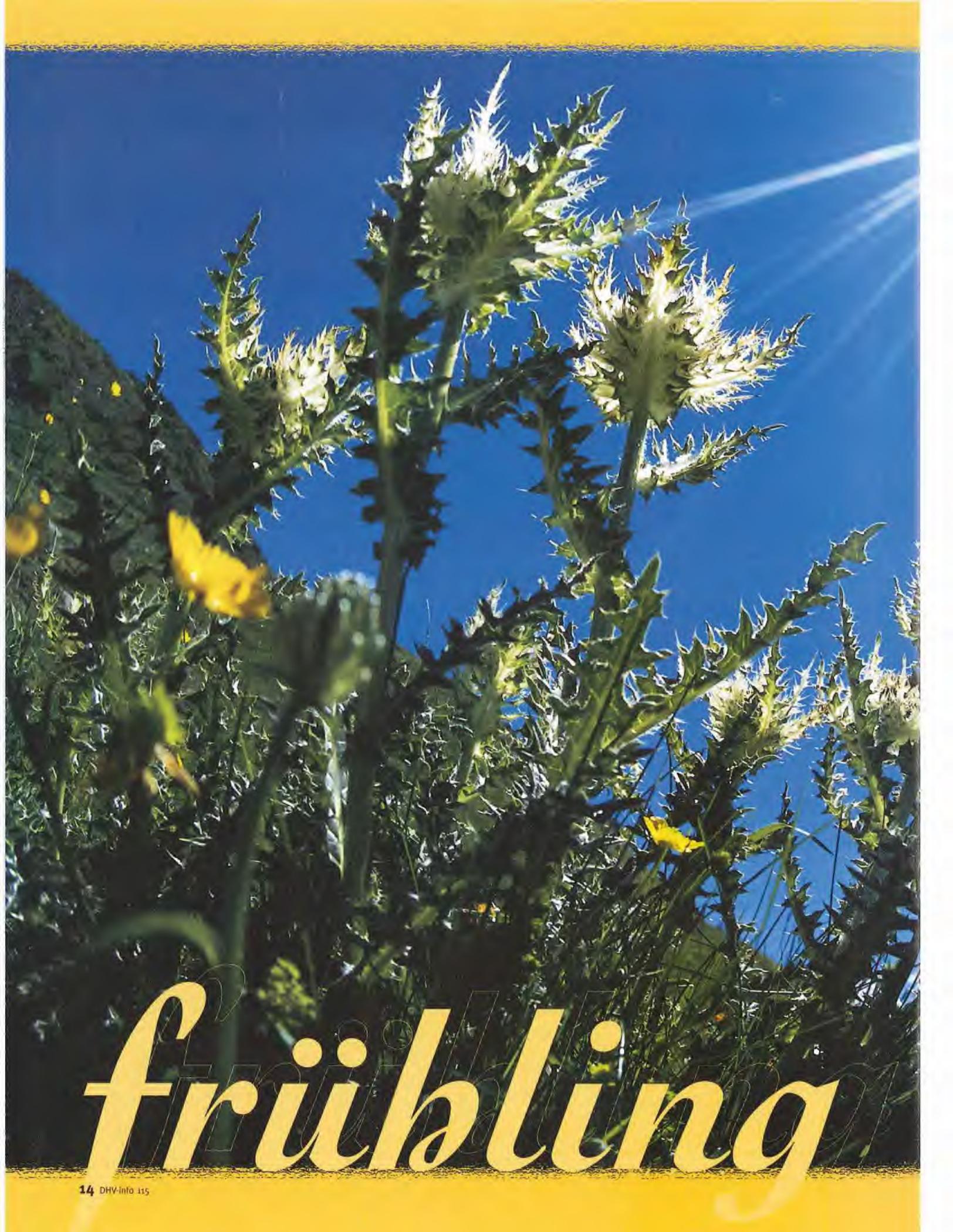


Fotos: Martin Scheel (2), Andy Busslinger





# frühling



# frühling



Foto: Andy Busslinger, Tresten, Milano



# Anregungen und

*Im letzten Jahr hatte der DHV eine repräsentative Mitgliederbefragung veröffentlicht. Hier sind nun die persönlichen Anmerkungen der M*

Zunächst, warum hatte der DHV eigentlich diese Umfrage durchgeführt? Mitglieder, Vereinsvorsitzende und Verbandsführung haben ja jedes Jahr bei den 5 Regionalversammlungen Gelegenheit zum Meinungsaustausch. Bei den DHV-Messeständen nehmen DHV-Mitglieder intensiv die Gelegenheit wahr, ihre Wünsche und Anregungen mitzuteilen. Der DHV-Vorsitzender Charlie Jöst führt unzählige Gespräche bei den vielen DHV-Veranstaltungen, bei denen er mit Pilotinnen und Piloten, mit Flugschülern und Fluglehrern, mit Herstellern, mit Wettbewerbs- und mit Nachwuchspiloten zusammentrifft. Die Verbandsführung hat also schon eine gewisse Vorstellung von dem, was die Mitglieder von ihrem DHV erwarten. Zumal die DHV-Geschäftsstelle täglich an die 500 Anrufe bewältigt. Die DHV-Mitarbeiter nehmen in ihrer täglichen Geschäftstätigkeit und in ihren Einsätzen vor Ort die Meinung und Vorschläge der Mitglieder auf und bringen sie in die Gremienarbeit des DHV ein.

Dennoch hatte die DHV-Verbandsführung zusätzlich um eine systematische und umfassende Beurteilung aller Aspekte der DHV-Arbeit gebeten. Denn es gibt unter den 30.000 DHV-Mitgliedern eine große Mehrheit, die keine DHV-Veranstaltungen besucht, eine große Mehrheit, die sich damit begnügt, die Dienstleistung des DHV zu konsumieren. Wie zufrieden sind also die DHV-Mitglieder mit ihrem Verband? Was wünschen sie? Diese Frage steht im Mittelpunkt aller Planungsüberlegungen. Die Verbandsführung will auch bei der Weiterentwicklung des DHV und seiner Dienstleistungen die Stimme des Mitglieds in den Mittelpunkt stellen. Dabei kann man sich nicht auf einzelne Stimmen im Internet-Forum verlassen. Deshalb war eine wirk-

lich repräsentative Meinungsumfrage nötig, vor allem auch für die Überarbeitung des DHV-Leitbildes. Der DHV hatte also im letzten Jahr 1.500 Umfragebögen an Mitglieder verschickt, in alle Regionen unter Berücksichtigung der jeweiligen Mitgliederstärke. Die Aussendungen erfolgten entsprechend der DHV-Altersstruktur und Geschlechterverteilung. Innerhalb dieses Rasters wurde per Zufallsprinzip ausgewählt.

## *Traumhafter Rücklauf*

Die Umfrage wurde allgemein sehr begrüßt. 900 Umfragebögen kamen zurück, weit mehr, als für eine repräsentative Aussage erforderlich gewesen wäre. Profis sind normalerweise mit einem Rücklauf von 30% zufrieden. Der DHV hatte einen Rücklauf von fast 60%.

Die größte Gruppe unter den Rücksendern waren die Diplom-Ingenieure, 130 an der Zahl. Etwa gleich stark war die Gruppe der kaufmännischen Berufe vertreten, mit einem hohen Anteil des Dipl.-Kaufmanns und Betriebswirts. Bemerkenswert viele Unternehmer und Selbständige sind dabei. Auch 4 Unternehmensberater haben geantwortet und den DHV positiv bewertet. Stark ist auch die Gruppe der Studenten (46), und der Lehrer (33), eine Schulleiterin war auch dabei. Ärzte (23) sind bemerkenswert häufig vertreten, auch ein Herzchirurg hat geantwortet.

Die genannten Berufsgruppen machen etwa die Hälfte der Antworten aus, die andere Hälfte setzt sich kunterbunt aus allen nur denkbaren anderen Berufen zusammen. Ein Priester hat geantwortet und eine Vikarin, zwei Köche, ein Weintechniker, ein Kirchenmaler, ein Kripobeamter und ein Richter und einer hat als Beruf

vermerkt: Privatier. Sie alle haben sehr ausführlich geantwortet. Etwa jeder zweite Bogen enthält wertvolle Anmerkungen, Anregungen und Wünsche.

Einige Neulinge haben bei einzelnen Punkten vermerkt: „Keine Angabe möglich. Ich bin noch nicht so lange dabei, aber bis jetzt super. Man hat das Gefühl, dass ihr Euch um uns kümmert.“ Die Umfragebögen enthielten auch vereinzelt kritische Anmerkungen, die wichtige Hinweise auf konkrete Verbesserungsmöglichkeiten gaben. Aber generell gab es viel Lob, wie zum Beispiel diese Bemerkung: „Man kann es nie allen recht machen. Aber ihr seid auf dem richtigen Weg, wir haben Euch viel zu verdanken.“

Es hat den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des DHV natürlich gut getan, die vielen positiven Rückmeldungen zu lesen. Wer gelobt wird freut sich. Wir mit Freude arbeitet, erzielt noch bessere Ergebnisse. Eine positive Aufwärtsspirale ist da in Gang gesetzt. Niemand wird sich nun zufrieden zurücklehnen. Der Erfolg will jeden Tag aufs Neue erarbeitet werden. Der DHV wird seinen Weg der ständigen Verbesserungen konsequent weitergehen.

## *Von Speedarms bis Doppelherz*

Es gab bei jedem Punkt der Umfrage zusätzlich zu den gleichlautenden Anmerkungen eine Vielzahl an ganz unterschiedlichen Bemerkungen und Wünschen. Diese können hier nicht alle aufgeführt werden. Die Rücksendungen füllen 6 Leitz-Ordner. Die Lektüre ist äußerst kurzweilig. Hier einige Beispiele:

*Zum DHV-Shop hat einer sehr nett geschrieben: Ich würde Euch schöne und billige Speed-*



Ing durchgeführt. Erste Ergebnisse wurden im Info 112 'tglieder zusammengefasst.

~~041111%~~

### Umfrageergebnis mit den häufigsten Wünschen

Item	Note	Anzahl der häufigsten Anregungen
Behördenbereich	2,9	29
DHV-Info	2,4	24
DHV-Homepage		
Verbandsführung	2,2	22
DHV-Service	2,19	19

Item	Note	Anzahl der häufigsten Anregungen
Wettbewerbssport	2,5	25
DHV-Shop		
DHV-Image	2,9	29



### Trainingswünsche

betreut fliegen 52°A	115 Deutschland	-464 Sicherheitstraining
	92 Alpen	Fortbildung 74%
	e weltweit	22,p Streckenflugtraining
		13) Thermikfliegen

arms abkaufen – fliege aber auch ohne.  
 Ein 77-jähriger Gleitschirmflieger hat vermerkt: Er ist an Fortbildung interessiert, speziell am Sicherheitstraining und er fliegt überwiegend in Deutschland und Österreich aber auch in Bali und in Neuseeland.

Eine Floristin aus Baden-Württemberg wünscht sich vom DHV Shop: tolle T-Shirts mit ansprechenden Bildern und eine andere Pilotin hat sich vom Info bezüglich der Fotos gewünscht, weniger Frauen im Bikini, mehr Männer in Badehose!

Beim Wettbewerbssport gab es die Anregung Seniorentage einzuführen! Denn dieser Sport hält jung und man könne Sponsoren gewinnen wie Doppelherz und Kukident...

# FLUG IN DIE ZUKUNFT

Das DHV-Leitbild ist quasi das Grundsatzprogramm des DHV. Wenn es den Vorstellung der großen Mehrheit der DHV-Mitglieder entspricht, bildet es eine gute Grundlage für die Entwicklung einer umfassenden Verbandsstrategie und für die Erarbeitung der konkreten Einzelziele für alle Bereiche. Die **künftigen Beschlüsse des** Vorstandes können dann dank des Leitbilds in einem systematisch durchdachten strategischen Gesamtkontext getroffen werden.

Das alte DHV-Leitbild bestand seit 6 Jahren. Vorstand und Regionalbeiräte haben es im letzten Jahr überarbeitet. Der neue Entwurf wurde dann im Herbst den Regionalversammlungen präsentiert und dort diskutiert. Dann hatte die DHV-Jahrestagung beschlossen, den Leitbildentwurf auch im DHV-Info vorzustellen. Alle DHV-Mitglieder sind nun aufgerufen, ihre Wünsche, Überlegungen und Anregungen mitzuteilen.

Was sollte ein Leitbild beinhalten? Die moderne Management-Theorie besagt, dass im Leitbild die Vision, die Mission und die Corporate Identity des Unternehmens zu klären sind.

**Vision**  
**Mission**  
**Corporate identity**

Mit Vision sind nun aber nicht wilde Phantasien gemeint. Sondern die Unternehmensvision formuliert mit Realitätssinn die Zukunft in konkrete, umsetzbare Ziele.

Die Mission bezeichnet bei Wirtschaftsunternehmen den selbstgewählten langfristigen Unternehmensauftrag. Die Überzeugungen, Werte und das Identitätsgefühl des Unternehmens, sowie seine Handlungen kommen in ihr zum Ausdruck. Die Mission sollte ein Gefühl der Entschlossenheit und Zielbewusstheit vermitteln, das in die Zukunft lockt. Die Mission eines Verbandes kommt in seinem Satzungszweck zum Ausdruck: Dieser lautet beim DHV: „Der DHV pflegt und fördert den Drachenflug- und Gleitschirmsport in seiner natur- und landschafts-verträglichen Form und durch Förderung der Flugsicherheit.“

Überlegungen zur Corporate Identity eines Unternehmens beinhalten mehrere Fragen:

- > Welche Unternehmenskultur ist gewünscht? Steht beispielsweise serviceorientiertes Verhalten im Vordergrund?
- > Wie soll das optische Erscheinungsbild des Unternehmens aussehen? Zum Beispiel das Verbandslogo, das Briefpapier, der Internetauftritt?
- > Welche Unternehmenskommunikation (Corporate Communication) soll vorherrschen? Offene Kommunikation nach Innen und zielgerichtete Kommunikation nach Außen?

Für die Überarbeitung des Leitbilds hatten Vorstand und Regionalbeiräte in einem 2-tägigen Workshop folgende Überlegungsschritte angestellt:

Zunächst wurden die zentralen Wünsche der Gleitschirm- und Drachenfluggpiloten und Pilotinnen aufgelistet und überlegt, welche Zukunftstrends sind zu beobachten? Dann gab es die schöpferische Freiheit, einmal das Idealbild der Zukunft zu erträumen. Was wäre, wenn alles ideal wäre, wie müsste das aussehen? Dabei wurden auch die in unserer Fliegerwelt vorherrschenden Grundüberzeugungen und Werte diskutiert. Was ist der eigentliche Sinn des DHV? Was erwarten die Partner des DHV vom Verband, was erwarten die Mitglieder vom DHV? Das Ergebnis der repräsentativen Mitgliederbefragung bildete eine wichtige Grundlage für diese Betrachtung.

Im nächsten Schritt wurden die Aktionsmöglichkeiten des DHV und die damit verbundenen Risiken betrachtet. Was sind die finanziellen Grundlagen des DHV? Wie wurde die jetzige Situation erreicht? Die relevante Informationen zur Entstehungsgeschichte wurden zu Rate gezogen: Gibt es ursprüngliche Annahmen, die heute nicht mehr gültig sind? Gibt es wesentliche Erfolgsfaktoren die auch künftig zu beachten sind?

Dann schloss sich die Diskussion an: Wie wird, realistisch betrachtet, die Zukunft in 3 bis 5 Jahren aussehen? Das Umfeld (Freiheit im Luftraum beispielsweise), die Erwartung der Mitglieder, was wird die DHV-Kernkompetenz künftig sein? Welche Struktur der DHV-Dienstleistungsprozesse wird sich daraus ergeben?

Unter Berücksichtigung all dieser Vorüberlegungen erarbeiteten schließlich der Vorstand zusammen mit den Regionalbeiräten den neuen Leitbild-Entwurf. Dieser berücksichtigt die Ergebnisse der repräsentativen Mitgliederbefragung und das Ergebnis eines vorausgegangenen Workshops des Geschäftsstellenteams. Die anschließende Diskussion in den Regionalversammlungen zeigte große Zustimmung zum neuen Entwurf. Es liegt ja im Wesen eines solchen Leitbild-Grundsatzprogramms begründet, dass es sich auf die grundsätzlichen Festlegungen beschränken muss. Auf Grundlage dieser Festlegungen können in einem weiteren Arbeitsschritt die konkrete detaillierte Zielsetzung formuliert.

## Die Schritte zum neuen Leitbild

Repräsentative Mitgliederbefragung, Workshop der DHV-Geschäftsstelle, Workshop des mit den Regionalbeiräten erweiterten DHV-Vorstandes, Präsentation des neuen Leitbild-Entwurfs bei jeder Regionalversammlung, Beschluss der DHV-Jahrestagung: das Leitbild im DHV-Info zur Diskussion stellen.

im abr 2002

Veröffentlichung des Leitbild-Entwurfs im DHV-Info. Aufruf Anregungen einzureichen. Der Vorstand befasst sich mit den neu eingegangenen Anregungen. Die Regionalversammlungen 2002 befassen sich mit dem neuen Leitbildentwurf. Ne Jahrestagung 2002 verabschiedet das neue Leitbild.

# DA - Leitbild

## Entwurf

Der DHV setzt sich dafür ein, in allen Regionen wohnortnahe, allgemein zugängliche, sichere und naturverträgliche Fluggelände zu schaffen und zu erhalten, sie sind Existenzgrundlage unseres Sports.

### *Fluggelände*

Für sichere Flugausrüstung sorgt der DHV durch seine technischen Prüfungen und Forschungen in Zusammenarbeit mit den Herstellern.

### *Flugausrüstung*

### *Ausbildung*

Der DHV gewährleistet eine gründliche Ausbildung durch qualifizierte Flugschulen und er fördert die Weiterbildung und das Training als wichtigen Beitrag zur Flugsicherheit.

### *Luftraum*

Der DHV tritt für den einfachen Zugang zum Luftraum ein, dies ist Voraussetzung für unsere fliegerische Freiheit.

### *Öffentlichkeitsarbeit*

Durch effiziente Öffentlichkeitsarbeit sorgt der DHV für ein positives Image und wirbt für unseren Sport.

### *Interne Kommunikation*

Der DHV ist für seine Mitglieder transparent und informiert sie objektiv und unabhängig über das gesamte Spektrum unseres Sports insbesondere durch das DHV-Info und die DHV-homepage.

### *Verbandsorganisation*

Der DHV mit seinen Einzelmitgliedern und Mitgliedsvereinen ist ein demokratisch organisierter und gemeinnütziger Verband. Besondere Bedeutung haben die Vereine, auch als Halter der Fluggelände.

Als Sportverband organisiert und fördert der DHV den Breiten- und Leistungssport.

### *Sport*

Der DHV bietet seinen Mitgliedern ein umfassendes Serviceangebot. Dazu gehören Beratung zu Fragen unseres Sports und zuverlässiger und preiswerter Versicherungsschutz.

### *Mitgliederservice*

Der DHV arbeitet mit nationalen und internationalen Sportorganisationen zusammen und tritt für die internationale Harmonisierung und Entwicklung des Luftsports ein.

### *Kooperation*

Flugsicherheit ist zentrales Anliegen des DHV in allen Aufgabenbereichen. Er vernetzt seine Maßnahmen zu einem übergreifenden Sicherheitskonzept.

### *Flugsicherheit*

Der DHV arbeitet wirtschaftlich, dies bewahrt seine Unabhängigkeit.

### *Wirtschaftlichkeit*

Der DHV führt alle seine Aufgaben mit größtmöglicher Fachkompetenz durch.

### *Kompetenz*

### *Natur- und Landschaftsverträglichkeit*

Der DHV steht für die natur- und landschaftsverträgliche Ausübung unseres Sports.

### *Jugendförderung*

Besonderes Gewicht misst der DHV der Mitgliedschaft von Jugendlichen bei und fördert deren fliegerische Entwicklung.

### *Zugang zum Sport*

Der DHV fördert den einfachen Zugang zu unserem Sport für alle Flugbegeisterten.

### *Beauftragung*

Der DHV gewährleistet die ordnungsgemäße Ausführung seiner Aufgaben als Beauftragter des Bundesverkehrsministeriums und als LBA-anerkannte Prüfstelle.

Der DHV steht für Freude am Drachen- und Gleitschirmfliegen und für die Freiheit dieses Flugsports, in Offenheit und Verantwortung / für Mensch und Natur.

Nun sind alle DHV-Mitglieder aufgerufen, ihre Anregungen, Wünsche möglichst per e-mail an [dhv@dhv.de](mailto:dhv@dhv.de) bis zum 20. Mai 2002 mitzuteilen. Der Vorstand und die Regionalversammlungen werden sich dann erneut mit dem Leitbild befassen und für die Regionalversammlungen und Jahrestagung einen entsprechenden Beschlussantrag vorzubereiten.



Günther Wört präsentiert die Swing-Palette 2002



Hans Bausenwein von Aerosport war mit der Free Flight hoch zufrieden



Wolfgang Kaiser mit dem neuen Schulungsdrachen von Icaro



Manfred Kistler und Thomas Atterseder von Skywalk, dem Newcomer 2002



Wolfgang Lechner und Toni Bender freuen sich über die gelungene Nova Kollektion



Wieder volle Hallen bei der diesjährigen Free Flight in Garmisch

**P**ünklich zur Free Flight meldete sich der Winter zurück. Soviel Schnee gab's diesen Winter noch nie. Ein Glückspilz, wer in weiser Voraussicht zum Schirm oder Drachen die Ski bzw. das Snowboard eingepackt hatte. Vormittags ein bisschen Tiefschneefahren, nachmittags vom Sport entspannt die Highlights der Messe genießen und abends mit voller Kraft ins Partyleben stürzen, wäre die optimale Mischung gewesen.

### Alle waren da

Trotz teils krimineller Straßenverhältnisse kamen die Besucher aus ganz Deutschland in Strömen. Mitverantwortlich für den großen Andrang war mit Sicherheit auch das super Flugwetter in den ersten Märzwochen. Wir hatten schon völlig vergessen, dass so früh im Jahr in unseren Breiten derartige Traumbedingungen vorzufinden sind. Da denkt man schon eher daran, die

Ausrüstung einer Verjüngungskur zu unterziehen.

Dass der neue DHV online Contest das Dokumentieren des Streckenflugpokals so einfach macht, wie nie zuvor, gab einen zusätzlichen Schub. Jeder Flug kann jetzt eingetragt werden, ohne aufwendig dokumentiert werden zu müssen. Einmal das technische Equipment gekauft, ist in Zukunft - im Idealfall - nur noch ein Knopfdruck nötig, um die geflogenen Kilometer regelkonform aufzuzeichnen. Deshalb wollten sich natürlich viele über die neuesten Entwicklungen informieren, und wo kann man das besser als auf der weltweit größten Messe des Drachen- und Gleitschirmsports - der Free Flight 2002 in Garmisch-Partenkirchen.

Die Aussteller standen bereit. Aus allen fünf Kontinenten waren sie angereist - über 60, ein neuer Rekord! Kein namhafter Hersteller verpasste die Gelegenheit, seine neuen Produkte zu präsentieren. So ließen sich auch die Besu-



# Free Flight 2002



Der DHV war ein begehrtter Ansprechpartner



Die Kosmonauten Wassili Ziblijew und Sigmund gähn (Bildmitte) beantworten die Fragen des interessierten Publikums

cher nicht lumpen und trotzten dem wetterbedingten Verkehrschaos. Der Freitag ist der Geheimtipp, da ist genug Zeit, sich in Ruhe an den Ständen zu informieren. Am Samstag wird es immer heftig, Massen schieben sich durch die Hallen, manche Firmen befinden sich förmlich im Belagerungszustand. Eine gute Gelegenheit, sich dem vielfältigen Rahmenprogramm zu widmen.

## *Drumrum*

Es war wieder für jeden Geschmack etwas dabei. In den Pausen des lichtereren Schneetreibens

zeigten Mike Küng und Co, dass ein Gleitschirm auch bei derartigem Wetter fliegt, wenn man nur schnell genug wieder unten ist.

Am meisten Zulauf fand bei den Indoorveranstaltungen der bewährte Film Award. Erstmals wurde auch 2002 ein Web Award ins Leben gerufen. Der Zuspruch war gigantisch, über 52 Webseiten wurden angemeldet.

## *Free Flight in Space*

Ehregäste der Free Right waren die Kosmonauten Wasili Tsublijew aus Russland und Dr. Sigmund gähn, der erste deutsche Raumfahrer (da-

mals noch DDR). Wasili Tsublijew, mittlerweile stellvertretender Direktor des russischen Weltraumzentrums, wurde vor allem durch die Panenserie auf der Mir bekannt.

Aufgrund seines außerordentlichen handwerklichen Geschicks und seiner besonderen Nervenstärke gelang es ihm immer wieder, die betagte russische Raumstation in Funktion zu halten - man nennt ihn auch »Hausmeister der Mir«. Insgesamt verbrachte er weit über ein Jahr im Weltraum und umrundete dabei mehr als 6000 Mal die Erde. Große Heiterkeit löste der russische Kosmonaut aus, als er von seinen Erlebnissen nach Monaten der Schwerelosigkeit

# Free Flight 2002



Die neuen Drachen- und Gleitschirmkarabiner aus rostfreiem Stahl von Austri Alpin



TOP-Navigator von Aircotec, seit Jahren bewährt, jetzt mR Software TN Complete

Bei Bräuniger ist man stolz auf das High End Gerät GALILEO

Uwe Renschler zeigt präzise handverarbeitete CRAIE



Jürgen Rüdiger erhielt für den Dragonfly die vorläufige Verkehrszulassung



Dirk Vielhuber zeigt den neuen Freex-Overall mit integriertem Knie- und Ellenbogenschutz

erzählte. Wieder auf der Erde zurück, im Glauben, dass er immer noch mit einem leichten Stoss von einem Ende des Raums zum anderen schweben könne, fiel er nachts aus dem Bett.

Sigmund jähn und Wasili Tsubiljew sind faszinierende Persönlichkeiten, die bei besseren Wetterbedingungen einem Tandemflug nicht abgeneigt gewesen wären.

Sie wussten zwar, dass der Ursprung des Drachen- und Gleitschirmfliegens eng mit der amerikanischen Raumfahrt verbunden ist, als Francis Rogallo in den sechziger Jahren im Auftrag der NASA seinen Flügel für die Rückführung der Raumkapseln optimierte. Dennoch waren sie beeindruckt von der Professionalität der heutigen Produkte und der sich überzeugend präsentierenden Szene.

Am Sonntag standen sie, zusammen mit Prof. Dr. Kramer und Dr. Steinebach von der Hermann Obert Wernher von Braun Vereinigung, als Ehrengäste auf der Event-Bühne unter der Moderation des DHV-Vorsitzenden Charlie löst dem interessierten Publikum für Fragen zur Verfügung.

## Die oft g Frage, was et s Neues?

Großen Informationsbedarf verursachte natürlich die neue online - Dokumentation des DHV Streckenflugwettbewerbs. Nachdem sich im Vorfeld schon die Fachzeitschriften des Themas angenommen hatten, waren die beiden XC-Experten, Sepp Gschwendter und Rudi Bürger, am DHV-Stand im Dauereinsatz. Bisher wurde schon eine beträchtliche Anzahl Flüge über das Internet eingeben, Mehrere Experten arbeiten an einer fortwährenden Verbesserung der verschiedenen Software-Programme, die zum Downloaden und Optimieren der Flüge notwendig sind. Natürlich haben auch die drei größten Vario-Hersteller umgehend reagiert und präsentierten entsprechende Topgeräte, die Vario und GPS in einem bieten. Aircotec hat den bewährten TOP-Navigator mit der neuen Software TN Complete. Bräuniger bietet Paroli mit der Neuentwicklung GALILEO.

Beide bieten Möglichkeiten, die das Herz je-

des Technikfreaks zum Rasen bringen. Das eines Normalsterblichen wahrscheinlich auch, wenn er versucht, diese Features zu verstehen. Mir ist jetzt klar, warum man bei Flugzeugen einen extra Navigator braucht.

Uwe Renschler hat ebenso aufgerüstet. Das SOLITE verzichtet bewusst auf die technischen Feinheiten und beschränkt sich auf die zum Fliegen notwendigsten und sicherheitsrelevanten Informationen. Benutzerfreundlichkeit und einfache Gestaltung stehen hier im Vordergrund, was sich nicht zuletzt im Stromverbrauch bemerkbar macht.

Große Unsicherheit löste die Problematik mit den verchromten Austri Alpin Karabinern aus. Die Firma Austri Alpin tauscht auch weiterhin die betroffenen Karabiner kostenlos um und hat neue Drachen- und Gleitschirmkarabiner aus nichtrostendem Stahl entwickelt. Finsterwalder-Charly hat das seit 2 Jahren bewährte Safe-In-Lack D verbessert, das SIL V bietet jetzt einen gesonderten Brustgurt zur besseren Gewichtsverlagerung.

Auch bei den Drachen tut sich was. Pellici stellte den Grashopper vor. Einen reinen Schulungsdrachen, nur für den Übungshang geeignet, ohne reguläre Zulassung. Icaro bringt einen von Weltmeister Manfred Ruhmer entwickelten Icaro zur Serienreife, die mittlere Größe mit 23 kg und 15,8 m<sup>2</sup> ist praktisch fertig. An den Starrflüglern wird weiter gefeilt.

Schirme gab' s natürlich in Massen, ebenso Gurtzeuge. Fast jeder Hersteller brachte wenigstens eine Neuentwicklung auf den Markt. Von Rezession ist wenigstens in der Gleitschirmbranche nichts zu spüren. Die Bandbreite wird immer größer, viele Firmen bieten vom super sicheren Schulungsflügel bis zum High End Wettkampfgerät eine ganze Palette an.

## Partys

Legendär sind sie, die Free Flight Nightevents. Denn gleich nach dem Fliegen kommt bei den Piloten das Feiern, Electric Ladyland - eine reine Frauenformation - lag nicht nur bei den Männern in der Gunst eindeutig vorn.

## Fazit

Schön war's auf der Free Flight. Die Messe boomt und die Stimmung war ausgezeichnet. Besucher, Aussteller und Veranstalter zeigten rundum zufriedene Gesichter. Die Branche lebt und wird aufgrund des innovativen Potentials auch in Zukunft ihren berechtigten Platz in unserer Freizeitgesellschaft einnehmen. Großen Anteil daran haben auch die Flugschulen, ohne deren Engagement unser Sport nicht existieren könnte.

Das Echo der Presse war groß, Bayern 3, Sat RTL und ZDF waren mit ihren Teams vor Ort. Garmisch erwies sich wie immer als ein perfekter Gastgeber, die Fliegerei kommt gerne wieder!

Text: Benedikt Liebermeister



Die Drachen-Damen-Nationalmannschaft mit Sponsorvertreter Michael Höbet von der DAS

## FREE FLIGHT FILM AWARD 2002

Langsam und behelfen kriechen die Raupen den grasbewachsenen Hang hoch. Oben löst sich ein schnabelbewehrtes Ungeheuer vom Berg und gleitet auf die Raupen zu. Das Grauen kennt kein Erbarmen. Alle bis auf eine Raupe werden niedergemetzelt. Diese letzte triumphiert schließlich über das Ungeheuer und schlüpft aus ihrem Cocon. Sie entfaltet ihre Flügel und gleitet in die Freiheit.

Im Stil der schwarz-weißen Horrorklassiker der dreißiger Jahre hatte eine Gruppe junger Filmemacher diesen Beitrag mit viel Engagement und zweckentfremdeten Mumienschlafsäcken gedreht und beim Film Award eingereicht. Belohnt wurden sie mit der Auszeichnung für das beste Erstlingswerk und mit einem Preisgeld von n.500 Euro.

Mit 15 Videos im Wettbewerb hatte der Award auch im 4. Jahr seines Bestehens den Zuschauern wieder Einiges zu bieten. Vom Action-Video bis zum Experimentalfilm reichte die Palette der maximal 5 Minuten langen Beiträge. Allerdings befand die Jury keinen der Beiträge als so herausragend, um — wie im letzten Jahr — einen Großen Preis zu vergeben. Die prämierten Filmemacher werden es verschmerzen, wird doch das Preisgeld von insgesamt 6.000 Euro in jedem Fall zu gleichen Teilen an die Gewinner ausgegeben. Ein weiterer Anreiz kommt von einem neuen Mann in der Jury, Frank Zwecker. Als Produzent der „Start Film und TV“ für den Fernsehsender ntv (Take Off) wird er mit den Preisträgern in Kontakt bleiben, um die Filme bei ntv in einem „Special“ auszustrahlen.

Die erfolgreichsten Teilnehmer des Wettbewerbs sind Filmemacher Alex Kaiser und sein Darsteller Mike Küng, die mit ihren beiden Videos gleich zwei Mal punkteten: „Major Sky“ erhielt den Preis der Jury und „lump“ den Publikumspreis. Beide Filme lagen außerdem mit großem Vorsprung auf den ersten Plätzen der Publikumswertung. Ebenfalls keine Mühe hatte die Jury, bestehend aus Fachpresse und Filmprofis wie Norbert Aprissnig (GLEITSCHIRM), Manuel Brückl (Kameramann, Filmemacher), Frank Zwecker (Fernsehproduzent) und Charlie löst (Filmemacher, DHV-Vorsitzender), mit dem Beitrag „Dish It Up“ von Felix Wölle. Der Preis für die Beste Kamera war absolut gerechtfertigt bei diesem Feuerwerk exzellenter Bilder. Etwas komplizierter war es mit dem Beitrag „Flugsüchtig“, der nicht nur in der Jury Diskussionen auslöste: Darf auf einem Flieger-Filmfestival die „schönste Sache der Welt“ (neben dem Fliegen natürlich) so im Vordergrund stehen, dass ein Variometer als Viagra-Ersatz erhalten muss?

Nachdem die Statuten mehrfach überprüft waren und das Video in keinem Punkt dagegen verstoßen hatte war man sich in der Jury einig, dass der Film handwerklich sehr gut und dazu noch witzig gemacht war. Als Lohn gab es den Preis für die Originellste Idee.

Alle prämierten Filmemacher erhielten außerdem weitere Sachpreise unserer Sponsoren. Die wertvollsten Preise kamen von Fa. Advance (Outdoor-Jacke), Fa. Airea (Outetoeer-Jacke), Fa. Airwave (großer Rucksack), Flugschule Mergenthaler (Funktionswäsche und Norwegerpulli), Flugschule Oase (Overall), Fa. Fly Mike (Overall), Fa. Fly and More (Integralhelm), Fa. Swing (Overall), Fa. Sky Paraglider (Overall), sowie für jeden Preisträger ein Jahresabonnement der Zeitschrift Fly and Glide. Herzlichen Dank an die Sponsoren.

Damit auch die nicht prämierten Autorinnen und Autoren einen kleinen Entschädigung für ihr Engagement bekommen gibt es auch in diesem Jahr wieder viele zusätzliche Sachpreise weiterer Sponsoren. Die Veranstalter des Film Award bedanken sich ganz herzlich bei:

Aerosport International, Aircotec, Apco Aviation, AustriAlpin, Blue Sky Flugschule, Bräuniger, Charly Produkte, Firebird, Flight Design, Flugschule Chiemsee, Fly Market, FreeX, Gleitschirm,



Die glücklichen Gewinner des Film-Awards, reich beschenkt von den großzügigen Sponsoren

High Adventure, Luftikus Flugschule, Nova International, Paratech, Pro-Design, Skyline, Skywalk, SOL Sports, Turnpoint, UP Europe, Vonblon, Wings of Change.

### Hier noch einmal die prämierten Filme in einer Kurzvorstellung:

#### Beste Kamera

Dish It Up (5 Min., Prod. Jahr 2052)

Inhalt: Ein Koch tiereteil ein besonderes Gericht mit außergewöhnlichen Zutaten. Action vom Feinsten mit Gleitschirmfliegen, Drachenstunts und Basejumping.  
Autor: Felix Wölle und „Blue Project“, Liebherrstr. 4, D-60538 München.

#### Preis der Jury

Filmtitel: Maier Sky (4 Min., ze Sek., Prod. fahr 2052)

Inhalt: MadMikeKüng bei seinem Höhenweltrekord beim Start aus einem Ballon aus 9.150 Metern.

Autor: Alex Kaiser, Balruptstr, 3, A-6900'Bregenz

#### Originellste Idee

Filmtitel: Flugsüchtig (Versionen 282, 4 Min, 40 Sek., Prod. Jahr goo2-)

Inhalt: Gleitschirmfliegen kann das liebesleben stören. Varia kann helfen.

Autor: Bernhard Rechter, Reute 135, A-6951 Lingenau

#### Bestes Erstlingswerk

Filmtitel: Raupen (3 Min. 59 Sek., Prod. Jahr 2002, Erstlingswerk)

Inhalt: Das Grauen macht auch vor unserem Sport nicht halt. Nur eine Raupe überlebt.

Autor: Markus Semmelmann-und „Landebier, Am Fuchsbühl na, 0.93102 platter

#### Publikumspreis

Filmtitel: Jump f4 Min., to Sek., Prod. lahr.zoci2)

Inhalt: MadMikeKüng in spannungsgeladener Action und hei ungläublichen flog. ma nöeom.

