

Performance Gemfer



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 05322/1415 Fax: 05322/2001 www.harzergss.de



Flugschule Siegen

info@harzergss.de

Claus Vischer Eisenhutstraße 48 57080 Siegen "Flugschule Siegen Tel.: 0271/382332

Fax: 0271/381506 claus@ftugsport.de www.flugsport.de

GlideZeit Flugschule Tübingen

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

Flugschule Göppingen

Zeppelinstraße 3 73105 Dümau Tel.: 07164/12021



flusschule

Fax: 07164/12029 www.flugschule-goeppingen.de office@flugschule-goeppingen,de

Luftikus Luftsportgeräte GmbH

Eugen Köninger 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 10 79798 Jestetten Tel.: 07745/308 Fax: 07745/471 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.fiugschule-chlemsee.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@gteitschirm-flugschule.de

PPC Paragliding Performance Center

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

Flugzentrum Ruhpolding

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

Flugschule Achensee

Eki Maute Buchau 20 A•6212 Maurach Tel.: 0043/5243/20134 Fax: 0043/5243/20135



office@skyconnection.at www.skvconnection.at Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Adventure Sports Gleitschirm-Schule

Talstation etdve»tUrp 83661 Lenggries Tel.: 08042/9486 Fax: 08042/4831 www.adventure•sports.de info@adventure•sports.de

Paragliding Tegemsee

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

HABIS Flugsau'

Marienplatz 20 87509 Immenstadt Tel.: 08323/8590 Fax: 08323/51390 www,klewenalp.de mail@klewenalp.de Der Flugtechnikteil des Performance Trai-

Flugschule Martin Mergenthaler Waltenerstraße 20

nings findet über Wasser statt

87527 Sonthofen Gleltschirmachule MartInMergenthaler Tel.: 08321/68057 Fax: 08321/22970 www.flugschule-mergenthaleLde 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



www.Flugzentrum-bayerwald.de schorsch.hoecherl@t-online.de

Sky Club Ausee Walter Schrempf

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

Flugschule Aufwind Franz Rehrl

Dachstein 52 A - 8972 Ramsau

rfivicA'

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.: 0041/41/63707w erielbePg Fax: 0041/41/6373407 0.11,051gi www.euroflugschule.ch info@eurofluaschule.ch Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

INHALT



AUGUST/SEPTEMBER 2002

4 **WICHTIG - NEU - KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes

NEU AUF DEM MARKT

Neuigkeiten von den Anbietern

10 REGIONAL- UND HAUPTVERSAMMLUNG
Termine und Programm

ST.ANDRE

Starke Thermik im Spätsommer in Südfrankreich

23 FLIEGEN IN DÄNEMARK Die Flugregeln

24 XC-SEMINAR

Mit Achim Joos auf Kilometerjagd

2/ SZENE G

Nachdenkliches und Hintergründiges aus der Szene

FLUG IN DIE FREIHEIT
Ein Segelflieger geht fremd

39 IM PORSCHE WINDKANAL Die Gleitschirmnationalmannschaft feilt an der Aerodynamik

35 FLUGSPORT UND NATUR

Thermik nützen - Adler schützen

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

SICHERHEITSJOURNAL

Sicherheitsmitteilungen

4: HANDY MIT NOTRUFKNOPF Schnelle Hilfe im Ernstfall

42 GELÄNDE

Neues aus den Fluggebieten

44 DER METEORIT

Ein besonderes Erlebnis in den Dolomiten

46 SEILBAHNEN IN ÖSTERREICH

Daten und Fakten

60 VEREINSNACHRICHTEN

Nachrichten der Vereine

65 BRIEFE Leserbriefe

60,-7 **TEST** Ergebnisse der neuen Musterprüfungen

ONLINE CONTEST Teilnehmerzahlen und Flugleistungen explodieren

84. WETTBEWERBE

German Cup Drachenflug-EM Herren Gleitschirm-EM Herren 1. Int. Berchtesgaden Open Landesmeisterschaften Drachenflug-Liga







Mehr über den Wettbewerbssport auf www.dhv.de unter News/DHV-Info«

42 DHV-Shop

55 Gebrauchtmarkt

97 Impressum

99 Versicherungsprogramm



Titel: Ignazio Bernardi

Bundestagsabgeordnete gehen in die Luft

Eggersdorf / Berlin: Die Faszination des Fliegens vermittelt sich am Besten über das Mitfliegen. Um die Entscheidungsträger im Bundestag über den Luftsport zu informieren, veranstaltete der Deutsche Aeroclub am 25 Juni einen Tag des Luftsports. Für die Teilnehmer bot sich ein grandioses Bild. Ein Antonow Doppeldecker brachte die Gäste nach Eggersdorf und hier flog dann alles was fliegt und vor allem konnte man Mitfliegen. Mitten im bunten Treiben natürlich auch Drachen und Gleitschirme. Hierfür war der DHV mit Vorsitzendem Charlie löst und seiner Crew angereist, sowie der Drachenfliegerclub Berlin (DCB) und die Sege-

letzer Drachenflieger. Der DCB stellte einen reibungslosen Windenbetrieb mit dem Gleitschirm-Doppelsitzerpiloten Jörg Maaß auf die Beine, während Horst Barthelmes und Martin Ackermann pausenlos Passagiere im UL-Hängegleiterschlepp in die Luft brachten. Die Faszination des Fliegens ging auf die Abgeordneten über und mit Sonnenuntergang und Ballonglühen fand der Abend einen würdigen Abschluss. Der Luftsport konnte auf breiter Linie überzeugen. Man kann nur hoffen, dass sich das auch in der künftigen Luftverkehrsgesetzgebung zeigt.

Bruch eines farbig-eloxierten Austrialpin-Parafty-Alu-Gleitschirm-**Karabiners**

Nun ist auch ein farbig-eloxierter Austrialpin-Parafty-Alu-Gleitschirm-Karabiner gebrochen. Bisher waren nur verchromte Alu-Karabiner betroffen. Etwa 15 Sekunden nach dem Start in ca. 30 m Höhe brach der Alu-Karabiner beim Einleiten einer Kurve. Glücklicherweise wurde der Pilot beim Absturz nur leicht verletzt. Der DHV hat sofort eine Untersuchung eingleitet, der Grund für den Bruch des Alu-Karabiners ist noch nicht geklärt. Aktuelles auf www.dhv.de unter news.



Damenteam eeltmeister im Drachenfliegen -Gleitschirm - Nationalmannschaft Vize-Europameister -Thomas Schulz Europameister bei den Starren Guido Gehrmann Vize-Europameister im Drachenfliegen -

Wetterkunde hautnah -Videoaufnahmen gesucht!

Der DHV plant einen Wetterkundefilm für die Flugpraxis und hat dafür den bekannten Meteorologen Hannes Schmalzt gewinnen können. Das Video soll sich von anderen Lehrfilmen dadurch unterscheiden. dass es besonders die kritischen Wetterlagen für Drachen- und Gleitschirmflieger beschreibt und möglichst mit authentischen Aufnahmen Grenzsituationen darstellt, die anschließend analysiert werden. Hannes Schmalzt und Charlie löst sind schon fleißig beim Aufzeichnen der entsprechenden Wetterlagen und bitten Euch um Unterstützung, falls Ihr Videoaufnahmen von Piloten in grenzwertigen Wetterlagen beisteuern könnt. Keine Sorge, es geht nicht darum, die betreffenden Piloten zu verfolgen oder gar zu bestrafen!

Bitte sendet Eure Videoaufnahmen im Original an den DHV. Dort wird das Material gesichtet und bei Verwertbarkeit schnell in hochwertiger Qualität kopiert. Ihr erhaltet Euer Original schnellstmöglich zurück und in jedem Fall vorab schon mal ein schönes Video aus dem DHV-Shop als Dankeschön. Falls die Aufnahmen im späteren Lehrfilm verwendet werden gibt es zusätzlich ein Honorar, mit dem Ihr zumindest Euren Freund oder die Freundin schick zum Essen ausführen könnt. Wir freuen uns auf Eure Beiträge.



DHV bei der Luftwaffe

Der DHV hat bei der Zulassung von Windenschleppgeländen jeweils das Luftwaffenamt der Bundeswehr zu beteiligen. Dabei müssen Abstimmungen getroffen werden. Im Juli wurde der DHV auf den Luftwaffenstützpunkt Neuburg / Donau eingeladen. Ein ausführlicher Bericht folgt im Herbst im DHV-Info.

Geländename Geländehalter

07338 Tauschwitz Ostthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld.

.32957 Porta Westfalica Delta-Club Wiehengebirge

35088 Eisenberg DFC Ederbergiand

36136 Wasserkuppe Flhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein

Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar

52245 Sophienhehe Ostwindfreunde

38540 Rammeisberg

55585 Duchroth Pfälzer Gleitschirm-Club

57562 Sassenroth Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertai

58849 Nordhelle GSC Nordheile e. V + Flugsport Lennefal

64665 Melibckus <u>Erster Odenwäider Drachen-Flug-Club</u>

72258 Stäckerkopf Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn

72393 Schne4halde DFC Sterzei

74343 Teufelsberg Die -1, Hohenhaslacher Fliegen<

74544 Einkorn HG-Club -Einkorn Schwäbisch Hall«

74847 Finkenhof Delta-Club Mosbach

76332 Althof Die Aithofdrachen

76597 Teufelsmühle Drachenflugclub Lotienau e 76703 Krämer Giertschirmclub Kraichtal

78148 Hintereck Gleitsegelclub Lenticularis

2079102 Schauinland GSC Cortbri

79183 Kandai DEC Südschwarzwald

79215 Gschasi Drachen- und G1eitschirmflieger Oberes Fiztai

83651 Brauneck Langgneser Gleitschirmflieger

83700 Wallberg DGC Tegernseer Tal

87459 Breitenberg Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf

93339 Jachenhausen 1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg

93453 Hoher Bugen Gleitschirmverein Bayerwald 93462 Osser 1. Gleitschirmverein Bayerwald

94541 Bacheein DFC Bayerwald

0175/4069390 0571/710227 06452/8585 06654/696 0170/6728487 02274/703649 0171/1514273 02799/930349

T<u>elefonnummer</u>

02352121288 06251/983612 07442/121428 0170/4936907

0770/4930907 07147/922156 0791/4992300 05261/670638

07083/4567 160/91802275 07250/921228 07723/5801

0750271512 07681122058 17119004833 171/8169210 08022/95137

08022/95137 0171/6120340 0994.2/3295 09947/2952 0175/8184772



Peter Janssen Bürgermeister

Der DHV-Ehrenvorsitzende Peter Janssen ist seit Mai berufsmäßiger 1. Bürgermeister der Stadt Tegernsee. Seine frühere umfassende Justiziartätigkeit für den

DHV hat er beendet. Peter Janssen steht aber weiterhin dem DHV für sportpolitische Aufgaben, zum Beispiel für Verhandlungen mit den Ministerien zur Verfügung.



Kündigungsfrist beachten

Am 31.10.2002 läuft die in der DHV-Satzung festgelegte zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende 2002 ab. Diese Kündigungsfrist gilt auch für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung. Wer Mitglied beim DHV bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies getrennt tun. Umgekehrt erlischt bei einer Kündigung der DHV-Mitgliedschaft automatisch auch die Versicherung zum Jahresende 2002.

Kündigungen sollten per Einschreiben geschickt werden. Erfolgt binnen 2 Wochen nach Kündigung keine Rückbestätigung von Seiten der DHV-Geschäftsstelle, empfiehlt sich eine Rückfrage. Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 2003 wirksam. Dies bedeutet, dass Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 2003 in voller Höhe zu bezahlen sind; dabei bleiben auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten.

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

Rechtsberatung

Für die Rechtsberatung der DHV-Mitglieder steht der Rechtsanwalt Alfred Kreutzberg zur Verfügung, und zwar für außergerichtliche Beratungen in Fragen des Vereinsrechts, des Strafrechts, des Privatrechts und des Pro-

dukthaftungsrechts sowie in sämtlichen öffentlich-rechtlichen Fragen, die im Zusammenhang mit dem Luftsport stehen. Die Rechtsanwaltskanzlei Kreutzberg in Bad Honnef hat den De-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.



tee

WICHTIG NEU KURZ

29ster Coupß Icare -St. Hilaire du Touvet

Vom 19. bis 22. September ist St. Hilaire du Touvet wieder der Nabel der Gleitschirmwelt. Das traditionelle Fluggebiet ca. 25 km nördlich von

Grenoble feiert zum 29sten Mal den legendären Coupe Icare. Fantastisch welche abenteuerlichen Fluggeräte beim Verkleidungswettbewerb in die Luft befördert werden. Doch auch das hochkarätige Filmfest, die Herstellermesse, die atemberaubenden Flugvorführungen oder einfach die super Stimmung, die diesen Event begleitet, sind eine Reise wert. Nicht zuletzt ist das Fluggebiet in jeder Hinsicht gigantisch und lädt zum Sightseeing-Flug ein. Infos: Tel: 00331(0)476/083399, Fax: 0033/(0)476/972056, e-mail: info@coupe-icare.org

FOTOWETTBEWERB 2002

usechre1bting

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

Schickt uns Eure Impressionen und Schnappschüsse (möglichst Dias) vom Fliegen. Für die besten Gleitschirmund brachenbilder, die bis zum 1.10.2002 beim DHV eingegangen sind, erhalten die Einsender folgende Preise:

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

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

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

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

Extrem weite Drachen- und Gleitschirmflüge von Zapata/Texas aus

Beim »World Record Encampment« am Zapata Airport in Texas wurden aus der Winde bzw. mit UL-Schlepp extrem weite Streckenflüge gestartet. Am 20.06.02 flog der Gleitschirmpilot Dave Prentice (Ozone Proton GT) 386 km weit. Der Drachenflieger Mike Barber (Moyes Litespeed) erreichte 703 km. Im Zielflug erreichten Pete Lehmann und Mike Barber 516 km. Tags darauf (21.06.02) wurde der Gleitschirmflug bereits überboten. Marcel Prieto (Sol Dynamic) flog über 400 km, Will Gadd (Gin Boomerang) flog 423 km!

