

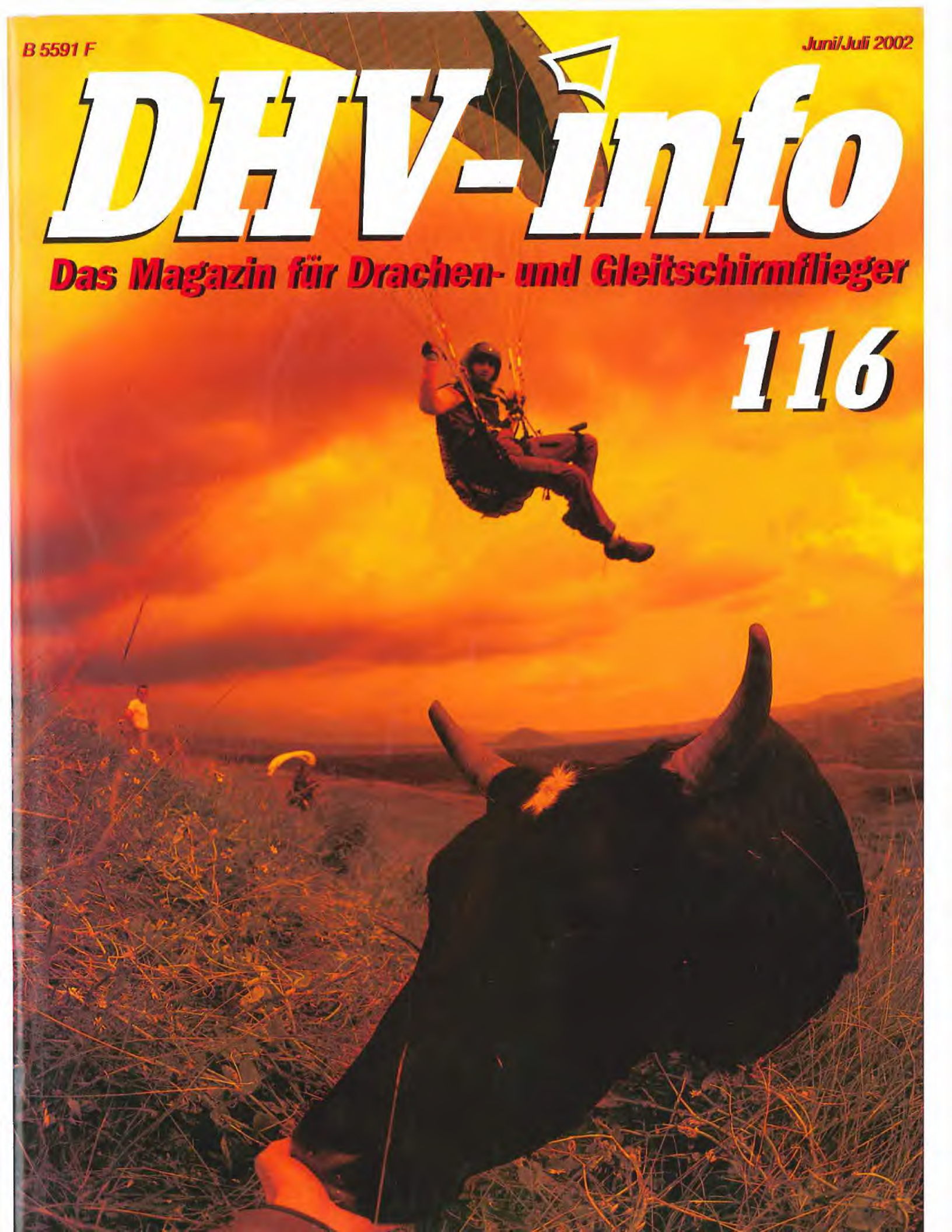
B 5591 F

Juni/Juli 2002

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

116



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

Harzer Gleitschirmschule

Amsbergstraße 10
38667 Bad Harzburg
Tel.: 05322/1415
Fax: 053242001
www.harzer-gss.de
info@harzer-gss.de

Flugschule Siegen

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

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

Flugschule Göppingen

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

Luftikus Luftsportgeräte GmbH

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

Sky Team - die Gleitschirmschule

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

Airpower Gleitschirmschule

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

Flugschule Chiemsee GmbH

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

Papillon Drachen- und Gleitschirmflugschule Wasserkuppe Rhön

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

PPC Paragliding Performance Center

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

Flugzentrum Ruhpolding

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

Flugschule Achensee

Eki Meute
Buchau 20
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

Adventure Sports Gleitschirm-Schule

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

Paragliding Tegernsee

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

HAB'S Flugsport

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

Flugschule Martin Mergenthaler

Waltenerstraße 20
87527 Sonthofen
Tel.: 08321/68057
Fax: 083202970
www.flugschule-mergenthaler.de
flugmergen@aol.com

OASE Flugschule Peter Geg

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

1. DAEC Gleitschirm-Schule

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

Flugzentrum Bayerwald

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

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

Euro-Flugschule Engelberg

Wasserfallstraße 135
CH-6390 Engelberg
Tel.: 0041/41/6379707
www.euroflugschule.ch
info@euroflugschule.ch
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über des statt

WICHTIG – NEU – KURZ Neuigkeiten und Wissenswertes

NEU AUF DEM MARKT

Neuigkeiten von den Anbietern

14 KROATIEN

Unterwegs von Istrien bis Vis und am Ucka

22 ERNÄHRUNG

Profis berichten von ihren Gepflogenheiten

29 GUINNES REKORD

Gleitschirmstart vom Ruderboot aus

3 WETTER UND KLIMA

Wetterkunde anschaulich auf CD

32 WOLKEN ICH KOMME

Erfahrungen beim Drachenfliegen-Lernen

34 ONLINE CONTEST

Die neuen Regeln kommen gut an

42 CHALLENGE

Die Junioren und Ladies greifen wieder an

44 NFGH

Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger

46 MIT DER SEILBAHN ZUM FLIEGEN

1. Teil: Die deutschen Seilbahnen

55 GERÄTE CHARTERN

Besser günstig leasen als teuer kaufen

56 SICHERHEITSJOURNAL

Konsequenz aus Karabinerbrüchen und Sicherheitstipps zum Probefliegen von Gleitschirmen

e- SPIELEN IM WIND

Schirmspiele am Landeplatz zum Üben

68 FLUGSPORT UND NATUR

Das Jahr der Berge



GELÄNDE

Neues aus den Fluggebieten

73 VEREINSNACHRICHTEN

Nachrichten der Vereine

79 BRIEFE

Leserbriefe

80 TEST

Ergebnisse der neuen Musterprüfungen

LIGA Erste Wettbewerbe des Jahres

95 WETTBEWERB

Kurzmeldungen und Termine

20 DHV-Shop

63 Gebrauchtmarkt

97 Impressum

99 Versicherungsprogramm



Titel: Ulrich Grill
Pilot: Mike Küng in Mexico



Einfach den Namen und e-mail-Adresse angeben sowie die gewünschte Rubrik abonnieren. Dann werdet Ihr bei jeder Meldung automatisch per e-mail benachrichtigt. Wollt ihr den Service nicht mehr in Anspruch nehmen, genügt ein Mausklick auf den entsprechenden Link zum Löschen des Abonnements.



überbrachte persönlich das in neuen Farben lackierte Terminal an den Leiter der Außenstelle Oberschleißheim, Herrn Dipl. Ing. **Gerhard Filchner** (Foto links). Das Terminal wird als Dauerleihgabe des DHV auf der Galerie neben den ausgestellten Drachen und Gleitschirmen aufgestellt. Besucher können dann per Mausclick alles Wissenswerte über unseren Sport direkt über den Bildschirm abrufen. Der Inhalt entspricht der DHV-CD-ROM »Drachenfiegen Gleitschirmfliegen«.

44iVeNeCr

Der i.000ste Gleitschirm erhält das DHV-Gütesiegel

15 Jahre engagierte und innovative Zusammenarbeit zwischen Technikreferat, Gleitschirmherstellern und Flugschulen hat dazu beigetragen, dass unser Sport sicherer wurde und doch finanziell erschwinglich blieb; ein Sport, der in Bezug auf die Freiheit und Faszination seinesgleichen sucht.

Geländename	Geländehalter	Telefonnummer
07338 Tauschwitz	Ostthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld	0175/4069390
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge	0571/1710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein	06654/696
38640 Rammeisberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar	0170/5728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde	02274/703649
0585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club	0171/71514273
17562 Sassenrath	Drachen- und Gleitschirmfreunde Helfertal	02744/930349
58849 Nordheide	GSC Nordheide e.V. Flugsport Lennetal	02352/21265
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club	06261/983612
72258 Stäckerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbrunn	07442/121425
72323 Schneithalde	DFC S1arzin	0170/4436907
74343 Teufelsberg	Die Hohenhasiacher Flieger	07447/927156
74544 Einkorn	HG-Club „Einkorn Schwäbisch Hall“	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Moshach	06261/670638
16332 Althof	Die Althofdrachen	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Luffeneu e	0160/91802275
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kreichtal	07250/921226
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenboularis	07722/5801
2079102 Schauinsland	GSC	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald	07681/22058
79215 Dachesl	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal	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	Lenggröser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wattberg	OGC Tegernseer Tal	08022/95137
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf	0171/8120340
93339 Jachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg	09442/3295
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald	0175/8184772
94541 Büchelstein	DEC Bayerwald	09908/891191



4.,,k Schleppauskünfte

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.

Karabinerbrüche

Reiner Brunn, Mitarbeiter des DHV-Technikreferates, hat sich mit den Fakten, den Ursachen und den Konsequenzen der Karabinerbrüche ausführlich auseinandergesetzt. Die Ergebnisse seiner Untersuchungen und Sicherheitsmitteilungen des DHV sind auf Seite 56 umfassend aufgeführt. Außerdem hat der DHV beim TÜV Süd-deutschland - Abteilung Werkstoffuntersuchung und Schadenanalyse - ausführliche Materialuntersuchungen für verchromte und nicht-verchromte Karabiner angefordert. Bei verchromten Karabinern wurde festgestellt: „Das Versagen des Karabinerhakens ist auf einen Schwingbruch zurückzuführen. Rißinitiiierend haben Anrisse in der Veredelungsschicht auf der Oberfläche des aus einer Aluminiumlegierung hergestellten Hakens gewirkt.“ Nicht verchromt: „...die Gefahr einer Rissbildung im Hakenwerkstoff beim Betrieb ist gering, wenn das Bauteil nicht metallisch oberflächenveredelt ist.“ Beide Gutachten sind in aller Ausführlichkeit mit entsprechenden Abbildungen auf dhv.de unter sicherheit/sicherheitsjournal und unter news abrufbar.

Rechtsberatung

Der DHV-Service wird ab 15.06.2002 erweitert. Für die Rechtsberatung der DHV-Mitglieder steht nun auch Rechtsanwalt Alfred Kreutzberg zur Verfügung, und zwar für außergerichtliche Beratungen in Fragen des Vereinsrechts, des Strafrechts, des Privatrechts und des Produkthaftungsrechts sowie in sämtlichen öffentlich-rechtlichen Fragen, die im Zusammenhang mit dem Luftsport stehen. Die Rechtsanwaltskanzlei Kreutzberg in Bad Honnef hat den DHV-Mitgliedern eine Sprechzeit montags zwischen 15 bis 19 Uhr eingerichtet. Tel.: 02224/6690. Rechtsfragen werden auch im Internet-Forum (www.dhv.de) beantwortet, unter der Rubrik „Fragen an den DHV“. Alfred Kreutzberg berät seit 1981 auch den Deutschen Modellfliegerverband und hat für ihn bereits wichtige Urteile erreicht.



DHV- anerkanntes Sicherheitstraining

»In den 5 Sicherheitstrainingsflügen habe ich mehr gelernt als bei allen Flügen der letzten 5 Jahre«

»Keine Spur von Überforderung, das war nämlich vorher meine Angst. Ich konnte genau das trainieren, was ich trainieren wollte und wurde zu nichts gedrängt«

»Der professionelle Ablauf, die Kompetenz der Trainer und die ruhigen und klaren Funkanweisungen bei den Flügen über Wasser haben keinen Moment der Unsicherheit oder Angst aufkommen lassen«

Teilnehmer-Feedback dieser Art können alle professionellen Sicherheitstrainings-Veranstalter nachweisen.

Im Laufe der Jahre haben sich Ablauf und Übungsaufbau beim Sicherheitstraining stark verändert und immer mehr den individuellen Bedürfnissen der einzelnen Piloten angepasst. Aus der »Mutprobe für Unerschrockene« ist ein methodisch ausgereiftes Fortbildungskonzept geworden, das Schritt für Schritt, ganz auf das Können und den Lernfortschritt des einzelnen Piloten aufbauend, zu einer sicheren Schirmbeherrschung führt. Dabei spielt es keine Rolle, welchen Erfahrungsstand der Pilot mitbringt. Trainingsschwerpunkte sind, neben einer allgemein sensibleren Flugtechnik, die sichere Beherrschung der Abstiegshilfen und das souveräne »Handling« in Einklappsituationen. Das Erliegen von Strömungsabrissen wie Fullstall oder Trudeln ist auf Wunsch des Piloten und bei gutem Trainingsfortschritt als letzte Übungsstufe des Sicherheitstrainings möglich, aber keineswegs als »Pflichtprogramm« vorgesehen. Die Lehrpläne des DHV, die verbindlich für das DHV- anerkannte Sicherheitstraining, schreiben einen methodisch sinnvollen Trainingsaufbau vom Leichten zum Schwierigen, vor.

Die DHV-anerkannten Sicherheitstrainings-Center haben sich nach strengen Auswahlkriterien qualifiziert:

Zertifizierung zum Performance-Center mit Nachweis der Anwendung von Qualitätsmanagementverfahren, professionelle vom DHV in einem Qualitätsaudit überprüfte Infrastruktur, Ablaufplanung und Organisation für das Sicherheitstraining. Hinsichtlich Geländeeignung, Wasserrettung, Notfallorganisation, Dokumentation, Unterrichtsmaterial und Ausrüstung werden strenge Maßstäbe angelegt.

Der Trainingsleiter muss DHV-anerkannter Performance-Trainer sein und sich durch den Nachweis überdurchschnittlicher Beherrschung aller Extremflugmanöver zum DHV-Sicherheitstrainer qualifiziert haben. Er muss mehrjährige erfolgreiche Sicherheitstrainings-Tätigkeit nachweisen.

Das Lehrteam des DHV empfiehlt jedem A-Schein-Piloten die Teilnahme an einem DHV-anerkannten Performance- und Sicherheitstraining.

Die DHV-anerkannten Sicherheitstrainings Center:

Sky Club Austria

Trainingsleiter: Walter Schrempf
Gelände: Hallstätter See (A)
Moosheim 13
A-8962 Gröbming
Tel. 0043-3685-22333
Fax: 0043-3685-23610
E-Mail: office@skyclub-austria.com
Internet: www.skyclub-austria.com

Habis Flugsport

Trainingsleiter: Fabian Schreiner
Gelände: Vierwaldstätter See(CH)
Marienplatz 20
87509 Immenstadt
Tel. 08232-8590
Fax: 08232-51390
E-Mail: mail@klevenalp.de
Internet: www.klevenalp.de

Flugschule Achensee

Trainingsleiter : Ecki Maute
Gelände: Achensee (A)
Buchau 20
A- 6212 Maurach
Tel. 0043-5243-20134
Fax: 0043-5243-20135
E-Mail: office@skyconnection.at
Internet: www.skyconnection.at

»Raupen« als Kaufvideo erhältlich

Der auf der Free Flight 2002 als bestes Erstlingswerk ausgezeichnete Film »Raupen« ist ab sofort als VHS Videokassette und Video-CD (DVD-Player tauglich) erhältlich. Vorsicht Avantgarde-Film! Neben der prämierten 4-Minuten Version enthält das Video eine 5-Minuten Fan-Version und einen 30 Minuten langen Directors Cut. Die Video-CD ist für 10 Euro, die VHS Videokassette für 12 Euro über praesident@landebier.de zu beziehen. Größere Abnehmer erhalten einen angemessenen Rabatt. Nähere Informationen unter www.landebier.de.



»Schnupperschirme«

Pünktlich zur FREE FLIGHT in Garmisch-Partenkirchen tauchten die »Schnupperschirme« auf. Duftnoten wie »Grüner Apfel« und »Vanilla Dream« machten die Runde. Zu haben sind allerdings über 150 Duftnoten von A wie Apfel über C wie Cola bis Z wie Zauberhaft. Duftspender in Gleitschirmform mit Werbeaufdruck für den Autospiegel, das Bad oder wo auch immer, lassen den Nutzer ständig in nasaler und visueller Verbindung mit seiner Schule, seinem Gleitschirm-Hersteller etc. stehen und die Hotline hat man auch immer parat. Man liegt seinem Kunden auf angenehmste Art und Weise in der Nase. Diese Idee kann jede Form und Farbe annehmen, ob Gleitsegel, Hängegleiter, Vario, Schuh, Rettung, Gurtzeug und und und, besser kann man bei seinen Kunden nicht präsent sein und das noch in Form des liebsten Hobbys. Eine Idee, welche sicherlich nicht nur sehr interessant für Flugschulen und Hersteller ist. Weitere Infos gibt es direkt unter: HORKA-Werbung, Tel: 03476/88/96-0, Fax: 03476/889630, e-mail: info@horka-werbung.de.

Feuer Wasser Erde Luft

sind die vier Elemente, die auch im Flugsport etwas besonderes bedeuten. Kondrauer Mineralwasser erkannte die außergewöhnliche Werbemöglichkeit und schloss mit Schorsch Höcherl vom Flugzentrum Bayerwald einen Sponsoringvertrag. Mit einem riesigen Heißluftballon, dessen Hüllenvolumen knapp 9.000 cbm beträgt und der ca. 50 m hoch ist, transportiert das Flugzentrum Bayerwald täglich bei gutem Wetter Passagiere durch die Luft. Und ein Tandemgleitschirm wird bei Flugsportevents und im Tandemunternehmen in Österreich geflogen. Die Mineralwasserquelle bietet guten Kunden die Möglichkeit, zu Sonderpreisen in den Luftfahrtgeräten mitzufiegen bzw. mitzufahren. Bei der Einweihung der neuen Abfüllanlage wurden beide Fluggeräte eingesetzt. Alle Gesellschafter von Kondrauer waren mit dem Einsatz der Fluggeräte vollstens zufrieden. Wer auch mal mitfliegen oder mitfahren möchte: www.flugzentrum-bayerwald.de, e-mail: schorsch.hoecherl@t-online.de, Tel: 09482/959525.

Neues Buch über die Sicherheit am Berg

Zahlreiche Fotos und leicht verständliche Erläuterungen führen den Leser auf eine spannende Reise zum Thema: »Verantwortungsvolles Handeln bei Unfällen im Gebirge«. Von der Zusammenstellung eines idealen Erste-Hilfe-Sets bis hin zu den Elementarmaßnahmen bei akut lebensbedrohlichen Zuständen und dem behelfsmäßigen Abtransport eines Verletzten bietet dieses Buch einen praxisorientierten Leitfaden für alle Bergsportler. Inhalt u.a. Erste Hilfe / Sofortmaßnahmen / Verletzungen des knöchernen Apparates / Häufige Verletzungen und Beschwerden / Dreieckstuchverbände / Kälteschäden / ... Sonnenbedingte Schäden / Erste Hilfe bei Lawinenschüttungen / Höhenkrankheiten / Erste-Hilfe-Ausstattung / Bergrettung: Grundlagen / Rettung aus Klettergelände / Rettung aus Gletscherspalte / Transport eines Verletzten / Lawinenschüttungen-Rettung / Rettung mit Hubschrauber / ... Technische Daten: Titel: Erste Hilfe + Bergrettung; Autoren: Günter Durner (Staatlich geprüfter Berg- und Skiführer), Alexander Römer (Staatlich geprüfter Berg- und Skiführer; Rettungssanitäter); Ausstattung: 350 erstklassige Farbfotos, 35 Grafiken; Format: 22,0 x 15,4 cm / 176 Seiten; ISBN: 3-9807101-2-2; erschienen: Februar 2002; Verkaufspreis: 20,95 Euro. Weitere Informationen zu diesem und weiteren Büchern des Verlages sind auf der Internetseite www.am-berg-verlag.de zu finden.



Neue Medaillen

Vorbei sind die Zeiten, in denen auf Pokalen Embleme von Standard-Drachen oder Fallschirmspringern gefunktelt haben. Ab sofort und nur im Pokalshop Flugschule Hochries gibt es die Medaillen mit aktuellen Drachen und Gleitschirmen. Pokale mit Gravur auch für andere Sportarten erhältlich. Katalog bei: Pokalshop der Flugschule Hochries, Hochriesstraße 80, 83122 Samerberg, Tel: 08032/8971, Fax: 08032/8901, e-mail: info@flugschule-hochries.de, homepage: www.flugschule-hochries.de.



Koch Winde jetzt bei Auto-Kirchner

Die Firma Auto-Kirchner hat von der Firma Koch die Produktion und den Service der bekannten und bewährten Drachen- und Gleitschirmschleppwinde übernommen. Bei Neuerwerb, Reparatur, Service oder Ersatzteile wird gerne geholfen unter den Tel.-Nr. 036948/8300, mobil: 0170/5536349, Fax: 036948/8302, Internet: www.autokirchner.de/drachen-gleitschirmwinden.de.



Die Flugschule AIRsport TIROL bietet in der Saison 2002 verstärkt auch Kurse durch die Niederlassung in Wiesbaden an. Insbesondere für die Grundausbildung stehen viele Termine zur Verfügung. Mit den verschiedenen Übungsgeländen im Nahetal (westlich von Bad Kreuznach, nur 35 Min. von Mainz / Wiesbaden entfernt) stehen optimale Rahmenbedingungen zu Verfügung. Auch die Tandemausbildung sowie die überland/B-Schein-Theorie kann im Rhein-Nahe Gebiet absolviert werden. Hierfür bestehen alternative Termine, die auch individuell durchgeführt werden können. Weiterhin habt ihr die Möglichkeit, unterschiedliche Gleitschirme probefliegen. Der Ausbildungsleiter vom **Ausbildungscenter** Deutschland, Andre Haas, kann praktisch jedes Schirmmodell für seine Kunden beschaffen. Info: Ausbildungscenter Österreich, Tel: +43/664/338 212 9, Ausbildungscenter Deutschland, Tel: +49/172/6119948, www.airsport.at, e-mail: airsport@eunet.at.

Anzeige

ab Sep. 3 Wo. € 1480,- 6. Flug

FLIEGEN IN MEXIKO

für Piloten ab der Klasse In (Gleitschirm) mit Eigenem Equipment

(ffltiff loh...),

he iloten

ansfer

(Flughafen/Take-Cliff's)

mehr Infos unter: ++49 (69) 26 40 86 14

5-Tage Tulum/Karlbik mit Majakultur.

- 2-Tage Palenque/Aqua Azul ***et**
- 2-Tage San Cristobal/Cenyontour
- ab 8 -10 Personen, kann ...
- beginn

Flug für Flug zum besseren Piloten

Dass man sich über Vor- (träge, Bücher, Artikel und natürlich praktische Übungen wertvolles Knowhow für die fliegerische Weiterentwicklung



holen kann, liegt nahe. Aber Fortbildung durch ein Flugbuch? Das von der Flugschule Salzburg ins Leben gerufene »Salzburger Fortbildungsforum für Gleitschirmflieger« hat nun genau ein solches, eher unkonventionelles Fortbildungsangebot geschaffen: Ein Flugbuch, das den Piloten sanft aber kompromisslos zwingt, jeden Flug auf mögliche Schwächen hin unter die Lupe zu nehmen. Nach jeweils zehn Flügen liefert das Flugbuch eine farbliche Auswertung und gibt - je nachdem, ob die Skala Rot, Gelb oder Grün zeigt - entsprechende Tipps zur Weiterbildung.

Die Idee des Konzepts war, eine »unbestechliche« Analyse zu erhalten: »Wer in Gedanken seine letzten zehn Flüge durchgeht und Fehlstarts, Klapper oder Landeprobleme angeben soll, wird mit Sicherheit auf eine wesentlich kleinere Zahl kommen als es der Wirklichkeit entsprach. Wir verdrängen die unangenehmen Dinge, spielen sie in ihrer Bedeutung herab, kurz: Wir lügen uns die halbe Zeit selber in den Sack. Genau das macht unser Flugbuch unmöglich und damit wird für einen Piloten erst der Weg frei, sich fliegerisch weiter zu entwickeln«, erklären die »Konzeptionisten« des Flugbuches, Elisabeth Schmidt und Alex Schalber vom Fortbildungsforum.

Ehe das Buch in Druck ging, wurde es übrigens von Helmut Sobek, dem Betreiber der »Flugschule Salzburg« einem Praxistest unterzogen: Sobek nahm 15 provisorisch handgeklebte Exemplare auf einer seiner Gleitschirm-Reisen mit und ließ die Teilnehmer eine Woche lang eben dieses Flugbuch führen. »Ich war überrascht, wie zutreffend die Ergebnisse waren. Die meisten Teilnehmer kannte ich bereits seit Jahren und wusste, wo bei jedem die fliegerischen Schwächen lagen. Was am Ende der Woche durch das Führen des Analyse-Flugbuches herauskam, deckte sich mit meinen eigenen Beobachtungen, vor allem aber öffnete es den Piloten selbst die Augen!« schildert Helmut Sobek die ersten Erfahrungen.

Dass das »Analyse-Flugbuch« in Druck gehen konnte, ist übrigens den Gleitschirmherstellern Swing und Flight Design zu verdanken: Diese waren von dem Konzept derart beeindruckt, dass sie eine »Großbestellung« aufgaben. Jedem verkauften Swing- bzw. Flight-Design-Gleitschirm wird künftig ein Exemplar des Fortbildungs-Flugbuches beige packt. Wer das Flugbuch ohne Schirm haben möchte, kann es zum Preis von fünf Euro bei der Flugschule Salzburg bestellen.

Infos: Flugschule Salzburg, A-5163 Mattsee, Fisching 9, Tel: 0043/6217/6300 oder 0043/664/1919100, www.flugschule-salzburg.at, e-mail: helmut@flugschule-salzburg.at.

Gleitschirm-Trekking in Pakistan

Der Besuch der Hochgebirgsregion Pakistans gehört zu den großartigsten Erlebnissen für Berg- und Trekkingfreunde. Dort, wo der Himalaya, Karakorum, Pamir und Hindukusch zusammenkommen, konnten sich einzigartige Kulturen abseits der »Zivilisation« erhalten. Diese wohl einzigartige Gleitschirm-Trekkingtour zum Nanga-Parbat - dem östlichsten Eckpfeiler des Himalaya-Gebirges - und zu den Hunzukutz im Karakorum, findet seit 1996 jedes Jahr statt. Insbesondere der Flug vor der Nanga-Parbat Nordwand mit Landung auf der Märchenwiese ist an Großartigkeit wohl kaum zu überbieten.

Die Organisation vor Ort liegt in den Händen der Pakistanischen Trekkingagentur Himalaya-Nature-Tours zusammen mit dem Trekkingexperten und Fluglehrer Michael Beek. Der Standard der Verpflegung, Unterkünfte, Fahrzeuge, Träger, Führer etc. entspricht exakt dem des größten Trekkingreiseveranstalters »Hauser Exkursionen München« für den die Agentur und Michael Beek seit nunmehr 11 Jahren sämtliche Pakistanreisen organisieren. Die Teilnehmerzahl ist auf 10 Personen beschränkt, eine rechtzeitige Anmeldung (bis Ende Juni) ist von daher wichtig.

Nähere Informationen und Buchung, sowie Detailinfos, Ausrüstungsliste, Visaanträge, etc. über Michael Beek, Brem 3, 83246 Oberwössen, Tel.: 08640/8145 oder 0175/3333696,

e-mail: beek-trekking-pakistan@t-online.de

Termin: Oktober bis 31. Oktober

Wissenswertes über die Tour findest Du auch unter <http://www.beek-pakistan.de>



XC-Training mit Daniel Loritz und Achim Joos und Frauenpower

Die Ostthüringer GSS und die erfahrenen Wettkampf- und Aeropiloten Achim Joos und Daniel Loritz

führen in der Schweiz und in Slowenien XC-Flugtraining durch. Vom richtigen Zentrieren bis zur Streckenflugtaktik wird alles trainiert. Für Frauen, die gerne mal ohne ihre männlichen Konkurrenten fliegen wollen, haben wir ein spezielles Angebot. Fliegen ohne die geringschätzigen Blicke der männlichen Überflieger und einfach mal nur fliegen und relaxen. Der Ort wird der Alpenbereich sein, genauere Ortsangaben (zum Schutz der Frauen) nur für Teilnehmer.

Nähere Infos unter: Ostthüringer Gleitschirmschule, Tel: 036734/30357 oder 0171/5142782, e-mail: ostthueringergleitschirmschule@t-online.de, Internet: www.otgs.de.

Richard Gallon wechselt zu Airea

Wer kennt Richard Gallon nicht? 1993 Weltcup Sieger, 1994 dritter Europäischer Meister, 1995 US Champion und insgesamt 9 Jahre im französischen Nationalteam. Kürzlich wechselte Richard Gallon, einer der besten Akrobatik-Piloten und Mitglied der SAT-Akro-Truppe, zu Airea. Die Produkte sowie deren ständige Weiterentwicklung und die innovativen Neuentwicklungen des Airea-Konstrukteurs und guten Freundes Ernst Stobl überzeugten Richard Gallon, nun für Airea als Akrobatik- und Testpilot zu fliegen. Ein weiterer Grund, zu Airea zu wechseln ist das kleine, aber leistungsfähige Team um Björn Fey, das keine Mühe scheut, den Kunden/Piloten die bestmöglichen Produkte und besten Service angedeihen zu lassen.



Nova Video Chile-Bolivia

Dieses neue preisgekrönte Video von Jaques-Paul Stefani zeigt einen eindrucksvollen Einblick in verschiedene südamerikanische Fluggebiete. Die Piloten bereisten mehrere Wochen Chile und Bolivien und zeigen uns völlig neue Perspektiven der beiden Länder. Über 23 Minuten wird dem Betrachter die Leichtigkeit des Seins vorgeführt.

Die CD-Rom läuft auf PC, MAC, DVD und ist bei Charly-Produkte oder Nova Int. für nur 5,- Euro Schutzgebühr erhältlich.

Charly-Produkte, Am Osterösch 3, D-87637 Seeg, Fon ++49/8364/1286 Fax ++49/8363/8426, info@Charly-Produkte.de, www.charly-produkte.de

Nova Int., Bernhard-Höfel-Str. 14, A-6020 Innsbruck,

Fon ++43/512/361340, Fax ++43/512/361342, silvia@nova-wings.com,

www.nova-wings.com

Flugmodelle fürs Wohnzimmer

Wir bieten Fliegermodelle Gleitschirm, Delta, Starr und Ultraleicht aus Edelstahl an. In jeder Größe, Form und Preisklasse. Für Privatpersonen, Vereine und als Wettkampfpokal. Neu im Programm: Unsere Gleitschirmflieger-Wanduhr. Delta-Starre sind in Vorbereitung.

Bernds Flieger-Modelle, Bernd Naumann, Tel: 0043/6055/84211, Fax: 0043/6055/909542, e-mail: Bernd@Bernds-Edelstahlflieger.de, www.Flieger-Modelle.de.

uabablua auuos na





Im Zenith, Fotograf und Pilot: Felix Wölk



Im schweizer Oberland, Fotograf: **Busslinger**

Der Sonne entgegen



Mexico, Fotograf: Ulrich Grill, Pilot: Mike Küng

Ins

Text und Fotos: Oliver Guenay

Unterwegs mit Adria

VON 1. ST. I EN 13 I S V. IS

KROAT 1st NS KUSTEN UND 1 INSELN.

el Krk Flug über Baska



ADEN ZU FLIEGERTRAUMEN EIN....

Seit mich der verrückte, gleitschirmverliebte, geschwätzige, herzensgute Spinner Ivo in einem stundenlangen Telefonat dazu überredete, seine Heimat zu besuchen und wir zwei vor sechs Jahren an einem schönen Septembermorgen von mir zuhause aufgebrochen sind, haben mich die Küsten, Inseln und Berge, die Menschen dort, nicht mehr losgelassen.

Ich, der ich das sattsam Bekannte und Überlaufene scheue, bin dem Paradies einen Schritt näher getreten. Für ein Buch zwar zunächst, aber mit den Augen des Individualisten schauend.

Meine neuen Flugbekanntschaften haben uns dann über die Weinkeller Zagrebs auf die Rücken des Biokovo geführt, und weit hinaus aufs Meer zu den Inseln Dalmatiens.

Ein Haufen verwegener, leidenschaftlicher Gestalten waren diese Freunde und Piloten Kroatiens: sie flogen aus Inbrunst über ihren Dörfern und nicht, um gesehen zu werden, oder, weil gesellschaftliche Langeweile an familienfreien Sonntagen einen Gleitschirmflug ermöglichte! Das Material und Wissen waren schlecht und einige schwere Unfälle warfen ihre Schatten darüber.

Fliegen heute

Im Laufe der vergangenen Jahre wurden große Anstrengungen unternommen, nicht zuletzt durch den permanenten Kontakt mit Gastpiloten, auch das Gleitschirmfliegen in Kroatien einigermaßen zu organisieren. Zahlreiche kleine Clubs sind entstanden, es wurde eine Art Verband gegründet und es gibt auch hier Lizenzen und gewisse Regeln, die das völlig freie Fliegen etwas einschränken.

Doch unverändert blieben die Schönheit der Landschaft, die gewachsenen Freundschaften, die atemberaubenden Höhen und die Stille der See mit ihren weitversprengten Inseln. Ein Platz wie kein Anderer also, um sich nach dem zu strecken, was wir noch »Leichtigkeit des Seins« nennen dürfen! Ein Toast auf alle, die dieses Ziel erreichen!

Der erste Anlaufpunkt

Für die Neuankömmlinge bietet Istriens Raspadalica den ersten Anlaufpunkt. Nevio Ladavac hat hier liebevoll alles hergerichtet und Josef Rabic betreut den Fliegerclub. Das Gelände ist »first address« für jeden Hobbypiloten und ich kann es nur weiterempfehlen. Natürlich dürft ihr eure Familien mitbringen und ihr müsst mir versprechen, allen ganz liebe Grüße auszurich-



Split Altstadt mit Diokletianspalast



Bude von Vis

Piloten mit Hang zu Showtime ist der Flug hinüber nach Krk machbar (Schwimmweste und geduldige Rückholer sind Voraussetzung!). Auf Krks Süden warten die beiden Startplätze über Baska mit Landung am Strand oder in der Nähe. Reicht der Bodenwind nicht aus oder hat man die Energie, sind mit etwas Fußmarsch die Rücken leicht erreichbar für einen Flug von Oben herab. Vorsicht in der Badesaison: Die Strände sind überfüllt und Rücksicht ist geboten! Die tagsüber auffrischenden Winde sind Gelegenheitsfliegern nur mit Profibetreuung zu empfehlen, um Unfälle zu vermeiden!

Cres bietet von oberhalb des Dorfes Lubinj einen wunderschönen Flug für Individualisten nach Westen hinab. Eine Fähre führt auf diese Insel. Jedoch wird man mangels Infrastruktur gezwungen sein, seinen eigenen Instinkt und Verstand einzusetzen, um zum Flug zu kommen!

Die Küstenstraße entlang

Wer sich nicht scheut, der dalmatischen Küstenstraße zu folgen (im Sommer ein Horrortrip hinter endlosen Wohnwagenkolonnen), gelangt nach 460 weiteren km endlich nach Split - reif fürs Irrenhaus oder die (...nächste) Insel! Ich rate zu einem Erholungsstopp unweit der Krker Wasserfälle oder der faszinierenden Schluchten des Velebit!

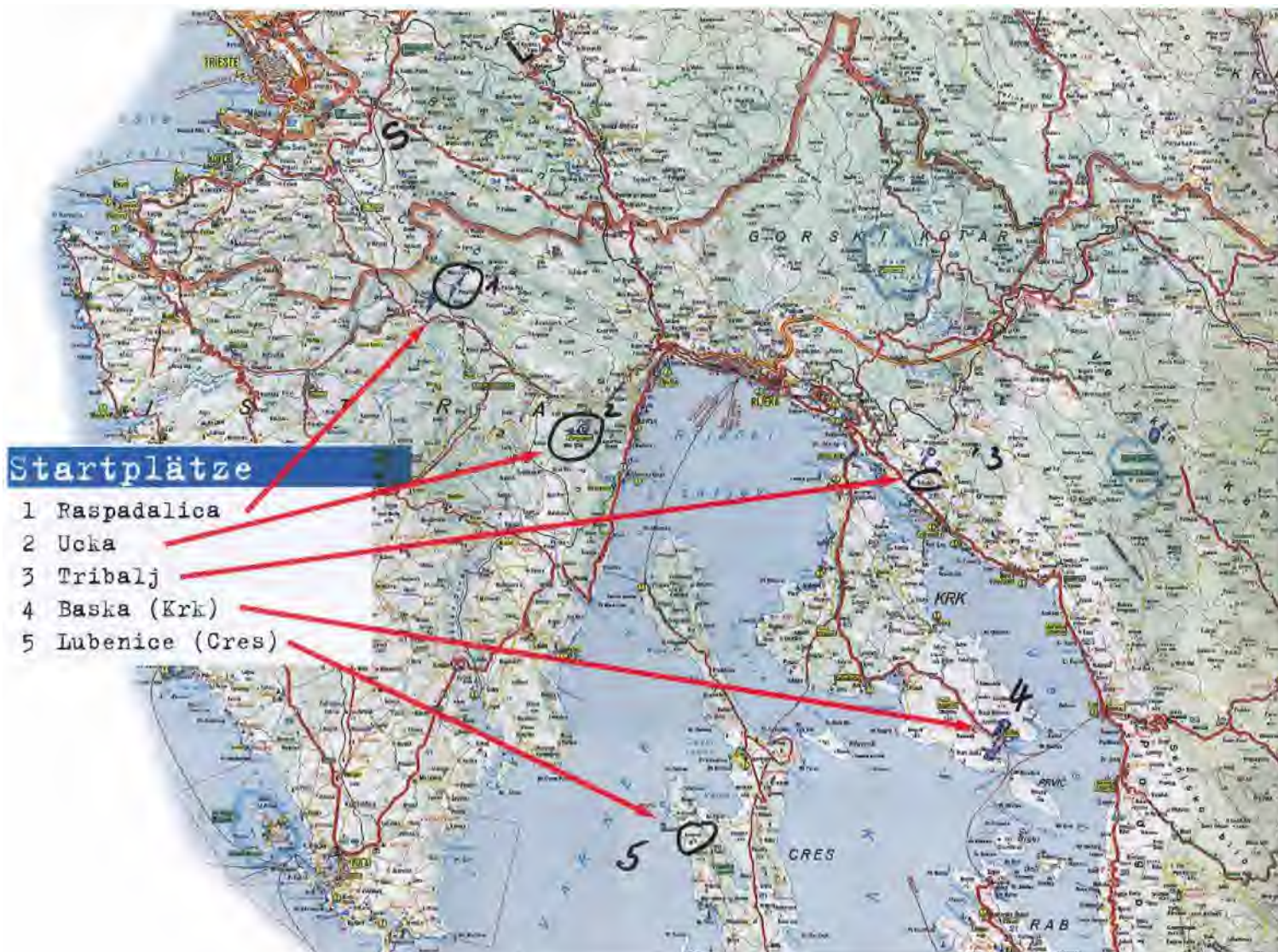
Split ist nicht nur eine schöne Stadt mit schönen Mädchen, sondern das Fährzentrum der südlichen Dalmatiens. Von hier aus gehen Boote in (fast) alle Richtungen bis hinüber nach Italien (Fortsetzung des Urlaubs???) oder weiter nach Griechenland.

ten und euch nach den notwendigen Regeln aufzuführen! Leichter zugänglich als die höher gelegene Station des Ucka über dem Kvarner Golf und auch besser befliegar, ist dieser Gratrücken über Buzet nur knappe 50 Kilometer von Triest entfernt. Lasst euch von Josef und Nevio in das Gelände einführen - ob Anfänger oder Streckenprofi, alle sind willkommen. Ausflüge sind selbstverständlich und im Sommer sorgen die Wochenenden für kurzweilige Grillfeste und andere Aktivitäten. Besucht unbedingt die umliegenden Dörfer und Burgen - es lohnt sich. Ein paar Tage hier und man hat seine Kroatientaube hinter sich. Jetzt darf, wer mehr Zeit und Musse hat, nach Süden streifen - die Inseln Krk und Cres oder der Rücken des Tribunj warten! Crikvenica ist der Ausgangspunkt nicht nur für

die Brücke hinüber nach Krk, sondern auch die Pisten auf den Tribunj mit seinen unterschiedlichen Startplätzen, von wo aus man die Stimmungen über dem Kvarner Golf genießen kann. Vorsicht bei Nordwind (Fallwinde) und Buria, dem aus östlichen Richtungen wehenden Schlechtwetterwind! Wunderbar fliegt man hier bei Maestral aus Nordwesten. Die lokalen Profis sind auf jeden Fall zu kontaktieren. Für gute



Harfen Komiza



Startplätze

- 1 Rapsadallca
- 2 Ucka
- 3 Tribalj
- 4 Baska (Krk)
- 5 Lubenice (Cres)

Ich habe Split als Ausgangspunkt für die Inseln Hvar, Lastovo, Korcula, Vis und Brač gewählt.

Die letzteren Beiden waren seit 1996 mehrfach mein Anlaufpunkt mit Gleitschirm.

Damals gelang mir als Erstem der spektakuläre Flug über dem Brač-Kanal zum Goldenen Horn. Jedoch ist Vidova Gora, diese mit 770 Metern höchste Inselklippe der Adria, nur etwas für Experten! Vis dagegen haben wir mit fünf

Startplätzen entwickeln können und die Flüge über der Bucht von Komiza gehören zum Feinsten des Landes - angeleitet von Pino Vojkovic, sollte man nach einem Start vom Blaz oder Sveti Duh hierzu in der Lage sein! Darüber hinaus hat Vis alles, was das Herz begehrt: Höhlen, Kletterfelsen, guten Fisch und Wein, Tauchen und Segeln, Badebuchten.

Es bleibt viel zu Entdecken. Weil aber das

Land rauhe Schönheit bietet und die Karstfelsen und Rücken ein feines Gespür fürs Fliegen und seine Gefahren benötigen, die Menschen einen sensiblen, aufnahmefähigen Urlauber und nicht einen Wildwestpiloten erwarten, möchte ich allen ans Herz legen, genau Dieses nie zu vergessen! Viel Spaß also, und - Postkarten schicken!

emo

Anreise nach Buzet / Krk / Split:

Von Italien Autobahn Brenner - Verona - Venezia - Trieste - Ljubljana Richtung Rijeka und Abzweigung Buzet. Oder von Rijeka durch den Ucka - Tunnel Richtung Buzet / Trst / Ljubljana. Krk über Rijeka Richtung Split bis Abzweigung und über die Mautbrücke auf die Insel und die ganze Insel hinab bis zur Bucht von Baska. Tribalj erreicht man ebenfalls über die Küstenstrasse Rijeka - Split bis Crikvenica. Die Insel Vis über die Fähren von Split oder Ancona - Split und Split - Vis.

Beste Jahreszeit:

Istrien von März bis Oktober, die Inseln im Süden (Vis etc.) können ganzjährig befliegen werden (Perioden von Stürmen ausgenommen). Die touristische Hochsaison Juli / August ist nicht unbedingt die beste Zeit zum Fliegen.

Kontakte und Clubs:

Buzet / Rapsadallca:

Club Tici, Josef Rabic, man trifft sich am Startplatz oder im Motel Sunsport.
Tel.: 00385/052/5662/225, mobil: 098/334/585,
e-mail:
Am Startplatz: Nevio und Patricia Ladavac, Tel: 099/515025;
Flugbetreuung, Unterkünfte, Camping.
Radiofrequenz 145.825

Krk / Baska

Die wenigen Piloten zeigen sich in der Sommersaison oder an Wochenenden bei fliegbaren Bedingungen in der Luft. Führungen organisiert evtl. Tomislav Bela (siehe Tribalj).

Tribalj

Club Kobac; man trifft sich in Crikvenica in der Bar von Nedelko,

Tel: 091/2532165, 099/517725; Nedelko organisiert die Auffahrten zu den Startplätzen; auch Tomislav Bela ist im Sommer vorort, Tel: 091/2503695, macht als DHV-Fluglehrer Flugbetreuung und besorgt Unterkünfte.

Vis

Club Kaleb im Büro von Alternatura in Komiza, Pino Vojkovic, Tel: 091/2503809, e-mail: alternatura@inet.hr. Office Alternatura von Juni bis Okt. 9-13 h und 19 h-21 h, Tel: 021/717239, auch Internetcafe und Organisation aller anderen Aktivitäten auf Vis; Flugbetreuung.

Unterkunft / Camping

Buzet Raspadalica:

Am Startplatz Camping und evtl. Bungalow; im Ort können bei Josef »Joze« Rabic 2-3 Piloten unterkommen, ansonsten Motel Sunsport, Tel: 00385/52/663140.

Krk / Baska:

Touristenbüro, Tel: 051/856817, diverse Unterkünfte.

Crikvenica / Tribalj:

Hotel Adria ist der Pilotentreff in Crikvenica, Tel: 051/244766, ansonsten Touristbüro Tel: 051/241051.

Camping Kacjak in Crikvenica, Tel: 051/786444.

Unterkunft bei Pepe Bozanic in Komiza, Tel: 021/713044; ansonsten Hotel Bizevo, Tel: 021/713274.

Wetter:

In Buzet und auf Vis können die aktuellen Wetterdaten bei den Clubs erfragt werden, ansonsten gibt es in Split das Hydrometeorol. Amt; 021/519466

Internetinformationen:

www.raspadalica.hr
www.tz-vis.hr/eng mit Paraglidinginfos zu Vis unter »Dumping«
www.lissa.net
www.infotehna.si/padalci/tici des Ticiclubs an der Raspadalica

Start- und Landeplätze:

Buzet / Raspadalica, 560 m

5, SE, optimal eingerichtet mit Kiosk. Auch für Drachenflieger geeignet. Zufahrt: In Buzet an der Ampelkreuzung der Straße Koper-Rijeka links abbiegen, vorbei am Dorf Sveti Martin (dahinter Landeplatz) 4 km hinauf bis zu Kreuzung mit Schild »Raspadalica Extreme«: Jetzt auf Piste 4 km bis zum Startplatz folgen. Landeplätze befinden sich in Sveti Martin, Brgad und Roc. Infotafel am Kiosk beachten.

Tribalj / Crikvenica, 660 m - 1.027 m

Die Startplätze heißen Medvidak, Zebar und Nijvina. Alle sind nur über lange Pisten erreichbar. Der breite Rücken über dem Kvarner Golf bietet spektakuläre Ausblicke, ist aber windanfällig. Gelandet wird top oder in einem kleinen Tälchen hinter Crikvenica beim Dorf Tribalj nach dem kleinen See. Eine Einweisung durch die lokalen Piloten empfehle ich dringend! Auch (bedingt) für Drachenflieger geeignet!

Vis:

1. Blaz, 125 m, S, SW, vom P beim Hotel Bizevo in Komiza in zo Min.
2. Sveti Duh, 564 m, W, SW, von Komiza Richtung Podspilje, bei gelbem Schild »Zena Glava 1,5 km« links, dann nächste Kreuzung wieder links und Richtung Borovik in Kehren hinauf bis zu Strassensperre vor Gabelung. Rechts zu Fuß hinauf zu 2 Startplätzen
Alternativen: Velington (NW,W), Andrej (N, NE) und Pece (W,SW, zu Fuss).



Die Landeplätze befinden sich außerhalb des Ortes neben oder auf der Straße bzw. am Strand unterhalb von Blaz. Eine

Einweisung durch Pino ist zwingend!
Für Drachenflieger ungeeignet (keine Landeplätze).