Autor: Alex Kaiser, Betruptstr, 3, A-6920 Bregenz

Text: Charlie löst



benninuk

GLEITSCHIRM

sunT=

z4.7

Einmal den Atombombenflug. Magen' auch, ver  
260 Sachen. Offiziell Schokolade weill  
bekamen. Fitterman reiche Mann. Die 5mmoille All  
Automat. Eau de Cologne. halbes Pfund. Mild ft

# Mit der Bahn



an der NE ah

Motive zum  
topografUerto

# zum liery



Beim Smalltalk auf dem Breitenberg kam ich letztes Jahr zu einer Aha-Erkenntnis. Der Fliegerkollege neben mir hatte einen Zungenschlag, der eindeutig in Richtung hoher Norden zielte. Nein, Otto war es nicht, aber die Nordseeinsel Sylt ist auch eine Gegend, wo man kaum Gleitschirmflieger vermutet. Georg fährt von seiner Insel aus bei jeder brauchbaren Wetterlage mit dem Nachtzug ins Allgäu, nach Österreich oder in die Schweiz. Seine Erfahrung: « Je weiter die Anreise ist, desto interessanter ist die Zugfahrt, sowohl vom Preis her, wie auch vom Komfort. » Sollte das Nordlicht tatsächlich schlauer sein, als ein sparsamer Schwabe, der aus alter Gewohnheit mit dem Camping Bus zum Flugberg fährt? Nach langem Grübeln entschloss ich mich zu einem Selbstversuch in Sachen Bahnfahrt und schlich mich mit wenig Überzeugung zum Fahrkartenschalter: « Zwei Personen möglichst billig übers Wochenende ins Engelberger Tal in der Schweiz. » Ingeheim hoffte ich auf einen Blackout im Rechner des freundlichen Beamten, offensichtlich ist mir doch schon so mancher Stau ans Herz gewachsen. Welcher als schlafmützig eingestufte Bahnler schafft schon die Vernetzung mit einer Privatbahn in der schönen Schweiz? Nächste Überraschung: alles hat geklappt. Verbindungen O.K., Preise richtig ausgerechnet und eine wunderschöne Bahnfahrt erlebt, Einziges Manko: die Termine mussten wie beim Flugticket akkurat eingehalten werden. Jetzt war der Knoten geplatzt. Hier ist eine Auswahl populärer Flugberge in den Alpen, die direkt mit der Bahn angefahren werden können. Die Gehzeit zur Seilbahnstation ist nie länger als io bis 15 Minuten, wenn man nicht den örtlichen Bus benutzen will. Dies gilt auch für die Bahnverbindungen unserer Nachbarländer Österreich und der Schweiz. Pensionen und tets sowie nahegelegene Camping Plätze gibt es immer bei diesen Fluggebieten.



Von links:  
Über Garmisch;  
Mitte: Cimetta im  
Tessin, Bahnhof an  
der Fußspitze, rechts  
am Bildrand der  
Landeplatz;  
Rechts: Startplatz Rigi



## DEUTSCHLAND

### Breitenberg

*DB-Bahnhof: Pfronten-Steinnach*

Direkt gegenüber der Bahnstation liegt die Talstation der frischen Breitenberg-Kabinenbahn. Gehzeit 1 Minute. Fahrtdauer ca. 20 Minuten. aus ca. dreieinhalb Stunden. Kostet mit dem »Schönen Wochenende Ticket« von ganz Deutschland aus nur 21 € für eine Person Hin und zurück. Am Breitenberg wird auch geschult. Drei verschiedene Startplätze von einfach bis mittelschwierig. Drachen und Gleitschirme haben getrennte Startplätze. Campingplatz bei der Seilbahn. Info Breitenbergbahn: Tel: 08363/392.

### Mittag

*DB-Bahnhof: Immenstadt*

In ca. fünf Minuten läuft man vom Bahnhof zur Talstation der Mittagbahn. Fliegerfreundliches Personal, drei Startplätze von einfach bis mittelschwierig. An der Bahn erhält man eine sehr gut gemachte Beschreibung der einzelnen Startplätze und Flugbedingungen bei entsprechender Windrichtung. Populäres Fluggebiet für Drachen und Gleitschirme. Campingplatz am Alpsee/Immenstadt. Info Mittagbahn: Tel: 08323/6149.

### Nebelhorn

*DB-Bahnhof: Oberstdorf*

Vom Bahnhof aus steht ein ca. 5-8 Minuten langer Fußmarsch zur Kabinenbahn an. Das Nebelhorn ist für die Allgäuer Streckenflieger die Nummer Eins. Von hier aus wurde die erste Alpenüberquerung geschafft. Drei Hauptstartplätze von leicht bis anspruchsvoll. Während der Ski-Saison stark frequentiert am Wochenende, was zu langen Wartezeiten an der Seilbahn führen kann. Teure Seilbahntarife. Der Flug vom hochalpinen Startplatz am Gipfelgrat ist das Geld wert. Campingplatz in Oberstdorf. Info Nebelhornbahn Tel: 08322/1092.

### Predigtstuhl

*DB-Bahnhof: Bad Reichenhall*

Nach einem ca. zehnmütigen Fußmarsch erreicht man die Talstation der Predigtstuhlbahn (Kabinenbahn). Zwei offizielle Startplätze für Drachen- und GS-Flieger. Der Predigtstuhl ist wegen seiner nicht leicht durchschaubaren Windverhältnisse eher für fortgeschrittene Piloten geeignet. Der weiträumige GS-Startplatz Hochschlegel erfordert einen ca. zehnmütigen Anstieg, der sehr steile Startplatz für Drachen liegt gleich neben der Gipfelstation. Die einheimischen Flieger geben gerne Auskünfte über ihr schönes Fluggebiet. Preiswerte Bahnfahrt auf den Berg. Cm: Campingplatz in Bad Reichenhall. Info Predigtstuhlbahn Tel: 08651/2127.

### Wank

*DB-Bahnhof: Garmisch Partenkirchen*

Die vier Garmischer Flugberge sind eine Reise wert. Der schon fast berühmte Wank liegt am nächsten zur Bahnstation, ca. 15 Minuten Fußmarsch oder Weiterfahrt mit dem örtlichen Bus zur Talstation der Wankbahn. Nicht weniger attraktiv ist der Ostfelderkopf, der allerdings nur mit dem örtlichen Bus angefahren werden kann, sofern man mit dem Zug an-

## REVISIONSZEITEN

### DER BERGBAHNEN

Wenn die Seilbahn Ferien macht, fällt der sorgfältig geplante Kurzurlaub vielleicht ins Wasser. Hier sind die wichtigsten Kontakte zu den nationalen Seilbahn-Verbänden:

Deutschland: Tel: 089/5791/1315, Fax: 089/5791/1316.

Revisionszeiten der Deutschen und Österreichischen Seilbahnen im Internet: <http://home.t-online.de/home/o8851104-ooerevision.htm>

Homepage des Deutschen Seilbahnen-Verbands:

[www.seilbahnen.de/vds/index.php4](http://www.seilbahnen.de/vds/index.php4)

Österreichischer Seilbahnverband in Wien, Tel.: **ci/503/78/oz**,

Fax: 01/503/78/47, Internet: [www.seilbahnen.at](http://www.seilbahnen.at).

Schweiz: Tel: 0041/31/35/92/23/33, Fax: 0041/31/35/92/310.

Eine zentrale Internetadresse für alle Schweizer Seilbahnen gibt es nicht. Die Revisionszeiten stehen aber in den Kursbüchern der Schweizer Bahnen SSB. **Weiter** hilft dann die gebührenfreie Service- und Buchungsnummer Tel: 00e00/100/zoo/30, oder gebührenfreies Fax: 00800/100/zoo/31 der Schweizer Tourismus-Zentrale in Frankfurt/M.

Im Internet [www.MySwitzerland.com](http://www.MySwitzerland.com) und e-mail: [bahn@schweiz.de](mailto:bahn@schweiz.de).



Fluggebiete linke Seite (von oben): Zugspitze, Nebelhorn  
Rechte Seite: Wank von oben

gereist ist. Am dritten Garmischer Flugberg, dem Hausberg, lässt es sich trotz seiner nur 450 m über Grund am Spätnachmittag hervorragend so-aren. Das Non plus Ultra ist der vierte Flugberg, die Zugspitze. Campingplatz an der Loisach/Grainau. Info Wankbahn Tel: 08821/71617.

### **TIPP:** Fliegerurlaub mit Hotel in Garmisch zum Spartara

Viele Kurverwaltungen bieten Sonderkonditionen mit der Deutschen Bahn an. Hier ein Beispiel. Start von jedem deutschen Bahnhof. ICE-Bahnfahrt mit Platzreservierung. Vier oder bis auf 14 Tage verlängerbare Übernachtungen im Hotel mit Frühstück, freie Taxifahrt zum Hotel und zurück, kostenlose Fahrt in allen Ortsbussen zu den Seilbahnen etc. Freie Fahrt mit überlandbussen bis nach München und nicht zuletzt eine Freifahrt auf den Wank, Hausberg oder Eckbauer. Das ganze Paket mit vier Übernachtungen wurde im vergangenen Jahr für 255 Euro oder 499.- DM pro Person von der Kurverwaltung Garmisch-Partenkirchen, Tel: 08821/180420/21, unter dem Kennwort »Mobil mit der Bahn«, verkauft. Billiger geht's nicht. Ein ähnlich günstiges Angebot war bei Redaktionsschluss gerade im Druck. Prospekt anfordern,

## Zugspitze

*DB-Bahnhof: Garmisch Partenkirchen*

Zumindest einmal im Leben sollte jeder GS-Flieger vom höchsten Berg Deutschlands fliegen. Die Auffahrt zur Zugspitze erfolgt von der deutschen Seite aus mit der Bayerischen Zugspitzbahn, einer nostalgischen Zahnradbahn, die den Berg hinaufkraxelt. Den Startplatz erreicht man im Winter nach einem viertelstündigen Fußmarsch zum Sessellift, der Flieger und Skifahrer in die Gipfelregion bringt. Wenn kein Skibetrieb mehr möglich

ist, wird der Sessellift eingemottet. Im Frühjahr und Sommer steht deshalb ein relativ schweißstreibender Fußmarsch von ca. 45 Minuten zum Startplatz Schneefernerscharte an. Die Anstrengung lohnt sich. Mit 1.700 Meter Höhenunterschied hat man auch bei einem Gleitflug »viel Luft« unter sich. Die Startbedingungen sind bei passenden Windverhältnissen auch von talentierten A-Scheinlern zu schaffen. Die Zugspitze sollte nur mit einem revierkundigen Piloten bei einwandfreien Windbedingungen befliegen werden. Campingplatz in Grainau. Info Tel: Zugspitzbahn: 08821/7970.

### **TIPP:** Geschickt gebucht, viel Geld gespart

Im Tarifdschungel der Deutschen Bahn finden sich nur absolute Bahnfreaks zurecht. Die Stiftung Warentest stellte letztes Jahr in einer repräsentativen Untersuchung fest, dass viele Auskünfte am Bahnschalter schlicht »daneben lagen«, oder nicht der günstigste Preis angeboten wurde. Kein Wunder, jedes Jahr ändern sich die Tarife. Wer auf Nummer sicher gehen will, informiert sich vorab selbst anhand der zahlreichen Broschüren, die am Bahnschalter ausliegen. Das Internet erweist sich hier als beste Informationsquelle: [www.bahn.de](http://www.bahn.de) - über die Links »Buchen&Kaufen« und »Tipps der Woche«. Die schnellsten Zugverbindungen und Fahrpreise innerhalb Deutschlands spuckt der Rechner einwandfrei aus. Geht die Fahrt über das Netz der Deutschen Bahn hinaus, klappt es in den meisten Fällen mit der Fahrplan-Information, selbst in der Kombination mit österreichischen und schweizerischen Privatbahnen, wie die nachfolgenden Beispiele zeigen. Soweit so gut. Doch trotz der fast lückenlosen Vernetzung schafft es der Internet-Dienst der DB immer noch nicht, die korrekten Tarife in Verbindung mit den österreichischen und schweizer Bahnen anzugeben. Somit bleibt bei ausländischen Flugzielen nur der Gang zum Bahnschalter oder der Griff zum Telefon, Tel: 01805/14/15/14 für die populären DB-Nachtzüge. Die allgemeine Reiseservice-Telefonnummer der Bahn: 01805/99/66/33.



## ÖSTERREICH

An passenden Zugverbindungen ist in Österreich kein Mangel. Fast alle bekannten Fluggebiete lassen sich direkt mit dem Zug anfahren. Wo eine Seilbahn ist, fährt auch der örtliche Bus direkt vom Bahnhof aus hin. Die nachfolgenden Flugberge sind von Deutschland aus leicht zu erreichen. Vielleicht eine Anregung für den nächsten Kurzurlaub?

### Zillertal

*Bahnhof Mayrhofen*

Von Stuttgart aus fahren wir in fünf Stunden und 18 Minuten nach Mayrhofen.

Für die Hin- und Rückfahrt bezahlen zwei Personen zusammen 209 EURO. Schneller geht's kaum mit dem Auto im Wochenendverkehr. Von Stuttgart aus sind es 407 Straßenkilometer einfache Strecke. Leicht erreichbare Flugberge im Zillertal, die von durchschnittlich begabten Fliegern gemeistert werden können: Filzenkogel / Ahornbahn, Penken/Finkenbergbahn, Kreuzjoch/Kreuzjoch-Rosenalmbahn usw. Der von Streckenfliegern stark frequentierte Startplatz beim Arbiskopf an der Zillertaler Höhenstrasse wird vom Flugtaxibus Lois von Mayrhofen aus bei schönem Wetter zuverlässig bedient. Campingplatz in Mayrhofen. Fluggebiete Zillertal im DHV-Info 90. Info-Tel. Parataxi Lois, Abfahrt am Landeplatz in Mayrhofen täglich ab 10 Uhr, 0043/5282/2625, Fax: 0043/5282/4346.

### Stubaital

*Haltestelle Fulpmes bei Innsbruck*

Das Stubaital ist eines der wetter- und fliegerfreundlichsten Fluggebiete der Nordalpen, wie man fast jedes Jahr beim Stubai-Cup im Januar feststellen kann. Die Anfahrt nach Fulpmes geht über den Innsbrucker Hauptbahnhof. Von dort aus fährt eine gemütliche Strassenbahn nach Fulpmes fast bis zur Talstation der Kreuzjochbahn. Nicht weniger populär ist der Elfer im ca. zehn Kilometer entfernten Neustift. Regelmäßige Busverbindung zur Talstation der Elferlifte. Ein besonderes Erlebnis sind Flüge von den Innsbrucker Bergen Hafelekar/Seegrube und Patscherkogel, die je-

doch wegen ihrer Nähe zum Flugplatz Innsbruck besonders streng reglementiert sind. Campingplatz an der Elfer-Seilbahn in Neustift. Fluggebiet-Info Elfer bei der Flugschule Parafly von Monika und Hans Peter Eller, Tel: 0043/05226/33/44. Kreuzjochbahn-Info Tel: 0043/052/25/2270.

### Fulseeck

*Bahnhof Dorfgastein*

Das Gasteinertal verwöhnt Drachen- und Gleitschirmflieger mit einer fliegerfreundlichen Atmosphäre in jeder Beziehung. Nicht überlaufen, günstige Preise an der Brandstein- und Fulseeck-Gipfelbahn. 1165 m Höhe unterm Gurtzeug und Streckenflug-Perspektiven, die weit ins Pinzgau hinein reichen. Campingplatz in Dorfgastein. Info-Tel. Bergbahn: 0043/6433/7223-0.

### Venetberg

*Bahnhof Landeck*

Bei der Fahrt durch das Inntal fällt der markante Venetberg auf. Da müsste so richtig die Post abgehen. Geht sie auch. In starker Frühjahrsthermik ist die Kombination aus oft starkem Talwind und viel Thermik am Berg eine Mischung, die weite Streckenflüge das ganze Inntal auf der Nordseite entlang ermöglicht. Ein Gleitschirmflug nach Italien über den Reschenpass bis nach Meran und weiter gelang schon einem guten Dutzend Piloten auch mit dem Tandemschirm. Die Anbindung von der Bahnstation zur Seilbahn kann nicht besser sein. In wenigen Minuten erreicht der schwer gepackte GS-Flieger vom Bahnhof Landeck die Talstation der Venetberg-Kabinenbahn. Dort treffen sich die Piloten am Seilbahncafe Valentino. Campingplatz an der Inn in Bruggen/Landeck. Info-Tel. Venetbahn: 0043/05442/626630.



Fluggebiete von links: Gaisberg, Stubai, Ossiacher See, Zillertal

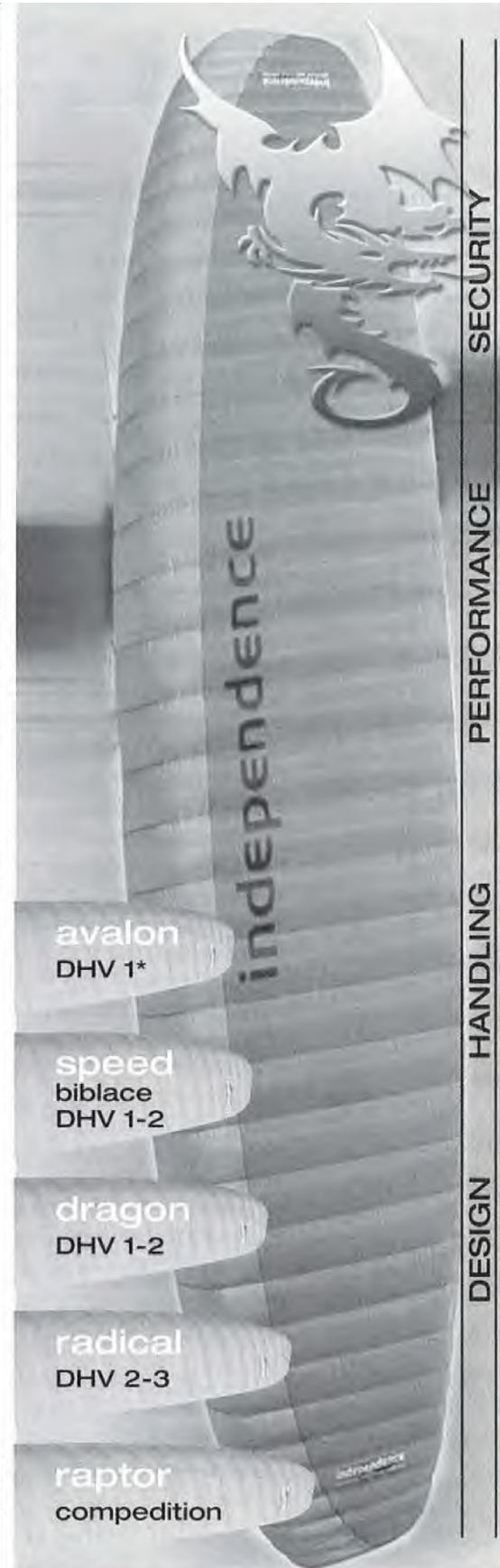
## Goldeck

*Bahnhof Spittal a.d.Drau*

Die Kärntener Flugberge werden von der Sonne reichlich verwöhnt. Deshalb bietet sich hier eine Rundreise zu den sechs bekanntesten Flugbergen der Region an. Der thermisch sehr erfreuliche 2.142 m hohe Goldeck in der Nähe des Millstätter Sees lässt sich am besten per Zug erreichen. Nicht viel weiter ist der Gerlitzen am Ossiacher See mit der Bahn-Busstation Annenheim. Von dort aus startet die Kanzelbahn in zwei Etappen auf den 1.911 m hohen Berg. Bei Revision bietet sich die Mautstraße mit dem Parataxi an, das vom Landeplatz aus losfährt. Der Gerlitzen ist ein hervorragender Flugberg mit toller Aussicht und auch anfängertauglich, sofern man sich einem einheimischen Flieger anschließt. Hier veranstaltet Nova-Testpilot Walter Holzmüller seine bewährten Sicherheitslehrgänge. Leider sind die vier weiteren Flugberge in dieser Gegend nur mit dem Auto oder Parataxi über Mautstraßen anzufahren. Das wären der Tschiernock bei Spittal, erreichbar über eine Mautstraße und Seilbahn, die berühmte Emberger Alm bei Greifenburg mit dem Parataxi sowie der Oberwolligen bei Obervellach und die Koralpe im Lavanttal. Alle drei letzteren Berge fährt man mit dem Parataxi oder per Autostopp auf den Mautstraßen hoch. Zahlreiche Campingplätze vorhanden. Schönste Plätze am Ossiacher See gegenüber der Gerlitzenbahn und in Greifenburg am Badensee, wo fast alle Flieger mit Anhang campieren. Info Goldeck-Seilbahn Tel: 0043/4762/2805. Gerlitzenseilbahn Tel: 0043/4246/2227.

### **TIPP: Für 154 Euro von Hamburg nach Lugano und zurück**

Von jedem deutschen Bahnhof aus gilt im grenzüberschreitenden TEE Rail Alliance-Tarif der Deutschen Bahn einen Monat lang der Pauschalpreis von 154 Euro für die Hin- und Rückfahrt ohne ICE-Nutzung, oder 184 Euro mit ICE-Sitzplatz. Beispiel: Ein Gleitschirm-pilot klappert von Hamburg aus einen Monat lang die Schweizer Fluggebiete für 154 Euro ab, und fährt dann nach Hamburg zurück. Das Schweizer Bahnnetz reicht bis nach Lugano im Tessin oder bis zur französischen Grenze nach Genf, Von Hamburg nach Genf sind es 1.090 Kilometer einfache Strecke! Das gleiche Angebot gilt auch für Österreich. Hier sind 148, bzw. 178 Euro mit ICE-Nutzung fällig. Einziger Wermutstropfen: Die Fahrtstrecke muss jeweils vor Reiseantritt genau festgelegt werden. Im Zeitrahmen ist man flexibel. Wann die nächste Teilstrecke angetreten wird, bleibt jedem selbst überlassen. Ein ähnlich günstiges Angebot gibt es auch für Familien (TEE-Familienkarte), Infos über die Spartarife: [www.bahn.de](http://www.bahn.de) oder die Reiseauskunft Tel: 01805/996633.



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

D-87637 Eisenberg

Pröbstenerstr. 15

Tel.: +49 8364 9833-0

Fax: +49 8364 9833-33

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



Von den schweizer Eisenbahnern könnte man hierzulande noch eine Menge guter Ideen übernehmen. Die Vernetzung der staatlichen SSB-Bahn mit über 30 Privatbahnen, fast allen Buslinien und Linienschiffen sowie den Zahnradbahnen hinauf auf die Berge funktioniert einfach tadellos. Mit günstigen Pauschalтарifen wie der Swiss Card oder der STS-Familienkarte, wo Kinder von sechs bis 15 Jahren mit einem Elternteil gratis reisen, sind die Fahrten mit dem Zug, dem Bus, dem Schiff und vielen Bergbahnen im Preis inbegriffen. Die hier aufgeführten Flugberge sind besonders attraktiv für einen Kurzurlaub mit der Familie, auch mit dem Zelt. Günstige Hotelpreise sind auf der Website: [www.budgethotel.com](http://www.budgethotel.com). zu finden.

## Engelberger Tal

**Bahnhof** *Engelberg*

Wie kaum ein anderes Fluggebiet bietet das Engelberger Tal bei Luzern mit 14 Flugbergen so ziemlich alles, was den Flieger begeistert, vom einfachen Flugberg Büelen mit 450 m über Grund bis zum hochalpinen Tittlis mit über 1.900 m Höhenunterschied vom Start- bis zum Landeplatz in Engelberg. Auf Seite 52 wird über alle Flugberge im Engelberger Tal berichtet. Zwölf der 14 Flugberge sind mit der privaten Luzern-Stans-Engelberg-Bahn fast direkt anzufahren. Die Zugfahrt darf in einer Richtung beliebig oft unterbrochen werden, was für Streckenflieger natürlich besonders interessant ist. Das Engelberger Tal eignet sich ganz besonders für die ersten Streckenflüge entlang der Bahnlinie, denn es gibt fast überall eine große Wiese zum Landen. Die zahlreichen Kabel und Bahnseile sollten wir allerdings nicht aus den Augen verlieren. Campingplatz am Ortsrand von Engelberg. Info Flugberg Brunni-Engelberg Tel: 041/639/60/60. Wetterinfos Brunni Tel: 041/639/60/66, ab 8:15 Uhr täglich.

## Pilatus

**Bahnhof** *Luzern*

Der 2.132 m hohe Pilatus ist das Wahrzeichen von Luzern am Vierwaldstädter See. Wer im Engelberger Tal immer noch nicht genügend Flugberge genossen hat, sollte den Pilatus ins Visier nehmen. Vom Bahnhof Luzern fährt der Bahnbus zur Seilbahnstation Kriens. Von dort aus sind mehrere Startplätze auf dem Pilatus am leichtesten zu erreichen. Besonders lohnenswert sind die abendlichen Soaringflüge über Luzern. Für Bahnfreaks bietet sich der Aufstieg mit der steilsten (48%) Zahnradbahn der Welt auf den Pilatus an. Dazu steigt man vom Bahnhof Luzern wieder in die Bahn oder aber gemütlicher aufs Linienschiff und fährt nach Alpnachstadt. Jetzt steht eine wirklich abenteuerliche Bergfahrt mit der Zahnradbahn zum Gipfel des Pilatus an. Campingplätze am Seeufer. Info Pilatus-Bahnen Tel: 041/41/329/11/11 oder [www.pilatus.com](http://www.pilatus.com).

## Mg'

**Bahnhof** *Goldau*

Keine 50 km von Luzern entfernt ist der Rigi-Kulm ein weiteres Highlight für GS-Flieger, die nicht zuletzt die Bergwelt mit grandiosen Ausblicken genießen wollen. Auf den Rigi fahren mehrere Zahnradbahnen. Die bequemste Anfahrt geht mit dem Linienschiff von Luzern aus nach Vitznau. Magenschwachen Piloten sei gesagt, wer auf der'n'Dam'pfer spuckt, sollte erst recht nicht auf den Berg fahren. Dort trifft er japanische Touristen in Kompaniestärke an, die statt der leckeren SCleezekRösti lieber eine dün-

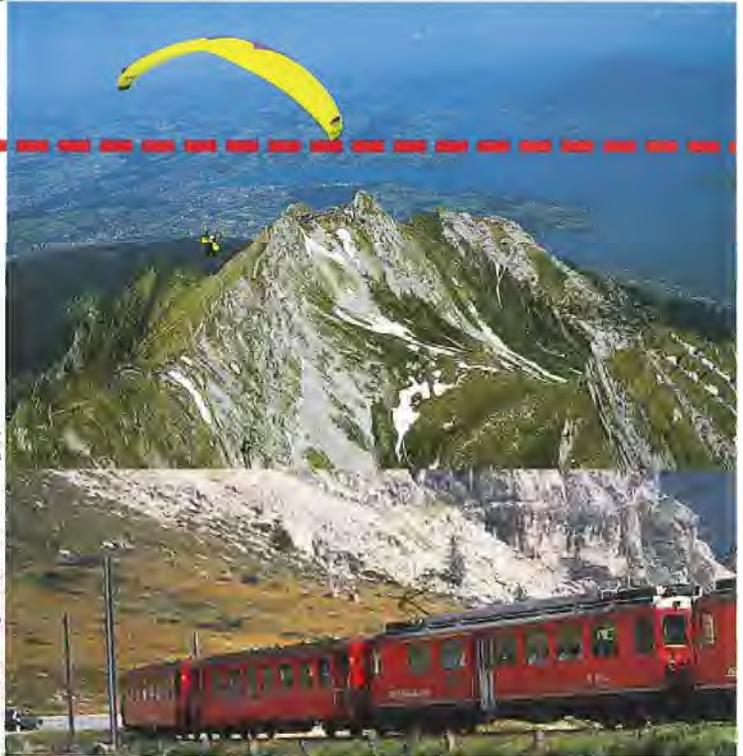


Foto: Andy Busslinger (2), Hans G. Josenberg (2)

ne japanische Nudelsuppe am Kiosk schlürfen. Die magenfreundlichste Anfahrt mit der Schweizer Bahn geht von Zürich aus direkt nach Goldau. Camping in Vitznau/Altdorf. Info RigiBahnen im Verkehrsverein Goldau Tel: 041/855/54/30 oder Verkehrsverein Vitznau Tel: 041/398/00/35, Rigi Wetter Tel: 041/397/27/70.

## Ebenalp

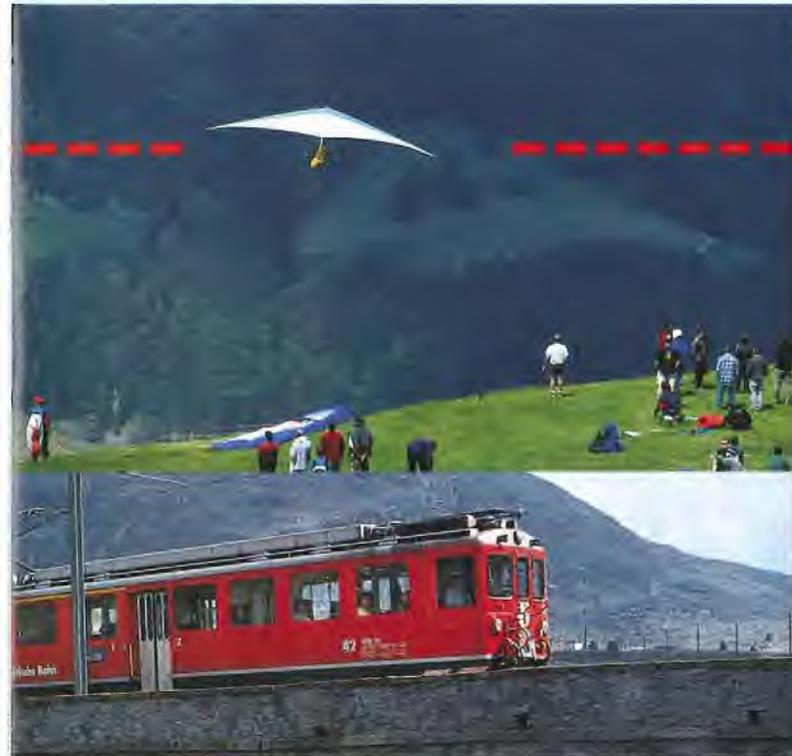
**Bahnhof** *Wasserauen*

Die knallrote Appenzeller Bahn hält direkt an der Talstation der Ebenalp-Kabinenbahn. Zurück liegt eine besonders schöne Fahrt durchs sanfte Appenzeller Land. Die Ebenalp erfreut auch weniger routinierte Piloten mit nicht zu bockiger Thermik und einem Landeplatz, den Jeder trifft. Nur ein paar Kilometer weiter thront der deutlich anspruchsvollere Hohe Kasten bei Brülisau, der keine Bahnanbindung hat, dafür aber mit dem Bus von Weissbad aus stündlich angefahren wird. Lt. Prospekt der Seilbahn: »Das Mekka der Gleitschirm- und Delta-Flieger.« Die Appenzeller Bahn fährt auch nach Jakobsbad. Direkt gegenüber geht's dann mit der Seilbahn auf den Kronberg, der ähnlich einfach zu befliegen ist wie die Ebenalp. Nächster Campingplatz in Appenzell-Kau, Info Talstation Seilbahn Ebenalp, Tel: 071/799/12/12. Seilbahn Hoher Kasten Tel: 071/88/13/22. Wetterinfos Tonband. Nur von der Schweiz aus anwählbar: Tel: 071/88/17/43.

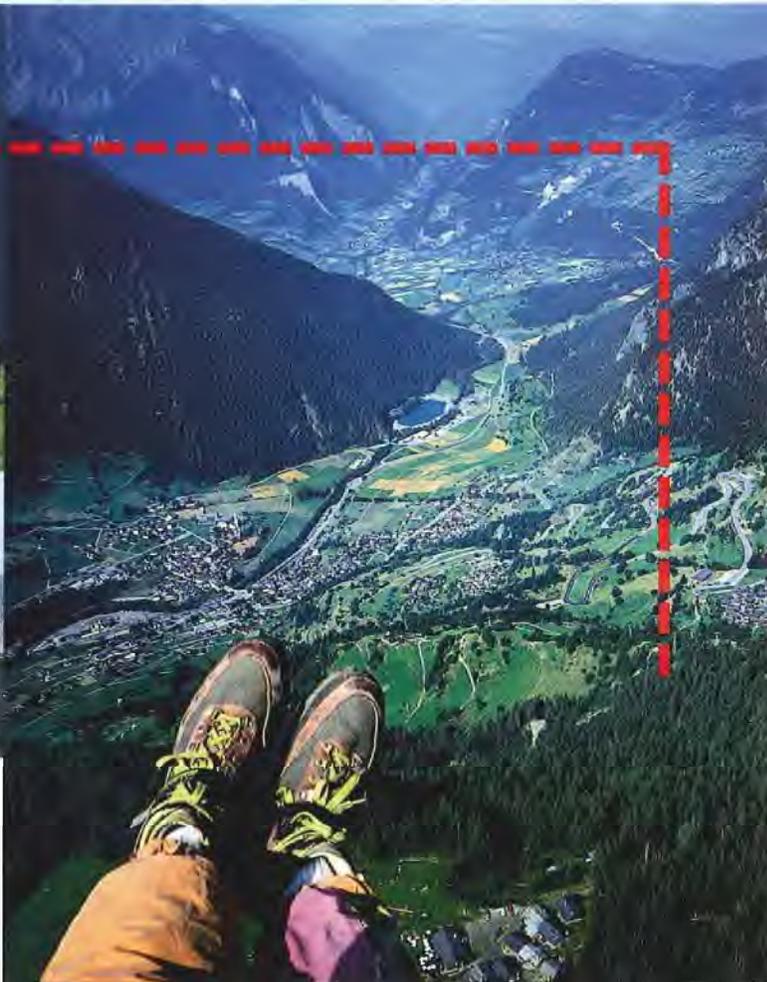
## Jakobshorn

**Bahnhof** *Davos*

Davos in Graubünden, hier verkehrt die Prominenz. Für uns Gleitschirmflieger ist das Jakobshorn eine besonders abwechslungsreiche Zugreise wert. Die Anbindung vom Bahnhof Davos zur Seilbahn ist idealerweise nur ein paar Schritte weit. Die bekanntesten Startplätze Jatzhütte und Jakobshorn Nord liegen auf über 2.500 m! Aus der Luft erleben wir die schneebedeckten Gesteinsriesen in einer Perspektive, die sowohl im Sommer wie auch im Winter fasziniert. Einen weiteren Startplatz, Höhenweg auf 2.219 m Höhe, erreicht man mit der Parsennbahn. Campingplatz in Davos. Info Jakobsbahn Tel: 081/414/90/90. Parsennbahn Tel: 081/417/67/67.



Fluggebiete von links: Pilatus, Ebenalp, Verblei«



## Cimetta

*Bahnhof Locarno*

Schmuddelwetter auf der Alpennordseite? Also ab zur Südseite in das sonnige Tessin. Der Cimetta oberhalb von Locarno am blauen Lago Maggiore ist das populärste Fluggebiet im Tessin, obwohl an guten Flugbergen wirklich kein Mangel ist. Den Cimetta meistern auch Anfänger am Spätnachmittag, wenn die Thermik nachläßt. Die Talstation der Cardada-Cimetta Seilbahn liegt nur eine Gehminute vom Hauptbahnhof Locarno entfernt. Campingplatz Lido am See. Info Cimetta-Bahn Tel: 091/735/30/30, [www.maggiore.ch](http://www.maggiore.ch).

## Monte Generoso

*Bahnhof Capolago*

Der Monte Generoso bei Lugano gilt als ideales Trainingsrevier für ein Sicherheitstraining über Wasser. Bei warmen Frühjahrstemperaturen lässt es sich hier neben dem blitzsauberen Campingplatz Paradiso am Ufer des Luganer Sees von Rene Pfyl auch mit wackeligen Beinen einwandfrei landen. Von hier aus organisiert Rene, der selbst häufig fliegt und sehr gut Deutsch spricht, die Auffahrt zur Bergbahn des Monte Generoso. Die Talstation ist zweieinhalb Kilometer vom Landeplatz entfernt, am Eisenbahn-Knotenpunkt Capolago. Die Aussicht vom Monte Generoso ist vom Feinsten, und auch die Streckenflüge von den drei verschiedenen Startplätzen gingen schon über 150 Kilometer. Deutsche Infos zur Bahn und Wetterlage etc. bei Rene Pfyl, Tel: 0041/91/648/28/63 oder [www.camping-paradiso.ch](http://www.camping-paradiso.ch), bei der Flugschule Pink Baron von Franco Kessel, Tel: 041/79/444/44/14, oder übers Internet: [www.cardada.ch](http://www.cardada.ch) in deutscher Sprache. Ob sich das Reisen mit der Bahn letztlich lohnt, muss Jeder für sich selbst entscheiden. Für Familien mit kleinen Kindern gleicht der Aufwand mit dem sperrigen Gepäck einem mittleren Umzug. Reiselustige Einzelreisende aus dem hohen Norden oder den neuen Bundesländern fahren mit dem TEE-Kombiticket supergünstig ins weit entfernte Kärnten oder an den Genfer See. Für einen Wochenend-Trip oder einen Kurzurlaub unter der Woche sind die Gruppentarife der DB echte Schnäppchen. Nicht zuletzt sind lange Reisen im Nachtexpress in netter Begleitung auch nicht zu verachten.



### Was uns besonders gefiel:

- Total entspanntes Reisen durch Sitzplatz-Reservierung
- Der Nachtexpress ist einfach Klasse
- Kein Stress mit Staumeldungen usw.
- Das Landschaftserlebnis begeistert immer wieder
- Nie langweilig, interessante Gespräche mit Reisenden
- Erholsame Rückfahrt nach dem Fliegen
- Gutes Gefühl, für die Umwelt etwas getan zu haben



### Wes uns weniger gut gefiel:

- Spontanes Losfahren bei Wetteränderung fällt flach
- Kompliziertes Tarifsystem der Bahn
- Oft lange Wartezeiten an der Bahnauskunft
- Infos übers Internet könnten noch besser sein
- Für zwei Personen rechnet sich die Bahn nicht immer
- Oft mehrfaches Umsteigen, bis das Ziel erreicht ist
- Höhere Nebenkosten am Zielort, als mit dem eigenen Wagen

# Thermik

## in den Bergen

Eine exakte räumliche und zeitliche Vorhersage der Thermik ist - wenn wir ehrlich sind - prinzipiell nicht möglich, weil die thermischen Auf- und Abwinde Bestandteile einer regellosen, somit chaotischen und vom Zufall geprägten thermischen Turbulenz darstellen. Trotzdem versuchen es die Meteorologen aufgrund ihrer Erfahrung und dem daraus gespeicherten Wissen mit physikalisch-mathematisch geprägten Modellvorhersagen sehr genaue Aussagen über die mittlere Struktur, die Stärke und die räumliche Verteilung der thermischen Konvektion zu ermitteln. Ist aber eine derartige Thermikvorhersage im Flachland schon schwierig genug, so kommen im alpinen Bereich noch zusätzliche Schwierigkeiten hinzu.

Manfred Kreipl, Diplom-Meteorologe, beschreibt sie.