Schleppauskünfte

Auskunft über Fragen und Probleme zum Schlepp erteilt der Schleppfachmann Horst Barthelmes im DHV-Informationsbüro fü 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.

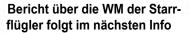
Vorsicht — Diebe in Meduno

Auch im Fluggebiet Meduno/Italien ist höchste Vorsicht vor Dieben geboten. So wurde am Landeplatz Medunos der Pkw deutscher Piloten aufgebrochen, obwohl die Besitzer nur io m entfernt und auch mehrere einheimische Flieger anwesend waren. Der Schaden belief sich auf ca. 4.000,- Euro! Für diese Fluggebiete gibt es nur zwei Möglichkeiten entweder gar nicht hinfahren oder keinerlei Wertsachen im Auto lassen. auch nicht für Minuten!

de die de De Terre

Das de tische Damen-T₂₈₁₇₇ ist **Wel eister 2002** im Drachenfliegen









Erfolgreiche Titelverteidigung! Die deutsche Damen-Nationalmannschaft errang bei der Weltmeisterschaft im Drachenfliegen in Chelan/USA (10.7. bis 22.7.2002) zum vierten Mal in Folge den Titel in der Teamwertung. In der Einzelwertung siegte die Amerikanerin Kari Castle vor Claire Vassort, ebenfalls USA und Natalia Khamlova aus Russland. Knapp dahinter folgte auf Rang 4 die Weltmeisterin '98, Corinna Schwiegershausen aus München. Sybille Baeumer-Fischer (Dietmannsried/Allgäu) flog auf den fiten Platz, die Kaufbeuerin Rosi Brams auf den fiten und Monika Schönsteiner aus Benediktbeuern auf den Neunten. Mit dem fiten Platz von Regina Glas aus Waakirchen und dem isten der Dietramszellerin Gudrun Maier war die grandiose Mannschaftsleistung perfekt.

Die dritte Titelverteidigung gestaltete sich überaus schwierig. Der Ein stand war noch nach Plan, Rosi Brams gewann den ersten Durchgan ${\bf g}$. Doch jetzt kam der Heimvorteil der Amerikanerinnen zum Tragen. Zur

Halbzeit lag das Deutsche Team knapp hinter den USA und Frankreich. Doch die Deutschen Mädchen blieben optimistisch. "Chelan ist ein anspruchsvolles Fluggebiet. Die Amerikanerinnen sind hier zu Haus. Doch wir haben uns auf die Bedingungen eingestellt, im dritten Durchgang flog unser Team geschlossen ins Ziel", stellte Rosi fest. Punkt für Punkt kämpfte sich das Team nach vorn. Am vorletzten Tag der Durchbruch, im Minutenabstand

Ergebnis Weltmeisterschaft (Teamwertung)

Plat	z Nation	Punkte
1.	Deutschland	14458
2.	USA	14291
3.	Frankreich	11901
4.	Japan	5874
5.	Russland	4941

rasten die Deutschen Pilotinnen hinter Taskwinnerin Kari Castle über die Ziellinie. Platz 2 bis 6 fürs Deutsche Team, Führung in der Mannschaftswertung - und die ließ sich das Team auch am letzten Tag nicht mehr nehmen.

"Ein sensationeller Erfolg. Mit 8 Wertungsdurchgängen hintereinander war die körperliche und menta-

le Belastung enorm. Andere Teams zeigten bereits erste Ausfallerscheinungen, aber unsere Mädchen blieben bis zum Schluss hochmotiviert", zog Teamchef Rudi Bürger aus Samerberg Bilanz. Die geografischen und meteorologischen Besonderheiten in Lake Chelan stellen höchste Anforderungen an Gerät und Pilotin. Gleich nach dem Start ist die Thermik eher zäh, mit viel Geschick muss man sich hochkämpfen. Erst mit aus-

reichender Höhe – oft bis 3.000 m - kann der Canyon des Columbia River gequert werden. Weiter geht es in einer schier endlos erscheinenden Hochebene mit Quadratkilometer großen Getreidefeldern. Aus den abgeernteten Feldern lösen sich als visualisierte Thermik beeindruckende "Dust devils". Der überregionale Wind macht vor allem geschlossene Aufgaben sehr schwierig.

Ergebnis Weltmeisterschaft (Einzelwertung)

Ligodillo Weltineisterschaft (Linzelweitung)								
Plat	z Name	Gerät	Punkte					
1	CASTLE, Kari (USA)	Icaro Laminar MRX	6723					
2	VASSORT, Claire (USA)	Moyes Litespeed	5092					
3	KHAMLOVA, Natalia (RUS)	Aeros Combat 2	4941					
4	SCHWIEGERSHAUSEN, Corinna (DEU)	Moyes Litespeed 4	4732					
5	MOCELLIN, Francoise (FRA)	Airborne Climax	4620					
6	BAEUMER, Sybille (DEU)	Aeros Combat	4571					
7	DIEUZEIDE, Francoise (FRA)	Moyes Litespeed 137	4545					
8	BRAMS, Rosi (DEU)	Moyes Litespeed 4	4262					
9	SCHOENSTEINER, Monika (DEU)	Moyes Litespeed	3367					
10	OKADA, Akiko (JPN)	La Mouette Topless	3018					

NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter



Fliegen in Brasilien

Während in Europa im November kurze düstere Tage den Spaß am Fliegen verleiden, startet die Flugschule Blue Sky in Brasilien noch einmal richtig durch. Unter dem Matto »Urwald in der Stadt« beginnt die dreiwöchige Tour in Rio de Janeiro. Von dort geht es natürlich mit fachkundiger Führung und Unterstützung durch brasilianische Piloten, Flugschulen und Hersteller von einem

Top-Fluggebiet zum anderen. Cambuqira, Andradas, Atibaia, Jaragua do Sul, Pommerode oder Camburiou sind die geplanten Etappenziele, bevor man das letzte Fluggebiet auf der traumhaften Insel Florianopolis erreicht hat. Von dort geht es per Flugzeug über Sao Paulo zurück in die Heimat. Blue Sky verspricht »Action und Erholung« pur - nicht nur für Piloten!

Weitere Infos: Blue Sky, A-992o Sillian 82, Tel: +43/4842/5176, homepage: www.bluesky.at.



autdaartraphy.com Spartevent im Dreiländereck am Bodensee



Die outdoortrophy.com am 17. August 2002 ist ein jährlich wiederkehrender 4er Staffel-Teamwettkampf der Superlative in den Sportarten Mountainbike, Berglauf, Paragleiten und Wildwasserkajak für max. 100 Teams ä 4 Personen, Mann & Frau, Profis und Amateure aus den unterschiedlichsten Ländern . Stellen Sie sich der Herausforde-

rung oder seien Sie als Zuschauer dabei! Preisgeld: EURO 10.000.-; Rahmenprogramm: Paragleiter-Showeinlagen, Paragleiter Testgelände für Zuschauer, Testbikes, Bungy, Flutlichtklettern, Live Bands, DJ, Megaparty uvm..

Anmeldung + Infos: www.outdoortrophy.com, office@outdoortrophy.com, mobil: 0043/(0)664/4035763.

GPS zu vermieten

Neben unserem Hauptgeschäft, der Vermietung und dem Verkauf von Radkoffern/Taschen vermieten und verkaufen wir jetzt auch GPS-Navigationsgeräte von GARMIN. Im Internet sind wir zu finden unter www.rad-kofferverleih.de. Schon ab einem Tagespreis von 3,50 Euro kann man bei uns ein GPS-Handy mieten. Diese Geräte vermieten wir deutschlandweit! Wir vermieten GPS-Handys der »eTrex«-Serie von GARMIN. Zu unseren Mietgeräten gehören u.a. das »eTrex summit« sowie das »eTrex vista«. Infos unter karlheinz.wedl@nikocity.de.

Advance Gurtzeuge jetzt mit Austrialpin Pavverfly Inax-Karabiner

Ab sofort werden alle von ADVANCE ausgelieferten Gurtzeuge der Serie Progress, Axess, Pro-2 sowie beide Modelle der BiPlace-Aufhängungen mit den neuen Inox-Karabinern Powerfly von Austrialpin ausgerüstet. Der neue Stahl-Karabiner ersetzt die bis dahin verwendete farblos eloxierte Version Parafly aus Alu.

Der nun vollzogene Wechsel basiert auf den steten Bemühungen, unsere Produkte dem neuesten Stand der Technik anzupassen und zugleich den Vorlagen des DHV zu entsprechen. Trotz des leicht höheren Preises der Inox-Karabiner werden die Preise der Gurtzeuge beibehalten. Der Powerfly-Karabiner kann bei uns auch einzeln bezogen werden. Team ADVANCE, info@advance.ch, www.advance.ch.

GIN Speed Shirt

Mit Stil und Funktion

Die GIN Team Piloten bei der Europameisterschaft — alle 6 Piloten des österreichischen Nationalteams fliegen den Boomerang von GIN — und die GIN Team Piloten im Online Contest (www.dhv.de Sport unter DHV Online Contest), bei dem zur Zeit die Boomerang Piloten im Vorderfeld liegen, werden das GIN Speed Shirt aus elastischem Lycra-Material für noch schnellere Flüge tragen.

Zu beziehen über Flugschulen und bei www.aerosport.de, Tel: _{08034/309386}, Fax: _{08034/309387}, e-mail: hans@aerosport.de.



3. Internationale Ölüdeniz Air Garnes 2002

Vom 16. bis zo. Oktober finden bereits zum dritten Mal die Ölüdeniz Air Games statt. Der gleichnamige Ort an einem der schönsten Sandstrände der Türkei hat sich mittlerweile zu einem famili-

enfreundlichen Fliegereldorado entwickelt. Wer neben Fliegen, Wassersport und Faulenzen bisschen Action mag, ist um diese Zeit dort genau richtig. "Fun in the sun" ist das Motto des türkischen Mega-Events. Der kleine XC- und der Akro-Wettbewerb werden eher spielerisch durchgeführt, entscheidend ist die ausge-

lassene Stimmung der Gäste in der Luft, am Strand und bei den zahlreichen Parties am Abend. Infos bei I<adri Tuglu, Organisator der Ölüdeniz Air Games, Tel: ++9o/533/437/3102, e-mail: info@babadag.com, homepage: www.babadag.com

Inf of mationen der Anbieter

Hilfsprojekt »Paraid - Gleitschirmflieger helfen«

Auch in diesem Jahr überrascht das Heidelberger AIR AFFAIR-Team wieder mit neuen Projekten und Produkten. Die Piloten-Vereinigung grün-



dete, im Rahmen ihrer betreuten Reiseführungen durch Flug-Gebiete Nepals und Indiens, ein Hilfsprojekt namens PARAID. Mit einem großem Teil des Erlöses aus den AIR AFFAIR-Touren und Para-Treks wird Straßen- und Waisenkindern in den beflogenen Regionen aktiv geholfen. Wobei der Touren-Preis (excl. Flug-

Ticket) unter 990,- Euro liegt. Sie wünschen sich Nachahmer ihres Konzeptes unter den Reiseveranstaltern zu finden. Tiefpreise zu halten schafft das Team auch in seinem Internet-Shop, wo es so einiges rund ums Gleitschirmfliegen gibt. Ganz neu im Programm sind die hochwertigen, handbestickten T-Shirts mit Gleitschirm-Design.

Kontakt: info@air-affair.de, homepage: www.air-affair.de, Tel: 062 4338023.

Anzeige



Schnelle Energie

Bei längeren Drachen- und Gleitschirmflügen ist Energiezufuhr für den Körper wichtig (siehe DHV-Info 116 Seite 22). Performance Energizer+ versorgt mit genau abgestimmten kurz-, mittel- und langkettigen Kohlehydraten, die sofort vom Körper aufgenommen werden können und leicht verdaulich sind. In der leicht zu öffnenden kleinen Plastikflasche ist es auch beim Fliegen gut zu "händeln". Der Geschmack ist für alle, die schon als Kind den "süßen" Hustensaft liebten, optimal. Nähere Infos bei Mr. Performance, Tel: 08031/599126, www.mr-performance.de, e-mail: info@mr-performance.de.

Flugmodelle fürs Wohnzimmer/Korrektur

Die Telefon- und Faxnummer von Bernd Naumann hat eine deutsche, keine österreichische Vorwahl.