Krk

1. Veliki Hlam, 105 m und 430 m

Im Ort Baska vom »Deutschen Haus« an der Kreuzung nach rechts hinab zum Strandende, vorbei an den Campings bis zur Parkmöglichkeit. Ein Weg führt schräg rechts aufwärts über Steinterrassen zum Startplatz hinter einer Umzäunung. zo Min. Mindestwind 15 km/h. Man kann dem Weg bis auf den Rücken hinauf weiterfolgen.

2. Hlam - Sveti Ivan, ca. 180 m und ca. 440 - 480 m

Vom Ort zum Friedhof und davor parken. Man geht durch den Friedhof zum Hang dahinter. Es kann auch nach links die Hänge emporgestiegen werden bis auf die Höhe selbst. Das Landen am Strand der Bucht ist nur vor oder nach der Badesaison möglich! Landen auf Wiesen außerhalb oder auf Absatz darüber (Start 1) - unbedingt vorher besichtigen! Nur für Erfahrene in der Hochsaison!

Fluggebiets-Alternativen:

Istrien: Ucka (W) von Lovran aus mit Landeplatz in Boljunsko Polje. Ansonsten Lanisce (W, SW) bei Pracanu, Zbevnica (NE) als Nordwindflug bei Buzet, Kestelir (W, NW) und Umag mit Windschlepp (Kontakt: Hotel Stella Maris).

Nähe Tribalj: Bielotasica (NW-NE)

Nördliche Inseln: Cres (Lubenice (W, SW)

Südl. Inseln: Brac (Vidova Gora über Bol, SE), Hvar, Lastovo und Korcula sind noch unexploriert.

Karten:

Topografiska Carta, Blatt Rovinj 2 und Rijeka 1, 1:50.000 (für Istrien) sowie weitere Blätter für Tribalj und die Inseln erfragen.

Für die ganze Familie:

Rund um Buzet: histor. Städtchen Motovun, Baden am Kvarner Golf, Thermalbad bei Istarkse Toplice.

Rund um Crikvenica: Plitwitzer Seen und Velebit (Klettergebiet; tolle Schluchten; Nationalparks).

Insel Vis: MTB, Klettern, Höhlen, Bootsfahrt nach Bizevo zur Blauen Grotte, Weinfeste im September.

Literatur:

Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer, O. Guenay, 1. Aufl. 97, Bruckmann-Verlag, München; vergriffen; Neuinfo in Bearbeitung beim Autor; Kontakt: Tel: 08363/94441

Kroatien—Istrien/Fliegen bei Ucka

Wenn ein Pilot zufällig in der Nähe vom Kvarnerischen Golf ist, wird sein routiniertes Fliegerauge die außerordentliche Schönheit von Ucka, die mit ihrer Lage die ganze Region dominiert, sofort erkennen. Der Kamm von diesem Berg verläuft südwärts bis zur Stadt Plomin. Die westliche Seite geht über zahlreiche Hügel bis zur Halbinsel Istrien und die östliche Seite erstreckt sich bis zur Küste von Opatija. Am Ucka zu fliegen heißt gute Thermik und gute Möglichkeiten für Cross-Country-Flüge. Die westliche Seite von Ucka bietet häufig gute Thermik bis zum Sonnenuntergang.

Startplatz:

Vojak (Gipfel von Ucka), 1.396 m, meistens Westwind, leicht zum Starten an einer Holzrampe. Gleitschirmflieger können neben der Rampe starten, ist aber nur für geübte Piloten geeignet. Eine Asphaltstraße führt bis zum Gipfel.

Landeplatz:

Das Boljun Feld ist ein großes, gerades Gelände und sehr leicht zu landen.

Höhendifferenz:

Von Ucka bis zum Boljun Feld sind es 1.250 m Höhendifferenz.

Fliegen:

Meistens wird die westliche Seite benutzt. Gute Flugverhältnisse treten am Nachmittag auf. Spät am Nachmittag kann man ruhige Thermik genießen. Für Cross-Country-Flüge folgt man dem südlichen Kamm oder man fliegt zum Cicaria Massiv, das bis zur Stadt Buzet im Westen führt.

Unterkünfte:

Opatija, Lupoglavl, Buzet, Pazin (Hotels, Campingplätze)

Wie kommt man dahin?

Man fährt von Rijeka Richtung Tunnel Ucka. 5 km vorm Tunnel biegt man rechts Richtung Verpinac. Man fährt aufwärts bis zum Paß (Hotel). Dort führt eine Straße links bis zum Gipfel von

Ucka. Wenn man bereits in Istrien ist, fährt man auch Richtung Tunnel und unmittelbar davor führt rechts eine Nebenstraße, die zum vorher erwähnten Paß führt. Dort biegt man rechts auf eine kleine Nebenstraße, die einen zum Gipfel bringt.

Landkarte:

»Istra«, Freitag & Berndt, 1 : 100 000

Ucka, Gipfel Wendepunkt:

N: 45° 17,097'; E: 14° 12,119'; alt: 1.396 m

Andere Möglichkeiten:

Buzet - Raspadalica N: 45° 25,482'; E: 13° 59,894'; alt: 546 Naturstart für Drachen- und Gleitschirmflieger, Höhendifferenz etwa 400 m

Unsere Web-Site: www.homo-volans.hr

Jean-Pierre Kovacevic

adventure SPORTS
Gleitschirm-Flugschule

Grund- und Höhenflugschulung
Schnupperkurse und Tandenege
Performancecenter (DHV), Seminare

...eite
in Europa und weltweit
0, Testcenter, Service, Gebrauchtgeräte...
fos unter www.adventure-sports.de
oder den kostenlosen Prospekt anfordern

A V sture Sports
IstOlön
366 'Lengries
ron"oirold/9486 :4

Griechenland - Olymp
Gleitschirmzentrum
Abenteuerferien
IC-, Thermikseminare

OLYMPIC WINGS
paragliding center
& adventure holidays

- Über 15 Fluggebiete versprechen einzigartige Thermik-, Soaring- und Streckenflüge für Genussflieger und Profis
- Fluglehrerbetreuung, Flughafentransfer
- Transport zu den Fluggebieten**
- Vollständige Geländeeinweisung, Wetter- und Fluginformationen
- Biplane Flüge, einzige Flugschule am Olymp
- Eine Woche Ü/F DiV1680.--, Ermässigung für Nichtflieger Prospektanfordern

Info /Anmeldung:

D tel: **06171-621626**

GR tel/far 003013520/444 64

mobil: +30-942215980

e-mail: olwings@olympicwings.gr

www.olympicwings.gr

Info-Tet Flugschule Göppingen

07164-12021

DHV-SHOP

T-Shirt

Preis: 14,32 €



V-Neck-Sweat-Shirt



Polo Shirt

Preis: 20,96 €



Woolcap

Preis: 9,71 €



Outdoor Jacke

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

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

Farben: schwarz und blau

Größen: M - L

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, blau M - L

Preis: 20,96 €

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 erhabener Stickerei.

Preis: 9,71 €

Outdoor Jacke

Preis: 101,75 €



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

• Peter Janssen, Karl Slezak und Klaus Tänzler • Gleitschirmfliegen



Gleitschirmfliegen

Das klassische Buch des Gleitschirmsports jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert von Peter Janssen, Karl Slezak und Klaus Tänzler nach offiziellem Lehrplan. Mit einer beiliegenden CD-ROM mit Urdeos zum Buch und über 100 brillanten Farbfotos. Sowohl für Flugschüler zur Unterrichtsbegleitung als auch für erfahrene Gleitschirmpiloten durch die ausführliche Gefahrenanweisung ein wertvoller Sicherheitserfolg. Preis 35,74 €



Kalender

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

DHV
Performance
Training

Aktiv Gleitschirmfliegen

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 Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 42 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 20,45 €



FREE FUN
FILM AWARD

BEST OF 1001 7 & 2001
OndaleMeemer4Wneene

FREE FLICHT Film Award

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



Abgehoben - in Tuchfühlung mit den Alpen

Ein Bildband von Andreas Bussfinger
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 Straßenkarte mit praktischer Faltung und als Fliegebietsführer zu verwenden. Preis: 9,20 €

Produkte ohne Abbildung



CDs



Filme

Bücher

Verschiedenes

AeroGlider 1.0

Die neue Version des Aemüller 1.0 ist ein virtueller 3D-Flugsimulator und Flugsimulator, der sich auch als Thermik-, Hangsaar- und Streckenflugtrainer eignet. Ausführliche Infos, Systemanforderungen und kostenlose aktuelle Updates gibt es im Internet unter www.aeroglider.de. 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 Messe, läuft auf allen Windows und Mac-Versionen. Preis: 17,79 €

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

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

Heiter bis wolbig

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

Flugbuch für Drachenflieger und Gleitsegler

Rubriken: Flug Nr., Gerätetyp, Datum, Ort Höhen, Differenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen. Preis: 4,09 €

Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler, weitere Autoren Helmut Denn, Dr. Victor Henle und Peter Geiger; zahlreiche Abbildungen. Preis: 24,54

Windsysteme und Thermik im Gebirge

Das Buch richtet sich an Alle, die ihr meteorologisches Wissen über thermische Windsysteme verbessern wollen. Von Martin Dinges. 62 Seiten, 48 Skizzen, s.v. Preis: 15,24 €

Erste Hilfe Päckchen

Wer im Falle eines Falles nicht mit leeren Händen dastehen will und Erste Hilfe leisten möchte, sollte es dabei haben!

Inhalt: SAM Splint, Verbandsmaterial, Rettungsdecke, Trillerpfeife, 1 Paar Schutzhandschuhe. Maße: 20' 14' 5 cm
Preis: 35,79 €, incl. SAM-Splint
18,41 €, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

Rettungsschnur-Set

Bestehend aus 10m Nylon-Flechtnur und 30g Bleigewicht. Preis: MS €

Prüfungsfragen

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

Icao-Karten

Alle Kartenblätter der BRD; (München, Stuttgart, Nürnberg). Preis: 9,00 € je Blatt

Info - Sammelordner

Preis: 1,26

RICHTIG ERNÄHREN

Die sportliche Komponente bei langen Flügen ist sogar bei Toppiloten umstritten. Die einen sehen Drachen- und Gleitschirmfliegen mehr als »Denksport«, andere wieder als Hochleistungssport. Es würde allerdings nicht einmal einen Schachgroßmeister einfallen, acht Stunden am Spieltisch zu sitzen, ohne seine Gehirnzellen mit Nahrung zu versorgen. Auch würden die meisten von uns im normalen Arbeitsleben auf ihre Brotzeit und Mittagspausen kaum verzichten. Bei unserem Flugsport schaut es aber häufig so aus: Nach einem Frühstück, langer Autofahrt und dem Start zur Mittagszeit meint man, nun stundenlang voll konzentriert fliegen zu können. Allerdings wird jeder Sportmediziner bestätigen, dass bereits bei Flügen ab 1 - 2 Stunden Dauer Flüssigkeits- und Kohlehydratmangel zu verminderter Leistungsfähigkeit führt. Dass entgegen aller sportmedizinischen Grundsätze viele trotzdem lange und weit fliegen, sollte kein Gegenbeweis sein, wie weit würden sie erst mit richtiger Ernährung kommen? Um unseren schönen Flugsport erlebnisreich und sicher betreiben zu können, ist auf jeden Fall volle körperliche und geistige Fitness nötig!



N - LANG FLIEGEN?

Arne-- Am

ll or.

Wie können wir nun durch eine richtige Ernährung diese Leistungsfähigkeit optimieren?

Ziel eines jeden Leistungssportlers ist es durch die Ernährung den Flüssigkeitsverlust und Energie- und Vitalstoffverbrauch durch eine entsprechende Zufuhr wieder auszugleichen. Denn Flüssigkeitsmangel (bereits ab einem Verlust von 2% des Körpergewichts) oder Kohlenhydratmangel hat insbesondere bei Ausdauersportarten einen Leistungsverlust zur Folge.

FLÜSSIGKEITSBEDARF

Der Tagesbedarf eines Erwachsenen an Flüssigkeit beträgt im Alltag ca. 2,4 Liter. Aber man denke nur an den sonnigen Startplatz auf 1200 m und das Schweiß treibende Auslegen des Schirmes in voller Kälteschutzmontur. In südlichen Ländern hat es dabei bis zu 40 °C und trockenen Wind. Ein Läufer verliert während eines zweistündigen Marathons bis zu 4 Liter Flüssigkeit. Dabei gehen mit einem Liter Schweiß übrigens etwa 2-3 g Kochsalz (NaCl) verloren. Aber auch wenn man nicht schwitzt verliert man Wasser über die Atmung und die Niere hat einen entsprechenden Bedarf um ihre Blutfilterleistung zu bewältigen.

EIN FLÜSSIGKEITSMANGEL FÜHRT ZU:

- > Einer Verminderung des Herzschlagvolumens und Steigerung der Herzfrequenz
- > Einer Verschlechterung der Temperaturregulation
- > Müdigkeitsgefühl und Neigung zum Belastungsabbruch



Über die körperliche Belastung beim Streckenfliegen mit Drachen oder Gleitschirm ist in der medizinischen Literatur relativ wenig bekannt. Es gibt bisher lediglich Untersuchungen zur Kreislaufbelastung und Ausschüttung von Stresshormonen bei kurzen Flügen durch Flugschüler (Dr. Ingo Tusk, Dissertation, 1995) und Untersuchungen zur Kreislaufbelastung und Schwindelphänomenen beim Kunstflug.

Welche Körperliche Belastung erwartet uns nun? Ist Streckenfliegen nur ein mentales Schachspiel oder doch eine Art Marathonlauf? Dies hängt unter anderem von der Flugdauer, den Flugbedingungen, dem verwendeten Fluggerät, der Umgebungstemperatur, der durchschnittlichen Flughöhe und der individuellen Leistungsfähigkeit des Piloten ab.

Sicher ist, dass unser »Zentralcomputer« (das Gehirn), nur dann optimal funktioniert, wenn er durch unseren Körper bestmöglich mit Energie gefüttert wird. So ist die körperliche Fitness über einen langen Flug hinweg sicherlich ein Baustein für das erfolgreiche Bewältigen einer Streckenflugaufgabe.

Unserer Ausrüstung, der Gleitleistung und Wetterlage wenden maximale Aufmerksamkeit zu. Doch nur mit unserer geistigen und körperlichen Leistungsfähigkeit können wir damit eine Top-Leistung erzielen.



Das Durstgefühl ist allerdings ein »schlechter Berater« für die Aufrechterhaltung der Flüssigkeitsbilanz. Es tritt erst auf wenn ein Mangel bereits eingetreten ist. Bis das dann zugeführte Getränk vom Körper resorbiert und am Zielort angelangt ist, vergeht nochmals Zeit. Also rechtzeitig trinken! Aber nicht alles auf einmal, denn der Magen lässt maximal nur etwa 250 ml/15 min in den Dünndarm weiter wo dann die Resorption stattfindet. Ein so hoher Bedarf findet sich aber nur bei stark schwitzenden Ausdauersportlern. Unser Bedarf beim Streckenfliegen ist schwierig zu ermitteln und hängt wie schon erwähnt von den Rahmenbedingungen des Fluges ab.

Und damit sind wir bei dem Problem der Entsorgung. Überschüsse landen natürlich schnell peinigend in unserer Blase. Hier hat derjenige Vorteile, der dieses Problem »technisch« für sich gelöst hat. Uridome (eine Art Kondom mit Schlauchanschluss) funktionieren bei

Dr. med. Eckhart Schröter,
> Mannschaftsarzt der deutschen
Drachen-Nationalmannschaft

Männern, wenn man sich daran gewöhnt hat, übrigens gut. Mann sollte sie aber bereits vor dem ersten großen Flug getestet haben. Für Frauen gibt es da leider keine guten Lösungen, da Windeln nicht Jederfrau Sache sind.

'SOHL YDRATBEDARF

Ein wesentlicher Bestandteil der Nahrung von Ausdauersportlern sind die Kohlenhydrate. Sie stellen einen wertvollen Energielieferanten dar. Unter Ausdauerbelastung kommt es ohne entsprechenden Nachschub zu einem Verbrauch der schnell verfügbaren Reserven und zu einem Abfall des Blutzuckerspiegels. Und dies wiederum hat einen deutlichen Leistungseinbruch und Konzentrationsschwächen zur Folge. Kohlenhydrate werden je nach Art des Nahrungsmittels in dem sie enthalten sind unterschiedlich schnell aufgenommen:

Trankenecker:	Kohlenhydrate schließen in das Blut (10-20 min)
Sliptrinke und Sigigkeltten:	Kohlenhydrate strömen in das Blut (15-40 min)
Illeilprodukte:	Kohlenhydrate fließen in das Blut (40-60 min)
Obst und GIME	Kohlenhydrate tropfen in das Blut (60-100 min)
Yolkkeru und Vollwertprodukte:	Kohlenhydrate sickern in das Blut

Ein sehr schneller Anstieg des Blutzuckerspiegels, wie z.B. durch reinen Traubenzucker, birgt die Gefahr der Überregulation im Körper durch vermehrte Insulinausschüttung. Wenn der zugeführte Zucker dann verbraucht ist, kann es also kurzfristig zu noch niedrigeren Blutzuckerspiegeln kommen.

WIE SQL. JAN SICH NUN ERNÄHREN?

Grundsätzlich erhalten wir durch eine ausgewogene Mischkost eine ausreichende Zufuhr von Kohlenhydraten (60%), Fetten (25%), Eiweiß (15%) Vitamine und Spurenelementen. Als »potentielle Ausdauersportler« sollten wir die Kohlenhydratzufuhr betonen (65-70% während Belastungsperioden). Dies gilt insbesondere für den Vorabend vor einem Streckenflugvorhaben. Dabei ist von alkoholhaltigen Getränken natürlich abzuraten und es sollte auch nicht zu spät gegessen werden.

Zum Frühstück eignen sich langsam verfügbare Kohlenhydrate wie Müsli oder (Vollkorn-)Brot. Hier sollte bereits ausreichend getrunken werden, damit der Körper zumindest bis zum letzten möglichen Toilettengang seinen Flüssigkeitshaushalt optimal einstellen kann.

Da man unmittelbar vor dem Flug noch beide Hände frei hat, tankt man idealerweise hier noch mal mit einem kleinen Kohlenhydratsnack (Obst/Sandwich) nach. In der Luft sollte dann etwa alle 1,5 – 2 Stunden der Nachschub durch mittelschnell resorbierbare Energielieferanten (Obst/Müsliriegel/Fruchtschnitten) sichergestellt werden.

Theoretisch können die Kohlenhydrate auch dem Getränk zugesetzt werden. Aber erstens verklebt es den Camel-bag und zweitens wird dadurch auch die Resorptionsgeschwindigkeit der Flüssigkeit beeinflusst. Für eine schnelle Aufnahme in die Blutbahn haben Sportgetränke einen Kohlenhydratgehalt bis 80 g pro Liter und etwa 400-500 mg Natrium pro Li-

ter (Isoton). Hypertone Getränke wie Cola, Fruchtsaft, Energiedrinks werden nur langsam resorbiert. Normales Wasser ist aber, um eine Dehydrierung (Austrocknung) beim Fliegen zu vermeiden, sicher ausreichend. Die getrunkene Menge richtet sich nach der entsprechenden Belastung und der individuellen Entsorgungslösung. Patentrezepte gibt es hier nicht, es muss von Jedem selbst ausprobiert werden. Ein Durstgefühl beim Fliegen sollte jedoch gar nicht erst auftreten!

"FFE1N

Koffein und seine Verwandten kommen in Genussmitteln wie Kaffee und Tee vor. Es hat eine Vielzahl von Wirkungen in unserem Körper von denen ich zwei für uns Flieger wichtige herausgreifen möchte:

Koffein wirkt schwach Harn treibend. Etwa nach 60 bis 90 Minuten kommt es zu einer vermehrten Urinproduktion. Der Kaffee in der Bergstation kann einen also schneller zu Boden zwingen als einem lieb ist.

Eine weitere Wirkung ist die Stimulation des Zentralen Nervensystems. Nimmt man 0,15 - 0,2 g Koffein (etwa 1-2 Tassen Kaffee) zu sich steigert es den Antrieb, die Stimmung, das psychische Tempo, die Willkürmotorik (bei gut eingelernten Fähigkeiten) und verkürzt die Reaktionszeit. Die stimulierende Wirkung ist bei Müdigkeit ausgeprägter, hat jedoch einen starken Gewöhnungseffekt bei täglicher Mehrfachbelastung mit Koffein. Wichtig zu wissen ist, dass die stimulierende Wirkung zu Selbstüberschätzung führen kann! Außerdem kann es zu einem plötzlichen, dramatischen Einbruch der Leistungsfähigkeit kommen wenn der pharmakologische Effekt des Koffeins abklingt!

Nebenbei bemerkt führt das IOC Koffein aufgrund der Nebenwirkungen (Herzrasen, Kreislaufwirkungen) bei hohen Dosierungen (etwa 400-600 mg) in seiner Dopingliste. Dazu müssten aber 1-2 Liter Kaffee getrunken werden.

In Energy-Drinks findet man etwa 320 mg Koffein pro Liter und etwa 10 g Zucker pro Liter. Über alle weiteren Inhaltsstoffe (Taurin, Glucuronolacton) gibt es noch keine wissenschaftlichen Nachweise einer positiven, leistungssteigernden Wirkung. Flügel sind jedenfalls noch keinem gewachsen.

ASPIRIN

Noch ein Wort zum Aspirin. Es wird zur Verbesserung des Blutflusses und damit einer besseren Höhentauglichkeit angepriesen. Ob die Leistungsfähigkeit bei kurzfristigen Aufenthalten in großer Höhe damit verbessert wird, ist nach meinem Kenntnisstand noch nicht wissenschaftlich belegt. Dass durch Aspirin auch die Blutgerinnung entscheidend eingeschränkt wird, sollte jedoch im Falle eines Unfalles bedacht werden! Gegen Kopfschmerz hilft es bekanntermaßen.

FAZIT

Durch einen optimierten Nachschub an Flüssigkeit und Kohlenhydraten kann ein Leistungseinbruch und die Erschöpfung beim Fliegen effektiv verhindert werden. Wie man dabei vorgeht ist letztendlich individueller Kompromiss und hängt von dem Flugvorhaben, den Rahmenbedingungen und den persönlichen Vorlieben ab, Freizeitflieger, Wettbewerbsflieger oder Streckenflieger haben entsprechend unterschiedliche Bedürfnisse. Ein Zuviel an »Drumrum«, Verkabelung oder Brotzeitkörbe lenken jedoch von dem eigentlichen Ziel ab und beeinträchtigt letztendlich selbst die Leistung und Sicherheit beim Fliegen. Wer aber während des Fliegens nicht tankt, dem geht schneller der Sprit aus!

Dr. med Eckhart Schröter

Wir haben zu diesem Thema mehrere »I angflieger« befragt.

DIE FRAGEN

FRÜHSTÜCK Frühstückst Du etwas besonderes vor einem Flugtag und wenn ja, was? Was hältst Du aus Deiner Erfahrung für kritisch als Frühstück?

ESSEN Ißt Du während des Fluges, wenn ja, was und in welchen Zeitabständen? Hast Du positive Erfahrungen mit den Auswirkungen?

TRINKEN Trinkst Du, wenn ja, was und wie?

ENTSORGUNG Auch die »Entsorgung« ist bei langen Flügen ein Problem, wie hast Du das gelöst?

TIPP Hast Du zu diesem Thema noch einen besonderen Tipp?

FLÜGE Wie viele Flüge machst Du ca. pro Jahr, mit wieviel Flugstunden? Wieviel km kommen zusammen?



CORINNA SCHWIEGERSHAUSEN

FRÜHSTÜCK Ich würde am liebsten nur Saft oder Obst zum Frühstück essen, vielleicht 1 Joghurt. An Flugtagen zwingt mich auch zu einem Käsebrötchen mit Salat und Tomaten und kurz vor dem Flug noch eine Banane. Während Wett-

bewerben kam es auch schon vor, dass ich Nudeln zum Frühstück aß, weil ich sonst tagsüber nicht genügend Kalorien zu mir nehmen konnte. Kritisch sind für mich Trockenfrüchte wie Aprikosen oder Pflaumen zum Frühstück, auch Zink-Tabletten vertrage ich früh morgens nicht.

ESSEN Wenn ich lange Flüge erwartet habe, habe ich schon mal Müsliriegel an die Steuerbügel geklebt - nach dem Essen fühlte ich mich zwar erfrischt, aber einmal wurde meine Hand sehr kalt, weil mir der Handschuh heruntergefallen war. Besser wäre ein Elektrolyt-Getränk mit Traubenzucker, aber das mag ein Camel-Bag ganz und gar nicht.

TRINKEN Nur in ganz trockenen Gegenden wie Australien und Spanien fliege ich mit einem Camel-Bag, den ich mit Wasser fülle, da alle anderen Getränke zu schnell zu Pilzen geführt haben. Am liebsten trinke ich Wasser, Apfelschorle und Red Bull; ich habe oft eine Flasche oder Dose im Gurt, um mich direkt nach der Landung zu erfrischen.

ENTSORGUNG Die Windel habe ich getragen, aber »es« ging nicht im Flug, obwohl ich dringend musste. Für Frauen im Drachengurt scheint es nur konservative Lösungen zu geben. So oft wie möglich vor dem Start ins Gebüsch, und die Strecke schnell fliegen. Wobei ich mit »schnell« nicht länger als 5 Stunden meine. Zwischenlanden geht leider mit Drachen nicht so einfach wie mit dem Schirm. Als Frau ist es sehr unangenehm, wenn man in der Luft mal muss, deshalb hab ich meine Trinkgewohnheiten dem Fliegen angepasst: 1. Ich trinke keinen Kaffee oder schwarzen Tee zum Frühstück, aber sehr viel Wasser und Fruchtsaft. Bis vor dem Start habe ich das meistens schon »entsorgt«, ohne wieder durstig zu sein. Ich höre etwa eine Stunde vor dem Start mit dem Trinken auf. Nach meiner Erfahrung hat mein Körper dann genug Zeit, alles Überflüssige wieder loszuwerden. 2. Während des Fluges trinke ich fast nie, habe aber immer Getränke im Gurt, die ich nach der Landung trinke. 3. Im Verlauf des Abends trinke ich schon mal bis zu 3 Liter Wasser/Apfelschorle. Nachts muss ich dann zwar mal aufstehen, aber dafür sind die »Speicher« wieder aufgefüllt und ich verliere während des Fluges nicht an Konzentration, weil ich dehydriere - oder mal zwischenlanden müsste.

FLÜGE 80 - wo Flüge, 80 - 150 Flugstunden und 800 - 1.500 km im Jahr. Generell: Ich bin seit n Jahren Vegetarier, esse aber Ei- und Milchprodukte. Feste Zeiten für Essen habe ich nicht, aber statt 3 großen Mahlzeiten esse ich öfter kleine Imbisse und versuche das auch an Flugtagen beizubehalten. Mein Gewicht bewegt sich zwischen 48 und 53 kg, seit ich 16 bin. Früh morgens oder spät abends habe ich keinen Appetit, aber zwischendrin darf es alles von Vollkornbrot bis Risotto sein. Etwa einmal pro Jahr lande ich mit Kopfschmerzen - wenn ich am Vorabend in geselliger Runde nicht »Nein« zum Wein sagen konnte.



STEFAN TRAUT

FRÜHSTÜCK Ich frühstücke sehr ausgiebig und so viel wie möglich ohne auf etwas bestimmtes zu achten.

ESSEN Nach ca. i 1/2 - 2 Stunden Flugzeit fange ich an zu essen und trinken, vorzugsweise Müsliriegel, das mache ich dann während des weiteren Fluges so weiter, dass ich aller bis 1 1/2 Stunden einen Müsliriegel esse bzw. bei jeder größeren Talquerung, wo man etwas Zeit hat. Früher habe ich bei meinen Streckenflügen nie etwas gegessen und getrunken. Was zur Folge hatte, dass ich zum einen regelmäßig nach 3 - 4 Stunden am Boden stand, weil ich unkonzentriert wurde und zum anderen hatte ich durch den Flüssigkeitsmangel nach langen Flügen oft tierische Kopfschmerzen.

TRINKEN Ja, wie oben beschrieben, während des Fluges ca. 1,5 - 2 Liter. Meist Fruchtsaftschorle oder isotonische Getränke. Mittels Trinkrucksack und Schlauch (Camel-Bag) im Gurtzeug.

ENTSORGUNG Jetzt soll ich aber voll die Hosen runterlassen :). Also gut, ich habe das Entsorgungsproblem mittels selbstklebenden Urinalkondom der Marke Kendall, Modell »Quickie Fix« (in der Apotheke erhältlich für ca. 4,00 €/Stück) und eines Schlauches, der dem Bein entlang verlegt ist, gelöst.

TIPP Zusätzlich zum Essen und Trinken während langer Flüge nehme ich vor, bzw. während des Fluges eine Aspirin.

FLÜGE keine Ahnung wieviel Flüge pro Jahr, ca. 250 - 300 Flugstunden, km hab ich noch nie gezählt, aber letztes Jahr waren es genug, um Streckenflugmeister zu werden.





MAX ALTMANNSHOFER

FRÜHSTÜCK Ich frühstücke ausschließlich Müsli. Als kritisch halte ich Wurst und salzige Waren, diese machen durstig. Vor dem Start nehme ich vorbeugend ein Aspirin und trinke keine koffeinhaltigen Getränke, weil diese die Blase stark animieren.

ERBEN Nach 3 Stunden Flugzeit esse ich einen Müsliriegel und nehme Aspirin. Danach steigt die Konzentration wieder an, das Aspirin nehme ich, um aufkommende Kopfschmerzen und Migräne zu bekämpfen.

TRINKEN Ich habe neben meiner Fototasche eine Zusatztasche, dort verstau ich meistens 0,2 Liter Orangensaft »hohes C«. Nach dem Essen des Müsliriegels und Aspirin trinke ich den Saft mit einem Strohhalm. Alles geschieht immer während einer Talquerung.

ENTSORGUNG 1. Vor dem Start entsprechende Vorbereitungen treffen: Reißverschlüsse öffnen. 2. Ich habe am rechten Handschuh einen Karabiner, damit ich diesen sichern kann. 3. Bei entsprechendem Druck ziehe ich den Handschuh aus, öffne die Sicherungsschnalle und den Gurtreißverschluss. 4. Nach der Entsorgung muss ich kurz freihändig fliegen, um die Sicherungsschnalle zu schließen.

FLÜGE Ca. 50 Flüge, ca. 150 Flugstunden und ca. 1.600 km im Jahr.



FRANZ HIRT'

FRÜHSTÜCK Am Flugtag selbst trinke ich keinen Kaffee oder Tee, sondern nur Milch. Zum Essen gibt's Semmel/Brot mit »kräftigem« Aufstrich (z.B. Nutella) und Müsli mit Banane. Wichtig ist für mich der Tag zuvor! Kohlenhydratreiches Essen (Nudelgerichte, Kuchen etc.) und so viel wie

möglich vortrinken.

ESSEN Meist esse ich nach ca. 2 Stunden Flugzeit den ersten Müsliriegel. Danach stündlich die nächsten, Unhungrig (ist für mich nicht satt!) fliege ich mit einem Problem weniger.

TRINKEN Wenn ich gut »voraus« getrunken habe, ist der Durst bei 5 - 6 Stunden Flugzeit auszuhalten (sehr ungesund). Bei größeren Streckenplänen trinke ich meist stündlich ein paar Schluck Leitungswasser mit einem Spritzer Saft verfeinert.

ENTSORGUNG Scheint »Großes« möglich, lege ich mir eine Ableitung mit Präser. Die diversen Möglichkeiten im Frühjahr ausprobieren. Alles tun (Kaffee, Schwarztee, kein Angstpieseln vor dem Start ...), um möglichst viel Blasendruck im Flug zum Testen zu haben.

FLÜGE 2001 wetterbedingt nur 16 echte Streckenflugversuche, ca. 60 Flugstunden und ca. 1.000 km.



TORSTEN BAHNE

FRÜHSTÜCK Kein spezielles Frühstück, lediglich »langsam« verwertbare Kohlenhydrate, kein Fett! Keine Cola, kein Koffein (Tee, Kaffee)!

ESSEN Müsliriegel in kleinen Portionen - steigern die Konzentrationsfähigkeit und vermeiden

Hungerast.

TRINKEN Mineralwasser aus kleiner Plastikflasche (0,3 Liter) in kleinen Schlucken (ist in der Seitentasche des Gurtzeuges). Camel-Bag sehr unhygienisch (Schimmelbildung).

ENTSORGUNG Auf natürlichem Weg. Mein Overall hat einen extra langen (in den Schritt reichenden Reißverschluss) bei Talquerungen (ruhige Luft!) »Entsorgungssysteme« mit Urinalkondomen habe ich schon vor 13 Jahren ausprobiert, sind mir aber viel zu umständlich! Ich bin kein Astronaut, sondern XC-Flieger!

FLÜGE Ca. 80 - Zoo Flüge mit ca. 2 - 3 h/Flug = ca. 250 Flugstunden insgesamt mit ca. 1.500 - 2.000 km im Jahr.



BURKHARD MARTENS

FRÜHSTÜCK Ich frühstücke morgens nie, auch nicht vor einem geplanten langen Flug. Ich nehme mir allerdings immer was zu essen mit. Meistens ein oder zwei Müsliriegel, einen Apfel und Bonbons. Ich esse abends immer recht viel. Das reicht mir normalerweise immer bis zum näch-

sten Abend. Ich habe aber festgestellt, wenn ich abends nicht zu fettig esse, bin ich am nächsten Tage besser drauf. Auch trinke ich nie zuviel Alkohol, wenn ich am nächsten Tag groß auf Strecke gehen möchte und gehe früh ins Bett.

ESSEN Ja, ich esse während des Fluges, meistens so nach 2 Stunden die Müsliriegel und nach 3 - 4 Stunden das Obst. Zwischendurch immer mal wieder einen Bonbon. Der Blutzuckerspiegel darf nicht zu sehr abnehmen, sonst ist es vorbei mit der Konzentration.

TRINKEN Ja, ich trinke während des Fluges. Ich habe einen Trinkschlauch dabei mit ca. 1 Liter reines Wasser. Ich trinke immer, wenn der Mund zu trocken wird kleine Schlucke, nie zuviel, da es sonst Probleme mit der Blase gibt. Während eines 7 Stunden Fluges trinke ich ca. 1/2 bis 3/4 Liter, da ich ja sonst dehydrierte und aus Erfahrung weiß, dass ich mich dann nicht lange konzentrieren kann und Kopfschmerzen bekomme. Im Endanflug aufs Ziel, wenn ich weiß, dass die Aufgabe geschafft wird, hole ich auch schon mal mein Landebier oder Cola raus.

ENTSORGUNG Da die Entsorgung für mich in der Luft ein Riesenproblem darstellen würde, habe ich das Problem in meiner Vorbereitung gelöst. Ich muss immer morgens groß auf Toilette, da ich ja abends esse. Des weiteren trinke ich morgens viel Kaffee ca. 1 Liter. Das entwässert den Körper sehr stark, so dass ich nach dem ganzen Kaffee natürlich recht schnell einige Male austreten muss. Ca. 1 bis 1 1/2 Stunden vor dem Start trinke ich nichts mehr, außer mal einen winzigen Schluck Wasser. Mit dieser Vorflugplanung bezüglich des Entsorgungsproblems habe ich nie Druck in der Blase. Aber selbstverständlich trinke ich dann während des Fluges.

FLÜGE Ca. Zoo Flüge, im Jahr 2000 über 1.300 km, im Jahr 2001 nur 500 km.



GERD LANGWALD

FRÜHSTÜCK (Sektfrühstück) Vor einem Flugtag habe ich meistens nicht die Zeit und die innerliche Ruhe, genüsslich zu frühstücken. Haferflocken mit Milch und Zucker sind schnell zubereitet und halten den Hunger lange zurück! Da ich einige Pfunde zuviel drauf habe wegen der oben genannten Spezialität nütze ich einen schönen Flugtag auch zum

abnehmen. Ca. 1 Liter Wasser 2 Stunden vor dem Start reichten im letzten Jahr aus, einen Rekord zu fliegen und mich 8 Stunden fliegerisch gut zu fühlen.

ESSEN Während des Fluges esse ich außer 1 - 2 Stück Traubenzucker nichts.

TRINKEN Nach dem Aufstehen - bis ca. 1 Stunde vor dem Start trinke ich viel (ca. 1 Liter Wasser), dann erst wieder nach der Landung!

ENTSORGUNG nehme ich vor dem Flug gründlich vor.

FLÜGE Ca. 10 Flüge, ca. 200 Flugstunden und ca. 2.500 km im Jahr.



MARCUS HOFFMANN-GUBEN

Vorbemerkung: Fliegen hat für mich grundsätzlich nichts mit athletischer Betätigung zu tun. Deshalb fliege ich wegen der bei allen Flugmanövern deutlich geringeren Steuerkräfte der Starrflügel besonders gerne Starrflügel und nicht flexible Drachen. Selbstverständlich ist aber eine gewisse Voraussetzung für höchste Konzentrationsfähigkeit (mentale Fitness) bei langen Flügen eine ausreichende, generelle körperliche Fitness. Ein durch ausreichende körperliche Kondition bewirktes gutes Körpergefühl hat einfach ein gutes allgemeines Lebensgefühl zur Folge, das wiederum eine gute Grundlage für hohe Motivation und zugleich Entspannung ist. Ich achte auf eine möglichst vollwertige (Naturkost, Demeter, Reformhaus, Bio) Ernährung mit wenig Fleisch und wenig Fett (Obst, Gemüse, Pasta). Auch rauche ich bewusst nicht und trinke kein Bier. Der Grund hierfür ist aber nicht die Fliegerei, sondern mein allgemeines Gesundheitsbewusstsein.

FRÜHSTÜCK Ich frühstücke nichts Besonderes. Auch mengenmäßig esse ich vor einem langen Flug nicht mehr als an sonstigen Tagen, an denen ich anschließend nicht Fliegen gehe. Ich vermeide bewusst, Müsli und Äpfel zu essen (in Verbindung mit dem Liegen auf dem Bauch beim Fliegen Gefahr von Blähungen!) sowie Kaffee zu trinken (erhöhter Drang, Wasserlassen zu müssen!).

ESSEN Ich esse während dem Fliegen nie etwas. Egal, um was für einen Flug es sich handelt. Auch bei meinen langen Flügen in Südfrankreich, bei denen ich oft um die 8 Stunden in der Luft bin, esse ich unterwegs überhaupt nichts. Unmittelbar vor dem Start esse ich allerdings gerne noch eine Banane, die sich günstig auf den Blutzuckerspiegel auswirkt (langsamer Abfall).

TRINKEN Entgegen besseren medizinischen Wissens trinke ich auf keinem meiner Flüge. Auch nicht, wenn ich im heißen, sommerlichen Südfrankreich 8 Stunden unterwegs bin. Ich trinke aber auch sonst, wenn ich nicht beim Fliegen bin, sehr wenig (was aber nicht gesund ist). Ich achte allerdings immer peinlichst genau darauf, den Mund beim Fliegen geschlossen zu halten (auch unter nervlicher Anspannung z.B. beim Absaufen), um nicht so schnell »auszutrocknen«.

Unmittelbar vor dem Start trinke ich aber gerne noch etwa 200 ml stilles Wasser.

ENTSORGUNG Zunächst ist es wichtig, unmittelbar vor jedem Flug sein »Angstwässerchen« abzulassen! In der Regel hält das bei mir dann bis zur Landung (in wärmeren Jahreszeiten, in denen man mehr schwitzt, oft auch bei Flügen um die 8 Stunden). Meldet sich doch einmal der Drang (vor allem in den kälteren Frühjahrsmonaten, in denen man weniger schwitzt), so ist das mittlerweile für mich kein Problem mehr. Ich stelle mein Gurtzeug so ein, dass ich mit dem Kopf so tief wie überhaupt möglich nach unten hänge. In dieser Position besteht keinerlei Gefahr, in der Folge gelbe Streifen am Gurtzeug zu haben (trotzdem beruhigt mich jedes Mal ein Kontrollblick zusätzlich, dass dies tatsächlich nicht der Fall ist). Sehr hilfreich ist es, wenn der



LET'S SPEND THE FLIGHT TOGETHER

AIREA CARGO

DHV 1-2

TANDEM SCHIRM

FÜR SICHEREN

FLUGSPASS ZU ZWEI

DESTINATION FREEDIVING

AIREA - Paragliders
Kites & Outdoor Equipment SynAIRgy GmbH,
Moser Saage 5, D-83674 Gaissach/Bad Tölz
Phone +49(0)8041 79933-0
E-Mail: info@airea.de, www.airea.de

Reißverschluss der Hose schon bereits vor dem Flug geöffnet worden ist, weil dann zeitraubende Fummelei während dem Fliegen entfällt (vor allem dann, wenn man mit Handschuhen fliegt, die man nötigenfalls auszieht und zwischen Brust und Gurtzeug klemmt). Bei voraussichtlich längeren Flügen starte ich deshalb immer mit geöffnetem Hosenschlitz. Es ist wichtig, die Technik des Wasserlassens während dem Flug zu beherrschen. Proportional zu einem stärker werdenden Blasendruck nimmt die Konzentrationsfähigkeit und Motivation ab!

FLÜGE Ca. 165 Flüge, ca. 150 Flugstunden und ca. 2.900 km im Jahr



BERND OTTERPOHL

FRÜHSTÜCK Vor einem Streckenflugtag frühstücke ich gerne richtig gut - Brot oder Brötchen, Tomaten mit Zwiebeln, vegetarischer Brotaufstrich, Ei, Nüsse, Rosinen, Obst.

ESSEN Nach längerer Flugzeit etwa stündlich einen Müsliriegel - davon könnte ich bestimmt

sehr positiv berichten, wenn ich es schon mal geschafft hätte, welche mitzunehmen. Vielleicht wird's ja in Zukunft mal klappen.

TRINKEN Ich hänge mich etwa 2 Stunden vor dem Start noch mal richtig an den Wasserhahn - das ist besser als Tee oder Kaffee, die sich auf den Wasserhaushalt des Körpers negativ auswirken. Ein gute Wasserversorgung des Körpers ist ja sehr wichtig für die Leistungsfähigkeit. Trinken während des Fluges - siehe Müsliriegel.

ENTSORGUNG Das ist natürlich ein Dilemma. Die letzten 1 - 2 Stunden vor dem Start trinke ich nichts mehr und gehe direkt vor dem Start noch mal pinkeln. Sollte es bei langen Flügen dann mal pressieren, mache ich die untere Gurtschnalle und 3 Reißverschlüsse auf - dann gibt's strichweise Regen. Ich empfehle einen großflächigen einsamen Bart und ein gutes Höhenpolster - man vergeigt sehr viel Höhe bei dem Manöver.

FLÜGE 50 - 60 Flüge, ca. 60 Flugstunden und 500 - 2.000 km im Jahr.



RENATE GRIEBEL

FRÜHSTÜCK Anders als sonst frühstücke ich vor einem Flugtag neben Käse- oder Wurstbrot auch Müsli. Das kommt eigentlich daher, dass Müsli beim Campen einfach praktisch ist. Aber inzwischen bin ich der Meinung, dass Müsli eine gute Grundlage für lange Flüge ist.

ESSEN Während des Fluges esse ich nichts. Es schreckt mich einfach die Vorstellung ab, zuerst die Handschuhe auszuziehen, sie sicher zu verstauen, dann aus einer Tasche was Essbares zu zaubern und das dann in Ruhe zu essen, während der Schirm irgendwo hin fliegt. Aber ich versuche, die lange Zeit ohne Nahrungsaufnahme zu überbrücken, indem ich mir zum Startplatz Obst und ein Brot mitnehme und vor dem Start so noch eine Kleinigkeit esse. Negative Erfahrungen habe ich vor allem dann gemacht, wenn ich mit völlig nüchternem Magen losgeflogen bin. Da musste ich auch schon mal landen, weil mir schlecht wurde.

TRINKEN Bei längeren Flügen (> 2 h) nehme ich einen Wassersack mit, da regelmäßige Flüssigkeitsaufnahme wichtig für die Leistungsfähigkeit ist. Wasser ist zwar nicht optimal, aber so bleibt das Sauberhalten des Wassersacks einfach. Allerdings trinke ich nicht zu viel (Entsorgung), sondern nur etwa alle halbe Stunde ein paar Schluck. So bleibt mir auch ein »trockener Hals« erspart.

ENTSORGUNG Nach dem Flug. Das geht ganz gut, da der Frühstückstee schon vorher entsorgt ist und viele meiner Flüge kaum mehr als 4 h dauern. Woran es liegt, dass mein Körper nicht immer gleich reagiert, ich also einmal nach 2 1/2 h unbedingt landen musste, andere Male mehr als 6 h fliegen könnte, habe ich leider noch nicht herausgefunden.

TIPP Ich würde mich über einen guten Tipp freuen, da ich mich mit »Windeln« noch nicht anfreunden kann.

FLÜGE Ca. 80 Flüge, ca. 40 Flugstunden und ca. 400 - 500 km im Jahr.



SEPP GSCHWENDTHER

FRÜHSTÜCK Ich frühstücke recht viel und eigentlich ganz normal. Wichtig ist für mich, keine zu fetten Dinge zu essen, das verträgt sich bei mir nicht mit engem Kurbeln. An Flugtagen trinke ich zum Frühstück nur 1 Tasse Kaffee, die ist dann bis zum Start meist »rausgepinkelt«.

Eine Knoblauchzehe sorgt für gute Durchblutung und vor allem viel Platz in der Seifbahnkabine.

ESSEN Ich liebe Süßigkeiten, mein Bauchumfang nicht. An den leider so seltenen Flugtagen kann ich also »schlemmen«. Bei der Intalquerung ein Bounty, am Gerlos ein Snickers und im Pinzgau je nach Länge noch ein Paar Schokoriegel! Früher hatte ich oft nach ein paar Stunden Fliegen Kopfschmerzen und machte im nachhinein unerklärliche Fehler. Seit ich mein Hirn mit Zucker' versorge, mache ich zwar auch noch Fehler, aber nicht mehr so blöde!

TRINKEN Da ich, wenn ich trinke, meist bald pinkeln muss, schränke ich das auf heiße Tage ein. Allerdings baut mich Cola oder Red Bull vorm Ziel total auf und ist fast ein Garant bei mir für Konzentrationsfähigkeit bis zur Landung.

ENTSORGUNG Bei Talquerungen hänge ich mich halt aufrecht in die Gurte und bemühe mich, mich nicht zu sehr anzupinkeln. Dazu ist wichtig: ein Overall mit RV bis zwischen die Beine, eine Hose darunter mit offenen Hosentürl und eine weite Unterhose. Da ist man zwar nicht gerade sexy, aber die Mädels sind ja rar beim Streckenfliegen. Ich habe immer im Gurtzeug Reservekleidung, beim Trampen ist mein evtl. Knoblauchgeruch schon Zumutung genug.

TIPP Wichtig ist, nicht gerade am Hammertag Experimente mit vorher unerprobten Getränken und Ernährung zu machen. So bekam ich mal von Dosencare so einen ..., dass ich nicht fliegen konnte, ich wäre mit Strahltriebwerk unterwegs gewesen. Übrigens ist eine Flasche Apfelschorle im Gurt nach der Landung lecker und fördert die Regeneration! Und noch eins, manche Schokoriegel (z.B. Nuts) werden bei Kälte hart wie ein Stein, nichts für Plombenträger!

FLÜGE wo - 150 Flüge, 200 - 300 Stunden und 2000 - 3000 km im Jahr.

Spektakulärer Gleitschirm Guinness-Rekord in Heidelberg



Gleitschirmfliegen im ersten Fernsehprogramm zur besten Sendezeit,

nrpt! 4.:trn mit phenrfPnhimrlt

Einen attraktiveren Schauplatz als der Neckar zwischen Alter Brücke und Theodor-Heuss-Brücke hätte das Fernsehen des Bayerischen Rundfunks (BR) nicht finden können. Der Postkartenblick mit Alter Brücke, Altstadt und Schloss, millionenfach von Heidelberg-Touristen aus aller Welt auf Zelluloid festgehalten, bildete die Kulisse für ein spektakuläres Ereignis. Am Samstag, den 20. April 2002, wurden vom Bayerischen Rundfunk Dreharbeiten zur ARD Guinness-Show der Rekorde durchgeführt. An diesem Tag traten zwei Mannschaften aus Heidelberg und Münster zu einem Gleitschirmrekord gegeneinander an. Jeweils ein Ruder-Achter mußte einen Gleitschirmpiloten über 1.000 m auf dem Neckar flußabwärts schleppen, wobei am Ende der Pilot noch eine Punktlandung auf einem 5x5 m großen Ponton im Fluß vollbringen mußte. Gewonnen hatte das Team, bei dem der Pilot als erstes (punkt-) landete.