Foto: Martin Scheef

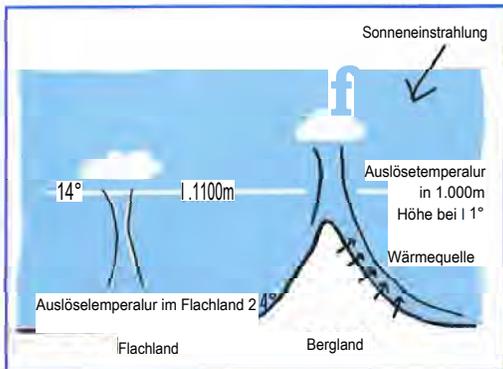


### Unterschiede zwischen der Thermik im Gebirge und im Flachland

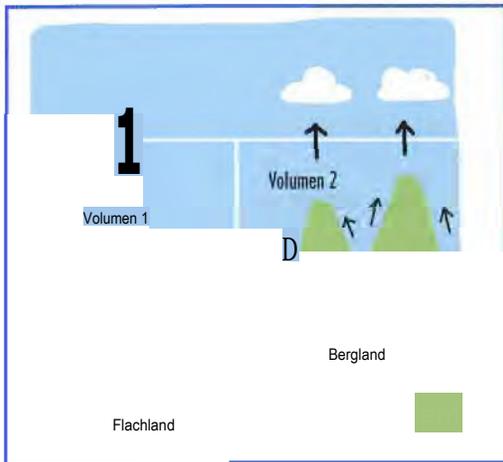
Es bestehen eine Reihe von Unterschieden zwischen der Thermik im Gebirge und der Thermik über dem flachen Land in Bezug auf ihre Stärke, Vertikalausdehnung und auch Lebensdauer.

**Folgende Ursachen begründen diese Unterschiede:**

- Deneitbts Belandb bzw. Einfallswinkel der Sonne
- geringeres Luftvolumen im alpinen Bereich
- höher gelegene Heizflächen
- Strahlungsbedingungen
- Hangeunoin<sup>9</sup>e en<sup>9</sup> Berg-Talwingsysteme.



**Abb.1 Diabatischer Effekt über geneigtem Gelände**



**Alibi Volumeneffekt**

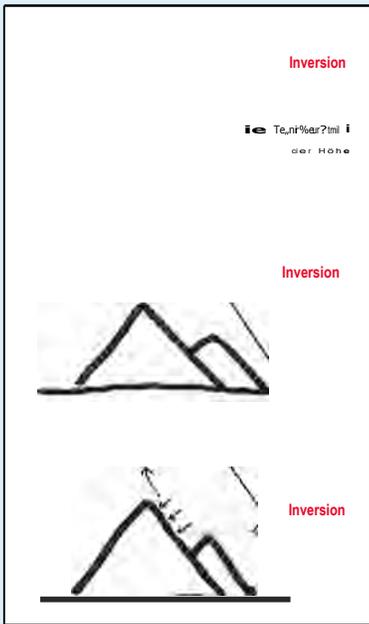
### Geneigtes Gelände

Vor allem in den Früh- und Abendstunden erhalten die der Sonne zugewandten Hänge mehr Strahlungsenergie pro Flächeneinheit. Die Erwärmung der hangnahen Luft erfolgt somit rascher als die Erwärmung der bodennahen Luft über der Ebene. Ein zweiter Unterschied zur frei aufsteigenden Flachlandthermik besteht darin, dass die Thermik im alpinen Bereich meist hangnah aufsteigt. Dabei unterstützt die dort aufgeheizte Luft das weitere Aufsteigen und wirkt als Wärmequelle (Abb. i).

### Geringeres Luftvolumen im Gebirge

Über bergigem Gebiet ist das zu erwärmende Luftvolumen weniger als über dem Flachland (Abb. 2). Somit kommt es bei gleicher Einstrahlung

energie zu einer rascheren Erwärmung und höheren Temperaturen im Tagesverlauf. Dies wiederum begünstigt die Thermikstärke und damit auch die vertikale Ausdehnung der Thermik. (Für die Entstehung der Talwindssysteme ist der Volumeneffekt auch von nicht unwesentlicher Bedeutung.) Der (fühlbare) Wärmestrom weist im Gebirgsbereich eine vertikale Verteilung auf, weil die Heizflächen auf verschiedenen Höhen liegen. Der Volumeneffekt bedeutet, dass in den Schichten unter Kammniveau weniger Luft zu erwärmen ist als oberhalb der Topographie. Somit steigt die Lufttemperatur am Talboden im Vergleich zum Flachland bei gleicher Einstrahlung rascher an und die Thermik erreicht, gemessen ab Talboden, im Tagesgang größere Höhen als über einer Ebene.



**Abb. 3** Die Auswirkung der höher gelegenen Heizflächen auf die Thermikentwicklung hängt von der Inversionshöhe ab.

### Höher gelegene Heizflächen

Hier hängt die Auswirkung der höher gelegenen Heizflächen auf die Thermikentwicklung von der Höhe der Sperrschicht (= Inversion) ab. Dies belegt Abb. 3. Liegt die Inversion - bei a) - deutlich über den Berggipfeln, so ist die Wechselwirkung gering. Bei b) liegt die Inversion im Gipfelniveau oder nur knapp darüber. Somit wird die Arbeitshöhe mit dem ansteigenden Gelände wesentlich geringer. Liegt die Inversion - wie bei c) - sogar unter den Gipfeln, so kann sich über den höher gelegenen Heizflächen gute Thermi-

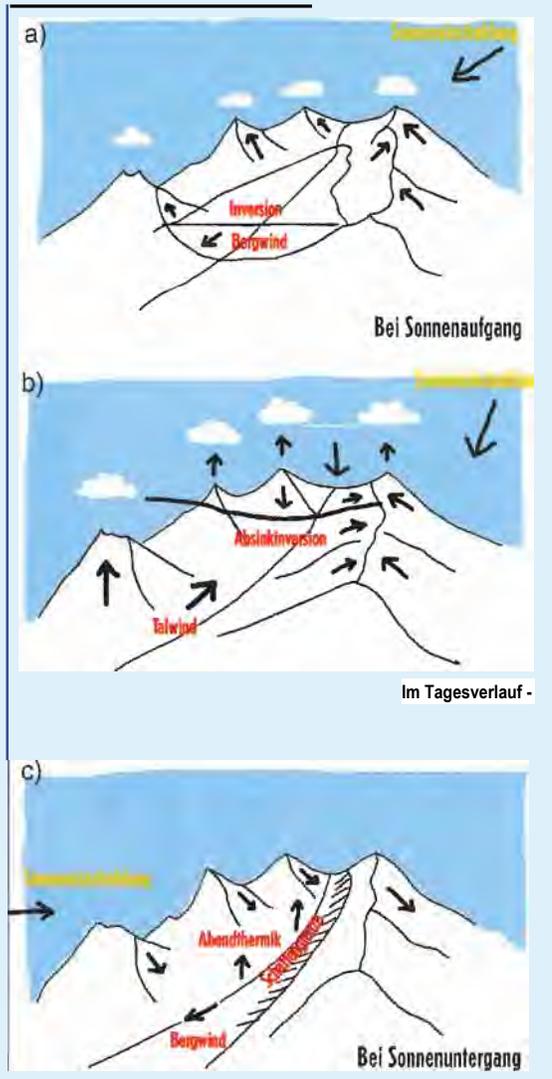
entwicklung einstellen, während in der Ebene (- im Flachland) bei nur geringer Arbeitshöhe vielfach nur schwache Thermik entsteht, meist sogar nur Blauthermik, also ohne Quellwolkenbildung.

Höher gelegene Heizflächen und die geringeren Luftvolumina über den Tälern vergrößern im allgemeinen die konvektive Mischungsschicht. Bei den typischen Absinkinversionen in windschwachen Hochdruckgebieten wird dadurch die Sperrschicht über dem Bergland angehoben. Dies zeigt Abb. 4.

### Strahlungsbedingungen

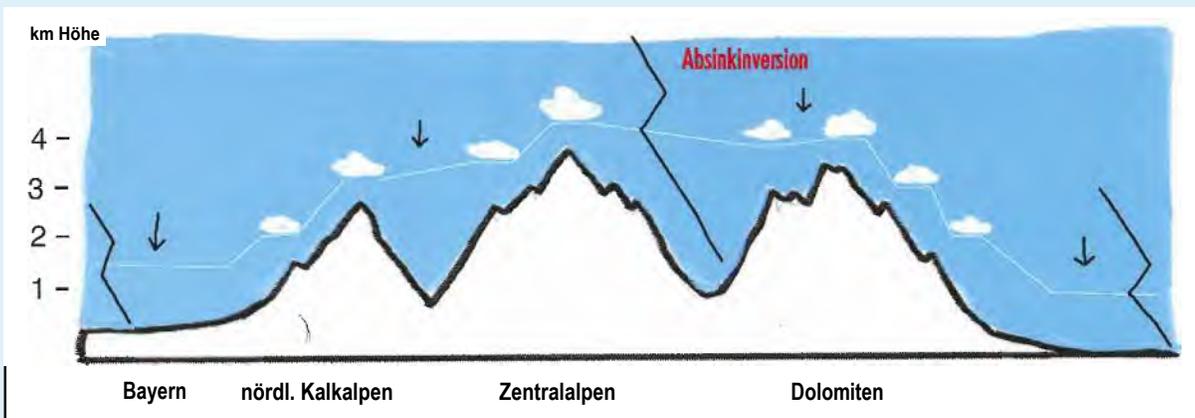
Normalerweise ist die Einstrahlung oberhalb von Talinversionen wegen der geringeren Schadstoffemissionen im wahren Sinn des Wortes oft ungetrübt. Während am Morgen in den Talsohlen noch Dunst oder Nebel liegt, herrscht über den Berggipfeln bereits hervorragende Sichtweite mit ungehinderter Einstrahlungsmöglichkeit.

Eine markante Besonderheit



**Abb. 5** Berg- und Talwindsystem

**Abb. 4** Höhe der Thermikschicht über den Alpen bei einer Absinkinversion im Hochdruckgebiet





gibt es im Zusammenhang mit schneebedeckten Gipfeln und Gletschern. Sie reflektieren nahezu vollständig die einfallende Strahlung und bleiben somit verhältnismäßig kalt. Die dadurch abfließende Kaltluft (oft »Gletscherwind« genannt) kann dabei eine relativ schmale Konvergenzzone zur aufsteigenden Warmluft bilden, an der bevorzugt thermische Ablösungen auftreten. Dies erklärt auch die hohe und häufig verlässliche Aufwinddichte entlang der Schneegrenze, die man vor allem im Frühling beobachten kann.

### Hangaufwinde und Berg-Talwindssysteme

Diese im Tagesgang sich einstellende und im weiteren Tagesverlauf sich sogar umkehrende Windsituation dürfte allgemein bekannt sein. Da sie sich jedoch in jedem ausgeprägten Alpental verschieden präsentiert, soll hier nochmals darauf eingegangen werden.

Bei Sonnenaufgang: Hangaufwinde **anabatische** Strömung in flacher Schicht am Hang) und Thermik entstehen an den höher gelegenen, bereits sonnenbeschienenen Hängen, während die Alpentäler noch im Schatten verbleiben. Hier fließt unterhalb der nächtlichen Inversionsschicht noch der Bergwind talabwärts aus dem Tal.

Im Tagesverlauf: Mit zunehmender Einstrah-

lung verstärkt sich die thermische Hangwindzirkulation und die Talinversion wird von unten her weggeheizt. An den Bergflanken strömt die erwärmte Luft hinauf, während sich über der Talmitte durch kompensationsbedingtes Absinken der Luft eine Inversion ausbildet. In Tallängsrichtung dreht der Bodenwind ab dem späten Vormittag um 180 Grad und strömt als Talwind talaufwärts.

Bei Sonnenuntergang: Mit der untergehenden Sonne werden die Schattenseiten der Berge sowie die entsprechende Talseite rasch abgekühlt und es kommt zu einer hangabwärts gerichteten Strömung (= katabatisch). Die Umkehr- bzw. Abendthermik setzt ein! Relativ ruhiges Steigen, oft noch mehr als 1 m/s wird jetzt über der Talmitte, oder genauer im Bereich der Schattengrenze, anzutreffen sein, wobei das stärkste Steigen mitunter etwas zu der zuletzt sonnenbeschienenen Seite tendiert. Zu dieser Zeit dreht der Bodenwind abermals um 180 Grad und beginnt nun als Bergwind talauswärts zu strömen. Diese Strömungsschicht ist in der Dämmerungszeit einige wo m, in alpinen Längstälern aber gelegentlich auch bis zu 1.500 m Höhe mächtig. Die Umkehrthermik kann für längere Endanflüge mitgenutzt werden, doch muss man andererseits bei Außenlandungen den talabwärts gerichteten Wind berücksichtigen. Die Abb. 5 versucht den tageszeitlichen Gang nochmals zu verdeutlichen.

**ASTRAL 3  
DHV 2**

3,24(S)-3,26(M)-3,28(L)

**3 300**

SWING GmbH  
An der Leiten 4  
0-82290 Landsberied/Germany  
Tel.: +49(0)13141-3 27 788E1  
Fax: +49(0)81 41-3 27 78 70  
info@swing.de

# NO DANGER

Wo liegen die Gefahrenscenarien unserer Sportarten? Was sind die typischen Unfälle der vergangenen Jahre? Allesamt hochbrisante Fragen, denen sich Fluglehrer Klaus Irschik aufs Neue angenommen hat. Wertvolle Tipps zur Unfallvermeidung gibt's natürlich als Zugabe!

Foto: Toisten, Hähne

# !?

**E**in schwerverletzter Fußballer wird als Held vom Platz getragen - kommt es hingegen zu einem Bänderriss beim Gleitschirmschnupperkurs, so muss der arme Neuling damit rechnen, am nächsten Tag unter seinen Arbeitskollegen als Wahnsinniger und Kamikaze abgestempelt zu werden. Nach jedem Luftfahrtunfall wird oftmals der Glaube an die gesamte Sportart in Frage gestellt. Jeder schlimme Auto- oder Motorradunfall ändert maximal 5 Minuten die persönliche Fahrweise! Anders bei uns:

## Worst case - der Flugunfall

Nichts schadet dem Sport mehr als ein Unfall. Es sind natürlich in erster Linie die Schicksale des verunfallten Piloten und dessen Angehörigen, in zweiter Linie geht es jedoch um den beträchtlichen Imageverlust. Es gibt also eine Menge Gründe, sich immer wieder mit diesem Thema auseinander zu setzen. Unfallanalyse und Prophylaxe sind ein Muss für jeden Piloten!

## Zweischneidigkeit der Aufklärung

Nach einem Unfall gibt es immer zwei Seiten zu sehen. Zum Einen gibt es Gründe, den Unfall möglichst zu verharmlosen, zu vertuschen, ihn

nach Möglichkeit geheim zu halten. Auf der anderen Seite steht sogar die gesetzliche Vorschrift, jeden schwerwiegenden Unfall und jede Betriebsstörung innerhalb einer gewissen Frist unserer Unfallmeldestelle, sprich dem Verband zu melden.

Der Zweck dieser Meldung ist logisch: Durch entsprechende Ursachenforschung sollen andere Piloten vor der gleichen Situation geschützt werden. Dies kann sich auf Geräteversagen, ungeeignetes Gelände oder wie so häufig auf ein spezielles Fehlverhalten des Piloten beziehen. Letzteres wird wohl nur sehr ungern preisgegeben. Wer gibt schon gerne zu, sich mit dem Wetter verschätzt zu haben, unaufmerksam gewesen zu sein oder schlichtweg einen Bedienungsfehler begangen zu haben!

Dementsprechend sind die Unfallberichte, sofern sie überhaupt abgegeben werden, meist auch relativ schwer auszuwerten. Von Nichtflie-

gern beobachtete Störungen lauten meist: »Das Gerät geriet in einen unkontrollierten Flugzustand und stürzte ab.« An dieser Stelle noch mal ein Appell: Die Unfallmeldepflicht an den Verband gibt es nicht, um Jemanden nachträglich zu ahnden, sondern um alle anderen Piloten vor demselben Schicksal zu bewahren!

## Die Unfall-Geschichte

Betrachten wir zunächst die Unfallentwicklung im Gleitschirmfliegen. Zu Beginn standen zahlreiche Sprunggelenksverletzungen im Mittelpunkt. Sie waren wohl in erster Linie auf die hohen Sinkwerte zurückzuführen. Mit der Leistungsexplosion der Geräte kam es zu einem neuen, markanten Problem, welches bis heute nicht gelöst ist: Die asymmetrische Einklappung! Daraufhin folgten die Jahre der massiven Rückenverletzungen, die durch die Protektor-





Rückenverletzungen, die durch die Protektorentwicklung gestoppt werden sollte. Die Größe der Gurtzeuge und die Modernisierung der Schnallentechnik führten zum nächsten Problem: Das Vergessen der Beinschlaufen! Ob das Jahr 2002 zum Karabinerbruchjahr wird, bleibt noch offen. Beim Drachenflug stand zu Beginn das Problem des Flattersturzes, das auf ungenügende Gerätesicherheit zurückzuführen war. Mit einer Veränderung der Flügelform in Richtung Leistung ergab sich dann später ein neuer Trick: Der Tuck.

Zum Thema Rettungsgeräte fällt mir auf Anhieb das Problem der mangelnden Kompatibilität und die damit verbundene Nichtauslösbarkeit ein. Dieses Problem sollte durch die eingeführte 1<-Prüfung aus der Welt geschafft werden. Unser derzeitig verwendetes Rettungsgerät ist sicherlich nicht der Weisheit letzter Schluss, unter Berücksichtigung aller Parameter jedoch ein genialer Kompromiss aus Schutzfunktion, Praktikabilität und Preis.

## Verteufeltes Wetter

Die Unterschätzung der Wettergefahren ist seit Beginn der Fliegerei ein Kardinalproblem. Unfälle resultieren normalerweise aus einer Ver-

kettung von mehreren Umständen. In nahezu 70 % aller Unfälle und Gefahrensituationen spielte das Wetter die bedeutendste Nebenrolle. Einklappungen und Tucks passieren nicht bei geringen Windgeschwindigkeiten und stabilen Wetterlagen. Das Fliegen in grenzwertigen Wetterlagen ist wohl Standard geworden. Die große Frage: Wann schlagen »föhnige« Wetterlagen in Föhn um, wann wird aus »gewittrig« ein Gewitter?

In der Tat gibt es sehr gute Piloten, die fast bei jedem Wetter fliegen können. In der Praxis fehlt es häufig an der Einschätzung des eigenen Levels. Durch ein entsprechendes »Lemmingverhalten« ist so schon so manche Katastrophe passiert. Gerade im Bereich Wetter ist deshalb gerade unser Verband dabei, den gesamten Ausbildungs- und Fortbildungsbereich nochmals zu durchforsten und methodisch und didaktisch zu optimieren.

## Gleitschirm

Number one - die asymmetrische Einklappung. Großflächige Einklapper, d. h. über 50 %, sind die Spitzenreiter unter den schweren Unfällen. Ursache sind fast immer der Einflug, bzw. das Unterschätzen der Lee-

und Thermikturbulenzen. Leeturbulenzen sind in der Regel mit zu hohen Windgeschwindigkeiten gekoppelt. Sehr häufig kommen diese Leeturbulenzen in geringer Bodennähe, oftmals kurz nach dem Start, häufig auch im Lee von Hindernissen bei der Landung vor.

Aktives Fliegen heißt das Stichwort zur Vermeidung. Immer der richtige Abbremsdruck auf den Bremsleinen und im Bedarfsfall schnell und nicht Überreagieren. Wenn es zur Einklappung kommt, dann immer zuerst Gegensteuern, d. h. die Richtung halten, und sich anschließend um die Einklappung kümmern. Zuviel Gegensteuern ist oftmals gefährlicher als zu wenig Gegensteuern, da die Strömung am noch »gesunden« Flügel

NO DANGER!

vollends abreißen kann. Sollte eine beginnende Drehbewegung nicht nach kürzester Zeit gestoppt werden, so muss das Rettungsgerät aktiviert werden.

### Tipps

- Üben großflächiger Einklapper auf Sicherheitstraining, Performance-Training
- e Boden-Handlingsübungen in der Ebene bei gleichmäßigem Wind
- © Niedrig klassifizierter Schirm, Gurtzeug mit wirksamem Protektor

### Probleme am Start

Es beginnt mit den ungenügenden Startvorbereitungen. Die Rede ist von unsachgemäßem Leinensortieren und schlecht ausgewähltem Startort- und -zeitpunkt. Annähernd 90% aller Leinenprobleme, sprich Verhänger, könnten durch einen effektiven Vorflugcheck, sprich durch das systematischere Leinensortieren, vermieden werden.

Beim normalen Vorwärts-Aufziehen entstehen vor allem durch zu spätes Anbremsen der vorschießenden Kappe symmetrische oder asymmetrische Einklappungen. Der Pilot stürzt dadurch mit hoher Geschwindigkeit oft gegen den Hang. Zu frühes ins Gurtzeugsetzen mit anschließendem Aufsetzen und das Nichtkorrigieren der Abflugrichtung stehen an zweiter Stelle der Unfallsituationen während des Startvorgangs. Gründe für eine zu frühe Rückenlage sind oftmals ein zu eng eingestellter Brustgurt, ein zu großes Gurtzeug mit zu hohen Aufhänge-

punkten oder ein zu eng eingestellter Frontcontainer. Die Verletzungsgefahr durch das Überbremsen oder zu frühes Hineinsetzen wurde durch die Verwendung effektiver Protektoren deutlich reduziert.

### Tipps

- © Starttechniktraining am Übungshang, Performance-Training Teil i.
- © Videoanalysen.
- © Gurtzeugeinstellung und Tauglichkeit überprüfen.
- Perfektionierung der Leinensortiermethode.
- © Bodenhandlings-Übungen in der Ebene bei mäßigem, konstantem Wind.

### Spirale zum Abgewöhnen?

Die Steilspirale ist zweifellos die effektivste Abstiegshilfe. Gleichzeitig ist dieses Extremflugmanöver aber auch nicht ganz einfach zu fliegen. Beherrscht wird die Steilspirale dann, wenn über einen längeren Zeitpunkt mit 8 - 12 Meter pro Sekunde gleichmäßig Höhe abgebaut und möglichst sanft ausgeleitet wird. Das Einleiten der Spirale in aufwärtsgerichteten Luftmassen ist wesentlich schwieriger als die Einleitung in ruhiger Luft.

Mehrere Unfälle sind beim Üben der Steilspirale in geringer Höhe vorgekommen. Oftmals waren die Piloten von den extremen Sinkgeschwindigkeiten förmlich überrascht worden. Das zu späte Ausleiten und das entsprechende Nachdrehen der Schirme hatte nun schon mehrmals zum Aufprall in der Spirale geführt. Die extremen Zentrifugalkräfte führten teilweise



zu Bewusstlosigkeit und Schwindelgefühlen. Selbst das Rettungsgerät-Auslösen war teilweise auf Grund der herrschenden Kräfte nicht mal mehr möglich.

### Tipps

- © Wenn üben, dann die ersten Male nur unter Anleitung, mit mindestens 500 Meter Höhe oder über Wasser mit entsprechendem Personal (Boot, Schwimmweste).
- © Für Gelegenheitspiloten empfehle ich, die Steilspirale aus dem Repertoire zu streichen, das Ohrenanlegen in Kombination mit Beschleunigen zu üben und vor allem lieber etwas früher zum Landen zu gehen!

### Missratener B-Stall

Die Verwendung der falschen Gurte (C-Ebene) ist ein möglicher Fehler, kommt jedoch relativ selten vor. Häufiger wird zu schnell eingeleitet oder zu langsam ausgeleitet. Ersteres kann vor allem bei den modernen 1-ern zu einer Frontrosette, bei der Ausleitung zu Verhängern mit anschließendem Abspiralen führen. Zu langsames Ausleiten oder zu frühes Anbremsen der fahrtaufnehmenden Kappe führt zu Sackflug und eventuellem einseitigem Strömungsabriss. Ältere teilweise luftdurchlässigere Schirme und Schirme, mit denen viele Windenschlepps durchgeführt worden sind, neigen hierzu besonders!



Foto: Michel Pfeiffer

# NO DANGER



## Tipps

- © Die ersten Male nur unter Anleitung mit mindestens 500 Meter Bodenabstand üben.
- © Betriebsanleitung des Gleitschirms zu diesem Thema genau durchlesen, um eventuelle Besonderheiten herauszufinden oder sich vom Fluglehrer in die Besonderheiten des Fluggeräts einweisen lassen.

## Black Box Rettungsgerät

Im Grunde genommen funktionieren unsere Rundkappen relativ gut. Hauptgründe für den Gebrauch des Rettungsgerätes sind unlösbare Verhänger nach Einklapper sowie Kollisionen mit anderen Gleitschirmen oder Drachen beim Thermik-, Hangflug oder bei der Landeinteilung. Es fällt allerdings immer wieder auf, dass gerade Gleitschirmflieger das Rettungsgerät häufig zu spät und somit in zu geringer Höhe aktivieren. Zwei Dinge sind für eine schnelle Öffnung extrem wichtig: Zum einen ist es das kraftvolle Wegschleudern, der zweite Parameter ist der Packzustand des Rettungsgeräts. Seit der Einführung der Kompatibilitätsprüfung gibt es auch kaum mehr Versager aufgrund unprofessioneller Manipulation oder falschen Zusammenbaus. Die Sollbruchschnur hilft gegen ein unbeabsichtigtes Herausfallen des Rettungsgeräts.

## Tipps

- Jährlich mindestens ein Mal ein Sicherheitstraining in der Turnhalle besuchen (Performance-Training Teil 3).
- © Bei jedem Flug mindestens einmal den Rettungsgerätegriff in die Hand nehmen und den Fall mental durchspielen.
- © Rettungsgerät mindestens 2 x im Jahr professionell packen lassen.
- Falls noch nicht geschehen, einmalig eine Kompatibilitätsprüfung zum Gurtzeug und Piloten durchführen lassen.

## What goes up - must come down - Die Landeinteilung

Verglichen mit der Landeinteilung ist das korrekte Ausflaren bei der Landung ein eher untergeordnetes Problem. Schlechte Landevorgänge haben sehr häufig ihren Ursprung in einer unprofessionellen Landeinteilung. Starkwind und Hindernisse verschärfen die Fehleinschätzungen im Anflug. Es gibt nach wie vor zwei gewichtige Gründe für die klassische Landeinteilung mit Position, Gegen-, Quer- und Endanflug. Zum Einen ist es die Kalkulierbarkeit für die anderen Piloten und zum Zweiten führt dieses System zwangsweise zu einer gewissen Routine. Bei mehr als 20 km/h Wind macht die Landeinteilung aufgrund des zu starken Versatzes für den Gleitschirm keinen Sinn mehr. Die Fehler beginnen schon darin, dass vor dem Flug der Landeplatz nicht ausreichend inspiziert wird. Im Queranflug Abachtern und eine nicht durchgeführte Höhenstaffelung zum nächstlandenden Piloten

sind weitere Gründe für die typischen Zusammenstöße im Anflug. Die Verschätzung in der Höhe führt letztendlich zum Flug ins Hindernis und dies meist mit entsprechend hoher Fahrt.

## Tipps

- Performance-Training Teil 2 (Flugtechnik).
- Landeinteilung mal wieder mit Einweisung oder im Doppelsitzer fliegen. Kreis auslegen und das Anflugschema zunächst auf großen Landeplätzen trainieren. Landeplatz vorher anschauen und sich die entsprechenden Raumwege bei entsprechenden Hauptwindrichtungen überlegen. Rechtzeitig zum Landen gehen. Höhe zu anderen Piloten bspw. durch Ohrenanlegen staffeln, um gemeinsame Landeanflüge zu vermeiden.
- Notfalls eine sichere Außenlandung durchführen

## Fliegen am Meer

Neben dem gigantischen Ausblick hat das Fliegen am Meer auch weitere Vorteile. Aufgrund der Wellen kann beispielsweise sehr schnell und eindeutig die Windrichtung und die Windstärke erkannt werden. Der zweite große Vorteil liegt in der laminaren Windsituation bei Seewind. Auf der anderen Seite weist das Fliegen bzw. speziell das Landen am Meer auch nicht zu unterschätzende Gefahren auf: So sind speziell die Inseln bekannt für ihre schnell wechselnden Windrichtungs- und Geschwindigkeitsänderungen.

Die Hauptgefahr ist und bleibt jedoch immer die Landung im Wasser. Schon bei minimaler Verschätzung während des Landeanflugs kann es vorkommen, dass das Land ohne professionelle Hilfe nicht erreicht werden kann. Eine selbständige Befreiung im Wasser kann bereits durch schwache Brandung unmöglich gemacht werden. Die rücklaufenden Wellen ziehen die



•  
g

Foto: Andy Busslinger



# FORCE

fly

## - der neue DHV 1-2er ... für Innovation, Lignamik und Sportlichkeit



**murr,,,**  
hanggliding paragleing

Kufsteiner Str. 44 • 0-80054 Raubling

Tel +49-0035-61139 • Fax 8481

www.flg-rnore.com • e-mail ofFile@fig-mDre.rnrn

www.ICAR2000.com

tonnenschwere, mit Wasser vollgefüllte Ausrüstung immer wieder ins Meer hinaus. An den typischen Meergeländen sieht man auch immer wieder Testpiloten bei der Arbeit. In der Erwägung des »sicheren« Wassers motiviert dies oftmals normale Piloten zur Übung außergewöhnlicher Flugmanöver. Das Wasser kann jedoch ohne die Verwendung der entsprechenden Sicherheitsausrüstung vor allem die Gefahr des Ertrinkens mit sich bringen. Vom Fliegen von Extremmanövern ohne Schwimmweste und Boot im Wasser möchte ich daher dringend abraten!

### Tipps

Sobald Schaumkronen auftreten, zum Landen gehen.

- Am späten Nachmittag setzt oftmals unvermittelt Landwind ein und führt somit sehr häufig zur Fehleinschätzung bei der Landung
- © Nie alleine am Meer landen.
- © Gurtzeug mit Schnellverschlüssen verwenden.
- Scharfes Gurtmesser griffbereit haben.
- Extremflugübungen nur unter Anleitung mit Schwimmweste und einsatzbarem Boot durchführen.

### Problem Psychische Belastung

Ein Punkt, der von vielen Piloten gerne übersehen und speziell von Männern sehr häufig überspielt und verdrängt wird. Aufgrund sehr vieler eindeutiger Beobachtungen und Gesprächen wird deutlich, dass sich aufgrund extremer

Angst- und Stressgefühle ein eindeutiger Unfallfaktor ergeben kann, Angst beginnt zunächst mit einem erhöhten Erregungszustand, der zu erhöhter geistiger und körperlicher Leistung führt. Ab einer gewissen Adrenalinausschüttung kann sich dieser Zustand jedoch in eine Angstblockade umschlagen, die zum kompletten Blackout mit allen nur erdenklichen Fehlreaktionen führen kann. Verkrampfungen der Muskulatur, aber vor allem gefährliche Denkblockaden, haben schon zu gravierenden Unfällen geführt. Gefährliche Angstgefühle kommen häufig

durch zu wenig Fliegen, aber auch oftmals nach einem entsprechenden nicht aufgearbeiteten Erlebnis auf. Wobei der entsprechende Vorfall, z. B. eine heftige Einklappung oder ein Zusammenstoß, nicht unbedingt selbst erlebt werden musste. Es gibt sehr unterschiedliche Angsttypen und die Menschen reagieren sehr unterschiedlich auf diese psychologischen Phänomene. Aus diesem Grund fällt es auch sehr schwer, allgemeine Aussagen zur Risikovermeidung zu geben. Sehr häufig hilft jedoch:

### Tipps

- © Nach einem entsprechenden Erlebnis mit Spezialisten über die Ursachen ausführlich diskutieren.
- © Angst und Angstgefühle vor Anderen und vor sich selbst zugeben und mit Freunden und eventuell seinem Fluglehrer darüber sprechen.
- In sich selbst hineinhören und bei entsprechenden Angstsymptomen (Herzklopfen, Zittern, Nervosität, das Gefühl des zugeschnürten Halses, Übersprungshandlungen) nicht starten!
- © Ganzjähriges Fliegen, auch wenn es sich »nur« um Sinkflüge handelt.
- © Nach entsprechendem Erlebnis wieder mit »kleinen Portionen« am Übungshang einsteigen.
- Eventuell auf eine fehlerverzeihendere Ausrüstung überwechseln.

Foto: An  
Lusinger



## Problem Trainingsdefizit

Gleitschirm- und Drachenfliegen sind technisch sehr anspruchsvolle Sportarten. Neben technischen Fähigkeiten erfordert die sichere Ausübung deshalb einen relativ hohen Trainingseinsatz. Training heisst, so viel wie möglich fliegen und die Vermeidung von größeren Pausen. Aber auch die mentale Fitness, die Informationen über Fachzeitungen sind von enormer Bedeutung für die sichere Ausübung des Flugsports. Das Aufsuchen des nahegelegenen Übungshangs bringt nicht nur flugtechnische Sicherheit, sie trägt ganz nebenbei auch zu körperlicher Fitness bei! Piloten, die weniger als 20 Flüge pro Jahr absolvieren, sollten nicht selbständig zum Fliegen gehen, sondern sich erfahrenen Piloten oder organisierten Reisen anschließen.



# Drachenfliegen

Ist Drachenfliegen gefährlicher als Gleitschirmfliegen oder umgekehrt? Es ist müßig, hier Gefahrenpotentiale zu vergleichen. Klar ist, dass beide Sportarten ihre spezifischen Gefahren haben und dass es trotz allem viele Parallelen gibt. Gefahrenschwerpunkte sind sicherlich Start und Landung. Auch die Problematik der falschen Wittereinschätzung, des fehlenden Trainings und der psychologischen Belastung kann 1:1 vom Gleitschirm zum Drachen übertragen werden. Die speziellen Gefahren des Drachenflugs möchte ich nun auch hier in einer kurzen Zusammenfassung aufzeigen. Die Reihenfolge stellt wieder eine Wertung der Probleme dar.

## Schwierige Landetechnik

Kein Fluggerät ist schwieriger zu landen als ein Drachen! Die Problematik ergibt sich aus mehreren Gründen. Mit Ausnahme der Starrflügel gibt es beim herkömmlichen Drachen keine Verminderung der Gleitleistung und des Profils. Der Drachenflieger lebt vom Start bis zur Landung mit demselben Flügel. Bei fast jedem Flugzeug sind Landeklappen als Landehilfe eingebaut. Beim herkömmlichen Drachen gibt es dies leider nicht. Zudem braucht die Landung eine gute Koordination und Körperbeherrschung. Im Klartext: Die Landung ist absolute Übungssache. Wer wenig landet, landet schlecht! Die häufigsten Fehler sind eine falsche Grifftechnik, falsche Lage im Gerät, nicht angepasste Flug-

geschwindigkeit und eine falsche Ausgleit- und Ausstoßtechnik. Die meisten Crashlandungen hängen sehr häufig mit einem ungeschickt kalkulierten Landeanflug zusammen.

Das Landen mit dem Starrflügel hat gegenüber dem vergleichbaren Turmlosen den Vorteil der deutlich verkürzten Ausgleitstrecke und der etwas geringeren Landegeschwindigkeit

### Tipps

- @ Landetechnikseminare mit Videoanalyse auf möglichst einfachen und großen Plätzen.
- @ Windschlepp mit möglichst vielen Landungen hintereinander.
- @ Landungen immer wieder in der Luft (im Trockenen) üben. Den gesamten Anflug mit allen Umgreiftechniken bis zum Ausstoßen einüben und automatisieren.
- @ In großer Höhe das Aus- und Einsteigen aus dem Gurtzeug üben.
- @ Gurtzeug ohne feste Elemente (Stangen und Platten) verwenden.

## Problem Start

Der Start steht bezüglich der Gefahrensituationen gleich an zweiter Stelle. Hauptprobleme sind neben der ungeeigneten Windrichtung und Geländesituation vor allem der falsche Anstellwinkel und die falsche Lauftechnik. Mit dem Vorsatz möglichst schnell eine hohe Startgeschwindigkeit zu erreichen, wird sehr häufig zu hektisch losgelaufen und viel zu schnell nach vorne gekippt. Der Drachen erreicht dann vor allem bei wenig Wind zu wenig Geschwindigkeit und sackt ab. Der Bodenkontakt wird dann - durch etwas Glück oder Gegenwind - mit Hilfe des Drückens des Steuerbügels vermieden. Ein Stangen- oder Plattengurtzeug mit ungenügender Schwerpunktsverlagerung erschwert zusätzlich das Aufrechtbleiben während der Beschleunigungsphase.

### Tipps

- @ Starttechnikseminar mit Videoanalyse.
- @ Lauftechniktraining ohne Drachen üben.
- @ Starts im Übungsgelände bei optimalen Wind- und Geländeverhältnissen.
- (5) Verwendung von einfachen Integralgurten ohne Stangen oder Platten.



# ANGER

# !?

## Strömungsabriss

Durch einseitigen Strömungsabriss sind in jüngster Zeit vor allem die Starrflügelgeräte ins Gerede gekommen. In fast allen Fällen sollte durch Fluggeschwindigkeit nahe des Strömungsabrissees in der Thermik mehr Höhe gewonnen werden. In der Tat klappt das »um die Ecke würgen« mit einem flexiblen Flügel oft noch relativ gut. Der Starrflügel jedoch zeigt hier relativ deutlich seine Grenzen und braucht vor allem nach dem massiven Abkippen dann seine Höhe zum Abfangen. Ausserdem besteht Trudelgefahr.

### Tipps

- Höhere Geschwindigkeiten beim Thermikfliegen.
- In Bodennähe nicht mit Minimalgeschwindigkeit fliegen.
- Nach dem Abkippen Steuerbügel in Normalstellung und Gegensteuern.

## Tuck

Lässt man die Tucks durch verpatzten Kunstflug einmal weg, so liegen die Auslöser meist in einer Kombination von extremer Wettersituation und Flugfehler. Häufigster Auslöser ist auch hier zu langsames Fliegen in der Thermik.

### Tipps

- Höhere Geschwindigkeit beim Thermikfliegen.
- Vermeidung extremer Turbulenzen.

## Rettungsgerät

Das Rettungsgerät beim Drachen war ursprünglich als Fluttersturzbremse gedacht. Nach Tucks und den entsprechenden meist einseitigen Flügelrohrbrüchen und auch beim Trudeln gerät das Fluggerät in Rotation. Bei dieser teilweise heftigen Drehbewegung gibt es zwei Probleme: Zum Einen erschwert die Zentrifugalkraft erheblich das Auslösen und zum Zweiten kommt es häufig vor, dass die Rotation ein Zudrehen des Rettungsschirms bewirkt. Immer wieder kam es auch vor, dass die Kappe an einem Segellattenende hängen blieb und sich dadurch nicht entfalten konnte!