Tel.: 0049/6055/84211, Fax: 0049/6055/909542, e-mail: Bernd@Bernds-Edelstahlflieger.de

Fliegen mit starren Flügeln -Erfahrungsaustausch und Informationsveranstaltung

Ein Treffen zum Fachsimpeln, Erfahrungen Austauschen, zum Perfektionieren der Flugtechnik oder nur um gemeinsam Spaß am »Starren« Fliegen zu haben. Jeder Starrflügelpilot und natürlich auch alle, die in diese Art des Fliegens einmal hineinschnuppern wollen, sind herzlich eingeladen. Hersteller erhalten die Möglichkeit, ihre Produkte und Innovationen zu präsentieren sowie Fachvorträge zu halten. Probeflüge im ungefährlichen Gelände sind ebenfalls möglich. Fluglehrer Klaus Irschik hält einen Vortrag zum Thema Start- und Landetechnik mit Starrflügeln und bietet die Möglichkeit der Videoanalyse. Konstrukteur Felix Rühle gibt einen Ausblick über die Entwicklung in der Starrflügeltechnik. Mit dem

amtierenden deutschen Streckenflugmeister Adi Maierkord können vergangene und künftige Streckenflugplanungen ausgetauscht werden. Der Ort wird kurzfristig je nach Wetterlage festgelegt. Zur Wahl stehen Sand in Taufers (Ahornach),



Galtür oder die Emberger Alm, in jedem Falle ein Ort im Zentralalpenbereich mit einfachen Start- und Landeplätzen. Der Ort und der genaue Treffpunkt wird - je nach Wetterlage - 2 Tage vor Beginn des Seminars auf ein Infophon der Flugschule Göppingen aufgesprochen, Tel: 07164/12023. Bitte um kurze Anmeldung unter klaus@flugschule-goeppingen.de. Auf Wunsch werden dann über e-mail auch Übernachtungsmöglichkeiten übermittelt.

Termin: 17. und 18. August

Vorläufige Tagesordnung

Begrüßung und Regularien

Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 2001 (veröffentlicht im DHV-Info 114)

Aktuelle Informationen und Kurzvorträge

Regionale Themen

Antrag auf Satzungsänderung (Vorbehandlung)

Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am 3o. November 2002

Wahl des Regionalbeirats

Sonstiges

Kurzvorträge und Programm:

- i.000 Gleitschirm-Gütesiegel Rückblick und Brandneues aus dem Technikreferat
- Neues zu Fluggeländen in der Region Björn Klaassen berichtet
- Der Dragonfly in Deutschland Drachenfliegen leicht gemacht
- Die Tücken des Probefliegens Karl Slezak berichtet

X Eine Zusammenstellung der besten Fernsehbeiträge über das Gleitschirm-und Drachenfliegen 2002

Region Ost (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen):

12. Oktober 2002

Bildungs- u. Technologie-Zentrum (BTZ),

Ithenziatzer-Chaussee t6, 39291 Möckern bei Magdeburg,

ca. 10 Delegierte zu wählen

Region ')t:Jm., (Baden-Württemberg):

19. Oktober 2002

Schwarzwaldhotel Hohritt, Hohritt, 77887 Sasbachwalden ca. 43 Delegierte zu wählen

Liiia Led' (Hessen, Nordrhein-Westfalen,

Rheinland-Pfalz, Saarland):

26. Oktober 2002

Parkhotel Landau bei der Festhalle (Raum Streccins),

Mahlastr. 1, 76829 Landau ca. 43 Delegierte zu wählen Region Nm. (Bremen, Hamburg, Niedersachsen,

Schleswig-Holstein):

27. Oktober 2002

Cafd/Restaurant "Auszeit" (ehemals ETV),

Bundesstraße 96, 20144 Hamburg

ca. 10 Delegierte zu wählen

Regen leüü_: (Bayern)

9. November 2002

Veranstaltungsforum Fürstenfeld, (Kloster)

Fürstenfeld 12, 82256 Fürstenfeldbruck (Nähe S-Bahnhof)

ca. 50 Delegierte zu wählen

Die Delegiertenzahlen können sich bis zum satzungsmäßigen Strichtag ändern





DHV-Jahrestagung

November 213132

in der Gemeindehalle in 77791 Berghaupten

Beginn 11:00 Uhr mit Feierstunde Sportlerehrung

13:00 Uhr Delegierten-Versammlung

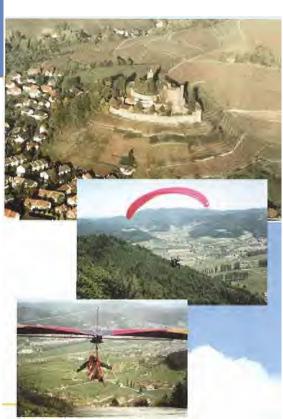
Antrags- und stimmberechtigt sind alle persönlichen Mitglieder, die ihren Wohnsitz in der Region haben. Für den Wohnsitz gilt der dem DHV gemeldete Stand am t4. September 2002. Jeder Stimmberechtigte kann sein Stimmrecht durch schriftliche Vollmacht auf einen anderen Stimmberechtigten in der Region übertragen. Jeder Bevollmächtigte kann höchstens 4 fremde Stimmen vertreten. Zum Zweck der Stimmübertragung bitte nur das Vollmachtsformular benutzen, das vollständig ausgefüllt und unterschrieben sein muss. Weitere Einzelheiten, auch zur DHV-Jahrestagung, ergeben sich aus der Satzung und der erg-Tur DHVmen si Versammlungen, die jedes Mitglied bei der Geschäftsstelle anfordern oder auf unserer homepage www.dhv.de downloaden kann. Bitte den DEIV-Mit-

gliedsausweis mitbringen.

Vorläufige Tagesordnung 4111 -

Begrüßung und Regularien Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 2001 (veröffentlicht im DHV-Info 114)

Bericht des Vorstandes
Bericht der Kassenprüfer
Entlastung des Vorstandes
Neuwahl des stellvertr. Vorsitzenden
und des Technikvorstandes
Wahl der Kassenprüfer
Antrag auf Satzungsänderung
Wirtschaftsplan für 2003
Sonstige Anträge
Ausrichter der Jahrestagung 2003

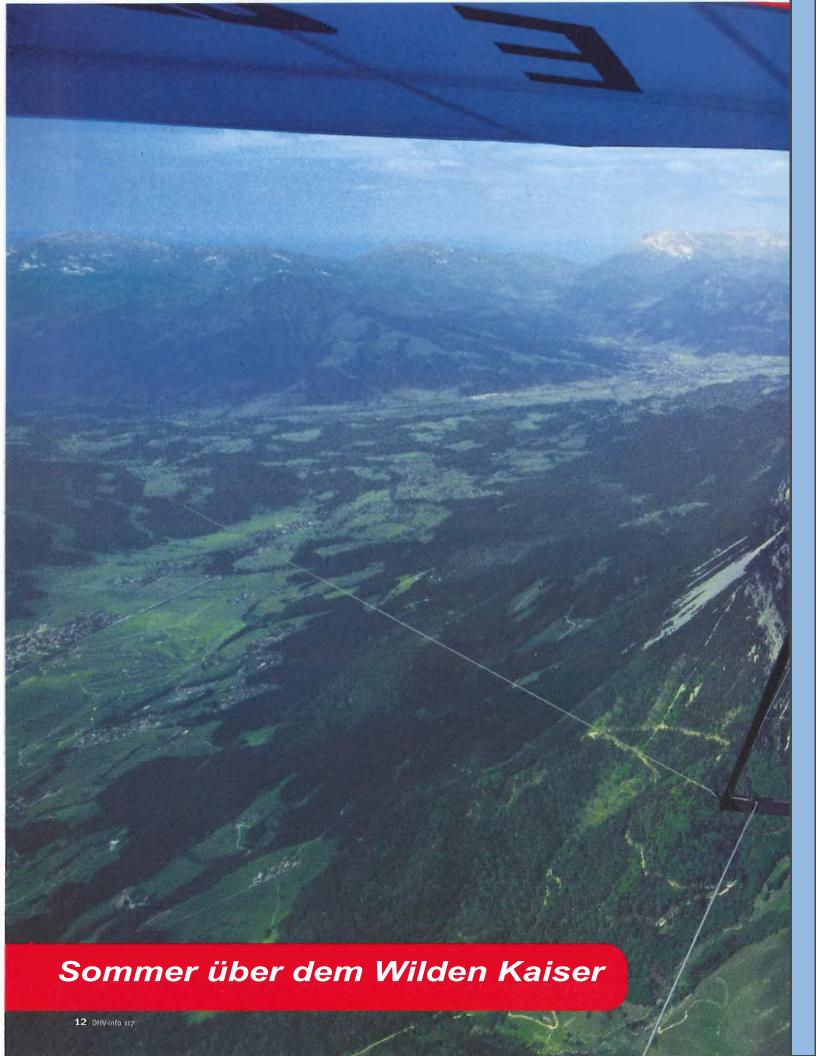


Stimmberechtigt sind nur die auf den Regionalversammlungen gewählten Delegierten.

Antrag auf Satzungsänderung:

Antrag von Christian Blum:

§ 24b Abs. 2 der Satzung wird wie folgt geändert: »Als Delegierte können alle persönlich anwesenden Mitglieder gewählt werden, die ihren Wohnsitz in der Region haben.« Anmerkung: Der weitere Text »und entweder innerhalb...« regelt die von mir nicht mehr gewollte Wählbarkeit von nicht anwesenden Personen. Durch die Einfügung des Passus »persönlich anwesende« und Streichung des 2ten Halbsatzes, ist dies nicht mehr möglich."







Hammer in Südfrankreich

oto: Michel Pfeiffe

St. Andrimiles-Alpes

eme woche mi August



Auszug aus dem Reisetagebuch von Frank Biburger Südstartplatz über dem See

11. August

Es ist heiß, sehr heiß Anfang August. Wir sind froh über die Klimaanlage im Multivan, die die schwüle, stickige Luft der Po-Ebene kaum wegschafft. Wir haben uns diesmal für die kürzeste Strecke von Augsburg aus über den St. Bernardino, an Mailand und Genua vorbei bis Nizza und schließlich der N.2o2 folgend in die Alpen der haut Provence entschieden. Es zieht sich trotzdem, bis die gut 900 km runtergespult sind. Die Übernachtung auf dem Weg bei Bellinzona teilt die lange Anreise in zwei Etappen und macht es damit für uns alle erträglicher. Mit jedem Höhenmeter von der Küste in die Alpen hinein wird die Luft angenehmer, wir können wieder richtig aufatmen. In St. Andre begrüßen wir unsere Fliegerfreunde, die sich auf dem Camping Municipal "Les Iscles" direkt am Landeplatz einquartiert haben. Die meisten sind Gleitschirmflieger. Neben mir hat noch Werner beides -Schirm und Drachen - im Gepäck. Dabei ist das Fluggebiet eigentlich prädestiniert für die drachenfliegende Zunft...



Südweststart: Delta-Aufbauplatz

Landeplatz am Seeufer und St. Andre vom See aus. Der Landeplatz ist an thermischen Tagen sehr turbulent.

13. August

Nach dem zweistündigen "St.-Andreⁱ-Einge-Ahnungsflug" gestern mit dem Drachen will ich mit meinen Freunden endlich auf Strecke. Aber der heutige Tag hat es in sich. Nur eine Handvoll Deltas wagen sich untertags vereinzelt in etwas schwächeren Phasen in die Luft. Der stramme Westwind unterstützt die heftigen Ablösungen und lässt nicht einmal den Gedanken zu, einen Startversuch zu unternehmen, Wir fahren mittags schon wieder runter und gehen mit den Mädels im See baden. Ein paar Kilometer südlich vom Ort gibt es einen angelegten Badestrand. In der Nähe des Campingplatzes kann man nur nördlich des Fluss-Deltas im Flussbett ins Wasser. Der See selbst ist hier flach, sumpfig und außerdem Naturschutzgebiet...

Um 17 Uhr ist immer noch kein Schirm in der Luft, trotzdem zieht es uns wieder hinauf zum Weststart, Dort sitzen etwa 5o Piloten und warten sehnlichst auf ein Abflauen. 18 Uhr nichts passiert. Die Sonne steht jetzt schon tief und brennt direkt in die steilen, felsigen Westhänge unterhalb des Starts. 19 Uhr - hat die Brise nicht gerade etwas nachgelassen? Unruhe am Start. Die Profi-Tandems machen ihre Passagiere fertig und tragen ihr Bündel weit nach unten in den Hang hinein. Passagier eingehängt, zwei Starthelfer halten ihn fest. Der Pilot zupft kurz an dem Knäuel, der Schirm öffnet mit einem Schlag und steigt hoch. Rückwärts kontrolliert er die Kappe und dreht sich aus. Kaum lassen die Helfer los, geht es wie erwartet senkrecht nach oben und gleich auf Kurs Richtung »Antenne«. Die Solisten sind

noch etwas zögerlich. Wir machen uns trotzdem startklar. Die Bedingungen sind nun um 19:30 Uhr ideal, Rückwärtsstart ist trotzdem Pflicht.