Kurpfälzer Gleitschirmflieger am Start — air affair und 54-Team als Sponsoren

Oliver Müller vertrat als Kurpfälzer Pilot die Fahnen von Heidelberg und behauptete sich als Rekordhalter gegen die Herausforderer vom Team Münster. Oli hat sich neben seiner Tätigkeit als aktiver Flieger vor allem durch den Aufbau seiner Heidelberger Firma »air affair« (www.air-affair.de) für Gleitschirmbekleidung, -ausrüstung und Gleitschirmreisen nach Nepal und Indien einen Namen gemacht. air affair hat zusammen mit dem Sky-Team (www.sky-team.cle) das Spektakel gesponsort. Mit seinem Herausforderer hatte der Heidelberger allerdings eine große Nuss zu knacken. Es handelt sich dabei um keinen Geringeren als Andreas Malecki, genannt Pepe, den Team-Vizeweltmeister und Gewinner der German Open 2001.

Als Zugmaschine diente Oli der Männer-Achter des Heidelberger Ruderklubs, mehrfacher Landesmeister von Baden-Württemberg und zweifacher Deutscher Sprintmeister. Andreas Malecki ließ sich vom Ruderachter des RV Münster ziehen.

hplfor m 94,4re,

r;rbt 711 ri'inkr,

Für den Bayerischen Rundfunk war es eine aufwendige Sache, um diesen Rekord vor der wunderschönen Kulisse Heidelbergs einzufangen. Neben ca. zwölf Kameras Fingen auch zwei an motorisierten Gleitschirmen befestigten Kameras die Aufnahmen ein. Und auch die Kurpfälzer Gleitschirmflieger leisteten - neben dem Stellen eines Fliegers - ihren Beitrag zum Gelingen des Rekordes: Kommunikationsnetz, Wetter- und Windberatung des Neckartals, Absperrungen für Außenaufnahmen, und Beratung des BR im Vorfeld der Aktion. Und letztendlich waren es auch Kurpfälzer, die die »heißen« und exklusiven Bilder aus der Luft lieferten. Ebenso beteiligt war die Mannschaft um Michael Wagner von der Flugschule Sky-Team, die ganze Arbeit geleistet haben. Michael Wagner übernahm die Funktion des Startleiters, seine Schule stellte unter anderem die Winde, nebst Windenführer, für die Außenaufnahmen zur Verfügung.

Das Rennen

Es wurde ein dramatisches Rennen. Oli von den Kurpfälzern gelang es als

erstem, in die »Luft« zu kommen, ca. 2 Sekunden vor Pepe. Bei beiden Teilnehmern konnten somit gelungene Starts beobachtet werden. Durch das gedehnte Latexseil genügte den Piloten nach dem dynamischen Aufziehen nur ein Schritt auf dem Ponton, um abzuheben. Das geübte Auge konnte dann eine unterschiedliche Taktik der beiden Piloten feststellen: Oli versuchte maximale Höhe zu gewinnen, um sich mit minimalen Sinken in Richtung Landeponton ziehen zu lassen. Pepe dagegen ging mehr auf Geschwindigkeit und stieg direkt nach dem Start in den Beschleuniger. Sein Zugboot konnte daher zwar nach ca. 400 m Wegstrecke eine halbe Bootslänge Vorsprung herausholen, musste allerdings dieser Geschwindigkeit Tribut zollen und konnte den für einen Gleitschirm notwendigen Auftrieb nicht mehr erzeugen. Letztendlich waren die Münsteraner Ruderer zu schnell ausgepowert und Pepe mußte nach ca. 500 m »wassern«. Der Kurpfälzer ließ sich von dieser Wasserung nicht aus dem Konzept bringen. Gezogen vom deutschen Sprintmeister spulte er sein Programm ab, klinkt ca. 150 m vor dem Ziel aus und setzte zum Landeanflug an. Nach Sekunden der Spannung und des Bangens vollbrachte Oli schließlich die geforderte Punktlandung. Nach der Landung war entsprechender Jubel bei den Schaulustigen und Anhängern zu vernehmen. 3 Min. 50,4 Sek. betrug die Zeit, die nun in das Guinness Buch eingetragen wird.



Die Guinness-Show im Fernsehen

Ausgestrahlt wurde dieser Rekord als einziger Außenrekord in der von Reinhold Beckmann moderierten Sendung »Guinness - Die Show der Rekorde« am Samstag, den 27. April um 20.15 Uhr in der ARD. Eine hervorragende Werbung für den Gleitschirmsport, Gleitschirmfliegen vor der Kulisse der Heidelberger Altstadt und des berühmten Schlosses ist einfach ein Genuss für die Augen. Bei Olis Landeanflug konnte man z.B. im Hintergrund genau das Heidelberger Schloss sehen - und zwar biidschirmfüllend! Es bleibt zu hoffen, dass jetzt die Stadt Heidelberg den Kurpfälzern auf dem Weg zur Genehmigung des attraktiven Fluggebietes an der Neckarschleife zwischen Neckargemünd und Heidelberg nicht noch zu viele Barrieren in den Weg legt.

Weitere Informationen, Reportagen, Bilder, Audio- und Videoschnitte sind auf der Homepage der Kurpfälzer Gleitschirmflieger zu finden: www.kurpfaelzer-gleitschirmfliegende.de.

Text: Giuseppe Guglielmi

Wetter und Klima

»Also noch einmal: Da die Erde sich von Westen nach Osten dreht, werden in der Nordhalbkugel die Tiefausläufer im Gegen-Uhrzeigersinn gelenkt ...« Während der Fluglehrer mit Händen und Füßen versucht, die Auswirkung der Corioliskraft auf die Flugrichtung der Luftpakete zu erklären, gucken einige Schüler ziemlich hilflos umher. Nach dem dritten Versuch gibt der Lehrer schließlich auf. »Wer das noch nicht verstanden hat, muss es einfach glauben!« So oder ähnlich kann man sich einen Fluglehrer vorstellen, dem geeignete Lehrmittel fehlen. Eine Hilfe kann zum Beispiel eine CD-Rom sein. Der Springer Verlag hat diese Marktlücke erkannt und eine »Wetter und Klima« CD Rom veröffentlicht.

Nach dem Start hat man die Möglichkeit unter verschiedenen Zugängen zu wählen: Angeboten wird eine »Forschungstour«, »Wissen in Details« und eine »Diashow«. Die Forschungstour ermöglicht dem Nutzer, seinen Weg durch die Themen individuell zu gestalten. Wer dagegen mit der traditionellen linearen Abfolge der Themen besser auskommt, der sollte sich für das »Wissen in Details« entscheiden. Mit der »Diashow« kann man das Erlernete in kompakter

Form erneut durchgehen. Last but not least ermöglicht die Software, einzelne Themen herauszupicken und in einer Präsentation zusammenzufassen - ein Merkmal, das für die Organisation einer Unterrichtseinheit sicherlich sehr nützlich sein kann.

Nehmen wir das Thema »Corioliskraft«: Da erscheinen auf dem Bildschirm zwei Kinder, die mit dem Ball auf einem Karussell spielen. Das innen stehende Kind wirft einem außen am Rande Stehenden den Ball zu. Solange sich das Karussell nicht dreht, ist das Spiel eher witzlos. Spätestens aber wenn es sich zu drehen beginnt, wird klar, dass der Ball für das außen stehende Kind sich »scheinbar« nach rechts bewegt.

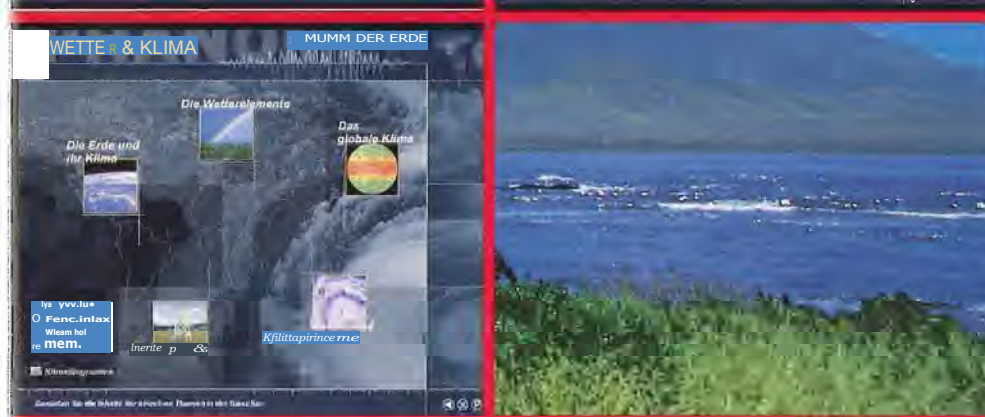
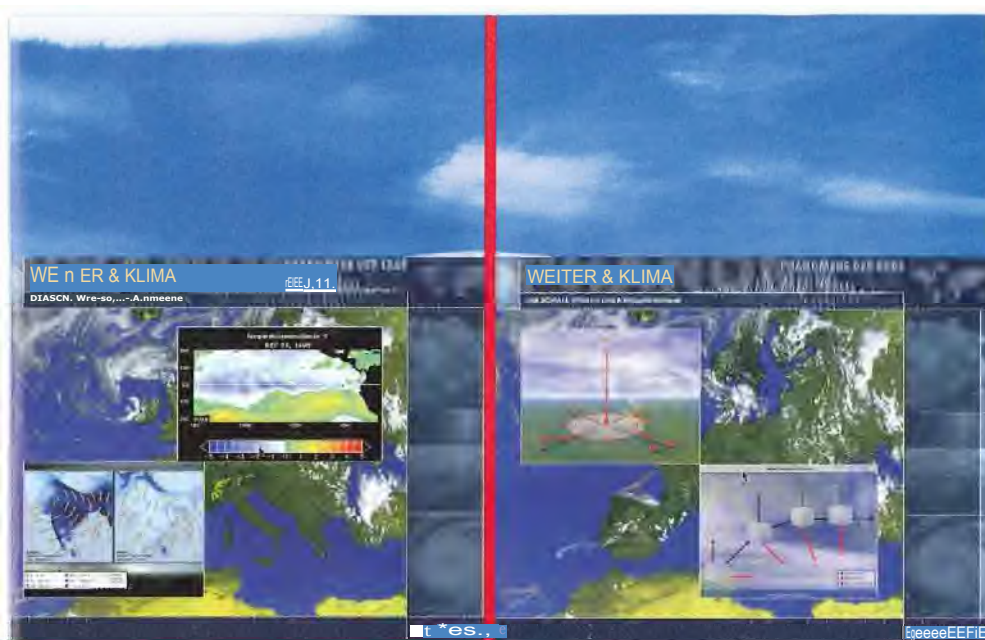
Sehr hilfreich sind auch die Animationen, die den Berg- und Talwind oder den Land- und See- wind zeigen. Hier sind die Vorteile der Computeranimation deutlich zu erkennen: Am Bildschirm erscheint das Bild eines Tales, unten links wird die Uhrzeit angegeben. »Am Vormittag dominiert noch der Bergwind...« liest der Sprecher vor, während auf dem Bildschirm die kalte Luftmasse mit einem breiten blauen sin-

kenden Pfeil verdeutlicht wird. »....Im Laufe des Vormittags beginnen sich die der Sonne ausgesetzten Hänge zu erwärmen und ein Hangaufwind setzt ein«. Nun erscheint im Bild ein roter, steigender Pfeil. Der ganze Zyklus von Berg- und Tal-Wind wird somit während des ganzen Tages beobachtet und schließt wieder am nächsten Vormittag.

Mit einer ähnlichen Technik wird die Entstehung des bei Gleitschirm- und Drachen-Piloten berüchtigten Föhns erklärt. Hier ist nicht die Uhrzeit, sondern die Luftbewegung über den Alpenkamm ausschlaggebend: Durch einen kleinen Pfeil, den man selbst entlang des Bergprofils bewegt, verfolgt man, wie die südliche Luftströmung von den orographischen Gegebenheiten gehoben wird, sich abkühlt, die Bergspitze überquert und schließlich auf der anderen Seite fällt und sich erwärmt.

Die Animationen sind zumeist zweidimensional, und das ist schade, denn die 3D-Technik wäre für manche Phänomene sicherlich besser geeignet. So ist zum Beispiel für die Corioliskraft das Beispiel mit dem 'Karussell' sicherlich hilfreich, aber die Erde ist nun mal keine Scheibe, so dass eine 3D Grafik an dieser Stelle sicherlich angemessen gewesen wäre.





Die Texte, die die Bilder und Animationen begleiten, sind sehr verständlich und einige kleine Fehler oder Ungenauigkeiten stören nicht sonderlich. Anders ist das für den erfahrenen Piloten, der sich beim Thema Windsysteme nicht mit den einfachen Erklärungen zufrieden gibt, sondern spezifische Informationen über katabatischen Wind, Kompensationsströmungen oder Drall haben will. Es handelt sich hier nicht um eine spezifische Publikation für Piloten, sondern um eine CD für all diejenigen, die über Wettergeschehnisse etwas mehr wissen wollen. Dem erfahrenen Pilot bietet diese CD lediglich einen Überblick, was aber sicherlich nicht schaden kann. Oder weiß schon jeder Pilot, warum der Himmel blau ist? »Wetter und Klima« Herausgeber: Harald Frater, Springer electronic Media, ISBN 3-540-14899-X
www.phaenomene-der-erde.de
 oder www.springer.de, Euro: 39.90



TEST IT NOW!

RENEGADE DHV1 UND DHV1-2 (BESCHLEUNIGT BIS 50 KM/H)

- perfektes Start- und Landeverhalten, auch bei Seitenwind oder 0-Wind
- kein Überschießen, super Handling
- hohe passive Sicherheit, hohe Kappenstabilität
- lange ausgewogene Steuerwege
- Airea Multiple-Speed-System°
- für die Klasse sehr hohe Leistung



DESTINATION FREEDOM

Airea - Paragliders

Kites & Outdoor Equipment SynAIRgy GmbH,
 Moser Saage 5, D-83674 Gaissach/Bad Tölz
 Phone +49(0)8041 79933-0
 E-Mail: info@airea.de, www.airea.de

WOLKE, ICH KOMME!



Ich schwebe in der Luft. Ich fliege.
Die Luft, der Himmel, die Wolken.

Von Annette Carstensen



Vor acht Monaten habe ich mit dem Drachenfliegen angefangen. Ich werde oft nach dem Warum gefragt, aber ich habe keine Antwort. Es war eine Idee, die mich packte. Ich meldete mich zum Drachenflugkurs in der Rhön an und war schon am zweiten Tag dem Drachenfliegen und der Rhön verfallen,

Das Drachenfliegen zu lernen sei ein langer, mühsamer Weg, hieß es, aber mir hat bisher jeder Schritt Spaß gemacht.

Zunächst zogen wir bei herrlichem Sonnenschein, schweißgebadet den Drachen immer wieder die Wiese hoch, um kleine Hüpfen zu machen. Der Streß vom Job fiel sofort von mir ab, und ich konnte genießen einfach oben auf der Wiese zu sitzen und mit den neu gewonnen Freunden zu klönen, in der Gewißheit genau da zu sein, wo ich sein wollte.

Die erste Zeit faszinierte mich dies am meisten. Freizeit, Urlaub, Ausflüge waren bisher immer mit irgendeinem Ziel verbunden. Jetzt saß man einfach auf der Wiese rum und redete über das Wetter und das Fliegen. Mit ein paar Hüpfen auf der Wiese war das Tageswerk getan und das Dauergrinsen von den unbeschreiblichen Momenten in der Luft riß nicht ab. Ich genoß einfach die netten Leute und die schöne Rhön. Hier bin ich, hier will ich sein.

Es hatte mich gepackt, Ohne Hast lernte ich Schritt für Schritt und stellte währenddessen mein halbes Leben um. An der anderen Hälfte arbeite ich noch. - Ich war jetzt eine Fliegerin und nicht mehr eine Frau in der Treitmühle der Arbeitswelt. Ich hatte eine neue Dimension in meinem Leben aufgetan: Den Himmel und die Wolken. Alles war auf einmal größer und gelas-

sener. Wenn das Wetter nicht paßte, war eh nichts zu machen: Den Takt gibt jetzt das Wetter vor. Geduld ist angesagt und nicht müssen, müssen, müssen....

Bis zum ersten Höhenflug vergingen zwei Monate. Mein Fluglehrer ist vorsichtig und ließ uns üben und üben, wenn das Wetter mitmachte. Aber dann war es so weit und ich hatte keinen Funken von Angst. Ich war überreif. Ich wollte fliegen und ich flog.

Inzwischen hatte ich schon viel Zeit auf dem Pferdskopf bei den erfahrenen Fliegern verbracht und wußte, daß die Wetterbeobachtung und das Warten und Reden über den »richtigen« Moment auch S aßbracht. Vorher saß ich auf der Wiese, jet fälle ict auf dem Berg und genieße. Eines ges Üde ich auch in den Westhang fli n und ehr den direkten



Weg zur Landewiese nehmen. Aber bis dahin hatte ich noch Zeit, Starten, Landen, Star-
ten, Landen,—

Ich durfte im August mit nach Bassano zu den Höhenflügen. Alle in den Bus und ab ging's nach Italien zur Rampe.

Bei dem Anblick und der Vorstellung, daß man auf der Rampe einfach losrennt, könnte man schon nervös werden. Aber ich hatte keine Angst. Es erwartete mich zusammen mit meinem Drachen die Luft, die mich trägt. Ich wollte fliegen und ich flog.

Endlich hatten wir etwas Zeit in der Luft. Wir tobten geradezu in der Luft. Es war schön, aber auch anstrengend. Aufbauen, Abbauen, Aufbauen... und dann noch die ganzen Eindrücke verarbeiten. Wir flogen in schwacher Thermik, also am Morgen und am Nachmittag. Bald werde ich auch die Tizikiilerleben können, aber vorher brauchte ich meinen Schein.

Jetzt werde es etwas stressig, obwohl ich bei der Arbeit davon eigentlich genug habe. Ich will mich nicht beweisen, ich will fliegen. Dennoch mußte ich jetzt entscheiden, was für einen Drachen ich kaufe und die Prüfung machen.

Für die praktische Prüfung sind wir zu viert selbstorganisiert in das Zillertal gefahren. Wir drei Prüflinge sind alle durchgefallen, aber ich hatte auch etwas Wichtiges gelernt: Bisher hatte ich in jedem

Fluggebiet Funk-einweisung gehabt, bevor ich selbstständig flog. In einem fremden Fluggebiet selbstständig zu landen, ist schwieriger als ich dachte. Höhe ab-

schätzen und peilen: Das muß ich noch lernen. Spaß hat es auf jeden Fall gemacht und bei der Wiederholung der Prüfung mußten wir nur noch vernünftig landen. Und dies machten wir dann auch alle bei einem spektakulären Pferdeskopflflug bei anspruchsvollem Südwest-Wind.

Kein Flug ist wie der andere, Windstärke, Richtung, Thermik, Drachen, Flugkönnen: Alles

zusammen machen es immer wieder einzigartig und aufregend.

Inzwischen war ich schon vier Mal in Bassano und verbringe sonst jedes Wochenende an der Wasserkuppe, wo ich jetzt wo habe zwei lange Flüge mit röh- 5 rhöhung gemacht, und einmal Thermik zentrie lir uh Hebt. Das macht sucht!

Richtig Angst hatte ich nur einmal (vor dem Start, aber nicht während des Fluges).

Auf der Suche nach einem Drachen, mit dem es Spaß machen würde zu fliegen, hatte ich mir einen Drachen zugelegt, der als Turm-Hochleister klassifiziert ist. Die Schauergeschichten von Leuten, die durch Überforderung Fehler machten, Angst bekamen und den Spaß am Fliegen verloren, klangen mir in den Ohren. Andererseits hatte ich bei diesem Vogel ein viel besseres Gefühl, als bei den Drachen, die ich zuvor geflogen war. Jetzt stand ich da, in Bassano auf der Rampe, vor meinem ersten Flug mit diesem Vogel und hatte eine schweine Angst, allerdings hatte ich auch das Gefühl, daß ich dennoch fliegen sollte und ich flog.

Ohne Unterstützung der anderen Fegget re ich nicht so weit gekoraiert ec5 wenn man in der Luft letztlich allein ist, ist die Gemeinschaft doch das Wichtigste und das Schönste neben dem Fliegen selbst.

Ich bin auch viel gefragt worden, warum ich nicht Gleitschirmfliegen gelernt habe. Ich weiß es nicht. Ich wollte Drachenfliegen. Aber jetzt kenne ich zumindest einen wichtigen Unterschied: Die Gleitis kommen zuerst in die Luft und lernen hoffentlich dann das Fliegen; wir hingegen müssen erst das Fliegen lernen, sonst bleiben wir nicht in der Luft.

Ich freue mich jetzt auf die Zeit, »wenn Steine fliegen« und die »Kühe ins Gras beißen« (um nicht davon zu fliegen). Da kann ich Thermikfliegen lernen und Stunden schrubben.

Wolke, ich komme!



BUY1 GET2

AIREA REVOLUTION

MIT MULTIPLE-SPEED-SYS
DHV 2 UND 2

DESTINATION FREEDOM

AIREA - Paragliders
Kites & Outdoor Equipment SynAIRgy GmbH,
Moser Saage 5, D-83674 GaissachlBad Tölz
Phone +49(0)8041 79933-0
E-Mail: info@airea.de, www.airea.de



6



Online Contest

Streckenfliegen 2002

Foto: Martin Scheel



sponsored by

www.brauniger.com www.hanwag.de www.firEtefwalder-charly.de

Online Cantest

Flüge Online-Contest über 50 km bis 22.11.02

Die neue Ausschreibung der Streckenflugmeisterschaft hat das Streckenfliegen gewaltig verändert. Die Anzahl der eingereichten Flüge übertrifft bei weitem die kühnsten Erwartungen der Verantwortlichen beim DHV. Die Begeisterung der Piloten ist offenkundig, eine nahezu uneingeschränkt positive Resonanz herrscht vor.

Natürlich gab und gibt es noch technische Probleme beim Laden der GPS-tracks, das für den Einen oder Anderen, je nach Computerkenntnisse, schon einmal ein nervenaufreibendes Desaster wurde. Die Probleme werden aber von Tag zu Tag geringer. Hotline Andreas Rieck: dhy-olc@dhy.de

Niemand hatte versprochen, dass von Anfang an ein perfekter Wettbewerbsmodus vorliegen würde, sondern die Organisatoren wollten anhand der ersten Flugsaison die Machbarkeit des Systems austesten. Dank der tatkräftigen Hilfe vieler Piloten, die Fehler aufdeckten und ihre Erfahrungen Anderen zur Verfügung stellten, war es möglich, bereits innerhalb des ersten Monats über 300 Flüge national und 400 Flüge international in den Wettbewerb zu integrieren.

Die Zukunft sieht sehr positiv aus: Es hat sich mittlerweile eine Gruppe engagierter Computerspezialisten um den GS-Ligapiloten Andreas Rieck gebildet, die eine geeignete, preisgünstige Software für diesen Wettbewerb entwickeln will, die dann unter allen Betriebssystemen nutzbar sein soll. Das internationale Interesse an dem OLC ist groß. Neben den europäischen Staaten Spanien, Polen und den skandinavischen Ländern zeigt auch die USA großes Interesse, eine eigene Wertung zu übernehmen.

Begünstigt durch ein Osterwochenende, das diesmal nicht im Regen ertrank wie in den vergangenen Jahren, konnte nahezu im gesamten XC-Wertungsraum geflogen werden. Viele Piloten nutzten ihre ersten Streckenflüge, um per GPS-tracklog diese Flüge in den Wettbewerb zu laden. Während die Drachenliga 4 hochwertige Durchgänge an der Emberger Alm in Kärnten absolvierte und viele Ligapiloten ihre Flüge online meldeten, war für die Gleitschirmstreckenjäger ein paar Kilometer westlich der Turntaler bei Sillian der Berg der Berge.

Sepp Gschwendtner, Torsten Hahne, Christoph Kirsch u. viele andere XC-Teilnehmer erfliegen Dreiecke bis knapp 160 km. Die Flüge sind für Jedermann im Internet einzusehen und zu analysieren.

Es zeigt sich aber bereits schon deutlich, dass doch wieder die Piloten in der Ergebnisliste vorne stehen, die dort in den vergangenen Jahren standen. Ohne Erfahrung und Flugplanung ist auch bei diesem Wettbewerb kein Blumentopf zu gewinnen. Im Gegenteil: Wer diesen Wettbewerb gewinnen will, muss größere Strecken und eine längere Flugzeit in Zukunft einplanen. Dadurch, dass kein Startpunkt mehr dokumentiert werden muss, ist durch geringere »Absaufefahr« zu Beginn des Streckenfluges die Thermik schon früher nutzbar und die nutzbaren Flugstunden nehmen zu.

Rudi Bürger

Rktuell siehe tutete.dhv.de unter *Spart*

09.03

Gschwendtner Sepp	77.80	136.15	Bassano	WOC-Tsunami
Luders Konrad	56.89	99.56	Lijak	Aeros Stealth
Riedl Stefan	53.59	93.79	Bassano/Antenna	Swing Astral 2
Stichlmair Dorothea	55.26	82.90	Monte Grappa	Gin Nomad

10.03

Vogel Karlheinz	70.12	106.08	Walberta	EXXTACY-160
-----------------	-------	--------	----------	-------------

15.03

Hahne Torsten	122.22	213.88	Schmittenhöhe	Gin Bommerang
Goltermann Rüdiger	100.28	175.50	Schmittenhöhe	Advance Sigma 5
Schreiner Tobias	11.25	135.18	Thurntaler	Independence Radical
Warbruck Achim	74.52	111.77	Thurntaler	Swing Astral 2
Riedl Stefan	58.77	102.84	Wank	Swing Astral 2
Faulhaber Roland	60.01	90.01	Halelekar	Freex Mission
Deisler Michael	56.11	84.26	Halelekar	Freex Oxygen

17.03

Traut Stefan	54.16	95.84	Nebelhorn	Swing Straius 4
--------------	-------	-------	-----------	-----------------

18.03

Hoffmann-Guben Marcus	124.05	186.07	Hohenneufen-West	Elight Design Axxess
-----------------------	--------	--------	------------------	----------------------

21.03

Otterpohl Bernd	58.37	81.55	Behrenborstel	Twister
-----------------	-------	-------	---------------	---------

25.03

Gschwendtner Sepp	70.67	123.68	Bassano	WOC-Tsunami
Riedl Stefan	69.06	120.85	Bassano	Swing Astral 2
Stichlmair Dorothea	65.38	114.41	Bassano	Gin Nomad

25.03

Malecki Andreas	110.66	193.66	Monte Avena	Gradient Avex RS
Becher Tom	94.23	164.89	Emberger Alm	MOYES Litespeed 5
Gschwendtner Sepp	81.90	143.32	Monte Avena	WOC-Tsunami
Weinholdt Till	74.93	131.12	Monte Avena	Ozone Proton GT
Stichlmair Dorothea	73.78	129.11	Monte Avena	Gin Nomad

27.03

Becher Tom	64.98	129.96	Emberger Alm	MOYES Litespeed 5
Rackl Walter	69.19	121.01	Emberger Alm	BAUTEK Twister

28.03

Gschwendtner Sepp	138.68	242.68	Thurntaler	WOC-Tsunami
Meis Hipp	106.09	185.66	Thurntaler	Gin Nomad
Riedl Stefan	106.08	185.64	Thurntaler	Swing Astral 2
Blum Christian	100.48	175.83	Thurntaler	Advance Omega 5
Stichlmair Dorothea	99.10	113.42	Thurntaler	Gin Nomad
Weinholdt Till	98.29	172.01	Thurntaler	Ozone Proton GT
Edle Peter	98.05	171.59	Thurntaler	Firebird Hornet Sport
Achmüller Peter	95.87	167.18	Emberger Alm	Litespeed 5
Macronis Babst	88.25	154.43	Thurntaler	Advance Sigma 5
Köhler Alexander	18.19	131.88	Emberger Alm	Moyes Litespeed
Storch Christoph	86.79	130.18	Guschen	Swing Mistral 2.24
Liebermeister Benedikt	70.75	123.81	Thurntaler	Advance Sigma 5
Becher Tom	69.15	122.07	Emberger Alm	MOYES Litespeed 5
Becher Jörg	79.02	118.52	Stalpe	Swing Stratus 1
Rentsch Dirk	58.86	103.00	Emberger Alm	Caro Laminar
Staudacher Robert	55.22	96.64	Thurntaler	Swing Astral Twin

Online Contest

Flüge Online-Contest über 50 km bis 22.11.02

29.03				
Bocks Stefan	121.55	183.83	MtAvene	Boomerang Aerosport
Traut Stefan	100.71	176.24	Pfalzen	Swing Stratus 4
Zapf Uwe	98.16	171.78	Emberger Alm	Atos
Gschwendtner Sepp	106.12	159.19	Thurntaler	WOC-Tsunami
Kirsch Christoph d.Ä.	99.30	148.94	Thurntaler	IreeX MOON
Goltermann Rüdiger	84.08	147.14	Thurnthaler	Advance Sigma 5
Simon Michael	91.86	131.79	Thurntaler	freeX OXYGEN
Achmüller Peter	78.21	136.97	Emberger Alm	Moyes Litespeed 5
Liebermeister Benedikt	88.84	133.25	Thurntaler	Advance Sigma 5
Schmid Noldi	85.56	128.34	Thurntaler	FreeX Mission
Bareiss Ralf	73.27	109.90	Thurntaler	UP Trango
Müller-Blümlein Udo	59.33	103.82	Laveno	Ozone Proton GT
Hack Jörg	65.79	98.69	Thurntaler	Ozone Proton M
Storch Christoph	64.92	97.37	Thurntaler	Swing Mistral 2.24
Meis Jupp	61.15	92.62	Thurntaler	Gin Nomad
Strasser Thomas	56.03	84.04	Thurntaler	Nova Carbon
Neumann Dieter	54.14	81.21	Thurntaler	Freex Moon
Koelz Andreas	51.58	77.36	Thurntaler	Swing Cirrus 2.25
30.03				
Gschwendtner Sepp	151.54	265.19	Thurntaler	WOC-Tsunami
Hahne Torsien	140.30	245.53	Thurntaler	Gin Boomerang
Kirsch Christoph d.Ä.	130.09	227.66	Thurntaler	IreeX MOON
Traut Stefan	121.00	211.74	Pfalzen	Swing Stratus 4
Ried! Stetan	117.02	204.19	Thurntaler	Swing Astra' 2
Bocks Stefan	102.03	204.05	Mt.avena	Gin Boomerang
Lehmann Ernst	116.46	203.80	Emberger Alm	Axxess Plus
Zitzmann Jörg	116.24	203.41	Thurntaler	Advance Sigma 5
Köhler Alexander	115.40	201.94	Emberger Alm	Moyes Litespeed
Otterpohl Bernd	115.16	201.70	Greifenburg	51ealth Combat
Neumann Ulf	115.20	201.59	Embargos Alm	Alhos
Wilms Helmut	114.77	200.85	Emberger Alm	Ghostbuster
buchen Juergen	112.88	197.53	Thurntaler	Advance Omega 5
Deisler Michael	109.83	192.20	Thurnthaler	Freex Oxygen
Ertle Peter	109.45	191.54	Thurntaler	Firebird Hornet Sport
Rieck Andreas	105.24	184.18	Thurntaler	Advance Omega 5
Stichlmair Dorothea	98.42	172.24	Thurntaler	Gin Nomad
Goltermann Rüdiger	98.08	171.64	Thurnthaler	Advance Sigma 5
Schmidt Oliver	97.12	169.97	Emberger Alm	ATOS
Achmüller Peter	91.11	169.95	Emberger Alm	Litespeed 5
Friedemann Peter	96.10	169.23	Greifenburg	Litespeed
Warbruck Achim	96.53	168.93	Thurntaler	Swing Astral 2
Hübner Bernd	93.24	163.18	Thurntaler	Advance Sigma 5
Schiller Hans-Jörg	91.83	160.71	Emberger Alm	Atos
Rentsch Dirk	91.42	159.99	Emberger Alm	Laminar
Becher Tom	88.42	154.74	Emberger Alm	MOYES Litespeed 5
Meis Jupp	81.39	152.93	Thurntaler	Gin Nomad
Koelz Andreas	87.23	152.65	Thurntaler	Swing Cirrus 2.25
Staudacher Robert	85.32	149.31	Thurntaler	SWNG Astral Twin
Faulhaber Roland	84.42	147.74	Thurnthaler	FreeX Mission
Schmid Noldi	82.98	145.22	Thurntaler	FreeX Mission
Lacrouts Babsi	75.85	132.74	Thurntaler	Advance Sigma 5
Hack Jörg	74.20	129.85	Thurntaler	Ozone Proton M
Slum Christian	72.49	126.86	Thurntaler	Advance Omega 5
Part Reinhold	70.14	122.15	Thurntaler	Ozone Octane

31.03				
Bareiss Ralf	75.13	113.60	Thurntaler	UP Trango
Bernhardt Markus	71.51	107.26	Gilschberg	XIX Top2
Schmid Erich	60.80	106.40	Emberger Alm	Edel Response
Schröter Eckhart	58.53	102.42	Emberger Alm	Ozone Octane
Winkler Oliver	57.40	100.45	Tolmin	Ozone Octane
Liebermeister Benedikt	65.91	98.86	Thurntaler	Advance Sigma 5
Perner Wolfgang	64.82	97.23	Thurntaler	NOVA Argon 24
Bauer Alfons	58.43	87.64	Thuntaler	Advance Sigma 4
01.04				
Schiffmacher Fred	142.65	213.97	Hochblau en	ATOS
Deisler Michael	77.70	135.98	Thurnthaler	Freex Oxygen
Särensens Klaus	64.80	113.40	Hohenneuffen-West	Atos
Malecki Andreas	57.52	100.65	Bassano	Gradient Asse
Engelhard Konstantin	48.66	91.31	Kandel Schwarzwald	ATOS S
Lehmann Ernst	52.96	92.61	Emberger Alm	Axxess Plus
Scholz Jan	51.11	89.45	Bassano	Tribute
Köhler Alexander	51.02	89.29	Emberger Alm	Moyes Litespeed
01.04				
Flahne Torsten	156.18	214.37	Thurntaler	Gin Boomerang
Bocks Stefan	176.15	265.13	Levico Terme	Boomerang Aerosport
Gschwendtner Sepp	140.87	246.53	Thurntaler	WOC-Tsunami
Chyla Lukasz	134.02	234.54	Thurnthaler	Dudek Paragliding MAX-27
Chyla Wojciech	133.68	233.94	Thurntaler	Dudek Paragliding LUX-21
Goltermann Rüdiger	128.26	224.45	Thurntaler	Advance Sigma 5
Sörensen Klaus	97.43	194.86	Seissen-111	Atos
Wilms Helmut	101.03	187.30	Emberger Alm	Ghostbuster
Neumann Ulf	106.94	181.15	Emberger Alm	Athos
Schmidt Oliver	106.04	185.57	Emberger Alm	ATOS
Lehmann Ernst	105.65	184.89	Emberger Alm	Axxess Plus
Rackl Walter	92.74	162.30	Emberger Alm	BAUTEK Twister
Glas Regina	92.02	161.03	Emberger Alm	Vertigo 13 Race
Kammli Dieter	91.20	159.60	Sattelegger Haus	Laminar ST
Rentsch Dirk	91.00	159.25	Emberger Alm	Laminar
Achmüller Peter	90.74	158.79	Emberger Alm	Litespeed 5
Köhler Alexander	90.52	158.41	Emberger Alm	Moyes Litespeed
Becher Tom	90.38	158.17	Emberger Alm	MOYES Litespeed 5
Schuhmann Karl	90.33	158.07	Emberger Alm	ICARO - Laminar 14 ST
Otterpohl Bernd	89.51	156.75	Einberger Alm	Stealth Combat
Lacrouts Babsi	85.72	150.00	Thurntaler	Advance Sigma 5
Koelz Andreas	76.34	133.59	Thnmb	Swing Cirrus 2.25
Spindler Ferdinand	75.04	131.32	Flugplatz Pfarrkirchen	Moyes Litespeed
Thieringer Ralf	64.63	129.26	Bödingen	Atos
Leimkühler Herbert	73.67	118.92	Oetz Mittelstation	ATOS
Göhl Josef	73.50	128.62	lächelspitze	Independence Radical
Schwinghammer Jürgen	79.84	119.76	Plalzen	Twister
Welcher Hans	68.31	119.53	Emberger Alm	Nova Xyon
Neumann Dieter	66.49	116.36	Thurntaler	Freex Moon
Hochhaus Roland	73.36	110.04	Dgcn Mergesfeld	Ozone Octane
Pientka Manfred	60.79	106.38	Monte Dolada	Moyes Litespeed 5
Hack Jörg	57.84	101.22	Thurntaler	Ozone Proton M
Luders Olga	50.47	100.94	Emberger Alm	Vertigo
Frieß Uli	57.58	100.77	Greifenburg	Litespeed 4
Eisfeld Jochen	66.15	100.13	Kandel Schwarzwald	Nova Verfex 26
Bareiss Ralf	54.00	94.51	Thurntaler	Up Trango
Doerr Markus	61.89	92.83	Schmalfelden	Ozone Proton GT



*Ausführliche und aktuelle Ergebnisse immer auf u_ILuLu.dhv.de
unter Spart. Online Contest*

ABL				
Charisse-Bosch Dieter	50.88	89.04	Eichberg/Schwarzwald	Exxtacy 160
02_OL1				
Altmannshofer Maximilian	213.00	319.50	Flugplatz Forst	Laminar 13 MRX
Becher Tom	181.29	317.26	Emberger Alm	MOYES Litespeed 5
Wilms Helmut	179.67	314.42	Emberger Alm	Ghostbunter
Pöppel Reinhard	209.25	313.87	Flugplatz Forst	Atos
Schuhmann Karl	159.05	278.34	Emberger Alm	ICARO - Laminar 14 ST
Malecki Andreas	148.41	259.71	Pfalzen	Gradient Avax RS
Buntz Harry	121.24	217.41	Wank	Swing Stratus 4
Voigt Andreas	140.27	210.41	Emberger Mm	Simba L
Chyla Wojciech	112.48	196.85	Thurntaler	Dudek Paragliding LUX-27
Postulat Dirk	123.97	185.95	Bahrenbostel	Ghosibuster
Chyla Lukasz	104.88	183.55	Thurntaler	Dudek Paragliding MAX-27
Brüstle Stefan	92.75	162.32	Emberger Alm	Moyes Litespeed 4
Schlöffel Ralph	108.03	162.04	Hohenpözl Winde	Swing Cirrus
Hübner Bernd	88.29	154.51	Thurntaler	Advance Sigma 5
Vogel Karlheinz	87.91	153.85	Rif. Dolada	Exxtacy
Koelz Andreas	87.54	153.20	Thurntaler	Swing Cirrus 2.25
Liebermeister Benedikt	16.91	134.69	Schmittenhöhe	Advance Sigma 5
Erle Peter	65.55	98.33	Thurntaler	Hornet Sport
Welcher Hans	51.23	89.66	Emberger Alm	Nova Xyon
Cl^L 1. 014				
Dippon Tobias	65.91	98.95	Osterfelder Kopf XIX Sens C	
05. OL,				
Chyla Lukasz	70.48	123.35	Bassand	Dudek Paragliding MAX 27
Neumann Ulf	64.18	96.28	Buchberg	Athos

05.041				
Klefinger Hans	146.16	219.23	Buchhofen	Aeros
Altmannshofer Maximilian	128.29	192.43	Buchhofen	Laminar 13 MRX
Rauscher Georg	110.91	166.36	Buchhofen	Litespeed 5
Lühns Friedrich	64.15	96.22	Kirchdorf Bahrenborstel	Atos
Kiefel Heinz	60.19	90.28	Buchhofen Winde	Twister
07. 0W				
Kleiß Michael	98.81	148.21	Hohpoe	Swing Astra' 2.26
Otterpohl Bernd	65.94	131.81	Bahrenborstel	Twister
Becker Andreas Ernst	19.45	119.17	Segeletz Edai	Laminar 14 ST
Bauer Karl	15.40	113.10	Marsbach	Gin Boomerang 2
Stidl Thomas	66.99	100.48	Marsbach	Gin Boomerang 2
Börschel Roland	66.71	100.01	Hohenpözl	Swing Ventus 2
OL1				
Arnet Martin	71.45	101.17	Hohenpözl Winde	Contest 50 Pro Design
10. OL,				
Langwald Gerd	216.84	325.26	Bahrenborstel	Atos
149. OL1				
Eisfeld Jochen	59.30	88.95	Schauinsland	Nova Vertex 26
22.01-1				
Becher Tom	74.31	148.62	Emberger Alm	Moyes Litespeed 5
Sebald Jörg	64.94	113.65	Col del Pupolo Basano	Merlin 146

Ca./0e Contest

Fragen zum DHV Online Contest

Die neue Streckenflugmeisterschaft für Drachen und Gleitschirme hat für viele Fragen gesorgt. Rndreas Rieck hat auf der DHV-Sportseite im Internet eine FRC zusammengestellt. Häufig gestellte Fragen haben wir hier ausgewählt. Rndreas Rieck ist Dir/. Ing. Manager bei Sun Microsystems und außerdem Gleitschirrnwettbewerbspiint.

Wo finde ich den Einstieg zum Online Contest (OLC)?

Auf der DHV Webseite (www.dhV.de/deutschisport_termine/index.html) gibts die wichtigsten Infos. Auch die Ausschreibung, das Reglement sowie Ergebnisse finden sich hier.

Welche Hardware (GPS) brauche ich für den Online Contest?

Prinzipiell nur ein GPS. Die deutschen Drachenflieger wirklich nur ein GPS, die deutschen Paraglider benötigen einen Höhen nachweis passend zur Flugzeit, bei Flügen über 100 Punkte. In der Ausschreibung wird dazu das gute alte Barogramm verlangt. Wer also z.B. ein Garmin 12 ohne Höhendaten im Tracklog hat und mit einem Bräuniger IQ Comp. unterwegs ist, der hat schon mal die Hardware.

Welche Hardware wird in Zukunft im DHV Online Contest erlaubt sein?

Es ist nicht geplant, in unserer Ausschreibung die einfachen GPS Geräte jemals vom OLC auszuschließen. Kombigeräte, Logger werden sicher eine gewisse Verbreitung und Anwendung finden, sind jedoch keinesfalls Bedingung für eine Teilnahme in der Zukunft. Sicher wird die FAI / CIVIL, für Rekorde ein reines GPS Gerät wohl kaum in Zukunft anerkennen, was jedoch keine Bedeutung für die Ausschreibung zum DHV OLC hat. Sicherlich können einige Punkte für die Zukunft noch genauer spezifiziert werden, gerade auch um sauber dokumentierte kontinuierliche Flugdaten zu erhalten (Höhenangaben in der IGC Datei und feste Track Time Intervalle mit mindestens 20-30sec).

Ich hab ein GPS mit Höhenaufzeichnung, reicht auch dieses für Flüge nooPunkte?

Da die Höhendaten auch in bestimmten GPS Geräten aufgezeichnet werden können, sollte auch diese Höhenangabe genügen. Zumal hinterher in der Auswertedatei (IGC) kaum noch nachweisbar ist, woher die Höhe kommt. Und PS: auch eine gute alte HARDCOPY auf Papier wird akzeptiert beim Barogramm, wer die Höhe nicht elektronisch nachweisen kann und z.B. nur mit dem GARMIN 12 fliegt. Prinzipiell liegt es an jedem selber eine saubere Dokumentation einzureichen. Nur ein Beispiel hier: Wer im 5sec Takt im Tracklog fliegt, mit Höhenaufzeichnung, bei dem läßt sich sehr gut nachweisen, daß er bei der Masse an Daten auch sauber geflogen ist (jeder Kreis vom Kurbeln ist drin). Und wer sowieso ein Barogramm zusätzlich zur GPS Höhe aufzeichnen kann, sollte dies auch tun und zusätzlich ausdrucken und mindestens aufheben.

Welche Taktung ist bei GPS Geräten vorgeschrieben?

Im Moment keine. Die Software GPSVAR empfiehlt im Tracklog eine feste Zeit Taktung im GPS von etwa 20-30sec einzustellen. Ich selber fliege mit loset oder drunter, dann hab ich einen sehr detailgetreuen Flug aufgezeichnet, als sauberen Nachweis.

Kann ich das GPS ausschalten während des Fluges?

Die Ausschreibung schreibt keinen zeitlichen kontinuierlichen Tracklog vor. Jedoch geht der Auswerter von einem kontinuierlichen Nachweis des Fluges aus, was man nunmal so nicht erreicht. Gerade bei Flügen über 100 Punkte wäre ein passender Nachweis von Positions- Höhen- und Zeitangaben anschließend unmöglich. Ich würd's nicht ausschalten! Wenn mal für'n paar Sekunden die Satelliten weg sind ist dies sicher unwichtig, das IGC bleibt "kontinuierlich", auch im berechenbaren Gleitzahl und Geschwindigkeitsnachweis zwischen den Wegpunkten, bei eventueller Detailanalyse.

Muß Ich jetzt auch noch Software kaufen?

Ja und Nein. Für unterschiedliche GPS Hersteller und damit verbundenen Verbreitungsgrad gibt es z.B. für Garmin und für UNIX und WINDOWS einiges an Freeware oder ausreichend funktionierender Shareware. Wer den Anspruch hat, in 3D Satellitenfotos auch andere Flüge auszuwerten, seinen Flug sauber um Kontrollzonen herum am PC planen möchte, mit Hilfe seines GPS (früher warn' das VARIO) nun das persönliche Flugbuch führt, der wird wohl eine Software zusätzlich kaufen müssen.

Ich habe ein Garmin 12 oder Garmin eTrex. welche Software passt da konkret?

Ich hab es mit G7toWin ganz gut hinbekommen, eTrex und 12er Garmins auszulesen, eventuell noch falsche Trackpunkte vom Beginn und Ende wegzulöschen und ein IGC File mit Security Record abzuspeichern. Absolut keine Alternative sind die älteren Programme gmn2igc.exe und g9o2igc.exe für MSDOS!! Beide Freeware Software erstellen solche Einträge im IGC Datei Header, die der Server www.segelflugszene.de nicht akzeptiert.

Ich habe ein MLR, TopNavigator, Renschler und sonstiges, welche Software passt da?

Da wird's schwieriger mit "Freeware" oder Shareware. Ich denke daß die Hersteller der Hardware noch nachziehen müssen, um das SPEICHERN einer IGC Datei zu ermöglichen. Schon allein aus dem Grund, ein teures Kombigerät auch FAI konform anzubieten, sind die Loggerhersteller nach FAI fast gezwungen eine Freeware zum download des Tracks anzubieten. Andernfalls ist der Logger (Kombigerät) auf die Dauer fast unverkäuflich. Im Moment bleibt auch zB. gerade für normale MLR's (Standard GPS) nur der Weg, etwas zu kaufen, was unterstützt wird.

Ich habe CompeGPS ausführlich getestet. Wie heißt es so schön auf der Webseite: "Reads all Garmins, MLR, Magellan & Top Navigator GPS. Also works with the LOG_IT, and the Brauniger variometer". Die eingelesenen Trackdaten vom GPS werden auch noch schön in verschiedene Flüge aufgeteilt, falls verschiedene Flugtage erkannt werden. Jeder einzelne Flug ist als IGC abspeicherbar. CompeGPS gestattet das Speichern in ein Piloten Flugbuch, das Betrachten beliebiger Flüge auf 3D Landschaften mit hinterlegter Satellitenkarte. Schaut's Euch einfach an.



www.fly-more.com - www.icaro2000.com

E-Mail: office@fly-more.com

Tel. +49 (0) 8035 6189



Bietet der DHV eine eigene Software für seine Mitglieder an?