Die wichtigsten Parameter für eine schnelle Öffnung sind, wie auch beim Gleitschirm, die Schleudermacht, der Wurf in den freien Luftraum und der Packzustand. Ein Rettungsgerät, das 2 Jahre nicht gepackt wurde, braucht zur Öffnung mindestens doppelt so lange. Auch die Rettungsgeräteöffnungen im Drachenbau kommen leider in sehr geringer Höhe vor (50 - 150 m über Grund).

### Tipps

- Bei jedem Flug mindestens ein Mal den Griff greifen und die Situation mental durchspielen.
- Rettungsgeräteeinwerfen in der Turnhalle.
- Gurtzeug und Schirm einmalig vom Fachmann auf Kompatibilität überprüfen lassen.
- Gurtzeug mit Frontcontainer verwenden um eine beidseitige Auslösbarkeit zu garantieren.
- Mindestens zwei Mal pro Jahr packen lassen.



Foto: Klaus Irshnik



## Nicht geeigneter Transport und falscher Umgang mit dem Material

Geräteversagen durch Vorschäden sind immer noch ein akutes Thema im Drachenflug. Hauptursache ist nach wie vor der ungeeignete Transport und Fehler beim Auf- und Abbau. Gerade Starrflügelgeräte sind hier besonders anfällig und benötigen besondere Vorsicht.

### Tipps

- Gewissenhaftes Einhalten der Checks und Kontrollen.
- Beschädigungen am Segel deuten meist auf Beschädigungen an Rohren oder Holmen hin.
- Größere und gepolsterte Auflageflächen beim Transport mit Auto und Bergbahn. Vermeidung punktueller Lasten mit Starrflügelholmen.

231/115

# Neue Musterprüfungen

## Gleitsegel

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Klasse	MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Klasse
Fluggewicht min. - max.				Fluggewicht min. - max.			
DHV GS-01-0938-01	Vectis S	Edel GmbH Deutschland	2 GH	DHV GS-01-0956-02	Apco Presta L	Apco Aviation Ltd.	1,2 GH
70 kg - 85 kg				105 kg - 130 kg			
DHV GS-01-0939-m	Gin Oasis L	Aerosport international GmbH	1-2 GH	DHV ES-01-0957-02	Icaro Force M	fly & more Handels GmbH	1-2 GH
100 kg - 125 kg				So kg - 105 kg			
DHV GS-01-0940-01	Gin Oasis M	Aerosport International GmbH	1,2 GH	DHV GS-01-0958-02	Icaro Force L	fly & more Handels GmbH	1,2 GH
85 kg - 105 kg				100 kg - 125 kg			
DHV G5 010941-01	Gin Oasis S	Aerosport International GmbH	1-2 GH	DHV G5-010959-02	Hornet SP M	Firebird Sky Sport AG	2 GH
73 kg - 90 kg				80 kg - 105 kg			
DHV G5-01-0942-01	Gin Oasis XS	Aerosport International GmbH	1-2 GH	DHV G5-01-0960-02	Ozone Vibe XS	Aerosport International GmbH	1-2 GH
60 kg - 80 kg				55 kg - 70 kg			
DHV G5-01-0943-01	Tsunami M	wings of change	2-3 GH	DHV GS-01-0961-02	Grüne Vihe ML	Aerosport International GmbH	1-2 GH
80 kg - 115 kg				85 kg - 105 kg			
DHV G5-01-0944-01	Chinook	wings of change	1,2 Biplace	DHV G5-01-0962-02	Ozone Vibe L	Aerosport International GmbH	1-2 GH
140 kg - 210 kg				95 kg - 120 kg			
DHV G9-11-0945-01	Gin Nomad L	Aerosport International GmbH	2-3 GH				
95 kg - 120 kg							
DHV GS-01-0946-01	Gin Nomad M	Aerosport International GmbH	2-3 GH				
85 kg - 105 kg							

## Hängegleiter

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Klasse
Fluggewicht min. - max.			
DHV G5-01-0947-01	Gin Nomad	Aerosport International GmbH	2-3 GH
75 kg - 95 kg			
DHV GS-01-0948-02	Nova Pheron M	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	1 GH
85 kg - 105 kg			
DHV GS-01-0949-02	Nova Carbon XS	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	1,2 GH
90 kg - 80 kg			
DHV GS-01-0950-02	UP Trango L	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH	2-3 GH
95 kg - 120 kg			
DHV G5-01-0951-02	UP Trango M	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH	2-3 GH
80 kg - 105 kg			
DHV G5-01-0952-02	UP Trango S	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH	2,3 GH
65 kg - 90 kg			
DHV G5-01-0953-02	Airwave Sport L	Airwave Villinger GÖS.IT1b.H.	1,2 GH
95 kg - 120 kg			
DHV G5-01-0954-02	Apco Presta S	Apco Aviation Ltd.	1,2 GH
79 kg - 99 kg			
DHV GS-01-0955-02	Apco Presta M	Apco Aviation Ltd.	1-2 GH
95 kg - 115 kg			

## Gleitsegelgurtzeug

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Anhängelast max.
DHV 01-0374-02	Laminar 14 MRX	fly & more Handels GmbH	90 kg
75 kg - 134 kg			
DHV GS-03-0246-01	Bix	Turnpoint Fastline GmbH	100 kg
DHV GS-03-0247-01	X-Over 2	Turnpoint Fastline GmbH	100 kg
DHV GS-03-0251-02	Wild Artl. TREK	XIX GmbH	100 kg
DHV GS-03-0252-02	Airen System Tube	SynAIRgy GmbH	100 kg

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e. V. (DHV) im DAeC, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee  
 Erscheinungsweise: Regelmäßig im DHV-Info, im Bedarfsfall Vorab-Veröffentlichung als Sonderausgabe an Direktbezieher.  
 Abonnement: 33,23 Euro pro Jahr für Direktbezug (einschl. Sonderausgaben, ohne DHV-Info).



Als ich vor Jahren den mehrfachen Streckenflugsieger und Drachenweltrekordler Jo Bathmann nach dem Schlüssel zum erfolgreichen Streckenfliegen fragte, bekam ich eine recht einfache Antwort: »Man darf halt keine Doppelfehler machen!«

**F**ür einen Tennisspieler wäre diese Aussage ja logisch gewesen, aber für einen Flieger? Wer sich mit diesem Satz allerdings näher beschäftigt, stellt schnell fest, dass er eigentlich auf viele Situationen unseres Lebens passt. Ob im Beruf, Privatleben und natürlich im Sport ist es wohl niemandem möglich, völlig fehlerfrei zu agieren, aber erst die Reaktion auf den Fehler entscheidet, wie groß die Probleme wirklich werden.

**B**eim Streckenfliegen ist es einfach zu erklären. Sicher ist es ein Fehler, den Bart zu verlieren, absaufen tut man halt dann meistens nur, weil man nicht die nötige Geduld aufbringt, einen Neuen zu suchen um ganz aufzudrehen, sondern einfach abfliegt. Freilich ist es ein - wenn auch kaum vermeidbarer - Fehler eine Stelle anzufliegen, die entgegen aller Erwartung kein Steigen, sondern nur einen Nuller bringt. Aber erst das Weiterfliegen anstatt abzuwarten, bis die nächste pulsierende Ablösung kommt, bringt den Piloten oft auf den Boden. Da gäbe es viele Beispiele. Wer sich nach seinem Flug kritische Gedanken über sein Verhalten macht, wird fast immer feststellen, dass es erst der »Doppelfehler« war, warum er wieder mal zu früh unten steht.

**V**iel wichtiger ist allerdings die richtige Reaktion auf Fehler, die unsere Sicherheit betreffen. Kaum ein ernsthafter Unfall entsteht durch eine einzelne Fehleinschätzung, nahezu immer kommen mehrere zusammen. Natürlich ist es falsch, bei starker Thermik über den heftigen Talwind überrascht zu sein, kritisch wird es aber erst, wenn man sich trotz Turbulenzen einbildet, unbedingt - auch noch beschleunigt - zum Landeplatz zu kommen. Weh tut's dann fast immer erst beim dritten Fehler - den Rotor hinter Hindernissen wie Bäumen, Häusern, usw. nicht einzurechnen. Wir alle machen manchmal auch den Grundfehler, die Wettersituation falsch einzuschätzen; kritisch wird es aber meist erst dann, wenn wir, nur weil noch Andere fliegen, unser natürliches Angstgefühl ausschalten, statt direkt zu landen.



Aus [www.flatlands.ch](http://www.flatlands.ch)

**G**erade bei unserer Unfallsituation lässt sich noch an sehr vielen Beispielen aufzeigen, dass es fast immer der »Doppelfehler« ist, der Gleitschirmfliegen manchmal ungesund macht. Aber Eins ist auch klar, und da ist es wieder wie beim Tennis, wer schon seinen ersten Aufschlag ins Ziel bringt, also kaum Fehler macht, ist meist der »Sieger«. Dass wir dazu im Leben wie im Sport auch noch eine Portion Glück brauchen, ist wohl auch Jedem klar und ich möchte es auch Allen wünschen.

**N**un noch ein paar Sprüche, manche lustig, manche nicht. Auf den ersten Blick alle auch nicht unbedingt für uns Flieger passend, oder vielleicht doch?

»Der Mensch ist auch ein Modul der Natur. Wie der Regenwurm oder der Rothirsch. Daher hat er das Recht, im Wald zu sein.«  
*Forstamtsleiter Dr. Gerd Loskant in »Bike«*

»Das Hirn fällt nicht vom Himmel.«  
*Süddeutsche Zeitung*

»Menschen werden niemals fliegen, denn Fliegen ist den Engeln vorbehalten.«  
*Milton Wright, Vater der Gebrüder Wright*

»Der Deutsche glaubt nicht, dass Nebel ist, wenn kein Schild dasteht.«  
*Volker Pisper in 3Sat*

»Hoffentlich sind die, die im Internet von ihren bis zu tausend Flügen im Jahr erzählen, nicht dieselben, die angeblich tausend mal Sex haben. Die haben nämlich meistens gar keine Freundin.«  
*Selbstgestrickt*

»Denken ist die anstrengendste Arbeit, die es gibt, darum tun es so Wenige.«  
*Henry Ford*

**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.

# HG-Unfallstatistik 2001

## 1. Unfallzahlen

Im Jahre 2001 wurden dem DHV 34 Unfälle mit Hängegleitern von deutschen Piloten im In- und Ausland gemeldet, davon 4 Todesfälle. In den Jahren vorher gab es nur 1999 ähnlich niedrige Unfallzahlen.

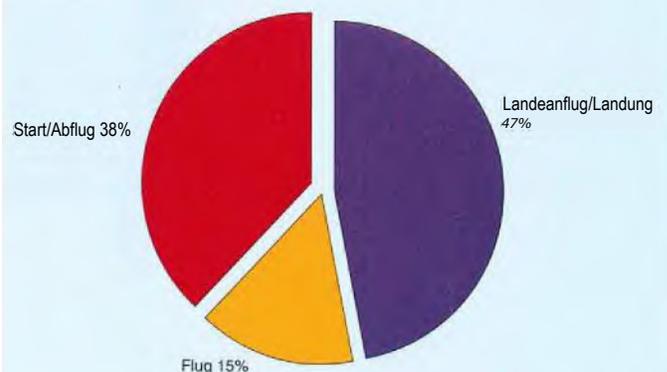
Jahr	Unfälle gesamt	Tödliche Unfälle
1997	50	5
1998	43	6
1999	33	3
2000	42	5
2001	34	4

## 2. Unfallquote

Der Rückgang der Unfallzahlen im Jahr 2001 scheint auf den ersten Blick positiv. Dies um so mehr, als im gleichen Zeitraum beim Gleitschirmfliegen mehr und schwerere Unfälle registriert werden mussten als jemals zuvor. Einschränkend muss allerdings die stetig sinkende Zahl der aktiven Drachenflieger genannt werden. Da ein relativ hoher Anteil von Scheininhabern nicht mehr fliegt, ist die Ausweisung von Unfallquoten, also das Verhältnis von Unfallzahlen zur Zahl der Piloten, nicht sehr aussagekräftig.

## 3. Flugphase beim Unfall

Die Verteilung der Unfälle auf die einzelnen Phasen des Fluges hat sich beim Drachenfliegen im Laufe der Jahre nur marginal verändert. Wenig Probleme während des Fluges, Start- und Abflugphase bilden, häufig auch durch wetterbedingte Einflüsse, den ersten Unfallschwerpunkt und am unfallträchtigsten sind Landeeinteilung und Landung.



## Unfallphasen

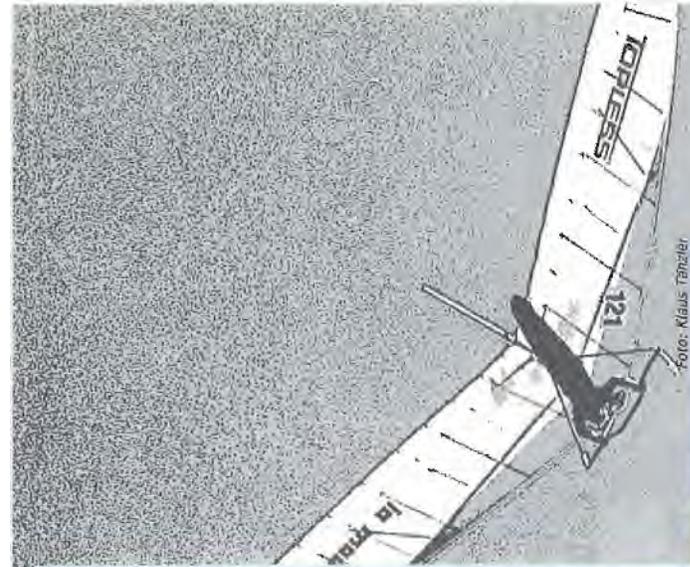
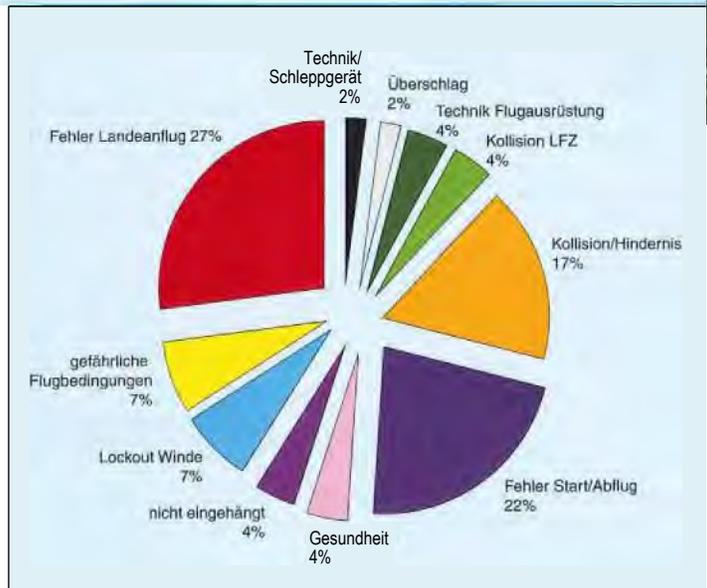


Foto: Klaus Tänzler



**Unfallursachen**

**4. Unfallursachen**

Unfälle nach fehlerhafter Einschätzung der Wettersituation führen die Ursachenliste an. Bei deutlich mehr als der Hälfte aller Unfälle beim Drachenfliegen ist eine solche Fehleinschätzung, manchmal aber auch die bewusste Inkaufnahme kritischer Flugbedingungen, Bestandteil der Ursachenkette. Die Binsenweisheit, nach welcher Unfälle meist das Resultat mehrerer Ursachen sind, muss beim Drachen- und Gleitschirmfliegen durch eine Zusatz ergänzt werden; Unfälle beim Drachen- und Gleitschirmfliegen haben fast immer zwei oder mehrere Ursachen. Eine davon ist fast immer eine nicht erkannte oder bewusst ignorierte Wettergefahr.

**4.1. Start und Abflug**

Beim Drachenfliegen ist es wie beim Fußballspielen; am gefährlichsten sind die Standardsituationen. Während der bei Start und Landung sehr einfache Gleitschirm hier manchen Fehler verzeiht, machen sich diesbezügliche Trainingsdefizite beim Drachen deutlich stärker bemerkbar. Der typische Unfall beim Drachenstart resultiert aus einem zu hohen Anstellwinkel im Startlauf mit anschließendem Durchsacken oder seitlichem Abschmieren wegen zu geringer Fluggeschwindigkeit und darauf folgendem Crash. Beim Winden- und UL-Schlepp kommt es immer wieder zu Lock-Out-Situationen nach dem Start, häufig bei deutlichem Sei-

tenwind. Oft unterschätzen die Piloten wohl den notwendigen Kraftaufwand um den aus der Schlepprichtung ausbrechenden Drachen zu korrigieren. In den letzten Jahren ereigneten sich mehrere schwere Unfälle, besonders von Flugschülern, in dieser Gefahrensituation, im Jahr 2001 gab es dabei eine schwerstverletzte Flugschülerin.

Auch das alte »Gespenst« der Drachenflieger- nicht eingehängt starten hat wieder zugeschlagen. Im ersten Fall entfernte sich der Pilot nach der Liegeprobe noch einmal kurzzeitig von seinem Drachen und startete anschließend ohne erneuten Check. Er steuerte kurz nach dem Abheben noch gezielt ein Latschenfeld an, und lies sich dann fallen. Bei dem Sturz aus 20 - 30 Metern Höhe zog sich der Pilot einen Oberschenkelbruch zu.

Ein zweiter Pilot bemerkte seinen Fehler bereits beim Startlauf und ließ den Drachen kurz vor dem Abheben los. Trotzdem war seine Geschwindigkeit schon so hoch, dass er sich beim anschließenden Sturz schwer an der Wirbelsäule verletzte.

Beide Piloten betonten, dass banale aber ungewohnte Ablenkung vom normalen Procedere zum beinahe fatalen Fehler geführt hat. Beim Einen war's die volle Blase, beim Anderen eine Gruppe Gleitschirmflugschüler, die freundlich drängend darauf bestand, den Aluminium-Kollegen zuerst starten zu lassen.

Einer von zwei Starthelfern verursachte den Unfall eines anderen Drachenfliegers. Der freundliche aber unkundige Helfer lies nach dem Kommando des Piloten die Unterverspannung nicht rechtzeitig los, im Startlauf auf der Rampe wurde der Drachen in eine Kurve gezwungen, hob aber dennoch ab. Kurz darauf kam es zur Baumberührung die der Pilot glücklicherweise unverletzt überstand.

Einige Drachenfliegervereine haben mit großem Erfolg Start-/Landetrainings mit Videoanalyse unter der Leitung eines erfahrenen Fluglehrers durchgeführt. Möglicherweise gefährliche Trainingsdefizite oder falsche Techniken können auf diese Weise rasch und gezielt behoben werden. Der DHV vermittelt bei Bedarf gerne geeignete Trainer.

**4.2. Kollision mit Hindernis**

Niemand fliegt absichtlich in ein Hindernis. Hindernisberührung ist immer das Resultat eines vorangegangenen Problems. Dabei sind, in ab-

# SICHERHEIT '13=121

steigender Reihenfolge, Baumlandungen wegen Durchsacken beim hangnahen Soaren oder Kreisen am Hang nach fehlerhaften Starts sowie durch verpatzte Landeinteilungen am häufigsten zu nennen. Ein Flugschüler verletzte sich nach einer Landung auf einem Hausdach, ein anderer Pilot hatte bei einer Rückenwindlandung auf den Rädern so viel Fahrt, dass er mit dem Drachen in ein Heustadl »fuhr«, wobei er sich eine Gehirnerschütterung zuzog.

Ein tödlicher Unfall ereignete sich in einem norddeutschen Schleppland. Der Pilot war in ein Waldstück geflogen und nach Baumberührung abgestürzt. Beim Aufschlag erlitt er tödliche Halswirbel-Verletzungen.

Aus einem anderen Grund starb ein Drachenflieger in Greifenburg. Nach einer Baumlandung bei der das Gerät vollständig zerstört wurde, gelang ihm noch der Abstieg vom Baum. Man fand den 61-jährigen wenige Meter von der Absturzstelle nach einer längeren Suchaktion tot auf. Als Todesursache wird ein Herzversagen oder möglicherweise die Folgen eines Schocks vermutet.

## 4.3 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.

Auffällig auch hier: Meteorologische Beeinträchtigungen z.B. eine unerwartete thermische Ablösung, drehender Wind oder Leeinfluss durch vorgelagerte Hindernisse lassen den geplanten ganz normalen Landeanflug plötzlich zum Crash werden.

Hohes Gras, das sich beim Ausschweben in den Steuerbügel oder die Beine des Piloten »frisst«, war alleine in drei Fällen Ursache für eine harte Landung mit teils schweren Verletzungen.

## 4.4. Kollision Luftfahrzeug

Zwei Kollisionen Drachen-Gleitschirm wurden gemeldet. Eine davon, im starkfrequentiertem Fluggebiet der Emberger Alm, endete für den Gleitschirmflieger tödlich, der Drachenpilot überlebte schwerverletzt. Der Gleitschirmflieger hatte sofort sein Rettungsgerät ausgelöst, das sich aber mit dem Wrack des Drachens verwickelte. Dem Drachenflieger gelang es nicht, den Rettungsschirm zu aktivieren.

Im anderen Fall trennten sich die Fluggeräte, unter aktiver Mithilfe beider Piloten kurz nach der Kollision wieder voneinander. Während der Gleitschirmpilot unbeschadet weiterflog, tuckte der Drachen, wahrscheinlich wegen einer Beschädigung durch den Zusammenstoß, kurz nach der Trennung, der Pilot fiel in das Segel.

Glücklicherweise gelang die Auslösung des Rettungsschirmes, der sich jedoch durch die Rotationsbewegung eindrehte. Mit einem aufgezeichneten Sinken von 14 m/Sek. »landete« der Pilot in einem Baum. Er blieb völlig unverletzt, liess sich per Rettungsschnur von vorbeikommenden Wanderern mit Proviant versorgen und wartete das Eintreffen der Bergrettung ab, die ihn und sein Fluggerät schließlich barg.

## 4.5. Technische Probleme Flugausrüstung

Die ausgereifte Technik der Flugausrüstung macht Unfälle in diesem Be-



Foto: Klaus Tänzler

reich relativ selten. Ein Gerätebruch ereignete sich beim UL-Schlepp in Ungarn. Der Drachenpilot flog in der Abflugphase so deutlich unter dem Schlepp-UL, dass er in dessen Wirbelschlepp kam, worauf sein Gerät in einen unkontrollierten Flugzustand geriet und zerbrach. Beim Absturz wurde der Pilot schwer verletzt.

Aus einem umgerüsteten Keller-Gurt löste sich der Rettungsschirm eines Piloten kurz nach dem Abflug. Vermutlich war der Auslösegriff beim Start durch die Unterverspannung gelöst worden. Der Pilot landete aus ca. 8 Metern Höhe mit geöffnetem Rettungsschirm und verletzte sich dabei leicht.

## 4.6. Überschlag

Mit Ausnahme des oben bereits erwähnten Tucks nach Kollision ereignete sich im Jahr zool. kein Drachenufall nach einem Überschlag.

## 4.7. Unfälle beim Schlepp

Ein tödlicher Unfall ereignete sich zool. beim Windschlepp. Der Schlepp erfolgte bei starkem Wind. Bereits in einer Höhe von 20 Metern klinkte der Pilot (möglicherweise unabsichtlich) das kurze Gabelseil. Dies führte zu einer abrupten Erhöhung des Anstellwinkels, der Drachen staltte, kippte über die Fläche ab und stürzte anschließend senkrecht nach unten. Beim Aufschlag zog sich der Pilot so schwere Verletzungen zu, dass er am nächsten Tag im Krankenhaus starb.

Eine Fehlklinkung beim Windschlepp führte zu einem weiteren Unfall mit leichtverletztem Piloten.

Schwer verletzt wurde ein Drachenpilot beim UL-Schleppstart. Nach einer zu kurzen Laufstrecke bei wenig Wind, setzte der Drachen auf den Steuerbügelrädern auf. Der Pilot versuchte vergeblich zu klinken, der Drachen wurde mit einem starken Ruck emporgerissen, die Sollbruch-

stelle brach in ca. 5 Metern Höhe. Das zu langsame Fluggerät schmierte nun über einen Flügel ab, die Höhe reichte nicht mehr zum Abfangen.

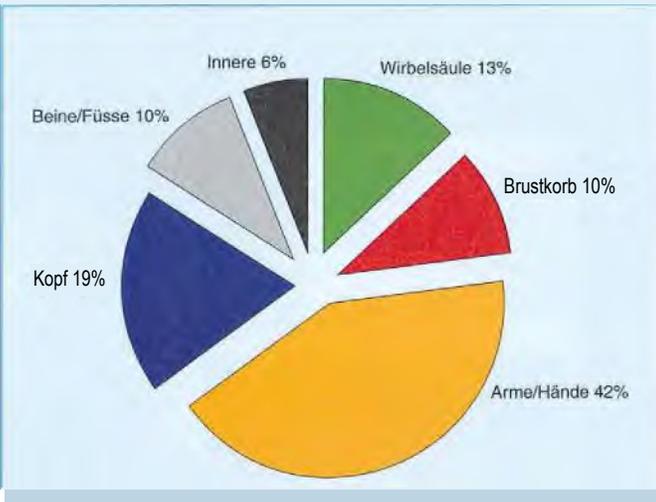
Mehrere Wochen musste um das Leben einer Flugschülerin gebangt werden, die nach einem Lock Out am Seil mit großer Wucht auf dem Boden aufschlug. Sie war nach dem Start bei recht kräftigem Wind, immer stärker von der Schlepprichtung abgekommen. In ca. 20 Metern Höhe kappte der Windenfahrer das Seil. Die Pilotin reagierte nicht auf die bereits bedrohliche Schräglage ihres Dra-chens und stürzte schließlich in einer steilen Kurve zu Boden.

#### 4.8. Unfälle mit Starrflüglern

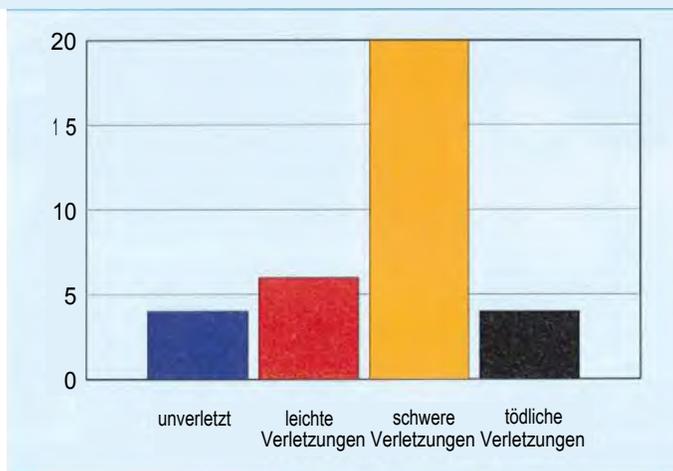
Drei Unfälle mit Starrflüglern wurden gemeldet. In einem Fall streifte der Pilot beim Starten mit hän-gender Fläche ein Hindernis und wurde in eine Kurve gezwungen. Nach kurzer Flugphase erfolgte der Aufschlag auf den Hang, bei welchem sich der Pilot mehrere Beckenbrüche zuzog. Ebenfalls im Abflug kam es zu einem weiteren Unfall. Wegen zu geringer Anlaufgeschwindigkeit schmierte der Starre nach dem Abheben über die Fläche ab und stürzte in einen Baum. Tödlich verletzt wurde ein Starrflüglerpilot an einem der letzten Tage des vergangenen Jahres bei einem Starkwindflug auf Lanzarote. Vermutlich wegen zu geringer Fluggeschwindigkeit geriet der Starre ins Trudeln. Die Höhe reichte nicht mehr zum Ausleiten, der Pilot stürzte in felsiges Gelände und zog sich tödliche Verletzungen zu. Genauer Unfallbericht hierzu auf der DHV-Homepage unter Sicherheit.

## 5. Verletzungen

### Verletzungsprofil



### Verletzungsgrad



## STU BAITAL



### 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.

### Internationale Flugscheine

Wöchentlich von April bis Oktober Anfänger-, Auffrischungs-, Höhen-schulungs-, Sonderpiloten- und Per-formancekurse,



### 2-Jahrescheck-Test-Zentrum

Gratis Testmöglichkeit der neuesten Schirme verschiedener Hersteller während des 2-Jahreschecks. Bei Checks erhält jeder Kunde einen Gut-schein für eine Tageskarte am Elfer.



**Neuer Terminplaner 2002**  
Ab sofort bei uns erhältlich.

## Illyinv FLUGSCHULE

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

# Frühling am Startp

Ein super Frühlingstag, Atre Luft, tiefblauer Himmel, nur wenig Wind. Jetzt gibt's nur eins: Fliegen gehen.

Am Startplatz angekommen - wieder \*einmal Rückenwind.

Also setzt Du Dich ins Gras und wartest. Du beobachtest den Windsack, die Bäume, die Wolken und den Himmel und - Hoffst, dass sich der Wind endlich dreht. Statt Dich zu ärgern, nutz-doch die Zeit und schau um Dich herum auf den Boden. Auch ärta<sup>9</sup>i-Bewe urig der Grashalme und Blätter kann, ma itdrkhieng undelindsegg ablesen: rsätlnriit also nichts. Und wenn Du ge "he schaut, sfehst-Du wie schön uileeviel-tättig eine WiesilKFrühling mitlimen Bewohnern

Ei Leine Atüt-sw f dieseleanzin, die 9 tagereit 'vorkommen können,i sellen 'üttich' iiiirgrüenen lohnt sich!



### Wiesen- Salbei

Blütezeit: April – August  
Sonnige, trockene Lagen  
Auf Kalkmagerrasen an  
Wegrändern,  
Böschungen,  
seltener auf Fettwiesen

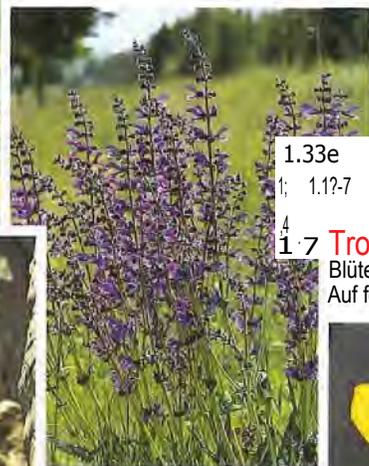
### Frühlings - Enzian

Blütezeit: März – Juni  
Auf trockenen Matten,  
Zwergstrauchheiden  
Der Boden muss kalkhaltig,  
locker und steinig sein



### Fels - Aurikel

Blütezeit: Mai  
Sonniger Kalkmagerrasen



1.33e

1; 1.12-7

### Trollblume

Blütezeit: Mai - Juni  
Auf feuchten Wiesen



-Lee!

IrriJlr "''''''er..

### **Küchenschelle**

Blütezeit: März - Mai  
Auf Kalkmagerrasen,  
Heiden  
Meist sonnige Hanglagen



### **Silberdistel**

Blütezeit: Juli - September  
Die Blüte bleibt das ganze Jahr  
erhalten  
Sonniger Magerrasen  
Halbtrockenrasen  
Bevorzugt an Hanglagen

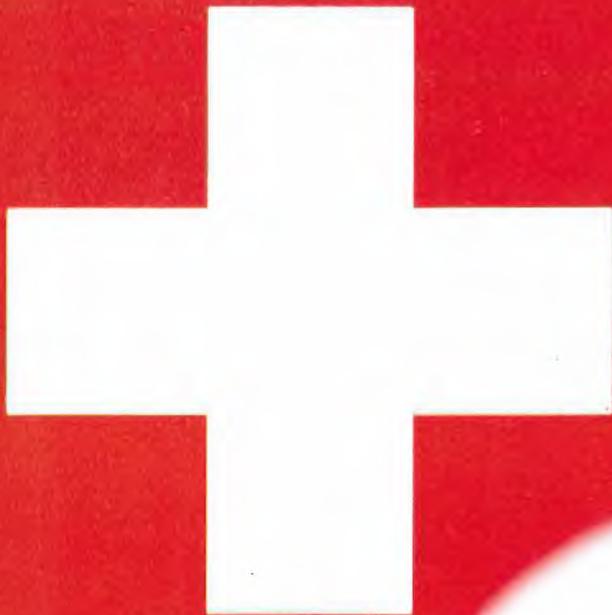


### **Veilchen**

Blütezeit: März - Mai  
Am Waldrand von Laub-  
und Nadelmischwäldern  
An Bachufern



Fotos: Andy Busslinger, Blörn Baassen (2), Wolfgang Willner(2), Manfred Pfarr (3)



# Schweiz

DIE SCHÖNSTEN FLUGGELÄNDE  
IM ENGELBERGER TAL

Wer denkt, wenn er das Wort »Schweiz« hört, nicht sofort an den leckeren Schweizer Käse. Doch was für den Käse das Aroma, ist für den Textilflieger der Alptraum: Luftlöcher!

Mit Luftlöchern hat man als Pilot im Engelberger Tal allerdings wenig zu kämpfen, eher schon mit prall gefüllten Thermikschläuchen, Diese stehen schon in den Vorsommermonaten an jeder Ecke rum und warten nur darauf, von den Eintrittsöffnungen regelrecht aufgesaugt zu werden. Kurbelt man einen solchen Frühjahrsbart bis zum Anschlag aus, findet man sich schnell in schwindelerregenden Höhen, 2,000 m über dem Zielpunkt vom Landefeld mit einem grandiosen Blick über die Schweizer Alpenwelt. Wer jedoch nicht aufmerksam seinen Flugweg geplant hat, verliert schnell mal den Boden unter den Füßen, und das länger als ihm lieb ist. Auch helfen keine Abstiegsmanöver mehr, wenn das Fluggerät Bekanntschaft mit einem der wirklich zahlreichen Materialbahnseile gemacht hat. Bei der atemberaubenden Berglandschaft geschieht das oft »schneller als man lenkt«, denn Seile gibt es im Engelberger Tal wie Sand am Meer,

## Fürenalp

### Eine Muh, eine Mäh, eine Tätärätätä!

Wir beginnen unsere kleine Rundreise durch das Engelberger Tal im »letzten« Fluggelände des Tales.

Mit der 6-Personen-Seilbahn geht es zum Schnäppchenpreis von 5,50 SFR 900 Höhenmeter über den Landeplatz. Oben angekommen spricht nichts gegen eine kleine Stärkung im Bergrestaurant, denn danach steht ein kleiner Fußmarsch mit Sack und Pack zum Startplatz an. io Minuten bergauf, schweizer Zeitmessung wohl gemerkt! Wer sich beim Aufstieg zu sehr verausgabt hat, kann sich auf einer herrlichen Sonnenwiese, genannt Startplatz, in voller Länge ausbreiten und erholen.

Kein Beinbruch, wer das Kunststück fertig bringt, die Abwinde auszukurbeln und schneller, als ihm lieb ist, wieder festen Boden unter den Füßen hat. Ein guter Falter kann bei guter Faltechnik in io Minuten auffahrbereit wieder vor der Bahnstation stehen. Voraussetzung: Die lieben Milchkühe auf dem Landeplatz haben noch etwas Textil an den Fangleinen übrig gelassen.



Startplatz Fürenalp

### GELÄNDEBESCHREIBUNG

Windrichtung:	Std - Südwest Thermik
Höhendifferenz:	ca. 850 m
Auffahrt:	Bergbahn
Anfahrt:	in Engelberg Richtung Golfplatz, dann bis zum Talende.
Start:	Startplatz ca. 15 Gehminuten von der Bergstation entfernt.
Flug:	Streckenflug Richtung Engelberg. Wildschongebiete beachten. Nicht in den Talkessel fliegen.
Landung:	große Wiese hinter der Talstation der Bergbahn, z.T. beweidet.
Besonderheiten:	Stahlseile der Bergbahn beachten. Gefährlich bei Föhntendenz. Starker Talwind und thermische Turbulenz!



Text und Fotos: Karsten Kirchhoff

Über dem Engelberger Tal

## Brunni

### Rappen berappen!

Wir nähern uns dem Titlis, der eine atemberaubende Kulisse für unser nächstes Fluggelände bietet. Im Ort von Engelberg startet die Seilbahn und anschließend ein Sessellift auf den Brunni. Wer allerdings glaubt, durch den höheren Fahrpreis deutlich weniger Profil an seinen Sohlen abzulaufen, hat sich geirrt. Auch hier geht es per pedes einige Meter von der Brunnhütte den Hang hinauf. Die 3 möglichen Startflächen sind nicht ganz so groß wie auf der Fürenalp, aber auch hier sollte es bei der Startplatzwahl zu keinen Revierkämpfen unter den Piloten kommen.

Im Winter kann man den Landeplatz oberhalb des Klosters nutzen. Der Hauptlandeplatz befindet sich im Ort neben der Straße, ein weiterer bei der ortsansässigen Flugschule Engelberg. Der Hauptlandeplatz gestaltet sich allerdings wesentlich anspruchsvoller als die meisten Landeplätze im Engelberger Tal. Die Windrichtung (Talwindssystem) ist meist berechenbar, die Stärke und Turbulenz kann jedoch sehr schnell variieren. Problematisch vor allem, wenn mehrere Piloten versuchen, das kleine Landefeld neben der Straße gleichzeitig zu treffen. Man wächst mit den Aufgaben.

#### GELÄNDEBESCHREIBUNG

Windrichtung:	Süd - Südwest Thermik
Höhendifferenz:	ca. 750 m
Auffahrt:	Bergbahn
Anfahrt:	Ortsausgang von Engelberg Richtung Fürenalp.
Start:	1. Startplatz: Brunni 1.860 müM. West, kleiner Platz 2. Startplatz: Schonegg 2.1200 müM. Süd, Aufstieg Richtung Schonegg 3. Startplatz: Dümpfeti 1.800 müM. Süd - Südost, von der Bergstation leicht absteigend.
Flug:	Streckenflug Richtung Fürenalp oder über die Walenstöcke Richtung Vierwaldstädter See. Wildschongebiete beachten.
Landung:	1. Landeplatz: Oberhalb des Klosters 2. Landeplatz: Wiese neben Straße am Bach, ca. 10 Gehminuten zur Talstation.
Besonderheiten:	Stahlseile der Bergbahn beachten. Gefährlich bei Föhnwind.