Sanft hebt es mich empor. Ich lasse mich im Steigen nach Norden treiben, den Tandems und Werner hinterher, Im Aufwindband kann ich nur wenig überhöhen und der Sprung zur »Antenne« bringt mich unter Grat wie meine Vorflieger auch, Der Talwind bläst entgegen, ich komme kaum noch vorwärts. Mühsam kämpfe ich mich um den Grat und bin schon fast bis auf Höhe des Meinen Passes nach Lambruisse abgesunken. Wenn ich vor dem Pass am Boden stehe, bin ich zwei Sunden zu Fuß unterwegs... Also die Nerven behalten, die anderen vor mir gewinnen ja auch an Höhe. Es piepst zaghaft, noch Mal, ein paar Zehntel Steigen - und wieder weg. jetzt piepst es aber doch dauerhaft und dicht über dem Gelände trägt mich der Aufwind wieder wie im Aufzug ohne jedes Ruckeln nach oben, Je höher, um, so stärker das Steigen. Einfach geradeaus fliegen. Am Nord-rand der Kette habe ich wieder Grathöhe erreicht. In Achtern s^pare ich noch wo Meter auf und drehe um auf Kurs über die »Antenne« zurück Richtung Start. Es ist schon 20 Uhr und die Sonne wird bald hinter den Hügeln verschwinden. Der Rückweg ist einfacher, Wieder zurück, steigt der Schatten der untergehenden Sonne gerade bis zum Startplatz hinauf. Der Thermikschalter steht prompt auf »Aus« und eine Horde an Gleitschirmen macht sich auf den Weg zum See. Im Sekundentakt wird gelandet und unten warten schon die Stechmücken auf ihre Beute. Ein Abendflug in dieser Umgebung ist ein bleibendes Erlebnis und so hart die Thermik untertags sein kann, so sanft gibt sich der Chalvet am Abend...

14. August

Heute lockt der Cheval Blanc. Aber so heftig es gestern war, so unerwartet ruhig ist es heute am Start. Ein paar Drachen und Gleitschirme sind schon in der Luft und machen nur mühsam Höhe. Es ist schon nach 13:30 Uhr, aber ich warte noch unter meinem schattenspendenden Delta, Immer wieder dreht einer der wenigen Flieger ab Richtung Landeplatz. Der Teppich-Windsack hängt meist schlaff herunter, ein ungewohntes Bild. Wir haben das Warten satt und starten. Lieber noch ein kurzer Flug und dann ab in den See, als das Delta-Waiting zu sehr zum Volkssport werden zu lassen. Jetzt erst bauen sich doch noch erste Cummuli auf und ich erwische den Bart an der Kante nördlich des Starts. Der bringt mich immerhin auf 2.6bo NN und weiter nördlich steht schon die nächste Wolke, Nichts wie hin, kaum Höhenverlust auf der Strecke und die Cu baut





Sildstart mit Lentis

weiter auf, Zwei Segelflieger haben sich auch bis hierhin verirrt und ich steige mit ihnen bis an die dunkle Basis. Bis zum nächsten Bart am südwestlichen Ende des Cheval Bianc ist es nicht mehr weit und der zieht gut bis auf 3.300 NN. Jetzt ist es ein Kinderspiel, einfach der Gräte des kargen Massivs entlang bis zu dessen Nordteil, eine beeindruckende Landschaft liegt unter mir. Ich genieße den Rundflug über die »weißen« Berge und vergesse fast die Zeit. Es ist doch schon recht spät und weiter Richtung Norden trocknet es ab, nur noch vereinzelt sind Wölkchen in Sicht. Ich entschließe mich deshalb umzukehren. Einmal drehe ich auf dem Rückweg noch mal an die Basis, dann gleite ich ohne einen weiteren Kreis bis zum Startplatz. Hier zieht es nicht besonders gut durch, ein paar Unermüdliche kreisen noch knapp über dem Chalvet, aber ich fliege direkt weiter zum Landen. Mein kleiner Ausflug geht zu Ende...

19. August

Die letzten Tage waren wettertechnisch wieder sehr gemischt. Aber irgendwie kommt man hier wohl immer in die Luft und auf Strecke, manchmal erst am späten Nachmittag oder auch mal nur bis mittags und dann von der Südseite. Nur vorgestern habe ich auf einen Flug verzichtet. Der Nordwind in der Höhe hatte wunderschöne Lentis geformt, teilweise zwei- und dreistöckig. Wie Ufos im Formationsflug standen sie stationär in der ganzen Gegend. Am Süd-Start stand der Wind dennoch durchgängig und kräftig von vorn. Ein paar Schirmflieger entscheiden

sich zu einem Flug und werden vom Startweg regelrecht hochgebeamt. Sind wohl wirklich Ufos und keine Lentis...

Jedenfalls habe ich in der vergangenen Woche meine beiden Fluggeräte ausgiebig in die Luft gebracht und Streckenkilometer gesammelt. Nicht nur das - Ausflüge in die Umgebung zur Verdonschlucht oder ins von Wehrmauern umgebene Städtchen Entrevaux, die gemütlichen Grillabende bei einem Gläschen Rotwein und nicht zuletzt das Dorffest in St. Andre haben das Urlaubs-Programm bestens abgerundet.

Doch ein Gerät blieb bislang noch im Rucksack — unser Tandemschirm. Vor der Abreise will Alex mit mir noch mal in die Luft. Töchterchen Nina ist bei den Fliegerfreunden gut aufgehoben, der Wind am Südstart steht kurz vor Mittag perfekt. Schnell raus, bevor es umschlägt — und schon drehen wir zum Abschied über St. Andre zu zweit sanfte Kreise in der frühen Thermik...



Alex und Frank im Tandem



Startplätze dun Le audrei

Problemlose Auffahrt auf asphaltierter Straße selbstorganisiert mit dem eigenen Auto oder mit dem Shuttle-Service vom Hauptlandeplatz neben der Flugschule gegen Gebühr. Genaue Auffahrt bei Fliegerkollegen oder in der Flugschule erfragen, dann leicht zu finden. Oder in der Saison der morgendlichen Kolonne fol-

Siidowt-Startpla& (Haupt-Start-

platz) 1.54⁰ m NN, am Ende der Zufahrtstraße zum Mont Chalvet. Begrenzte Parkmöglichkeiten. Großzügiger Aufbauplatz für Drachen im Lee der Kante. Drachen trotzdem nicht unbeaufsichtigt lassen, Dusties oder Leewirbel lassen schon mal Alus ohne Piloten fliegen. Gleitschirme starten etwas oberhalb des Drachenstarts. Ab Mittag in den Sommermonaten kräftige thermische Äblösungen, durch Westwind unterstützt. Für Gleitschirme dann oft nicht mehr startbar (Der zwei Meter lange Windsack ist aus teppichähnlichem, schwerem Stoff gefertigt und zeigt ab der Mittagszeit schon mal schräg nach oben). Rückwärtsstart sollte in jedem Fall beherrscht werden. Ruhige Verhältnisse nur frühmorgens und spät nachmittags bzw. abends. Nicht bei nordwestlichen bis nördlichen Winden starten.

Siid-Startplatz und Sildemt-Startplatz: 1.530 m NN, eher für Gleitschirme geeignet, da flache Neigung. Beide sind in wenigen Gehminuten vom Parkplatz Süd zu erreichen. Start in der Regel nur vormittags bis ca. 11

dominanter südlicher bis östlicher Strömung. Starts liegen bei normalem Tagesverlauf ab Mittag im Lee.

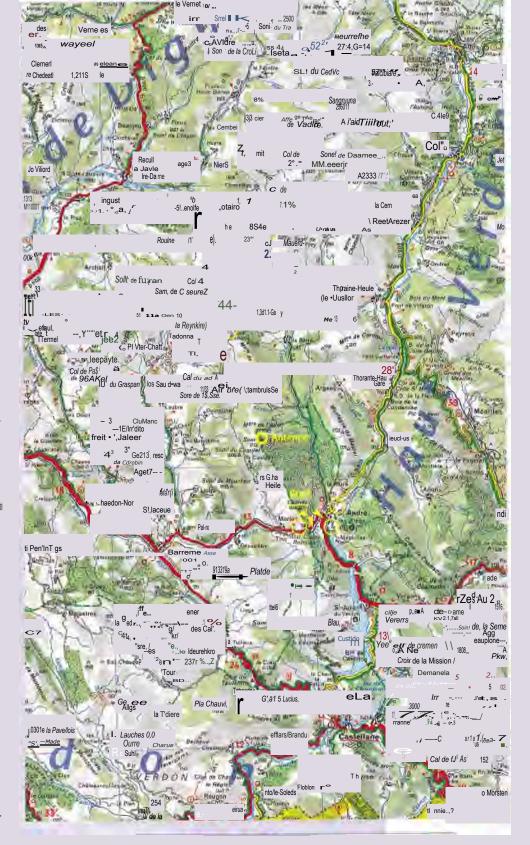
Landeplätze Landeplatz am See (Hauptlandeplatz) 890 m NN, für Drachen und Gleitschirme geeignet, weitläufig. Möglichst in der Sommersaison nachmittags von 11 bis 17 Uhr wegen Turbulenzen meiden, die durch die konkurrierenden Talwinde verursacht werden. Kapitel Gefahren beachten. Direkt an der N.2oz südlich des Ortes am See, beim Spar Supermarkt abzweigen.

Moriez

900 m NN, nur für Gleitschirme erlaubt und geeignet. Liegt nördlich der Verbindungsstraße von St. Andre kommend kurz vor Moriez. Leicht geneigt. Stromleitung am Rand beim Anflug beachten. Üblicherweise werden keine Volten geflogen, sondern je nach Talwindrichtung vom Ort Moriez oder vom Pass Robines her abgeachtert. Laminarere Bedingungen als am Hauptlandeplatz am See. Dennoch bittet die Flugschule erfahrene Piloten, den Platz bei dichtem Schulungsbetrieb am Morgen und Abend zu meiden.

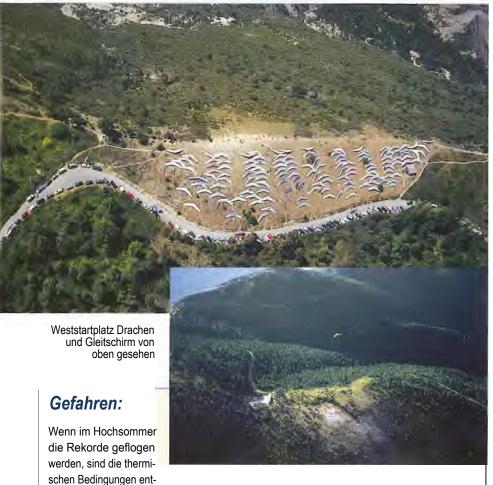
Au.otveiehlatiairlätze

Wiesen nordöstlich von St. Andre zwischen der 0.955 und der Verdon. Vor allem für Drachen geeignet. Ebenfalls laminarere Verhältnisse als am See-Landeplatz, aber Talwind teils sehr ausgeprägt. Keine offiziellen Landeplätze, deshalb umsichtig handeln und nicht in hohen Feldern landen.



Generelle Geländeinformationen

St. Andre ist für Drachen- und Gleitschirmpiloten gleicher-maßen geeignet. Drachen sind aufgrund des größeren startbaren Windgeschwindigkeitsfensters in der thermisch aktiven Zeit des Tages etwas im Vorteil. Dafür lassen sich am Abend eher mit dem Gleitschirm wunderschöne Genussflüge im Angesicht der untergehenden Sonne genießen. Siehe insbesondere auch allgemeine Geländeinfos auf der Web-Site der Flugschule www.aerogliss.com



sprechend anspruchsvoll. Die Ablösungen am Start, die extremen Steigwerte im Flug und die kräftigen Talwinde bei der Landung können nicht nur unerfahrenen Piloten Probleme bereiten. Die Gefahr, großflächige IClapper zu kassieren sowie die Tuck-Tendenz steigt. Gefahrlose Gleitschirm-Starts sind an guten Tagen oft nur bis st Uhr vormittags und dann wieder ab dem späteren Nachmittag oder Abends mögtich. In der Luft sollten in der Zeit dazwischen nur erfahrene Piloten sein, die ihr

insbesondere ist die Landung in der thermisch aktiven Zeit am Hauptlandeplatz am See nicht zu empfehlen. Ein System von drei

Gerät entsprechend beherrschen.

konkurrierenden Talwinden sorgt für rasch wechselnde Verhältnisse. Schnell dominiert ein anderer Talwind und sorgt für unangenehme Schirm-Klapper in Bodennähe oder für eine überraschende Rückenwindlandung mit dem Drachen. Muss man doch dort runter, gibt es eine Regel: Höhe möglichst in der Nähe einer der beiden Windsäcke abbauen und möglichst nah dort landen. Landerichtung kurzfristig je nach aktuell angezeigter Windrichtung am gewählten Windsack einschlagen. Auf Turbulenzen bis zur Landung gefasst sein. Gegebenenfalls muss bei allgemein nördlicher Windrichtung am Landeplatz entsprechend vorgehalten werden, um in der Dü-

<u> Allgemeine Informationen</u>

Lage

Französische Alpen, Haute Provence, an der Verdon

ca. wo km nördlich Nizza und ca. 40 km östlich Digne les Bains

Anreise

Mit dem Auto: Von Norden beispielsweise über Genf, Grenoble, Sisteron und Digne les Bains. Von Süden über die N.202 von Nizza kommend.

Mit dem Zug: Regelmäßige direkte Verbindungen von Nizza oder Digne-les-Bains (ca. viermal am Tag).