Es hat sich eine kleine Entwicklergruppe von DHV Mitgliedern gefunden, die derzeit eine passende Software entwickeln. Ziel wird es natürlich nicht sein, solch mächtige Software Pakete wie SeeYou oder GPSVAR, CompeGPS zu ersetzen.

Die Funktionalitäten werden stark eingeschränkt sein, gegenüber der kommerziellen Software. Ziel ist es jedoch, den Arbeitsaufwand der Piloten und Teilnehmer für Optimierungen per Hand (Karte und Lineal) am PC durch eine einfache Software zu erleichtern. Wie das Ganze dann aussehen könnte, ist schon mal hier zu sehen. Erst im zweiten Schritt werden wir uns auch eventuell um das Auslesen von GPS Geräten kümmern, oder plattformunabhängiger Software (JAVA Software für UNIX, MAC).

Korrekte Flugmeldungen?

Einige GPS Geräte schreiben nach dem Einschalten schon Trackdaten auf, ohne Satelliten gefunden zu haben. Oft werden Punkte vom letzten Aufenthalt genommen, die durchaus hunderte Kilometer entfernt sein können. Abends bei der Auswertung im Biergarten wird dann das GPS wieder eingeschaltet. Und wer nicht schnell in den "Emulator Modus" schaltet (GPS Verwendung ohne SAT), der zeichnet wieder Trackpunkte vom Biergarten auf. All diese zusätzlichen Trackpunkte, die nicht zur Flugaufgabe gehören, sollten der Einfachheit halber gelöscht werden.

Wie erkennt man diese falschen Punkte?

Software wie G7ToWin und CompeGPS bieten komfortable Listen, wo diese Trackpunkte, die nur zu Beginn und Ende auftreten, gelöscht werden können (vor dem Speichern als IGC). GPSVAR hat dieses Feature zumindest bis Version 3.99 noch nicht.

Warum sollte ich diese Trackpunkte löschen?

Die eine oder andere Auswertesoftware legt derzeit ihre "Optimierung" inkl. dieser falschen Trackpunkte an. So sind mal schnell beispielsweise die 30 km Autofahrt zum Biergarten zusätzliche Streckenkilometer. Die falschen Punkte zu Beginn lassen sich sehr leicht im Umgang mit dem GPS am Startplatz beseitigen. Einfach das GPS io min. vor dem Start einschalten und wirklich erst kurz vor dem Start (nachdem alle Satelliten gefunden sind) den Tracklog Speicher unbedingt löschen. Theoretisch läßt sich allerdings auch ein Flug mit den falschen Trackpunkten übertragen. Dies ist kein Problem oder Verstoß, solange der Pilot in der Fluganmeldung auch nur gültige Wendepunkte angibt, die innerhalb seiner Flugaufgabe liegen. Sehr sehr leicht von jedermann zu erkennen. Wenn die Startzeit oder Landezeit mitten in der Nacht liegt und Durchschnittsgeschwindigkeiten von wenigen km/h in der Liste auftauchen, da ist dann etwas nicht ganz korrekt.

Einsprüche?

Alle Piloten sind aufgerufen, ähnlich wie bei den Segelfliegern üblich, die Flüge der anderen Piloten um einen herum in der Liste zu kontrollieren. Bei groben Unstimmigkeiten und nur Unstimmigkeiten, die eine Wertung beeinflussen, bitte per e-mail informieren.

Die e-mail Adresse lautet: dhv-olc@dhv.de

Andreas Rieck



Neue Streckenflugerlebnisse

Foto: Ulrich Grill

Kaum ist die Liga zu Ende gibt es noch einen Streckentag. Was für ein Auftakt bei der Liga - ich bin Vierter der Gesamtwertung! Aber es sollte noch toller kommen.

Ich starte um 13:00 Uhr. Vorgenommen habe ich mir das 175 km Dreieck, das ich im letzten Jahr knapp verpasst habe. Greifenburg, Lienz, Sillian, Windische Höhe.

Die Thermik katapultiert mich rauf, Ich kann sofort losfliegen, da man beim OLC (Onlinecontest) den lästigen Startpunkt vergessen kann. Selbst eine Startmeldung braucht's nicht. Dokumentiert wird mit GPS Track Log. Wie die Feuerwehr brenne ich nach Lienz. Ich brauche kaum kreisen. Die Talseite geht super und da ich noch viel Zeit habe, fliege ich kurz entschlossen über St. Johann weiter nach Matrei. Welch eine Sicht auf den Alpenhauptkamm. Ich muss an Olaf denken, der hier vor etlichen Jahren auch schon mal gewendet hat. Ich fliege noch einen Berggrücken weiter. Da man keine Wendepunkte mehr vorher angeben muss, kann man einfach irgendwo wenden. Befreit von der Geißel Wendepunkt macht es viel mehr Spaß Strecke zu fliegen. Es muss noch nicht einmal eine Kirche etc. da sein. Das ist Vol Libre!

Über St. Johann quere ich ins Pustertal. Es geht hervorragend. Ich bin nie tief und fliege ständig zwischen 2900 m und 3500 m. Aus der Basis der Cumuli fallen oft feine Eiskristalle. Ich fliege durch einen unbeschreiblichen Glanz. Da ich gut vorangekommen bin (teilweise Delphinstil in Vollendung) wäre ein Wenden in Sillian noch zu früh. Also geht es weiter über den Thurmtaler an Innichen vorbei nach Toblach. Hinter Toblach wende ich. Alte Erinnerungen an Sillianer Tage und Streckenflüge

werden wach. Jetzt zurück nach Sillian, Ich hin das erste Mal tiefer gekommen. Über dem Tessenberg geht's wieder super rauf. Aber was ist das?

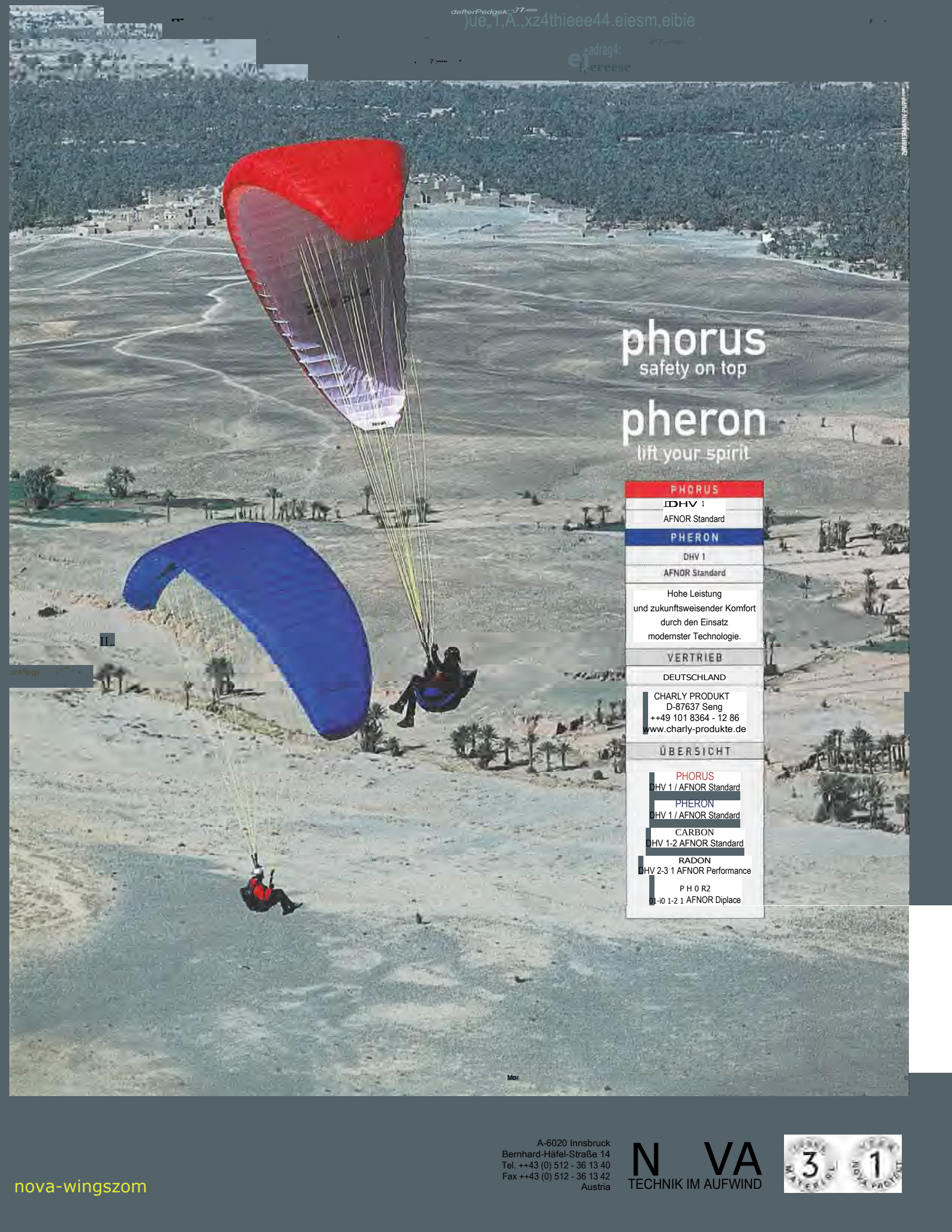
Das Gailtal sieht thermisch nicht mehr so gut aus. Die Wolken haben sich immer mehr ausgebreitet und ich muss gegen den Wind fliegen. Zwischendurch hoffe ich wenigstens noch bis nach Greifenburg zurück zu kommen. Aber dann schraube ich mich vor dem Reißkofel wieder bis an die Basis und weiter geht's.

Mittlerweile ist es aber schon recht spät. O.k. Die Windische Höhe sieht sehr schlecht aus, aber nach den neuen Regeln muss ich ja auch nicht mehr dort hin. Mit etwas Reserve wende ich um 18:00 Uhr ein letztes Mal, um unerwartet für Dörthe »der Himmel sah so schlecht aus, ich dachte Du kommst nicht mehr«, um 18:15 unter tierischem Geschrei meinerseits mit einer Bilderbuchlandung zu landen, (Ich dachte ich bin weit über 200 km geflogen) War das geil! Die neuen Regeln sind klasse. Das ist Streckenfliegen mit riesigem Spaß. Die Auswertung ergibt 194 Km freie Strecke mit 3 Wegpunkten und 291 Punkten. Das flache Dreieck! mit 180 Km aber 314 Punkte. Also reiche ich das mit zwei weiteren Dreiecken vom Ligafliegen ein.

Resultat: Ich führe in der nationalen und internationalen Wertung!!!

Die neuen Streckenflugregeln sind absolut super. Probiert es mal! Es lohnt sich! Wehrmutstropfen: Man muß ein GPS etc. und ein Auswerteprogramm mit Internetzugang haben.

Helmut Wilms



phorus
safety on top

pheron
lift your spirit

PHORUS

DHV 1

AFNOR Standard

PERON

DHV 1

AFNOR Standard

Hohe Leistung
und zukunftsweisender Komfort
durch den Einsatz
modernster Technologie.

VERTRIEB

DEUTSCHLAND

CHARLY PRODUKT
D-87637 Seng
++49 101 8364 - 12 86
www.charly-produkte.de

ÜBERSICHT

PHORUS

DHV 1 / AFNOR Standard

PERON

DHV 1 / AFNOR Standard

CARBON

DHV 1-2 AFNOR Standard

RADON

DHV 2-3 1 AFNOR Performance

P H O R 2

01-10 1-2 1 AFNOR Diplace



Ladies- and Junior Challenge 2002

r SLe und ihn



Tolle und erfolgreiche Männer warten auf dich in Greifenburg, um dein Fluggerät an den Startplatz zu tragen. Mit entblößtem und muskelbepackten Oberkörper bauen Sie dein Fluggerät auf und sortieren Dir die Leinen. Auf Händen bringen sie dich in die Lüfte. Abends warten sie am Landeplatz um dich mit einem romantischem Dinner zu

überraschen und in den Schlaf zu massieren. Fliegen kann so schön sein! Trau dich!



Leichtbekleidete Schönheiten warten auf dich in Greifenburg, um Dir jeden Wunsch von den Lippen abzulesen. Noch im Schlaf flüstern sie Dir den Wetterbericht zärtlich ins Ohr. Bei der Auffahrt verwöhnen sie dich mit kleinen Leckereien und vor dem Start bringen sie deine mentale Einstellung durch ein paar Streicheleinheiten auf Vorder-

mann. Solltest Du einmal außenlanden, so sind sie sofort mit ihrem kleinen Flitzer zur Stelle und bringen dich auf andere Gedanken. Hast Du davon schon immer geträumt? Dann trau dich!

Ist Du bereit und Du hast das Anmeldeformular schon ausgefüllt und es mit deinem Lieblingsparfum bestäubt? Dann schick es sofort ab, klapp' das DHV-Info zu und "Lade es dir um von der Challenge im August.



Bist Du psychisch stabil?

Ein mentales Training mit Profi Rainer Krumm, Trainer bei der Commax AG in München. Rainer ist selbst Gleitschirmpilot. Führt jährlich über 100 Trainings in der Industrie durch und gibt euch Input bezüglich:

Motivation
Zielsetzung
Entspannung
Etc...

comma



Mund zu Mund Beatmung werdet Ihr bei Eckli Schröter nicht lernen, dafür aber sonstige wichtige Maßnahmen zur Erstversorgung am Unfallort. Eckli ist Orthopäde und arbeitet als Notarzt in Rosenheim. Quält öfter mal einen Gleitschirm durch die Lüfte und lässt sich auch als »Carrier« für irgendwelche Luftaufnahmen missbrauchen. Für den Filmeinsatz letztes Jahr nochmals ein spezielles Dankeschön. Also ein absoluter Pflichteinsatz für alle, die nicht nur an sich selbst denken.

rizz:7eÄ

WARNING!!

Was jeder lesen sollte!

Du kannst bei Musik mit Lautstärke >100 dB nicht mehr schlafen? Fühlst dich schon mit zwei Leuten im Bar-Bereich und hast am liebsten überhaupt keinen Kontakt zu jungen Menschen? Dann komm vom 2.8.-8.8.2002 die Hammerthermie voll-lieber in Sibirien suchen und nicht in Greifenburg. Ansonsten begrüßen wir Alle, die mitmachen.

Kommt Dir das Ganze etwas spanisch vor, Du hältst nichts von Bauernfängerei, glaubst nur was Du siehst und gehst außerdem lieber zum Fliegen als mit irgendwelchen Typen/Hasen abzuhängen, dann lies unbedingt weiter. Was kann die Ladies- und Junior Challenge noch alles sein?

Du bist männlich, jünger als 28 oder Lady, hochmotiviert und hast Bock in die Luft zu kommen, einen Paraglider oder Hangglider und kannst mit den Knien wippen, dann ist die Ladies und Junior Challenge wie geschaffen für dich. Die JC ist ein vom Deutschen Hängegleiterverband organisierter Nachwuchswettbewerb. Hier sollen die Junioren zusammengebracht, neue Talente entdeckt und vor allem viel gelernt werden. Die besten Piloten qualifizieren sich für die Deutsche Liga. Um dein Wohl kümmern sich die Creme de la Creme der Gleitschirm- und Drachenszene, darunter 011i Rössel, Achim Joos und Thorsten Siegel. Alles Spitzenpiloten denen man auch mal indiskrete Fragen stellen kann, Von offizieller Seite wird das ganze durch Altmeister Rudl Bürger und Stefan Mast vertreten. Unterstützend kommt noch der Free Flight Pool hinzu. Habe ich Jemanden vergessen? Sicher habe ich Jemanden vergessen! Was wäre die Challenge ohne die Dragon Riders vom No Class Team? No dass, born to kick your ass.

Bei der Junior Challenge ist es unwichtig, ob Du noch nie Strecke geflogen bist oder schon drei Jahre Ligaerfahrung hinter Dir hast. Jeder fliegt so gut wie er kann. Jeden Tag beurteilen wir zusammen das Wetter, sprechen eine Aufgabe durch, die wir fliegen wollen und diskutieren anschließend über Fehler, taktische Entscheidungen des Tages und Erfahrungen. Wie schon erwähnt, mitmachen kann Jeder, der männlich unter 28 Jahren ist und alle Ladies. Ihr seid schon ganz heiß und wollt wissen wo das Ganze stattfindet? Wie schon in den letzten Jahren greifen wir auf das bewährte Streckenfluggebiet Emberger Alm in Kärnten zurück. Nachteile dort sind, dass man sich beim Landen oft nicht entscheiden kann, welche Wiese von den vielen man ansteuern soll und ob zuerst Abbauen oder zuerst Baden das Richtige ist. Ansonsten bietet das Gelän-

de dort alles, was wir dort brauchen, den Campingplatz etc.

Wann steigt die Party? Vom 2.8-8.8.2002. Da das Wetter dann so oder so hammermäßig ist, brauchen wir keinen Ausweichtermin.

Was kostet der Spaß? Finanziert wird die Challenge vom DHV mit Unterstützung des Free Flight Pools. Da das Interesse an der Challenge jedoch in den letzten Jahren stark gestiegen ist, worüber wir uns auch sehr freuen, müssen die Teilnehmer einen kleinen Anteil von den Kosten übernehmen. Der DHV übernimmt Einschreibgebühr, Startgebühr. Selbst bezahlt werden muss die Unterkunft und Auffahrt.

Was muss man mitbringen? Mitbringen muss man eine funktionierende und gecheckte Paragliding/ Hangliding Ausrüstung. Die Dokumentation läuft über GPS. Wer keins hat, sollte sich für die Tage eines leihen. Meist haben wir auch noch ein paar Reservegeräte dabei.

Was sollte man mitbringen. Ein funktionierendes Funkequipment ist sehr ratsam, ihr wollt schließlich wissen, wo gerade die Hammerbärte abgehen und wann das Freibier angestochen wird. Badehose nicht vergessen! Gute Laune braucht Ihr nicht mitzubringen, davon gibt's auf der Challenge genug. Oropax für die restlichen Campinggäste.

Was ist außer Fliegen sonst noch alles geboten? Wir werden euch mit zahlreichen Vorträgen auf Vordermann bringen, ansonsten fällt vielleicht mal ein kleiner Pfadfinder Grillabend ab, auf dem wir uns lustige Geschichten vorlesen.



Alles klar jetzt? Also, jeder der im August Zeit hat, männlich unter 28 Jahren oder weiblich ist, keine Kohle und Bock zum Fliegen hat: Schnappt sich seinen Panglider, meldet sich kurz formlos beim DHV an und grätscht in Greifenburg ein. Weitere Informationen findet ihr auf der DHV Internetseite.

Stay high and fly low, Dr. hang. Ode Steffen

232/116

Lufttuchtigkeitsanweisung

Gleitsegel Nova Carbon M DHV GS-o1-0807-oo, Nova Carbon S DHV GS-os-o8o9-oo, Nova Carbon L DHV GS-01-0849-01, Nova Carbon XS DHV GS-oi-o949-o2

Einzelne Gleitsegel des Typs Carbon haben eine erhöhte Tendenz zum Sackflug,

Wie NOVA erst kürzlich von Carrington erfuhrt, war der Tuchhersteller durch das Schließen der eigenen Weberei im Herbst 2000 dazu gezwungen, das Grundgewebe von verschiedenen Webereien herstellen zu lassen. Im Zeitraum zwischen November 2000 und April 2001 wurde das Tuch »Grey Fabrik« von fünf verschiedenen externen Webereien bezogen. Dadurch ergaben sich Schwankungen in der Qualität des ausgelieferten Tuchmaterials. Diese Qualitätsmängel des Tuches waren im Neuzustand durch die interne Nova Qualitätskontrolle nicht zu erkennen, da sie erst nach einigen Flugstunden auftreten. In diesem Zeitraum wurde weitgehend nur einwandfreies Tuch geliefert, nur einzelne Rollen stellen

sich im nachhinein als schadhafte heraus.

Vor allem bei Tuch der Farbe Royal (blau) trat vereinzelt eine Delenbildung (Cebliteartig) zutage. Das Tuch lässt sich nicht auf eine glatte Fläche spannen, es hat in sich Runzeln. Diese groben Unebenheiten stören die Strömung. Davon betroffene Schirme lassen sich nur mehr sehr schwer starten,



sie kippen beim Aufziehen zurück, sobald die A-Leinen freigegeben werden und sind nicht mehr lufttuchtig. Die bisher betroffenen Carbon liegen im Seriennummernbereich: 21942 bis 23419. Dies entspricht in etwa dem Zeitraum November 2000 bis Juli 2001.

In Übereinstimmung mit der Fa. Nova int., Bernhard-Höfel-Str. 14, A-6020 Innsbruck hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahmen** getroffen:

1. Alle Carbon ab der Seriennummer 21942 sind durch den Halter mehreren Aufziehversuchen zu unterziehen.
2. Bei allen Auffälligkeiten während des Startvorganges an Geräten sind diese Schirme von den Servicestellen Nova Int., Bernhard-Höfel-Str. 14, A-6020 Innsbruck, Tel: ++43/512/361340 oder Nova Germany, Am Osterösch 3, D-87637 Seeg, Tel: ++49/8364/1286 kontrollieren zu lassen.
3. Vor der Kontrolle nach Nr. 2 oder bei einem negativen Ergebnis der Kontrolle darf der Schirm nicht benutzt werden.

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

Die Kontrolle erfolgt laut Auskunft von Nova Int. rasch und kostenlos.

Gmund, am 08.04.2002

Klaus Tänzler

Geschäftsführer

233/116

Sicherheitsmitteilung

Gurtzeug für Gleitsegel Dimensione Volo Jam Pro DHV 6S-03-0200-99

Es wurden uns bisher zwei Fälle berichtet, bei denen die Kunststoffstifte des Rettungsschirmgriffes bei Probeauslösungen einseitig abgebrochen sind. Der abgebrochene Teil des Stiftes kann dabei in der Verschlusschlaufe stecken bleiben, so dass es zu einer Fehlauslösung kommen kann, d.h. der Rettungsschirm kann nicht aus dem Hauptcontainer gezogen werden.

Nach Überprüfung stellte sich heraus, dass nach mehrmaligem starkem hin und her Biegen der Stift zum Bruch kommen kann, vor allem bei niedrigen Temperaturen. Zusätzlich kann der Stift bei der Herstellung durch die Nähnadel beim Einnähen einen Vorschaden erhalten haben und dadurch leichter zum Bruch kommen,



Seit Frühjahr 2001 werden Stifte mit Stahldrahteinlage verwendet, die das beschriebene Problem lösen.

Die alten Stifte, bei denen möglicherweise ein solches Problem auftreten kann, sind weiße, milchige Kunststoffstifte, während die Neuen aus durchsichtigem Kunststoff gefertigt sind, bei denen der innenliegende Draht deutlich erkennbar ist. Die hier angeführten Fotos zeigen neues und altes Material.

Griffe werden von uns kostenlos ausgetauscht!

16.04.2002

Herbert Hofbauer

Geschäftsführer

PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H.

234/116

Neuzulassungen

Gleitsegel

MusterprüfNr

Muster

Klasse

DHV 55-01-0963-02 Anwave Sport XL

12 61-1

01-IV GS-01-0964-02 Stream M

1.2 GF

DHV GS-m-0965-02 Astral 3.24 Swing Flugsportgeräte GmbH

2 GH

DHV 65-0t-0966-02 Astral 126 Swing Flugsportgeräte GmbH

GH

DHV GS-0t-0967-02 Astra 3.28 Swing Flugsportgeräte GmbH

2 GH

DHV GS-01-0968-02 Powerplay Sting 140 Swing Flugsportgeräte GmbH

1-2 GH

DHV GS-c1-0969-02 Powerplay Sting 160 Swing Flugsportgeräte GmbH

1-2 GH

DHV GS-0r-0970-02 Excel XS wings of change

3

DHV GS-0t-0971-02 Gradient Bright 26 Turnpoint Fastline GmbH

1 GH

DHV 65.01-0972-02 Gradient Bright 28 Turnpoint Fastline GmbH

1 GH

DHV GS-m-0973-02 Gradient Bright 30 Turnpoint Fastline GmbH

1 GH

DHV GS-0t-0974-02 Airea Revolution XI SynAIRgy GmbH

2 GH

DHV GS-01.0975-02 Airea Revolution XL(R) SynAIRgy GmbH

2-3 GH

DHV 65-01-0976-02 Airea Revolution 5 SynAIRgy GmbH

2 GH

GS-01-3977-02 Airea Revolution S(R) SynAIRgy GmbH

2-3 GH

DHV GS-rat-097-02 Nova Phoron NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.

1 GH

DHV GS-01-0979-02 Nova Phoron 5 NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.

1 91

DHV GS-0t-0980-02 Brontes M 75 k° - 95 kg

2 GH

DHV 65.01-0981-02 HYPE Skywalk GmbH & Co. KG

1-2 GH

DHV GS-0r-0982-02 Ozone Vibe Aerosport International GmbH

1-2 GH

DHV 65.01-0983-02 Ozone Vibe 5 Aerosport International GmbH

1-2 GH

GS-0t-0984-02 Ozone Vibe XL Aerosport International GmbH

1-2 GH

DHV 65.01-0985-02 Taifun S wings of change

1-2 GH

DHV 65.01-0986-02 Independence Speed Fly-market Flugsport-Zubehör GmbH

Co KG 1-2 Bi

DHV 65.01-0987-02 Stream L Swing Flugsportgeräte GmbH

1-2 GH

DHV 65-01-0988-02 llade M freeX Air Sports GmbH

2 GH

DHV GS-w-0989-02 Astrat 3,22 Swing flugsportgeräte GmbH

2 GH

DHV GS-0t-0990-02 Airea Renegade SynAIRgy GmbH

1 GH

DHV GS-c1-0991-02 Airea Renegade SynAIRgy GmbH

1-2 GH

MusterprüfNr	Muster	Inhabefligliairprüfung flu - gewicht min. - max.	Klasse
DHV 65-01-0992-02	Homet XL	Firebird Sky Sport AG im kg - 145 kg	GH
DHV 65-01-0993-02	Z-One M	Firebird Sky Sport AG 80 kg • to 5 kg	GH

Hängegleiter

MusterprüfNr Muster

DHV 01-0375-02 Star Baeumer•Fischer Ursufo-5p ille Sunglide 3 E

DHV 01-0376-02 Esc-c 100 kg -140 kg Drachenbau Guggennins loser 3E

DHV 01-0377-02 Laminai 13 MRX by & more Handels GmbH 3

DHV 010378-02 Laminar 12 Easy too kg • 125 kg fly & more Handels GmbH 1-2

DHV 01-0379-02 kess + 70 kg-tos kg Right Design GmbH 3E

153 kg - 115 kg

Hängegleitergurtzeuge

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Anhängelast max.
DHV 03-0116-02	Tenax MR	y & more Handels Gm.H	120 kg

Gleitsegelgurtzeuge

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Anhängelast max.
DHV 65-mm253-02	SKYLINE PHASE	Skyline Flight Gem.	110 kg
DHV GS-03-0254-02	SKYLINE PROJEKT	by & more Handels GmbH	100 kg
DHV GS.03-0255-02	SUP'AIR 02	Aerosport International GmbH	120 kg

Hängegleiterrettungsgeräte

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Anhängelast max.
DHV 02-0994-02	iker HG	Fly-market Flugsport-Zubehör GmbH & Co KGn8 kg	

Gleitsegelrettungsgeräte

MusterprüfNr	Muster	Inhaberair Musterprüfung	Anhängelast
DHV GS-02-0083-02	io 21°	Fl i k t Flu s ort-Zubehör GmbH & Co KGto°	3
DHV 65-02-0084-02	Joker L	Fly-market Flugsport-Zubehör GmbH - Co KG119 kg	

DHV/OeAeC-anerkannte Betriebe für Luftsportgerät

Name,	Adresse, Telefon/Fax	e-Mail	Anerkennung für
Auto-Kirchner,	98631 Römhild Meininger Str. 19, Tel: 036948/8300 Fax: 036948/B302	autokirchner@gmx.de	Herstellung und Instandhaltung von Schlepawinden
Skywalk GmbH & Co.	83224 6255311 Birkenweg 3, Iel: 08646957557 Fax', 0864695760	Thomas@skywalk.org	Herstellung und Instandhaltung von GS

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).

Von Hans G. Isenberg



DEUTSCHE FLUGBERGE

Mit der Seilbahn auf den Berg

Der Gschwendtner Sepp rief mich neulich an und kam, wie es so gar nicht seine Rrt ist, erst nach zwei »Umwegen« auf den wahren Grund seines Anrufs: »Also, wenn ich mir die Flieger so anschau, fahren doch die meisten mit der Seilbahn auf den Berg. Genaugenommen könnte ich mir eine Rufstellung der deutschen Seilbahnen vorstellen, wo einmal alle wichtigen Punkte erfasst sind, die uns Flieger interessieren.« Klasse Idee fand ich auch, und schon fühlte ich mich als relativ gehfauter Flieger vom DHV bestens betreut. Dann kam der wahre Hammer: »Also, Du bist der richtige Mann für so eine Recherche.« Nett, wie er das sagt. Dann kams noch dicker: »Weil das DHV-Info jetzt alle zwei Monate erscheint, brauch ich das Material in drei Wochen.« Basta, würde unser Kanzler sagen. Im Klartext hieß es, alle Seilbahnen anzuschreiben, die im Verband der deutschen Seilbahnen & Schlepplifte organisiert sind und »flugtauglich« erscheinen. Zusammengezählt sind 158 Seilbahnen und 1.150 Schlepplifte im Verband vereint, die jedes Jahr rund fünf Millionen Fußgänger auf den Berg befördern! Da sage noch einer, nur die Autobahnen wären proppevoll. Quelle IVerband dt. Seilbahnen: www.seilbahnen.de

In der Liste sind alle 32 offiziellen Flugberge

Deutschlands alphabetisch geordnet aufgeführt, die mit der Bergbahn erklommen werden. Die Daten wurden mir zu 95% von den Seilbahnen übermittelt. Bei drei kleineren Bahnen stellten mir die örtlichen Flugschulen das Material zur Verfügung, die Liftgesellschaft plagte wohl noch die Frühjahrsmüdigkeit. Bei acht weiteren Bergen besteht derzeit, oder auch auf Dauer, ein Startverbot durch Naturschutz oder behördliche Auflagen, die wir respektieren müssen. Diese Berge sind in Kurzform am Ende der Rufstellung verzeichnet. Sollte der eine oder andere Flugberg nicht in der Liste aufgeführt sein, wo ein offizieller Startplatz besteht, nicht weiter als 30 Gehminuten von der Bergstation der Seilbahn entfernt, bitte ich um Mitteilung an meine e-mail Adresse: autorisenberg@aol.com, oder an die Redaktion des DHV-Info Magazins.

P.S. Weil der Sepp auch gerne in Österreich und der Schweiz zum Streckenfliegen geht, veröffentlichen wir die Flugberge unserer Nachbarländer in den nächsten beiden DHV-Infos.

Selbstverständlich denken wir auch an die Flachlandpiloten - auch an einer Zusammenfassung von Schleppgebieten arbeiten wir.

Seilbahnen



D

e
ct
vi
1:t

Utedli/J/-U
D432'467 Garmisch-Partenkirchen
Zugspitzbahn@zugsditze.de www.zugsditze.de
Betriebszeiten: Ganzjährig. Winters 8.30 -16.30 h, sommers bis 17.30 h
Revisionszeiten 8. April spätestens 29. Mai
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 14.50 €
Ermäßigung: 5/10er Karte z.B. 1Der Karte 98 €
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Mit 10er Karte ja, sonstige 9 € Kinderkarte
Wetterauskunft Tel: 08821/797979 oder Internet www.zugspitze.de
Besonderheiten: Wetterbeobachtung laufend über Internet Panorama-Kamera so.

QJ
cu

® 08368/91250
n A7R1-12 Rirhina/HAlhlarh
Inh o@tegel berg bahn .d e www.huch.enb.erg-buc.hi.ng.de
Betriebszeiten: 9h 17h ganzjährig. Hochsaison länger.
Revisionszeiten: März 6 Nov. für zwei Tage unter der Woche
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 5 € plus 3€ Landeplatzkarte pro Tag
Preis Bergfahrt Drachentransport Gleicher Preis wie Gleitschirme
Maximale Packlänge Drachen: 6 + 7m
Ermäßigung : 5/10er Karte z B. 3er Karte 12.50 €. 6er Karte 23.50 €
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft Tel: 08368/91250
Besonderheiten: Zwei Startplätze für Drachen und Gleitschirme, Jahreskarte
Landeplatz für 26 €. Kostenlose Stellplätze für Flieger an der Seilbahnstation.

Alpspitze

08361/1270
D-87484 Nesselwang
Fildspitzbahri@altospitzbahn.de www.alpspitzbahn.de
Betriebszeiten: Ganzjährig 9-17h.
Revisionszeiten: 8. April 1 Mai und 3. NOV. Weihnachten
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 3 € Drachentransport nicht möglich
Ermäßigung : 5/10er Karte z.B. 50 und 100 Punkte Karte Ermässigungen
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft Tel: 08361/771 und Internet s.o.
Besonderheiten: Die alte Startrampe wurde abgebaut.
GS-Startplatz ca. 30 min. Aufstieg

Feuerberg

11 09701/391
D-197816 Lohr/Main
www.feuerberglifte.de
Betriebszeiten: Bislang nur im Winter bei guter Schneemenge
Revisionszeiten: Nach der Wintersaison
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: Auf Anfrage
Ermäßigung : 5/10er Karte z.B. Drei Fahrten 5.50 €
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft Tel: 09701/391 oder Internet
Besonderheiten: Sommerbetrieb ist geplant. Der Feuerberg liegt auf der Rhön zwischen Wildflecken und Langenleiten

eck

cri

e 0801-12/5039
n.IRR I l pnoorpg
Betriebszeiten: 28.04.1711.2002
Revisionszeiten: B.4. bis 27.4.2002
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 8 €
Preis Bergfahrt Drachentransport: 8 €
Maximale Packlänge Drachen: 4.20m
Ermäßigung 5/10er Karte i3.10er Karte 58 €
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft Tel: 08042/503940
Besonderheiten: Flugordnung beachten

Breitenberg

K 08363/5820
0-87459 Pfronten-Steinach
Info@breitenbergbahn.de www.breitenbergbahn.de
Betriebszeiten: Ganzjährig 9h-17h
Revisionszeiten: ca. 9 April bis 19.April
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 8.50
Preis Bergfahrt Drachentransport: 8.50 € plus Pilot
Maximale Packlänge Drachen: Keine Beschränkung
Ermäßigung : 5/10er Karte 7.9.50 Punkte Karte entspricht ca.7 € je Fahrt
Kastenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft Tel. 08363/392
Besonderheiten: Drachen wird im Gehänge transportiert

02
2

ti



ID-9^L1253 Bischofsmais
Pchatz@geisskopf.de www.geisskopf.de

e 09920/231

Betriebszeiten: Ganzjährig. Sommer 9.15 - 16.45, Winter 8.30 - 16.30
Revisionszeiten: April und November
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 3
Ermäßigung : 5/10er Karte z.B. 60 Punkte Karte entspricht 8 Fahrten 20 E
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Nein
Wetterauskunft Tel: 09920-465 oder Internet s.o.
Besonderheiten: Kein Drachentransport möglich



D-82^LIS5 Garmisch-Partenkirchen
Zugsoitbahn@zugsoitze.de WLUUzugspitze.de

2 08821/7970

Betriebszeiten: Ganzjährig. Winters 8.30 - 17h, Sommers 9 - 17h
Revisionszeiten: 15. April bis 17. Mai
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 8
Ermäßigung : 5/10er Karte z.B. Auf Anfrage
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Nein, Kinderpreis 5 € wird berechnet
Wetterauskunft Tel: 08821-797979 oder Internet s.o.
Besonderheiten: Laufende Wetterbeobachtung über Internet Panorama-Kamera s.o.

0-8753^L-1 Oberstaufen•Steibis
Info@hochgrat.de www.hochgrat.de

e 08386/8222

Betriebszeiten: Ganzjährig. 8.30 - 17h
Revisionszeiten: 8.4.-19.4. und 11.11.20.11.2002
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 8.50E
Preis Bergfahrt Drachentransport: 8.50 oder zwei Entwertungen 4.50 je Fahrt s.o
Maximale Packlänge Drachen: 5m
Ermäßigung 5/10er Karte z.B. 5er Karte 23 , 10er Karte 41€
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft Tel: 08386-8223 oder übers Internet-web cam
Besonderheiten: Internet-Panorama Wetter-Kamera Beobachtung

0-83 2 5 0 Maquaristein
www.marcluartstein.de

086(41/7216

Betriebszeiten: Bei guter Wetterlage von April bis Okt. 9h - 17 h
Revisionszeiten: Unter der Woche im April
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: Ca.4 E
Preis Bergfahrt Drachentransport: Ca.4
Maximale Packlänge Drachen: Keine Beschränkung
Ermäßigung : 5/10er Karte z.B. Mit Kurkarte
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Nein
Wetterauskunft Tel: 08641-7216
Besonderheiten: Drachenflugberg. Für Gleitschirme weniger geeignet.

n_f:nRiA Rprapn
Hochfellnseilbahn@hochfelln.de www.hochfellnseilbahn.de

e 08652/8511

Betriebszeiten: Ganzjährig. 9h 16.30 h bzw. 17 h im Sommer
Revisionszeiten: April und Nov.
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 9.50 € bis Gipfel
Preis Bergfahrt Drachentransport: Auf Anfrage s.u.
Maximale Packlänge Drachen: Max.6 m
Ermäßigung : 5/10er Karte z.B.Saisonkarte Mai Okt.
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft Tel: 08652-5366
Besonderheiten: Zahlreiche Tarife je nach Fahrthöhe. Im Internet s.o. aufgeführt.

D-83122 Samerberg
Limo]. hoc hriesba h n . de

2 08032/97550

Betriebszeiten: Ganzjährig bei guter Wetterlage. B.30 bzw.9.30 - 16h
Revisionszeiten: Keine Angaben
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: CM 14: plus 2.50 CM Landegebuhr entspr. ca. 8.50
Preis Bergfahrt Drachentransport: DM 17.-plus 5 DM Landegebuhr, entep.ca, 12
Maximale Packlänge Drachen: Keine Angaben
Ermäßigung : 5/10er Karte z.B. Ja. An der Kasse erfragen
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Keine Angaben
Wetterauskunft Tel: 06032-8805 oder Internet Wehr s.o.
Besonderheiten: Die Hochriesbahn schickte den Fragebogen nicht zurück. Angaben übers Internet



Hohenbogen

93'453 Neukircher b.f-II: Blut
Info@hoher-bogen.de www.hoher-bogen.de

099i-17/L1614

Betriebszeiten: Ganzjährig
Revisionszeiten: Nov. Bis Mitte Dez. und März
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 3.50 f
Preis Bergfahrt Drachentransport: 3.50 f
Maximale Packlänge Drachen: Normale Drachen kein Problem
Ermäßigung : 5/10er Karte z.B. Auf Anfrage
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft Tel: 09947-454 oder Internet s.o.
Besonderheiten: keine

Hündle

0-87534 Oberstaufen
Info@huendle.de www.huendle.de

e 08386/2700

Betriebszeiten: Ganzjährig. 9h 15.30h
Revisionszeiten: 18. - 22 März und 11. - 15.Nov. 2002 s.u.
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 5€
Preis Bergfahrt Drachentransport: Kein Drachentransport möglich
Ermäßigung 5/10er Karte z.B.
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: J8
Wetterauskunft Tel: 08386-2720
Besonderheiten: Revision: Bei guter Wetterlage fährt die Bahn am Wochenende

Hornberg

0-87527 Ofterschwang
InfoEgo-ofterschwang.de www.go-ofterschwang.de

2 08321/67030

Betriebszeiten: Ganzjährig 9h bis 16.30h
Revisionszeiten: B.April • 8.Mai
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 7.50 €
Preis Bergfahrt Drachentransport Wie Gleitschirme
Maximale Packlänge Drachen: 2m
Ermäßigung : 5/10er Karte z.B. Sen Karte 31i
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft Tel: Wetter D8321-67030. Info Bahn 08321.67E130
Besonderheiten: Transport nur für kurz gepackte Drachen möglich

Jenner

183471 Schöna
InfoIal Jennerbahn. de www.i Jennerbahn. de

e 08652/95810

Betriebszeiten: Sommer Elh - 17.30 h. Dez.- Febr. 9h 16 h bzw. 16.30
Revisionszeiten: April ca. 2 Wochen. Anfang Novlis ca. 20. Dez.
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot 13.50
Preis Bergfahrt Drachentransport: 13.50 f incl. Drachen mit Sondergehänge
Maximale Packlänge Drachen: 4.00 Pl
Ermäßigung 5/10er Karte z.B. Sportcard-Tageskarte 21.50 €
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft Tel: 08652-95810, www.jennerbahn.de oder Jevriv.austrocontrola.at
Besonderheiten: Drachentransport mit Einweisung, Änderungen vorbehalten

Kampenwand

0-83229 Rschau
u.iLuw ,Kampenwand.de

Betriebszeiten: Mai-Juni, Sept. • Nov. 8.30h • ca.17.30h, Dez. - April 2h • 16.30h
Revisionszeiten: Mitte November bis Mitte Dezember
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: BE plus 2E Landegebühr
Preis Bergfahrt Drachentransport: Wie Gleitschirme
Maximale Packlänge Drachen: 4.50m
Ermäßigung 5/10er Karte z.B. 10er Karte 50€, Tageskarte 15f
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft Tel: Wetternetz: 08052-906 4420 pers. Auskunft: 08052-44 11
Besonderheiten: Übers Internet s.o. stundenaktuelle Windgraphik und Flugordnung

(2) 0805214y11

Kreuzeck

0-82-157 Garmisch-Partenkirchen
www.zugsbitze.de

Betriebszeiten: Die neue leistungsfähigere Zweiseil- mlaufbahn wird im Dezember 2002 in Betrieb genommen.
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: Noch nicht bekannt
Preis Bergfahrt Drachentransport: Noch nicht bekannt
Maximale Packlänge Drachen:
Ermäßigung 5/10er Karte z.B.
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Mit der bisherigen Bahn ja
Wetterauskunft Tel: 08821.797979
Besonderheiten: Laufende Wetterbeobachtung über Internet Panorama-Kamera s.o.

e 088211797-0

Laber

0-82-187 Oberammergau
Laber-bergbahn@l-online.de WWW.laber-bergbahn.de

Betriebszeiten: Ganzjährig. 9 - 17h bzw. 17.30h Juli - August
Revisionszeiten: 14 Tage Frühjahr, Herbst ca.5.Nov • 24.Dez.
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 7K
Preis Bergfahrt Drachentransport: Wie Gleitschirm
Maximale Packlänge Drachen: Keine Begrenzung
Ermäßigung : 5/10er Karte z.B. 10er Karte 41€, 10er Karte 66.50 €
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft Tel: 08822-4770
Besonderheiten: Frühjahrsrevision 14 Tage nach weissem Sonntag [Originalität der Bahn]

e 08822114770

Merkur

0-76494 Baden-Baden
Nahverkehr@stadtwerke-baden-baden.de
www.luw.stadtwerke-baden-baden.de

Betriebszeiten: Ganzjährig von 10 bis 22h.
Revisionszeiten: Januar
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 5
Ermäßigung : 5/10er Karte z.B.
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft Tel: 07221-277-610
Besonderheiten Das neue Fluggebiet im Schwarzwald befindet sich bei Reduktionsschluss 15.April noch im Zulassungsverfahren

(I 07221/277-610



indep VithC
gliders f
www.independence-world.com .71

D-87637 Eisenberg
Pröbstenerstr. 15
Tel.: +49 8364 9833-0
Fax: +49 8364 9833-33
e-mail: info@independence-world.com

Mittag

08323/6149

0437509 Immenstadt

Information@m.ittagbahn.de

ittagbahn.de

Betriebszeiten: Ganzjährig . B 17h Sommer. 8-16h Winter

Revisionszeiten: Frühjahr- April wochentags

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 76

Preis Bergfahrt Drachentransport: 7E

Maximale Packlänge Drachen: Keine Beschränkung

Ermäßigung : 5/10er Karte z.B. vier Karte 30E, 10er Karte 4DE

Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja

Wetterauskunft Tel: DB323-5149 ab 17h DB323.3555

Besonderheiten: Kostenlose Flugordnungsbroschüre an der Seilbahn lesen

Net

08322/96000

D-87561 Oberstdorf

Info@nebelhorn.de www.nebelhorn.de

Betriebszeiten: Ganzjährig

Revisionszeiten: B. 26.April und ab 4.Nov.2002

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: Bis Gipfel 17E , bis HÖtatsblick 156

Preis Bergfahrt Drachentransport: Wie Gleitschirm

Maximale Packlänge Drachen: 3.40 m

Ermäßigung : 5/10er Karte z.B. Saisonkarten auf Anfrage

Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja

Wetterauskunft Tel: 07130/555/33/666 und Web Cam s.o.

Besonderheiten: Am Nebelhorn gibt es zahlreiche Startplätze in unterschiedlicher Abflughöhe und Schwierigkeitsgrad. Flugordnung beachten.

08651/2127

183(-135 Bad Reichenhall

info@redlightstuhl-1-bahn.de www.redlightstuhl-linien.de

Betriebszeiten: Ganzjährig. 9-17h halbstündlich

Revisionszeiten: Unter der Woche- Anfrage

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 7E

Preis Bergfahrt Drachentransport: 7E

Maximale Packlänge Drachen: 7m

Ermäßigung : 5/10er Karte z.D. Saison Sommerkarte 12DE

Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja

Wetterauskunft Tel: 08657-2127 oder Internet s.o.

Besonderheiten: Laufende Wetterbeobachtung über Internet Wetter-Kamera

08663/882820

Online RRPu Röhrling

Rauschbergbahn@t-online.de

WWW.Ruhpelding.de/rauschbergbahn

Betriebszeiten:Ganzjährig 9.15-17h

Revisionszeiten:Nov. bis ca. 20.02.

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 9.50E

Preis Bergfahrt Drachentransport: Wie Gleitschirme

Maximale Packlänge Drachen: Alle Typen

Ermäßigung : 5/10er Karte z.B.Nur über Verein

Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja

Wetterauskunft Tel:08663.5945

Besonderheiten: Bei gutem Wetter fährt die Bahn bis es dunkel



Fotos: Rainer Scheidt



(1.11)
N
C
U
111
9

CC

ta
ib
C
Quins

0-79005 Freiburg
Info@bergwelt-schauinsland.com
www.bergwelt-schauinsland.de

CD 0761/292930

Betriebszeiten: Ganzjährig. 1. Mai - 31. Okt. 9 - 18h. 1. Nov. - 30. April 9.30 - 17h
Revisionszeiten: 18.02. 22.03 und 2.12. - 20.12.2002
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 6.609
Ermäßigung : 5/10er Karte z.B. 12. er Karte 469
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft Tel 0180-501 9703 oder Internet Wetterbild. s.o.
Besonderheiten: B-Schein Pflicht und Einweisung. Kein Drachentransport möglich

Sommerberg

0-75313 Bad Wildbad
wuJw.Bad-Wildbad.de

e 07081/3394

Betriebszeiten: Ganzjährig. 7 - 19.30h ab 8. Mai bis 22.30h
Revisionszeiten: Ca. 11..15. Nov. 2002
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 1.609
Preis Bergfahrt Drachentransport: 1.80€
Maximale Packlänge Drachen: Ca. 5m
Ermäßigung : 5/10er Karte z.B. 20 Fahrten 27.609, 40 Fahrten 40.90€
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Nein
Wetterauskunft Tel: 07081-3394
Besonderheiten: Fluggebiet im Schwarzwald. Gästeregung siehe DHV Info 107

Stöckerkopf

0-72270 Baiersbrunn
www.sky-soorts.de

CD 0774421122-412

Betriebszeiten: 1. Mai bis Ende Sept. bei guter Wetterlage und im Winter bei passender Schneelage
Revisionszeiten: April unter der Woche
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: Ca. 1.509
Preis Bergfahrt Drachentransport: 5.1.505
Maximale Packlänge Drachen: Keine Beschränkung
Ermäßigung : 5/10er Karte z.B. Ja auf Anfrage
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft Tel: Wetternetz 07442-121 425
Besonderheiten: Fluggebiet im Schwarzwald. Beschreibung im 9H1J. Info 107. Wenn die Bahn nicht leitet, Busshuttle der beiden Flugschulen zum Startplatz am Wochenende.