## Büelen

### Klingelingeling, hier kommt die Bimmelbahn!

Das Gefährlichste im Fluggelände »Büelen«, dem Schulungsgelände der Flugschule Titlis, ist wohl die Fahrt mit der altertümlichen Seilbahn. Per Telefon wird die Auffahrt bestellt. Wer die Fahrt übersteht, wird mit einem »Fußmarsch« von sage und schreibe nur einer Minute zum Startplatz belohnt. Oben angekommen geht es allerdings deutlich enger zu. Die Seilbahn regelt den Flugbetrieb. Maximal 4 Personen pro Bergfahrt schafft die Bahn mit samt Fluggepäck. Mehr Schirmen bietet der Startplatz auch keinen Raum. Oft tummeln sich schon früh am Morgen die Schirme um die ersten Thermikbläschen.

Der Landeplatz ist schmal, aber lang, der (Tal-)Windsituation angepasst. Zu Fuß gelangt man in 5 Minuten wieder zur Bergbahn.

#### GELÄNDEBESCHREIBUNG

Windrichtung:	Ost - Nordost Thermik
Höhendifferenz:	ca. 550 m
Auffahrt:	Bergbahn
Anfahrt:	Vor Grafenort über die Bahnlinie.
Start:	Startplatz rechts neben der Bergstation.
Flug:	Streckenflug Richtung 5tans über den Gemmen. Wildschongebiete beachten.
Landung:	Wiese neben der Eisenbahnlinie und dem Fluß, ca. 5 Gehminuten zur Talstation.
Besonderheiten:	Stahlseile der Bergbahn beachten.



Die Schutzzonen im Engelberger Tal sind auf der Karte durch gelbe und rote Striche gekennzeichnet.

## Wenn der Wind bläst ...

### Wirzwirli und Gummen

Wer nicht mehr Druckausgleichsöffnungen als erforderlich in seinem Fluggerät haben möchte, sollte unbedingt vor der Auffahrt auf den Wirzwirli auf die rot-weiße Fahne am Landeplatz neben der Hauptstraße nach Engelberg achten. Direkt neben dem Landefeld befindet sich eine Schießanlage. Bei gehisster Fahne wird nicht nur mit Platzpatronen geschossen. Für Geübte bietet sich deshalb auch eine Hanglandung auf dem Landeplatz neben der Talstation der Bergbahn an, die in Dallenwil startet. Der Hauptlandeplatz am »Schützenhaus« ist doch ein ganzes Stück von der Seilbahn entfernt.

Je nach Windrichtung bieten sich den Piloten 3 Startplätze. Für Hängegleiterpiloten ist direkt neben der Seilbahnbergstation eine Drachenrampe. Der Landeplatz auf der anderen Straßenseite des Gleitschirmlandeplatzes ist groß und mit einem gut sichtbaren Windsack ausgestattet.



### GE LAWDEBESCHPE I SUNG

- Windrichtung: Nordost - Südost  
Thermik und Soaring
- Höhendifferenz: ca. 700 - 900 m
- Auffahrt: Bergbahn
- Anfahrt: Vor 1 Nollenschießen nach Dallenwil abbiegen.
- Start: Drachen: Startplatz (Rampe) neben der Seilbahn Bergstation.  
Gleitschirm: ca. 10 Gehminuten der Straße durch den Ort folgen und mit der kleinen Kabinenbahn auf den Gummen fahren.
- 1. Startplatz: Ausrichtung: Nordost, ca. 50 m unterhalb der Bergstation Gummen neben den Skiliften.
- 2. Startplatz: Ausrichtung: Südost, von der Bergstation ca. 10 Gehminuten bis zum Gipfelkreuz.
- 3. Startplatz: Ausrichtung: Nordost, ca. 15 Gehminuten von der Bergstation Gummen, Unterhalb des Gipfelkreuzes dem Weg nach links folgend durch den Wald.
- Flug: Streckenflug Richtung Stans oder Richtung Bielen.  
Wildschongebiete beachten.
- Landung: 1. Landeplatz: G5 An der Talstation der Seilbahn, Hanglandung!  
2. Landeplatz: G5 Wiese neben der Hauptstraße nach Engelberg.  
Schießanlage beachten! Abholung oder Trampen.  
3. Landeplatz: HG Wiese gegenüber des G5-Landeplatzes.
- Besonderheiten: Stahlseile der Bergbahn beachten. Schießanlage bei rot-weißer Fahne in Betrieb!!!

## Vorsicht Schürzenjäger

Die Schweiz hat nicht nur landschaftlich einiges zu bieten. Wer bereits genug Wadenmuskeln beim Wandern oder Radfahren aufgebaut hat, sollte sich einige Stunden für die Innenstadt Luzerns nehmen. Gut einen Tag kann man locker im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern verbringen. Bestaunt werden können nicht nur altertümliche Fluggeräte. Auch bei einer Bootsfahrt über den Vierwaldstätter See kann man sich die Zeit angenehm vertreiben. Ist das Wetter schön und nur der Wind zu stark, lädt der See mit zahlreichen Strandbädern zum Baden und Beach-Volleyball-Spielen ein.

Eine Besichtigung der Pilatus Flugzeugwerke in Buochs ist äußerst interessant. Eine Voranmeldung ist aber unbedingt frühzeitig erforderlich. Ist die Wetterprognose für die Alpensüdseite besser, lohnt sich durchaus ein kleiner Abstecher nach Italien. In knapp 2 Stunden erreicht man Laveno, ein einfaches Fluggelände am Lago Maggiore.

## ALLGEMEINE

## INFORMATIONEN

### Anreise:

Mit dem PKW. Vignette auf Autobahnen erforderlich. Ca. 30,- Euro

Einreise:

Personalausweis

### Dokumente:

B-Schein erforderlich, oder A-Schein in Verbindung mit der IPPI-Card.

### Währung:

Schweizer Franken (sFr = ca. 0,65 Euro).

Kleidung:

Sommer- wie »Winter-« Bekleidung zum Thermikfliegen ist angesagt (Schichtenprinzip!). Ebenso empfiehlt sich eine Wind/Regenjacke.

Unterkunft:

Für jeden Geschmack und für jeden Geldbeutel gibt es was. Ein tolles Erlebnis ist das Übernachten im Stroh. Außerdem wird der Geldbeutel geschont. ÜF schon ab ca. 25,- sFr.

### Infomaterial:

Tourist Center Engelberg, CH-6390 Engelberg,

<http://www.engelberg.de>.

### Reisezeit:

Beste Reisezeit zum Fliegen ist ab den Frühsommermonaten.

Flugbetrieb ist ganzjährig möglich.

## ADRESSEN

### Flugschulen:

Flugschule Engelberg

Wasserfallstr. 135,

CH-6390 Engelberg

Tel: +41(0)41/6370707

<http://www.euroflugschule.ch>

Flugschule Zentralschweiz

Heimeliweg 5,

CH-6370 Stans,

Tel: +41 (0)41/6107070

[ToniAmstutz@datacomm.ch](mailto:ToniAmstutz@datacomm.ch).

Flugschule Tülls

Hauptstr. 44,

CH-6386 Wolfenschießen

Tel: +41(0)41/6282266

<http://www.fs-tittlis.ch>

### Bergbahnen:

Luftseilbahn Fürenalp

CH-6390 Engelberg

Tel: +41/(0)41/6372094,

Tel: +41/(0)41/6370101 (Wetter)

<http://www.fuerenalp.ch>

Luftseilbahn Brunni

CH-6390 Engelberg

Tel: +0(0)06396060

<http://www.brunni.ch>

Luftseilbahn Büelen

CH-6388 Grafenort

Tel: +41/(0)41/6282287

Dallenwil-Wirzweli

CH-6383 Dallenwil

Tel: +41/(0)41/6281838

<http://www.wirzweli.ch>

Fliegen im schönsten Fluggebiet der Zentralschweiz

**flugschule emmetten**

Grund- und Privatkurse  
Flugflächen  
Flugreisen  
Weherbildungskurse

+41 41 637 0707, t. - 41 06 39 60 60  
[www.flugschule-Emmetten.ch](http://www.flugschule-Emmetten.ch)

Flugsportbekleidung & Zubehör

**FLY MIKE**

Overalls zum abheben

Fly Mike Overalls  
Fly Mike Helme  
Schnellpacksäcke  
Fliegerstiefel

Jetzt Prospekt anfordern

Online-Shopping Rund um die Uhr im Internet [www.fly-mike.ch](http://www.fly-mike.ch)

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

**Flugferien inklusive Material**

- Neuestes Material AJvancv
- Elmel Ina Zimmer Frülitätück
- ;retreu durch SM DI-IV Fluglehrer
- ;Mbrini; nue Center

5 Tage alles inklusive ah Fr. 598,-

**Engelberg-Luzern**

Vorhältniss  
•;v osehiedene Fluggehiele  
•hk 2600 m  
•Bahnen-ganzjährig illEielneb  
•iämilienfrelintikb

Furo •Flugediel fg-b-iberp  
Weeerfallstr. 1 F 247  
CH•6340 Enge g  
Tel. +41 41 637 47 07  
Fax + 91 91 ay  
lele-Smid + 41 41 637 96  
Www.eureFL,ischt,'

# Fliegen im Westen Griechenlands

Text: Karlheinz Forstei

DE



Fotos: Karlheinz Förster



Jani ist an allem schuld. Daran, dass wir uns mit dem Pickup-Camper durch wolkenbruchartige Regengüsse nach Venedig schleppen mussten; daran, dass der Barmann auf der Fähre nachts um 2 Uhr noch einen Ouzo ausgab, was dann einer zuviel war; daran, dass wir am Startplatz auf dem Felsenkamm über Katisma Beach ein Liebespärcchen bei der Arbeit störten; und daran, dass eine ganze Mannschaft von griechischen Gleitschirmfliegern helfen musste, um Liz' Schirm wieder aus der Macchia des Kondra-Gebirges zu befreien. Jani ist also daran schuld, dass wir die bisher schönsten Flüge unserer relativ jungen Gleitschirmkarriere erleben durften. Denn Jani, eigentlich am Wallberg zuhause, ist von Geburt Grieche und hat uns bei einem zufälligen Treffen erzählt, wie es sei dort unten mit der Gleitschirmfliegerei. »Egal, wann du in Katisma Beach zum Landeplatz kommst, du hast immer laminaren Wind, und wenn er stark genug ist, kannst du den ganzen Tag oben bleiben.« Denn ganzen Tag - wer will das schon. Aber so ein bisschen? Für ein Münchner Pilotenpärchen, das seit gut zwei Jahren versucht, zwischen Arbeit und schlechtem Wochenendwetter ein paar Lücken zu finden, um die 40 Flüge für den österreichischen Sopi zusammenzubringen, ist es natürlich ein kühnes Unterfangen, ausgerechnet im fernen Griechenland auf Schulsuche zu gehen, um wenigstens den Hauch einer Betreuung oder Geländeeinweisung zu organisieren - wie das Gesetz es befiehlt. Denn Gesetz hin oder her, es grummelt weniger im Bauch, wenn ein paar kundige Menschen vor Einem starten und zeigen, wie die Kunst des Ridge-Soarings funktioniert und wenn sie vielleicht auch wissen, was es mit den thermischen Bedingungen im Landesinneren auf sich hat. Man schläft unbeschwerter.

Wer Griechenland näher kennt - vom Boden aus oder gar vom Meer - der weiß, dass er sich auf ein paar Eigenarten einlassen muss, die gerne mit dem Begriff »hellenische Lebensart« beschrieben werden. Organisation, Zuverlässigkeit, exakte Beschreibung, Pünktlichkeit, diese ach so deutschen Tugenden werden im Lande des listenreichen Odysseus durch den Begriff »avrio« ersetzt. »Avrio« heißt eigentlich nur »morgen«. Doch es steht für viel mehr: für Gelassenheit, für alle Fünfe gerade sein lassen, für Lebenslust und dafür, dass jede Fessel der Bürokratie gesprengt wird, wenn es dem Wohlbefinden dient. Wenn also Jani sagt, der Startplatz oberhalb Katisma Beach auf der Ionischen Insel Lefkas sei »super easy«, dann ist dieser Platz eben griechisch super easy, was zunächst bedeutet, dass man ihn gar nicht als solchen erkennt (oder ist dieser Plastikfetzen ein Windfähnchen?). Und wenn John, der Pilot aus Brighton in England, hier oben nicht recht weiß, ob der Wind nicht vielleicht doch etwas zu sehr von Süden kommt, dann greift er eben zum Handy, ruft seinen griechischen Fluglehrer mit dem deutschen Namen Joachim Skondras an, der gerade in Agrinio in seiner Textilfabrik am Schreibtisch sitzt. Joachim wird sagen: Bis zu einem Winkel von 45 Grad ist alles okay. Hau dich raus! John aus Brighton stieß im Internet auf Joachim, wir auch. Dem Web sei Dank.

Fliegen in den Zeiten des Internets - wenn man die Tücken des Netzes und die Eigenarten der Griechen kennt, ist das eine sehr stressmindernde Angelegenheit. Und für die Planung einer solchen Flugreise von unschätzbarem Wert, Du gibst [www.paragliding.gr](http://www.paragliding.gr) ein, und schon erscheint eine wunderbare Website mit einer Unzahl griechischer Buchstaben und der freundlichen Begrüßung: »Kalos Haebate!« - Lieber Fliegerfreund. Und dann ist Sense. Wer aber hinter aus dem »gr« ein gr/flights macht, ist mittendrin im dann perfekten grie-

Was



chischen Informationssystem. Man klickt die Gegend an, in der man fliegen will, also in unserem Falle Westgriechenland und die Ionischen Inseln, und schon fliegen einem die Flugberge entgegen.

Also Kathisma Beach: Nach exakter Wegbeschreibung steht hier die Klassifikation: Launch 1, Landing 1, also: perfekt. Wenn man sich daran gewöhnt hat, dass der Startplatz mit einem Schirm gut gefüllt ist, dass links, rechts sofort und sechs Meter unter dem Piloten die Macchia einen Meter hoch gewachsen ist, dass also ein Startabbruch mit viel Fieselarbeit verbunden wäre. Doch zeigt der Windmesser 4m/sec, dann ist der Startplatz für einen Rückwärtsstart-erprobten Piloten wahrlich kein Problem mehr (für Vorwärtsstart-geplagte Alpenfluganfänger ist das was anderes). Und der Landeplatz? Nicht nur eine 1, sondern eine 1 mit drei Sternen: Wo auf der Welt hast du gut 40o Meter Sandstrand am Meer (zugegeben, ein Volleyballnetz stört etwas), der gut 5o Meter breit und ideal für eine ;ehnwindlandung ist - und neben dem zwei wunderschönen Süßwasserpool zum Endorphin-Abbau laden?

Im Sommer soll viel los sein hier. Kein Wunder, dann bläst der Maestro, wie sie den Nordwestwind hier nennen, noch etwas konstanter als im Herbst. Er beginnt sanft gegen Mittag und erreicht bis abends oft gut 25 km/h, das wird dann kritisch für weniger Geübte. Dafür steht unter der Rubrik »Remarks«: Pleasant landing ; and your girlfriend and the most beautiful beach. Good clubbing in Agios Nikitas. Dieses Dorf liegt fünf Autominuten entfernt und ist tatsächlich ein echter Geheimtipp.

Erkundigung beim Wirt. Was müssen wir tun, um fliegen zu dürfen? »Fahrt einfach rauf und fliegt runter. Könnt Ihr ein Luftbild machen von meiner Kneipe?« Später vielleicht. Während der Sta tplatzbesichtigung (»es muss da sein, sonst geht ja gar nichts hier«) plötzlich ein Zweitakt-Gejaule. Auf einem kleinen Moped kommt ein Pärchen angerollt. Er holt einen Windmesser raus und schaut skeptisch. »Hi, are you a pilot?« Thomas ist Schwede und Pilot, beides aus Leidenschaft. Draußen auf dem Meer beginnt sich das Meer zu kräuseln. In spätestens einer

Viertelstunde ist Wind. Wollen wir wetten? Thomas lässt seine Freundin da und düst los, um sein Equipment zu holen. Und ist prompt nach einer Viertelstunde wieder da, hat ausgelegt und fliegt nach einem perfekten Rückwärtsstart über Kathisma Beach. Wir legen noch ein kurzes Kite-Training am Strand ein, und dann ist es soweit: Puls 120, vom Blutdruck ganz zu schweigen, ein Blick auf die Macchia rundherum, und es geht los. Soaren über dem Meer - was will man mehr?

Die Frage ist einfach beantwortet: Soaren über dem Kondra-Gebirge. Es war wohl dem Zufall und der landestypischen Gastfreundschaft zu verdanken, dass wir zu einem Gleitschirm-Meeting eingeladen wurden, zu dem nahezu die ganze Nationalmannschaft anreiste. Joachim, unser Internet-Flugbetreuer, bat uns via Netz, an den Fuß jener Berge zu fahren, die sich vom Ambrakischen Golf bis rauf an die Nordgrenze Griechenlands ziehen: »It will be great to have you in Arta.« Es folgte eine exakte Wegbeschreibung. Wer von Preveza, also vom Meer kommt, biege gleich nach dem Ortsanfang, noch vor der antiken Brücke nach Norden und fahre zu dem Dorf Hanopoulo. Dort liegt der Landeplatz. Und am Wochenende sieht man schon von Ferne die bunten Tupfer im Aufwind tanzen.

Es hat ein bisschen was von Bassano, nur dass die Luft klarer ist und der Startplatz nicht so überfüllt. Vom Meer, das etwa 3o Kilometer entfernt ist, weht der Maestro nahezu böenfrem ins Landesinnere und steigt am Rande des Kondragebirges vorbildlich laminar über den ersten Grat. Zum Startplatz geht es per Pickup 15 Minuten auf etwa 50o Meter über Meer (und Grund), ein wunderbar vertrauenerweckendes Stück Land, gesäubert von Steinen, aber natürlich auch umrahmt von der landestypischen Macchia. Vormittags tut sich windmäßig nicht allzuviel. Da heißt es für die Tandem-Passagiere: »TreA, treA, treA«, also »laufen, laufen, laufen!« Doch von Mittag an wird die Brise stetig stärker und erreicht gegen 15 Uhr bis zu 25 km/h, was dann für weniger Rückwärtsstarts erprobte Piloten zur echten Herausforderung wird. Dafür hast du, wenn du mal in der Luft bist, einen nahezu ruckelfreien Superflug vor

# Theil 0 MAOS

## \* OFS-1110TECT

Betreute Flugwochen mit *Alpin- und Thermikeinweisung sowie Flugtechnik-Training* in Südtirol auf der Sonnenseite der Alpen.

Termine: *PRO 01* 12.05. – 17.05.02  
*PRO 02* 07.07. – 12.07.02  
*PRO 03* 11.08. – 16.08.02  
*PRO 04* 01.09. – 06.09.02  
*PRO 05* 27.10. – 01.11.02

Kosten: € 300.— *incl. Fluglehrerbetreuung, Funk und Video*

Achtung: *Auch ideal für die zum unbeschr. LFS zu absolvierenden Zeitflüge. Sonderpreis für Club-Mitglieder*

**independence**  
**gliders for reätphots**  
www.indepEndEnce-worid.com

## \* OFS-ALPINE F1110WOCHIEN

**Geführte Flugtouren mit Fluglehrer-Betreuung**

**Gardasee:** *GFW02* 15.06. – 21.06.02

**Dolomiten:** *DFW 02* 21.09. – 27.09.02

**Südtirol:** *SGW 02* 26.10.-01.11.02

Kosten: *jew. € 300.— incl. FL-Führung Autotransfer ab Basisstation und Fliegerfotel*

## \* Ganzjährig WIIIIIMILSOMPllatrS8

Komplettes OFS-Flugsportprogramm  
bitte anfordern !

**OFS**  
**PARAGLIDING**  
GmbH

**Schule & Club**  
**Passagierflüge**

Equipment & More

Fon: 0 83 42 /89 94 05

Fax: 0 83 42 /89 94 06

E-mail: [OFS.Hoschka@t-online.de](mailto:OFS.Hoschka@t-online.de)

Büro und Verkauf:  
Xaver-Martin-Str. 1 - 87616 Marktoberdorf

dir, nach fünf Minuten schaut du auf die Startszenerie aus 400 Meter runter, entlang der ersten Bergkette kannst du endlos lang Alles üben, wovon du immer schon geträumt hast. Kein Klapper, keine Böe, und auch der Luftverkehr hält sich in Grenzen. Denn das ist der Vorteil eines gleitschirmtechnisch noch nicht voll entwickelten Landes: Es fliegen wenige, und wer fliegt, beherrscht es meistens.

Die Profis um Joachim Skondras starten rückwärts mit dem Tandem, landen top mit den Passagieren, wechseln sie Schirm über Kopf aus und sind nach zwei, drei Schritten wieder in der Luft.

Und es sind wunderbar verrückte Menschen hier. Joachim sowieso, der bei der letzten WM in Spanien zwar nur auf Platz 134 gelandet war; aber Erstens ist allein schon eine WM-Teilnahme nicht so übel, und Zweitens drückte er bis zum letzten Task Oliver Rössel den Daumen und meint heute noch: »Oliver ist der Größte für mich.« Trotz des Dritt-Platz-Dramas. Oder Sla-

vek Matras, der mit seinen langen Locken aussieht, als sei er Reservemmitglied bei »Grateful Dead« gewesen: Nach getaner Tandem-Arbeit zieht der polnische Grieche bei Starkwind seinen Hochleister mit einer solchen Lässigkeit auf, als hätten die Gesetze der Physik für ihn nur bedingt Gültigkeit. Und natürlich Tom. Die Diva. Tänzelt in Halbschühchen unter seinem UP wie eine Ballerina, landet mit dem Helm unterm Arm und macht, zwecks punktgenauen Touchdowns, in knapp 20 Meter Höhe noch einen vollen B-Stall. Diese Griechen! Naja, Tom ist eigentlich Österreicher.

Die Sonne neigt sich den Bergen zu, der Wind schläft ein, die Piloten trinken Getränke, die Flügel verleihen und rauchen Ähnliches. Ein guter Tag, ein guter Berg, ein gutes Land zum Gleitschirmfliegen. Wir müssen uns verabschieden. »Kalo taxidi«, sagt Joachim. Gute Reise. Wir haben einen Tipp für Jani, wenn wir ihn am Wallberg sehen: Fahr' nach Arta, fliege am Kondra-Gebirge. Es hat was.

## Tipps für Fliegen in Westgriechenland

### Anreise:

Mit der Itlg, **Ancona oder Bari**  
nach Igoumeni Beis  
an LINES ab Ve hrzelt- . Stunden,  
die meisten Fli en ein sogenanntes  
Camper-Deck mit Strom und Duschen, man  
braucht also nur eine Deckspassage, Preis für  
2 Personen Hin- und Rückfahrt je nach Saison  
10 Euro. Gut zwei Stunden Fahrt  
beste Campingplatz liegt im  
nbredrthen Golfs in Katafourka  
f. P 45, es gibt zwar dort kaum  
, der Platz ist aber  
und für grl  
«lös. hilich  
tirefit nach  
I ge ie-  
n. Die  
'sinejin  
4. u. AH aber

bediingt einen Mietwagen. Die Liner Anrel  
Der Kiben ist aber abzurufen. Sei den  
man will in Kalamata oder in der Nähe von Ko-  
rinth die dortigen Fluggebiete elenden.

### Die wichtigsten Websites:

[www.Paragliding.gr](http://www.Paragliding.gr) Allights oder  
[www.albtiros.at](http://www.albtiros.at)

in" "Ina lebt ein deutsch sprechender Flug-  
lehrer namens eavros Kostulas,

kostularipotenet.gr und kennt sich im  
Küstengebiet zwischen Iqaumenitsa und Pre-  
veza gut aus. Joachim Skondras, Spezialist für  
Arte, Lefkas und Kephallonia, lebt in Agrinlo  
und ist über

no\_boreseparagliding.tirg anzumallen. Er ist  
der Lage, kleinere Reparaturen an  
oder Gurtzeug du hren. Und für

Ostküste von Hellas:

[olympic-eagles.de](http://olympic-eagles.de) o

[www.olympicwings.gr](http://www.olympicwings.gr). Und Vorsicht: Griechen-  
land ist dank Euro und Europäischer Semeln-

scha .r geworden. Ein Bier ist unter  
1,50 m zu kriegen. Und ein gutes Abend-  
esse mt schnell auf 15 €.

Land 'ihren aber werden zumindest in de  
best einen Gebieten Met erhoben.

Ihr *FLY-GUIIJE* für das Allgäu,  
Südtirol und die Dolomiten

Fotos: Willy Tacke

# Dra



# gan

# fly

## NJUIV AUCH UV De UTS° CH 1\_, ` \fb

von Marcus Hoffmann-Guben

Seit 1993 gibt es das dreiaxiggesteuerte Lt Aragonfly«. Konstruiert wurde der Dragonfly von Bob Bailey aus Florida. Produziert wird er beim Drachen-Hersteller Moyes in Australien. In Australien, Argentinien und den USA wird der Dragonfly schon seit vielen Jahren sehr erfolgreich für den Drachen-Schlepp eingesetzt.

Allerdings hatte der Dragonfly selbst in Australien bisher keine generelle, sondern nur eine Prototypen-Zulassung. Nun hat in diesem Jahr Jürgen Rüdinger, der in Grafenau bei Stuttgart eine Drachenflugschule betreibt, die Betreuung der Zulassung des Dragonfly in Deutschland übernommen. Da die deutsche Zulassung in Australien anerkannt ist und also auch dort genutzt werden kann, hat Moyes großes Interesse an den Bemühungen von Jürgen Rüdinger. Der DHV hat die Zulassung unterstützt, um auf diese Weise die Drachenschlepp-Fliegerei in Deutschland zu fördern.

Interessant ist der Dragonfly durch seine großen Steigwerte und herausragenden Langsamflugeigenschaften (V-min 32 km/h!) vor allem für Schleppvereine und zur UL-Schulung. Die Langsamflugeigenschaften ermöglichen einen problemlosen Schlepp 3 von Einfachsegel-Drachen, und die großen Steigwerte gewähren einen komfortablen Schlepp von schweren Doppelsitzer-Drachen. Mit einem 100 PS starken Motor werden selbst beim Schlepp von Doppelsitzer-Dra-

chen noch Schlepp-Steigwerte von über 2,5 m/s erreicht! Mit einem Preis von voraussichtlich knapp DM 60.000,- liegt der Dragonfly um etwa DM 10.000,- über dem Preis eines besseren Trikes. Wirtschaftlich lohnenswert wird durch die gute Steigleistung demnach vor allem der Betrieb in Vereinen und Drachen-Schleppzentren, wie beispielsweise der Wallaby Ranch in Florida, wo an guten Flugtagen mit einem Dragonfly bis zu 70 Schlepps absolviert werden.

*Jürgen, kürzlich war im »OZ-Report« zu lesen, dass der Einsatz des Dragonfly in Australien zur Zeit verboten sei. Weißt Du darüber Näheres?*

Ja, in Australien hatte der Dragonfly bis jetzt nur eine Prototypenzulassung fürs Schleppen, die offensichtlich nach 8 Jahren nicht mehr verlängert wurde. Geflogen werden darf er aber weiterhin. Bei den Tests mussten wir ein paar technische Kleinigkeiten ändern, und ich denke, Bill Moyes hat jetzt gesehen, dass eine gültige Zulassung auch in Australien aus versicherungsrechtlichen Gründen notwendig ist.

Welche Vorteile im Einzelnen siehst Du für den Einsatz des Dragonfly's beim Drachenschlepp?

Der große Vorteil ist, dass der Flieger extrem langsam geflogen werden kann. Das heißt, Du kannst problemlos Doppelsitzer schleppen und Drachen, die bei 60-70 km/h Gierprobleme haben. Die ideale Schleppgeschwindigkeit mit dem Dragonfly ist 40-50 km/h. Hinzu kommt ein sehr großes Steigvermögen, da das Flugzeug ziemlich leicht ist. Außerdem ist die aerodynamische Steuerung in thermi-

chen noch Schlepp-Steigwerte von über 2,5 m/s erreicht! Mit einem Preis von voraussichtlich knapp DM 60.000,- liegt der Dragonfly um etwa DM 10.000,- über dem Preis eines besseren Trikes. Wirtschaftlich lohnenswert wird durch die gute Steigleistung demnach vor allem der Betrieb in Vereinen und Drachen-Schleppzentren, wie beispielsweise der Wallaby Ranch in Florida, wo an guten Flugtagen mit einem Dragonfly bis zu 70 Schlepps absolviert werden.

Druckpropeller wie auch bei jedem Trike für freie Sicht nach vorne

Druckpropeller wie auch bei jedem Trike für freie Sicht nach vorne



Für die UL-Schulung ist der Dragonfly standardmäßig mit einem Doppelsteuer ausgestattet



Konventioneller Rechteckflügel mit großen Querruderflächen

# Dragonfly



schen Turbulenzen für den Schlepp-Piloten wesentlich kraftsparender.

*Gibt es außer dem Einsatz im Schleppbetrieb noch weitere, kommerziell nutzbare Einsatzmöglichkeiten des Dragonfly? Wie attraktiv ist der Dragonfly beispielsweise als Charter\*012*

Also, der Dragonfly ist definitiv kein Reiseflugzeug! Aber, z.B. habe ich ein Flugzeug an eine Film-Gesellschaft verkauft, die damit Flugaufnahmen von Vögeln in der Luft macht. Vorstellbar ist der Dragonfly auch als Luftbild-Maschine, da die Sicht schräg nach vorne völlig frei von Streben ist mit einem Winkel für die Kamera von etwa 120°. In solchen oder ähnlichen Bereichen gibt es sicherlich noch einen Markt. Und mit dem Doppelsteuer ist der Dragonfly auch gut zur Schulung geeignet.

*Welche Gründe haben Dich persönlich bewogen, die Zulassung des Dragonfly in Deutschland vorzunehmen und zu betreuen?*

Der Auslöser war die doppelsitzige Schulung. Denn die Ausbildung hinter einem Trike, die funktioniert für mich nicht wirklich. Ich bin zu schwach, um das enorme Pitch des Doppelsitzer-Drachens auf längere Zeit bei hoher Schleppgeschwindigkeit wegzuziehen. Wenn ich zwei oder drei Flüge mache, dann

schlackern mir die Arme und ich kann nicht mehr. Also musste ein langsamerer Flugzeug her. Und da ist der Dragonfly das einzig Vernünftige!

*Was denkst Du, ist der Grund gewesen, dass in der Vergangenheit kein Interesse bestand, den Dragonfly zuzulassen?*

Das waren ganz klar die Kosten der Zulassung! Bill Moyes war ja früher schon einmal in Deutschland um ihn zuzulassen und hatte dann gehört, dass ihn das über DM 10.000,- kosten würde. Dadurch, dass der DHV jetzt einen Teil der Zulassungskosten übernimmt, rechnet sich das Flugzeug. Andernfalls wäre das Flugzeug richtig teuer geworden, wenn man die Zulassungskosten auf die Stückzahlen hätte umlegen müssen. So kann man einen Preis machen, den die Leute bezahlen.

*Hast Du im Zusammenhang mit der Zulassung des Dragonfly besondere Erkenntnisse gewonnen? Gab es dabei spezielle Schwierigkeiten?*

Es gab keine großen Schwierigkeiten. Es waren Kleinigkeiten, die man ändern musste. Bei den Berechnungen hatten wir gleich gesehen, dass bestimmte Teile nicht mit den nötigen Sicherheitsfaktoren versehen sind, die in Deutschland gefordert werden. Vorhanden war die einfache Sicherheit, nicht aber der Faktor 1,5, was immerhin 50% mehr sind. Ansonsten ist der Dragonfly eine sehr ausgereifte Konstruktion. Das Ganze ist für mich persönlich eine sehr interessante Arbeit, weil man einfach wirklich alles durchmachen muss, was zu einer Zulassung dazugehört. Bill Moyes war ja für die Zulassung zusammen mit Bob Bailey 5 Wochen bei mir.

*Wie schätzt Du den Markt in Deutschland für den Absatz des Dragonfly ein?*

Das ist schwer einzuschätzen. Ich denke, dass vor allem Schleppvereine und Schulen Interesse haben werden. Ich gehe davon aus, dass ich die nächsten zwei Jahre 8 bis 10 Geräte verkaufen kann. Insgesamt ist das natürlich eher ein begrenzter Markt.

Kontakt: Dragonfly Germany  
Jürgen Rüdinger  
Sonnenbergstr. 31, 71120 Grafenau  
Tel/Fax: 07033/45262  
e-mail: info@dragonfly-germany.de  
www.dragonfly-germany.de



### Technische Daten

Spannweite	10,2 m
Länge	5,8 m
Höhe	2,2 m
V-min	32 km/h
V-max	105 km/h
Startstrecke (über 15 m hohes Hindernis)	60 m
Landestrecke (über 15 m hohes Hindernis)	110 m
Max. Abfluggewicht	450 kg
Leergewicht	220 kg

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.

## ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

10.05. - Info Nr. 116

Später eingehende Kleinanzeigen werden automatisch in das nachfolgende Info aufgenommen.

Abc IÄ4

xeigenauttra

### Kürzung vorbehalten

#### Haftungsausschluß!

Jede Haftung des DHV und seiner Miturheber auf Grund der Veröffentlichung des Gebrauchtmorkts ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre lulttüchtigkü und die Angaben in den Anzeigen übernimmt **de** DHV keine Gewähr.

**Funiac L**, Bj. Ende 95, Gurtzeug Supair, Rettung Esprit Light, Preis VB, Tel.: 0171/2205379

**Bolero S**, Bj. 02, blau, Gurtzeug FeeX, Rettung SC 96, Div. Zubehör, VB 1.500,- Euro, Tel.: 0173/9242368

**Nova Phelix 25**, rot, 5.190,- DM, Gurt Supair Prof. M, 1.290,- DM, 6.480,- DM für 4.500,- DM, Tel.: 089/6013466

**Nova Philou 26**, Bi. 7/95, grün/blau, 75-95 kg, geteilt. A-Gurte, Gurtz. Charly Primus, Protector, Frontcont., Rettung SC 96, FreeX Schleppklnke, Check 4/2004, 850,- Euro, Tel.: 030/6632515

**PEAK M**, Bj. 6/01, blau, 80-100 kg, Bergsteigerschirm, VB 1.700,- Euro, Tel.: 08042/2892

**Advance Epsilon 2/31**, Bi. 8/96, 95-110 kg, lila/orange, 450,- Euro, Tel.: 07544/72055

**Atlas 1**, Bj. 7/99, Check bis 7/03, lila mit rot, 1.550,- DM, Tel.: 040/27092673 od. maufritz@yahoo.com

**Atlas L**, Bi. 6/99, neuer Check 7/01, lila/rot, 1.500,- DM, Tel.: 040/27092673 od. marifritz@yahoo.com

**Nova X-Act-21**, Bi. 00, 65-85 kg, royal/weiß, Testflug am Hausberg mögl., VB 1.450,- Euro, Tel.: 07666/902424 od. 0160/7908902 od. markus.fritz@fross.de

**Nova X-Act-23**, Bj. 6/01, VB 2.000,- Euro, Supair Profeel + Seitennairh. + Rettung Supair 1\_, VB 900,- Euro, Tel.: 0172/8536382

**Nova X-Act-25**, Bj. 7/98, lila/weiß, 550,- Euro, Tel.: 0119/1194189

## Biplace

**Fat Willie**, Bj. 5/97, Check 2/03, VB 850,- Euro, Tel.: 09132/62308

Astrid Twin, Bj. 01, Tondemrettung, Pilotengurtzeug, Aufhängung, Helm, 2.400, Euro, Tel.: 06181/65806

**Galaxy**, Bj. 6/98, 130-200 kg, Check bei Edel neu, VB 2.700,- DM, Tel.: 09187/6420

## 1:2 GH

**Advance Epsilon 3/26**, Bj. 9/00, 75.95 kg, rot/gelb, Tel.: 0676/9167311 od. Fax: 05214/60924

**Allegro M**, Bi. 1/2001, violett, 80-105 kg Startgew., 1.400,- Euro, Tel./AB+Fax: 06659/1455 od. +49170-5207926 od. conny-reith@t-online.de

**Apco Sierra 30**, Bi. 7/99, 85-110 kg, mit Gurtz., 1.450,- Euro, Rettungsschirm, Bi. 2001, 350,- Euro, Tel.: 089/7854381

Arcus M, Bj. 99, Check auf Wunsch neu, 1.000,- Euro, Tel.: 0112/9301579

Arcus M, Bj. 9/00, blau, Gurtzeug Firebird BJ. 7/96 mit Protector, Integralhelm (Carbon) »Sunglide« Gr. M (58), einfaches Bröniger Varrio, 2.100,- Euro, auf Wunsch auch Rettung Sepair, 350,- Euro, Bi. 9/00, Tel.: 0621/477718

Arcus M, Bj. 9/00, VB, Tel.: 06074/50138

Arcus M, Bi. 5/01, blau, 1.920,- Euro, Tel.: 07261/12335

**Arcus S**, Bi. 5/99, rot, VB 1.300,- Euro od. Tausch gegen Dr. M, Tel.: 07361/66119

**Arcus S**, Bi. 10/00, rot, 65-85 kg Startgew., 1.500,- Euro, Tel.: 07351/2727

**Edel Confidence S**, mit Gurtzeug Supair Echo, beide EZ 9/99, VB 1.500,- Euro, kein Check, m. Check zzgl. 180,-Euro, Tel.: 02373/85132

**Edel Confidence S**, Bj. 11/99, 65-85 kg, Check neu, blau, 955,- Euro, Tel.: 06084/3263

Flair M, Bi. 3/99, rot, incl. Gurtzeug Supair Protect Race u. Rettung Champion 235 u. Vorio P III, wg. Hobbyaufgabe, VB 1.500,- Euro, Tel.: 0172/8313025

Flair M, Bi. 99, Check neu, mit Freex Control Gurtzeug u. Rettung vorn, VB 2.200,- Euro, Tel.: 0173/2011150

**Flair S**, Bj. 8/98, lila/weiß, 600,- Euro, Tel.: 08063/5532 od. 0171/5457030

**Mistral 2.26**, Bj. 4/2001, 1.970,- Euro, Tel.: 0172/6226865

**Mistral 2.28**, Bj. 3/01, gelb, 1.700,-Euro, Tel.: 0041/79/3441345

**Nova Carbon S**, Bi. 6/01, blau, 1.900,- Euro, Tel.: 07031/226653

**P23 27**, Bi. 96, 80-105 kg, gelb, Gurtzeug Supair, Rettung PS I, VB 3.250,- DM/1.637,- Euro, Tel.: 02064/17265 od. ggamegna@aol.com

**Paratech P23 24**, Startgew. bis 85kg, mit Gurtzeug und Reserve von Supair, VB, Tel.: 1.500,- Euro, Tel.: 07444/1836

**Raven 27**, Bj. 6/2001, 90-100 kg, hlou/weiß, einschl. Zubehör, 1.350,- Euro, Tel.: 09505/800265

**Vector M**, Bi. 9/99, mit Check, weiß/rot, 1.300,- Euro, Tel.: 06692/6832 (AB)

**S2 26-VT**, Bj. 8/98, 80-105 kg, blau, Check 1/03, incl. Gurtzeug XC Pro Bi. 98, u. Rettung Amigo P 1 Bi. 92, Beschleuniger, Packsack, wg. Hobbyaufgabe, VB 1.400,- Euro, Tel.: 089/60600389

**Apache II 26**, Bi. 3/93, 75-110 kg, 200,- Euro, Tel. u. Fax: 09847/443

## APCO-Gleitschirme

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

Jetzt Info anfordern mit  
Gratis Überraschung

### www.flugsport.de

Probefliegen + Verkauf fast aller aktuellen GS! Wir führen: Advance, Airea, Apco, Edel, Fresh Breeze, Firebird, Gin Gliders, nova, Ozone, Perche, Pilots, Pro Design, Swing, SupAir, UP, Windtech. Neue Gleitschirme ab 1899 €, ständig 40 gebrauchte GS vorrätig. Inzahlungnahme, Fliegerreineinweisung am Hang oder Winde, ständig 25 verschiedene Gurtzeuge. Herstellerunabhängige Beratung, GS-Motoren: Verkauf, Service + Reparatur. Ausbildung: alle Stufen, in Siegen, Eisenach + Südtirol, Hang + Winde Flugschule Siegen Claus Vischer Eisenhutstr. 48, 57080 Siegen Tel. 0271/382332, claus@flugsport.de www.flugsport.de

### Haftungsausschluß!

Jede Haftung 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 011V keine Gewähr.