Karten:

Michelin Touris Nr. 334 Local: Alpes-de-Haute-Provence, 1:150.000, ISBN 2-06-100395-8

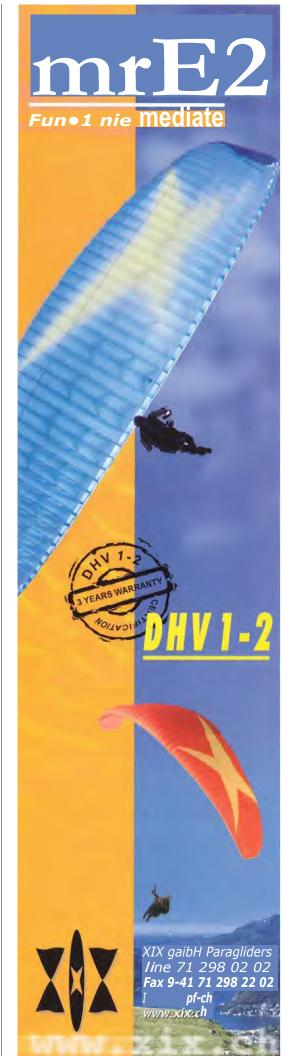
Tourist-Info

Tel.: 0033/4 92 89 02 39, Fax: 0033/4 92 89 19 23

Unterkunft

Zahlreiche Hotels und Gasthöfe, am besten über die Tourist-Info informieren und reservieren oder erst vor Ort buchen.

Drei Campingplätze in St. Andre und zwei in Moriez, jeweils einer davon direkt am Landeplatz. Reservierung in der Regel nicht erforderlich. Auswahl an Unterkünften auf der Web-Site der Flugschule www.aerogliss.com





Relaxen in der Hängematte

se nicht eine Wasserlandung im See zu riskieren, Als Ausweich-Landeplatz für Gteitschirmflieger bietet sich der Landeplatz bei Moriez und für Drachenpiloten die Ausweichlandemöglichkeiten nordöstlich des Ortes auf den Wiesen neben der Verdon an. Auch hier ist der jeweilige Talwind in Regel kräftig ausgeprägt. Im Hochsommer steigt die Gefahr der heftigen Wärmegewitter. Im Zweifelsfall nicht zu lange warten und lieber eine sichere Außenlandung vorziehen. Das ausgeprägte Talwindsystem wird durch die Gewitter noch mehr angefacht und dies meist großräumig um die Gewitter.

Bei vorhergesagtem Mistral ist von Flügen generell abzusehen, Der Nord-Fallwind birgt Gefahren ähnlich wie Fön. Nicht immer sind die entsprechenden Wetterphänomene deutlich sichtbar, oft bleibt es blau.

Streckenflagnaglielekeiten:

Hervorragende Streckenflugbedingungen für geschlossene Aufgaben jeder

Größe. Wer Lust hat, kann sich an den Weltrekordflügen von Marcus Hoffmann-Guben ver• suchen. Marcus hält derzeit zwei Weltrekorde mit Startregion St. Andre-les-Alpes in der Kategorie Starrflügler. Zum einen den Distanzweltrekord über sein 249 km Dreieck vom 15. August 2000 mit den Wendepunkten Sommet Dronoot und Bergdes und zum anderen den Geschwindigkeitsweitrekord über ein zoo km Dreieck vom 22. August 2001 mit den Wendepunkten St. Pierre Kapelle und Col St. Jean, Wer etwas bescheidener anfangen möchte, der kann erst mal den kleinen Sprung von der «An• tenne« - das ist die markante Funkanlage ein paar Kilometer nördlich des Startplatzes - zum Charvet wagen und dann der Kette entlang über den Tournon das beeindruckende Massiv des Cheval Blanc im Flug erobern. Außenlan-

demöglichkeiten auf diesem Flug gibt es bei

Lambruisse oder auch La Batie / Thorame-Bas-

se. Von dort ist eine unproblematische Rück-

holung möglich. Jeweils südlich davon ist von

de Nice, par la RN202, direction Digne. Environ

1h30.

Par Avion: Aeroport international de Marseille ou Nice Cöte d'Azur. Puis train ou route.

St Andre est dessenvi par les chemins de for de

Comment arriver ä St. Andre?

Par la route: de Paris, par Lyon, Grenoble, Sisteron, Digne les bains, St Andre (direction Nice). Environ 9 h de Marseille, par l'autoraoute, direction Sisteron, sortie les Wes, puls Digne les Bains, et St Andre (direction Nice).

Par le train: St Andre est desservi par les chemins de fer de Provence, en liaison avec la SNCF, à partir de Digne (04 92 31 01 58) ou Nice.

Häbergements:

Gites:

Environ 2 h

Gite du Cougnas: sur place Chateau de Moriez: ä 5 min. Chateau Garnier: A 20 min. Chez Gut: ä 5 min. Chez Gut: ä 5 min.

Campings

Municipal des iscles, sur place: 04 92 89 02 29 L'Albatros, sur place: 04 92 89 16 03 Aire naturelle de l'issole, ä 5 min. 04 92 89 02 22

Le Pastaire, ä 5 min. (Moriez) 04 92 89 16 48

Hötels-Restaurants:

"Hotel Monge, sans restaurant	04 92 89 01 06
**Le Bel Air	04 92 89 03 04
**Le Clair Logis	04 92 89 04 05
**Lac et Forät	04 92 89 07 38
SE Le Frange	04 92 89 02 09
SE Closeraie Bagatelle	04 92 89 03 08
**Le Colombier, å 5 min.	04 92 89 07 11
**Le Pidanoux, 5 10 min.	04 92 89 05 87

Restaurants:

Pizzeria le Sarment 04 92 89 08 73
Chez Chris et Dede 04 92 89 02 73
Le Chamatte 04 92 89 10 83
Au terrain du lac, vous trouverez, un club-house träs accueillant avec buvette, carte geante de la region, bulletin meteo quotidien, service de navettes Vete.

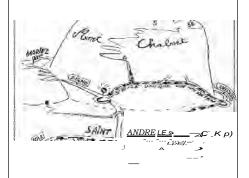
töl 04.92.89.11.30 Fax 04 92 89 02 36

Fiche de site

L'association St Andreenne de Vol Libre et l'ecole de parapente Aerogliss vous accueillent sur le site de St Andre les Alpes.

40,44¹4• Aeroglis s. 04170 St Andre les Alpes täl: 0492891130, fax: 04 92 89 02 36 http://tevAv.aerogliss.com, e-mail: aeroglissreaerogliss.com

FREQUENCE RADIO: 146.250 Mhz Uniquement securite et ecole



Lerdet

Quelques numeros utiles:

Mairie de St Andre les Alpes:	04 92 89 02 04
Syndicat d'initiative:	04 92 89 02 39
Cabinet medical:	04 92 89 00 02
Pompiers:	18
Gendarmerie:	17
Meteo vol libre	08 36 68 10 14
Messages recup	04 92 89 11 30
Taxi Vaccarezza	04 92 89 03 28
Atelier de reparation, ä 1 h	04 93 59 98 94
Stick'Air (marguages divers)	04 92 89 13 24
Atelier de reparation, a 1 h	04 93 59 98 94
Stick'Air (marquages divers)	04 92 89 13 24
Garde d'enfants possible	consultez nous

einer Außenlandung abzuraten. Zwischen Moriez und Lambruisse kann nur ein Stück weit mit dem Auto gefahren werden und der Fußmarsch ist in der Sommerhitze mühsam. Das Issole-Tal nördlich von St-Andre ist ein enger bewaldeter Taleinschnitt und fast unlandbar.

Ein Klassiker über den Cheval Blanc hinaus ist der Flug weiter Richtung NNW zur Dormillouse bzw. Col St. Jean oder La Breole. Je nach Start- und Wendepunkt sind das einfach zwischen 50 und 60 km. Von St. Andre aus in Richtung NNO entlang des Vercion-Tales sind beliebte Wendepunkte der Lac «Alles und Lac des Sagnes. Aber auch hier gilt: Die Außenlandemöglichkeiten sind eingeschränkt1 Wendepunkte auf den beiden Hauptrouten lassen sich fast beliebig zu flachen oder FAI-Dreiecken kombinieren, St-Andre lässt demnach für Streckenflugbegeisterte keine Wünsche offen, der XC-Fantasie für Flugaufgaben sind kaum Grenzen gesetzt.

FLIEGEN IN DÄNEMAR

Durch ausländische Fliegergäste gab es in letzter Zeit mehrmals Probleme in dänischen Fluggebieten. Wir bitten die nachfolgenden Regeln zu beachten:

- Generell wird jeder Pilot darum gebeten, die Richtlinie des DDU f
 ür gutes Airmanship zu befolgen.
- Jeder Flug muss unter den Begrenzungen ausgeführt werden, die für das jeweilige Fluggebiet gelten.
- Jeder Flug unterliegt den Regeln der BL 9-5 von der Staatli chen Luftfahrtsbehörde.

BL 9-5 Abschnitt 2:

 Die Definition von einem Drachen/Gleitschirm ist ein bemanntes, nicht motorisiertes Luftfahrzeug, das schwerer als Luft ist und während des Fluges allein vom Einfluss der Aerodynamik auf festen Tragflächen, getragen wird. Das Luftfahrzeug muss außerdem mit der Muskelkraft des Piloten start- und landbar sein, Das Eigengewicht darf 50 kg nicht überschreiten.

BL 9-5 Abschnitt 4:

- Mindestalter 15 Jahre, mit Einverständnis der Eltern.
- Der Pilot des Fahrzeugs ist dafür verantwortlich, dass der Flug in Übereinstimmung mit dieser BL ausgeführt wird.
- Das Fliegen von Drachen/Gleitschirm darf nicht mit kommerziellen Interessen verbunden sein.
- Beim Fliegen von Drachen/Gleitschirm muss vorher, in Übereinstimmung mit dem Luftfahrtsgesetz § 130, eine Haftpflichtversicherung in Höhe von 6o.000.000 Dkr. für Personenschaden und 5.000.000 für Sachbeschädigung abgeschlossen werden. Anmerkung: (Die DHV-Gerling-Versicherung deckt die geforderte Haftpflichtversicherungshöhe.)
- Nur 1 Person darf während des Fluges an Bord sein, es sei denn, der Flug dient als Teil der Ausbildung einer dieser Personen. Flüge über dicht besiedelten Gebieten, hierunter auch Sommerhausgebiete und bewohnte Campingplätze, aber auch über Gebiete, wo eine größere Anzahl Menschen im Freien versammelt sind, sind nicht erlaubt.
- Flüge, die innerhalb 7,5 1<rn von einer öffentlichen Startbahn stattfinden, müssen innerhalb der dafür vorgesehenen Richtlinien vom StaatlichenLuftfahrtsamt erfolgen.

BL 9-5 Abschnitt 5:

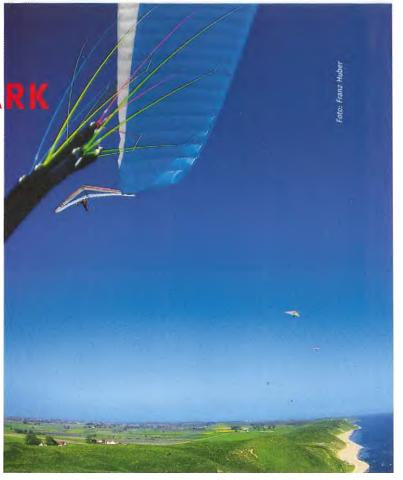
 Für Flüge unterhalb 150 m/5oo ft. gelten außerdem die Bestimmungen privatrechtlichen und strafrechtlichen Inhalts.

BL 9-5 Abschnitt 6:

- Bei Flügen über 15o m/500 ft. muss der Pilot die Prüfung bezüglich der Gesetze & Bestimmungen, die von der Staatlichen Luftfahrtsbehörde festgesetzt wurden, bestanden haben,
- Flüge über 900 m/3.000 ft sind nicht erlaubt. Der Pilot muss deshalb einen Höhenmesser mitführen.
- Flüge sind nur in der Zeit zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang erlaubt.

Flüge mit motorisiertem Gleitschirm/Drachen:

Der Motor darf maximal eine Leistung von 25 PS haben, des weiteren darf der Geräuschpegel nicht die für Ultraleicht-Luftfahrzeuge'festge



setzte Grenze überschreiten. Der Motor muss auf dem Rücken des Piloten festgeschnallt sein.

- Ein Gestell in Form von R\u00e4dern oder \u00e4hnlichem darf nicht montiert werden.
- Flüge mit kommerziellem Hintergrund sind nicht erlaubt.
- Außerdem gelten die Bestimmungen aus BL 9-5 mit dem Zusatz, dass mit einem motorisierten Gleitschirm/Drachen nicht einzelne Bebauungen tiefer als loom/328 ft. oder in horizontalem Abstand unter 25 m überflogen werden dürfen.

Richtlinie des Dänischen Drachenfliegerverband

Ein ausländischer Schein ist in DK gültig, falls es dem von der FAI empfohlenen IPPI-Card-Standard, SAFEPRO/PARAPRO, entspricht. Piloten mit Stufe 3 (Minimum io Flugstunden für Drachen und 20 Stunden für Gleitschirme) werden als in der Lage gesehen, für die eigene und für die Sicherheit anderer zu sorgen. Bis diese Stufe erreicht wird, muss jeder Flug vom Ausbilder überwacht werden.