Q.1

Betriebszeiten: Ganzjährig 8.30 - 17h bzw. 18h sommers
Revisionszeiten: Nix bis Mitte Dez./Merz nach Wetterlage
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 99
Preis Bergfahrt Drachentransport: 9€ enthalten sind 3€ Lendeplatzgebühr
Maximale Packlänge Drachen: 6 7 m
Ermäßigung : 5/10er Karte z.B. 3er Karte 22.505 , 6er Karte incl. Chip 47.50€
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft Tel: 08362-81010
Besonderheiten: neuer Startplatz, Rampe wurde abgebaut

9

08362/983620

ULTRALITE PRODUCTS
LOOK UP



PILOT: STEPHAN STIEGE.
GLICH: SUMMI1 OHV 2
HAFIRESS: EVEREST
RESCUE: PROFILE 22
OVERALL: °VERS 2000

UP

UP EUROPE • ALTJOCH 19 A • 0-82431 KOCHELAHM
PHONE ++49(0)88 51/92 92 0 - FAX ++49(0)88 51/92 92
E-MAIL: INFO@UP-HROPE.CLIM • WWW.UP-EUROPE.COM

[e]

© OB66319878

Unternberg C-8332'-1 Ruhpolding
uJuJuUnternbergbahn, de

Betriebszeiten: Ganzjährig 9 -16h
Revisionszeiten: Ostern bis Christi Himmelfahrt 9.Mai 2002
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: Ca. 3€
Preis Bergfahrt Drachentransport: Ca.3€
Maximale Packlänge Drachen: Keine Beschränkung
Ermäßigung : 5/10er Karte z.B. Ja, auf Anfrage
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft Tel: 0 E3-5960 oder Webcam twimflugzentrum-ruhpolding.de
Besonderheiten: Der Seilbahnbesitzer hat jetzt gewechselt, Neue Bahnpreise etc. über
Flugsportzentrum Ruhpolding. Tel:08683,668



e 08022/705370

Wallberg 13-837CD Rottach-Egern
www.gleitschirm.de

Betriebszeiten: Ganzjährig 8.45 - 17h
Revisionszeiten Frühjahr 8.4 -12.4. und Mitte Na' - Mitte DEZ.
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: SE
Preis Bergfahrt Drachentransport: Wie Gleitschirme
Maximale Packlänge Drachen: 4.20 m
Ermäßigung : 5/10er Karte z.B. 10er Karte 57K , 20er Karte 98E
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft Tel: 09022-95137
Besonderheiten: Flugordnung beachten

08821f797-0

0-82 '157 Garmisch-Partenkirchen
Zugspitzbahn@zugspitze.de www.zugspitze.de

Betriebszeiten: Ganzjährig. Winters 17h , sommers 9 -16.30h
Revisionszeiten: 8.April bis 17.Mai
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 11K
Preis Bergfahrt Drachentransport: Wie Gleitschirm
Maximale Packlänge Drachen: 4.20 m
Ermäßigung : 5/10er Karte z.B 10er Karte 98E
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Mit 10 Karte ja. Sonst Kindertarif 7E
Wetterauskunft Tel: 08821-79 79 79
Besonderheiten: Wetterbeobachtung laufend über Internet Panorama-Kamera

08326/9B91

Weierkopf 0-87535 Bolsterweg
Info@hoernerbahn.de www.hoernerbahn.de

Betriebszeiten: 1.Mai bis 3.Nov tägl 8.30 -18.30 h
Revisionszeiten: B.430.4,2002
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 10
Ermäßigung : 5/10er Karte z.13 Halbtageskarte 18 E, Ganztageskarte 23
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft Tel: 08326-9093
Besonderheiten: Kein Drachentransport möglich

Berg ohne Flugarnnis

Rrber-Bayrisch Eisenstein:

Der Große Arber ist Naturschutzgebiet, deshalb keine
Start- und Landegenehmigung

Fellhorn-Oberstdorf:

Am Fellhorn sind keine Startplätze. Die Seilbahn empfiehlt
das Nebelhorn als passende Alternative.

Hochalm/Garmisch:

Nicht geeignet lt.Bahn, da der Aufstieg zu einem Start-
platz mindestens 30 Minuten dauert.

Hochschwarzeck/Königsee:

Derzeit kein öffentlicher Flugberg lt. Seilbahngesellschaft

Hörnle-Bad Kohlgrub:

Der private Grundstückseigner lässt einen Startplatz
bis auf weiteres nicht zu.

Karwendel-Mittenwald:

Derzeit nur für Clubmitglieder erlaubt.

Reiteralpe-Schneizreuth

Keine öffentliche Seilbahn. Nur für Bundeswehr Aufgaben.

Wendelstein-Brannenburg

Lt. Bahn nicht geeignet zum Fliegen.



CHARTERN STATT KAUFEN

Hand aufs Herz. Gerade in der Drachenszene setzen viele Flügel Staub an. Eine handvoll Flüge im Jahr sind bei manchen Piloten schon eine Menge. Unabhängig davon, dass man einfach öfters in die Luft kommen **sollte, gibt es hier auch einen wirtschaftlichen Aspekt. Der Unterhalt des Fluggerätes, der Wertverlust und die fälligen Checks stehen auf der Ausgabenseite.** Auch für Fluganfänger stellt sich die Frage, wie tief man in die Tasche greifen soll. Muss es denn unbedingt gleich eine eigene Ausrüstung sein?

DIE ALTERNATIVE

Rudi Aumer von der Drachenflugschule Kelheim hat das Problem erkannt und bietet die Möglichkeit des Charterns von Ausrüstungsgegenständen. Für einen Tagessatz von 30 € kann sich der Pilot mit absolvierter Einweisung einen Drachen samt Gurtzeug und Rettungsgerät ausleihen. Von den bezahlten 30 € werden von der Flugschule 5 € als Aufwandsentschädigung einbehalten, 25 € werden in Form eines Gutscheins, der eine Gültigkeitsdauer von 2 Jahren ab Ausstellungsdatum hat, zurückgegeben. Dieser Gutschein wird beim Erwerb einer Flugausrüstung bei der Flugschule an den Kaufpreis angerechnet. Der Pilot verpflichtet sich auf der anderen Seite, die Geräte im ordnungsgemäßen Zustand zurückzugeben und für eventuelle Schäden aufzukommen.

VORTEILE FÜR DEN PILOTEN

Bei den Geräten handelt es sich um neuwertige Drachen der Klassifizierung 1-2 und einwandfreies Equipment. Wer nur selten fliegt oder wieder einsteigen möchte, kommt ohne großen finanziellen Aufwand mit aktuellen Geräten in die Luft. Wer seinen Drachen mit abgelaufenen Check im Keller liegen hat, holt sich einfach ein solches Gerät.

0 Piloten, die noch die Schule besuchen und finanziell nicht in der Lage sind sich ein eigenes Gerät zuzulegen, können mit jedem Flug für den Kauf eines eigenen Drachen etwas ansparen. Der geringe Tagessatz kann auch von einem Schüler aufgebracht werden und vielleicht fällt so den Eltern eines jungen Drachenaspiranten das Sponsoring etwas leichter. Auch die unentschlossenen Piloten in der Ausbildung können so relativ kostengünstig an Höhenflügen teilnehmen. Sollten sich die Flugschüler für das Weitermachen entschließen, sind nur 5 € / Tag investiert.

03 Kurzum eine interessante Alternative zum Kauf einer kompletten Flugausrüstung. Weitere Infos bei Flugschulleiter Rudi Aumer, Flugschule Kelheim nachfragen.

Info: Drachenflugschule Kelheim Tel: 09441/4938, e-mail: rudi@dfs-kelheim.de, Internet: www.dfs-kelheim.de

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

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.

Karabinerbrüche

Fakten, Ursachen und Konsequenzen.

Eine Zusammenstellung von Reiner Brunn

Ein Gleitschirmkarabiner eines DHV Testpiloten bricht beim Startvorgang mit einem Gleitschirm in zwei Teile.

Nachdem das DHV -Technikreferat die Bruchstücke begutachtet hat und sich von der bestimmungsgerechten Verwendung des Karabiners überzeugt hat, soll ein ausführliches Materialgutachten erstellt werden, um die Ursache zu ermitteln und evtl. Konsequenzen zu ziehen. Die Bruchstücke des Karabiners werden dem TÜV Süddeutschland, Abteilung Werkstoffuntersuchung und Schadenanalyse für eine ausführliche Materialuntersuchung übergeben. Der bearbeitende Sachverständige äußert sogleich eine erste Vermutung über die evtl. Ursache des Karabinerbruchs. Demnach ist das Verchromen von Metallen, insbesondere Aluminium, eine »heikle Angelegenheit und hat bereits des Öfteren bei Schadensanalysen eine entscheidende Rolle gespielt«. Daraufhin beauftragt das DHV Technikreferat den TÜV ein weiteres Materialgutachten vom gleichen Karabinertyp, jedoch mit einer nicht verchromten Oberflächenveredelung, durchzuführen. Auch dieser Karabiner befand sich im jahrelangen Dauereinsatz beim Gleitschirmtestflug. Parallel dazu führt das DHV-Technikreferat eigene Bruchfestigkeitsuntersuchungen an allen für die Gleitschirmgurtzeugmusterprüfung verwendeten Verbindungselementen durch (Karabiner eloxiert, verchromt, poliert; SIL System; Schraubschäkel etc.). Dabei werden sowohl fabrikneue als auch gebrauchte und stark gebrauchte Karabiner auf ihre tatsächliche Bruchfestigkeit überprüft.

Auch der Hersteller des gebrochenen

Karabiners **Austriapin** und weitere Karabinerhersteller führen eigene Bruchfestigkeitsuntersuchungen und künstliche Alterungsversuche an neuen und gebrauchten Karabiner durch. Die Ergebnisse sind vorerst beruhigend, die Verbindungselemente erreichen ihre angegebene Mindestfestigkeit und liegen damit weit über den Festigkeitsforderungen der DHV Bauvorschriften bei der Gurtzeugprüfung.

Bei der Musterprüfung muss jedes Verbindungselement zusammen mit dem Gurtzeug dem Neunfachen der max. Anhängelast über 10 Sekunden standhalten.

Dann teilt uns der TÜV das offizielle Ergebnis der Schadenanalyse des verchromten Karabiners mit:

»Das Versagen des Karabinerhakens ist auf einen Schwingbruch zurück-

zuführen, ... Rißinitiiierung haben Anrisse in der Veredelungsschicht auf der Oberfläche des aus einer Aluminiumlegierung hergestellten Hakens gewirkt. Sowohl diese metallographisch festgestellten Anrisse als auch mikroplastische Verformungen in oberflächennahen Werkstoffzonen sind als Risskeime identifiziert worden, die den Bruch des Karabinerhakens ausgelöst haben.«

Außerdem das Ergebnis der Schadenanalyse des nichtmetallisch veredelten Karabiners:

»Aus den Ergebnissen der Untersuchungen am überlassenen Hakenpaar konnten trotz dem Vorliegen von sowohl herstellungs- als auch betriebsbedingten mikroskopischen Oberflächendefekten weder Anrisse noch Risse in den hochbeanspruchten Karabinerhakenabschnitten festgestellt werden.

Der DHV ersucht dringend um die Beachtung der Sicherheitsmitteilung vom 14.12.01

Die Benutzung dieses Karabiners im Gleitschirmgurtzeug ist lebensgefährlich! Weiterhin bitten wir alle Piloten um Ihre Mithilfe: Informiert alle Piloten über die Gefahr. Wenn ihnen erreichen die Info- und Internetinformationen des DHV! Spricht Piloten unmittelbar im Fluggelände an, wenn sie diese Karabiner benutzen! Auch wenn äußerlich keine Schäden erkennbar sind, kann die Verchromung das Alu-Material des Karabiners innerlich beschädigt haben. Deshalb: Keinen Flug mit diesen Karabinern machen!

Danke für Eure Mithilfe

Karl Slezak

Sicherheitsreferent





Aus dem Vergleich der hier vorliegenden Untersuchungen und den bereits älteren Untersuchungen an metallisch veredelten Oberflächen von Karabinerhaken ist somit der Schluss abzuleiten, dass offensichtlich die Gefahr einer Rissbildung im Hakenwerkstoff beim Betrieb gering ist, wenn das Bauteil nicht metallisch oberflächenveredelt ist.--

Die Erkenntnisse aus den Schadensanalysen veranlassten den DHV in Übereinstimmung mit dem Hersteller des Karabiner Austrialpin zu der Lufttüchtigkeitsanweisung vom Dezember 2002:--

<http://www.dhv.de/deutsch/sicherheit/index.html> --

Bei weiteren DHV Bruchfestigkeitstests an verchromten Austrialpin Parafly Karabiner gab es ein Muster, dessen Bruchlast nur 5129 dd N (ca. 529 kg) anstatt der angegebenen 181 C1 (ca. 1.800 kg) aufwies"

Außerdem erreichte allem Anschein nach die Karabiri TA,iii,94Aei Weitem nicht alle Piloten bzw. sie wurde nicht von alle Al'äreieii4g"e nommen, denn es kam noch zu einem weiteren Kara:IderhiieMiend des Flugbetriebes. Der verchromte Austrialpin Karab it'braci-Auchilier während des Startvorgangs und glücklicherweise kam Niemand zu Schaden.

Der Grund, warum sich die Karabinerbrüche beim Stkdricleieiüg ereignet haben, liegt vermutlich darin, dass der Karabl9i*iteiei--

ne kraftschlüssige Verbindung eingeht (vorhandenes Schnapperspiel verschwindet unter Last = kraftschlüssige Verbindung). Das Risswachstum bei dem schadhaften, verchromten Karabiner schreitet im Betriebsverlauf stetig voran, bis letztendlich nur noch ein kurze, ruckartige Belastung ohne Kraftschluss des Schnappers zu einem »zähen Restgewaltbruch« führt. Der Hintergrund für ein Schnapperspiel liegt in den Anforderungen aus der Bergsportkarabinernorm EN 12275, bei der die Funktionsfähigkeit des Schnappers unter einer Beanspruchung von 80 daN (z.B. Bergung eines Angeseilten) gewährleistet sein muss und gegebenenfalls fertigungsbedingter Toleranzen. Da die Karabinerhersteller hauptsächlich Bergsportkarabiner produzieren und es für Flugsportkarabiner keine spezielle Norm gibt - weder auf europäischer noch nationaler Ebene - sind die Flugsportkarabiner aus den Erkenntnissen der Bergsportkarabinernorm und speziellen Anforderungen des Flugsports entstanden. Eine spezielle Anforderung ist z. B. die Krafteinleitung beim Bruchlasttest, die bei Flugsportkara-



DHV Festigkeitsversuche an Karabiner und Verbindungselementen
(Stand Nov./2001)

	Typ/Hersteller	Mindestfestigkeit laut Hersteller	Versuch 1 Mindestfestigkeit	Versuch 2 Br
	Sup Air	15 kN	positiv	16512 N
	Parafly Automatic/ Austrialpin	18 kN	positiv	18255 N
	Fly Automatic/ Stubai	18 kN	positiv	17768 N
	Woody Valley/ Camp	20 kN	positiv	23967 N
	SH/ Finsterwalder	20 kN	positiv	31140 N

Versuchsaufbau



Bei dem Versuchsaufbau handelt es sich um die DHV Gurtzeugfestigkeitsmaschine, die Krafteinleitung auf die fabrikneuen Karabiner/Verbindungselemente fand über definierte Gurtbänder statt. Versuch 1: Überprüfung der Mindestfestigkeitsangabe des Herstellers über 10 sec. Versuch 2: Bruchlastermittlung an dem selben Karabiner, der bereits Versuch 1 durchlaufen hat (Mittelwert aus drei Versuchsobjekten)

biner über Gurtbänder und nicht ä wie in der Bergsportnorm über .- mittig angebrachte Stahlbolzen geschieht. Die Gurtbänder be- ä wirken eine deutlich höheren Lastverteilung auf die schwächere Schnapperseite des Karabiners. Dadurch sinkt die Bruchfestigkeit deutlich und so sind Flugsportkarabiner entweder entsprechend höher dimensioniert oder die Bruchlastangabe ist reduziert. DHV Versuche an Flugsportkarabinern mit der Krafteinleitung nach Bergsportkarabinernorm haben Festigkeitswerte von 25 kN -29 kN im Vergleich zu 18 kN mit Gurtbändern ergeben.

Die Karabinerhersteller unterziehen ihre Produkte einer Reihe von Qualitätssicherungsmaß-

nahmen bis hin zur abschließenden Stückprüfung, bei der jeder einzelne Karabiner einer Prüflast von 1000 daN standhalten muss...etc. Zudem unterliegen auch Alu Karabiner einem natürlichen Alterungsprozess. Agsollten laut Karabinerhersteller Austrialpin nach ca. 500 Flugstunden **agited** werden. Voraussetzung ist ein sachgerechter Umgang mit den Verbindungen. Indern

und Sichtkontrollen auf Beschädigung in regelmäßigen Zeitabständen.

Aufgrund der Erkenntnisse der vergangenen Monate hat das DHV-Technikreferat in Zusammenarbeit mit interessierten Karabinerherstellern einen Entwurf mit erweiterten technischen DHV Anforderungen für Verbindungselemente Gleitschirm/Gurtzeug erstellt und die baldige Umsetzung geplant.

Im folgenden pin 'g des li'rtifigen Ergebnis dieser Expertengruppe:

1. Festigkeitsanforderungen Verbindungselement Gleitsegel/Gurtzeug:

- > das Verbindungselement wird (soweit vorhanden, bei geschlossenem Schnapper) mit 1000 daN belastet
 - > anschließend wird das gleiche Bauteil einer schwellenden Belastung von min. 0 bis max. 200 daN unterzogen, die Lastwechselfrequenz liegt bei 1 Hz oder kleiner (die Anzahl der Lastspiele ist noch durch Vorversuche zu bestimmen)
 - > danach ist mit demselben Muster ein Festigkeitstest durchzuführen (soweit vorhanden, bei geschlossenem Schnapper) mit einem
 - Mindestfestigkeitswert von 18 kN für einsitzig verwendete Verbindungselemente
 - Mindestfestigkeitswert von 24 kN für doppelsitzig verwendete Verbindungselemente
 - > das Verbindungselement muss bei geöffnetem Schnapper (soweit vorhanden) einer Last von min. 5 kN standhalten
- Die Lasteinleitung erfolgt über definierte Gurtbänder

2. Funktionsfähigkeit des Verbindungselementes

- > Die Öffnung des Verbindungselementes muss einhändig möglich sein
- Das Verbindungselement muss eine automatische Verriegelung besitzen und min. zwei Sicherheitsstufen { unterschiedliche manuelle Handlungen) bis zum Öffnen des Schnappers aufweisen oder der Start bei geöffnetem Verbindungselement muss unmöglich sein

3. Kennzeichnung des Verbindungselementes

- > Das Verbindungselement muss deutlich, unauslöschlich und dauerhaft mit folgenden Informationen gekennzeichnet sein:
 - Name und Warenzeichen des Herstellers, Importeurs oder Lieferers
 - Chargenkenntung
 - Mindestfestigkeitswert Längsrichtung in kN - Verschluss geschlossen
 - Mindestfestigkeitswert Längsrichtung in kN - Verschluss offen
 - Angabe »MONO« für einsitzig verwendetes Verbindungselement
 - Angabe »BI« für doppelsitzig verwendetes Verbindungselement

4. Allgemeines

- > Herstellerangaben zur sicheren Betriebsdauer, bzw. wie diese abzuschätzen ist
 - > Diese Verbindungselemente werden als »DHV-empfohlene Verbindungselemente für Gleitschirm/Gurtzeug« veröffentlicht
 - > Diese Verbindungselemente sind Bestandteil der Musterprüfung von Gleitschirmgurtzeugen
- Der Stand der Technik bei Flugsportkarabiner soll so schnell wie möglich in die Lufttüchtigkeitsforderungen des DHV aufgenommen werden.



Aufstellung Doppelsitzereignung verschiedener Karabiner

Karabiner Typ/Hersteller	Mindestfestigkeit	Doppelsitzereignung(1)	Eigengewicht laut Hersteller
 SupAir	15 kN	nein	68 g
 Perafly Automatic/Austrialpin	18 kN	nein	
 Fly Automatic/Stuhai	18 kN	nein	58 g
 Woody Valley/Camp	20 kN	bedingt, bis max. Startgewicht von 220 kg	66g
 Fly/Stuhai	22 kN	bedingt, bis max. Startgewicht von 240 kg	104 g
 Powerfly/Austrialpin	26 kN		140 g
 Delta Austrialpin	32 kN		228 g
 Mailon Rapide 7mm/Peguet	5 x Nutzlast (WLL) = 31kN	bedingt, da unsachgerechter Umgang zu erheblichem Festigkeitsverlust führt	46 g

Anmerkung (1): Laut gegenwärtigen DHV Bauvorschriften (Stand 1996) als Verbindungselement zwischen Doppelsitzeraufhängung und Doppelsitzergleitschirm geeignet. Nach künftigen, erweiterten technischen DIN Anforderungen für Verbindungselemente Gleitschirm/Gurtzeug beträgt die Mindestfestigkeit für doppelsitzig verwendete Verbindungselemente 24 kN.

Konfigurationsbeispiele Doppelsitzeraufhängung

Die richtige »Bestückung« der Doppelsitzeraufhängung scheint bei vielen Doppelsitzerpiloten, Flugschulen und auch einigen Herstellern nicht bekannt zu sein, denn an so mancher Hauptverbindung zum Doppelsitzergleitschirm befinden sich Alu Automatikkarabiner mit Mindestbruchlasten von 15kN-zo kN! Dies ist meist nicht ausreichend, da die geforderte Mindestfestigkeit jedes Verbindungselementes auch hier beim Neunfachen des max. Stargewichtes des Doppelsitzergleitschirmes liegt. Im Folgenden eine Auflistung der geeigneten Verbindungselemente für die Hauptaufhängung zum Doppelsitzergleitschirm.



DAS CAMP FÜR DRACHEN- UND GLEITSCHIRMFLEIER

SONIAA ERFLUGGEBIETE
Olymp - Meteora-Klöster Ossagebirge

WI NTERFLUGGEBI ETE
Süd-Griechenland - Peloponnes

Info & Prospekt anfordern! Video 9,

Deutschland: Tel. 00 49/8 21/2 62 95 51, Fax 2 62 95 5 0

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 eat.forthnet.gr

www.olympic-eagles.de



Fliegen in Thüringen

Ganzjährig Kurse
alle Ausbildungsstufen
Windenausbildung
Flugsafaris • Shop

UL-Ausbildung: Motorschirm

Prospekt anfordern!

Rosenthaler Str. 25 07338 Leulenberg

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE

Tel.: 01 67 01 37 • Hand) 1,11 71/1 14 27 12 • E-mail: osllliiringergleihnnschnhel-unlino.de

*komm mal
bei uns gibt's
dem optimalen Buckel
Beratung
eine Tasse Kaffee
und alles zum Fliegen*



Unfallgefahren beim Probefliegen

In den 12 Monaten von August 2000 bis August 2001 verunglückten vier Gleitschirmpiloten tödlich beim Probeflug mit einem neuen Gerät.

Gemessen an der Gesamtzahl der tödlichen Gleitschirmunfälle in diesem Zeitraum ist dies ein Anteil von 25%. Ein Prozentsatz der erschreckend hoch ist. Man stelle sich zum Vergleich vor, 1000 der knapp 4000 (Jahr 2001) im Straßenverkehr tödlich verunglückten Autoinsassen hätten die Probefahrt mit einem neuen Fahrzeug nicht überlebt.

Bei näherem Hinsehen lassen sich zwei Hauptursachen für Unfälle bei Probeflügen feststellen:

1. Probeflieger als Testpiloten

»Gleich mal alles durchtesten« ist die Devise manches Probefliegers. Ausgestattet mit der Erfahrung des bisher geflogenen Gerätes wird dann munter spiralt, geklappt, wingovert und gleiches mehr. Böse Überraschungen bleiben dann gelegentlich nicht aus.

» Mit meinem Graffiti (ein besonders gutmütiger Einstiegerschirm, Konstruktion Mitte der 90er) musste ich zum Einleiten der Steilschleife immer vorher mehrmals links und rechts aufschaukeln. Gleiches tat ich, als ich einen neuen Mistral 2 probeflog. Doch was dann passierte, überraschte mich völlig. Der Schirm stürzte förmlich in die Spirale, es presste mich derart ins Gurtzeug, dass mir fast die Luft wegblieb. Bei meinem alten Schirm musste ich zum Ausleiten nur die Innenbremse frei geben, schon wurde er langsamer. Jetzt versuchte ich dasselbe, aber der Schirm machte das Gegenteil, er beschleunigte. Eine ganze Zeitlang wusste ich nicht, was ich tun sollte, bis mir der Hinweis – den Schirm über die Außenbremse „rausbremsen“ – aus einem Artikel im DHV-Info einfiel. Das war schwieriger als erwartet, aber schließlich gelang es. Als der Schirm wieder unter Kontrolle war, blickte ich aufs Vario und erschrak – ich hatte über 800 Meter Höhe verloren und keine Sekunde daran gedacht den Rettungsschirm zu werfen«.

Gerade noch mal gut gegangen!

Weniger Glück (und Höhe) hatte ein Gleitschirmflieger, der sich einen Ozone Octane zu einem Probeflug auslieh. Der 40-jährige mit langjähriger, aber extrem unregelmäßiger Flugerfahrung (ca. 5 Flüge im Jahr) fiel vom Start weg durch große Unsicherheit beim Umgang mit dem Gerät auf. Zeugen beobachteten ein provoziertes Einklappen mit anschließendem weiten Vorschießen der Kappe. Schließlich leitete der Pilot während des Fluges bei ruhigen Bedingungen eine Steilschleife ein und schlug, stabil spiralend, auf dem Boden auf, wo er kurz darauf seinen Verletzungen erlag.

In beiden Fällen haben die Piloten fundamentale Sicherheitsregeln für das Erliegen des Flugmanövers Steilschleife unbeachtet gelassen. (alles zu diesem Thema auf www.dhv.de unter Sicherheit).

Das gilt auch für jenen Piloten, der innerhalb eines Jahres gleich zweimal aus dem selben Grund unfallmäßig in Erscheinung trat.

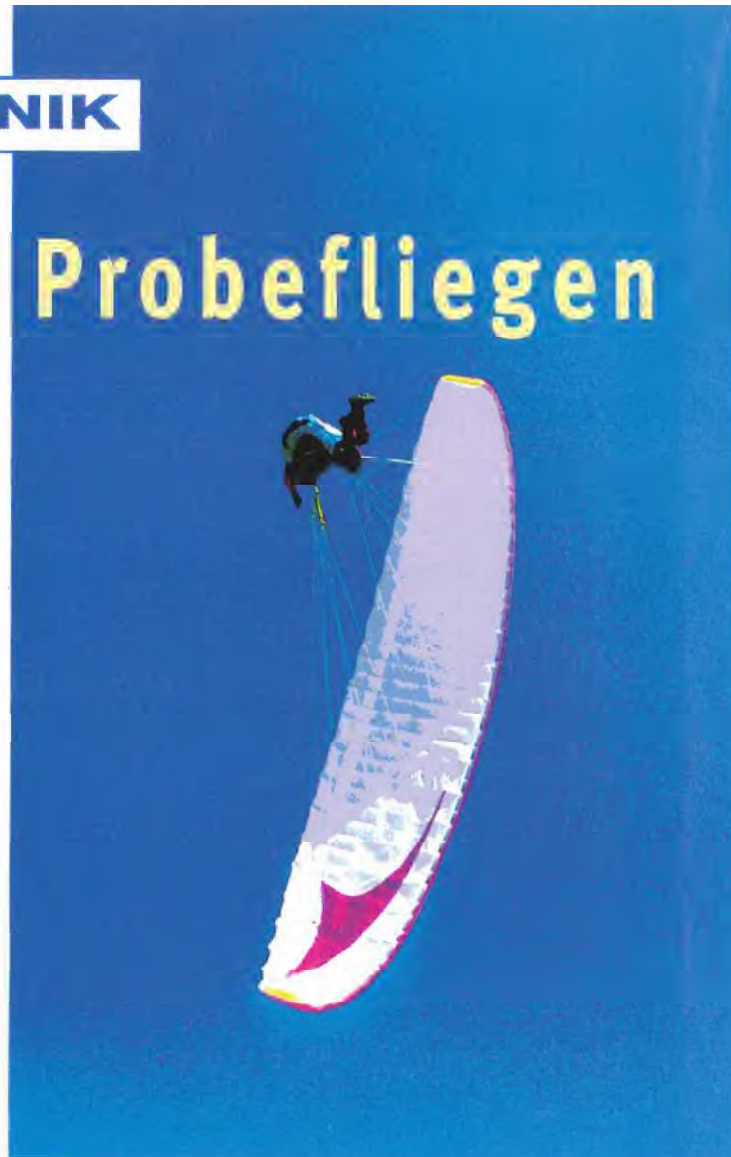
Beim Wingovern mit neuen, zum Probefliegen ausgeliehenen Gleitschirmen kam es beide Male zum Einklappen mit Verhängen des Außenflügels. Der anschließende Spiralsturz endete einmal verletzungsfrei in den Bäu-

men, beim zweiten Vorfall verhalf der Rettungsschirm zu einem glimpflichen Ausgang.

Die Liste ließe sich fortsetzen, Zum Beispiel um jene Gruppe von 3 Freunden, die kurze Zeit nach der Ausbildung ihre braven Philous gegen je einen Bandit, Sigma 4 und Octane eintauschten. Einer der drei fand sich in der Kappe seines Gleitschirmes wieder, als er die Länge der Steuerwege austestete und feststellen musste, dass der Schirm doch bedeutend kürzere Steuerwege hatte als sein bisheriges Gerät. Der Zweite provozierte eine stabile Steilschleife, die er nicht mehr ausleiten konnte und Nummer drei wollte mal einen ordentlichen beschleunigten Klapper machen, was zu einem Verhängen mit Spiralsturz führte. Alle Drei überstanden ihre Abenteuer dank des Rettungsschirmes unverletzt. Kurz danach tauchten sie geschlossen bei einem Sicherheitstraining auf.

2. Neuer Schirm in harter Thermik

Über ein Jahr war der Pilot nicht mehr geflogen. Jetzt, an einem der ersten schönen Frühjahrswochenenden, sollte der gerade erstandene neue Schirm ausprobiert werden. Die Bedingungen am Nebelhorn waren mehr als sportlich. Überregionaler starker Nordostwind schuf großflächige Leebereiche, zudem betrugen die Steigwerte an diesem Tag bis 10 m/Sek.. Es kam wie es kommen musste. Die starken Turbulenzen überforderten Gerät und Pilot, beim Absturz aus 300 Metern Höhe zog sich der Pilot schwere Rückenverletzungen zu.



Sicherheitshinweise für's Probefliegen

Realistische Selbsteinschätzung

Braucht man als wenigfliegender 64-jähriger einen akro-geeigneten Leistungsintermediate? Ist der Wechsel zu einer Streckenflugmaschine mit DHV-Klassifizierung 2, sechs Monate nach der Schulung, wirklich eine sinnvolle Entscheidung? Hunderte von Unfällen mögen es sein, deren tiefere Ursache im Grunde der Einfluss menschlicher Eitelkeiten bei der Wahl des Gleitschirmes ist. Grundlage der Geräteauswahl muss immer das realistisch eingeschätzte eigene Können sein, das eine hundertprozentige Beherrschung des neuen Schirmes erwarten lassen muss.

DHV-Testflugprotokolle gründlich lesen

Häufig wird Kritik an der Aussagekraft der DHV-Testflugprotokolle geäußert. Dabei erleichtern sie die Einschätzung der wichtigsten Features eines Schirmes entscheidend. Ist das Modell besonders wendig oder eher träge, sind die Steuerwege lang oder kurz, der Steuerdruck niedrig oder hoch, ist das Klappverhalten eher weich und gedämpft oder hart und impulsiv, wird ein Frontklapper selbständig oder deutlich verzögert geöffnet, gibt es ein verzögertes Anfahren aus dem B-Stall oder ein Nachdrehen in der Steilschleife. Und ganz allgemein: wie sind die sicherheitsmäßig wichtigsten Testflugmanöver; Einklappen, frontales Einklappen, Steilschleife, Steuerweg- und -druck und B-Stall bewertet? Jeder Gleitschirm erhält seine Gesamtbewertung nach den am höchsten klassifizierten Einzelmanövern. Da ist es ein Riesenunterschied, ob beispielsweise bei einem 1-2 er lediglich ein oder zwei weniger sicherheitsrelevante Flugmanöver zu dieser Einstufung geführt haben, oder ob es im Testflugprotokoll von 1-2 er Bewertungen nur so wimmelt.

Neue Besen kehren gut.....

Und neue Schirme haben natürlich ihre besondere Faszination. Aber bei den Alten kennt man die Tücken, falls vorhanden. Und die zeigen sich eigentlich immer im Laufe einer Saison. Da entpuppt sich dann das Modell, das schon im Neuzustand nur unwillig bei Start hochstieg, nach einigem Gebrauch als Sackflugkiste beim Windschlepp. Da fällt ein Gerät bei Fortbildungskursen, Performance- oder Sicherheitstrainings negativ auf, oder es zeigen sich Leinen- oder Tuchprobleme bei den ersten Serienchargen. Wer seinem Ego nicht immer das Allerneueste gönnen muss, trifft seine Wahl unter den Schirmen, die eine gewisse Bewährungszeit ohne Auffälligkeiten bestanden haben.

Mit kompetenten Leuten sprechen

Ahnung haben hier wirklich erfahrene Fluglehrer und besonders die Veranstalter von Performance- und Sicherheitstrainings. Sie geben auf eine nette und freundliche Anfrage in der Regel auch gerne Auskunft. Die oft befürchtete fehlende Objektivität von Fluglehrern bei der Geräteberatung („die empfehlen eh' nur das, woran sie am meisten verdienen“) ist fast immer, von unrühmlichen Ausnahmen abgesehen, ein Vorurteil. Keine namhafte Flugschule kann und will sich das leisten. Dagegen hat sich schon mancher Fluglehrer den Mund füsselig argumentiert um einem Kunden das offensichtlich zu anspruchsvolle Gerät seiner Wahl wieder auszureden. Nicht immer gelingt das, mancher Kunde erweist sich als äußerst beratungsresistent. Anfang letzten Jahres weigerte sich ein Flugschulleiter, einem zu unerfahrenen Piloten einen mit 2 bzw. 2-3 klassifizierten Schirm zu verkaufen. Der Pilot holte sich das Gerät bei einem anderen Händler und stürzte wenig später, nach einem massiven Einklapper, tödlich ab.

Die Flugschule seines Vertrauens, wo man die empfohlenen Geräte aus eigener Flugerfahrung kennt und einschätzen kann, ist für Beratung und Verkauf die beste Adresse.

Betriebsanleitung lesen !

Betriebsanleitungen für Gleitschirme müssen die wichtigsten Informationen für den sicheren Betrieb des Fluggerätes enthalten. Dies wird vom DHV überprüft. Viele Handbücher halten sich sehr allgemein, einige sind aber hervorragende Informationsquellen für die besonderen Eigenschaften des beschriebenen Schirmes. Nicht zuletzt sagt ein mit Sachverstand angefertigtes „Manual“ auch viel über Seriosität und Kompetenz des Herstellers aus.

Probefliegen heißt nicht testfliegen

Ausgestattet mit den eingeholten Informationen geht es dann an die Probeflüge. Optimal sind ein paar Starts am Übungshang, möglichst bei unterschiedlichen Windbedingungen. Dies gilt besonders dann, wenn das neue Gerät ein deutlich abweichendes Startverhalten hat als der bisher geflogene Schirm. Spielen im Starkwind, Handlingstraining am Boden; - für den der's beherrscht wohl die wichtigste Informationsquelle für das zu erwartende Verhalten des Schirmes in der Luft.

Der erste Höhenflug in ruhigen Flugbedingungen dient der Ermittlung des Normalflugverhaltens, also der „Alltagstauglichkeit“ des Schirmes. Steuercharakteristik und die Stabilität um Längs- und Querachse zeigen sich bei moderaten Kurvenmanövern und mäßigem Rollen und Nicken. Das Ansprechen auf Gewichtssteuerung, das Verhalten beim Ohrenanlegen, Leichtgängigkeit und Wirksamkeit des Beschleunigers, Flareverhalten und Korrekturmöglichkeiten beim Landen sind ebenfalls einfache und aussagekräftige Manöver. Dieses Probeflugprogramm sollte ausreichen um festzustellen, ob der Schirm hinsichtlich der Normalflugeigenschaften den Vorstellungen des Piloten entspricht.

Die Abstieghilfen B-Stall und Steilschleife sollten nur bei genauer Kenntnis der Flugtechnik dieser Manöver erprobt werden. Viel sicherer und effektiver trainiert man diese Manöver über Wasser im Rahmen eines Sicherheitstrainings. Das gilt zwingend auch für größere seitliche und frontale Einklapper, hohe Wingovers und sonstige Spielchen, sowie für alle Arten von Strömungsabrissen. Immer häufiger erscheinen bei Sicherheitstrainings Piloten mit 2 oder 3 Probeflugschirmen. Das sind kluge Leute, denn nach dem Training der wichtigsten Manöver wissen sie welcher Schirm ihren Erwartungen, vor allem aber ihrem Können, wirklich entspricht.

Die Thermikflugeigenschaften sollten unbedingt in moderaten Aufwindbedingungen erprobt werden. Das Gefühl für das Verhalten des neuen Gerätes in Turbulenzen und das notwendige Maß an aktiver Pilotenreaktion stellt sich erst allmählich ein, eine Tatsache die von vielen Piloten in ihrer Bedeutung unterschätzt wird.

Ein Tipp zum Schluss, vom Leiter einer großen Flugschule

Probefliegen sollte man grundsätzlich mit dem vertrauten Gurtzeug. Der Wechsel des Gurtzeuges ist manchmal eine größere Umstellung für den Piloten als der Wechsel des Schirmes. Beides zusammen ist dann gelegentlich zuviel.

Ein ganz brauchbarer Leitsatz für's Fliegen ist nämlich: „Niemals mehr als einen Faktor ändern“. Beim Probefliegen deshalb darauf achten, dass die anderen Parameter bekannt sind; Gurtzeug, Gelände, Flugmanöver, zu erwartende Flugbedingungen etc. Bewegt man sich hier im vertrauten Rahmen, bleiben genügend Kapazitäten um die erhöhte Konzentration, die das unbekannte Fluggerät erfordert ohne Sicherheitsabstriche zu kompensieren.

Karl Slezak/Sicherheitsreferent

Neulich, am Berg: Gegen u°° wurde GS-Praxis Prüfung abgebrochen. Die Bedingungen in der Luft waren ab diesem Zeitpunkt für A-Scheinpiloten nicht mehr prüfungsrelevant; d.h. schlichtweg zu anspruchsvoll. Zum seit Tagen herrschenden laminaren Talwind mischte sich immer mehr bockige Thermik. Über 20 Piloten hatten bis dahin ihren Prüfungsflug bereits erfolgreich absolviert. Gemeinsam mit dem Rest der Teilnehmer fuhren auch die meisten Freiflieger mit der Bahn zu Tal. So gegen 11:30 Uhr waren ca. 50 Piloten im Tal. Bei herrlich laminarem Wind am Boden.

Alle hatten sich eigentlich diesen Tag freigehalten um zu fliegen. Es war kein alternativer Flugberg in Reichweite, die Bedingungen versprachen keine Änderung und so waren gegen 12⁰⁰ die allermeisten Piloten verschwunden. Ein roter Schirm nutzte die Gunst der Stunde und spielte am leeren Landeplatz aufziehen. Ein Einziger! Warum nur einer?

Bis mir meine eigene - nicht allzu - geliebte Schulzeit einfiel. Am Gymnasium herrschte damals in den höheren Klassen beim Sportunterricht genau die gleiche Einstellung vor. Waren mal nicht Ballspiele angesagt, so saßen von 20 Schülern 16 mit fadenscheinigen Attesten auf der Bank. Und 2 machten nur mit, weil sie für diesmal kein Attest aufreiben konnten. Da lief offensichtlich etwas ziemlich falsch. Der Grund war damals leicht zu finden: Es wurde etwas angeboten, was offensichtlich Niemanden interessierte und es wurde noch nicht einmal attraktiv rübergebracht.

Eine Gruppe Sportstudenten der Uni Regensburg begannen zu dieser Zeit gerade, Konzepte zu erarbeiten, die den Spaß in den Schulsport zurückbringen sollten. Ein auf bürokratischer Ebene fast unmöglicher Vorstoß. In der Schulen, in denen es durchgeführt wurde, war er jedoch unglaublich erfolgreich. Plötzlich waren die Turnstunden wieder voll, die Kids begannen sogar in ihrer Freizeit »weiterzuarbeiten«. Ein Meilenstein in dieser Geschichte war die ausverkaufte Olympiahalle in München, in der nur Schulkinder auftraten und die von ihnen miterarbeiteten »Turnstunden« zeigten. Das Angebot Gleitschirm zu fliegen interessierte uns alle, sonst hätten wir nicht begonnen zu fliegen. Am interesse kann es also nicht liegen. Anscheinend wird es aber so unattraktiv rübergebracht, dass kaum einer Lust hat, dafür zu üben. Wieviele Vereinsausflüge waren für 2 zumindest einige Teilnehmer »für die Katz«,

Mit dem Schirm spielen macht Spaß

1 zu yle Wind oben war, die Thermik zu schwach oder zu stark war, die Basis zu tief lag, der Startzeitpunkt falsch gewählt wurde, oder, oder, oder. Eben weil nichts vorhanden war, was Fliegen und Spaß verbunden hätte.

Anderes Beispiel: an einem ganz normalen Sommertag an einem guten Startplatz bei guten Verhältnissen: Von 50 Startversuchen sehen höchstens 7 so »gut« aus, dass sie unter Prüfungsbedingungen zumindest wiederholen dürften. Der Rest ist weit jenseits von gut und böse, auch wenn sie anschließend in der Luft sind. Da sollte ein Ansatz gemacht

werden. Ein Bodo Genz oder Achim loos fliegt nicht so gut oder erfolgreich, weil er nach seinem Flug - oder »nicht Flug« - sofort einpackt und die nächste Kneipe ansteuert. Auch ein Mike Küng oder Christian Amon steht nach der Landung oft stundenlang »mit erhobenem Schirm« in einer unbenutzten Ecke des Landeplatzes rum. Und probiert: zu laufen, zu springen, plötzlich zu stoppen, mit eingeklapptem Schirm zu rennen oder »big ears«. Der macht das nicht, um der Beste zu werden - falls er's nicht schon ist - sondern einfach, weil's ihm Spaß macht.

Hier, denke ich, sind wir alle gefordert: der Verband, die Flugschulen (als ganz entscheidender Teil) und die Mitglieder: Lasst uns den Spaß reinbringen am Boden. Denn damit wird - sozusagen als Nebeneffekt - die ganze Motorik hervorragend geschult. Sowie das Verständnis für dröge Theorie wie Aerodynamik, Technik, Wetter durch praktische Beschäftigung mit dem Thema »Luftbewegungen und die Antworten des Schirmes«. Und es wird ein wesentlicher Beitrag zur Prävention von Flugunfällen geleistet. Spielerisch, ohne Nebenkosten, ohne Gefahr und mit Spaß an der Sache. Denn wer sein Gerät am Boden im Griff hat, startet sicherer und hat in der Luft eher die Chance angemessen auf Reaktionen seiner Kappe zu reagieren. Lasst uns Möglichkeiten, Übungen, Spielformen - meinetwegen Wettbewerbe - entwickeln, die am Boden bei etwas Wind praktikabel sind und Spaß machen. Wie oft habe ich von Kursteilnehmern in Fortbildungskursen gehört: »Du, schade daß wir nur zwei Tage fliegen konnten, aber das war trotzdem eine super Woche! Danke.« Weil an den anderen Tagen am Boden gespielt wurde. In diesem Sinne: let's have fun - in the air and an the ground. Als Tipp am Rande: Vergeßt dabei die Handschuhe nicht! Mehr Spaß weiterhin

Helmut Achatz, Sicherheitsvorstand DHV



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 aufnehmen haben. Um die Suche nach einem passenden Gerät zu erleichtern, sind alle Hängegleiter und Gleitsegel nach DHV-Klassen sortiert.

Bitte nur schriftlich mit de

Kürzungen vorbehalten

Haftungsausschluss!

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

Trend 19, Bj. 2/92, gelb/violett, 45-90 kg, leichter Bergsteigerschirm 4 kg, VB 250; Euro, Tel.: 07961/53774

1 GH

Bolero M, Bi. 9/2000, dunkelblau, 80-95 kg, Tel.: 0172/076802 od. Christian.Freitsmiedl@2.com

Bolero XL, Bj. 9/99, Check neu, 105-125 kg, parma, m. Speed u. Rucksack, 1.500,- €, Tel.: 0171/8703229

Edel Control M, Bj. 7/2000, gelb, 1.250; €, Tel.: 0160/7136930

Nova Phelix 21, 55-80 kg, VB 1.100; €, Tel.: 0179/2962784

Nova Phelix 27, Bj. 01, royalblau, Garantie Gurtzeug, Elite, blau, SX-Protector, Rettung SC 118, Helm Chulry Insider XL, blau, zusammen 2.900,- €, Tel.: 0171/4525997

PEAK S, Bj. 9/01, rot, 60-85, Bergsteigerschirm 3,9 kg, VB 2.000,- €, Tel.: 07961/53774

c*

Atlas XL, Bj. 6/99, Check 1/03, gelb/ VB 690; €, Tel.: 0681/3025008

Atlas XL, Bj. 99, 100-130 kg, Check neu, 1.000; €, Tel.: 08028/1517

Boogie L, Bj. 97, kompl. m. Gurtzeug, Rettung Firebird, Verb Bräuniger u. Helm Charly Insider, Gr. M, VB 1.800; €, Tel.: 09563/729695 od. Schlusselfring@freenetnet

Discus 1000/80, Bj. 5/95, kompl. m. Gurtzeug u. Rettung, 600; €, Tel.: 06805/21643

Grality Large, Bj. 5/94, u. Gurtzeug, Rettung, violett-pink, 800-€, Tel.: 08801/911844

N-Joy L, Bj. 12/96, Check bis 4/03, 80-105 kg, pink, mit Gurtzeug, incl. Protector u. Reserve, 1.000; €, Tel.: 08342/899405

Nova X-Act-21, Bj. 00, 65-85 kg, royal/weiß, Preis VB, Tel.: 07666/902424 od. 0160/7908902 od. Markus.Fritz@fross.de

Nova X-Act-25, Bj. 7/98, 500; €, Tel.: 0179/1194189 od. 08261/20751

Nova X-Act-25, royalblau, Erstcheck 10/01, 1.650; €, Tel.: 09225/809289 od. Fidl-Garst@aol.com

Paratech P24 27, Bj. 4/00, 80-105 kg, Check 5/04, gelb sn. Werbung, 999; €, Tel.: 0251/2652772 od. 0173/7429657

Vision Classic M, Bj. 5/99, grün/weiß, Check bis 3/03, 85-110 kg, incl. Beschleuniger u. Pucksock, evtl. m. Rettung u. Helm, 1.100,- €, Tel.: 0911/4753703

Biplace

Duplex, Bj. Ende 2000, 150-220 kg, Datum d. Stückprüf. 4/01, VB 1.550; €, Tel.: 0043/664/6312064

'1·2 GH

Advance Epsilon 3/24, 65-82 kg, weiß/blau, SupAir Echo m. Rückencontainer, SupAir M, Rettungsgerät, Anhängelast bis 100 kg, VB 2.600,- €, Tel.: 08042/501480

Advance Epsilon 3/26, Bj. 9/00, 75-95 kg, rot/gelb, Tel.: 0043/676/9167311 od. Fax: 0043/5214/60924

Arcus M, Bj. 3/01, gelb/blau, rote Schwinge, 1.900,- €, Tel.: 02206/5480

Arcus M, Bj. 8/99, Check bis 8/03, VB 1.200; €, weitere Ausrüstung, Tel.: 030/6125465

Arcus S, Bj. 5/99, gelb/blau, Gurtzeug SupAir Protech m. Protector, Rettung, Helm Casco 4/98, wg. Aufgabe d. Sports, kompl. 2.000; €, Tel.: 0172/8708999 od. Fax: 08152/372211

Edel Confidence L, Bj. 10/00, violett/rot, Gurtzeug Pro Design, Rettung Firebird RS 2, Recksack, 1.850,- €, Tel.: 0170/1662336

Edel Confidence 5, Bj. 9/99, mit Gurtzeug, Helm, Vario, Stiefel, Overall, kein Check, 1.300; €, mit Check zzgl. 180; €, Tel.: 02373/85132

Flair L, Bj. 7/99, gelb, m. Rettung Perche Annular 22, Gurtzeug Paracontrol Alte Velo Roat Largo, Vorm Brauniger IQ Basis, kompl. 1600; €, evtl. auch einzeln, Tel.: 0711/5780793 od. bernini@gmx.de

Flair M, Bj. 4/98, 80-110 kg, lila/weiß, 800-€, Tel.: 06151/895331

Flair 5, Bj. 98, weiß, incl. Gurtzeug UP Cordure, schwarz/orange, Rettung, Beschleuniger, Pucksack, Check neu, VB 1.500; €, Tel.: 0177/4074367

Flair 5, Bj. 8/98, 550; €, Tel.: 08063/5532 od. 0171/5457030

Ignition XL, Bj. 3/99, blau/weiß, 90-120 kg, check bis 3/03, 1.000; €, Tel.: 07044/940363

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

3.7. - Info Nr. 117

Später eingehende Kleinanzeigen werden automatisch in das nachfolgende Info aufgenommen.