**Aspect M**, Bj. 96, 75-110 kg, rot/weiß, Gurtzeug m. Rettung, Alto Varia Basis, wg. Sportaufgabe, VB 1.000,- Euro, Tel.: 0171/5458561 od. 02261/4093-21

**Aspect M**, Bj. 7/96, gelb, Check bis 7/03, Packsack, 400,- Euro, Tel.: 08052/99998

**Marlin 29**, Bj. 95, 90-125 kg, VB 400,- Euro, Tel.: 07202/3719

**Mistral 27**, Bj. 96, 75-95 kg, rot, 100,- Euro, Tel.: 07531/822251

**Saber L**, Bj. 4/98, 1.100,- El61,540,- Euro, Tel.: 06233/64103

**X-Ray 24**, Bi. 4/00, 85-105 kg, Check neu, Tel.: 0171/9356749

## 2 Biplace

**Galaxy**, Bj. 6/98, 130-200 kg, Check bei Edel neu, VB 2.700,- DM, Tel.: 09187/6420

**Apco Bagheera M**, Bi. 6/99, VB 1.200,- Euro, Tel.: 089/7854387

**Astral 2.26**, Erstflug 2000, blau/weiß, VB 3.200,-, Tel.: 09187/6420

**Astral 2.26**, Bj. 5/01, Tel.: 06232/40623 od. 0173/8663089 od. juer-gen@maehringer.net

**Astral S**, Bj. 9/2000, blau/weiß, VB 1.500,- Euro, Tel.: 0171/3860575

**Maxx L**, Bj. 2000, rot/grou, 1.600,- Euro, Tel.: 05621/6973 od. 0173/3574101

**Ozone Octane M**, Bi. 5/01, 2.100,- Euro, Tel.: 09132/6582

**Simba M**, Bj. 4/01, 85-105 kg, blau/weiß, VB 1.500,- Euro, Tel.: 07121/890914

**Spear L**, Bj. 7/97, blau, Check 6/99, VB 500,- Euro, Tel.: 05308/3247

**Sigma 4/27**, Bi. 5/2001, weiß/rot, 1.600,- Euro, Tel.: 0170/2030842 od. 08022/9675-20

## 3

**Escape 1**, Bj. 97, 250,- Euro, Tel.: 0171/4791962 od. Sonnenscheiner@ePost.de

## 1.2

**Airfex**, Bj. 10/2000, 13,8 qm, weiß/blau/gelb, incl. 2 m Kurzpacksack u. 2 Steuerbügel, 1.850,- Euro, Tel.: +49-179-1257050 od. pfennix@hotmail.com

**Uno piccolo**, Bj. 8/90, VB 350,- Euro, Churly Pinguin, Helm, Schleppklinke, Vario ebenfalls günstig zu verkaufen, Tel.: 06151/893622

## 2

**GT Top**, Bj. 89, mit Rädern, Kurzpack, Check 1 Jahr, günstig z. verkaufen, Tel.: 06426/921909

**Impuls**, Bj. 86, ohne Check, 450,- Euro, Chorly Rettungsschirm im Karpfengurt, 300,- Euro, Wassmer Vario m. Höhenmesser, 150,- Euro, Helm 50,- Euro, alles zusammen für 850,- Euro, Tel.: 07621/6607-24 od. Flucidi@silent-gliss.de

**Impuls**, Bi. 6/96, pink/lila, 35 % Doppelsegel, Zuladung 65-130 kg, Gurt, Fallschirm, Vario, Helm, VB, Tel.: 06/69596142 od. Fox: 069/6998483

**Impuls**, Bi. 94, pink/grün, 1 Ersatz-Tropezseitenrohr, 613,- Euro, Tel.: 08407/930371

**Laminar 14 Easy**, Bj. 4/99, Pause Segel, floxer Yellow m. lila Streifen, 2.200,- Euro, Tel.: 07424/6172

**Speed S**, Bi. 8/99, weiß/gelb, für leichte Pilotinnen, 3.000,- Euro, Tel.: 06107/4232

**Speed TL**, Bi. 98, Ligagerät 98, 2 Gurtzeuge, Vario, Rettung Bi.98, alles 2.500,- Euro, Tel.: 07028/84481

**Twister**, Bi. 2/99, orange-blau, Zubehör: Regenhülle, Räder, Trapezhandschuhe, Tel.: 09132/6582

**Blade 153**, Bi. 94, Check 9/2001 erledigt, weiß/lila, 2 Steuerbügel extra, Klapp-Speedbar, kleine Räder, VB 1.600,- Euro, Tel.: 0170/5335176 od. Fox: 02863/381597

**Laminar 14**, Bj. 9/97, (Turm), weiß, Check neu, VB 1.700,- Euro, Tel.: 0177/7215152

**Laminar 14 / ST**, Bi. 7/97, 1.850,- Euro, Tel.: 09325/1858 ab 19.00 Uhr

**Laminar 14 / ST**, Bi. 97, 1.800,- Euro, Tel.: 02353/4699 ab 18.00 Uhr

**RamAir 154**, Bi. 94, Check 4/2003, weiß, VB 500,- Euro, Tel.: 0228/678228

# gebraucht

Info 115

Bei Drachen, Gleitschirmen, Gurtzeugen und Rettungsgeräten nicht vergessen:

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

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

### Anzeigentext (Bitte möglichst kurz)

Drachenausrüstung

Gleitschirmausrüstung

Instrumente

Gurtzeug

Rettung

Sonstiges

Kürzungen vorbehalten

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

Name

Telefon

Fax

Anschrift

Unterschrift

**RamAir 154**, Bj. 95, ohne Check, incl. XC-Packsack, diverse Ersatzteile, 250,- Euro, Tel.: 0171/4925096

**Rumour 13,5**, Bj. 91, Gurtzeug Charlie Pinquin, Bj. 91, Gr. 170, Rettung Parasail V, kompl. VB 450,- Euro, Tel.: 08238/958405

**Stealth Combat 14**, Bj. 1/02, Matrix, Dacron, HTP, US blau, ab August 02, 3.500,- Euro, Tel.: 0175/3771730

Atos, Bj. 4/2001, gelb/weiß, 14.500,- DM, m. Kohlefasereinsätzen am Flügelende, dünnen Spoilern (Serie 2002) u. Check durch AIR, Tel.: 0041-1-8561518 od. 06244-231 od. leka.michael@mail.ch

**Firebird RS 2**, bis 125 kg, Bi. 2001, VB 340,- Euro, Tel.: 089/7854387

**Rettung Annular 22**, bis 125 kg, 330,- Euro, Tel./AB+Fax: 06659/1455 od. +49170-5207926 od. conny-reith@t-online.de

**Rettung Charly**, Bj. 9/98, VB 50,- Euro, Tel.: 07202/8790 od. -3719

**Supair Profeel**, 400,- Euro, Tel.: 05308/3247

**Gurtzeug Perfekt** m. Protector u. Rettung Columbus RDP 18, Bj. 7/92, VB, Tel.: 06074/50138

Slider N, Karabinersystem, Rücken- und Frontcontainer, Bj. 10/2001, VB 430,- Euro, Tel.: 08243/2679 od. 0173/7259978

**Edel Airseat**, Bi. 9/2001, VB 270,- Euro, Tel.: 089/7854387

**Relax 2** von Madreiter, VB 100,- Euro, Tel.: 07202/6790 od. -3719

**Schlafsack-Gurtzeug** Cumulus m. Schleppeinrichtung, blau, Gr. 1,75 m, Rettungsschirm Charly Revolution HG, Koch-Klinke, alles Bj. 97, VB 550,- Euro, im Auftrag, Tel.: 040/784176 od. Olbinsky@t-online.de

**HG-Gurt Sting**, Bj. 2/01, 180 cm, ohne Schirm, VB 250,-, Tel.: 089/1493634

**Garmin 12 GPS** für 100,- Euro, Tel.: 0170/8389477

**Fliegerkombi**, Gr. 54, grau, 75,- Euro, Tel.: 0171/2205379

Teneriffa 4.-18.Mai: Mitreisende/Mitflieger gesucht, Tel.: 0172/6360700

**Helm Charly Insider**, Gr. S, 75,- Euro, Tel.: 089/60600389

**Bräuniger Variol(1-Comfort, incl. Beinhalter**, Tel.: 06321/575153

**Vario Basis SP**, 125,- Euro, Tel.: 089/60600389

**VW T4 California Coach**, TD 2,5l/ 102 PS, Aufstelldach, grün, Bj. 2/99, TÜV neu, 83 000 km, 2. Satz Winterreifen, VB 26.000,- Euro, Tel.: 07121/890914

**2 Funkgeräte Kenwood**, ÜBZ-LF 68, NP 250,- Euro, VB 125,- Euro, 68 Kanäle, Tel.: 0171/2205379

**Vario Bräuniger AV Competition**, Barmgraph, Speicher f. 25 Flüge, Bj. 93, Kabel, PC-Software, VB 230,- Euro, Tel.: 07195/965742 od. s.taut@alcotel.de

**Gamin GPS 12**, VB 90, Euro, El.: 07453/7214 od. Fox -9301736

**GS-Schuhe Hanwag**, Gr. 40, grau/lila/grün, 110,- Euro, Tel.: 07962/1478

**Sigma-Drachengurt + Mittelleinenschirm + Helm** usw. zu verkaufen, Tel.: 08392/770 abends od. wilhelm.denkorr-web.de

**Kimmerle Minimum** mit Bullet C15- Fläche u. Zubehör ohne Check zu verkaufen, Tel.: 08392/770 obendens od. wilhelm.denk@rr-web.de

**Schuhwerk Abrollwinde**, 1000 m Schleppseil, Tel.: 08276/244

Bräuniger Vario Basis SP, 125,- Euro, Tel.: 06074/50138

**GS-Overall**, Gr. XL/52 z.B. Skyline Standard (schwarz), Tel.: 036075/56352 od. 0170/7533831

**GS-Helm**, Gr. M/58 z.B. Charly Insider, Tel.: 036075/56352 od. 0160/7533831

**Buch** »Die schönsten Fluggebiete der Alpen«, Tel.: 07962/1478

**Airwave K3**, Tel.: 09082/3690

**Genussflieger** sucht günstigen gutmütigen Drachen, Tel.: 0761/891583

**Leute** für gemeinsame Untern. (GS- Drachenfiegen, Bergtooren) evtl. auch Url., mögl. eig. Womo! I Bin m., 42, Raum Südbaden, Tel.: 0761/806437

**Gleitschirmgurtzeug**: SupAir Evolution oder Profeel m. Rettungsgerät, Tel.: 089/31230970 od. Fax: 089/3827046020

**Frührentner-Ehepaar** (Bereich Tübingen, Stuttgart) mit Wohnwagen suchen Gleichgesinnte zum Fliegen (Drachen), Wandern, Radfahren, im Alpenraum u. Italien, Tel.: 07031/652312

**Atlas 16 und Gryphon 180 DS, flug-** fähig und technisch in Ordnung! , Tel.: 0170/8389477

**Videos** zum Thema »Gleitschirmfliegen«, Tel.: 036075/56352 od. 01760/7533831

**Am Samstag, 16.3.2002** zwischen 17:00 und 18:00 Uhr wurde an der B13 zwischen Holzkirchen und Bad Tölz ein zusammengebautes drachen Moyes litespeed 4, Bi.

5/2000 gestohlen. Farben: Obersegel Mylar weiss, Untersegel grau/rot/blau. links auf dem Untersegel steht Litespeed und die Nummer 21, rechts steht Moyes. Der Drachen war auf 4,20 m kurzgepackt. Auffallend: Im grauen Untersegel ist ein kleiner Riss, der mit Segelmateriale verklebt ist. Hinweise bitte an: Sepp Habel, Tel.: 08021/9477 oder sepphobersachsenkom@t-online.de

Reisebüro Alle Kurse  
  
 SKYSPORT  
**Flugschule Hochries**  
 Hochriesstr. 80  
 D-83122 Samerberg  
 Tel: 08032/8971 Fax: 08032/8907  
 miax.flutischula-hochries.de  
 Mail: Flugschule-j-lochriesgt-online.e  
 Flugsafaris Shop

## LPD/PMR-Funk & Varios

ALAN 507 (LPD) 59€  
 VOX, 69 Kanäle, 10mal, einfache Leistungserhöhung auf 380mW möglich  
 ALAN 456 (PMR) 69€  
 VOX, CTCSS, 8 Kanäle, 500mW  
 Headset HS100 49€  
 2 superflache Lautsprecher mit Klefbefestigung, Mikro und Sendetaster  
**Angebot 2x Alan 507+2x 1-18100 209€ 2x Alan 456+2x HS100 269€**  
 Varios  
 Bräuniger Cornfog 289€, Classic 379€, Campe 479€, Competition GPS 589€, SOrnik 127€  
 Flytec: 4005 279€, 401 3 319€, 4020 429€, 4030 659€  
 TellFax (06232)40623 e-mail:info@guck-h-de ,uttde www.hirckin-d feiluftan

## Gleitschirm- und Drachenflugschule Aktiv

Schulh. / Ftmeafarif / Verkauf mmd Beraten9 iwt ef,emem Sportfkor arm Telcl.berg



Harti Waitl • Tegelbergstr. 33 • 87645 Schwangau  
 Telefon 0 83 62 / 92 14 57 • Telefax 0 83 62 / 92 13 98  
 www.flugschule-aktiv.de • E-Mail: flugschule.aktiv@t-online.de



SPORTIVI TURIZEM TOLMEN

Fc. 46 rz.

w4uo

PARAFAX1

FL+ 064-41

PARAGLIDING ADVENTURE - SLOWENIEN

Wir bieten an:

- ... PARATAXI
- TANDEM
- .. APARTMENT
- GUIDING
- B1KEING
- WALKING
- CAVING
- RAFTING

e-mail: paragliding-adventure@amis.net  
 http://www.paragliding-adventure.com

# TESTFLÜGE im Info

## Das Testberichtschema 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 werkseitig speziell geeicht wurden. Die Ergebnisse sind trotzdem mit den zwangsläufigen Unsicherheiten behaftet und daher nur als Richtwerte zu verstehen.

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

### KLASSIFIZIERUNG 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 genußvolles 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!

VECTIS S		
Hersteller: Geheraft AG		
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Edel GmbH Deutschland		
Klassifizierung	2 GH	
Sitzzahl	1	
	min. Fluggewicht (70 kg)	max. Fluggewicht (85 kg)
Verhalten		
START	1.2	1.2
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufzieherhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1.2	1.2
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		54 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1-2	1.2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm . 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm . 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1.2
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG		1.2
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1	1
Wegdrehen	180 · 360 Grad	90 · 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschreic mit Verlangsamung
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG		
Wegdrehen		180.360 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust		hoch
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1.2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Genbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1.	1-2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1-2
TRUDELN TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1.2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1-2
STELLSPIRALE		1-2
	einfach	einfach
	gering	gering
	Nachdrehen 180 360 Grad	selbständig
B.LEINENSTALL	1	1
	einfach	einfach
	selbständig	selbständig
LANDUNG	1.2	1.2
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

**GIN OASIS L**

Hersteller: Gin Gliders  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung:  
 Aerosport International GmbH  
 Klassifizierung 1-2 GH  
 Sitzzahl 1



Verhalten bei	min. Fluggewicht (100 kg)	max. Fluggewicht (125 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>GERADEAUSFLUG</b>	1-2	1-2
Trimmungsgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		49 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	1-	1-2
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		1-2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	1-2	1-2
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>		1-
Wegdrehen		90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	1-2	1-
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>	1-	1
<b>FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>	1-	1
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	1-	1
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	1	1
<b>STEILSPIRALE</b>	1	1-2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>BEINEN-STALL</b>	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

**GIN OASIS M**

Hersteller: Gin Gliders  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung:  
 Aerosport International GmbH  
 Klassifizierung 1-2 GH  
 Sitzzahl 1



Verhalten bei	min. Fluggewicht (85 kg)	max. Fluggewicht (105 kg)
<b>START</b>	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>	1-2	1-2
Trimmungsgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	1-	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ABERZIEHEN</b>	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm • 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		1-2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	1-2	1-2
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>		1-2
Wegdrehen		90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	1-2	1-2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>IMEME1=131111111111</b>		<b>IM11-1-1</b>
<b>FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>	1-2	1-2
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	1-2	1-2
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	1-2	1
<b>STEILSPIRALE</b>	1-2	1-2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEININ-STALL</b>		1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>		1
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

<b>GIN OASIS S</b>		
Hersteller: Gin Gliders Inhaber der deutschen Musterprüfung: Aerosport International GmbH		
Klassifizierung	1-2 GH	
Sitzzahl	1	
		
Verhalten bei <b>START</b>	min. Fluggewicht (73 kg) <b>1</b>	<b>max. Fluggewicht (90 kg) 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>GERADEAUSFLUG 1.2 1.2</b>		
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		49 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING 1.2 1.2</b>		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	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>FRONTALES EINKLAPPEN 1.2 1.2</b>		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 1.2</b>		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN 1.2 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 (BESCHLEUNIG) 1.2</b>		
Wegdrehen		90 • 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1.2 1.2</b>		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1.2 1.2</b>		
<b>FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1.2 1.2</b>		
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1.2 1.2</b>		
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1 1</b>		
<b>STEILSPIRALE 1.2 1.2</b>		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEINEN-STALL 1</b>		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG 1 1</b>		
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUN GEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

<b>GIN OASIS XS</b>		
Hersteller: Gin Gliders Inhaber der deutschen Musterprüfung: Aerosport International GmbH		
Klassifizierung	1-2 GH	
Sitzzahl	1	
		
Verhalten bei <b>START</b>	min. Fluggewicht (60 kg) <b>1</b>	<b>max. Fluggewicht (80 kg) 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>GERADEAUSFLUG 1 1</b>		
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		49 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
<b>KURVENHANDLING 1.2 1</b>		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN 1.2 1.2</b>		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm • 75 cm	durchschnittlich 60 cm -75 cni
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN 1</b>		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIG 1.2</b>		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN 1.2 1.2</b>		
Wegdrehen	90 -180 Grad	90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT 1.2</b>		
Wegdrehen		90 • 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN 1 1.2</b>		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1 1</b>		
<b>FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG 1 1</b>		
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT 1.2 1.2</b>		
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG 1.2 1.2</b>		
<b>STEILSPIRALE 1.2 1.2</b>		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEINEN-STALL 1 1</b>		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG 1.2 1.2</b>		
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUN GEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

**Tsunami M**

Hersteller : wings of change  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: wings of change  
 Klassifizierung 2-3 GH  
 Sitzzahl 1



Verhalten bei	min. Fluggewicht (80 kg)	max. Fluggewicht (105 kg)
---------------	--------------------------	---------------------------

<b>START</b>	1-2	2-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlin <sup>9</sup> incapgamt	durchschnittlich	durchschnittlich

**GERADEAUSFLUG** 1-2 1-2

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

**KURVENHANDLING** 2 1

Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschrech	durchschnittlich

**BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN** 2 1

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm • 75 cm	durchschnittlich 50 cm • 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm 89 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch

**FRONTALES EINKLAPPEN** 2 2

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

**FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT** 2

Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

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

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

**EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT** 2-3

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

**EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN** 2 2

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

**FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG**

**FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)**

**TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT**

**TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG**

**STELSPIRALE** 2 1

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

**ULLENSTALL** 1-2 1-2

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

**LANDUNG** 1-2

Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
----------------	------------------	------------------

**ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT**

**CHINHOOK**

Hersteller : wings of change  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung : wings of change  
 Klassifizierung 1-2 Biplace  
 Sitzzahl 2



Verhalten bei	min. Fluggewicht (140 kg)	max. Fluggewicht (210 kg)
---------------	---------------------------	---------------------------

<b>START</b>	1,2	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach

**GERADEAUSFLUG** 1-2 1-2

Trimmgeschwindigkeit	39 km/h	41 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

**KURVENHANDLING** 1-2 1-2

Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

**BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN** 1 1

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

**FRONTALES EINKLAPPEN** 1,2 1,2

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

**FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT**

Vorbeschleunigung		
Öffnungsverhalten		

**EINSEITIGES EINKLAPPEN** 1 1

Wegdrehen	< 90 Grad	<90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

**EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT**

Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		

**EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN** 1 1

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

**FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG** 1-2 1-2

**FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG** 1,2 1-2

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

**TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG** 1 1

**STELSPIRALE** 1-2 1-2

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

**B-LEINEN-STALL** 1-2 1-2

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

**LANDUNG** 1,2 1,2

Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
----------------	------------------	------------------

**ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT**



**GIN NOMAD L**

Hersteller: Gin Gliders  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung:  
 Aerosport International GmbH  
 Klassifizierung 2-3 GH  
 Sitzzahl 1

Verhalten bei	min. Fluggewicht (95 kg)	max. Fluggewicht (120 kg)
<b>START</b>	2	2
Fülverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	überschiesst, muss angebremsst werden
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>GERADEAUSFLUG</b>	2	2
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 li e h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	2	2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	2.3	2.3
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm • 75 cm	durchschnittlich 60 cm • 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cin • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	2-3	2-3
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN IHESCHLEUNIG</b>		2.3
Vorbeschleunigung,		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	2.3	2-3
Wegdrehen	90- 180 Grad	90 · 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch mit Verlangsamung	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig schleif
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		2-3
Wegdrehen		90 · 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		hach mit Verlangsamung
Höhenverlust		hoch
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	2	2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuernkraftanstieg		hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	2.3	2.3
<b>FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	2	2
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	2	2
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	2	2
<b>STELLSPIRALE</b>	1.2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>8-LEINEN-STALL</b>	1-2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>		2
Landeverhalten	durehseht ich	durchschnittlich
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		



**GIN NOMAD M**

Hersteller: Gin Gliders  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung:  
 Aerosport International GmbH  
 Klassifizierung 2.3 GH  
 Sitzzahl 1

Verhalten bei	min. Fluggewicht (85 kg)	max. Fluggewicht (105 kg)
<b>START</b>	1.2	1.2
Fülverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>GERADEAUSFLUG</b>	1.2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	2	2-3
Trudeltendenz	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	gering
Wendigkeit	hoch	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	2.3	2.3
Sackfluggrenze	früh	früh
Fullstallgrenze	früh	früh
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	2.3	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	nicht selbständig	selbständig impulsiv
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		2.3
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	2.3	2.3
Wegdrehen	90= 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	eh mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		2-3
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust		hach
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	1-2	2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	hoch	durchschnittlich
Steuernkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
öffni incimprhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>		2
<b>FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>		2.3
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	2	2
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	1-2	2
<b>STELLSPIRALE</b>	1.2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>Agezioi</b>		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf	selbständig
<b>LANDUNG</b>	1-2	2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		



**GIN NOMAD S**

Musterbezeichnung  
 Hersteller Gin Gliders  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung  
 Aerosport International GmbH  
 Klassifizierung 2-3 GH  
 Sitzzahl 1

Verhalten bei	min. Fluggewicht (75 kg)	max. Fluggewicht (95 kg)
<b>START</b>	1-2	2
Füllverhalten	gehässig, sofort	gleichmässig, solort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	überschiesst, muss angebremst werden
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>GERADEAUSFLUG</b>	1-2	2
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	1,2	2
Trudeltendenz	gering	genug
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	2-3	2,3
Sackfluggrenze	frühd	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	frühd	durchschnittlich 65 cm + 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	2,3	2-3
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		2,3
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	2-3	2
Wegdrehen	90 -180 Grad	90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch mit Verlangsamung	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig impulsiv
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		2-3
Wegdrehen		90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust		hoch
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	1-2	2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>	2-3	1
<b>FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	2-3	2
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	1-2	
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	2	1,2
<b>STEILSPIRALE</b>	1-2	1-2
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>BLEIENEN STALL</b>	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	1-2	2
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich

**ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT**



**NOVA PHERON M**

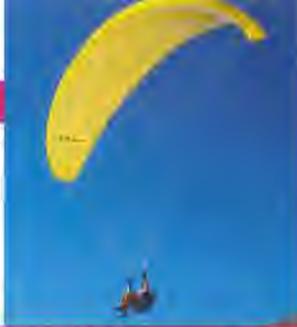
Hersteller: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung:  
 NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.  
 Klassifizierung 1 GH  
 Sitzzahl 1

Verhalten bei	min. Fluggewicht (85 kg)	max. Fluggewicht (105 Mg)
<b>START</b>	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>	1	1
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	1	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		1
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	1	1
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		1
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	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
<b>FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>		1
<b>FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>		1
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	1	1
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	1	1
<b>STEILSPIRALE</b>	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>BLEIENEN STALL</b>	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach

**ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT**

**NOVA CARBON XS**

Hersteller: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung:  
 NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.  
 Klassifizierung 1.2 GH  
 Sitzzahl 1



Verhalten bei	min. Fluggewicht (60 kg)	max. Fluggewicht (80 kg)
<b>START</b>	1-2	1.2
Fülverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlin <sup>9</sup> insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>GERADEAUSFLUG</b>	1.2	1.2
Trimmggeschwindigkeit	36 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	1.2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	1.2	1.2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75 cm	durchschnittlich 09 cm 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 05 cm 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		1.2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	1-2	1.2
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>		1.2
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	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
<b>hffni in 5epthalpn</b>	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	1.2	1
<b>FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	1.2	1
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	1.2	1-2
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	1-2	1.2
<b>STELLSPIRALE</b>	1-2	1.2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEINENSTALL</b>	1-2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
<b>LANDUNG</b>	1.2	1.2
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

**UP TRANGO L**

Hersteller: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung:  
 UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH  
 Klassifizierung 2-3 GH  
 Sitzzahl 1



Verhalten bei	min. Fluggewicht (95 kg)	max. Fluggewicht (120 kg)
<b>START</b>	1-2	1-2
Fülverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlin <sup>9</sup> insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>GERADEAUSFLUG</b>	1-2	1-2
Trimmggeschwindigkeit	37 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		54 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	1	1.2
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	2,3	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		2-3
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	2,3	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	190 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	buch mit Verlangsamung	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		2,3
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	2	
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	1	2
<b>FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	1	2
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	1	1
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	1,2	1.2
<b>STELLSPIRALE</b>	1	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEINENSTALL</b>	1.2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	1.2	1.2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

**UP TRANGO**

Hersteller: UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung:  
 UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH  
 Klassifizierung 2 3 GH  
 Sitzzahl



Verhalten bei	min. Fluggewicht (80 kg)	max. Fluggewicht (105 kg)
<b>START</b>	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>GERADEAUSFLUG</b>	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		54 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>		1-2
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	2	
Sackfluggrenze	durchschnittlich 80 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	2-3	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		2-3
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	2-3	2-3
Wegdrehen	180 • 360 Grad	180-360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch ei Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		2-3
Wegdrehen		180 -360 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	2	2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, lteine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>HÖHENSTATIONÄRE AUSLEITUNG</b>	2	2
<b>FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>		
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	2	2
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	1-2	1-2
<b>STEILSPIRALE</b>	2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>BIENEN-STALL</b>	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

**UP TRANGO S**

Hersteller:UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung:  
 UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH  
 Klassifizierung 2-3 GH  
 Sitzzahl 1



Verhalten bei	min. Fluggewicht (80 kg)	max. Fluggewicht (105 kg)
<b>START</b>	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>GERADEAUSFLUG</b>	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		54 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	2	1-2
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Fimmeraftanstina	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>		2-
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch mit Verlangsamung	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		2-3
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	2	2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>	2	2
<b>FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>	2-3	2-3
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	2	2
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>		
<b>STEILSPIRALE</b>		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>REINEN-STALL</b>	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

**AIRWAVE SPORT L**



Hersteller: Airwave Villingen Ges.m.b.H.  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung:  
 Airwave Villingen Ges.m.b.H,  
 Klassifizierung 1-2 GH  
 Sitzzahl 1

Verhalten bei	min. Fluggewicht (95 kg)	max. Fluggewicht (120 kg)
<b>START</b>		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofern
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>		
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHE</b>		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>FRONTALES EINKLAPPE</b>		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>		
<b>FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>		
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>		
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>		
<b>STELLSPIRALE</b>		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEINEN-STALL</b>		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>		
Landeverhalten	einfach	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

**APCO PRESTA S**



Hersteller: Apco Aviation Ltd.  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung:  
 Apco Aviation Ltd.  
 Klassifizierung 1-2 GH  
 Sitzzahl 1

Verhalten bei	min. Fluggewicht (79 kg)	max. Fluggewicht (99 kg)
<b>START</b>		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>		
Trimmgeschwindigkeit	35 ltm/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 li
Rolldämpfung	hoch	hoch
<b>KURVENHANDLING</b>		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHE</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>		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>		
<b>FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>		
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>		
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>		
<b>STELLSPIRALE</b>		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>=STALL</b>		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>		
Landeverhalten	einfach	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

**APCO PRESTA M**



Verhalten bei	min. Fluggewicht (95 kg)	man. Fluggewicht (115 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>1.2</b>	<b>1-2</b>
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 krah
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLUNG</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - SO 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
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		<b>1.2</b>
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständigerzögert
<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 BESCHLEUNIGT</b>		<b>1.2</b>
		90 • 180 Grad gering mit Verlangsamung gering selbständig selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>1</b>	<b>1.2</b>
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FULLSTALL ISYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>	<b>1</b>	<b>1.2</b>
<b>FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>	<b>1-2</b>	<b>1.2</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1-2</b>	<b>1.2</b>
<b>STELLSPIRALE</b>		<b>1.2</b>
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>BLEINENSTALL</b>		<b>1-2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

**APCO PRESTA L**



Verhalten bei	mil. Flaggewicht (105 kg)	man. Fluggewicht (130 kg)
<b>START</b>	<b>1-2</b>	<b>1.2</b>
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1-2</b>
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		4T km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
<b>KURVENHANDLUNG</b>	<b>1-2</b>	<b>1.2</b>
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</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
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>		
<b>FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>		
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>		
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>		
<b>STELLSPIRALE</b>		
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

ICARO FORCE

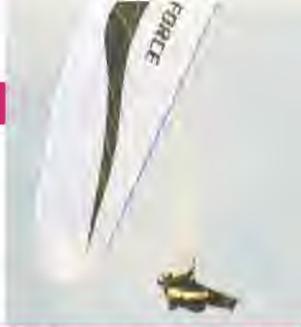
Hersteller: fly & more Handels GmbH  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung:  
 fly & more Handels GmbH  
 Klassifizierung 1-2 GH  
 Sitzzahl 1



Verhalten bei	min. Fluggewicht (80 kg)	max. Fluggewicht (105 kg)
<b>START</b>	1	1
Fülverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort uher Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>GERADEAUSFLUG</b>	1	1-2
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	1	1-2
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	1	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 en) • 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	1	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		1-2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINLAPPEN</b>	1	1-2
Wegdrehen	<90 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		1-2
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	1	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 verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>	1	1-2
<b>FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	1	1-2
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	1	1-2
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	1	1-2
<b>STEILSPIRALE</b>	1	1-2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-EINEN-STALL</b>	1	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	1	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

ICARO FORCE L

Hersteller: fly & more Handels GmbH  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung:  
 fly & more Handels GmbH  
 Klassifizierung 1-2 GH  
 Sitzzahl 1



Verhalten bei	min. Fluggewicht (100 kg)	max. Fluggewicht (125 kg)
<b>START</b>	1	1
Fülverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		49 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	1-2	1
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	spät> 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	spät> 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		1-2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINLAPPEN</b>	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		1-2
Wegdrehen		90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	1-2	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 verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>	1-2	1-2
<b>FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>	1-2	1-2
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	1-2	1-2
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	1-2	1-2
<b>STEILSPIRALE</b>	2	1
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-EINEN-STALL</b>	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

<b>HORNET SP M</b>		
Hersteller Firebird Sky Sport AG Inhaber der deutschen Musterprüfung Firebird Sky Sport AG Klassifizierung 2 GH Sitzzahl 1		
		
Verhalten bei	min. Fluggewicht (100 kg)	max. Fluggewicht (110 kg)
	2	2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	überschiesst, muss angebremst werden	überschiesst, muss angebremst werden
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>getmeuzutrfel</b>	2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		56 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	2	2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 uni	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		2
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>		2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 • 300 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		2
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	2	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>FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>	2	2
<b>IM11111=131EMMI1111</b>		
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	2	2
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	2	2
	1-2	1-2
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEINEN-STALL</b>	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>		1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich

<b>OZONE VIBE XS</b>		
Hersteller Ozone Inhaber der deutschen Musterprüfung Aerosport International GmbH Klassifizierung 1-2 GH Sitzzahl 1		
		
Verhalten bei	min. Fluggewicht (55 kg)	max. Fluggewicht (70 kg)
	1-2	1-2
<b>START</b>	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	hemmt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 50 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 55 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	1	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		1-2
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	1-2	1
Wegdrehen	90 - 180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering 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		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	1	1
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	gering
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	1-2	1-2
<b>FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	1-2	1-2
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	1	1
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	1	1
<b>STELLSPIRALE</b>	1-2	1-2
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEINEN-STALL</b>	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	1-2	1-2
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

**OZONE VIBE ML**

Hersteller Ozone  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung  
 Aerosport International GmbH  
 Klassifizierung 1-2 GH  
 Sitzzahl



Verhalten bei	min. Fluggewicht (85 kg)	max. Fluggewicht (105 kg)
<b>START</b>	1-2	1.2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort Eher Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>	1.2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	1	1
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	1.2	1-2
Sackfluggrenze	spät 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>		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		1.2
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>		1
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 BESCHLEUNIGT</b>		1
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	1.2	1
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendreihen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>	1.2	1.2
<b>FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>	1-2	
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	1	1
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	1	1
<b>STELLSPIRALE</b>	1-2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEINEN-STALL</b>	1.2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	1.2	1.2
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

**OZONE VIBE L**

Hersteller Ozone  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung  
 Aerosport International GmbH  
 Klassifizierung 1-2 GH  
 Sitzzahl 1



Verhalten bei	min. Fluggewicht (95 kg)	max. Fluggewicht (120 kg)
<b>START</b>	1.2	1.2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>	1.2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	1 - 2	1
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	1.2	1.2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	1	1
Wegdrehen	90 - 180 Grad	< 50 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT</b>		1
Wegdrehen		< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	1	1
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendreihen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FULLSTALL SYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>	1-2	1-2
<b>FULLSTALL ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG</b>	1-2	1.2
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	1	1.2
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	1	1.2
<b>STELLSPIRALE</b>	1.2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>R-LEINEN-STALL</b>	1.2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	1.2	1.2
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN -ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		

DHV 01-0374-02



**LAMINAR 14 MRX**

Hersteller Icaro 2000  
 Inhaber der deutschen Musterprüfung fly & more Handels GmbH  
 Klassifizierung 3

**TECHNISCHE MERKMAL**

Trimmvorrichtungen VG  
 Art des Steuerbügels profiliert  
 Steuerbügelbasis Speedbar  
 Besonderheiten turmlos, 2 Schränkungsansläge pro Seite

**BODENHANDLING UND START**

Statische Lastigkeit leicht hecklastig  
 Aerodynamische Lastigkeit neutral  
 Abhebegeschwindigkeit durchschnittlich

**GERADEAUSFLUG**

	<b>VG 0%</b>	<b>VG 100%</b>
V min (km/h)	31	30
V max (km/h)	80	>80
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich-hoch	gering
Pirhfindutahilität ffiArani	kein Geren	kein Gieren

**KURVENHANDLING**

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

**VERHALTEN STROMUNGSABRIS**

Geradeausflug - Bügel langsam vor	weiches Abnicken	starkes Abnicken
Geradeausflug - Bügel schnell vor	weiches Abnicken	starkes Abnicken
Kurvenflug Bügel langsam vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	nickt deutlich in die Kurve
Kurvenflug-Bügel schnell vor	Abtauchen in Kurverrichtung	nickt deutlich in die Kurve
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich

**LANDUNG**

Ausschwebestrecke	<b>VG 33%</b> lang
Moment des Stollens	einfach zu finden
V-Bereich des Stallens	groß
Kraftaufwand beim Stallen	gering

**ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT**

**adventure SPORTS**  
 Gleitschirm-Flugschule

nd- und Höhenflugschulung  
 nupperkurse und Tantiemflüge  
 7etrmmancecenter (DHV), Seminare-  
 lerppldung  
 tiurÖpa und weltweit

Shop, Testceflter, Service, Gebrauchtgere... Ad ntur2 sports  
 fts, unter: www.advereture-sports.de T ist Γ - on •  
 336dienggries  
 ader den kostenlosen Prospekt anrofdam • gron o8o42/94.86

und

reichlich Informationsmaterial

Haldenweg 4  
 87672 Roßhaupten  
 ☎ 08367-598  
 Fax -1026

www.abschlussweb.net/schule  
**Flugschule Tegelberg**

**Griechenlund - Olymp  
 Gleitschirmzentrum  
 Ahntuerferien  
 IC-,Thermikseminure**

- Über 15 Fluggebiete versprechen einzigartige Thermik-, Soaring- und Streckenflüge 'tut Genussflieger und Profis
- Fluglehrerbetreuung, Flughafentransfer, Transport zu den Fluggebieten
- Vollständige Geländeeinweisung, Wetter- und Auginformationen
- Biplace Flüge, einzige Flugschule am Olymp
- Eine Woche O/F DM ep.--, Ermässigung für Nichtflieger Prospekt anfordern

Info / Anmeldung:  
 D tel: **06171-621626**  
 x: **+30-3520-41741**  
 !: **+30-942215080**

**OLYMPIC WINGS**  
 paragliding center & adventure holidays

**olwings@olympicwings.gr**  
 web: **WWW.olympicwings.gr**  
 Ololo-rei: Flugschule Göppingen  
**0716442021**

Janina, 6 Jahre, zum Thema Gerechtigkeit:

„gerecht ist, wenn auch mein Bruder  
mal unseren Hund ausführen muss.“

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



Europas Nr. 1 im Rechtsschutz.