Der Pilot muss einen eigens hierfür geeigneten Helm, gutes Schuhwerk und evt. anderes Equipment mit sich führen, das dazu beiträgt Verletzungen zu vermeiden. Bei Flügen über 150 m muss ein Rettungsschirm mitgeführt werden.

Flüge mit Motor sind erlaubt, aber ein empfindliches Thema, das momentan seinen Weg in den Bestimmungen des Dänischen Drachenfliegerverbandes macht. Es gab schon mehrere Anzeigen von Hausbesitzern und Polizei, daher sind solche Flüge an Hängen und in der Nähe von Sommerhäusern strengstens verboten. Jede Art von rücksichtslosen Benehmen hat Konsequenzen für das Fliegen in Dänemark. Benehmt euch deshalb bitte so, als wärt Ihr an eurem eigenen Hausberg. Falls Fragen aufkommen, wendet euch bitte an das Sekretariat des Dänischen Drachenfliegerverbandes. Wir hoffen, ihr werdet wunderschöne Flugferien in Dänemark erleben.

Scott Torkelsen/Vorsitzender des Dänischen Drachenfliegerverbandes

Mit Achim Jens auf Kilometerjagd

Text und Bitder: Benedikt Liebermeister



Achim erklärt beim Briefing die Tagesaufgabe

Videoanalyse der Start- und Landetechnik

Mein erster Streckenflug im Jahr. Irgendwie läuft's noch nicht richtig. Dabei herrschen super Bedingungen: 2.700 m Basis, flache Cumuli, wenig Wind. Ich bin im Pinzgau unterwegs auf dem Weg zum Pass Thurn. Diese ersten Kilometer sind wirklich nicht so schwer.

Schon wieder muss ich den Grat verlassen, direkt über Schnee finde ich nichts, weiter draußen gleicht es einem Glückspiel, den entscheidenden Bart zu finden,

Doch Hilfe naht! Zielstrebig hält ein einzelner Schirm auf eine unscheinbare Waldkante zu. Hinter ihm wartet ein ganzer Pulk, ob er was findet. Volltreffer! Mit zünftigem Steigen geht's nach oben. Ich schließe mich dankbar an. Im weiteren Verlauf bleibe ich bei der Gruppe. Der Vorflieger ist Achim Joos, er veranstaltet ein Streckenflugseminar im Pinzgau. Vorausfliegend markiert er die Bärte, kehrt um und sammelt die Nachzügler ein. Fast alle seine »Schäfchen« erreichen das Ziel, den Badesee in Hollersbach.

Am frühen Abend beim Aprk Fly im Gasthaus Schett blicke ich in strahlende Gesichter.

»Mein erster Streckenflug, Wahnsinn. So weit und ohne Stress! », meint Christi, die nie gedacht hatte, dass Streckenfliegen so einfach sein kann. Ich bin neugierig geworden, so ein Seminar möchte ich auch mal mitmachen. Gesagt, Getan! Über Christi Himmelfahrt fuhr ich mit Achim Joos und der Flugschule Chiemsee zur Emberger Alm ins Flugzentrum Greifenburg.

Ohne Fleiß keinen Preis

Am ersten Tag standen - auch wetterbedingt eine ausführliche Geländeeinweisung und theoretisches und praktisches Techniktraining auf dem Programm. Start- und Landungen wurden auf Video aufgenommen, am Abend folgten Einzelanalysen anhand der Aufzeichnungen. Viel zu bemängeln gab es nur bei den Landungen, Aufrichten im Endanflug scheint auch bei Profis nicht hoch im Kurs zu stehen.

1. Versuch

Der Freitag sah schon vielversprechender aus. Früh ging's auf den Startplatz. Da die Basis noch fast auflag, erklärte Achim beim Briefing Basics zum Thermik- und Streckenfliegen. Die Aufgabe

Vorteile des betreuten Streckenfliegens

Hoher Sicherheitsfaktor und großer Lerneffekt durch:

ausführliche professionelle Wetteranalyse, den Bedingungen angepasste Routenplanung, ständige Funkbegleitung und individuelles Debriefing.

Sehr praktisch ist der Rückholservice und nicht zu vernachlässigen der Spaßfaktor beim abendlichen Erlebnisaustausch mit Gleichgesinnten.

Viele Flugschulen stellen auch aktuelle Testschirme zur Verfügung und geben Tipps zur richtigen Abstimmung von Pilot und Gerät. Jochen wollte mit einem total ausgelutschten Xyon am Seminar teilnehmen, die Flugschule stellte ihm jedoch verschiedene Testgeräte für den Kurs zur Verfügung. Eigentlich wollte er sich wieder einen 2 3, mindestens aber einen zer kaufen, obwohl er wirklich kein Vielflieger ist. Nach verschiedenen Probeflügen war er restlos begeistert von der Leistung und vom Handling eines aktuellen 1-2ers. »Der oder keiner«, beschloss er zufrieden.



Genügend Zeit für die Basics des Streckenfliegens - die Basis liegt noch auf

Perfekte Bedingungen am neuen Startplatz

Der Greifenburger Pfarrer weiht den neuen Startplatz ein

wurde den Verhältnissen entsprechend klein gewählt: Startplatz - Knoten - Startplatz - Gaugen - Badesee/Landeplatz. Die Abschattung nahm zu, der Wind auch. Deshalb war's schon eine Leistung nicht gleich abzusaufen, was den meisten auch gelang. Nach einer kurzen Erholungspause wurden die Themen vom Vormittag vertieft. Achim besitzt die erstaunliche Gabe, sich in kürzester Zeit Namen, Gesicht und Schirm einzuprägen. Jeder Teilnehmer bekam von ihm immer wieder eine genaue Analyse seines Flugstils und seiner taktischen Entscheidungen.

Jetzt wird's ernst

Strahlend blauer Himmel empfing uns am Morgen. Hochmotiviert fuhren wir noch früher an den Start. Achim erläuterte im Briefing die Aufgabe - Stagor, Startplatz, Knoten - nicht schlecht für den Anfang.

Die Betreuung war perfekt. Achim flog voraus, zeigt die Bärte an und wartete dort, bis das Hauptfeld aufschloss. Flugschulchef Thomas Beyhl flog als Passagier mit seinem Mitarbeiter Rolf am Tandem am Schluss des Feldes, sammelte die Nachzügler ein, fotografierte und filmte. Ilona von der Fa. Turnpoint, die aktuelle ler und 1-2er von Gradient zum Testen zur Verfügung stellte, zog das Mittelfeld. Alle waren mit Funk ausgerüstet, Abbruch der Aufgabe aufgrund sich verschlechternder Wetterbedingungen würde über Funk durchgegeben; zusätzlich würden Achim und der Tandem mit angelegten Ohren weg vom Berg in Talmitte rausfliegen.

Der erste Schenkel war mit Rückenwind relativ einfach, der Stagor ging zuverlässig, die Thermik ist dort aufgrund ihrer Stärke berühmt

berüchtigt.

Zurück flogen wir gegen den Wind, doch mit ausreichenden Basishöhen und verlässlichem Thermikanschluss kamen wir trotzdem zügig voran. Das war auch notwendig, denn wegen der labilen Wetterlage bauten sich im Westen ganz beachtliche Wolkentürme auf. Die letzte Wende wurde schnell genommen, noch Mal Höhe tanken, dann war das Ziel und damit der



Die zufriedenen Teilnehmer des XC-Seminars



Thomas Beyhl stimmt Speedsystem und Gurtzeug aufeinander ab

Übung macht den Meister

Landeplatz praktisch im Geradeausflug entlang des Reliefs zu erreichen. Ein flaches Dreieck über 35 Kilometer! Fast der gesamte Kurs im Ziel! Alle sicher gelandet. Jetzt gibt es eine Menge zu erzählen. Werner strahlt: »Noch nie bin ich so weit geflogen. Nachdem ich mir letztes Jahr bei einem Startunfall in Bassano den Arm gebrochen hatte, war ich sehr verunsichert. Dieser Erfolg gibt mir wieder neuen Auftrieb!«

Holger und Gerd flogen an der Spitze,

Tipps zur Flugplanung und -technik dazu.

Außerdem erläuterte Achim den professionellen Gebrauch des Speedsystems: »Wichtig ist auch hier ein vorausschauender Flugstil; immer wieder voll rein und dann wieder mit einem Schnalzer raus ist eher leistungsmindernd. Mit Gefühl und an die Bedingungen angepasst eingesetzt erfüllt das Speedsystem eine Aufgabe vergleichbar mit der des fünften Gangs beim Auto. Natürlich muss das ganze System auch indivi-





Holger, 34, fliegt seit Werner, 49, GS-Pilot 1994, die letzten 3 1/2 seit '92, ca. 30o Flüge Jahre intensiv, ca. 350 Flüge



Maxim, 32, erster Flug Gerd, 41, fliegt 97, ca. 30o Flüge



seit-87, ca. 70o Flüge

Strecken hatten sie noch nie dokumentiert, geschweige denn an Wettbewerben teilgenommen. »Fliegt doch mal bei einem German Cup mit, ihr habt das Potenzial zu richtig guten Leistungen«, rät Achim. Auch Maxim aus Erlangen war begeistert:« Nachdem ich mir in Mexiko einen üblen Klapper aus heiterem Himmel eingefangen hatte, war mir immer ziemlich mulmig beim Fliegen. Mit dem Erfolg heute ist der Spaß zurückgekehrt.«

Achim wurde mit tausend Fragen bestürmt, alle konnte auch er nicht gleich beantworten. Ein ausführliches Debriefing wurde vor dem Abendessen angesetzt. Jeder bekam wieder seine individuelle Manöverkritik und einen Haufen

duell auf Pilot, Gurtzeug und Schirm eingestellt sein.«

Abgerundet wurde der Abend mit einer kurzen Einführung in den neuen DHV-Online-Contest. Mit diesem Dreieck wären schon die ersten Punkte zur deutschen Streckenflugmeisterschaft zu holen gewesen.

Last Chance

Heute wollten es alle noch mal wissen. Oben angekommen sah es noch vielversprechend aus. Schnell machten wir uns fertig. Mit den theoretischen und praktischen Erfahrungen der letzten drei Tage wuchs natürlich auch die Aufgabe. Wieder ging es Richtung Knoten, diesmal noch eine Rippe weiter, zurück zum Startplatz, weiter zum Stagor und dann ins Ziel, Badesee/Landeplatz. Doch massive Abschattungen verwandelten schon die erste Querung in ein Glückspiel. Trotzdem führte Achim fast die Hälfte der Gruppe zur ersten Wende und auch zurück. Mittlerweile war es praktisch dicht, weiterfliegen machte wenig Sinn. Außerdem sah's im Westen schon wieder sehr düster aus. Wir ließen es gut sein und stießen zum Rest unserer Gruppe am Landeplatz.

Nach einer ausgiebigen Brotzeit versammeln wir uns zur Schlussbesprechung. »Super Betreuung, so weit geflogen wie noch nie und eine Menge dazugelernt«, lautet das allgemeine Fazit. » Ich bin wirklich verwundert, wie taktisch klug ihr bei diesem letzten Durchgang geflogen seid. Dieses Spiel zwischen Sonne und Schatten haben manche von euch wirklich perfekt gemeistert. Sehr gefreut hat mich auch eure gute Schirmbeherrschung«, lobt Achim. Damit spricht er den Punkt an, der die Grundvoraussetzung für ein XC-Seminar darstellt: ein hohes Maß an technischem Können, wie u.a. das sichere Beherrschen der Abstiegshilfen. Erwerben lasssen sich diese Fertigkeiten in einem DHV-zertifizierten Performance- oder Sicherheitstraining. Gut vertraut mit dem eigenen Schirm kann ich jedem nur empfehlen, diese faszinierende Spielart unseres Sports einmal auszuprobieren.

Flugschulen, die XC-Seminare oder Technik-Seminare anbieten, findet Ihr in der Broschüre »Travel & Training« oder auf www.dhv.de unter Fluggebiete + Flugsch ulen/Travel+Training.

roßer Preis von Monaco, Michael Schuhmacher gewinnt, Juan Pablo Montoya wird Zweiter und Jaques Villeneuve fliegt raus. Kurz nach dem Rennen kann jeder mit einem speziellen Programm im Internet sehen, wann M.S. die Kurve angebremst hat, wie schnell er auf der Geraden war, wo J.P.M. seine Zeit verloren hat und warum sich 1. V. versenkt hat. Das wäre doch ein Millionengeschäft, wo doch heute schon viele für Simpel-Computerspiele wie U-Boote versenken eine Menge Geld ausgeben.

eine Angst, ihr seid nicht auf der Motorsport-Seite gelandet, ich glaube aber, dass der Großteil der Drachen- und Gleitschirmflieger noch gar nicht gemerkt hat, was auch Nichtteilnehmern die neue DHV-Streckenflugmeisterschaft für Möglichkeiten bietet. Mit einem simplen Programm (www.seeyou.ws oder www.compegps.com) kann nun jeder aus dem DHV Online Contest die Streckenflüge anderer nachvollziehen. Auch wenn man gar keine großen Streckenpläne hat, lässt sich durch Übereinanderlegen mehrer Tracks z.B. von der Emberger Alm herauslesen, wo der hausbart steht, wo es beim Weafliegen oder Heim-, kommen die meisten "frisst" f .-und wo man am besten Täfer quert. Die Segelflieger haben es uns gelehrt, der DHV hat sich getraut, das ist Breiten-

Sport!