Mistral 2.26, Bj. 5/01, Tel.: 06232/40623 od. 0173/8663089 od. juergen@maehringetnet

Mistral 2.26, rot, gekauft 4/2001, 1.699; €, Tel.: 02224/900579 od. 0170/6036186

Mistral 2.26, Bj. 8/01, gelb/weiß, FP 1.800,- €, Tel.: 0172/6235804

Mistral 2.26, Bj. 5/01, Tel./Fax: 06232/40623 od. 0173/8663089 od. 'vorgen@maehringetnet

Mistral 2.28, Bj. 3/2001, gelb, 100-130 kg, 1.500; €, Tel.: 0041/79/3441345 od. wer-nfreiof.com

Nova Carbon M, Bi. 9/01, blau/weiß, mit SG. AVA Trage Integrall blau/schwarz, incl. Rettung Charly 52, kompl. 2.700; €, Tel.: 0170/2264064

P23 27, Bj. 97, 80-105 kg, lila, Gurtu. Alles de K Pro-tek u. Rückenprot. SupAir, Helm, Voriometer AV 5000, Digitaler Windmesser, Bücher u. Video, Rettung BCharly SC 96, 999,- €, Tel.: 08178/5371

Pure M, Bj. 9/01, blau, 1.300; €, Tel.: 0711/378428 od. e-mail: maxpaul@tonline.de

Sinus L, Bj. 99, blau, 90-135 kg, Gurtzeug m. Rettung u. Helm, Preis kompl. 1.500,- €, Tel.: 06021/54905 od. 0171/3138839

APCO-Gleitschirme

Richard Roth
Deutschland und Österreich
Brunnenstr.15

D-87669 Rieden am Förgensee
Tel. 08362/925262
Fax 08362/925099

www.apco-gleitschirme.de
info@cmco-gleitschirme.de

Jetzt Info anfordern mit
Gratis Überraschung

Flugsportladen Siegen
Claus Vischer

Probefliegen + Verkauf fast aller aktuellen GS! Wir führen: Advance, Airex, Apco, Edel, Fresh Breeze, Firebird, Gin Gliders, nova, Ozone, Perche, Pilots, Pro Design, Swing, SupAir, UP, Windtech. Neue Gleitschirme ab 1.899 €, ständig 40 gebrauchte OS vorrätig. Inzahlungnahme, Fluglehreinweisung am Hang oder Winde, ständig 25 verschiedene Gurtzeuge. Herstellerunabhängige Beratung. GS-Motoren: Verkauf, Service + Reparatur.

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

Skyline Falcon 25, Bj. 7/01, 75-95 kg, gelb/schwarz, VB 1.636,- €, Tel.: 08640/8145

A 5-26 Sport, Bj. 9/96, Check neu, 80-105 kg, m. G7 (Prot.), Rettung u. Helm, 990,- €, Tel.: 0171/8703229

Apache II 23, Bj. 3/93, 75-110 kg, 200,- €, Tel. u. Fax: 09847/443

Apache II 29, Bj. 93, 100-125 kg, 150,- €, Tel.: 0781/51567

Aspect S, Bj. 8/97, neuer Check 4/02, violett/weiß, 65-85 kg, 750,- €, Tel./Fax: 08665/7040

Bliss Large, Bj. 5/93, Check neu, 70-110 kg, Gurt Perche Perfekt Integral, Rettung Columbus RDP 18, 116 kg max, Bj. 3/93, Check neu, 2 Pöcksäcke, Helm, VB 1.000,- €, Tel.: 06192/28310 ab 19.00 Uhr

Merak 31, Bj. 1/97, 95-125 kg, pink/blau, Check bis 2/03, m. Gurtzeug u. Rettung, 1.300,- €, Tel.: 0171/8703229

Phocus 26, Bj. 95, 75-100 kg, blau/türkis, m. Check 700,- €, Gurtzeug m. Protector UP, 3 J. m. Rettung Doppelkuppensyst. 450,- €, Wg. Sportaufgabe, kompl. 1.100,- € VB, Tel.: 0621/4825533

Sensor L, Bj. 97, 80-105 kg, Check neu, 600,- €, Tel.: 0781/51567

Soul 1, Erstflug 8/97, grün/weiß, u. Gurtzeug SuAir Pro-feel, Rettung, Helm Riad Evolution, wg. Aufgabe d. Sports, alles zusammen 1.500,- €, Tel.: 040/6773697

Space 27, Bj. 93, weiß, Rettungsfallschirm Connh 16, Gurtzeug Furche, Rucksack, Helm VouDe, Höhenmesser Flytec 3005, Originalrechnungen sowie Handbücher vorhanden, Abgabe nur komplett, Preisgünstig, Preis VS, Rückfragen telefonisch unter 02551/9969287 (abends)

Speer M, Bj. 7/97, lila/weiß, 80-100 kg, Check 6/03, VB 450,- €, Tel.: 08363/94368

Spear M, Bj. 8/97, rot/weiß, 80-110 kg, Check 3/02, Speedsystem, Packsack, VB 500,- €, Tel.: 07961/53774

Vision 1, Bj. 7/94, violett/weiß, 400,- €, HASSW@CH-SIBT.COM od. 0041/47243782

Vision M, Bj. 12/95, Check neu, incl. Gurtzeug x-citing, Bj. 8/98 u. Rettung, VB 800,- €, Tel.: 0821/666862

Vision M, Bj. 5/94, 70-95 kg, lila, m. großem Packsack für 250,- €, Tel.: 05382/6286 ab 19.00 Uhr od. RaFmk@ool.com

Nova X-ray 24, Bj. 4/00, rot, 85 - 105 kg, Check neu, VB: 1.600 €, Tel.: 0171/9356749

Biplace 2

Prime, Bj. 8/2000, kompl. weiß ohne Logo, 140-220 kg, ind. Gurt f. Passagier, 2.000,- €, Tel.: 0179/6678414 od. Fax: 089/31190363

Galaxy, Bj. 6/98, 130-200 kg, Check b. Edel neu, VB 1.200,- €, Tel.: 09187/6420

Biplace 2 GH

Nova Ton, Bj. 98, Check bis 7/2002, m. Spreize, VB 600,- €, Tel.: 089/26216329

G

A 5-30 Sport, Bj. 4/96, Check neu, gelb, Gurt Moyes Verary 01 m. Protector, Varia Bräuniger AV Camp., Beseh', Packsack, evtl. Helm, 950,- €, Tel.: 0170/3805607



2 GH

A 6 / 30, Bj. 98, gelb/orange, wg. Hobbyaufgabe zu verk., zzgl. Rettung Charly **Helm**, Packsack, Gurtzeug HP m. Prot., Vario Bräuniger 10 Basis, Overall Gr. HL, Preis VB, auf Wunsch evtl. einzeln z. verk., Tel.: 0171/3152212

Apco Bogheero M, Bj. 6/99, VB 1.150,- €, Tel.: 089/7854387

Astral 2.26, Erstflug 4/2000, blau/weiß, VB 1.150,- €, Tel.: 09187/6420

Astral 2.28, Bj. 1/2002, blau/weiß, Gurtzeug UP Action LS u. Rettung UP Profile, VB 2.350,- €, Tel.: 04184/1475 od. 0171/8030551

gebraucht

info ii6

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)

El Drachenausrüstung Gleitschirmausrüstung 1 Instrumente 1 Gurtzeug 2 Rettung 2 Sonstiges

Kürzungen vorbehalten

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

Name

Telefon

Fax

Anschrift

Unterschrift

Zwei starke Partner iP4N



Der Sicherheitsplan, der genug Geld fürs Hobby läßt!

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

- Sofortige, hohe finanzielle Absicherung der Familie im Todesfall
- Planmäßiger Kapitalaufbau

¹¹³³ — 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: 061 31 /61 51 80
Fax: 06131/615193

Name _____

Strasse _____

Telefon _____

Selbständig Angestellter

Bürotätigkeit am festen Arbeitsplatz _____

Körperliche Tätigkeit _____

Personalverantwortung für _____

Gewünschte monatliche Berufsunfähigkeitsrente _____

Todesfallabsicherung gewünscht _____

Sonstige Wünsche _____

Geb. Datum _____

PLZ, Ort _____

Beruf _____

Branche _____

% _____

(x) _____

Personen _____

Euro _____

Euro _____

Der neue Sicherheitsplan für DHV-Mitglieder

Höhere Absicherung bei geringerem Prämienaufwand

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

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

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

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

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

Ein 30-jähriger Mann muß für einen Todesfallschutz von 100.000 Mark eine Berufs-unfähigkeitsrente 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.

GEBRAUCHT MARKT

Vega-Integral mit Schleppleinrichtung, Gr. ca. 1,72 m mit Rettungsschirm zu verschenken, Tel.: 0911/448436

Woody Volley Gurtzeug Nailer, 175 -185 cm, incl. Raketenrettungssyst. und sep. manueller Rettung, für VB 1.050; €, auch einzeln, Tel.: 0228/678228

Charly Flashlight, Bj. 4/99, ca. 175 · 180 cm, VB 220,- €, Tel.: 0179/5240175 od. 0951/17050

Prieler Interalgurt, bleu, Bj. 86, 175 -185 cm, VB 25,- €, Tel.: 089/162259

Impuls Cumulus, Bj. 97, Gr. 1,86 m/86 kg m. Churly-Rettung Bj. 94 u. Metamorphosi-Bremsschirm, VB 300,- €, Tel.: 06192/45175

Sonstiges

Batterie 3,6 V, Lithium für Bräuniger Vene (älteres Modell), VB, Tel.: 07762/70487 od. Fax:- 51580

Garmin 12 GPS f. 130,- €, Bräuniger Varia IQ Competition f. 300,- €, Tel.: 0175/1531363

Bräuniger 10-Comp. GPS, 480,- €, incl. Koppel, Drochenhalterung (Keule), angepasst für GPS EMap, 100,- €, Tel.: 07243/24155 od. hj.schiller@t-online.de

Wasserdichter Drachenpucksack »rot«, verschweist ohne Reißverschluss, 120,- €, Tel.: 0171/6709833 od. ab 20.00 Uhr 09551/297

Schwarze Minimum Zephir CX-Fläche, flugfertig, m. 2 Kunststofftanks (20 L Fassungs.) Tel. 09171/3302

Wohnmobil Frankie A 700 ED, E7 5/00, 2,81 D, 122 PS, 19350 km, Set-Anlage, Farbf., Resiever, Radio, Morkiese, 8-fach bereift, evtl. Campingzubehör, VP 40.500,00, Tel.: 0171/5039724 od. 09263/1237

Wetterhülle für Drachen, Schlauch aus dicker PE-Folie, an einem Ende verschweißt, 100 % wasserdicht, 33,- € Tel.: 06126/226505

Vurio Bräuniger AV Competition, Barograph, Speicher f. 25 Flüge, Bj. 93, Kabel, PC-software, VB 230,- €, Tet: 07195/965742 od. s.tout@olca-tel.de

Wasmer Vario »Memory«, Tel.: 08020/1441

Verkaufe DHV-Info von Heft 79 -112 für zusammen 50,- € incl. Versand, Tel.: 05206/920577 od. Fax: 920588

Buch »100 Flugberge der Alpen«, Herdcover, do Geschenk und bereits vorhanden für 39,- €, Tel.: 0621/482533

Vario Bräuniger 10-Basic, Funk, Helm »Charly Insider«, Er. XL, Kombi sw/rot, GS-Stiefel, Gr. 44, Tel.: 030/6125465

Helm, Icoro Skyrunner Vollvisier, weiß m. Heimset, 1/2 Neupreis, Tel.: 08375/1389

2 Funkgeräte Almics DJ51 E, eine Freisprechanlage, VB 150,- €, Tel.: 0521/970467

Leiter gepolstert für Drachentransport oder Starrflügler, Preis 45,- € Tel.: 08407930371

2 x Garmin GPS 12, 1 x 100,- € ohne Kabel und 1 x 120,- € mit Kabel, Tel.: 08022/9675-62 od. 0171/2429973

Haftungsausschluß!

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

Einzeln abzugeben für Airwave-Crilypso, Unterverspannung, Tropezrohre, Seitenrohre u. Alutransportleiter, Tel.: 0621/302911

Packsack für Twister, 80,- €, Tel.: 0228/678228

Varia Flytec 3030 Professional m. Barograph u. Software für PC, VB 335,- €, Tel.: 07961/53774

Varia Flytec 4020 Prof. mit Bordgraph, Software u. PC-Kabel, 250,- €, Speedsensor 25,- €, Tel.: 0203/447813

U^Yex-Helm, XL, weiß, 50; €, Tel.: 06192/45175

Gesuche

Wer hat meinen Gleitschirm, Farbe rot/weiß, auf einem Baum hängend, auf einer Wiese bei Balzfeld (bei Heidelberg) gefunden, Finderlohn wird zugesichert, Tel.: 06222/74427

Suche gebrauchtes Drachenrettungsgerät, gut erhalten mit Zwirbel sowie gebrauchtes Drachengurtzeug wie Woody Volley, Fly&More, für 180 cm große Person, Tel.: 07453/7214 od. Fax: - 930173

Suche Drachenantrieb Mosquito NRG, Rodne Raket 120, Gurtzeuggröße 165-175 cm, bis 2 Jahre alt, Tel.: 0179/2552924 nach 17.00 Uhr

Alinco EC 10 gesucht, evtl. Hood Set, Tel./Fax: 08342/41531 od. Orlando@Geoshock.com

Suche Arcus XL Twin zu kaufen oder für 400,- € u. Kautions als Leihgabe für 3 Wochen v. 24.8 - 15.9.2002 (Dünenfliegen in Arcachon), Tel.: 0172/3515742

Suche P 22-25 mit oder ohne Check, Tel.: 02872/3370 od. Fax: 02871/959107

Suche Laminar 16 easy, Tel.: 07453/930/74 ad Fax: - 930173

Suche Atlas 18 auch ohne Check, jedoch in gutem Zustand, Oldtimer zb. Windspiel, Tel.: 06654/552 od. Fax: - 7863

Suche Rettung ob Baujahr 1996, maxim. Körpergewicht 75 kg, Tel.: 02872/3370 od. Fax: 02871/959107

Suche einen gebrauchten Edel Atlas M, Tel.: 0043/512/299973 (privat) od.

0043/512/288889466 (gesch.) od. j.jennings@medel.com

Suche **Arms XL**, Tel.: 02683/31655

Astra! M gesucht, max. 1.000,- DM, Tel./Fax: 08342/41531 od. Orlando@Geoshock.com

2002 'Ni Jahr der Berge

Jetzt fängt der Sommer an! Die Schneeschmelze in den Bergen hat schon längst eingesetzt. Endlich sind viele attraktive Fluggebiete in den Bergen wieder zugänglich. Das ist der Zeitpunkt, auf den wir Flieger warten. Jahr für Jahr zieht es uns in die Berge - weltweit.

Die Berge bedeuten für jeden etwas anderes

Aber nicht nur die Flieger zieht es in die Berge. Da sind auch noch die anderen Natursportler und viele Erholungssuchende. Ein Jeder, egal aus welchen Gründen er in die Berge reist, ob zum Wandern, Klettern, Biken, Fliegen oder nur zur Erholung, hat den Anspruch die Natur zu erleben.

Der Flieger sucht Thermik. Der Wanderer genießt eher den Panoramablick. Dagegen bieten sie für andere einen Arbeitsplatz und so Manchem dienen sie als wirtschaftliche Grundlage. Für die Einheimischen sind die Berge einfach Alltag, die tägliche Umgebung. Für Bergbauern heißt das Leben in den Bergen meistens harte Arbeit, oft auch Armut und die regelmäßige Auseinandersetzung mit den Naturgewalten wie Schneelawinen, Murenabgängen und Steinschlag. Bei vielen Bewohnern dieser Regionen, die sich auf die Touristen eingestellt haben, hat sich die wirtschaftliche Lage eindeutig verbessert. Das hatte natürlich zur Folge, dass der Tourismus in die Bergregionen dahingehend gefördert wurde, dass immer mehr Hotels und Bergbahnen gebaut wurden. Um die weitgehend vom Massentourismus unberührten Bereiche zu schützen, gibt es inzwischen viele Projekte, die sich mit dieser Thematik auseinandersetzen. Ziel ist die optimale Lösung zwischen den Interessen der Erholungssuchenden, den wirtschaftlichen Interessen der Bergbewohner und dem Erhalt als Lebensraum

für eine einzigartige Tier- und Pflanzenwelt. Diese Konflikte gibt es mit zunehmender Globalisierung, unabhängig von der Region, überall auf der Welt vom Himalaya bis zu den Pyrenäen.

Das Internationale Jahr der Berge

Aufgrund dessen hat die UNO 2002 zum Internationalen Jahr der Berge (International Year of Mountains, kurz: IYM) erklärt. Ziel dieser Initiative ist es, auf die Probleme der Bergregionen (z.B. Massentourismus und Transitverkehr) aufmerksam zu machen. Es soll versucht werden, die intensive wirtschaftliche Nutzung in Einklang mit dem sensiblen Ökosystem zu bringen. Auf internationaler Ebene sollen Erfahrungen ausgetauscht und Lösungen gesucht werden. Laut dem Internationalem Konzept der FAO soll „durch das Jahr der Berge das Bewusstsein für die Wichtigkeit einer nachhaltigen Entwicklung in den Bergregionen gefördert werden ...“. Mit dem IYM soll auch der Austausch zwischen den Berggegenden und dem Flachland verstärkt werden.

Immerhin nehmen weltweit die Gebirge ca. ein Fünftel der Erdoberfläche ein. Ungefähr ein Zehntel der Weltbevölkerung lebt in Bergregionen. Die Berge haben eine globale Bedeutung als Wasser- und Energiespender. g





Fast die Hälfte des Wasserbedarfs aller Menschen wird durch die Berge geliefert. Ebenso bieten sie Lebensraum für zahlreiche Pflanzen- und Tierarten und sind Zentrum kulturellen Erbes.

Was können wir tun?

Oft sind die Berge Ausgangspunkt unseres Sportes. Daher liegt es nahe, dass wir uns Gedanken machen, was wir zum Schutz der Bergwelt tun können. Viele Flieger leisten bereits einen Beitrag, indem sie Natur und Umwelt respektieren.

Konkret bedeutet dies:

Möglichst hoch fliegen, besonders über deckungsarmen Flächen, bei Frost und Schnee sowie im Frühjahr und Frühsommer.

- A** Nationalparks, Naturschutzgebiete, Vogelschutzgebiete und Wildfütterungsstellen meiden.
- A** Über selten beflogenen Gebieten besonders sorgfältig Flugrouten und Flughöhen wählen. Überraschungseffekte vermeiden.
- Auf Flüge während der Dämmerung verzichten.
- A** Bei auffälligem Verhalten von Greifvögeln abdrehen und wegfliegen.
- A** Erosionsgefährdete und feuchte Zonen sowie Magerrasen keiner unnötigen Trittbelastung aussetzen.
- A** Nicht im hohen Gras, auf bestellten Feldern und auf besetzten Viehweiden und Pferdekoppeln landen oder das Fluggerät zusammenlegen.

Durch Kompromisse und Rücksicht wird es möglich sein, so wertvolle Lebens- und Erholungsräume, wie es die Bergregionen sind, zu erhalten. Damit ist schon ein Ziel der UNO mit dem Internationalen Jahr der Berge erreicht. Es kann nur in unserem Interesse liegen, die faszinierende Bergwelt so ursprünglich wie möglich zu erhalten.

Bettina Mensing
Referat Flugbetrieb







ASTRAL 3

DHV 2

3.24(S)-3.26(M)-3.28(L)







wing.de



SWING GmbH
An der Leiten 4
D-82290 Landsberied/Germany
Tel.: +49(0)8141-3277888
Fax: +49 (0)81 41-3 27 78 70
info@sying.de

«WWW»



20 Jahre Fliegen am Meerfelder Maar - Eifelpiloten aufgepasst!

Ein jeder der Eifelpiloten kennt sie, die attraktiven Start- und Landeflächen am »Meerfelder Maar«. Um hier das Fliegen dauerhaft zu ermöglichen, hat die Drachenflugschule Rheinland- Vulkaneifel viele Jahre benötigt. Dank deren Durchhaltevermögen und Hartnäckigkeit wurde 1991 erneut die Erlaubnis von Seiten der Behörden für den Flugbetrieb erteilt.

Seit 1982 wurde zunächst aufgrund der Allgemeinverfügung auf dem Gelände geflogen. Als die Flugschule 1987 die Zulassung eines Schulungsgeländes beantragte, wurde der Antrag von den Behörden abgelehnt. Dabei wollte es Stefan Mühl aber nicht belassen. Es folgte ein langer Rechtsstreit, der Jahre dauerte. Man zog vor Gericht und erhob Klage gegen die Obere Naturschutzbehörde. Im September 1991 folgte ein Grundsatzurteil gegen das Regierungspräsidium Trier! Endlich durfte wieder am »Meerfelder Maar« mit dem Segen der Behörden geflogen werden. Da sich die Start- und Landeflächen im Landschaftsschutz- und im Naturschutzgebiet befinden, wurde die Erlaubnis nur in Verbindung mit naturschutzfachlichen Auflagen und zeitlich befristet erteilt.

Das heißt, dass die Flugschule Rheinland- Vulkaneifel alle 2 Jahre einen neuen Antrag stellen muss, bei dem die Naturschutzbehörde immer wieder beteiligt wird. Das kostet Zeit und Geld. Da es sich hier um ein einzigartiges Fluggelände in der Eifel handelt, nimmt die Flugschule diesen Stress jedoch immer wieder in Kauf. Grundsätzlich gilt natürlich Bestandsschutz und bis jetzt gab es auch nie wieder Einwände gegen den Flugbetrieb von Seiten der Naturschutzbehörden. Das könnte sich allerdings ändern, da immer häufiger »Schwarzflieger« gegen die Auflagen verstoßen. Offensichtlich sind sich diese Personen nicht darüber im Klaren, dass sie durch die Missachtung der Gastflugregeln die weitere Verlängerung der Erlaubnis gefährden. Das wäre natürlich sehr bedauerlich, da es sich hier um eins der wichtigsten Hanggelände in der Eifel handelt. Um weiteren Ärger zu vermeiden, nehmen wir das 20- jährige Jubiläum zum Anlass, die Gastflugregeln mit der dringenden Bitte um Beachtung hier bekannt zugeben.

1. Vor dem Flug Anmeldung im: Landhotel Maarblick Tel.: 06572-4494.

Eintragung ins Flugbuch und Kauf einer Gastflugkarte (5,- Euro). Windsack am Landeplatz aufhängen. (Flugschulen benötigen die Erlaubnis des Geländehalters)

2. Mit so wenig Fahrzeugen wie möglich mit einer maximalen Geschwindigkeit von 40 km/h zu den Startplätzen fahren. Wenn möglich: Sammeltransporte organisieren; Vereine o.ä. können eine Sondererlaubnis für einen Kleinbus beantragen.

3. An den Startplätzen (zur Zeit Süd und Ost) ist weder Campen noch offenes Feuer erlaubt. Ruhiges Verhalten zum Schutz der Tierwelt, sowie Vermeidung bzw. Entfernung des Mülls verstehen sich von selbst. Denkt immer daran: Ihr betreibt Euren Sport im Naturschutzgebiet und es ist von Eurem Verhalten maßgeblich abhängig, ob die Behörden uns weiter fliegen lassen!

4. Das Überfliegen der Wasserflächen und der Naturschutzzone 1 Balkenabtrennung südl. Ufer und Schilfgürtel) ist verboten. Außenlandungen bei südlichem Wind werden auf dem Wiesenstreifen am Nordufer des Maarres durchgeführt. Bei Landung in hohem Bewuchs (insbesondere Gras vor der Heuernte) oder auf landwirtschaftlich genutzten Flächen muss das Fluggerät auf dem kürzesten Weg herausgetragen werden. Schäden werden dem Grundstückseigentümer (Landhotel Maarblick ist Eigentümer der großen Landwiese direkt vor dem Hotel) gemeldet. Um die Wiesen zu schonen werden nach der Landung auf der offiziellen Landwiese die Fuggeräte am vorderen Rand (Richtung Landhotel Maarblick) der Wiese abgebaut. Im Übrigen sind die Gästeflugregeln im Schaukasten am Parkplatz Landhotel Maarblick ausgehängt! Für die Einhaltung dieser Regeln bedanken sich: Der Geländehalter, die Gemeinde Meerfeld, die Naturschutzbehörde, die betroffenen Tierarten und alle Gastpiloten, die sich sowieso an diese Regeln halten.

Kontakt Geländehalter: Drachenflugschule Rheinland Vulkaneifel Fuglehrer Stefan Mühl, Zum Moor 5, 56767 Mosbruch-Kreis Daun, Tel: 02692/8288, e-mail: www.info@vulkanhof-ferien.de, Internet: www.vulkanhof-ferien.de



Neues Gleitschirmfluggebiet in Bad Wildungen/Hessen

In manchen Mittelgebirgen sind Fluggelände rar. Im Raum Bad Wildungen hat sich das geändert. Die AFS Flugschule unter der Leitung von Karl Heinz Paul und Karl Niederwanger hat in Nordhessen ein neues Gelände erschlossen. Möglich wurde dies erst durch intensive Verhandlungen mit Forst und Naturschutz. Große Unterstützung erhielt die Flugschule durch Bad Wildungens Bürgermeister Reinhard Grieneisen, der Stadtverwaltung und der Stadttouristik.

Um den bewaldeten Hahnberg befliegbar zu machen, war dann viel Einsatz durch die AFS Clubmitglieder notwendig. Schlussendlich konnte eine Fläche von 150 m Länge und 30 m Breite hergerichtet werden. Der Erstflug folgte am 13. Oktober zool.

Der Hahnberg (520m), in Bad Wildungen-Reinhardshausen gelegen, weist einen Höhenunterschied von immerhin 200 m auf und ist damit eines der höchsten Fluggebiete in Nordhessen. Bei Wind aus NW und N werden bei guten thermischen Wetterlagen Streckenflüge kein Problem sein. Der Landeplatz ist großzügig dimensioniert. Alle Gastpiloten sind herzlich willkommen. Die Regelungen und Auflagen sind am Landeplatz angeschlagen. Bitte unbedingt beachten. Weitere Infos unter AFS Flugschule 05621 / 9690150 oder unter www.afs-flugschule.de
Karl Heinz Paul / Karl Niederwanger

Merkur / Baden-Baden

Der Merkur dürfte eines der besten Höhenfluggelände des nördlichen Schwarzwaldes werden. Über 400 m Höhendifferenz und eine kurzweilige Auffahrt mit einer historischen Standseilbahn warten auf die Piloten. Kürzlich konnte nach vielen Vorgesprächen endlich ein Vertrag zwischen der Stadt Baden-Baden und dem GSC Baden (1. Vorsitzender Martin Lohse) für die Nutzung des Merkurs unterzeichnet werden. Derzeit dauern noch die Arbeiten am Startplatz an. Die Zulassung durch den DHV folgt nach Fertigstellung. Der Merkur wird unter Einhaltung der Auflagen für Gäste offen sein. Weitere Infos folgen.

Björn Klaassen, DHV Referat Flugbetrieb

Taunus

Auf dem Modellfluggelände bei Anspach / Eschbach im Taunus kommt es immer wieder zu Schwierigkeiten mit nicht genehmigtem Gleitsegelflugbetrieb. Bitte unbedingt beachten, da sonst die Erlaubnis der Modellflieger in Gefahr gerät.

IG-Modellsegelflug Eschbach/Taunus

Lumdatal / Winnen - Mitflieger gesucht

Nach langem Kampf konnte letztes Jahr das Gelände »Winnen« zugelassen werden. Nun hat der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Winnen / Alendorf an Ostern den Flugbetrieb aufgenommen. Geschleppt wird mit einer Doppeltrommel-Winde. Der interessierten Bevölkerung konnte inzwischen ein positives Bild von unserem Sport vermittelt werden. Gastflieger sind bei uns herzlich willkommen! Weitere Infos unter 06407 / 1486 oder 06426 / 1591. E-Mail: J.Heinzer@gmx.de oder Rh.maier@gmx.de
Drachen- und Gleitschirmflieger Winnen, Reinhard Maier



Rauhe Sitten in Niederbayern

Mit Unterstützung des DHV versucht die Drachenflugschule Kelheim seit Ende letzten Jahres ein UL-Schleppgelände zuzulassen. Flugschulleiter Rudi Aumer möchte dort in Zukunft die attraktive Doppelsitzerausbildung am Drachen anbieten können. Ende April fand nun eine Vorführung des Betriebes auf dem landwirtschaftlich intensiv genutzten Gelände statt. Naturschutzbehörde, Landratsamt und einige Gemeindevertreter nahmen die Vorführung interessiert auf. Die Zustimmung wurde bereits signalisiert. Doch nun droht das Aus. Der Geländeeigentümer entzog seine Zustimmung zur Nutzung des Wiesenstreifens, nachdem einige entrüstete Bürger der Gemeinde massiv Druck ausgeübt hatten. Wie es weitergeht, steht in den Sternen.

Björn Klaassen, DHV Referat Flugbetrieb



Frischer Wind durch Kooperation in Bad Kreuznach

Der Drachen- und Gleitsegelclub Nahetal (DGCN) und der Drachen- und Gleitsegelclub Lörzweiler (DGCL) sind zwei langjährig existierende Flugvereine

in der Region Bad Kreuznach. Beide Vereine haben Fluggelände zugelassen und betreiben je eine Doppeltrommelwinde.

Um den Mitgliedern und Gästen mehr Flugtage mit Schleppbetrieb bieten zu können, haben die beiden Vereine mehr Kooperation beschlossen. So war es möglich, im vergangenen Jahr an insgesamt 35 Samstagen und Sonntagen Flugbetrieb zu organisieren. Das hat sich so gut bewährt, dass dies fortgesetzt werden soll.

Wir laden alle Piloten ein, uns auf unserem Schleppgelände zu besuchen und mit uns gemeinsam schöne Flüge zu erleben. Das Gelände ist vollkommen hindernisfrei und bietet stressfreies Fliegen in schöner Umgebung. 1000 m Schlepplänge in SO-NW und Nord-Süd Richtung bieten Potenzial für ausreichende Klinkhöhen. Für das kommende Jahr soll auch die UL-Schlepp-Zulassung genutzt werden.

Weitere Infos unter www.dgcn.de. Interessierte ohne Internetanschluss haben die Möglichkeit sich bei Friedhelm Merz unter Tel: 0671/2001 zu informieren. Infotelefon: 0671/4820660; Windenhandy: 0160/2767145

Manfred Mielke

2. Vorsitzender DGCN



Projekt Fußstart Schwäbische Alb

Mit dem Ministerium Ländlicher Raum Baden-Württemberg, dem Kultusministerium und dem DHV wird derzeit das Projekt »Fußstart Schwäbische Alb« konkret untersucht. Ende April wurden die von der Projektarbeitsgruppe vorgeschlagenen Gelände entlang der Alb in den Landkreisen Reutlingen, Esslingen und Göppingen von einem Gutachter natur-schutzfachlich untersucht. Mit dabei der DHV und die jeweiligen Gebietsreferenten. Eine Bewertung folgt bis Ende Juli. Dass die »Naturschutzplatte« in Baden-Württemberg sehr hoch hängt, ist allen Beteiligten klar. Es handelt sich beim Albtrauf um wertvolle Bereiche für den Naturschutz. Dennoch zeichnen sich gewisse Möglichkeiten für neue Gelände ab. Ein detaillierter Bericht folgt in den nächsten Ausgaben des DHV-Infos.

Klaus Irschik (Projekt Fußstart)

Björn Klaassen (DHV)



Anzeige

Flugferien inklusive Material

'Neustes N leer!a! Advance !Ste n
 •Iletel mit Zimmer Frühbuck
 •Betreut durch SIW DHV 1:hmler
 •Performance Center
 5 Tage alles inklusive nh 59S,

Engelberg-Luzern

•ormasie Verhältnisse
 •N Verwhil..Mune Flug,tietelt-
 his 2601.1 m 11..hendilrercmz
 •Bahntint giineihre in 13rtnb
 •fmiltmfreundlich

Purp-Flitexchule geltserg
 Wumm/aller. F 247
 CH-6390 Engelberg
 41 41 637 07 07
 Fax + 41 91 637 34 07
 Info-Band + 41 41 637 06 07
 www.euroflugschule.th

Kandel/Schwarzwald

Nach den heftigen Turbulenzen im letzten Jahr aufgrund einer nicht genehmigten Fällaktion wurden inzwischen wieder Verhandlungen mit der örtlichen Gemeinde und dem Forstamt aufgenommen. Einige Schwierigkeiten, Unklarheiten und Missverständnisse konnten in einem Gespräch bei der Gemeindeverwaltung mit Forst, Verein und DHV weitgehend geklärt werden. Der Startplatz wurde inzwischen hergerichtet und ein neuer Vereinsvorstand hat die Geschicke des DFC Südschwarzwald in die Hand genommen. Die abschließende Genehmigung des Regierungspräsidiums Freiburg steht noch aus.

Björn Klaassen, DHV



v. 1. Ulli Reihl (Beisitzer), Peter Schäfer (z. Vors.), Herwald Glag (1. Vors.), Uwe Mampoteng (Schriftführer), Günter Klein (Kassierer)

Neuer Vereinsname

In einer äußerst harmonisch verlaufenden Jahreshauptversammlung konnte der Vorsitzende Herwald Glag von den 46 Mitgliedern des Vereins 29 Anwesende begrüßen.

In seinem Rechenschaftsbericht berichtete er über die im abgelaufenen Jahr geleistete Arbeit des Vorstandes. Besonders erfreulich hat sich aus seiner Sicht die Zahl der Windschlepptage auf 21 mit über 330 Flügen entwickelt. Auch die Zusammenarbeit mit anderen Vereinen hat sich ausgesprochen positiv entwickelt. So stehen dem Verein auch deren Gelände zur Verfügung. Auch konnte man sich bei diversen Flugtagen darstellen und so auf den Verein aufmerksam machen. Einem Vereinsaustritt wegen Aufgabe des Flugsportes standen vier Neueintritte entgegen. Besonders erwähnenswert war, dass alle Ausflüge und Veranstaltungen im Jahr 2001 unfallfrei stattgefunden haben. Den Kassenbericht gab der Kassierer Günter Klein ab. Die Kassenprüfer bescheinigten eine gute Kassenführung, so dass die einstimmige Entlastung des Vorstandes nur noch Formsache war. Die turnusmäßig anstehenden Neuwahlen brachten keine Veränderung in der Zusammensetzung des Vorstandes. Die bisherigen Vorstandsmitglieder Herwald Glag (1. Vorsitzender), Uwe Mampoteng (Schriftführer) und Ulli Reihl (Beisitzer) wurden jeweils einstimmig in ihren Ämtern bestätigt.

Selbst die beiden Anträge auf Satzungsänderung im Bezug auf die Sitzverlegung des Vereins von Achenbach nach Herborn und die Namensänderung des Vereins in »Die Klippenspringer« wurden nach ausführlicher Erläuterung durch den Vorsitzenden von den anwesenden Mitgliedern einstimmig beschlossen. Mit der Vorstellung des Programms für 2002 und einigen Mitteilungen konnte die Versammlung beendet werden. Es schloss sich ein gemütlicher Abschluss an.

Infos zum Verein unter www.Die-Klippenspringer.cle.

Die Klippenspringer
Uwe Mampoteng



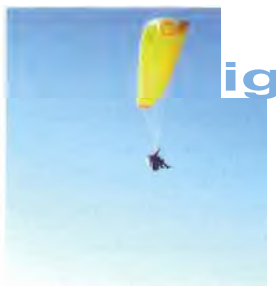
Erste Hilfe Seminar

Wer hat die Situation nicht schon mal erlebt? Man steht am Start- oder Landeplatz und beobachtet, wie es einen Fliegerkollegen unsanft runterhaut oder wie er mit oder ohne Rettungsschirm - im Wald verschwindet. Was ist nun zu tun? Soll man überhaupt etwas tun? Gibt es nicht genügend andere Leute vor Ort, die das viel besser können? Die Erfahrungen professioneller Rettungskräfte zeigen, dass dies häufig nicht der Fall ist und durch Fehler bei der Erstversorgung sowie der Alarmierung der Rettungskräfte häufig wertvolle Zeit verstreicht! Aus diesem Grund haben wir vom Münchner Gleitschirmverein ein Erste Hilfe Seminar speziell für Sportpiloten veranstaltet, die Inhalte waren präzise auf die Problematik von Flugunfällen abgestimmt. Dozent war Georg »Schorsch« Krauser, jahrzehntelanger Gebirgsrettungsspezialist bei Bundeswehr (SAR), MHD, BRK und Bergwacht. Auf teils sehr amüsante und unterhaltende Art und Weise wurde uns nähergebracht, wie man sich in solchen Situationen richtig verhält. Hierzu gehört zu allererst das Selbstbewusstsein, konsequente und vor allem überlegte Organisieren der Hilfsmaßnahmen. Alle für den Notruf wichtigen Informationen zusammentragen (das sind einige), für Ruhe am Unglücksort sorgen, den Verunfallten und sich selbst sichern, eine Hubschrauberlandung - unter Umständen mit Seilrettung - optimal vorbereiten und unterstützen sowie natürlich die Versorgung des Verunglückten durch lebensrettende Sofortmaßnahmen waren Thema der vierstündigen Abendveranstaltung. Das Beste: Georg bietet diese Vorträge ehrenamtlich und kostenfrei (bis auf die Spesen) auch anderen Vereinen an! Neben De-



momaterial und zahlreichen Folien hatte er auch noch für jeden Teilnehmer ein 25seitiges bebildertes Skriptum dabei, welches jetzt auch in Farbe auf <http://www.gleitschirm-faq.de> veröffentlicht wird. Wir hoffen, dass zahlreiche weitere Vereine diesem Beispiel folgen und von dieser einzigartigen Möglichkeit Gebrauch machen. Gerade auf Vereinsausflügen kann es zum unschätzbaren Vorteil werden, einige versierte Helfer für den Fall der Fälle dabei zu haben. Kontaktadresse: Georg Krauser, e-mail: GeorgKrauser.OrgafinConsult@t-online.de. <http://www.bodenlos.de>.

Bodenlos München
Markus Hautb



Langer Abend

Ein Blick auf die umfangreiche Tagesordnung der Jahreshauptversammlung am 6. März genügte den Mitgliedern der Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal, um sicher zu sein, dass da ein langer Abend vor ihnen lag. Dennoch arbeiteten wir uns erfolgreich durch das Programm. Als ein Ergebnis kann nun der neue Vorstand präsentiert werden:

1. Vorsitzender - Holger Sembowski, Schriftführer und stellvertretender Vorsitzender - Ulrich Gallea, Sicherheits- und Geländebeauftragter - Peter Fritz, Kassenwart - Ralf Herzig, Pressewart Svenja Held, Beisitzer - Christian Jung (Jugendwart) und Reinhard Donner (Homepage). Den scheidenden Vorständen vielen Dank für ihre Arbeit und viel Erfolg für die neue Mannschaft! Der Rest in Kurzform: aktueller Mitgliederstand 64, d.h. mehr als Verdopplung der Mitgliederzahl in den letzten 2 Jahren, keine Unfälle, erfolgreiche Erweiterung des Startgeländes Sassenroth - der Elan beim Arbeitseinsatz war toll und das Ergebnis ist einfach Spitze, erste kleine erfolgreiche Schritte auf dem Weg zur Erschließung eines neuen Südwest-Hanges - Dank auch an Björn Klaassen für seinen Besuch und die zugesagte Unterstützung, erstmalige Teilnahme einer kleinen Vereinsmannschaft an der rheinlandpfälzischen Streckenflugmeisterschaft, Wir wünschen allen eine schöne und unfallfreie Flugsaison 2002!



dopplung der Mitgliederzahl in den letzten 2 Jahren, keine Unfälle, erfolgreiche Erweiterung des Startgeländes Sassenroth - der Elan beim Arbeitseinsatz war toll und das Ergebnis ist einfach Spitze, erste kleine erfolgreiche Schritte auf dem Weg zur Erschließung eines neuen Südwest-Hanges - Dank auch an Björn Klaassen für seinen Besuch und die zugesagte Unterstützung, erstmalige Teilnahme einer kleinen Vereinsmannschaft an der rheinlandpfälzischen Streckenflugmeisterschaft, Wir wünschen allen eine schöne und unfallfreie Flugsaison 2002!

Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal
Svenja Held

Osterfliegen bei den Ostsächsischen

In den vergangenen zwölf Jahren hat sich im Dresdner Raum der Ostsächsische Fliegerclub zu einer festen Größe in Sachen Drachen- und Gleitschirmfliegen entwickelt. Aus der Winde heraus findet ein regelmäßiger Flugbetrieb statt, dessen Höhepunkte Veranstaltungen wie Neujahrs-, Oster- und Sonnenwendfliegen sind. Im Gegensatz zum Jahr 2001 brauchten beim diesjährigen Osterfliegen die Drachen nicht von ihrer Schneelast befreit zu werden und die Schirme blieben auch trocken. Ideale Startbedingungen und der erste sanfte Hauch der Frühjahrs-thermik sorgten für einen schönen Saisonauftakt über dem Elbtal. In diesem Jahr haben wir unsere Vereinsaktivitäten noch einmal deutlich erhöht: Zusätzlich zu den traditionellen Klubfahrten in die Alpen werden für die Drachenflieger unter uns die Startmöglichkeiten durch UL-Schlepp erweitert. Im Bereich Ausbildung stehen neben der Windenausbildung sowohl Thermikseminare als auch Anfängerschulungen auf dem Programm. Die Termine dazu sind auf unserer homepage www.elbtalflieger.de nachzulesen oder direkt telefonisch unter 0351-4646877 zu erfragen,

Ostsächsischer Fliegerclub
Dirk Lindackers



Fliegerfest

Der Drachenfliegerclub Ingolstadt veranstaltet am 06.07. und 07.07.2002 sein alljährliches Fliegerfest mit Drachenfliegen und Grillparty. Dazu laden wir alle Drachenflieger ein, die sich den schönen Altmühltal Naturpark einmal von oben anschauen wollen. Problemloser Rampenstart, große hindernisfreie Landwiese. Stundenflüge und Streckenflüge sind Normalität. Samstag Abend gemütliches Zusammensitzen mit Erfahrungsaustausch bei Grill- und Lagerfeuer (open end), Live-Musik mit Gitarre und Quetsche. Familienfreundliches Clubgelände. Spielmöglichkeit für Kinder mit Rutsche und Sandkasten. Kostenlose Stellplätze für Wohnmobile und Wohnwägen. Bademöglichkeit (Kratzmühlsee) in Sichtweite. Die fliegerisch wertvolle Zwischenstation für »Nordlichter« auf dem Weg in die Alpen. Zu erreichen: Ag Nürnberg - München, Ausfahrt Altmühl. Dann Richtung Kinding - Beilngries fahren. Noch vor Beilngries rechts nach Unteremmeldorf (Landwiese) abbiegen und bis Oberemmeldorf (Startplatz) weiterfahren, Wegstrecke AB-Ausfahrt bis Startplatz ca. 6 km, Kontakte: Ottmar Sichert, Tel: 08421/903004; Handy: 0175/4006873, e-mail: OttmarSichert@web.de; Reinhard Pöppel, Tel: 08464/8211; Handy: 0171/4639408, e-mail: reinhardpoeppt@t-online.de; Fleischer Gunther, 0841/87901, Handy: 0177/4082814, e-mail: guflin@freenet.de.

Drachenfliegerclub Ingolstadt
Gunther Fleischer

Drachen-und Gleitschirmflieger jetzt gemeinsam im Hochsauerland

Der Drachenfliegerclub Elpe brauchte zwei Jahreshauptversammlungen. Bei der ersten Versammlung kam es zu unüberbrückbaren Differenzen mit einigen Mitgliedern und der gesamte Vorstand trat geschlossen zurück. Bei der zweiten Versammlung wurde der strittige Antrag auf eine Kooperation des traditionellen Drachenfliegerclub mit dem Nachbarverein aus Willingen und dem Gleitschirm-Paraclub Elpe positiv abgestimmt. In einem sogenannten Probejahr werfen alle drei Vereine alle Fluggelände-Kosten und Einnahmen in einen Topf. Gemeinsame Flugregeln und ein gemeinsamer Ausweis sollen die Sicherheit erhöhen und auch die Meisterschaften und Veranstaltungen erreichen eine größere Teilnehmerzahl. Ziel der Kooperation ist eine anschließende Fusion mit dann nur noch einem großen Hochsauerland-Verein. Bei den Vorstandswahlen musste der gesamte Vorstand neu gewählt werden. Der bisherige Vorsitzende Burkhard Schulte aus Elleringhausen nahm die Wiederwahl an, ebenfalls der zweite und dritte Vorsitzende, Didi BUMURP, Elpe und Ralf Frigge, Oeventrop. Die Kasse verwaltet wieder Josef Fankhauser aus Antfeld. Ausgewechselt wurde der bisherige Schriftführer durch Neuwahl von Peter Vorsmann aus Elpe und der neue Koordinator für Sport ist jetzt Reinhard Vollmert aus Finnentrop.

DFC West, Elpe
Burkhard Schulte

Zweitätiges Flugfest in den Dolomiten

Das 15-jährige Bestehen des »Parapendio Club Gherdeina« wird im Rahmen des zweitägigen

Flugfestes vom 17. bis zum 18. August 2002 auf der Minert-Wiese in St. Ulrich/Gröden gefeiert. Wie beim letzten Flugfest erwarten wir auch heuer zahlreiche Drachen- und Gleitschirmflieger, Ultralights, Motorsegelflugzeuge, verschiedene Hubschrauber, Fallschirmspringer und Modellflugzeugbegeisterte. An den jeweiligen Tagen finden zahlreiche Flugvorführungen und Akrobatikshows statt und für die Neugierigsten bieten wir Tandemflüge mit dem Gleitschirm und Passagierflüge mit dem Helikopter an. Natürlich all dies immer unter Berücksichtigung jeglicher Vorschriften sowie Sicherheitsmaßnahmen! Das ganze Fest wird von einem großen Zeltfest mit ganztätigem Dj umrahmt. Nähere Infos unter www.parapendio-gardena.com, e-mail: info@parapendio-gardena.com.