## Das Calmont-Projekt oder Der »neue Weg« einer erfolgreichen Geländeinitiative

Der Versuch an der Mittelmosel neue Wege zu beschreiten, um ein touristisches Gesamtkonzept zu entwickeln, an dem alle gleichermaßen vorteilhaft partizipieren: Winzer, Gastronomie, Naturschutz, Touristen und Gleitschirmflieger. Terrasse über Terrasse zieht sich der Weinbau in den Calmont hinein. Felspartien trennen die einzelnen mit Reben bepflanzten Mulden. Nur zu Fuß, über Stufen und geschlungene Pfade sind die Weinberge zu erreichen. Die hier arbeitenden Winzer müssen schon über bergsteigerische Fähigkeiten verfügen, um ihrer Arbeit nachzugehen. Schon die Römer haben an diesem Berg Wein angebaut und ihm den Namen »Calidus Mons« gegeben, was soviel heißt wie »heißer Berg«. Es ist der steilste Weinberg Europas! Nicht nur schwer, auch unwirtschaftlich ist der Weinbau in diesen Terrassen für viele Winzer. Immer tiefer klettert daher die Grenze des Weinbaus den Hang hinab, immer weiter rückt die Verbuschung nach. Die Wildschweine sind den Winzern auf den Fersen.

Viele Menschen, vor allem die aus der Region, sehen mit Sorge die Veränderungen der letzten Jahre. Mit fortschreitendem Rückgang des Weinbaus ändert sich das Landschaftsbild. Pflanzen und Tiere, die im Biotop Weinbergsterrasse ihre Lebensgrundlage finden, sind gefährdet. Ökologisch wertvollen Flächen droht die Verbuschung. Vom Wein und der mit ihm über z000 Jahre gewachsenen Kulturlandschaft lebt der Tourismus. Wie lange bleibt diese Landschaft für den Gast noch attraktiv?



### Was wird aus dem Calmont?

Initiativen und Ideen sind gefragt! So haben sich die um das Calmont-Massiv liegenden Gemeinden Bremm, Ediger-Eller und Neef in einer Zweckvereinbarung zu gemeinsamen Handeln verpflichtet. Der Blick über den eigenen Kirchturm hinaus hieß die Devise, aus der heraus auf dem Calmont-Symposium im April 1999 engagierte Bürgerinnen und Bürger Arbeitskreise bildeten, die sich mit den aufgezeigten Problemen auseinandersetzen und nach Lösungen suchen. Es war die Geburtsstunde des »Calmont-Projektes«.

### Das Ziel

Tourismus und Weinbau als Stützen der Moselwirtschaft sollen gestärkt werden. Der landschaftliche Reiz einer der herrlichsten Flusslandschaften Europas muss erhalten bleiben. Dies und die bekannte Gastlichkeit der hier lebenden Menschen allein reicht jedoch nicht aus. Es müssen auch neue Akzente gesetzt werden!

## Geländeinitiative Calmont

Es war purer Zufall, dass wir zeitgleich mit der Geburtsstunde des Calmont-Projektes, zum wiederholten male die Initiative ergriffen dieses exponierte »Maximum«, das immerhin fast 300 Höhenmeter aufzuweisen hat, als Startgelände für Drachen- und Gleitschirmflieger zuzulassen. Wurde doch bereits zu Zeiten der »Allgemeinverfügung« die Gipfelkuppe gelegentlich als Startplatz von Drachenfliegern genutzt, bis das Veto der Jagdpächter zu einem Verbot seitens der Gemeinde als Grundstückseigentümer führte.

Ein Generationenwechsel in der Jägerschaft und dem Bürgermeisteramt sollte Anlass für einen erneuten Vorstoß sein. Und siehe da, die sachliche Auseinandersetzung mit dem Thema führte zu dem Ergebnis, dass man es zumindest einmal miteinander versuchen wollte. Dabei war für den Meinungsbildungsprozess auch das »Wildbiologische Gutachten«, das im Auftrag des DHV für den Alpenraum erstellt wurde, hilfreich. Denn es trug mit dazu bei, das häufig in der Öffentlichkeit noch vorherrschende Bild zu korrigieren, es handele sich bei den Fliegern um todesmutige unberechenbare Hasadeure. Man erkannte, dass ganz vernünftige und realistische Menschen sich hinter den handelnden Personen verbergen, für die das Thema Naturschutz und Rücksichtnahme auf die Belange anderer Teilnehmer ein wesentlicher Maßstab bei der Ausübung ihres Sportes ist. Menschen, die mit beiden Beinen fest auf dem Boden stehen und allenfalls nur dann »abgehoben« sind, wenn sie ihrem Hobby frönen. Heute ist die 2-jährige Probezeit erfolgreich abgeschlossen.

## Geländeinitiative mit »Schneeball-System«

Die positiven Erfahrungen mit den Fliegern waren sogar Anlass dafür, das Gleitschirmfliegen (Drachenfliegen wurde auf Grund der Landeplatzverhältnisse leider nicht genehmigt) als weiteren Mosaikstein in das Calmont-Projekt zu integrieren. Ist die Fliegerei doch geradezu eine ideale Ergänzung der Aktivitäten um das Thema Bergwandern und alpiner Klettersteig. Nicht wir mussten auf die Behörden und Gemeinden zugehen. Nein, man kam auf uns zu, um die gemeinsamen Interessen auszuloten. Als treibende Kraft verdient in diesem Zusammenhang das Kulturamt Mayen ein dickes Lob. Ohne die für die Meinungsbildung wichtige Unterstützung wären wir nicht so schnell zu konkreten Ergebnissen gekommen. Diese Ergebnisse spiegeln sich darin wieder, dass wir inzwischen vier weitere Startplätze zur Verfügung haben, um unserem Hobby auch bei westlichen Windrichtungen nachgehen zu können. Zusammen mit dem Startplatz auf dem Gipfel des Bremmer Calmont, befinden sich nunmehr in einem Umkreis von nur 2 km insgesamt 5 Startplätze, die die Windrichtungen von W-WSW-SW-SSW-S-SSO abdecken.

Damit ist ein regelrechtes Flugzentrum um den Calmont herum entstanden, das sicherlich in Zukunft viele Piloten und auch andere Touristen anziehen wird. Das Gleitschirmfliegen trägt so zum Erfolg des touristischen Gesamtkonzeptes bei.

## Die neue Akzeptanz

Das ganz Besondere an der Entstehungsgeschichte dieses neuen Fliegerzentrums ist der festzustellende Wandel im Umgang miteinander. Kommunalpolitiker, Bürgermeister, Gemeinderäte und Behörden haben sich eigeninitiativ für unsere Fliegerei eingesetzt. Sie haben maßgebliche Überzeugungsarbeit bei den Grundstückseigentümern der Startplätze geleistet. Hierfür gilt allen, die uns unterstützt haben, unser aufrichtiger Dank!

Nicht wir mussten die sonst gewohnten großen Kämpfe um unsere Interessen austragen, das haben diesmal die Entscheidungsträger selbst getan. Wir werden nicht mehr als lästige Störenfriede gesehen sondern

### BREMME/CALMONT

INFO

<b>Startrichtung:</b>	SSO-SSW
<b>Koordinaten:</b>	50°06'475N/ 7°07'000E
<b>Höbendifferenz:</b>	268 m
<b>Startplatz:</b>	Weinbergsbraclie - Steiles Gelände - B-Schein
<b>Geräteart:</b>	Gleitschirm
<b>Landeplatz:</b>	Ortschaft Eller an der Mosel - anspruchsvoll
<b>Geländehalter:</b>	Rudolf Schmitz
<b>Infos:</b>	Infotelefon; 0160/98450055 Rudolf Weichsel: 02224/3965
<b>Besonderheiten:</b>	Gäste willkommen; Auflagen unbedingt beachten; Einweisung durch Verein
<b>Weitere Infos:</b>	Katalog: Fluggelände der Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein- Mosel- Lahn e.V. bei Rudolf Weichsel, Fritz-Henkel- Str. 27, 53572 Linke! (Selbstkostenpreis 10 € beilegen).

als wichtiger Teil eines neuen Gesamtkonzeptes voll akzeptiert. Dazu gehört allerdings auch, dass wir die Belange anderer ernst nehmen.

So ist es für uns eine Selbstverständlichkeit, dass das Gebiet »Neef« in den Monaten Februar - Juni nicht befliegen wird, um die dort brütenden Wanderfalken nicht zu stören. Um nicht mit den berechtigten Interessen der Jäger zu kollidieren, haben wir von uns aus klare Uhrzeiten bestimmt, ab wann die Waldwege von den Piloten nicht mehr mit Fahrzeugen befahren werden dürfen. Das »Zusammenleben« funktioniert bisher völlig problemlos. Dies wird auch von unseren früher schärfsten Kritikern, den Jägern, bestätigt. Sie stellen keinerlei Qualitätsbeeinträchtigung ihrer Jagdinteressen durch unsere Fliegerei fest. Unser eigenes zukünftiges Verhalten wird darüber entscheiden, ob der von den Entscheidungsträgern eingeschlagene neue Weg Schule macht und zur Nachahmung (vielleicht auch in anderen Regionen) empfohlen wird. Wir sollten alles daran setzen, diese einmalige Chance zu nutzen.

Rudolf Schmitz  
Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn e.V

## Fluggelände Bad Satzungen

### Winden- und UL-Schlepp in der Mitte Deutschlands

In Bad Satzungen wird an allen fliegbaren Wochenenden geschleppt!

Das Schleppzentrum in Bad Satzungen hat sich zu einem deutschen »Fly-Park« gemauert. Auf einem über 15 Hektar großen Schleppgelände findet nun an allen fliegbaren Wochenenden ab Freitag Nachmittag und an allen Feiertagen ein gut organisierter Winden- und UL-Schleppbetrieb statt.

Das Team des Schleppzentrums sorgt dafür, dass jeder Gastpilot, egal ob er mit dem Gleitschirm, Gleitflugzeug oder Drachen kommt, hier sicher und preiswert geschleppt wird.

Drachenflieger können auch mit einem Trike oder Dreiaxser-Schieppflugzeug unter die Wolken geschleppt werden und von dort zu Streckenflügen starten. Falls sie noch keine UL-Schleppstartberechtigung besitzen, kann diese in der ansässige UL-Flugschule erworben werden. Gleitschirmpiloten und Interessierte, die gerne einmal den Drachenflug im UL-Schlepp ausprobieren möchten, können im Doppelsitzer-Drachen oder mit einem Starrflügel mitfliegen und die schöne Aussicht zwischen Thüringer Wald und der Rhön aus boom Höhe genießen.

Am Rande des Fluggeländes kann man mit seinem Camper wohnen oder zelten. Gepflegte Duschen und Toiletten sowie ein Aufenthaltsraum



und eine kleine Küche sind direkt am Platz und stehen allen Besuchern zu Verfügung. Das Stadtzentrum ist in nur io Minuten zu Fuß erreichbar. Ein modernes Freibad, Fahrradwege, Wellnessbad und zahlreiche Sehenswürdigkeiten (Wartburg etc.) sind Erholungsziele für die ganze Familie. Vereine und Flugschulen sind willkommen und können auch mit ihren eigenen Winden Vereinsfreizeiten und Ausbildungen auf dem Schleppgelände durchführen.

Kontakte: Ansprechpartner ist Horst Barthelmes, der auch telefonisch unter 06654/919147 oder unter der Handy-Nr. 0171/2657578 erreichbar ist. Das Infonon des Schleppzentrums ist unter der Telefonnummer 03695/621234 zu hören.

Björn Klaassen

## Fluggelände Nordhelle

Aus aktuellem Anlass werden alle Clubmitglieder und Gäste gebeten, sich zur Erhaltung des Fluggeländes unbedingt an folgende Eckpunkte zu halten:

1. Die westliche Begrenzung des Gleitsegelstartplatzes ist der kleine Schlepplift bis zum oberen Weg. Die andere Seite ist unbedingt als Abflugsektor für den höhergelegenen Drachenstartplatz freizuhalten!
2. Um gefährliche Begegnungen infolge der unterschiedlichen Flugeschwindigkeiten zu vermeiden, hat sich jeder Pilot vor seinem Start zu vergewissern, ob nicht gerade eine Drachenstart erfolgt.
3. Da mögliche unterhalb des Startplatzes an der Waldkante soarende Piloten von rechts kommen, ist denjenigen Vorrang einzuräumen.

### Anbei noch einige Punkte, die im letzten Jahr zu unnötigen Ärger geführt haben:

- Die Zufahrt zum Startplatz muss auf jeden Fall freigehalten werden.
- Der Waldweg zum Startplatz darf nicht befahren werden.
- Gastpiloten müssen sich vor dem Flug beim Startleiter anmelden.
- Die Gleitsegel dürfen nicht mitten auf der Landwiese zusammengelegt werden. Dafür ist der Randbereich am Fuß vom Hang vorgesehen.

Eine schöne und unfallfreie Flugsaison wünscht allen Piloten der Vorstand

GSC Nordhelle/Flugsicherheit  
Arno Gröber

## WIESENTAL OPEN 2002

Der Gleitschirmclub Wiesental e.V. veranstaltet am Donnerstag, den 9. Mai 2002, bereits zum zweiten Mal die offene Clubmeisterschaft »Wiesental Open 2002«. Treffpunkt ist um 8:30 Uhr bei der Gemeindehalle Fröhnd im Wiesental. Bei guten Witterungsbedingungen sind drei Wertungsdurchgänge geplant. Als Ausweichtermin wurde Samstag, der 11. Mai, festgelegt. Wir möchten alle Piloten, die viel Freude an unserem Sport und eine gültige Pilotenlizenz haben, echt herzlich einladen. Aktuelle Infos erhaltet Ihr unter [www.Gleitschirmclub-Wiesental.de](http://www.Gleitschirmclub-Wiesental.de) und über unseren Wettbewerbsleiter Hubert Faller, Mobil 0049/172/7675795. Die Startgebühr beträgt 10 Euro und der Anmeldeschluss ist der 27. April 2002. Im letzten Jahr hatten wir ein super Teilnehmerfeld mit vielen Gleitschirmkameraden von den umliegenden Vereinen. Nach dem Briefing startete der erste Durchgang mit Start vom Köpfle in Hög Ehrberg, Touch and Go und einer anschließenden Punktlandung. Beim zweiten Durchgang galt es, nach dem erfolgreichen Start einen Wasserballon genau in ein Gewässer abzuwerfen und wieder durch eine Punktlandung wertvolle Points zu ergattern. Leider konnte der dritte Wertungsdurchgang witterungsbedingt nicht mehr durchgeführt werden, was jedoch der super Atmosphäre nichts anhaben konnte. Der Ausklang einer tollen Wiesental Open 2001 und die Siegerehrung fanden auf dem Vatertagshock des Musikvereins Fröhnd statt. Wir freuen uns schon jetzt auf einen tollen Wettbewerb mit dem Wichtigsten..... vielen, vielen Gleitschirmkameraden.

Gleitschirmclub Wiesental  
Andreas Ziegler



eneiteodet,

## Fliegen in Slowenien

Im DHV-Info 113 passt auf Seite 28 das Foto von Björn Klaassen nicht zum Lieblingsfluggelände von Oliver Rössel.

Ich bin seit vielen Jahren regelmäßig in Slowenien, weil auch mir die Fluggelände dort sehr zusagen, die Leute zu Touristen freundlich sind, ebenso wie die Preise. Das Foto von Björn zeigt die Drachenrampe des Fluggebiets Lijak in der Nähe von Nova Goriza. An einer SW-Kante (35 km lang!) bestehen dort sehr günstige Möglichkeiten für Flüge im Thermischen wie auch Hangaufwind. Der riesige Landeplatz liegt 100 m tiefer, etwa 5 km entfernt. Nach Kobarid sind es von Nova Goriza etwa 1 Stunde Autofahrt talaufwärts entlang der Soca. In Kobarid sollte man dann besser den Parataxi-Dienst vom Camp Koren nutzen, denn die einstündige Autofahrt auf den Stol ist reichlich mit Schlaglöchern versehen. Der Naturstartplatz am SW-Hang ist thermisch sehr günstig (bei Nordwind tabu), man kann das prächtige Panorama der Jülicischen Alpen genießen. Der Landeplatz ist auch hier riesig groß. Beigelegtes Foto ist nun wirklich über dem Stol aufgenommen, der sich als Bergücken etwa 10 km in Ost-West-Richtung erstreckt,

Konrad Lüders

## Fluggebiete an der Lahn erschließen



Auf seiner Jahreshauptversammlung in Lahnstein wählte der rund 200 Mitglieder zählende und seit 1985 existierende Verein der Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn Stefan Kronier (38) zum 1. Vorsitzenden.

Für seine Verdienste um den Flugsport in der Region Mitte wurde der bisherige langjährige

Vorsitzende Werner Schmitt geehrt und von der Mitgliederversammlung mit großer Mehrheit zum Ehrenmitglied ernannt. Stefan Kronier legte gleich einige Ziele fest, die er nun verstärkt angehen will. Eines davon ist die Erschließung von Fluggebieten an der Lahn. An Rhein- und Mosel konnte der Verein schon etliche Fluggebiete in enger Zusammenarbeit mit Naturschutz, Geländeeigentümern und Gemeinden offiziell zulassen. Nach anfänglicher Skepsis nahmen die Gemeinden (Boppard, Burgen, Bremm, Ediger-Eller usw.) die Flieger begeistert auf, denn sie haben mittlerweile erkannt, dass die Flieger mit ihren bunten Gleitschirmen einen sehr positiven Einfluss auf das Image der Fremdenverkehrsorte als zusätzliche Attraktion haben.

Weitere Informationen über den Verein und das Drachen- und Gleitschirmfliegen in der Region Mitte findet man auf der Homepage des Vereins: [www.thermik4u.de](http://www.thermik4u.de),

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn  
Frank Herr

## Ehrungen für aktive Flieger

Bei unserer Jahreshauptversammlung wurden einige Piloten für herausragende Leistungen geehrt. Oliver Sinn wurde Teufelsbergflieger 2000 für die meisten Starts am Hausberg.

Oswin Angermaier wurde Teufelsbergflieger 2001 für die meisten Starts am Hausberg, Thomas Schmidt und Reiner Wildt für die weiteste Strecke am 02.09.2001 von Kleingartach (Starthöhe 70 m) nach Verrenberg bei Öhringen 36 km, Unser Verein veranstaltet vom 20. – 21.07.2002 ein Vereinsfliegerfest in Hohenhaslach mit Drachen- und Gleitschirmschlepp, mit Ultra-Leicht-Flügen, Ballonstarts, Modellvorführungen, Flugsimulator und für die „Kleinen“ mit Kinderbetreuung,

Hohenhaslacher Flieger  
Sonja Heidler



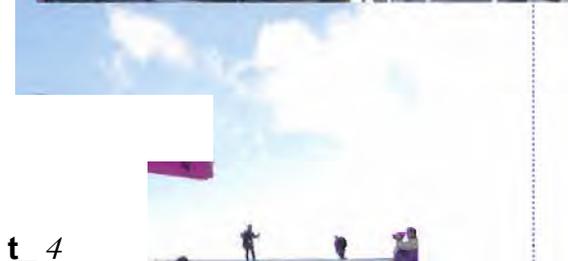
## Sicherheits- und Trainingstag unter Betreuung durch den DHV

Ein in den vergangenen Jahren bereits mit Erfolg durchgeführter Trainingstag, bei welchem ausschließlich ein Rettungsgeräterwerfen im Vordergrund stand, wurde in diesem Jahr um einige Schulungs- und Übungspunkte zum Sicherheits- und Trainingstag erweitert. Mitglieder des Delta-Club Condor sowie der benachbarten Vereine aus Rheinfelden, Ehrnsberg und Bernau nahmen daran teil. Insgesamt hatten sich ca. 40 Teilnehmer beim vereinbarten Treffpunkt eingefunden. Nachdem zunächst leichter Nieselregen das geplante Starttraining auf dem Übungshang in Gersbach vereitelte, wurde mit „Trockenübungen“ in der Turnhalle der Talschule Wehr begonnen. Unter fachkundiger Anleitung standen zunächst Wurfübungen mit dem Rettungsgerät auf dem Plan. Durch die Wurfübungen konnte zugleich die Funktionstüchtigkeit der Auslösemechaniken an den Gurtzeugen sowie die Karabiner und deren technischer Standard überprüft werden. Während zwei bis drei Probewürfen steigerte sich die Wurftechnik der Teilnehmer deutlich. Neu beim diesjährigen Training war eine spezielle Abseil- und Bergungsunterweisung, die Harry Müller vom Delta-Club Condor aus Wehr leitete. Um sich aus einer Notsituation, zum Beispiel nach einer ungewollten Baumlandung, zu befreien, übte man Abseil- und Sicherungstechniken. Bei schönem Wetter konnten dann am Nachmittag auch die Startübungen auf dem Übungsgelände in Gersbach durchgeführt werden. DHV-Sicherheitsreferent Karl Slezak übermittelte neueste Erkenntnisse für einen sicheren Gleitschirmstart. Seine Ausführungen unterstrich er mit eigenen Startvorführungen. Von allen Startvorgängen wurden Videoaufzeichnungen gemacht, welche am Abend im Konferenzraum des Gasthauses „Storchehus“ in Wehr, gemeinsam analysiert, und der Manöverkritik von Karl unterworfen wurden. Von trockener Atmosphäre war man bei der Analyse jedoch meilenweit entfernt, da die Aufnahmen gelegentlich gesteigerten Unterhaltungswert besaßen.

Abends hielt der aus Österreich angereiste Meteorologe und Fluglehrer, Hannes Schmalz!, einen Vortrag über Wettergefahren beim Gleitschirm- und Drachenfliegen im Flachland und in den Alpen. Es gelang ihm auf lockere und unterhaltsame Art, wesentliche Zusammenhänge der Wettergeschehnisse, unterstützt durch Graphiken, zu übermitteln und mit einer eindrucksvollen Dia-Show visuell verständlich zu machen. Für viele war dieser Vortrag zur Auffrischung und Fortbildung der eigenen Kenntnisse gleichermaßen interessant. Der Applaus zeigte, dass Hannes Schmalz! sein Ziel beim Publikum voll und ganz erreichte.

Anschließend übernahm wieder Karl Slezak das Wort und hielt ein Referat über „Richtige Pilotenreaktion auf kritische Flugzustände beim Gleitschirmfliegen“. Auch er verstand es, anhand von Computerpräsentationen und eines Lehrvideos, Wesentliches in Bezug auf Entstehung, Behebung und Vermeidung von kritischen Flugzuständen beim Gleitschirmfliegen den anwesenden Piloten zu übermitteln. Mit 16 Jahren Flugerfahrung, davon 12 Jahre als Leiter von Sicherheitstrainings konnte Karl Slezak auf reichhaltige Erfahrungen im Gleitschirmsport zurückgreifen. Gegen 23:00 Uhr beendete er seinen Vortrag unter dem Applaus der Teilnehmer. Der veranstaltende Delta-Club Condor und die geladenen Gäste waren mit der Veranstaltung, trotz ihres Marathoncharakters, sehr zufrieden.

Delta Club Condor  
Robert Metzger



t\_4

## Fliegen in Bulgarien

In Ergänzung zu Eurem Kurzbeitrag zu den bulgarischen Gleitschirmfliegern darf ich Euch mitteilen, dass ich seit ca. 3 Jahren in Kontakt mit dem bulgarischen Gleitschirmflieger Nikolay Yotov bin, der sich in diesem Jahr auf die Rangliste Nr. 1 in Bulgarien setzen konnte. Es handelt sich bei den bulgarischen Freunden um echte Pioniere auf dem Gebiet des Gleitschirmfliegens. Nikolay, ein Luftfahrtingenieur, hat sich Stück für Stück das Fliegen erarbeitet und bietet inzwischen mit seinem Team auch Führungen und betreute Flüge in der Gegend um Sopot an, wo schon mehrmals Flüge von mehr als 100 km gemacht wurden. Sopot liegt von der Landkarte her gesehen so ziemlich in der Mitte Bulgariens, östlich von Sofia und westlich von Burgas am Schwarzen Meer. Als sehenswert und äußerst gut gemacht ist auch seine Web-Seite [www.skynomad.com](http://www.skynomad.com) zu empfehlen. Zur Zeit ist er bemüht, diese Seite auch noch in deutsche Sprache (bisher nur englisch) zu erstellen. Neben Infos über die Fluggebiete, Kontakte, Wetterinfos zeigen sie hier auch ihre Philosophie des Fliegens auf. Ein Satz daraus sei beispielhaft erwähnt:

»At the beginning you start with a bag full of luck and an empty bag of experience. The trick is to fill the bag of experience before you empty the bag of luck.«  
Und Nikolay freut sich über jeden Kontakt mit Gleitschirmfliegern, denen er natürlich auch gerne das bulgarische Fluggebiet näher bringen möchte.

Albert Bruckner

freedom is  
what YOU make  
of it!

blade

für alle  
die nicht  
abschneiden wollen...  
DHV 2  
...einfach scharf!

freex®

AIR SPORTS

PURE DHV 1-2

MOON DHV 1-2

BLADE DHV 2

GEMINI (BIPLACE 2002) DHV 1-2

ARROW comp.

% ph.:0049 (0)8176 930 20 www.freex.com info@freex.com

## Fliegerlager im Fly-Park Jena-Schöngleina

Als vor 10.000 Jahren die letzte Eiszeit ihre eisige Umklammerung löste, hinterließ sie an ihrem südlichen Ende ein wunderschönes Land mit fliegbaren Geländeformationen. Jena liegt in einem von der Saale eingeschnittenen Tal, umgeben von Hochplateaus mit ca. 1.250 ft. In unserer Stadt existierten Altertum und Moderne nebeneinander. Man überfliegt alte Burgen und Schlösser neben Hightec-Firmen und Forschungsanstalten. Jena heißt auch Saaletal Valley. Es ist genauso Goethe- und Universitätsstadt wie von Jenoptik und Schott geprägt. So Minuten westlich, befindet sich der Verkehrslandeplatz Jena-Schöngleina mit umfassender Infrastruktur. Wir haben Mischflugbetrieb am Platz. Neben der Asphaltpiste gibt es eine große, ebene Wiese für Hängegleiter- und Gleitsegelschlepp. Bei südlichen und nördlichen Winden können wir 'wo m Seil auslegen. Direkt neben dem Flugplatz ist ein großes, schwarz geteertes Becken. Das wird irgendwann einmal als Müllhalde genutzt. Wir nutzen es als exzellenten Thermikofen. Dort kann man prima Segler auskurbeln. Der erste Segelflieger startete Pfingsten 1941 mit dem Gummiseil. 1958 baute dann der Segelfliegerclub Carl Zeiss Jena Tower und Flugplatzgebäude. Bis heute sind ein Campingplatz mit Pool, ein Restaurant mit Biergarten und Sonnenterrasse sowie ein Kinderspielplatz dazugekommen. Am Wochenende brennt der Rost mit Thüringer Spezialitäten drauf. Jena eignet sich hervorragend als Fliegerlager für die ganze Familie. Vom Flugplatz aus starten Motorrundflüge.



Nichtflieger können auch lautlos mit einem Ballonflug, Segel- oder Gleitschirmtandem die 3. Dimension erobern. Um Jena gibt es keine Flugbeschränkungsgebiete. Der Luftraum ist relativ frei. Ideale Bedingungen, um auf Strecke zu gehen. Die Damen flogen während der Deutschen Meisterschaft ein 500 km Dreieck mit dem Segler. Sascha Schlösser flog von der Winde mit dem Gleitschirm 170 km über den Thüringer Wald und Norman Lausch vom Jägerberg 110 km nach Hessen. Norman Lausch (Winner German Cup 2001) referiert ein Streckenflugseminar am 20. April mit vielen wertvollen Tipps (Ausweichtermin 25. Mai). Termine für Fliegerlager: 19. bis 21. April und 24. bis 26. Mai. Alle sind herzlich eingeladen zum Fliegen, Partyfeiern und Campen. Fragen unter Tel: 03641/825900.

jenair  
Hakan Emci

## Pfingstfliegerlager auch für Gastflieger

Am 9. Mai, also an Himmelfahrt, wird wie im letzten Jahr auch, der Openairport-Gottesdienst mit der Kirchengemeinde stattfinden. Ebenso unser legendäres Pfingstfliegerlager, auf das wir uns vom 18.05. – 20.05.02 freuen dürfen. Zu diesem möchten wir bundesweit alle interessierten Drachen- und Gleitschirmflieger/innen mit ihren Familien einladen. An diesen Tagen sind alle Windenschlepps kostenfrei. Für Piloten, die mit einem Schlepptrike in die Lüfte geschleppt werden möchten, ist dies nach unbedingter Voranmeldung bei Wolfgang Wollssiffer, Tel: 06403/61709, und gegen eine entsprechende Schleppgebühr möglich. Für die Nichtflieger/innen und Kinder ist ein Spielplatz am Flugplatz vorhanden, ebenso ein Schwimmbad in unmittelbarer Nähe. Den Campern stehen eine begrenzte Anzahl an Übernachtungsstellplätzen zur Verfügung. Wer über die Anfahrt zu unserem Fluggelände und unserem Verein mehr wissen möchte, kann sich unter unserer Internetseite: [www.drachenflieger-pohlheim.de](http://www.drachenflieger-pohlheim.de) informieren.

Drachenflieger Pohlheim  
Hartmut Lehr

## Altes und Neues aus Ruhpolding

Jahreshauptversammlung beim DCBR, das heißt auch dieses Jahr wieder Rückschau auf eine flugreiche Saison 2001:

Zum Jahresauftakt beim traditionellen Angerer Gleitwinkelliegen wurde Drachenflug-Weltmeister Manfred Ruhmer begrüßt, der auch prompt gewann. Es gab wie immer zwei Clubausflüge, Ski + Fliegen im Frühjahr in Dorfgastein und im Oktober ging's zum Windschlepp in die Schwäbische Alb, wo ein ausgewandertes Clubmitglied endlich mal besucht werden wollte. Die gewohnheitsmäßigen Steilwandkratzer von den bayrischen Nordalpen hatten dort im gewellten Flachland trotz widriger Windverhältnisse viel Spaß! Eine ebenfalls leider nicht sehr wet-



terbegünstigte Bavarian Open bevölkerte im Juni unser Gelände, Clubmeisterschaft flogen wir im Juli. Clubmeister zool wurde Hias Mayer, knapp verfolgt von Max Altmannshofer, den dritten Platz teilen sich Sigi Zeller und Girgl Weinzirl. Und am Ende einer erfolgreichen Flugsaison hatte unser Weinzirl den 2. Platz beim Deutschen Strecken flugpokal in der Tasche.

Vor allem aber zählen rückblickend die vielen Flugstunden, die unsere Piloten am Himmel und anschließend beim täglichen Aprés-Fly dreifach am Boden zurückgelegt haben. Damit Ruhpolding als Starttreff für Flugyoungsters, Gelegenheits-, Wochenend- und Dauerflieger weiterhin so attraktiv bleibt, wurde im Herbst die Nordram-

pe auf dem Rauschberg komplett erneuert. Viele Hände haben in wenigen Tagen die mit ihren 18 Jahren schon etwas morsche alte Rampe abgerissen, neue Verankerungen betoniert, eine neue Holzrampe aufgestellt und die Wege zum Südstart saniert. Vorstand Dieter Kamml bedankte sich noch einmal bei allen Helfern für ihren Einsatz und beim DHV für die finanzielle Unterstützung.

Der neue Landeplatz am Fuße des Unternbergs und nahe der Rauschbergbahn ist inzwischen von den Piloten gut angenommen worden und soll in Zukunft auch allen Gastfliegern und verstärkt auch interessierten Flugschulen offen stehen. Schaukarte und weitere Informationen hängen in den Infokästen an den Bergbahnen aus. Bei der Wahl eines neuen Vorstands gab es keine großen Diskussionen und mit viel Beifall wurden Dieter Kamml als Clubvorstand, Girgl Weinzirl als 2. Vorsitzender, Hias Mayer als Sport- und Wolfgang Lankes als Zeugwart, Herbert Hunklinger als Kassier und Bernhard Rabiser als Schriftführer bestätigt. Neuer Gleitschirmreferent wurde Toni Richter.

DC Bavaria Ruhpolding  
Gabi Demberger

## Info 114 / Artikel „Aktives Fliegen“

### Kleider machen Leute?

Dass man an der Ausrüstung erkennen könnte, wie gut oder sicher ein Pilot fliegt ist ganz bestimmt nicht so. Neue Piloten sind oft weniger draufgängerisch und somit fliegerisch berechenbarer als mancher B-Schein-Pilot mit Top-Ausrüstung. Die saubersten Starts und Landungen habe ich bisher in der Mehrheit bei A-Schein-Piloten unmittelbar nach der Prüfung beobachten können. Auch verlangt ein einfacher i-zer in der Thermik durchschnittlich weniger »Finesse« vom Piloten als ein Leistungsschirm. Euer nicht allzu altes Plädoyer hin zu sicheren Schirmen wird durch diese leichtfertige Aussage ad Absurdum geführt.

Stephan Schöling

Andalusien  
La Palma  
Toscana  
Norditalien  
Istrien  
Slovenien  
Schweiz  
Castelluccio  
Dolomiten  
Brasilien

Ka 2002  
kiffreglos!

Schulung  
Inkl. Wettergarantie

Online Shop  
2-Jahres-Check

www.eskr.at  
A-9920 511ian82 - Tel:43(0)9842 5176

## HOTEL DER SILBERTALER FLUGSCHULE - SILVRETTA

Preisliste Sommer 2002  
pro Person und 7 Tage im Doppelzimmer  
Saisonbeginn: 20.06.2002, Saisonende: 05.10.2002

**SOMMERHIT: »ALL-INCLUSIVE-WOCHEN«**  
**386,- EURO**  
Der Spezialist für Höhenflüge

Leistungen: Flugbetreuung mit Flieglehrer, Transport, Start-, Landeplatzgebühr.  
Zimmer mit Dusche, WC, Durchwahltelefon, Farb-TV, Radio, Film, größtenteils Ballst., Sauna und Solarium.  
Quellwasser bis ins kleiner. Hauseigene Mountainbikes als Service des Hauses!  
Halbpension: Abtischhingsreich und geschmackvoll, Fleisch aus heimischer Tierhaltung, abends 3 Menüs zur Auswahl, eines davon ist vegetarisch. Wöchentlich Fondueabend oder ein Festmenü, jeden Dienstag-schon traditionell gepökelte Schweinsaxen. Frühstück: Von: kräftigenden Sportermüßli bis zum Tiroler Speck Energie und Geschmack harmonisieren ans Buffet. Eine große Auswahl - eine Selbstverständlichkeit!

**Sopi oder A - Schein Prüfungen nach Absprache!**

Fiel hpensinonspreis ohne Flugbetreuung: 7 Tage Silbertaler's feine Halbpension 269,-  
Ermäßigung im Zusatzbett: Kinder bis 8 Jahren haben Unterkunft inkl. Frühstück frei. Kinder bis 14 Jahre - 50% Ermäßigung; Erwachsene - 20%  
Flieghöhe: Kinder (bis 14 Jahre) brr eigenen Zimmer 30 % Ermäßigung.  
Einbettzimmer - Zuschlag: €6,50,- pro Tag Tourismusabgabe: €0,73,- pro Tag

Hotel »Der Silbertalers Farn, Gemahl A -6563 Galtür 05443/8256 Fax/8459 aus 0,CH , 1, NL 0043/5443/8256, aus F 1943/5443/8256 e-mail: silbertaler@tirol.com. http://mangaltuenat/silbertaler

## „Abheben ohne Drogen“

Die Veranstaltung "Abheben ohne Drogen" führt die Gemeinde Stallwang am 16. Juni 2002 mit den beiden Urhebern Herbert und Siegfried Zankl sowie verschiedenen Flugsport- und Ortsvereinen, Schule, Kindergarten und Institutionen wie Polizei und Gesundheitsamt - Abteilung Gesundheitswesen - bereits zum fünften Mal durch. Ca. 15.000 Besucher fanden sich bei den bisherigen vier Veranstaltungen ein; ein Erfolg, mit dem Keiner bei ALKOHOLFREIEN Veranstaltungen gerechnet hatte. Ende des Jahres 1997 hatten die Brüder Zankl, selbst begeisterte Fallschirmspringer und Gleitschirmflieger, die Idee, Jugendlichen und Junggebliebenen die Faszination des Flugsports im Zusammenhang mit einer Suchtpräventionsveranstaltung näher zu bringen. Im Juni 1998 wurde die erste Aktion »Abheben ohne Drogen« von Beiden organisiert und mit Unterstützung der Gemeinde, Schule und verschiedenen Flugsportvereinen mit Erfolg (5.000 Besucher) durchgeführt. Die Verbindung Flugsport und das Thema Suchtprävention bietet sich aus zweierlei Gründen an: Zum Einen schließt der Flugsport wegen der erforderlichen hohen Konzentration jede Art von Drogenmissbrauch aus (der Adrenalinausstoß beim Sprung aus dem Flugzeug lässt ohnehin die Wirkung jeder anderen Droge erblassen), zum Anderen stellt Flugsport oder Sport überhaupt eine sinnvolle Freizeitgestaltung dar. Zudem sollte durch die Größe der Gemeinschaftsveranstaltung und der Mitwirkung unterschiedlicher Gruppen die Vernetzung von Vereinen und Verbänden gefördert werden. Viele Junge und Junggebliebene interessieren sich für den Flugsport, nur man muss den Sport zu ihnen bringen. Sie sind von den Flugvorführungen begeistert und wollen jede nur erdenkliche Information über diesen Sport. Die erfolgreiche Durchführung dieser Aktionen war nur durch die großzügige Unterstützung der Firmen STRATEBAU Regensburg, FREEX AIR SPORTS, AEROSPORT aus Brannenburg und dem DHV sowie den Fachzeitschriften FL Y and GLIDE und Gleitschirmmagazin, DHV-Magazin, Fallschirmsportmagazin sowie den verschiedenen Gemeinden mit ihren Vereinen und den Landwirten, die die Areale als Start- und Landeflächen kostenlos zur Verfügung stellten, möglich. Dafür bedanken sich die beiden Urheber der Aktion »Abheben ohne Drogen« recht herzlich und hoffen auf weitere Unterstützung für die nächsten Aktionen.