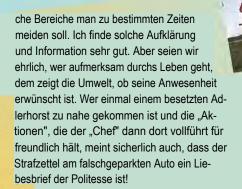
ast Du schon mal einen Adler Dokumente ausfüllen sehen" sagte vor Jahren ein Drachen-Streckenfiugpionier auf die Frage, warum er nicht dokumentiere. Abgesehen davon, dass das mit dem Adler schon recht "selbstsicher" ist - Adler starten immer zum richtigen Zeitpunkt, zentrieren optimal, saufen nie ab und vor allem fallen sie beim Landen weder aufs Mau! noch auf den Hintern, wie wohl schon jeder von uns - jetzt gibt es keine Argumente mehr. Ich bin überzeugt, dass die neue DHV-OLC-Dokumentationsmöglichkeit Streckenjägern und Fluginteressierten so tolle Möglichkeiten bietet, dass sich sogar Adler einen PC kaufen würden, wenn sie in ihrem Horst Strom hätten!



eil wir gerade bei den Adlern sind, am Wallberg wurde vor kurzem fürs Fernsehen ein Film gedreht, der aufzeigte, dass das Zusammenleben von Mensch und Tier problemlos funktioniert, wenn man die Problematiken kennt und Rücksicht nimmt. Wie in einigen anderen Fluggebieten auch gab es am Wallberg ein "Adlerprojekt", Schautafeln an der Seilbahn zeigen uns Piloten nun, wel•

ar nichts mit Adlern hatte vor kurzem eine Diskussion um "Angst beim Fliegen" im Internet Forum zu tun. Das Ergebnis war logisch – die Mädels haben Angst, der echte deutsche Mann natürlich nicht. Ich scheine anscheinend ein Zwitter zu sein, ich fürchte mich dauernd! im Büro habe ich Angst, einen guten Flugtag zu verpassen, kaum in der Luft fürchte ich mich vorm Absaufen; wenn's bockig ist und Felsen in der Nähe sind, kann ich erhöhte Pulsfreguenz nicht vermeiden, und wenn die Wolken dick und hoch sind, wird's mir ganz unheimlich. Ich möchte mal einen wirklich großen Sportler zitieren, Oliver Kahn im Spiegel: "Ich nutze die Angst. Wer Angst hat, ist wach und konzentriert. Dafür ist die Angst ja da!" Ohne mich nun mit Oliver Kahn vergleichen zu wollen, ich halte kontrollierbare Angst für den Schlüssel zur Sicherheit, zum Erfolg und auch zum beeindruckenden Erlebnis. Dass ich Herr meiner Ängste bin, ist für mich wichtiger als ein paar Punkte oder Kilometer. Und an Tagen, wo die Angst mein Herr ist, gehe ich landen!

Der Photoapparat hat nun durch die neue Dokumentationsform des OLC ausgedient. Man kann ihn nun wieder dazu benutzen, um die wirklich elementaren Dinge des Lebens festzuhalten: z.B. lapaner-Tanz am Schmittenhöhe-Startplatz





Gig Segel fliegevt geht fremd

och vor wenigen Sekunden stand ich auf sicherem Fels in 2.zoo Meter Höhe oben am Gipfel des Nebelhorns. Neben mir stand Robert, ein erfahrener Gleitschirmfluglehrer, und hinter uns auf dem Fels lagen zo Quadratmeter unseres Gleitschirmes. Der Wind kommt aus Südwest, wird etwas stärker, eine "Ablösung" zeigt sich an. Robert zählt: 1— 2 — 3, bei drei nehmen wir einen kleinen Anlauf von knapp einem Meter. Ich habe mich vorgeneigt, wie Robert es mir gezeigt hat, aber nach dem zweiten Schritt rutschen mir die Beine weg, ich hänge in den Gurten, ich falle, wie mir scheint, knapp am Fels vorbei, ich glaube den Fels am Hosenboden zu spüren — aber das war nur mein Gefühl, in Wirklichkeit hat uns der Aufwind

erfasst und wir schweben sicher am Schirm. Wir hängen an zwanzig dünnen geflochtenen Per-Ionleinen an unserem Tandem-Gleitschirm und schweben nun bereits im Aufwind am Grat des Nebelhornes entlang nach Westen. Das Vario piept wie bei meinem Segelflieger und signalisiert uns "Steigen". Robert hat mich gleich nach dem Start aus meiner seitlichen Position vor sich gezogen, um den Luftwiderstand zu verringern. Nun macht Robert eine 180° Kurve und wir gehen auf Gegenkurs. Die zo Meter Höhenverlust vom Start sind schon längst ausgeglichen. Wir steigen wie in einem Lift. Der Startplatz und das Gipfelkreuz liegen schon unter uns. Die vielen Zuschauer, die unsere Startvorbereitungen kritisch verfolgten und wegen meines Alters

auch ihre Bemerkungen machten, winken zu uns herauf. Über mir ein stahlblauer Himmel und unser weißblauer Tandem-Gleitschirm. Rings um uns die zig Gipfel der Oberstdorfer Alpen. Der Blick geht von der Zugspitze mit ihren 3.000 Metern bis zu den Innsbrucker Alpen und weiter bis in den Süd-Westen. Robert zieht immer wieder an den Steuerleinen und bringt den Schirm in die Zone des besten "Steigens", die das Piep-Vario anzeigt. Ich mache ein paar Bilder, dann ziehe ich meine Hände in die Kombi zurück.

Es ist empfindlich kalt geworden, unter o Grad, und dazu der Fahrtwind. Immer noch kreist Robert im Aufwind und ich genieße das grandiose Bild der Gipfel in Eis und Schnee im





Oktober. Wir pendeln leicht an unserem Schirm und ein unbändiges Gefühl der Freiheit ist in mir. Schon gleich nach dem Start habe ich mich in die Sitzgurte gezogen, nun fällt mein Blick zwischen meinen Beinen hindurch senkrecht nach unten, in die Felswände und die Schroffen des Nebelhornes, das nun schon tief unter uns liegt Dieser Blick zwischen den Schuhen hindurch ist mir als Segelflieger neu. Beim Segelflieger sitze ich in einer Glaskanzel, habe meine Instrumente vor mir und sehe meine Flügel. Hier sitze ich in freier Luft. Immer wieder fragt mich Robert, wie ich mich fühle (wohl zur Kontrolle, oh ich Angst hätte): Ich habe keine Angst. Ich frage Robert nach der Höhe. 3,200 Meter NN, das heißt, wir haben unsere Startstelle um mehr als 800 Meter überstiegen. Wir sind höher als

die Zugspitze. Tief unter uns im Tal liegt Oberstdorf und im Norden Tiefenbach, wo Ruth und ich unseren Urlaub verbringen. Im Norden unter der Inversion der Segelflugplatz Agatazell. Ich denke an den Segelflug und an meine DG 400, mit der ich seit Jahren meinen Segelflugurlaub in Frankreich verbringe. Ich denke an die Flüge über den Felsschroffen der Meye in fast 5.000 Metern. Ich habe nun über 4,000 Flugstunden, aber immer wieder ist das Fliegen für mich ein neues Erlebnis. Fliegen bei Sonnenschein und Flüge bei Sturm und Mistral. Meine Gedanken gehen zurück an meine ersten Flüge mit einer SG 38, bei der ich – auch in freier Luft – auf dem Pilotensitz saß. Damals war ich 17 Jahre alt. Das sind nun schon über 60 Jahre, dass ich Segelflieger bin und immer wieder erfasst mich das Wunder neu, das man Fliegen nennt. Fliegen wie die Vögel. Und heute mit Robert und seinem Gleitschirm. Ich ziehe in Gedanken Vergleiche. Ich vergleiche den Gleitschirm mit dem Segelflugzeug. Auch der Segelflieger fliegt von Gipfel zu Gipfel, von Bergkette zu Bergkette, von einem Aufwind zum Nächsten. Das alles können die Gleitschirmpiloten auch, nur ungleich langsamer und wohl auch seltener.

Nun kriecht mir die Kälte doch langsam in die Ärmel, Robert merkt dies und lenkt den Schirm nach Westen über das Tal von Oberstdorf. Dort unten, bald 3.000 Meter tiefer ist die Talstation der Nebelhornbahn und daneben ist die Landewiese der Gleitflugschule. Dort unten wartet Ruth, meine Frau, auf mich, Ruth, die ohne zu zögern ja sagte, als ich ihr erzählte, dass ich mit dem Gleitschirm fliegen wolle. Segelflieger brauchen starke Frauen, Frauen, die ihren Männern die Freiheit lassen zum Fliegen und zum Abenteuer, denn Fliegen – ob mit Gleitschirm oder Segelflugzeug – ist immer noch ein Abenteuer, berechenbar bis auf jenen kleinen Rest, den Männer, je nach ihren Genen, suchen.

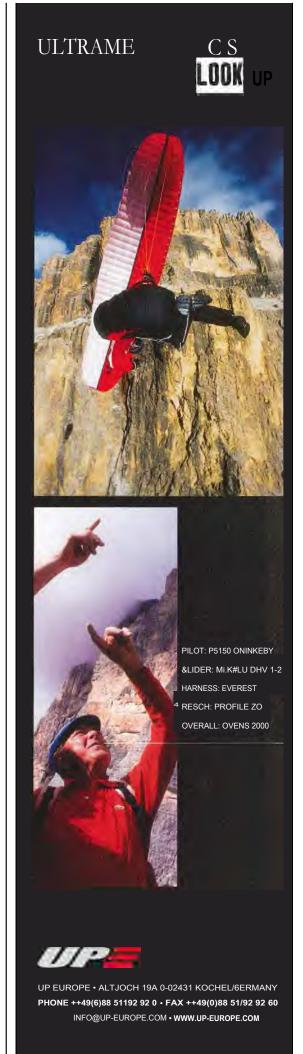
Es ist wärmer geworden. Neben uns, über uns und unter uns kreisen andere Gleitschirmflieger mit ihren farbigen Schirmen, Alle haben sie die Gelegenheit genutzt, sich mit einem Flug vom Sommer zu verabschieden.

Wir sind inzwischen nur noch wenige hundert Meter über der Landewiese. Robert gibt mir nochmals einige Tipps für die Landung. Auf keinen Fall die Beine vorstrecken, sondern senkrecht aufsetzen. Robert nimmt mich nun wieder neben sich, damit wir uns bei der Landung nicht behindern. Einige Piloten sind schon gelandet, packen ihre Schirme zusammen. Kühe grasen daneben, nehmen keine Notiz von den Fliegern.

Nun noch zwei, drei Kreise, dann der "Endanflug", Robert zieht an den Leinen, unser Schirm wird langsamer -- und in der nächsten Sekunde haben wir aufgesetzt. Drei, vier Schritte noch und wir stehen. Der Schirm hinter uns sinkt langsam zu Boden. Meine Knie sind noch etwas steif (oder weich) vom Flug in der Kälte, aber bis ich bei Ruth bin, die am Zaun auf mich gewartet hat, da bin ich wieder fit,

Robert packt seinen Schirm ein. Ich bedanke mich, Im Weggehen meint er, dass der nächste Tag wohl Regen bringen werde. Und so war es. Geblieben ist neben ein paar Bildern ein für mich unvergesslicher Flug.

Walter Hiss





Europas Nr. 1 im Rechtsschutz.

für DHV-Mitglieder bei Neuabschluss



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

Antra	gstel	ler:

Name, Vorname:			
Straße, Nr.:			
PLZ, Wohnort			
Tel.:			GebDatum.
Konto- Nummer:			Bankleit zahl:
Geldinstitut:			
Zahlungsweise:		jährlich	n 1/2-jährlich mit 3% Zuschlag
			☐ 1/4-jährlich mit 5% Zuschlag
Vertragsbeginn:		ab dem —	0 Uh'
			Ifrüa estens am Tag nach Eingang bei der 5.0,5,1
Bei welcher anderen Gesellschaft ist oder war Antragsteller/Partner rechtsschutzversichert?		Vertrags-Nr.:	Wurde der Rechtsschutz- vertrag von der Gesellschaft gekündigt? ☐ nein

recrusscrutzversichert ?	gekundigt	nein 🖵 nein
Antrag auf Rechtsschutzversicherung Rechtsschutzversicherung Rechtsschutzversicherung 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 ir ohne Selbst- beteiligung EUR	nkl. 16% VersSt. mit Selbst- beteiligung (150 EURI
Privat- und Berufs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige 15 25 ARB 20021	134,90 *	11] 97,50*
Privat-, Berufs- und Verkehrs-Rechtsschutz für Nichtselbständige (5 26 ARB 2002) "Ideal" ahne Wohuungs- und Grundstücks-Rechtsschutz	• 216,60*	168,20*
Verkehrs-Rechtsschutz (5 21 Abs. 2 ARB 2002) mit Fahrer- und Fußgänger-Rechtsschutz für meinen Pkw/Kombi amtl. Kennz./je Fahrzeug	<i>je</i> Fahrzeug 79,90 *	Ei je Fahrzeug 59,90*
Verkehrs · Rechtsschutz 1 + für Nichtselbstständige (5 21 Abs. 11 ARB 2002 für alle auf den Antragsteller, Lebenspartner, minderjährige Kinder zugelassenen Motorfahrzeuge zu Lande sowie Anhänger	pauschal 122,30*	pauschal 92,80*
Wohnungs- und Grundstücks - Rechtsschutz (als Ergänzung) für das selbst bewohnte Objekt mit Anschrift wie oben Eigentümer	□I 49,10*	□ 35,70*
Rechtsschutz für Selbstständige und Vermieter auf Anfrage bei den Vertrauensleuten	* Diese Preise sind Nern für DHV-Mitglieder gill	
Name des Lebenspartners.		