Parapendio Club Gherdeina

Heinz Senoner und Patrick Stuflesser



Neue Vorstände

Der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub »Bergdohlen« Brannenburg hat eine neue Vorstandschaft:

1. Vorstand Erik Mack, 2. Vorstand Ludwig Schachtner, Kassier Rainer Tipl, Schriftführer Peter Zech, Sportwart Drachen und Gleitschirm Reinhold Speidel, Beisitzer Fritz Matheis

Peter Zech

Jugendförderung

Bei der letzten Jahreshauptversammlung wurde der Vorstand des Münchner Gleitschirmvereins Thermikgeier München neu gewählt. Nachdem der bisherige Vorstand Dirk Vielhuber aus beruflichen Gründen nicht mehr zur Wiederwahl antrat, wurde der bisherige Stellvertreter Christoph Troche zum Vorstand gewählt. Weitere Vorstandsmitglieder sind: Andy »Schlechtflieger« Kohn (stv. Vorsitzender und Sportvorstand), Dirk Vielhuber (2. stv. Vorsitzender), Reinhard Spannbauer (Schatzmeister, wie bisher). Während andere Vereine meist nur über Jugendförderung reden, setzt der Münchner Verein auf aktive Jugendförderung und bringt dies auch bei der Besetzung des Vorstands zum Ausdruck. Ziele für das kommende Jahr sind daher in erster Linie die Jugendförderung (was auch in Zusammenarbeit mit dem DHV passieren soll) sowie die vermehrte Durchführung gemeinschaftlicher Ausflüge und ähnlicher Veranstaltungen. Neumitglieder und Interessierte sind jederzeit herzlich willkommen. Kontakt: dirk@thermikgeier.de, www.thermikgeier.de

Thermikgeier München

Dirk Vielhuber

Fliegerfest in Hohenhaslach

Nicht zuletzt wegen der guten Resonanz zum vergangenen Fliegerfest anlässlich der 1200-Jahr-Feier von Hohenhaslach im Jahr 2000 planen die 1. Hohenhaslacher Flieger einen neuen Anschlag auf tugendhaft schwäbische Wochenendgebräuche der Samstagsschaffer und Sonntagsgrubler. Am 20. und 21. Juli wird die Luft unweit vom Haus-(Teufels-)Berg wieder stoffballen- und aluminiumhaltig. Neben mittels Winden hochgeschleppter Drachen und Gleitschirme bevölkern auch Ultraleichtflugzeuge und Heißluftballone Luftraum und Festplatz. Ein örtlicher Modellflugverein zeigt, was außerdem die Luft zu tragen vermag und weitere Attraktionen wie ein Punktländewettbewerb, Drachen- und Gleitschirmflugsimulatoren sowie Passagierflüge mit dem UL werden auch den letzten anwesenden (noch-)Nichtflieger von unserem schönen Flugsport überzeugen. Für das leibliche Wohl wird u.a. tierisches vom Grill und für bodenständige Gaumenfreuden heimischer Rebensaft von den sanften Hängen des malerisch gelegenen Stromberggebietes geboten. Neben blauem Himmel und zarten Haufenwölkchen ist jede/r Besucher/in mit oder ohne Flügel (Windenstart!) herzlich willkommen. Das Gelände liegt direkt bei Hohenhaslach, unweit Bietigheim-Bissingen, Richtung Sersheim. Die Zufahrt ist ausgeschildert, für Parkplätze gesorgt und die Hocketse angerichtet.

1. Hohenhaslacher Flieger

Ralph Halbach

STUBAITAL



SUPER FLUGGEBIET

Wetter begünstigt, große Lande- und Startplätze.

Fluggebiete 11er Lift/Neustift ideal für Wenigflieger und Anfänger sowie für Profis. Im Umkreis 20 ideale Fluggebiete.

Internationale Flugscheine

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



2-Jahrescheck-Test-Zentrum

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



Neuer Terminplaner 2002

Ab sofort bei uns erhältlich.

Pwarty 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

Verkleidungsfliegen

Beim 2. Verkleidungsfliegen in Knobelsdorf waren trotz der Kälte bei nur knapp über 0° C über 20 Kostüme und eine ganze Reihe Gäste vertreten. Der Jury ist es bei der Vielfalt und den zum Teil sehr aufwendigen Kostümen sehr schwer gefallen, eine gerechte Bewertung zu erzielen, weshalb auch eine sehr enge Platzierung zustande kam: 1. die Moorhühner (Volker, Joachim und Olaf), 2. Steinzeitmenschen (Brigitte und Dieter), 3. Die fliegenden Reporter der OTZ (Susi und Achim), 3. Jäger aus Kurpfalz (Knut), 4. Flughörnchen (Andre), 4. Opa Valentin (Viola) und Oma Berta (Bernd), 5. Teufel (Werner, ältestes Mitglied mit 76 Jahren), 5.



Gockelhahn (Walter), 5. Nimm 2 (Peter); Als Preise winkten Spanferkel, 1 Fass Bier, 1 Riesenkäse und mehrere Kisten Wein, die im Anschluss an die Siegerehrung gemeinsam gegessen bzw. getrunken wurden.

Unser Spanferkel war groß genug, so dass unser Vereinsmaskottchen Ganter Emil zu keinem Zeitpunkt in wirkliche Gefahr geraten war. Mit viel (Iberredungs-)kunst konnten wir den wilden Jäger an diesen Tag besänftigen und zum Waffenstillstand überreden, so dass keines der Moorhühner zu Schaden kam. Die Bilder sind auf unserer Internetseite www.luftgleiter.de unter »Fotogalerie« »Verkleidungsfliegen« in Verkleidungsfliegen 2002 Teil I und II zu sehen.

Ostthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld
Bernd Rümpler

Schleppkurs am Niederrhein

Der Drachenfliegerclub Niederrhein plant einen Schleppkurs für Drachenflieger in Kürze durchzuführen. Teilnehmen kann jeder ab Besitz des beschränkten Luftfahrerscheines. Es schulen zwei erfahrene Fachlehrer zur Windenschleppstartberechtigung. Unser Fluggelände liegt bei Uedem im Kreis Kleve, ca. 60 km von Düsseldorf entfernt. Wir schulen ausschließlich an Wochenenden. Wenn du gerne an der Schulung teilnehmen möchtest, melde dich bitte per e-mail an: rainer.wiedemann.goch@freenet.de.

Drachenfliegerclub Niederrhein
Rainer Wiedemann



Winden-Papst bei Siebengebirglern

»Es gibt nichts Praktischeres als eine gute Theorie«, das wusste schon Immanuel Kant. Aber dass die Theorie richtig Spaß machen kann, davon hat er nichts gesagt. Und doch stimmt es. Zumindest, wenn Horst Barthelmes, der Schlepp-Fachmann des DHV, aus dem Nähkästchen plaudert. Der DGC Siebengebirge hatte den »Schlepp-Papst« zu einem Winden-Seminar ins Wiedtal eingeladen und schnell hatte sich diese Chance auch bei den Nachbarvereinen herumgesprochen. Allein zur Theorie am Freitag Abend waren knapp zwanzig Piloten aus drei benachbarten Vereinen zusammengekommen. Sie haben es nicht bereut. Neben spannenden Infos über das Fliegen an der Winde war es vor allem die unerschöpfliche Erfahrung von Horst, die den Abend so faszinierend machte. Es gab keine Frage, zu der Horst nicht den Horizont der Piloten deutlich erweitert hat. So gab es dann nur zufriedene Gesichter am Sonntag Abend. Und Keinen, der seine Performance beim Starten an der Winde nicht verbessert hätte. Der DGC Siebengebirge will sich verstärkt bemühen, junge Menschen für das Fliegen zu begeistern. Neben einer offensiven Presse- und Öffentlichkeitsarbeit ist das Fliegen an der Winde ein entscheidender Baustein im Konzept der Nachwuchsförderung. Da die Naturstartgelände in unserer Region fast ausschließlich einen hohen Ausbildungsstand verlangen, ist das Fliegen an der Winde für Nachwuchspiloten eine hervorragende und sichere Möglichkeit, Erfahrungen zu sammeln und den Spaß am Fliegen zu erleben. Infos über die Aktivitäten des Vereins gibt es im Internet: w.c.dgc-siebengebirge.com. Unter der Nummer 02622/9050894 (Bandansage) werden aktuelle Termine und Flugtreffs veröffentlicht.

DGC Siebengebirge
Hartmut Schlegel



Fliegen in Kroatien

Ivica Knezevic (PARAfreeK, Zagreb) hat ein tolles Video zusammengestellt. Die besten und wichtigsten Fluggebiete für Gleitschirme und Drachen in Kroatien. Der Schwerpunkt liegt trendgemäß beim Gleitschirmfliegen. 118 min. voller Information mit geogr. Koordinaten und Kontaktadressen für fast 40 Fluggebiete, Startplätze, Bilder aus der Luft und Landeplätze werden ergänzt durch Gefahrenhinweise. Die Aufnahmen sind mit Musik unterlegt und engl. Texten unterlegt. Das Video ist beim CDE, Franz Schaden, Gedulderweg 162, 45549 Sprockhövel, Tel: 02324/702610, e-mail: CDEssen@gmx.de, als VHS oder CD gegen 15,- Euro Vorkasse Und Versand) erhältlich. Der Verkaufserlös geht zu 100% an die kroatischen Freunde.

Club für Drachen- und Gleitschirm fliegen Essen
Franz Schaden

Albatros - aktiv ins neue Jahr

Das Jahr begann mit einer frohen Botschaft. Der Albatrosvorstand höchstpersönlich sorgte für Fliegernachwuchs. Mit 2,8 kg und 51 cm wurde ein echter Ultraleichtflieger geboren. Gratulation an die glücklichen Eltern Sonja und Helmut Baden. Im Februar fand wie jedes Jahr das Rettungsgerätewerfen in der Turnhalle statt. Das Packen erfolgte

selbstständig und bei Bedarf unter sachkundiger Leitung von Mike Grau. Auch eine Windenschleppschulung konnte im Februar durchgeführt werden.

Bei entsprechender Nachfrage werden weitere Ausbildungskurse dazukommen (B-Theorie-Kurs, etc.). Weitere Albatros-Aktivitäten neben dem Flugbetrieb sind

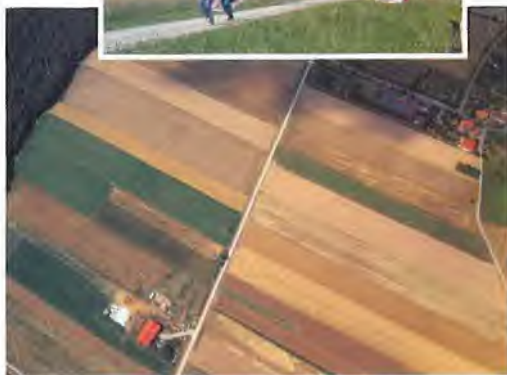
zünftige Wanderungen und Radtouren durch Spessart und Odenwald. Natürlich finden diese Touren nur bei nicht fliegabaren Wetterverhältnissen statt. Die ersten Schlepps im neuen Jahr lassen auf Rekordflüge hoffen. Schon im Februar konnten aus der Winde heraus Flüge von ca. 45 Min erzielt werden. Anfang März waren einige Piloten schon über 1 Stunde im Himmel über Aschaffenburg und mit dem ersten Streckenflug der Saison am 13. März wurde der vereinseigene Flachland-Streckenflug-Wettbewerb eröffnet.

Jahresrückblick: Der Verein hat mittlerweile 116 Mitglieder. Im letzten Jahr wurden ca. 1.500 Schlepps von unseren 16 aktiven Windenfahrern durchgeführt. Die meisten Schlepps wurden von Heinz Droste (279), Roland Völker (24) und Werner Schwab (204) durchgeführt. Herzlichen Dank an die Windenfahrer und an alle fleißigen Helfer im Hintergrund (genannt sei hier Wolfgang Hein, Werner Schwab und Günter Völk). Den Streckenflugpokal 2001 gewann Heinz Droste mit seinem Flug am 29. Juli mit dem Gleitschirm von Bischbrunn im Spessart bis Ochsenfurt über eine freie Strecke von 43 km. Herzlichen Glückwunsch an den Sieger.

Den Pokal für den längsten Flug über vereinseigenem Gelände erhielt Helmut Baden. Am 15. August 2001 flog er 2 Stunden mit seinem Gleitschirm über Würzburg im Odenwald in einer Höhe von 2.500 m über Grund. Der Schleppbetrieb verlief im Wesentlichen reibungslos und unfallfrei. Damit dies so bleibt, bitten wir alle Vereinsmitglieder und Gäste, die Spielregeln für unsere drei Schleppgelände zu beachten.

Wer sich weiter über den Gleitsegelclub Albatros informieren will, erhält unter www.albatros-gsde weitere Informationen über Fluggebiete und Veranstaltungen.

Albatros Gleitsegelclub Aschaffenburg
Gerd Müller



Hauptversammlung und Siegerehrung

Auf der Jahreshauptversammlung des CfD Hardheim wurde bei den Neuwahlen der Führungsmannschaft Rolf Münch zum 2. Vorsitzenden gewählt und Rainer Kuriert zum neuen Pressewart. Alle übrigen Ämter bleiben in ihrer bestehenden Besetzung. Vorsitzende Gaby Hauck ging in einem Rückblick auf die vergangene Saison auf die wesentlichen Dinge ein und hob die sportlichen Leistungen der Piloten hervor. Den Vereinspokal im Drachenfliegen konnte sich Manfred Pientka vor Rolf Münch und Bernd Haberhauer sichern. Die Rangliste für die Gleitschirme führt Clemens Ruf vor Peter Kleu und Stefan Bechtold an. Den Streckenflugpokal im Drachenfliegen konnte sich Franz Schütz erfliegen. Clemens Ruf lag bei den Gleitschirmen ganz vorne. Für langjährige Mitgliedschaft und Verdienste um den Verein wurden noch zahlreiche Mitglieder mit der silbernen und bronzenen Vereinsnadel geehrt. Eine ganz besondere Ehrung wurde dem Gründungsmitglied und langjährigen i. Vorsitzenden Gerald Katzenmaier ausgesprochen. Für seine Verdienste um den Verein wurde er zum Ehrenvorsitzenden ernannt.

Club für Drachenflugsport Hardheim
Rainer Kunert



Anzeige

Flugsportbekleidung & Zubehör

FLY MIKE

Overalls
zum
abheben!!

Online-Shopping Rund um die Uhr im Internet www.fly-mike.de

Fly Mike Overall
Fly Mike Helme
Schnellpacksäcke
Fliegerschuh

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

Jetzt
Prospekt
anfordern



10 Jahre Drachenflieger-klub Ostharz

(e7)

Fliegerklub
Ostharz e.V.

Als sich am 30. Mai 1992 die 10 ostdeutschen Drachenflieger zur Gründungsversammlung trafen, gab es nur ein Ziel: Fliegen - möglichst hoch und möglichst lange. Wir Flieger aus Orten rund um den Ostharz waren der eiserne Rest von über hundert Interessenten aus der Wendezeit. Bis dahin waren wir an den nur 40-60 Meter hohen Vorharzhügeln geflogen, einige schon heimlich in der DDR. So waren zwar Flüge bis zu einer halben Stunde gelungen, aber jetzt sollte richtig geflogen werden und das ging hier nur an der Winde. Attraktive Schleppgelände waren in dieser Zeit kein Problem, es gab stillgelegte Flächen. So konnten wir uns auf die Beschaffung einer Winde und auf die Ausbildung konzentrieren. Mit erheblichem finanziellen Einsatz und Dank der Hilfe von Sponsoren wurde die Adelwart-Winde angeschafft. Der Fluglehrer Jürgen Hansmeier war von Anfang an eng mit dem Verein verbunden und hat uns für das Windenfliegen fit gemacht. Windenflug- und Windenfahrausbildungen liefen parallel und heute sind fast alle Piloten auch Windenfahrer. Nach einem Jahr ging 1993 der Flugbetrieb richtig los - und wie! In den ersten Jahren gab es kaum ein ungenutztes Wochenende und wir flogen von März bis November. Heute sind alle ruhiger geworden. Man schaut schon länger in den Himmel ehe man sich trifft, und bevor nicht die dicken Kumulanten auftauchen, wird gar nicht erst aufgebaut. Trotzdem ist uns allen das Fliegen nach wie vor wichtig, mehr als die Vereinsmeierei. Es gibt nur eine Vereinsversammlung, jeweils im Dezember. Die beginnt traditionell mit Rettungsschirmwerfen und -packen und endet nach den unvermeidlichen Formalitäten in einer Weihnachtsfeier. Gute Freunde haben wir im Fliegerverein Möckern bei Magdeburg. Jedes Jahr treffen wir uns zu Himmelfahrt und im Sommer zum Fliegen und zum Feiern. Im Verein sind wir nur Drachenflieger, das hat sich so ergeben - auf dem Gelände bei Harzgerode sind aber auch Gleitschirme immer gern gesehen. 10 Jahre ungetrübter Flugspaß ohne ernsthafte Unfälle - das ist auch Programm für die Zukunft. homepage: <http://www.dfkostharz.here.de>.

Drachenfliegerklub Ostharz
Stephan Nitsch

Drachenfliegerclub umbenannt

Der Drachenfliegerclub Starzeln hat sich auf der Vollversammlung dafür ausgesprochen, den Verein in Drachen- und Gleitschirmfliegerclub (DGFC) Starzeln-Zollernalb umzubenennen. Damit wird der räumlichen Verbreitung der Mitglieder. schaft und dem Anteil der Gleitschirmflieger im Verein Rechnung getragen. Außerdem wurde eine neue Vereinssatzung verabschiedet. Diese Satzung ersetzt die 25 Jahre alte Satzung und wird den modernen Anforderungen des Flugsports und anderen Vorgaben der heutigen Zeit (z.B. juristischer Art) gerecht.

Der bisherige Vorstand wurde entlastet. Gerhard Hipp dankte im Namen aller Mitglieder dem Vorstand für seine gute und engagierte Arbeit. Bei der Wahl des neuen Vorstandes wurden die ehemaligen Vorstandsmitglieder fast unverändert wiedergewählt. Umbesetzungen gab es im Bereich der Kassenleitung und in der Beisitzerschaft, die laut neuer Satzung mit Fachverantwortungen ausgestattet wird. Die momentane Internetadresse www.drachenfliegerclub-starzeln.de bleibt weiterhin gültig und wird bei Gelegenheit auf die neue Cyberheimat verweisen. Die immer einen Besuch lohnende homepage ist auch um für andere Piloten interessante Informationen erweitert worden (z.B. ist jetzt das Jahresprogramm online abrufbar). Im kommenden Jahr wird der DGFC Starzeln-Zollernalb vertreten durch (von NW im Uhrzeigersinn) Klaus Pröpster (1. Vorsitzender), Uwe Sommer (Gelände), Georg-Friedrich Schwarz (Schriftführer), Ralf Rodler (2. Vorsitzender), Rüdiger Asche (Öffentlichkeit), Joachim Stein feldt (Geräte), Jürgen Lehnert (Kassenleiter) und Josef Gomerger (Ausbildung).

DGFC Starzeln-Zollernalb
Rüdiger Asche

Erste-Hilfe-Seminar beim 1. PCS

Sicherheit wird groß geschrieben beim 1. PCS, aber dennoch sind Unfälle nicht ausgeschlossen. Da ist es gut zu wissen, dass der Flugkamerad erste Hilfe leisten kann. Deshalb veranstaltete der Club in Zusammenarbeit mit der Bergwacht Bad Urach sein 2. Wochenend-Seminar. Beim Unterricht im nahegelegenen Krankenhaus wurde die kurzweilige Theorie immer wieder durch Praxisbeispiele vertieft, wobei die Teilnehmer abwechselnd mal Patient mal Retter sein durften. Am zweiten Tag wurde das Gelernte im freien Gelände realistisch in die Praxis umgesetzt. Erst wenn einer der Kameraden angetan mit Overall und Gurtzeug »halblebig« auf der Erde lag und dann auch noch den Ohnmächtigen mimte, wurde Einem so richtig bewußt, dass es Jeden erwischen kann.



Dann ist es enorm wichtig, rasch helfen zu können, zumindest bis professionelle Hilfe da ist. Und das kann bei unserem Sport doch lange dauern, für den Verunfallten eine Ewigkeit, wenn er allein ist. Nach deutschem Recht ist jeder zu Hilfe verpflichtet, und nicht nur aus diesem Grunde sollte es für jeden von uns Fliegern eine Selbstverpflichtung sein, einen solchen Kurs zu besuchen und ca. alle 2 Jahre zu wiederholen, zumal wenn der Club die Kosten übernimmt. Es muß ja nicht nur ernst zugehen. Da man in der uralten Hütte der Bergwacht auch übernachten konnte, war nach einem köstlichen Essen eine Wanderung und ein gemütlicher Abend bei einem Glas Wein oder Bier angesagt.

1. PCS
Wolfgang von Brunn



Andalusien
La Palma
Toscana
Norditalien
Istrien
Slovenien
Schweiz
Castelluccio
Dolomiten
Brasilien

Kalender 2002
kostenlos!

Schulung
Inkl. Wettergarantie!

Online Shop
2-Jahres-Check

www.1.11ESKY.at
A-9920%14n 82 -Tel. (43) 04842 5178

A large empty rectangular box with a dashed border, intended for a letter or comment.

TESTFLÜGE

im Info

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

Jedes Gerät wird von zwei DHV-Testpiloten geflogen. Gleitsegel-Testflugprogramme werden grundsätzlich an der unteren und an der oberen Gewichtsgrenze geflogen. Da sich daraus oft abweichende Beurteilungen ergeben, veröffentlichen wir die Ergebnisse für die jeweiligen Gewichtsgrenzen und nicht nur eine Zusammenfassung.

Gesamtnoten ergeben sich aus der jeweils ungünstigsten Einzelbeurteilung. Dies gilt sowohl für die Gesamtklassifizierung als auch für die Noten für die einzelnen Manöver.

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

Bei Hängegleitertests besteht das generelle Problem, daß 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 genüßvolles Fliegen vorziehen.
- 3 = für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein (B-Schein) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen.

KLASSIFIZIERUNG GLEITSEGEL

- 1 = Gleitsegel mit gutmütigem, weitgehend fehlerverziehendem Flugverhalten.
- 1 2 = Gleitsegel mit gutmütigem Flugverhalten.
- 2 = Gleitsegel mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Performance« und regelmäßiger Flugpraxis.
- 2-3 = Gleitsegel mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen. Geringer Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Sicherheitstraining« und umfassender Flugerfahrung sowie regelmäßiger Flugpraxis.
- 3 = Gleitsegel mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und sehr heftigen Reaktionen auf Störungen. Kein Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Sicherheitstraining« und ständiger Flugpraxis.
- E = Spezielle Einweisung erforderlich.
- G = Spezielles Gurtzeug erforderlich, sonst besteht keine Zulassung.

Druckfehlerkorrektur vorbehalten!

DHV GS-01-0963-02

AIRWAVE SPORT XL

Hersteller, Airwave Villingen Ges.m.b.H.
Inhaber der deutschen Husterprüfung, Airwave Villingen Ges.m.b.H.
Klassifizierung, 1-2 GH
Sitzzahl 1
Windenschlepp, 1a

Verhalten bei	min. fluggewicht (110 kg)	max. fluggewicht (110 kg)
11111		
Füllerhalten	gleichmäßig, senk	gleichmäßig, senk
Aufziehverhalten	kennt entert über Molen	kennt entert über Molen
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	ein kn	einfach
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
7111		
Trudellendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerverhalten	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	Nicht flüchtig
1.777-1"		
Sackflüge	durchschnittlich 60 sm + 15 cm	spät 75 cm
Höhenbegrenzung	durchschnittlich	60 cm 80 in spä 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Vorbeschleunigung	gering	gering
Ölungsverhalten	selbständig reuegell	selbständig reuegart
Verherschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	
Wegdrehen	90-100 Grad	90-112 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Elektroverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Wegdrehen		90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
1.777-1"		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Lenden zum Strömungsabriss	einfach, keine Lenden zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

1	1111-1111	
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	relativ langsam

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landungsverhalten	einfach	einfach
Ergebnisse der Flugmechanik		

W1417,1

Verhalten bei	rein, fluggewicht (80 41	man, Fluggewicht (105 kg)
MT*	ve,	
fullerhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, se-ede
Aufzieherhalten	komm) sofort der Piloten	kommt dort der Molen
Abhebe-geschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
	« IM	
Dimmgerdwinkel	36 km%	37 lohv
Geschwindigkeit hehleneigt		53 km/h
Roll-dämpfung	durchsehtlich	dumbenillich

Sacklugggrenze	durchschnittlich 60 cm + 15 cm	durchschnittlich 60	75 cm
fullslellgrenze	durchschnittlich 65 cm + 80 cm	durchschnittlich 65 cm + 80 cm	
Bremskranallstieg	durchschnittlich 65 cm + 80 cm	durchschnittlich 65 cm + 80 cm	

Vorbeschleunigung	durchschnittlich
Gillanesverhalten	selbständig verzögert

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

TRUDEN AUS IRD816311	1.2
1111DEN 1111SUSOUSIM	1.2

Eidellny	ebilach	einlach
Ausleilung	selbleedig	selbständig

Landverhalten	einfach	einfach
BEZUGSPUNKT ZUR PROBLEMLÖSUNG		

riadjle

Verhalten hei	fuggewieht (10 knl)	MaL i ^{99+Wi+hi} (90 kg)
17.91M1.1.111		
fülverhelten	gleichem solori	gleichmässig, sehn'
Aufziehrhetlee	komm) soloi der Phelen	komml seturl über Piloten
Adebegegerhenikeil	durchschnittlid	durchschnittnlich
Starthandling insgesamt	eintach	durchschethtieh
Dimmeeschwindigkeil	35 knd	31 bb
Geschwindirekell beschleunigt		30 kgrif
Roldämpfung	derehschndich	durchschnittlich

Sackfluggenie	durrhsthnittlich 60 an • 75 ui	Ourchschnillich 40 cm • 15 cm
fullstallgrenze	durchschuittlith 65 cm • 80 cm	durchAnillich 65 nm 80 NS
Bremskrallanstieg	diddlithilllEth	durdschrtillid

Vorbeschleunigung	durchschnittlich
Olfeungsverhalten	selbständig verzögert

Wegdehnen	180-360 Grad
Drehgeschwindigkeit	derthschni ⁹ lich mit
Höhenverlust	Verlangsamung
Stabilisierung	durchscheitllieh
Gilnuegverhalten	seitslandig
.	seitslandig ruhern

Steuerweg	demtschnittlich	durchschnittlich
Steuerallenslieg	derchtschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine lenden/ zum	einfach, keine lended
	51,4mungsabris	Strömungsabris
Öffnungsverhalten	selbändig verzögell	selbständig schnel

7000
7000
7000

Einleitung	erzfach	einfach
Aasleitung	sellislän N	selbständig

landeverhalten einlact

Age Group	Percentage
18-24	15%
25-34	25%
35-44	30%
45-54	20%
55-64	10%
65-74	5%
75-84	3%
85+	2%

Verhalten bei	min. fluggewicht 180 kg	max. fluggewicht (105 kg)
IE17		
füllverhalten	gleichmässig, Adl	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	hemmt ^{erfort} Über Piraten	kommt sofort über Phelen
Ablehneschwindigkeil	durchschind	durchschnittlittid
Stellhandling insgesamt	einfach	einlach
		
Irrimgeschwindigkeit	31 herb	36 kmt
Geschwindigkeit beschleunigt		50 ked
Reidermtune	dulchschMillich	durchschnigh
		

Sachtluggenze	durchschnittlicheu - 75 cm	durchschnittlich 50 cm-75 ä
Fullstallmeere	durchscheiggch 65 an • 80 cm	derchschnillith 65
eremstrialanslieg	durchschnittlich	dumbehnillids

Vorbeschleunigung	illichseilich
Ofnuagrrerhallen	selbständig verrigtet

Wegdrehen	180 ° 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	dumbheiniilich
Höhenverlust	dufehschnillich
Stabilisier ung	selbständig
Öffnungsverhalten	seliciandig erirgedel

1. Wahlkriterien	einaches Gegenbremsen	einaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchenillich	derchschnillich
Steuerkrattensliee	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einlach, keine rendezum	einlach, keine Tendenz rem
	Ilremungsabris	Strömungsabris,
2. Öffnungsverhalten	salbsande schnell	selbständig schnell

HOB AUS RIHNBCHY1111001B1

TRUDEL SIADONIRIN EMU

STRICK /IBMBIBIZU

111LIme.

Einteilung	einfach	eh
Austeilung	selbständig	endig

tandererhallert		edel
-----------------	--	------

DHV G5.01.0967-02

Hersteller: Swing Flugsportgeräte GmbH Inhaber der deutschen Musterprüfung: Swing Flugsportgeräte GmbH Klassifizierung: 2 GH Sitzzahl: 1 Windenschlepp: Ja		
--	--	--

Verhalten bei	mit Fluggewicht (95 kg)	max. Fluggewicht (130 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, solar	ölechnessig, sofort
Aukrierverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
Fluggeschwindigkeit	35 Int	36 her h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 her
Rollendämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellenden	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm • IS in	spät 75 an
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • Hm	spät 90 cm
Bremskransstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

Vorbeschnügelung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Volle Kileinigung		durchschnittlich
Neuesverhalten		selbständig reuget

Wegdrehen	180 • 360 Grad	90 • 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
GH-neuverhalten	nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse	selbständig verzögert

Wegdrehen	90 • 110 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ölneuverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	hoch	hoch
Steuerrückhalt	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenzen zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenzen zum Strömungsabriss
Ölneuverhalten	nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse	selbständig reuget

Einleitung	einfach	einfach
Trudellenden	gering	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

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

DHV G5.01.0970-02

Hersteller: HEI lech Ltd. Inhaber der deutschen Musterprüfung: wiege of change Klassifizierung: 3 GH Sitzzahl: 1 Windenschlepp: Ja		
--	--	--

Verhalten bei	min. Fluggewicht 160 kg	max. Fluggewicht (80 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, solar	gleichmässig, sofort
Aukrierverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	einfach
Fluggeschwindigkeit	36 kmh	36 kmh
Geschwindigkeit beschleunigt		53 kmh
Rollendämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellenden	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	gering
Wendigkeit	hoch	hoch

Sackfluggrenze	früh <60 cm >	früh <60 cm >
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	früh <65 cm >
Bremskransstieg	hoch	hoch

Vorbeschnügelung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Vorbeschnügelung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Wegdrehen	180 • 360 Grad	180 • 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Wegdrehen	360 Grad, hoch mit Verlangsamung	
Drehgeschwindigkeit	hoch	
Höhenverlust	hoch	
Stabilisierung	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerrückhalt	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenzen zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenzen zum Strömungsabriss
Ölneuverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Einleitung	einfach	einfach
Trudellenden	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

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

DHV G5.01.0971-02

Hersteller: Inhaber der deutschen Musterprüfung: Tumpoint Fastline GmbH Klassifizierung: 1 Sitzzahl: 1 Windenschlepp: Ja		
---	--	--

Verhalten bei	min. Fluggewicht 115 kg	max. Fluggewicht (95 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, solar	gleichmässig, sofort
Aukrierverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
Fluggeschwindigkeit	36 kmh	36 kmh
Geschwindigkeit beschleunigt		41 kmh
Rollendämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellenden	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Sackfluggrenze	früh <60 cm >	früh <60 cm >
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	früh <65 cm >
Bremskransstieg	hoch	hoch

Vorbeschnügelung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Vorbeschnügelung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Wegdrehen	90 • 180 Grad	90 • 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell

Wegdrehen	90 • 180 Grad	90 • 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	hoch	hoch
Steuerrückhalt	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenzen zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenzen zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Einleitung	einfach	einfach
Trudellenden	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

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

DHV 05.01-0972-02



GRADIENT BRIGHT 28

Hersteller: Gradient
Inhaber der deutschen Zulassung: Turnpoint Fasline GmbH
Klassifizierung: 1 GH
Sitzzahl: 1
Windschlepp: Je

Verhalten bei min. Fluggewicht (90 kg) mal fluggewicht (110 kg)

101mshaller	gleichmässig, skrf	gleichmässig, Solen
Aufziehverhalten	keul	rammt roten über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	dumhänitlich	geschnitllä
Starthandling insgesamt	eide	einlach
Fluggeschwindigkeit	31 km/h	3/ herb
Geschwindigkeit besälenin		07 kurt
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellenden	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Sackklargrenze: späl 15 cm
Fullstallgrenze: späl 90 cm
Bremskrallansliege: hoch

Vorbeschleunigung: gering
Ölönungsverhalten: selbständig schnell

THIM21FLii

Vorbeschleunigung: gering
Ölönungsverhalten: selbständig schnell

Wegdrehen: 90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit: gering
Höhenverlust: durchschnittlich
Stabilisierung: selbständig
Ölönungsverhalten: selbständig reuegell

Wegdrehen: 90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit: gering
Höhenverlust: durchschnittlich
Stabilisierung: selbständig
Ölönungsverhalten: selbständig reuegell

Stabilisieren: elaches Gegenbremsen
Steuernweg: herb
Steuernkrallanden: hoch
Gegendrehen: einfach, keine Tendenz zum
Ölönungsverhalten: selbständig verknurr

Einleitung: einfach
Trudeltende: liebt vorhanden
Ausleitung: selbständig

Fidellene: einfach
Auskiereg: selbständig

Landeverhalten: einfach

DHV GS-01.0973-02



GRADIENT BRIGHT 30

Hersteller: Gradient s.r.o.
Inhaber der deutschen Zulassung: Turnpoint Fasline GmbH
Klassifizierung: 1 GH
Sitzzahl: 1
Windschlepp: Je

Verhalten bei fluggewicht (100 kg) mau. Fluggewicht (130 kg)

füllverhalten	gleichmässig, rotem	gleichmässig, solort
Aufziehverhalten	kommerstee über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	dem hohe illich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
Fluggeschwindigkeit	36 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt	68 hebe	68 hebe
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltenden	Kohl vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Sackklargrenze: späl 15 cm
Fullstallgrenze: späl 93 cm
Bremskrallansliege: hoch

Vorbeschleunigung: gering
Ölönungsverhalten: selbständig schnell

Vorbeschleunigung: gering
Ölönungsverhalten: selbständig schnell

Wegdrehen: 90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit: gering
Höhenverlust: durchschnittlich
Stabilisierung: selbständig
Ölönungsverhalten: selbständig reuegell

Wegdrehen: 90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit: gering
Höhenverlust: durchschnittlich
Stabilisierung: selbständig
Ölönungsverhalten: selbständig reuegell

Stabilisieren: einfaches Gegenbremsen
Steuernweg: herb
Steuernkrallanden: hoch
Gegendrehen: einfach, keine Tendenz zum
Ölönungsverhalten: selbständig verknurr

Einleitung: einfach
Trudeltende: liebt vorhanden
Ausleitung: selbständig

Fidellene: einfach
Auskiereg: selbständig

Landeverhalten: einfach

DHV 6S-01-0974.02



AIRGOL REVOLUTION XL

Hersteller: SynAIRgy GmbH
Inhaber der deutschen Zulassung: SynAIRgy GmbH
Klassifizierung: 2 GH
Sitzzahl: 1
Windschlepp: Je

Verhalten bei min. Fluggewicht 1100 kg max. Fluggewicht 035 kg

führliaben	gleichmässig, solori	gleichmässig, solort
Aufziehverhalten	bereut roten über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	des hschelllich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
Fluggeschwindigkeit	35 siech	31 kngh
Geschwindigkeit beschleunigt		d1 loh
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltenden	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Sackklare: durchschnittlich 60 cm • 15 cm
Fullstallgrenze: durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskrallansliege: durchschnittlich

Vorbeschleunigung: gering
Ölönungsverhalten: selbständig verzöger!

Vorbeschleunigung: gering
Ölönungsverhalten: selbständig verzöger!

Wegdrehen: 90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit: gering
Höhenverlust: durchschnittlich
Stabilisierung: selbständig
Ölönungsverhalten: selbständig reuegell

Wegdrehen: 90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit: gering
Höhenverlust: durchschnittlich
Stabilisierung: selbständig
Ölönungsverhalten: selbständig reuegell

Stabilisieren: einfaches Gegenbremsen
Steuernweg: herb
Steuernkrallanden: hoch
Gegendrehen: einfach, keine Tendenz zum
Ölönungsverhalten: selbständig verknurr

Einleitung: einfach
Trudeltende: liebt vorhanden
Ausleitung: selbständig

Fidellene: einfach
Auskiereg: selbständig

Landeverhalten: einfach



DHV GS.01-097502

Hersteller: SynAIRgy GmbH Inhaber der deutschen Musterprüfung: SynAIRgy Klassifizierung: 23 GH Sitzzahl: I Windenschlepp: Ja		
--	--	--

Verhalten bei	Fluggewicht (100 kg)	max. Fluggewicht (135 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, spinn
Antriebsverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
Trimmleewindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		51 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellenden	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Sackfluggrenze	durchschnittlich 80 cm • 75 cm	durchschnittlich 60 cm • 15 cm
Füllhöhe	drehend 85 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Brakekrallanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Wegdrehen	90 180 Grad	30 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ölverlust	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Wegdrehen	90 180 Grad	30 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	MIK hochnigla	durchschnittlich
Steuerkrallanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Indellenden	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen ISO • 360 Grad	Nachdrehen 180 360 Grad

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

DHV 6S-01-0976-02

Hersteller: SynAIRgy GmbH Inhaber der deutschen Musterprüfung: SynAIRgy GmbH Klassifizierung: 2 GH Sitzzahl: I Windenschlepp: Ja		
--	--	--

Verhalten bei	min. Fluggewicht (65 kg)	max. Fluggewicht (85 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, seich
Antriebsverhalten	kommt solo über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit heiahnin		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellenden	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Sackfluggrenze	durchschnittlich 601 cm • 75 cm	durchschnittlich 60 cm: 75 cm
Füllhöhe	durchschnittlich 85 cm • 80 cm	durchschnittlich 05 cm • 30 cm
Brakekrallanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

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

Wegdrehen	180 - 300 Grad	180 - 300 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

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

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Indellenden	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 360 Grad	Nachdrehen 180 360 Grad

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

DHV GS•01 -0977.02

Hersteller: SynAIRgy GmbH Inhaber der deutschen Musterprüfung: SynAIRgy GmbH Klassifizierung: 23 GH Sitzzahl: I Windenschlepp: Ja		
---	--	--

Verhalten bei	min. fluggewichtl (6514 kg)	max. fluggewichtl (85 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, solon
Antriebsverhalten	kommt rotes über Piloten	kommt rotes über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	31 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		51 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellenden	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm • 75 cm	durchschnittlich 601 cm • 15 cm
Füllhöhe	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Brakekrallanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

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

Wegdrehen	180 - 300 Grad	180 - 300 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

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

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Indellenden	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 360 Grad	Nachdrehen 180 360 Grad

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

f

Hersteller NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Inhaber der deutschen Musterprüfung: NOVA Veerlebesgesellschaft m.b.H.

Klassifizierung: I GH

Sitzzahl: I

Windschlepp: 1a

Verhalten bei	min. Fluggewicht (195 kg)	max. Fluggewicht (125 kg)
füllverhalten	gleichmässig, sehr	gleichmässig, sehr
Auftriebsverhalten	kommt solo über Piloten	kommt solo über Piloten
Abhebebeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Startbedingung	einfach	einfach
Trimmung	35 kcal	36 kcal
Geschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Rollendämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ingalendern	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerung	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Sackfugengrenze	spät 75 cm	spät 15 an
f unsfallgrenze	spär 90 cm	spär 90 nm
Bremskrallmulieg	hoch	hach
flueteis		
Verherschleifung	gering	gering
öffnungsgerhallen	solieh erregert	selbsledig schnell

Verbeschleunigung	durchschnittlich
Offenheitsverhalten	selbständig schnell

	<99 Grad >	<90 Grad>
Wegdrehen	wieg	gering
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	selbständig	selbständig
Stabilisierung	Al ¹⁸ end, e schnell	sethirkdre schnell
Offineverhalten		

Wegdrehen	<90 Grad >
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich
Hühenarossi	gering
Stabilisierung	selbstst.
Of lanosverhalten	selbständig schnell

	OKKIPPHI UND «Amigig»	
Stabilisieren	elockhes/Gegenhensen	einfaches Gegenbremsen
Steuermäu	hoch	hoch
Steuerkrahensstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einlach. kerne Jendestum zum	einlärst keine heindenz euer
	Siremungsabziss	Strömungsabziss
the hallen	selbsländig schnell	selbsländig schri

FOHSTAH mmetfitcha dusle	
Mali (esl ² einiririwit dgler ^{ei})	1
TARN AUS 1811619301WIXHaill	1
RUN AUS \$1A11011AREH KIMM	
WORTH SPIN ALL	

Einleitung	ered,	einfach
Trudehendez	nicht mirhanden	nicht rinhanden
Auskuile	selbständig	selbständig
10. KAPITEL STAHL		
Einleitung	einfach	einfach
Auskuiler	selbständig	selbständig
11. KAPITEL LANDWIRTSCHAFT		
Landverhältnisse	geie	einfach

Herstellen NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Inhaber der deutschen Musterprüfung: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Klassifizierung: 1 GH
Sitzzahl: I
Windenschlepp, Ia

Verbalie bei	min. Fluggewicht (15 kg)	man. Fluggewicht (95 kg)
Füll'erhalten	gleichmässig, yebel	gleichmässig, solort
Aufzieherhalten	kommt sofort über Pikier	kommt sein über Piloten
Abhebebeschwindkeil	clumtschnillich	durchschnill e
Starthandling inseeoor	eint	einfacht
Stimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 and
Geschwindigkeit besahleerer		da km/h
hol luv	durchschnillinh	durchschnillich
lb. TRIM & BALANCE		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuer weg	durtschnillich	derkschnillich
Wendigkeit	durtschnillich	durchschnillich

Sacklugg renn	durchschnittlich 00 U1 • 75 cm	durchschnittlich 80 cm • 75
Fullstalg renne	durchschnittlich 55 em - 80 ein	durchschnittlich 85 tim • 80 nm
Olamskralansrie9	huh	hoch
	11	
Vorbescheinigung	gering	gering
01nungsrehalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Vorbereitung
Öffnungsverfahren

Wegdrehen	<90 Grad >	<90 Grad >
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ökungsverhalten	sehr schnell	selbständig schnell

Wegdrehen		<VG Grad auf
Unschadndieckel		durchschleife
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selberändig
Übungsverhalten		selbständig schnell

	<u>ir77.777</u>	
Stabilisieren	inhaltes Gegenbremsen	Einfaches Gegenbremsen
Steuern	durchschneid	Ausgleichslehre
Steuerkriterien	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
	Strömungsabriss	Strömungsabriss
Gifungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

e Adelt
 e Adeil
il::=711Mr5m7OF

Einleitung	einlach	einlach
Trudelledeni	nicht reihanden	nicht sehenden
Auslaemn	ArbA	selhriändig
A	IL	
Einleitung	einfach	einlach
Ausladung	seihradio	rebstündig
~IMIK'		AIII-
Landelerhalien	einlach	einlach

Hersteller: Sky Paragliders s.r.o.
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Iekavsky Zdeek
Klassifizierung: 2 GH
Stirnrah. I
Windenschlepp Ja

Verhalten bei	min, Fluggewicht (80 kg)	mar. fluggewicht (1104 kg)
füllverhalten	gleichmässig, Wert	gleichmässig, nie
Auf ein he erhalten	kommt solort her Plelee	kommt sulert über Plafee
Abhegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Siedhandlung insgesamt	einlach	einlach
frimegeschwindigkeit	35	31 "kn9
Geschwindigkeit berchleiegi		51 knir9
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
frudellendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch

Sackl u grenze	du ⁹ hschnitlich 00 cm + 75 cm	dorchschnittlich H cm 75 cr
Füllstallgenre	durchschnittlich 05 GP 80 cr,	durhststlihrh 55 cm 80 cr
Breinskallansleg	hoch	hoch
Vorbesleunigung	durchschnittlith	durchschnittlith
011nennsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv

Vorbescheinigung	gering
Öffnungsvorhalle	selbständig in der Praxis

Wegdrehen	90 100 Grad	90.198 Grad
Drehgeschwindigkeit	dorchschnittlich mir	durchschnittlicher
	Verlangsamung	Verlangsamun
Hähenverlust	dnechschnittlich	gerin
Stabilisierung	selbständig	selbstbof
Öffnungsverfahren	selbständig schnell	ultständig schne

Wegdrehen	180° - 160° Grad
Drehgeschwindigkeit	fortschrittlich mit
Flühenadel	Verlangsamung
Stabilisierung	druckschrittlich
01 Mannsee hallen	selbstständig

Stabilisieren	einfaches Ugealtenren	einfaches Gegenbremse
Steuerweg	durchchleech	durchschneiflich
Steuereletransien	heb	hoo
Gegendrehen	einsch, keine leltrenn zum	eiesch, hehle herrenn atr
	Sirenungsaess	Strömungsabris
eieensverha K	sehtsalern schnell	selbststedschn


40111•Merck

Einleitung	einfach		einfach
inudellenden2	gering		erla
Aasleitung	selbständig		sehtkei
Einleitung	einfach		einfach
Ausleitung	selbständig		sehtkei

Landverhalten 1.1111L. _15 einfach

ERGÄNZUNGEN ZUM FLÜSSIGKEIT

DHV GS-01-0981-02

HYPER

Hersteller: Skywalk GmbH & Co. KG
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Skywalk GmbH & Co. KG
Klassifizierung: 1-2 GH
Sitzzahl: 1
Windenschlepp: Ja

Verhalten bei	min. fluggewicht 195 kg	max. fluggewicht 1120 kg
härerhahn	gleichmässig, solarf	gleichmässig, solarf
Aufziehverhalten	kommt eolud über Piloten	kommt über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
Trimmggeschwindigkeit	35 kmh	36 kmh
Geschwindigkeit beschleunigt		51 kmh
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich

Triellendenz	gang	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm • 15 cm	durchschnittlich 60 cm • 15 cm
Fullstall meoze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
	hoch	hoch

Vorhobeleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich 41	durchschnittlich mit
Höhenverlust	Verlangsamung	Verlangsamung
Stabilisierung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
	selbständig sehell	selbständig sehell

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

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkrallensieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
	Störungsabriss	Störungsabriss
Öffnungsverhalten	HHsständig verzögert	selbständig verzögert



ihflame	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Eigleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd fahrt auf <4 Sek	nimmt zögernd fahrt auf <4 Sek



DHV GS-01-0982-02

Hersteller: Ozone
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Aerosport International GmbH
Klassifizierung: 1-1 GH
Sitzzahl: 1
Windenschlepp: Ja

Verhalten bei	min Fluggewicht 135 kg	max. Fluggewicht 195 kg
füll'er hellen	gleichmässig, weil	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt weil über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	hoch	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
Trimmggeschwindigkeit	36 kmh	37 kmh
Geschwindigkeit beschleunigt		50 kmh
Rolldämpfung	hoch	hoch

Triellendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch

Seeklammene	durchschnittlich 60 cm • 15 cm	durchschnittlich 60 cm • 15 cm
Fullstall meoze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Brmskrallensieg	hoch	hoch

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Vorbeschleunigung		ri100
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

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

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

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	zeitstark
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkrallensieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
	Störungsabriss	Störungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell



Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Eideitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig



DHV GS-01.0983-02

Hersteller: Ozone
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Aerosport International GmbH
Klassifizierung: 1-1 GH
Sitzzahl: 1
Windenschlepp: Ja

Verhalten bei	neu Fluggewicht 165 kg	Fluggewicht 185 kg
Füllverhalten	gleichmässig, WO	gleichmässig, solo
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
Trimmggeschwindigkeit	36 kmh	37 kmh
Geschwindigkeit beschleunigt		50 kmh
Rolldämpfung	hoch	hoch

Triellendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch

Sackfluggrenze	durchschnittlich 69 cm • 75 cm	durchschnittlich 69 cm • 75 cm
Fullstall meoze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Brmskrallensieg	hoch	hoch

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

Wegdrehen	90-181 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

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

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkrallensieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
	Störungsabriss	Störungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell



Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Eideitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig



DHV GS-01-0984-02

Irrrr41117

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

Verhalten bei	min. fluggewicht (115 kg)	man. fluggewicht (131 kg)
füllverhalten	gleichgerig, self	gleichmässig, nobel
Aufziehetagen	kommt soileil über Piloten	hemmt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
Triemgeschwindigkeit	37 FurCh	37 herb.
UKWüglerteschlennigl		50 keilt
Rolldämpfung	bah	durchschnittlich

Trudeltendenzen	gering	gering
Steuerweg	hoch	durchhehaltilla
Wendigkeit	hoch	bah

Sackfluggrenze	spül 75 3	durchschnittlich 60 cm • 75 cm
Füllstallgrenze	spal 90 cm	durchau ⁹ lich 65 cm • 89cm
Bremsskrallanslieg	hoch	hoch
Z:1		
k'erbeseleunigung	QMM	gering
Offnungsreihen	selbständig schnell	KWendig schnell

Wibeseleunigung		gering
Ölinungsreihen		selbständig schnell

Wegdrehen	<Mied>	<90 Grad >
Drehgeschwindigkeit	geneg ruil Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gellen	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ölinungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Wegdrehen		<90 Grad >
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
flitenverlust		wieg
Stabilisierung		selbständig
öffnungsverhalten		selbständig schnell
Stabilisieren	seissstände	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Steuerkrallanslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, kniet Jendarm	einfach, keine Tendenz zum
	Stömungsabriss	Stömungsalodss
öffnungsverhalten	selbständig schnell	seilsledig schnell

Einleitung	einfach	einfach
frudellendeer	gering	gering
Aussteilung	seihlauen	selbstandia
Einladung	einfach	einfach
Aussteilung	selbständig	selbständig
landererholen	einfach	einfach

Einleitung	einfach	einfach
insellandenz	nicht vorhanden	n al ruhzu den
Aussteilung	selbständig	selbständig
Einleitung	einiub	einfach
Aussteilung	selbständig	selbständig
landererholen	einfach	einfach

Einleitung	einfach	einfach
insellandenz	nicht vorhanden	n al ruhzu den
Aussteilung	selbständig	selbständig
Einleitung	einiub	einfach
Aussteilung	selbständig	selbständig
landererholen	einfach	einfach

DHV 65-01-0985-02

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

Verhalten bei	min. fluggewicht (65 kg)	man. fluggewicht (90 kg)
füllverhalten	gleichmässig, ruföd	gleichmässig.
Aufziehetradialen	kommt sofort über Piloten	hemmt sofort über Piloten
Abbeleg eschwindigkeit	durchschnlech	durchschnlich
Starthandling Insnmal	einfach	einfach
Trinnngeschwindigkeit	36 kenh	37 Va.
Geschwindigkeit beschleunigt		J8 km)
Rolldämpfung	durc haehgll a	durchschnittlich

Trudeltendenz	nicht rarhanden	nal imbande
Steuerweg	durchscheiltilla	dorchschnittlich
Wendigkeit	durchanilllich	duochsmildlich

Sankflug grenze	durchschnittlich 69 c-13 75 an	dechsahndlich 60 cm • 15 uni
füllstallgrenze	durchschnittlich 65 czn 90 cm	durchschnittlich 65 cm -80 cm
Bremsskrallanslieg	hoch	hoch

Vorbesleunigung	gering	gerinn
ölinungsverhalten	selbsterdig schnell	selbständig schnell

Vorbeleb leimigen		durchschnittlich a
öffnungsverhalten		selbsiedigerrögeri

Wegdrehen	90 -180 Grad	90.480 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchhehell a [EI	durchs hni ⁹ lich reit
Höhenverlust	Verlangsamung	Verlangsamun
Stabilisierung	derchschnflich	durch acilla
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Ölinungsverhalten	seihsedig rezzüged	selbständig reidgeri

Wegdrehen		90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit
Höhenredst	durchschsilil e	Verlangsamung
Stabilisierung	selbständig	selbständig
öffnungsverhalten		selbständig verzögert

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Slenerkrallanslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, heim leudeuz zum
	Shürunpahrin	Stömungsabriss
	salbsledig verzögert	selbstendig nemüed

Einleitung	einfach	einfach
insellandenz	nicht vorhanden	n al ruhzu den
Aussteilung	selbständig	selbständig
Einleitung	einiub	einfach
Aussteilung	selbständig	selbständig
landererholen	einfach	einfach

Einleitung	einfach	einfach
insellandenz	nicht vorhanden	n al ruhzu den
Aussteilung	selbständig	selbständig
Einleitung	einiub	einfach
Aussteilung	selbständig	selbständig
landererholen	einfach	einfach

Einleitung	einfach	einfach
insellandenz	nicht vorhanden	n al ruhzu den
Aussteilung	selbständig	selbständig
Einleitung	einiub	einfach
Aussteilung	selbständig	selbständig
landererholen	einfach	einfach

DHV G5-01-0986.02

FTA

Hersteller: flynerket flugsport-Zubehör GmbH & Co KG
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Fly-market Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG
Klassifizierung: 1-2 Bittrote
SBzieh: 2
Vmdenschlepp la

Verhalten bei	fluggewicht (140 kg)	man. fluggewicht (120 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, seien	gleichmässig, seled
Aufziehen ha llen	kennt soled über Holen	komml selon über Piken
Abbebegeschwin (high)	durchscheüllä	durchscheitgA
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
timorre awindigked	90 lret	42 kin
Gesenwindigkalt beschleunigt		50 kin ..
Relldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich a

Trudeltendenz	nicht rarhanden	nicht ziehenden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschz nillich	durchschnittlich

Sec kluggrenze	spal 75 cm	spat 75 cm
Füllstallgrenze	spat 90 cm	spal 90 cm
Bremsskrallanslieg	hoch	hoch

41erbeseleunigung	gering	gering
Ölinungsverhalten	selbstieilig verzaged	seihändiniergigeri

Vorherahleungong		gering
Ölinungsverhalten		selbständig verzöget

Wegdrehen	90 -180 Grad	90 • 180eud
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mg	duaschnla
Höhenverlust	Verlangsamung	Verlangsamung
Stabilisierung	durchschnittlich	durchsehilda
Ölinungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Wegdrehen		90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschraillkh mit
Höhenrenien		Verlangsamung
Stabilisierung		durchschnittlich
ölinungsverhalten		selbständig schnell

Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkrallanslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach: keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
	Stinmungsabriss	klömungsalwiss
	seilela e schnell	selbständig schnell

Einleitung	einfach	einfach
buhlendenz	nicht leihen	nihil rarhanden
Aasleitung	Asledig	selbstandre
Einleitung	nal möe	einfach
Aussteilung	ni e zögemd fahr	el Sek
	durchschnil a	dere hufnritill

Einleitung	einfach	einfach
insellandenz	nicht vorhanden	n al ruhzu den
Aussteilung	selbständig	selbständig
Einleitung	einiub	einfach
Aussteilung	selbständig	selbständig
landererholen	einfach	einfach

Einleitung	einfach	einfach
insellandenz	nicht vorhanden	n al ruhzu den
Aussteilung	selbständig	selbständig
Einleitung	einiub	einfach
Aussteilung	selbständig	selbständig
landererholen	einfach	einfach

DHV G5 01 0987-02

107171111

Hersteller: fliet Design GmbH
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Swing flugsportgeräte GmbH
Klassifizierung: 1.2 GH
Sitzzahl: 1
Windenschleppla

Verhalten bei	min fluggewicht (130 kg)	max. fluggewicht (130 kg)
füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehhaken	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlin insgesamt	einfach	einfach
himmgeschwindigkeit	37 km/h	31 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Weedigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 tri - 75 em	durchschnittlich 60 tri - 75 em
fullstallgrenze	durchschnittlich 05 cm + 80 cm	durchschnittlich 05 cm + 80 cm
Bremskrallansieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit	durchschnittlich mit
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit	durchschnittlich mit
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerskrallansieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Störungsabris	Störungsabris	Störungsabris
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landverhalten	einfach	einfach

DHV GS 01 0988-02

MIME_

Hersteller: frech Air Sports GmbH
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Hee Air Sports GmbH
Klassifizierung: 2 GH
Sitzzahl: 1
Windenschleppla

Verhalten bei	min fluggewicht 180 kg	max. fluggewicht (110 kg)
füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehhaken	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlin insgesamt	einfach	einfach
Trimmggeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		51 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Weedigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 an	durchschnittlich 60 cm 75 an
fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm + 211 cm	durchschnittlich 65 cm + 80 cm
Bremskrallansieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig verzögert
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
Wegdrehen	180 - 360 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert

Wegdrehen	180 - 360 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerskrallansieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Störungsabris	Störungsabris	Störungsabris
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert

Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landverhalten	einfach	durchschnittlich

DHV GS-01.0989-02

ASTRAL 3.22

Hersteller: Swing flugsportgeräte GmbH
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Swing flugsportgeräte GmbH
Klassifizierung: 2 GH
Sitzzahl: 1
Windenschleppla

Verhalten bei	min Fluggewicht (55 kg)	max. Fluggewicht (55 kg)
füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehhaken	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlin insgesamt	einfach	durchschnittlich
Trimmggeschwindigkeit	31 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Weedigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich

Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 15 cm	durchschnittlich 60 cm 75 cm
fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm + 80 cm	durchschnittlich 65 cm + 80 cm
Bremskrallansieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig verzögert
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
Wegdrehen	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	nicht selbständig durch	selbständig verzögert

Wegdrehen	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	nicht selbständig durch	selbständig verzögert
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerskrallansieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Störungsabris	Störungsabris	Störungsabris
Öffnungsverhalten	nicht selbständig durch	selbständig verzögert

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landverhalten	einfach	einfach



Hersteller: Firebird Sky Sport AG
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Firebird Sky Sport AG
Klassifizierung: 2 GH
Silizahl: 1
Windenschlepp: Ja

Verhalten bei	min. Fluggewicht (110 kg)	max. fluggewicht (145 kg)
Füllerhaltung	gleichmässig, sofort	gleichmässig, wind
Aufleher halten	kommt solid über Mien	kennt solid über Piloten
Aufhebgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Stallhandling insgesamt	durchschnittlich	intensiv
Linienfluggeschwindigkeit	37 km/h	18 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		52 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	
Trudelleiden		eng
Steuerweg	deutlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 15 cm	durchschnittlich 60 cm - 15 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Brämskrallenslag	hoch	hoch

Vorbeschleunigung	gung	gering
Öltnungsverhalten	selbständig schnell	selbständigsschnal
	IS >>	3
Vorbeschleunigung		gering
Ölkongsverharren	**	selbständig
		11
"Ksgdrehen	90°, 180 Grad	90° 180 Grad
Dreheeschwindigkeit	durchschnittlich mit	dutzenklich mil
	Verlangsamung	Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchseinteilt
Stabilisierung	selbständig	selbständi
Ölfeuposkerhalle	lehendia imulsiv	selbständigtilt: puft-ke

kam,	171277	
Wegdrehen		90° ± 10 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich

Öffnungsverhalten		selbständig Mär
ca. $P_{eff} > 0$		
Stabilisieren	einfarbes Gegenreessee	einfaches Gegenhefe sei
Steuerweg	durchschgrifflich	durchschnittlich
Steueraerallangion	huch	hoch
Gegendrehen	einlach. keine lendenn mm	einlach. keine Tendent

Öfnungserhaltung	Strömungsabriss	Skimmabriss
	selbständig schnell	selbständig schnell
		
Einleitung	leicht	ginkadi
Trudellende	gering	gering
Ausleitung	selbständig	lächhherr180.760Gmd
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
		

Hersteller: Firebird Sky Sport AG
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Firebird Sky Sport AG
Klassifizierung: I GH
Sitzzahl: I
Winde^Pschlepp: Ja

Verhalten hei	min. Fluggewicht (80 kg)	men. fluggewicht (105 kg)
fallverhalten	gleichmässig, sort	gleichmassig, soil
Aufziehverhalten	kommt Betort der Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebebeschwindigkeit	durchschnittlich *	dumhschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach *	einfach
MP		
Immgeschwindigkeit	35 kiek	37 lieh
Geschwindigkeit beschleunigt		50 k reih
Rolldämpfung	hoch	hui

hudellendenz	gering	gering
Steuerweg	duchschnittlich	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch

Seckfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
fallstallgrenne	spei > 90 cm	spät > 90 un
Brem1if raltansiieg	hoch	hoch

Vorbeschleunigung	gering	sehr gering
öffnungsverhalten	sehr langsam	sehr schnell

Vorbeschleunigung	gering
Ölungsverhalten	selbständig schnell

Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
SWbissimie	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Wegdrehen		
Dreheeschwindigkeit	gering	mit Verlangsamung
Höhenverton		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnofl

Stabsinsiertes	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Stenkerrennlesieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz α_{1111}	einfach, keine tenden zum
	Stiermesabriss	Stierungsabriss
	selbständig schnell	selbständig schnell

Einleitung	einfach	einfach
Trudendenen'	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

Landverhalten einfach

DHY 01.0375-02

41 0 All

Hersteller t AERGS Ltd.
Inhaber der deutschen Musterprüf mit Baume-Fischer Ursula-Sybill (Sunglidel)
Klassifizierung: 3 E
Fluggewicht: 100 kg 140 kg
Sitzzahl: 1
fluchtzulassige Fluggeschwindigkeit: 80 keh
Windenschlepp: 1a
IR-Schlepp : Je

Trimmvorrichtungen	Wolbklappen
Art des Steuerbuegels	profiliert
Steuerbuegelbasis	Speedbar
Besonderheiten	Wellengestell aus CFK-Farmteilen und Aluminium
Damenhespannung:	Gierrollsteuerung ueber Oerruder und Bremsklappen die durch seitlich Verschiebung der Basis balle werden: Wellklappe eher Seilzug zu stellen.

Statische lastigkeil	leicht hecklastig
Aerodynamische lastigkeil	neutral
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich

V min (km ⁻¹)	32	29
V max (km ⁻¹)	>83	>80
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich	durchschnittlich
Richtungsslabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren

Kraufaufwand der Eieileien	gering	gering
Kraufaufwand ler bestellen	gering	gering
Reilreil für Einteilen	durchschnittlich	durthscheinlich
Rotheil Ins Ausleiten	durchschnittlich	durchschnittlich
Schräclace bei V minsink	leicht zunehmend	leicht zunehmend

Geradeausflug • Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	instabiler sackflug
heradeausflug • Bügel schnell vor	weiches Abnicken	weiches abnicken
Kuryenflug • Hegel langsam es1	Kurvensackflug	Kurvensackflug
Kurvenflug • Bügel schnell	Kurvensackflug	Kurvensackflug
Proversies Dudeln	keine Trudelmeln	keine lueldeleino

Ausschweimsreue	durchschnittlich
Moment des Ballens	eintach zu finden
V-Bereich des Stalles	durchschnittlich
Kraftaufwand beim Halten	durchschnittlich

Einweisung bzgl. MW und Flug ist erforderlich

DHV 01-0376-02

11^{3.}

heisslers Drachnbau Gigenfrios Isel
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Drachnbau Guggenmos Josef
Klassifizierung 3 E
Fluggewicht: 96 kg - 110 kg
Sitzzahl: 1
Höchstzulässige flugeuchwindigkeit, 80 km/h
Windenschlepp: la
UL-Schlepp: la

Trimmvor augen	Weißklappen
Ars des StrEibels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten Weißgehll starrs Gestell aus CEK-Formteilen und Aluminium nacionbespannen; Gliedststeuerung über Spoiler die durch seitliche Verschiebung der axis betätigt werden. Weißklappe über Seilzug zu verstellen.	

Statische Lacheil	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeil	neutral
Abhebegeschwindigkeit	

min (l/m hl)	33	/9
9 mar (kriffl)	>80	>111
Bügeldruck bei 60 With		gering
Bügeldruck bei 80 huh	gering-durchschnittlich	durchschoillikh
Richtungsstadbel (Gieren)	kein Besen.	kein Gieren,
	Aufschaukeln möglich	Aufschaukeln möglich

KrallautwandlürEinleiten	gering	gering
Krallautwand für Ausklee	gering	gering
Rollzeit für Einleiten	durchschnittlich-lang	durchschnittlich-lang
Rollzeit für Ausleiten	durchschnittlich-lang	durchschnittlich-lang
Schräglage bei V. m. sink	leicht zuehnend	leicht zuehnend

Geradeauslug Bügel langsam vor	instabiler Sackflug	instabiler sackflug
Geradeauslug Bügel schnell vor	weiches Abnicken	weiches Abnicken
Kurveellen Bügel langsam vor	Ablachen über des Innenfügel	Ablachen über den Innenfügel
Kurvenflug Bügel schnell vor	Ablachen über den Innenhögel	Ablachen über den Innenfügel
Provoziertes trudeln	keine hudeleirung	keine hudeleirung

Ausschwebesetze	durchschnittlich
Mooren) des Stallees	mittelschwer zu finden
Y-Bereich des Stallens	durchschnittlich
Krautwand beim Stall	gering

Trudeln lüßl sich im itherenfall eventuell provozieren und ist unbedingt zu unterlassen.
Einweisung bzgl. Aufbau und Flug ist erforderlich

DIN 01-0377-02

Hersteller har 2000
Inhaber der deutschen Musterprüfung Ily & more Handels GmbH
Klassifizierung 3
Huggewieht: 100 kg 125 kg
Sitzzahl 1
Hichstzulässige Fluggeschwindigkeit: 80 km/h
Mindschlepp : Ja
LISA leg p : Ja

himmvorrichtungen VG
Ad des Steuerbügels profiliert
Steuerbügelsbasis Speedbar
Besonderheiten lurtmos, 2 Schränkungsanschlüge pro Seile

Statische Lastigkeit	leicht hedslaslig
Aerodynamische Lesigkeil	neutral
Abbebeeschwindigkeit	dumhschnillich

Y min bei	31
V mal lineh)	>80°
Bügeldruck bei 60 kinh	gering
Bügeldruck bei 80 liret	gering
Richtungslabilität (Gieren)	kein Glacee

Kraflahwand für Einleiten	gering
Kraft aufwand für Ausleiten	gering
Rollteil für Einleiten	kirr
Rollteil für Ausleiten	kurt
Schräglage bei V min.sink	oeutral

Geradeausflug - Bügel langsam vor	weiches Abnicken	starkeslenkhall
Geradeausflug • Bügel schnell vor	weiches Abnicken	starkes Ahnden
Kurvenflug • Bügel langsam vor	Abtauchen in	nickt deutlich in die
Kurvenflug • Bügel schnell vor	Kurrenrichtung	Kurve
Provoziertes hudeln	Ahlauchen in	nickt deutlich in die
	Kurve	Kurve
	beliebig lange möglich	

Ausschwebestrecke	lang
Moment des Stalls	mittelschwer zu lindern
Idereich des Stellers	duktbchnillich
Kraflaufwand beim Stallen	gering

IEETSEEIM

DHV 01-0378.02

LAMINAR 12 EASY

Hersteller : Icaro
Inhaber der deutschen Musterprüfung: fly & male Handels GmbH
Klassifizierung 1.2
fluggewicht: 10 kg • 105 kg
Sitzzahl r l
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit: 80 km/h
Windenschlepp:13
UL-Schlepp Ja

Trimmvorrichtungen
Art des Steuerinngais profiliert
Steuerbügelsbasis Speedbar
Besonderheiten Keine

Statische Lastigkeit	leicht hecklaslig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abbebeeschwindigkeit	durchschnittlich

V min (HAI)	33
V max (Hurd)	80
Bügeldruck bei 60	gering-durchschnittlich
Bügeldruck bei 80 kint	durchschnittlich-hoch
Richtungslabilität (Garen)	kein Gieren

Kraflaufwand für Einleiten	gering
Kraflaufwand für Ausleiten	gering
Rollzeit für Einleiten	kurz
Rollzeit für Ausleiten	kurz
Schräglage bei V min.sink	neutral

Geradeausflug • Bügel langsam vor	problemlos
Geradeausflug • Bügel schnell vor	problemlos
Kurvenflug Bügel langsam vor	eiohioimes
Kurvenflug Bügel schnell vor	problemies
Provoziertes Trudeln	nicht möglich

Ausschwebestrecke	kose
Moment des Stollens	einfach zu lindern
8-Bereich des Stollens	durchschnittlich
Kraflaufwand beim Stallen	duktbchnillich



DHV 01-0379-02

AXXESS

Hersteller : tight Design GmbH
Inhaber der deutschen Musterprüfung Flight Design GmbH
Klassifizierung 3 E
Fluggewicht: 153 kg -115 kg
Sitzzahl :1
Höchstzulässige fluggeschwindigkeit: 80 kin/h
Windenschlepp Je
UL-Schlepp

Trimmvorrichtungen Wölbklappen
Art des Steuerhugels profiliert
Steuerbügelsbasis Speedbar
Besonderheiten Stanflügel in CEKBauweise; Klappripenreinfahrbare Wölbklappe: lintheva-
übel 12,6m2 -13,5m2; Spoilersteuerung über beweglArapet angelenkl.

Statische lasinkeil	leicht hecklastig
Aerodynamische taugkeif	neutral
Abbebeeschwindigkeit	gering

V min (linh)	34
V mal (km h)	>80
Bügeldruck bei 60 km/h	gering
Bügeldruck bei 80 km/h	gering
Richtungslabilität	kein Gieren

Kraflaufwand für Einleiten	gering
Kraflaufwand für Ausleiten	gering
Rollzeit für Einleiten	durchschnittlich lang
Rollzeit für Ausleiten	durchschnittlich lang
Schräglage bei V min.sink	leicht zunehmend

Geradeausflug Bügel langsam vor	stabiler Sackflug
Geradeausflug • Bügel schnell vor	Meid schwach ab
Kurvenflug - Bügel langsam vor	Kurvensackflug
Kurvenflug • Bügel schnell vor	nickt deutlich in die Kurve
Provoziertes hudeln	keine frudeineigung

Ausschwebestrecke	kurz
trimmt des Stollens	einfach zu lindern
0-Bereich des Stollens	durchschnittlich
Kraflaufwand beim Stallen	durchschnittlich

n11111.1

Irdeln 01 sich im Externall provoziern und 41 unbedingt zu unerfassen.
Einweisung beul. Aufbau und fing ist erforderlich.

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.

NEU!
25% Rabatt

für DHV-Mitglieder bei Neuabschluss



S-Zr,

D.A.S. Rechtsschutzversicherung mit Rechtsschutz-Expert und D.A.S. Anwalts-Notruf

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

entweder per Fax oder per Post an:

Vertrauensleute des DHV
Ass. Michael Höbel und Robert Wandel
D.A.S. Geschäftsstelle Weilheim

Petelgasse 1
82362 Weilheim

Tel.: 08 81 / 4 17 80 71

Fax: 08 81 / 4 17 80 72

michael.hoebel@das.de

robert.wandel@das.de

Antragsteller:

Name, Vorname:	
Straße, Nr.:	
PLZ, Wohnort	
Tel.: Geb.-Datum.	
Konto- Nummer:	Bankleit- zahl:
Geldinstitut:	
Zahlungsweise: ☐ jährlich ☐ 1/2-jährlich mit 3% Zuschlag n 1/4-jährlich mit 5% Zuschlag	
Vertragsbeginn: ab dem _____ 0 Uhr (frühestens am Tag nach Eingang bei der D.A.S.)	
Bei welcher anderen Gesellschaft ist oder war Antragsteller/Partner rechtsschutzversichert?	Vertrags-Nr. Wurde der Rechtsschutz- vertrag von der Gesellschaft gekündigt? ☐ ja ☐ nein

Antrag auf Rechtsschutzversicherung

Ich beantrage eine Rechtsschutzversicherung gemäß den Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung (ARB 2002) im Rahmen des Vertrages zwischen dem DHV und der D.A.S. Deutscher Automobil Schutz Allgemeine Rechtsschutz-Versicherungs-AG, Thomas-Dehler-Straße 2, 81737 München

Jahresbeiträge inkl. 16% Vers.-St.

ohne Selbst-
beteiligung EUR mit Selbst-
beteiligung 1150 URI

Privat- und Berufs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige (5 25 ARB 2002)

☐ 134,90* ☐ 97,50*

Privat-, Berufs- und Verkehrs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige (6 26 ARB 2002) „Ideal“

ohne Wohnrings- und
Grundstücks-Rechtsschutz

☐ 216,60* ☐ EI 168,20*

Verkehrs-Rechtsschutz (6 21 Abs. 2 ARB 2002)

mit Fahrer- und Fußgänger-Rechtsschutz für meinen Pkw/Kombi aml. Kennz./je Fahrzeug

☐ je Fahrzeug 79,90* ☐ je Fahrzeug 59,90*

Verkehrs-Rechtsschutz 1 + für Nichtselbstständige (§ 21 Abs. 11 ARB 2002)

für alle auf den Antragsteller, Lebenspartner, minderjährige Kinder
zugelassenen Motorfahrzeuge zu Lande sowie Anhänger

☐ pauschal 122,3r ☐ pauschal 92,80*

Wohnrings- und Grundstücks-Rechtsschutz (als Ergänzung) für das selbst bewohnte Objekt mit Anschrift wie oben

☐ 49,10* ☐ 35,70*

☐ Eigentümer ☐ Mieter ☐ einer Wohnung ☐ eines Einlamillenhauses

* Diese Preise sind Normaltarife -
für OHO-Mitglieder gilt: abzüglich 25%

Rechtsschutz für Selbstständige und Vermieter auf Anfrage bei den Vertrauensleuten

Name des Lebenspartners: _____

☐ Antrag auf D.A.S. Sicherheitsbrief

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

**Deutscher Automobil Schutz
Versicherungs-AG**

Vertragsbeginn am: _____ 0 Uhr, frühestens am Tag nach Eingang bei der D.A.S.	Vertragsdauer: _____ Jahre	Zahlungsweise ☐ jährlich ☐ 1/4-jährlich ☐ 1/2-jährlich	Beitrag lt Zahlungsweise _____ EUR
☐ DAS. Sicherheitsbrief für den Versicherungsnehmer ☐ Ausschluss von Leistungen, die bereits im Rahmen einer Kraftfahrtversicherung mit Schutzbrief abgedeckt sind		☐ D.A.S. Familien-Sicherheitsbrief! Name und Sitz des Versicherers _____	
mit ☐ 10 EUR Nachlass aml. für das Fahrzeug Kennzeichen _____		und ☐ 10 EUR Nachlass für ein 2. Fahrzeug Mut im Familien-Sicherheitsbrief aml. Kennzeichen _____	
Weltweite Sicherheit rund um die Uhr!		für 56,80 EUR in, Jahr D.A.S. Sicherheitsbrief	
		für 74,70 EUR im Jahr D.A.S. Familien-Sicherheitsbrief	
		DHV-Mitglieder zahlen bei Neuabschluss 15 % weniger	

Wenn eine Selbstbeteiligung von 150 EUR vereinbart ist, zahlt der Versicherungsnehmer diese in jedem Rechtsschutzfall selbst.

Beim Schadenersatz-, Disziplinar- und Standes-, Straf-, Ordnungswidrigkeiten- sowie Beratungs-Rechtsschutz im Familien- und Erbrecht beginnt der Versicherungsschutz sofort. In allen anderen Fällen gilt eine Wartezeit von 3 Monaten. Für Schadenfälle, die vor Versicherungsbeginn oder in der Wartezeit eingetreten sind, besteht kein Versicherungsschutz. Maßgebend ist nicht der Zeitpunkt der Meldung, sondern der Zeitpunkt der Entstehung des Streits.

Der Vertrag hat eine Laufzeit von 1 Jahr. Er verlängert sich stillschweigend jeweils um ein Jahr, wenn nicht spätestens 3 Monate vor Ablauf eine schriftliche Kündigung zugegangen ist.

Der Privat-, Berufs- mit oder ohne Verkehrs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige (00 25, 26 ARB) kann abgeschlossen werden, wenn der Versicherungsnehmer und/oder dessen Ehepartner/mitversicherter Lebenspartner keine selbstständige Tätigkeit mit einem Gesamtumsatz von mehr als 10.000 EUR- bezogen auf das letzte Kalenderjahr - ausüben. Für Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit einer selbstständigen Tätigkeit besteht unabhängig von der Umsatzhöhe in keinem Fall Versicherungsschutz.

Verkehrs-Rechtsschutz 1 + für Nichtselbstständige darf nur angeboten werden, wenn die oben genannten Personen keine gewerbliche, freiberufliche oder sonstige selbstständige Tätigkeit mit einem Gesamtumsatz von mehr als 10.000,- EUR bezogen auf das letzte Kalenderjahr ausüben. Für Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit einer selbstständigen Tätigkeit über 10.000,- EUR Gesamtumsatz bestellt kein Versicherungsschutz.

Hiermit ermächtige ich Sie auf Widerruf die D.A.S. Gesellschaften, meine Beiträge für alle bei diesen

laufenden Verträge im Lastschriftverfahren einzuziehen und verzichte für diese Fälle auf gesonderte Rechnungen.

Der Rechtsschutz-Versicherungsvertrag beginnt jeweils um 0 Uhr nach dem Eingang dieses Antrags bei der D.A.S. Die Versicherungssumme beträgt 300.000,- EUR je Rechtsschutzfall zuzüglich Strafkautions bis 100.000,- EUR. Die Hinweise für Rechtsschutz-Verträge, insbesondere zur Einwilligung nach dem Bundesdatenschutzgesetz, sind Vertragsbestandteil. Vom Vertragsinhalt abweichende oder den Vertrag ergänzende mündliche Vereinbarungen sind nicht gültig. Die ARB 2002, die Verbraucherinformation und das Merkblatt zur Datenverarbeitung erhalte ich mit der Police.

Einwilligungserklärung nach dem Bundesdatenschutzgesetz:
Ich willige ein, dass der Versicherer im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder der Vertragsdurchführung (Beiträge, Versicherungsfälle, Risiko-/Vertragsänderungen) ergeben, an Rückversicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung der Rückversicherung sowie zur Beurteilung des Risikos und der Ansprüche an andere Versicherer und/oder an den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft zur Weitergabe dieser Daten an andere Versicherer übermittelt. Diese Einwilligung gilt auch unabhängig vom Zustandekommen des Vertrages sowie für entsprechende Prüfungen bei anderweitig beantragten (Versicherungs-)Verträgen und bei künftigen Anträgen.

Datum/Unterschrift _____



Superflüge

bei der Drachenliga

Pünktlich zu Ostern passiert das, womit kein Ligapilot wirklich gerechnet hat: Ein schönes Hochdruckgebiet bewegt sich in die Alpen und bleibt dort wetterbestimmend. Vom Streckenwetter überrascht müssen Guido und Herbert sich noch schnell ein fremdes Fluggerät leihen und die meisten anderen machen ihre ersten Streckenflüge des Jahres.

Als Fluggebiet wird (mal wieder) die Emberger Alm ausgesucht, in den Nordalpen liegt noch zuviel Schnee, und in Italien gibt es organisatorische Probleme, also: - ab nach Greifenburg. 55 deutsche Ligapiloten und 15 österreichische Kollegen treffen sich dort zum Start in die neue Saison. Am ersten Tag bläst noch ein eisiger Nordostwind, die Nullgradgrenze liegt deutlich unter Startplatzniveau. Es wird eine knapp 70 km weite Aufgabe gestellt, die den Piloten die Freiheit lassen soll, alle Seiten von den Bergen zu befliegen und damit den Lees ein Schnippchen zu schlagen. Aber Ende März funktioniert dieser Trick noch nicht richtig, die Thermik entsteht nur in windgeschützten Südhängen, und der Flugweg ist somit vorgegeben. Die Luft ist extrem kalt und durch eini-

ge Turbulenzen etwas ungemütlich. Grund genug, richtig Gas zu geben und schnell ins Ziel zu segeln.

Günther Tschurnig ist einer von den besten österreichischen Starrpiloten und hat sich sehr für einen gemeinsamen Termin mit unserer Liga engagiert. Er zeigt gleich, wie motiviert er ist und gewinnt das erste »Airstarted Race« mit sattem 20 min. Vorsprung auf dem Zweiten - Kurt Schumann. Dritter im Ziel wird Ulf Neumann, und noch zwei weitere Starrflieger schaffen es über die Linie, Wolfram Dunst und der Kärntner Sepp Ertl.

Auch in der klassischen Drachensparte schaffen 7 Piloten den Einflug zum Fliegercamp, allesamt deutsche Piloten. Bob gewinnt den Tag vor Guido und Herbert. Auch Peter Achmüller, Gerald Woll, Oliver Barthelmes und Lukas Bader können sich im Ziel freuen, haben sie doch reichlich »Konkurrenten und Starre versägt«.

Am zweiten Tag müssen die Starren mal richtig zeigen, was Gleitleistung ist, die Aufgabe ist gleich 50% größer als die der Flexiblen. Vier Piloten schaffen die Distanz von 126 km, eine Gesamtflugzeit von bald 5 Stunden ist »kein Spaß

mehr« - bei den Frühjahrstemperaturen. Bernd Weber gewinnt die schwierige Tagesaufgabe vor dem Liga-Neueinsteiger Thomas Schulz. Thomas ist erfahrener Segelflieger und erst kürzlich auf »starr« umgestiegen. Mal sehen, wie es bei ihm so weiter läuft.

Auch bei den Drachen gewinnt ein Routinier vor einem Newcomer: Bob Baier jubelt glücklich in der Luft, als er die Zielwiese erreicht und eine Minute später kommt dann Bernd Otterpohl an. (Letztes Jahr ist er noch einen ganz anderen Stil geflogen.) Die Drachen müssen zwar nicht so weit fliegen, aber auch fiese Talsprünge bewältigen. Langweilig ist die Aufgabe bestimmt nicht: Die erste Wende liegt östlich des Milstätter Sees und die zweite am Schoberboden im Mölltal.

Ostersamstag - dritter Tag. Genau wie vorhergesagt - das Hochdruckzentrum liegt mitten über den Alpen. Das bedeutet wenig Wind, Traumthermik über den höheren Bergen und (dank der sehr trockenen Luft) eine hohe Basis mit gewaltiger Fernsicht. Für beide Klassen gibt's wieder identische Streckenführung und ein Airstarted Race: Die »Klappengesteuerten« flie-



Ergebnis

Drachen:

Platz	Pilot	Punkte
1.	Bob Baier	3710
2.	Guido Gehrmann	3222
3.	Oliver Barthelmes	3189
4.	Jörg Bajewski	2919
5.	Gerald Woll	2866

Starre:

Platz	Pilot	Punkte
1.	Kurt Schumann	3130
2.	Ralf Miederhoff	3095
3.	Thomas Schulz	2882
4.	Helmut Wilms	2487
	Ulf Neumann	2482

gen um 13 Uhr ab, die »bizepsgesteuerten« (Drachen) 45 Minuten später. Die Aufgabe führt nach Lienz ans Zettlersfeld, weiter nach Sillian und wieder zurück.

Jörg Bajewski ist supermotiviert, hat dieses Jahr einen Sponsorvertrag von Warsteiner und im Ziel die allerbeste Laune. Seinen Endanflug setzt er aus 4.200 m Höhe und über 40 km Entfernung an. Damit überholt er alle anderen und fährt seinen ersten Tagessieg ein - 1000 Punkte. Richi Liebig macht's ähnlich und lässt Bob nur noch den dritten Platz. Insgesamt schaffen fast 40 Piloten die ganze Strecke.

Ostersonntag gibt es ein ganz schmales Wolkenband auf dem Satellitenbild, das quer über den Alpen liegt. Vom Startplatz können wir quasi die sonnigen Bereiche im Westen und im Osten greifen, aber über der Emberger Alm biebrs schattig. Um ein Gedränge in der Luft zu vermeiden wird der Tag gecancelt,... eine hal-

be Stunde später quetschen sich dann aber doch alle am Start und in der Luft...

Osternmontag ist unser letzter Tag. Mit Rücksicht auf die weite Heimreise vieler Piloten gibt es noch mal eine »kleine Standardaufgabe im Dra- und Lesachtal«. Bei den Flexis düst Bob mit einem 51 Schnitt um die Wenden, bei den Starren fliegt Ralf Miederhoff die geradezu unglaubliche Schnittgeschwindigkeit von 61 km/h. Das sind wo km in mal eben 1,5 Stunden, andere schaffen solche Strecken nicht mal an einem langen Thermiktag... Was für ein Rennen! Was für ein toller Saisonbeginn!

Für die Piloten gab's täglich eiskalte Finger, tolle Flüge, super Durchgänge und auch viel Spaß.

Die »Greifenburger« bemühen sich weiter um uns Flieger. Der »neue« Startplatz war schon sehr gut. Jetzt wurden noch einige Stellen etwas aufgeschüttet, eine komfortable Startplatzhütte ist bald fertig, die Hochspannungsleitung am Landeplatz wurde markiert - Ich kenne kein anderes Alpen-Fluggebiet, wo man soviel für uns Drachenflieger tut. Sogar die Wettergötter waren bestens gestimmt und machten Kärnten wieder zu einem der besten Flugreviere Europas. Der anvisierte zweite Ligatermin Mitte April fiel aus Wettergründen aus, weiter geht das Ligajahr an Pfingsten. Die Drachenflieger werden dann die österreichischen Staatsmeisterschaft am Wildkogel besuchen und die Starrflügel werden per UL Schlepp in Thüringen starten - auf Jürgen Schlüters schönem Flugplatz am Dolmar. Das Ligafinale findet wieder im Zuge der German Open statt. Und diese wird erstmalig im Drachen-Eldorado Laragne ausgetragen.

Lukas Etz



100% Präzision
100% Zuverlässigkeit
100% High Tech

IQSERIES

die intelligentere
Flugelectronic

iQ Com fort
iQ Classic
iQ Competition
iQ CompetitionIGPS
iQ sore
iQ Motor



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

Out now:
10 Motor: Das Varia für Motor-Gleitflüge und Minimum-Systeme.
10 Sonic: Für Minimalisten und als Backup für Strecken- und Wettkampfpiloten.

BRAUNIGER
Flugelautronic GmbH
POWichshasse 21
D-82362 Weilheim
Tel +49-881-64 75 0
Fax +49-881-45 61
info@brauniger.com
www.brauniger.com

Österreich:
Fluggeräte GmbH
+43-5375-2425
Italien: AIRE
+39-21-658428
Niederlande: DTC
+31-162-520151

oweeeeeweeoee*v*aeoeveteaoaeasemeeeee.s*seenonneseomeace*seaoao.

Airwave sponsert

Jeder, der in der Flugsaison 2002 einen nationalen Meistertitel mit einem Airwave Gerät erringt, bekommt von Airwave ein neues Gerät mit 50 % Rabatt. Der Titel muss vom Nationalen Verband anerkannt sein.

Nähere Infos bekommt man von Airwave gliders, Industriegelände Zone A 2, A-6166 Fulpmes / Austria, Tel: +43/5225/64455, Fax: +43/5225/6445566, e-mail: sales@airwave-gliders.com, homepage: www.airwave-gliders.com.

es oeeesveeco*e"eae000es,eouaeeto.4easaeaseezzeoeoeopooesteeoeesa,

Geschwindigkeitsweltrekord über 200 km FAI-Dreieck

Marcus Hoffmann-Guben flog am 22.08.01 von St. Andre - Les Alpes/F aus mit seinem Ghostbuster einen Geschwindigkeitsweltrekord über ein 200 km FAI-Dreieck. Sein Schnitt von 43,44 km/h wurde von der FAI offiziell anerkannt.



Offene Veranstaltungen

Veranstaltung:	Termin	Ausweichtermin	Organisator
Odenwaldpokalfliegen	14.6. - 16.6.02		CfD Hardheim, Manfred Pientka, Tel: 06283/50341
Tag des Fliegens in Greifenburg/Österreich	22.6.02		Rotes Kreuz Greifenburg, Manfred Krethen Tel: 0043/664/1315545, homepage: minikarus2002.com
Senioren Cup	27.07. - 03.08.2002		Ruhpolding Uwe Eichhorn, Tel: 05731/93473, u.eichhorn@t-online.de
Pokalfliegen der Drachenflugfreunde Mengen	9.8. - 11.8.02		F. Schmezer, Tel: 07931/41608
UL, HG, GS	21.9. - 22.9.02		Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger, Peter Klimsch Tel: 07823/2284, Fax: 07823/1869. e-mail: Klimsch-Peter@t-online.de
12.Quadrothlon Wilder Kaiser	29.09.2002		www.kaiseradler.com
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

www.paramotor.de

dop
Harzer
GLEITSCHIRM
Schule & Shop
Knut Jäger



geNsr

Info-Hotline: 0 53 22 / 14 15 - info@harzergss.de

www.gleitschirereisen.com

FLY NOW

PAY LATER

FINANZIERUNG OHNE ANZAHLUNG:
NULL PROZENT EFF.-JAHRESZINS
0% 12 MONATEN LAUFZEIT

& JEN AIR
jenaireienairde PARAGLIDING

GLEITSCHIRTKURSE
UND-TOUREN
FLIEGERSHOP
ONLINE-VERSAND

D-07748 JENA - TELEFON 036 41 182 59 00
MOBIL 01 72 / 3 60 36 29

www.jenair.de



Alpspitz-Trophy lockt Gleitschirmflieger

Die Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG rief vor vier Jahren die Alpspitz-Trophy für Gleitschirmflieger ins Leben. Die Siegerehrung für die letztjährigen Wettbewerbsflüge fand im Rahmen der Free-Flight-Messe statt. Gewinner der Alpspitz-Trophy war Stephan Sedlmair, dessen Flug vom Osterfelderkopf hinüber zum Plansee, dem Ammertal entlang und über das Loisachtal hinweg zum Heimgarten und zurück zum Osterfelderkopf führte. Den zweiten Platz errang Heribert Stadler, der diese Trophäe schon zweimal gewonnen hat. Dritter wurde Christoph Wallner und - nachdem in der Damenklasse niemand antrat - konnte als Vierter Thomas Krinninger geehrt werden. Die Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG verteilte an die vier Sieger Geldpreise von 500,00 Euro. Diese Prämie ist auch für 2002 wieder ausgeschrieben. Unser Bild zeigt (von links) Thomas Krinninger, Christoph Wallner, Heribert Stadler, Stephan Sedlmair mit der Alpspitz-Trophy sowie Annette Lechner und Franz Werner von der BZB, die die Siegerehrung vornahmen.

Sepp Babl Gedächtnisfliegen

Wir, der Drachen- und Gleitschirmflieger Club Inzell, haben 1993 unseren Clubvorstand Sepp Babl bei einem Gleitschirmunfall verloren. Seit 1995 veranstalten wir zum Gedenken an den Babl Sepp ein Gedächtnisfliegen mit anschließendem gemütlichen Beisammensein am Inzeller Landeplatz. Da sich diese Veranstaltung in unserer Region schon fest etabliert hat, möchten wir gerne auch ortsfremde Piloten einladen, an diesem Event teilzunehmen. Drachenflieger starten am Rauschberg in Ruhpolding, Gleitschirmflieger je nach Witterung auch am Rauschberg oder am Gamsknogel. Sinn ist das gemeinsame freie Fliegen und anschließend der gemütliche Erfahrungsaustausch am Lagerfeuer mit Grillfleisch und Getränken. Termin ist heuer der 27. Juli. Auskünfte beim DGC Inzell (HG Tel: 08662/12344 bzw. GS Tel: 08665/1208).

DGC Inzell
Franz Wögerbauer

Fliegen im schönsten
Flugeble der Zentral-
schweiz

flugschule emmetten

Grund- und taretilliflinge
Weichen
rWrgrefsen
WeiterlididungslCurge
DhV, OeAC, SHV-geprüft

++41-41-620 12 12
www.flugschule-emmetten.ch

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

Telefon-Nummern
Info-Fon: 08022/9675-55

Mitgliederservice/
Versicherung
08022/9675-0
e-mail: mitgliederservice@dhv.de

Ausbildung
08022/9675-30
e-mail: ausbildung@dhv.de

Sport
08022/9675-50
e-mail: sport@dhv.de

Betrieb/Gelände
08022/9675-10
e-mail: gelaende@dhv.de

Technik
08022/9675-40
e-mail: technik@dhv.de

Öffentlichkeitsarbeit
08022/9675-62
e-mail: pr@dhv.de

Sicherheit
08022/9675-32
e-mail: sicherheit@dhv.de

Fax 08022/9675-99

Redaktion:
Klaus Tänzler (verantwortlich), Sepp Gschwendtner
Benedikt Liebermeister

Gestaltung und Anzeigen
Renate Miller (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 redaktio-
nelle Überarbeitung vor. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte und Bilder übernehmen Redaktion,
DHV und Verlag keine Haftung.

Druck und Repro:
Mayr Miesbach
Am Windfeld 15
83714 Miesbach

Papier: chlorfrei
Auflage: 32.000
Titel: Ulrich Grill

Gleitschirm

Deutsche Gleitschirmliga

ettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
German Open - CIVL-Kat.2	25.08. - 31.08.02	kein Ausweichtermin	Garmisch

Landesmeisterschaften; German Open

ettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
LM - Rhein1.-Pfalz & Saarland CIVL-Kat.2	14.06. - 16.06.02	kein Ausweichtermin	Le Treh FRA
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 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 3	13.01. - 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 • ürkei - 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	Mungyeong

Sonstige Wettbewerbe

Vettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Pre- World Championship - CIVL-Kat.2			
Iborean Open in Portugal	31.07. 06.08.02	Infos u. Anmeldung	

Organisatoren GS

Liga u. German Open	Stefan Mast - Tel: 0171/3543772 SMast@Comuserve.com
German - Cup	Stefan Mast - Tel: 0171/3543772 SMast@Comuserve.com
LM - Ostdeutschland	Wlfrid Kuck - Tel: 030/39104906 Ausschreibung & Anmeldung
LM - Hessen	Thomas Deibele - Tel: 06151/370371 Ausschreibung & Anmeldung
LM - Bayern & BaW,	Stefan Mast -Tel: 0171/3543772 Ausschreibung & Anmeldung
LM - Rheinland-Pfalz & Saarland	Peter Rother - Tel/ Fax; 06502/5454 Ausschreibung & Anmeldung
Ladies- & Junior Challenge	DHV Tel: 08022/9675-50 INFO & Anmeldung

Drachen

Deutsche Drachenliga 2002 (A-Liga)

ettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
A-Liga 1 NAH*	14.06. - 16.06.02	* bei weniger als 5. Dg.	offen
A-Liga 2 AWT *	26.07. - 28.07.02	kein Ausweichtermin	offen
German Open	11.08. - 17.08.02	kein Ausweichtermin	offen

Liga-B und Junior&Ladies Challenge

ettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
8-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 Dladams • XC	15.08. - 18.08.02	kein Ausweichtermin Ausschreibung / Kontakt	
Hessische VL-Schlepp	15.06-16.06.02		Keller-Obernheim@t-online.de
2. Durchgang	13.07.-14.07.02		

Organisatoren HG

Liga - A	Lukas Etz -Teh 06251/586436 Lukas.Etz@tonline.de
Liga -B	Rad 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 Priezt - Tel: 030/41508682 Ausschreibung & Anmeldung
Ladies- & Junior Challenge	DHV - Tel: 08022/9675-50 Info & Anmeldung

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

(für UL im Internet www.dhu.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 (SB), 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 Gerätekennzeichnung. 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*

er» Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 511.292,00 € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

141% Ca. Veranstalter- Haftpflicht

Deckungssumme: 511.292,00 € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedsvereins im Versicherungs-Jahr.

Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme:

2.557,00 € 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 **lie** Europa **MR** Deutschland Österreich

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
2 550 €

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
1 270 €

Ke Flug-Unfall Passagier

Deckungssumme: 2.557,00 € bei Tod, 5.113,00 € bei Invalidität. **Umfang:** Verzehnfachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
1 020 €

Flug-Unfall Passagier nur in Österreich

Deckungssumme: 39.971,00 € bei Tod und Invalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
3 680 €

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.



GIN

AEROSPORTie

Grafenstr. 26 D-83094 Brunnenburg Tel +49(0)18034-1034
Info@aerosport.de www.aerosport.de

teCae're DHV 1

crasis DHV 1-2

baradit DHV 2

1111 C1 117 C1II DHV 2-3

1301110OP DHV 1-2 Tandem

bc.c.imer-crieg