Gleitschirmfreunde Stallwang  
Herbert Zankl

## Sicherheitstraining der Drachenflieger

in der Turnhalle der Grundschule Bad Herrenalb fand das alljährliche Sicherheitstraining statt. Beim Flugsport hängt die Gesundheit und Sicherheit der Pilotinnen und Piloten an vielen Fäden, im wahrsten Sinne des Wortes. An jedem Gurtzeug der Piloten befindet sich ein Fallschirm, gut verpackt und jederzeit mit einem Handgriff zu erreichen. Immer wieder wurde dieser lebensrettende Griff geübt. Damit dieser Handgriff auch in allen Situationen immer richtig gemacht wird, hängen sich die Piloten in ihr Gurtzeug ein und werden dann hoch gezogen. In einer Kreisbewegung; es wird ein drohender Absturz simuliert; muss dann der Fallschirm geworfen werden. Jede Pilotin und jeder Pilot muss diese Übungen selber im Gurtzeug hängend probieren. Nachdem sich der Fallschirm geöffnet hat, wird er auf Schäden durch eine Sichtprobe überprüft. Kai Ehrenfried führte danach für alle Pilotinnen und Piloten einen Packerlehrgang durch. Das Ziel dieses Lehrganges ist es, den Fallschirm sach- und fachgerecht wieder in das Gurtzeug zu verpacken. Die richtige Reihenfolge der einzelnen Verpackungsschritte wurde demonstriert und von den Pilotinnen und Piloten anschließend an ihrem eigenen Fallschirmen angewendet.

Sicherheit für das eigene Leben hat bei den Drachenfliegern die allerhöchste Priorität. Damit es erst gar nicht zu einem Ernstfall kommen soll, erklärte unser Team-Leader Alexander Köhler anschließend die Verhaltensweisen beim Start, während des Fluges und bei einem Wettbewerb.

Alle 30 anwesenden Pilotinnen und Piloten blickten auf einen sehr lehrreichen Tag zurück und sind nun für die kommende Saison bestens vorbereitet. Vielen herzlichen Dank an dieser Stelle an Kai Ehrenfried und Alexander Köhler.

Die Althofdrachen  
Ralf Bühn



NUL OLIVER RÖSEL  
UHR: HUTA OHV 2-3  
"446"  
HARNISS: FAST II  
RESCUE: PROFILE 20  
OVERALL: (IVENS 2000)

UP

UP EUROPE • ALTJOCH 19A 0-82431 KOCHEL/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

# Zwei starke Partner



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

Monatliche Berufsunfähigkeitsrente bei Verlust der Arbeitskraft bis Alter 60 Jahre ohne jegliche Verweisung (max. 3.000 DM monatlich)

Sofortige, hohe finanzielle Absicherung der Familie im Todesfall

Planmäßiger Kapitalaufbau

11<sup>33</sup>,- Ohne Prämienzuschlag für das Flugrisiko

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

### Info-Coupon

Bitte einsenden an:

**GERLING**

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 \_\_\_\_\_ An<sup>g</sup>estellter \_\_\_\_\_ Branche \_\_\_\_\_  
Bürotätigkeit am festen Arbeitsplatz \_\_\_\_\_  
Körperliche Tätigkeit \_\_\_\_\_  
Personalverantwortung für \_\_\_\_\_ Personen \_\_\_\_\_  
Gewünschte monatliche Berufsunfähigkeitsrente \_\_\_\_\_ Euro  
Todesfallabsicherung gewünscht \_\_\_\_\_ Euro  
Sonstige Wünsche \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

## Der neue Sicherheitsplan für DHV-Mitglieder

### Höhere Absicherung bei geringerem Prämienaufwand

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

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

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

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

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

Ein 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.

## Einladung zu unserem io-jährigen Bestehen

*Fliegen an Pfingsten. Hast du schon einmal etwas vom Harsberg gehört?*

*Unser 1. Harsberger Gleitschirm- und Drachenclub gehört eher zu den kleinen Vereinen, deren Mitglieder stundenlang im Auto sitzen, um mal wieder in den Bergen fliegen zu können. Doch unser Berg am Hainich im grünen Herzen von Thüringen (Eisenach-Mihla-Lauterbach) ist nicht zu verachten. Vor fast 80 Jahren begann man an diesem SW-Hang mit der Fliegerei. Damals wurden die Segelflieger-Schulleiter mit dem Gummiseil in die Luft befördert. Seit 10 Jahren nutzen wir nun den günstigen Wind. Ist er schwach, trainieren wir den Vorwärtsstart und schwitzen beim Wiederhochlaufen. Für das Bodenhandling ist unser Hang ideal, so können wir in den Alpen auch super Starts hinlegen und fallen keineswegs als Flachländler auf. Doch am Schönsten ist es, wenn der Wind gut ansteht, dann genießen wir die herrlichen Flüge über Deutschlands größtem zusammenhängenden Buchenwald, in dem nun der jüngste Nationalpark entstanden ist. Die thermischen Tage sind besonders interessant. Schon manch Einer hat sich im »Gepäck einer Wolke« über den Hainich tragen lassen und sich später von einem herrlichen Streckenflug abholen lassen.*

*Zu Pfingsten möchten wir unserer io-jähriges Bestehen feiern. Dazu laden wir heute herzlich ein. Sollte das Wetter nicht so richtig mitspielen, dann genieße unsere Gastfreundschaft und unsere herrliche Umgebung, die einiges zu bieten hat.*

*Kontakt: Petra Ellerich, Tel: 03602/4891889, e-mail: I.Ellerich@t-online.de.*

i. Harsberger Gleitschirm- und Drachenclub  
Petra Ellerich

## Aktion zum Saisonbeginn: »Günstiger abheben«

*Der Gleitschirm-, Drachen- und UL-Flug Verein Himmelsstürmer Lahn e.V., bietet interessierten Piloten, die im Dreiländereck Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen an der Winde fliegen möchten, eine Vereinsmitgliedschaft mit einer vergünstigten Aufnahmegebühr an. Geschleppt wird bei entsprechendem Wetter jedes Wochenende auf dem Segelfluggelände in Hof bei Bad Marienberg.*

*Infos auf unserer Homepage [www.himmelsstuermer-lahn.de](http://www.himmelsstuermer-lahn.de), oder bei Michael Friedchen, Tel: 06441/75512, e-mail: [office@himmelsstuermer-lahn.de](mailto:office@himmelsstuermer-lahn.de). Die Aktion läuft bis 31. Juli 2002.*

Himmelsstürmer Lahn  
Michael Friedchen



## Fliegen in Thüringen

**Ganzjährig Kurse  
alle Ausbildungsstufen  
Windenausbildung  
Flugsafaris • Shop**

**UL-Ausbildung: Motorschirm**

Prospekt anfordern!

Rosenthaler Str. 25 • 07338 Leutenberg



**Info 114/Seite 48**

**Wir sagen nicht, dass es nichts zu verbessern gibt**

*Seit die letzte Generation der Starren sich einen festen Platz in der Gunst der Piloten „erflogen“ haben, stehen sie auch - und nicht immer im positiven Sinn - im kritischen Blickpunkt.*

*Marcus Hofmann-Guben hat im DHV info 114 einen Artikel geschrieben, an dem - fast möchten wir sagen „leider“ - nichts auszusetzen ist. Weil wir nun seit mehr als einem Vierteljahrhundert im Geschäft sind, und uns seit Jahren auch mit den Starren beschäftigen, möchten wir hier unsere Erfahrungen auf diesem Gebiet kurz darstellen.*

*Bei den Flexiblen gilt: so starr wie möglich und so flexibel wie nötig. Für Starre gilt: überall so starr wie möglich. Wenn wir im folgenden den Sicherheitsaspekt ansprechen, dann denken wir im Wesentlichen an die Pfeilung des Gerätes und an die Formhaltigkeit der tragenden Teile.*

*Deshalb müssen die formgebenden Rippen exakt justierbar sein, um die in der Entwicklung erarbeiteten, und vom Gütesiegel zertifizierten Werte, bei jedem Gerät problemlos einstellen zu können.*

*Deshalb geben wir unseren Holmen durch Materialwahl, durch konstruktive und bauliche Massnahmen, die nötige Steifigkeit.*

*Deshalb sind unsere Randbögen, sowohl in der Dimensionierung als auch in der konstruktiven Verbindung mit dem Holm, so ausgelegt, dass sie eine höchstmögliche Formstabilität aufweisen. Diese Formhaltigkeit gewährleistet einerseits Leistung – und wegen dem Schränkungserhalt auch Sicherheit.*

*Deshalb auch ist unser Kiel karbonverstärkt.*

*Wir denken, der Nasenwinkel ist im momentanen Stadium der Entwicklung eine gravierende Einflussgrösse. Je grösser der Nasenwinkel, desto einfacher können die aerodynamischen Möglichkeiten genutzt werden und desto leichter sind die reinen Festigkeitsprobleme zu lösen. Aber!! je grösser der Nasenwinkel, umso schwieriger wird es, die Stabilität und Sicherheit des Flügels um die Querachse zu erzielen - bei begrenzter Spannweite! In der Luft sind der Spannweite keine Grenzen gesetzt, da wir aber fussstart und -landefähig sein wollen, ist hier das Ende der Fahnenstange erreicht - vielleicht bereits überschritten.*

*Vor allem; Fetzt wieder zurück in die Luft) je grösser der Nasenwinkel, umso schwieriger ist der Pilotenschwerpunkt zu bestimmen und umso stärker wirkt*



Josef Guggenmos

*sich die kleinste Veränderung an diesem Punkt auf das Flugverhalten aus.*

*Ein weiterer Sicherheits- und Leistungsaspekt ist die Profiltreue. Wir verwenden Stoffrippen und ein stabiles Segeltuch um Profilwanderungen zu verhindern. (Wenn im höheren Geschwindigkeitsbereich das Gerät unruhig wird, dann ist einer der Gründe, mangelnde Profiltreue!)*

*Veränderungen der Trapezstellung, weil Wölbklappen und/oder Spoiler gesetzt werden und die damit verbundenen Manöviereinschränkungen.*

*Das Problem, dass sich die Trapezstellung im Flug - durch das Betätigen der Wölbklappen und/oder der Spoiler verändert, ist durch die aerodynamisch richtige Platzierung und Dimensionierung vermeidbar. (Beim E7 hatten wir das noch nicht voll im Griff.)*

*Weil durch das Setzen der Wölbklappen der Auftrieb erhöht wird, verändert sich bei gleichbleibender Bügelstellung, entsprechend die Geschwindigkeit. Es ist eine Sache der Trimmung, zu vermeiden, dass beim Setzen der Wölbklappen v-min unterschritten wird.*

*Es gibt am Flügel noch viele Faktoren, von denen wir (noch) nicht wissen, ob wir ihr Zusammenspiel bereits ausreichend kennen. Profilverteilung und -tiefe, Schränkungverteilung und deren Wirkung in unterschiedlichen Strömungsverhältnissen, Flügelgeometrie (Segelschnitt) uvm.*

*Keiner dieser Faktoren wirkt isoliert, sondern sie stehen zueinander in Beziehung und verändern sich je nach den Strömungsverhältnissen.*

*Im augenblicklichen Entwicklungsstand geben wir unseren Geräten eine „vernünftige“ Pfeilung - wir „beschränken“ uns auf 143 Grad.*

*Mit dieser Pfeilung erzielen wir eine höhere Sicherheit gegen den Tuck und ein grösseres aerodynamisches Polster gegen die Trudelanfälligkeit. Trudeln macht mit dem Starren null fun, weil es - wie Hoffmann-Guben feststellte - ein chaotischer (Flug) Zustand ist, der nicht kontrollierbar ist.*

*Mit dieser Sicherheit im Rücken gehen wir dran, die vorgenannten Faktoren so miteinander ins Zusammenspiel zu bringen, dass dabei eine Leistung herauskommt, welche bei den Starren „state of the art“ ist, die die Piloten erwarten und auch begeistern.*

Josef Guggenmos

## »Sicherheit«

Kann man Sicherheit kaufen? Immer wieder hört man den Ausspruch, »Ich kaufe mir jetzt einen sicheren 1-2 er« oder »Der Schirm XY, der ist so sicher, der kommt nie in gefährliche Situationen/Flugzustände, der hat dies und das an zusätzlich eingebauter Sicherheit, da kann ja eigentlich nichts mehr passieren und dann die Leistung und Geschwindigkeit, einfach Super bei der Sicherheit«. Und dann hört man wieder Meldungen, nach denen der Schirm XY ganz plötzlich während des Fluges unverhofft im Strömungsabriss war, oder der Schirm AB aus bzw. in einer Steilschleife heftig nachgedreht hat, oder der Schirm CD nach einem 50%-Klapper plötzlich einen heftigen Gegenklapper mit Folgeaktionen heftigster Art verursacht hat, was ja ganz und gar nicht zu seinem Testbericht passt. Sind wir doch mal ehrlich, unterliegen wir nicht alle diesen verlockenden Hinweisen und Werbesprüchen unserer Branche, die ja letztendlich nichts anderes im Sinn hat als verkaufen, verkaufen, verkaufen. Wer zuerst kommt und den Käufer (Pilot/in) überzeugt, der (Hersteller) gewinnt.

Sicherheit und Vertrauen in das Fluggerät und die Fliegerei beginnt beim/bei der Piloten/in, bei seinem/ihrer Wissensstand, Erfahrung, Flugkönnen und der persönlichen Identifikation mit dem Sport insgesamt, Was nützt mir ein Feuerlöcher, wenn ich beim Brand erst die Betriebsanleitung lesen muss, was nützen mir überhaupt Sicherheitsvorkehrungen im täglichen Leben, wenn ich sie nicht begreife bzw. bedienen kann. Also muss ich (Pilot/in) mich letztendlich mit den Problemen der Sache (Fliegerei) an sich auseinandersetzen, muss versuchen Zusammenhänge zu begreifen, um für mich die wichtigen und sicherheitsrelevanten Teile herauszufiltern und sie dann in mein Flugverhalten/Können einbauen. Es gibt ihn einfach nicht, den »Sicherheitsschirm«, der alles verzeiht und aus jeder erdenklichen Situation ohne irgendeine Reaktion wieder geradeaus fliegt. Untersuchungen von Flugunfällen ergeben immer wieder Unfallgründe, bei denen aufgrund eines an sich einfachen Problems (Klapper, Trudelansatz durch Überziehen etc.), durch Piloten-Fehlreaktionen und Folgeeffekte (Kaskadeneffekt) das gesamte System eine ungeheure Dynamik erfahren hat, bei dem der Einzelne sehr oft überfordert ist und es daraufhin zu ernstesten (?) Folgen geführt hat. Gezieltes Nachfragen - sofern noch möglich - ergibt in der Regel fast immer

## Wie kann ich mich persönlich auf äußere Einflüsse vorbereiten und Lernen, darauf einzugehen?

1. Training, Training, Training, wann immer nur möglich, denn nur wer trainiert und sich fliegerisch fit hält, verfügt über das notwendige Wissen und die Erfahrung.
2. Theoretisches Wissen auffrischen, Fliegen beginnt am Boden.
3. Mentales Vorbereiten auf den Flug, auf die Flugsaison, mentales Durchspielen/Training von Gefahrensituationen und Gegenmaßnahmen, Erkennen von Gefahren im Vorfeld.
4. Praktisches Training durch einfache Flugmanöver (z.B. kleine Einklapper, Langsam/Schnellflug, leichtes Aufschaukeln, Probegriff zum Rettungsgerät usw.).
5. Teilnahme an Fortbildungsveranstaltungen in Vereinen, Flugschulen, Trainingscentern, Wieso wird eigentlich bei vielen anderen Sportarten das Hinzuziehen eines Trainers als positiv angesehen, nur beim Fliegen sehr oft negativ abschätzend bewertet?
6. Erkennen der persönlichen Leistungsgrenzen in der Fliegerei. Nicht gegen die innere Überzeugung fliegen, keiner Gruppendynamik und Sachzwängen unterliegen, eigenverantwortlich entscheiden und handeln.

mangelnde Flugpraxis, Fehlinterpretation der meteorologischen Verhältnisse, Flugvorbereitung, lückenhaftes Theoriewissen usw.

Wer an sich arbeitet, die o.g. Punkte versucht zu verwirklichen, wird sehr bald über ein eigenes Sicherheitsgefühl verfügen, seine Grenzen kennenlernen und damit ein Höchstmaß an fliegerischem Genuss und Fluggefühl erreichen.

Michael Grau, Fluglehrer, Performance Trainer

## GRIECHENLAND



DAS CAMP FÜR DRACHEN- UND GLEITSCHIRMFLEIGER

**SONIMERFLUGGEBIETE**  
Olymp - Meteora-Klöster - Ossagebirge  
**WINTERFLUGGEBIETE**  
Süd-Griechenland - Peloponnes

Info & Prospekt anfordern! Video € 9,-

Deutschland: Tel. 00 49/8 21/2 62 95 51, Fax 2 62 95 50  
Schweiz: Tel./Fax 00 41/71/9 23 88 51  
Griechenland: Tel. 00 30/972 45 34 95, Fax 352 444 64  
e-mail: eagles-club@kat.forthnet.gr  
www.olympic-eagles.de

## » fly with the best <.<

- Achim Joos** 20.-27.04.2002 Greifenburg  
- Streckenfliegen für Einsteiger & Fortgeschrittene -
- \* **Mike Küng** 03.-10.06.2002 Öludeniz Türkei  
- Flugtechnik für Fortgeschrittene - Muten
- \* **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](http://www.gleitschirmreisen.com)

WR  
e  
t  
e  
s  
e  
n

\* **Ski & Fly** im Zillertal 16.-23.02.; Bassano 09.-17.03.;  
**Fly & Beach** in Ökideniz 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 Gleitschirmschute Knut Jäger!**  
Kostenloses Info unter: + 49 (5322) 14 15 oder infoharzergss.de

# GERMAK SIEGEREHRUNG 2001

*au der Free-Flight*



DHV-Vorstand Charlie Jöst und Drachenflugpionier Mike Harker (von links) überreichen den German Cup Siegern 2001 die Pokale. Die Sieger von links: Rüdiger Gördes, Norman Lausch, Jan Scholz, Andrea Gäch, Monika Mack, Dorothea Stichlmair, rechts aussen GS-Teamchef Stefan Mast

**(GRADIENT**



**gline**



100% Präzision  
100% Zuverlässigkeit  
100% High Tech

## IQSERIES

die intelligentere  
Flugelectronic

- IQ Comfort
- IQ Classic
- IQ Competition
- IQ Campetean/GAS
- IQ Sante
- IQ Motor



ni YMP1A MSPORT ZENTRU

Die Mitglieder der deutschen Gleitschirm-Nationalmannschaft werden auch in dieser Saison als Trainingsleiter der German Cups eingesetzt. Von links: Bodo Genz, Torsten Siegel, Teamchef Stefan Mast, Oliver Rössel, Andreas Malecki.



Photos: Mantens, Flecker www.yeaming.de

# GERMAN CUP 2002



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

BRÄUNIGER  
Flugelectronic GmbH  
Pfritschstrasse 21  
0-82362 Weilheim  
Tel +49-881-64 75 0  
Fax +49-881-45 61  
info@bratnigercom  
www.brauniger.com

Out now:  
10 Motor Das Vario für Motor-Gleitschirme und Minimum-Systeme.  
IQ Sonic: Für Minimausten und als Back-Up für Strecken- und Wettkampfpiloten.

Österreich:  
Fluggeräte GmbH  
+43-5375-2425  
AIRE  
+39-31-658428  
Niederlande: DTC  
+31-162-520151

**BRÄUNIGER**  
FLUGELECTRONIC

## Toppreis für weiten Flug

„Italian Connection“

Symbolisch für die äußerst erfolgreiche und langjährige Zusammenarbeit zwischen der Firma Pause Segel in Uffing/Oberbayern und der Firma Icaro 2000 in Laveno/Norditalien wird von diesen beiden Firmen ein attraktiver Preis ausgesetzt: Der erste Pilot, der mit einem Laminar einen korrekt dokumentierten Flug von Oberammergau nach Laveno oder umgekehrt schafft, erhält als Preis einen Laminar seiner Wahl (Wert des Top-Modells Laminar MRX 700 = EUR 6.600). Es ist keine Barauszahlung möglich. Manfred Ruhmer, Weltmeister und Weltrekordhalter, - Mitarbeiter bei Icaro 2000 – fliegt außer Konkurrenz!!

Als Startplätze gelten im Fluggebiet von Icaro: Sasso del Ferro oder Monte Nudo in Laveno bzw. im Stammfluggebiet von Pause Segel der Lauer in Oberammergau. Koordinaten Landeplatz Oberammergau: Nord 47 Grad 36 Min. 17 Sec. Ost 11 Grad 4 Min. 21 Sec. Koordinaten Landeplatz Laveno(): Nord 45 Grad 54 Min. 00 Sec. Ost 8 Grad 39 Min. 00 Sec. Die Entfernung beträgt ca. 240 km. Manfred Ruhmer meint dazu: „Die Strecke ist schon zu schaffen, logisch!“

Also, wir wünschen Guten Flug und Happy Landing ... und sehen uns dann entweder in Laveno oder in Oberammergau am Landeplatz – der Prosecco ist schon kaltgestellt.

Firma Pause Segel und Firma Icaro 2000

Anna Pause

## Neues vom XC Cup Rheinland-Pfalz für Drachen UND Gleitschirm 2002

Es werden in diesem Jahr zwei weitere Vereine am XC-Cup teilnehmen, der Drachen- und Gleitsegelclub Nahetal und die Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal e.V.

Es lohnt sich in diesem Jahr ganz besonders Streckenflüge einzureichen. Neben dem T-Shirt, das jeder Teilnehmer erhält, und den Geldpreisen werden wertvolle Sachpreise vergeben. Von Aerosport wird ein brandneues Gurtzeug SUP'AIR Profeel XC gestellt und Bräuniger sponsort einen Gutschein für Geräte aus ihrem Sortiment. Daneben gibt es weitere interessante Preise und natürlich den Spaß am Streckenfliegen....

Die Regeln des XC-Cup wurde in einigen Punkten noch einmal vereinfacht und dem Online Contest, der vom DHV veranstaltet wird, angepasst. Die Flüge können in diesem Jahr erstmals online im Internet gemeldet werden. Es kann nun wirklich jeder Pilot am XC-Cup teilnehmen. Die Teamwertung wurde verändert. Die Teams können sich nun selbstständig aus 5 Personen zusammensetzen. Ziel ist es, den Bekanntheitsgrad des Streckenfliegens in unserer Region zu erhöhen. Zumindest in den Teams wird über den XC-Cup geredet werden und vielleicht finden einige XC-Neulinge Anschluss an eine Gruppe erfahrener Piloten. Die Siegerehrung wird in diesem Jahr vor der DHV Regionalversammlung in Landau durchgeführt.

Jetzt fehlt uns nur noch das passende Wetter....

Thomas Willems

www.xccup.de

## Offene Veranstaltungen

Veranstaltung:	Termin	Ausweichtermin	Organisator
Odenwaldpokalfliegen	14.6.	- 16.6.02	CfD Hardheim, Manfred Pientka, Tel: 06283/50341
9th annual World Invitational Paragliding and Hanggliding Air Races	3.5	- 5.5.02	Torrey Pines Gliderport, Tel: 001/858/4529858, e-mail: aircal@ix.netcom.com
Red Bull Speed Run in Kitzbühel	11.7.	- 13.7.02	Nur auf Einladung
Messe-Ausstellung in Offenburg Freizeitzentrum	11.4.	- 14.4.02	Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger Peter Klimsch Tel: 07823/2284, Fax: 07823/1869, e-mail: Klimsch-Peter@t-online.de
Flugfest in Kehl bei Strassburg für UL, Windschlepp HG n. GS	30.5.	- 2.6.02	Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger, Peter Klimsch Tel: 07823/2284, Fax: 07823/1869, e-mail: Klimsch-Peter@t-online.de
25 Jahre Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger UL, HG, GS	21.9.	- 22.9.02	Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger. Peter Klinisch Tel: 07823/2284, Fax: 07823/1869, e-mail: Klimsch-Peter@t-online.de
DHV-Jahrestagung in Berghaupten	30.11.	02	Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger Peter Klimsch, Tel: 07823/2284, Fax: 07823/1869, e-mail: Klimsch-Peter@t-online.de
Ostdeutsche Meisterschaften für HG und GS in Ruhpolding	17.5.	- 20.5.02	Infos HG: Siegfried Prietz, Tel: 030/41508682, e-mail: Siegfried.Prietz@pirelli.com. Infos GS: Wilfried Kuck, Tel: 030/39104906, e-mail: Wilfried.Kuck@t-online.de
Tag des Fliegens in Greifenburg/Österreich	22.6.	02	Rotes Kreuz Greifenburg, Manfred Krethen Tel: 0043/664/1315545, homepage: www.ikarus2002.com
Oldtimertreffen Starrflieger in Bayrischzell und Castelluccio	17.5.	- 19.5.02	Gerhard Schmitt, Tel: 06024/634595. Fax: 06024/634596 e-mail: dmb-dr.schmitt@t-online.de
Pokalfliegen der Drachenflugfreunde Muldingen	9.8.	- 11.8.02	F. Schmezer, Tel: 07931/41608
Fledge-Treffen in Bayrischzell	17.05	- 20.05.02	Manfred Garhainmer 08023/819651
Internationale Schöckl-Cross-Country	29.3.	- 21.4.2002	pgc.stmk@telering.at
Senioren Cup	27.07.	- 03.08.2002	Ruhpolding
14.Alpen Open	09.05.	- 12.05.2002	Uwe Eichhorn, Tel. 05731/93473, michhorn@t-online.de Herbert Siess, -F43/5224/53904, innsbruck@hanggliding.at



## Geschwindigkeitsweltrekorde anerkannt

Der Geschwindigkeitsweltrekord über ein wo km FAI-Dreieck von Marcus Hofmann-Guben mit einem Flight Design Ghostbuster wurde nun von der FAI offiziell anerkannt. Markus flog am 22.8.2001 von St. Andrees-Alpes/F mit einem Schnitt von 43,44 km/h.

Ebenfalls anerkannt wurde der Rekord von Burkhard Martens. Er flog mit seinem Gin Gliders Boomerang am 28.7.2001 vom heimatischen Brauneck aus einen Schnitt von 19,47 km/h über ein 100 km FAI-Dreieck.

www.jenair.de

# FLY NOW PAY LATER

**7 FINANZIERUNG  
OHNE ANZAHLUNG:**  
NULL PROZENT EFF. JAHRESZINS  
BEI 12 MONATEN LAUFZEIT

GLEITSCHIRMNURSE  
UND -TOUREN  
FLIEGERSHOP  
ONLINE-VERSAND

## & JEN AIR

jenairMenairde      PARAGLIDING

0-07743 JENA TELEFON 0 36 41 82 58 000  
MOBI 01 72 / 3 60 95 23

### Herausgeber:

Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV)  
im DAeC. Fachverband der Drachenflieger und  
Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland,  
Postfach 88,  
83701 Gmund am Tegernsee

DHV homepage:  
<http://www.dhv.de>

e-mail DHV:  
[dhv@dhv.de](mailto:dhv@dhv.de)

Telefon-Nummern  
Mitgliederservice/  
Versicherung  
08022/9675-0  
e-mail: [mitgliederservice@dhv.de](mailto:mitgliederservice@dhv.de)

Ausbildung  
08022/9675-30  
e-mail: [ausbildung@dhv.de](mailto:ausbildung@dhv.de)

Sport  
08022/9675.50  
e-mail: [sport@dhv.de](mailto:sport@dhv.de)

Betrieb/Gelände  
08022/9675-10  
e-mail: [gelaende@dhv.de](mailto:gelaende@dhv.de)

Technik  
08022/9675-40  
e-mail: [technik@dhv.de](mailto:technik@dhv.de)

Öffentlichkeitsarbeit  
08022/9675-62  
e-mail: [pr@dhv.de](mailto:pr@dhv.de)

Fax 08022/9675-99

Redaktion:  
Klaus Tänzler (verantwortlich), Sepp Gschwendtner  
Benedikt Liebenneister

Gestaltung und Anzeigen  
Renate Miller ([renate@budererhof.de](mailto:renate@budererhof.de))

Erscheinungsweise:  
6 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der  
DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

Haftung: Die Redaktion behält sich die Kürzung  
von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle  
Überarbeitung vor. Für unverlangt eingesandte  
Manuskripte und Bilder übernehmen Redaktion,  
DHV und Verlag keine Haftung.

### Druck und Repro:

Mayr Miesbach  
Am Windfeld 15  
83714 Miesbach

Papier: chlorfrei

Auflage: 32.000

Titel: Steffen Hertling

## Gleitschirm

### Deutsche Gleitschirmliga

ettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Ligablock	01.05. - 05.05.02	offen	Bezau
Berchtesgaden Open 02 - CIVL-Kat.2	15.05. - 20.05.02	kein Ausweichtermin	Berchtesgaden
German Open - CIVL-Kat.2	25.08. - 31.08.02	kein Ausweichtermin	Garmisch

### Landesmeisterschaften; German Open

bewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
LM - Bayern & BaWü	15.05. - 20.05.02	kein Ausweichtermin	Berchtesgaden
LM - Ostdeutschland	17.05. - 20.05.02	kein Ausweichtermin	Ruhpolding
LM - Rhein1.-Pfalz & Saarland CIVL-Kat.2	14.06. - 16.06.02	kein Ausweichtermin	Le Treh FRA
LM - Hessen	26.05. - 01.06.02	kein Ausweichtermin	Greifenburg
German Open - CIVL-Kat.2	25.08. - 31.08.02	kein Ausweichtermin	Garmisch

### German Cups und Junior&Ladies Challenge

ettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
German - Cup A 1	- 21.04.02	27.04. - 28.04.02	Wallberg
German - Cup A 2	11.05. - 12.05.02	25.05. - 26.05.02	Berchtesgaden
German - Cup A 3	06.07. - 07.07.02	13.07. - 14.07.02	Ruhpolding
German - Cup A 4	20.07. - 21.07.02	27.07. - 28.07.02	Lenggries
German-Cup A Finale	07.09. - 08.09.02	14.09. - 15.09.02	Garmisch
German - Cup B 1	04.05. - 05.05.02	- 12.05.02	Wallberg
German - Cup B 2	08.06. - 09.06.02	22.06. - 23.06.02	offen
German - Cup B 3	13.07. - 14.07.02	20.07. - 21.07.02	Garmisch
Ladies- & Junior Challenge	02.08. - 08.08.02	kein Ausweichtermin	Greifenburg

### Wettbewerbe mit Teilnahme • offizielles DHV • Team

ettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Europameisterschaft	04.07. - 20.07.02	kein Ausweichtermin	Slovenien/Tolmin
PWC - Italien - CIVL-Kat.2	22.07. - 28.07.02	kein Ausweichtermin	Cornizzolo
PWC - Frankreich - CIVL-Kat.2	11.08. - 17.08.02	kein Ausweichtermin	Morzine
PWC - Türkei - CIVL-Kat.2	08.09. - 14.09.02	kein Ausweichtermin	Erzican
PWC - Finale in Korea - CIVL-Kat.2	29.09. - 05.10.02	kein Ausweichtermin	Muncheon

### Sonstige Wettbewerbe

ettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Copa halb Open / Bassano	30.03. - 01.04.02	Infos u. Anmeldung	
1. int. Berchtesgaden Open - CIVL-Kat.2	15.05. - 20.05.02	Ausschreibung & Anmeldung	
Hadong Korean PG-Open - CIVL-Kat.2	25.05. - 29.05.02	Sooyeol LEE	
Pre- World Championship - CIVL-Kat.2			
Iberian Open in Portugal	31.07. - 06.08.02	Infos u. Anmeldung	

### Organisatoren\_GS

Liga u. German Open	Stefan Mast - Tel: 0171/3543772 SMast@Compuserve.com
German - Cup	Stefan Mast - Tel: 0171/3543772 SMast@Compuserve.com
LM - Ostdeutschland	Wilfried Kuck - Tel: 030/39104906 Ausschreibung & Anmeldung
LM - Hessen	Thomas Deibele - Tel: 06151/370371 Ausschreibung & Anmeldung
LM - Bayern & BaWü	Stefan Mast - Tel: 0171/3543772 Ausschreibung & Anmeldung
LM - Rheinland-Pfalz & Saarland	Peter Rother Tel/ Fax: 06502/5454 Ausschreibung & Anmeldung
Ladies- & Junior Challenge	DHV - Tel: 08022/9675-91 INFO & Anmeldung

## Drachen

### Deutsche Drachenliga 2002 (A•Liga)

ettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
A-Liga 1	28.03. - 01.04.02	siehe unten	offen
A-Liga 2	12.04. - 14.04.02	siehe unten	offen
A-Liga 3	17.05. - 20.05.02	siehe unten	offen
Atiga 1 AWT	14.06. - 16.06.02	* bei weniger als 5. Dg,	offen
A-Lige 2 AWT *	26.07. - 28.07.02	kein Ausweichtermin	offen
German Open	11.08. - 17.08.02	kein Ausweichtermin	offen

### Landesmeisterschaften; Fenster (24.05. • 16.06.02)

ettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
LM - Hessen	26.05. - 01.06.02	kein Ausweichtermin	Greifenburg
LM - Ostdeutschland	17.05. - 20.05.02	kein Ausweichtermin	Ruhpolding

### Liga•13 und Junior&Ladies Challenge

ettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
B-Liga 1	27.04. - 01.05.02	01.05. - 05.05.02	offen
B-Liga 2	07.07. - 13.07.02	kein Ausweichtermin	offen (Laragne)
Ladies- & Junior Challenge	02.08. 08.08.02	kein Ausweichtermin	Greifenburg

### Wettbewerbe mit Teilnahme • offizielles DHV • Team

ettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
EM -FAI 1+2	25.06. - 06.07.02	kein Ausweichtermin	Slovenien
WM - FAI 1+2 u. Damen	11.07. - 21.07.02	kein Ausweichtermin	USA

### Sonstige Wettbewerbe

ettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Best of Diedams - speedrun	16.03. - 17.03.02	23.03. - 24.03.02	Ausschreibung / Kontakt
Best of Diedams - XC	15.08. - 18.08.02	kein Ausweichtermin	Ausschreibung / Kontakt

### Organisatoren HG

Liga - A	Lukas Etz Tel: 06251/586436 Lukas.Etz@t-online.de
Liga - B	Rudi Bürger Tel: 08032/8134 -Rudl.Buerger@t-online.de Kai Ehrenfried - Kai.Ehrenfried@t-online.de
LM - Hessen	Klaus Staubach Ausschreibung & Anmeldung
LM - Ostdeutschland	Siegfried Prietz - Tel: 030/41508682 Ausschreibung & Anmeldung
Ladies- & Junior Challenge	DHV - Tel: 08022/9675-91 INFO & Anmeldung

# Das DHV-Versicherungsprogramm

## für Hängegleiter und Gleitsegel

(für UL im Internet [www.dhv.de](http://www.dhv.de) oder bei der DHV-Geschäftsstelle)

Stand: 1.1.2002, Versicherer: Gerling Köln

### Halterhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel
- für Mitgliedsvereine
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für Hersteller/Händler
- für Gerätevermietung



Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

*Hängegleiter + Gleitsegel:*

23,00 € bei 255,00 € Selbstbeteiligung (SH), 30,60 € ohne SB

*Nur Gleitsegel:*

20,40 € DM bei 255,00 € SB. 25,50 € ohne SB

Deckungssumme: 1.533.876,00 € 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 Geräteerkennung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

### Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSL)

**Deckungssumme:** 3.834.690,00 € 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  
281,20 €

Für alle Mitgliedsvereine  
kostenlos

### Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 511.292,00 € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

### Versicherung

Deckungssumme: 511.292,00 € pauschal für Personen- und Sachschäden.

**Umfang:** Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedsvereins im Versicherungsjahr.

### Boden-Unfall für Startleiter

**Deckungssumme:**

2557,00 € bei Tod  
5.113,00 € bei Invalidität.

**Umfang:** Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

### Kapital-Lebensversicherung

**Versicherungssumme:** bis 200.000,00 € Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen. Prämienbefreiung bei 50% Berufsunfähigkeit.

### Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung

Jahresrente 24% der Versicherungssumme, maximal 19.000,00 € Jahresrente. Prämie nach Alter. kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen.

Direktinformation bei Gerling, Tel. 06131/615180 o. Fax 06131/615193

Deckung: weltweit Europa = Deutschland Österreich

Für alle Mitglieder und  
Mitgliedsvereine kostenlos

### Gelände-Haftpflicht

**Deckungssumme:** 511.292,00 € pauschal für Personen- und Sachschäden.

**Umfang:** Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

### Startwinden-Haftpflicht

Deckungssumme: 511.292,00 € 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  
33,20 €

### Flug-Unfall

#### Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2.557,00 € bei Tod, 5.113,00 € bei Invalidität. Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
17,80 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
25,50 €

### Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme: 5.113,00 € Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
5,10 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
12,70 €

### Flug-Unfall Passagier

**Deckungssumme:** 2.557,00 € bei Tod, 5.113,00 € bei Invalidität. **Umfang:** Verzehnfachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers.-Stene  
10,20 €

### Flug-Unfall Passagier nur in Österreich

**Deckungssumme:** 39.971,00 € bei Tod und Invalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer  
36,80 €

Bei Versicherungsabschluß während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie. Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern. Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Boden-Unfall für Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.



WWW.FLY OZONE.COM

# VIBE

DHV 1-2 in 6 Größen



www.fff!fiyozor-ie.com

Ozone, jedem das Beste >> Vibe [Weib]

**AEROSPORT**.de

Grafenstr. 26 D-83094 Brannenburg Tel +49(0)8034-1034  
info@aerosport.de www.aerosport.de