	Antrag auf D.A.S. Sic	herheitsbrief	mit Weltgeltung Bedingungen ()	g gemäß der AB Schutzbr	n Allgemeir ief 97 mit d	en en D.A.S. Zusatzleistu	ngen 7/98)	Deutscher Automobil So Versicherungs-AG	chutz
V	/ertragsbeginn ein: frühestens am Tag nach E	0 Uhr, ingang bei der D.A.S.	Vertragsdauer:		Jahre	Zahlungsweise ight jährlich ight jährlich	1 /4	-jährlich	Beitrag It. Zahlungsweise	EUR
111	D.A.S. Sicherheitsbrief für dein Versicherungsnehmer 111 Ausschluss von Leistungen, nie bereits im Rahmer einer Name und Sit Kraftfahrtversicherung mit Schutzbrief abgedeckt sind des Versicher			amilien-Sicherheitshrief Ausschluss des Krankenversich z Vertrags-Nr.				•	es im Ausland	
	mit 🗖 10 EUR Nachlass amtl. für das Fahrzeug I Kennz				EUR Nachlass für ein 2 ur im Familien-Sicherhe		amtl. Kennzei	chen		
	Weltweite Sicherheit rund tim die Uhr!	für 56,80 E D.A.S. Siche	UR im Jahr erheitsbrief	für 74 D.A.S	4,70 EUF S. Familie	im Jahr n-Sicherheitshrief		DHV-N bei Ne	Mitglieder zahlen uabschluss 15 % weni	ger

Wenn eine Selbstbeteiligung von 150 EUR vereinbart ist, zahlt der Versicherungsnehmer diese in jedem Rechtsschutzfall selbst.

Rechtsschutzfall selbst.

Beim Schadenersatz-, Disziplinar- und Standes-, Straf-, Ordnungswidrigkeiten- sowie BeratungsRechtsschutz 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 Nichtselbständige 155-25, 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- beze gen auf das letzte Kalenderjahr - ausbien. Für Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit einer selbstständigen Tätigkeit besteht unabhängig von der Umsatzhöhe in keinem Fall Versicherungs-Schutz.

Verkehrs-Rechtsschutz 1 * für Nichtselbstständige darf nur angeboten werden, wenn die oben genann-

ten 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 int Zusammenhang mit einer selbständigen Tätigkeit über 10.000,- EUR Gesamtumsatz besteht kein Versicherungsschutz.

Hiermit ermächtige ich bis auf Widerruf die D.R.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 302000, - EUR je Rechtsschutzfall zuzüglich Strafkaution bis 100000, - PUR. Die
Hinweise für Rechtsschutz-Verträge, insbesondere zur Einwilligung nach dem Bundesdatenschuftgesetz, sind
Vertragsbestandteil. Vom Vertragsinhalt ahweichende oder den Vertrag ergänzende mündliche Vereinbarungen
sind nicht gülftig. Die ARB 2002, die Verbraucherinformation und das Merkblatt zur Datenverarbeitung erhalte ich
mit der Police.

mit der Police.
Einwilligungserklärung nach dem Bundesdatenschutzgesetz:
Ich willige ein, dass der Versicherer im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder der Vertragsänderungen gegeben, 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 Gesamterband 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



Deutsche Gleitschirm Nationalmannschaft im Porsche Windkanal

Auf der Suche nach de

Georg Hackl war da, der Deutschland Vierer war da und natürlich alle Modelle der legendären Porsche Familie. Im Windkanal der Porsche Engineering Group wird seit der Inbetriebnahme unermüdlich nach der perfekten Formgebung und dem idealen Strömungsverlauf geforscht. Ende Juli richtete sich das Augenmerk der Porsche Ingenieure aber nicht auf die gewohnte Form der Stier Modelle: Im Windkanal hingen die Gurtzeuge der Gleitschirm Nationalmannschaft.

011is Einschätzung klang absurd. »Wenn ich den Kopf in den Nacken lege, hab' ich das Gefühl, etwas besser zu gleiten.« Wir schauten uns fragend an, dachten über die Auswirkungen nach, falls diese Theorie wirklich wahr sein sollte (lauter Piloten, die auf langen Gleitstrecken den Kopf nach hinten legen und in den Himmel starren) und kamen alle zu dem Schluss, dass sich diese Form der Widerstandsreduzierung auf Dauer nicht durchsetzten wird. 011is Idee wurde dennoch am nächsten Tag von einigen Piloten aufgegriffen. Ab und zu konnte man während längerer Talsprünge beobachten, wie ein paar Köpfe sich auffällig nach hinten streckten und in der ungewöhnlichen Position verharrten. Ob das Gleiten dadurch aber wirklich besser wurde, mochte keiner

Aufbau der Testvorrich-

Das Angebot von Porsche

Nur ein paar Wochen später sollten wir die Möglichkeit haben, 011is Theorie zu überprüfen. Reiner Blaich, Ligapilot und langjähriger Mitarbeiter bei Porsche, konnte durch seinen Einsatz die Porsche Engineering Group davon überzeugen, die Deutsche Gleitschirm Nationalmannschaft für einen Tag auf das Werksgelände einzuladen und während des Vormittags drei Stunden lang die Gurtzeuge der Piloten im Windkanal zu untersuchen,

Die Zielsetzung der Untersuchung

Generell soll analysiert werden, welchen Einfluss unterschiedliche Gurtzeugtypen auf den Widerstand und damit die Leistung haben. Daraus resultiert dann die Überlegung, welche Gurtzeuge für den Wettkampfeinsatz geeignet sind. Falls relevante Leistungsunterschiede gemessen werden können, ist eine Untersuchung der einzelnen Einflussfaktoren und deren

Gewichtung für zukünftige Veränderungen zu er-

Zum Ende der Versuchsreihe soll geklärt sein, ob unterschiedliche Gurtzeuge einen Einfluss auf die Leistung haben, welche Gurtzeuge geeignet sind und welche Bereiche in der Gestaltung/Formgebung am meisten beachtet werden sollten.

der Piloten wirklich behaupten.



ein letzten Zehntel

Versuchsreihe

Für die Messungen im Windkanal wurden vier unterschiedliche Gurtzeuge ausgewählt, die von den Piloten der Nationalmannschaft geflogen werden:

Sitz-Liegegurtzeug: UP Teton Liegegurtzeug (Oberkörper gestreckt): UP Fast 2

Liegegurtzeug (Oberkörper gestreckt): UP Fast 2 mit Beinverkleidung Liegegurtzeug (Oberkörper aufrecht): UP Bukt mit Beinverkleidung Liegegurtzeug (Oberkörper aufrecht): Woody Vally X-rated mit

Beinverkleidung

Die Messungen, die ermitteln sollen, welches Gurtzeug und welche Art der Beinverkleidung für ein möglichst widerstandsloses Gleiten optimal sind, wurden bei Windgeschwindigkeit von 50, 60 und 70 Kilometer pro Stunde durchgeführt. Die um zirka zehn Kilometer pro Stunde höheren Geschwindigkeitswerte (normal 40 km/h Trimmgeschwindigkeit, 50 km/h mittlerer Beschleunigerweg und 60 km/h maximale Geschwindigkeit) wurden von den Porsche Ingenieuren gewählt, um deutlichere Messergebnisse zu erzielen.

Die einzelnen Positionen im Vergleich

Für die Widerstandsmessung der unterschiedlichen Gurtzeuge und Sitzbeziehungsweise Liegepositionen wurde Klaus-Günter als »Normpilot« mit

einem Overall und Standard-Helm bestückt. Die Armhaltung ergab sich aus der Bremsgriffposition an den Tragegurten, die Beinhaltung war abhängig von den gemessenen Gurtzeugtypen.

Sitzgurt (UP Teton): die Sitzposition mit relativ gerader Oberkörperhaltung galt für uns als Referenzmessung. Zweimal wurde die Messung durchgeführt (mit sehr guter Wiederholgenauigkeit der Ergebnisse) und die Widerstandswerte des Teton mit den nachfolgenden Werten verglichen.



Achim, Torsten und Pepe bei Vergleich der Messwerte

Liegeposition (UP Teton): der Übergang von der Sitzposition in eine gestreckte Körperhaltung über den Beinstrecker brachte eine erhebliche Reduzierung des Widerstandwertes um 32 Prozent. Hier zeigte sich eindeutig, dass eine liegende Körperhaltung die Leistung wesentlich verbessert.

Liegegurtzeug (UP Fast 2): Ein konsequent auf die Liegeposition ausgelegtes Gurtzeug mit geringer projezierter Fläche verringert den Widerstand noch einmal um 2 Prozent.

Verkleidete Gurtzeuge (UP Fast 2 mit Beinverkleidung, UP Bullet, Woody \iah X-rated): Die Ergebnisse wurden von uns allen mit Spannung erwartet. Bringen Beinverkleidungen wirklich etwas, wie wirken sich aerodynamisch gestaltete Gurtzeuge aus und rechtfertigt sich der Mehraufwand und das schlechtere Bodenhandling wirklich? Das Resultat war eindeutig: alle drei vollverkleideten Gurtzeuge konnten einen reduzierten Widerstandswert von 40 Prozent gegenüber der Sitzposition aufweisen. Die Unterschiede innerhalb der drei Gurtzeugmodelle waren über den gesamten Geschwindigkeitsbereich von 50 bis 70 Kilometer pro Stunde extrem gering.

Weitere Analysen

Nur ein Detail konnte die Messergebnisse noch einmal so beeinflussen wie der Übergang von der sitzenden in die liegende Körperhaltung: Speed



Das Porsche Team und die Deutsche Gleitschirm Nationalmannschaft

Arms, Um ganze 20 Prozent reduzierten die Überzieher aus Lycra den Widerstandswert, indem sie vor allem das Aufblähen und Flattern des Overalls verhinderten.

Der Einfluß von unterschiedlichen Helmen war meßtechnisch nicht erfassbar, Unterschiede in der Armhaltung konnten aber sehr gut nachgewiesen werden. Ideal sind im hohen Geschwindigkeitsbereich verschränkte Arme vor der Brust (aber wer möchte bei Vollgas schon seine Bremsen loslassen?). Zum Glück liegt die normale Armhaltung mit den Bremsgriffen in der Hand nur wenig über dem ersten Wert. Relativ schlechte Werte erzielte die Armposition an der Seite des Gurtzeugs. Hauptgrund für die hohen Widerstandwerte war die Tatsache, dass die Strömung sich hinter den Armen ablöst und bis zum Ende nicht mehr am Gurtzeug anliegt.

Auffällig war auch, dass die vollverkleideten Gurtzeuge erst optimale Werte erzielen, wenn sie genau auf den Piloten angepasst sind. So er-

reichte Big Bird mit seinem perfekt zugeschnittenem X-rated einen der kleinsten Widerstandwerte und halbierte das Meßergebnis, welches in der sitzenden Position aufgezeichnet wurde.

Und wie sah es mit 011is »Kopf in Nacken« Theorie aus? Fest steht, dass der Dritte der Weltmeisterschaft ein sehr gutes Gespür für Veränderungen während des Fliegens hat. Der beste Widerstandswert während der Versuchsreihen wurde mit einem Liegegurtzeug, Speed Arms, verschränkten Armen und dem »Kopf in Nacken« gemessen, wobei die Veränderung der Kopfposition im Promille-Bereich lag. Ob 011i das wirklich gespürt hat?

Bewertung der Ergebnisse

Für die Piloten der Nationalmannschaft war nach den Windkanal-Messungen und Gesprächen mit den Mitarbeitern der Porsche Engineering Group klar, dass vollverkleidete Gurtzeuge und eine ideale Körperposition den Widerstandswert im Vergleich zu normalen Sitzgurten mehr als halbieren können. Eindeutig war auch, dass eine weitere Reduzierung sehr aufwändig ist und durch die relativ geringen Geschwindigkeiten (momentan

bei Wettkampfschirmen bis 60 Kilometer pro Stunde) und das meistens verschlechterte Groundhandling schwierig durchzuführen ist.

Bei langen Gleitstrecken können vollverkleidete Gurtzeuge eindeutig Leistungsvorteile erzielen. Nicht beeinflussen können sie aber die bessere Routenwahl (die schnell einmal hundert Meter Höhenunterschied und mehr bewirken kann) und das Gleiten in extrem turbulenter Luft (hier liegt kaum noch ein Pilot mit idealer Körperhaltung im Gurtzeug). Bei kurzen Tasks und schwacher Thermik können diese Gurtzeuge ihre Leistung ebenfalls nur schlecht zur Geltung bringen.

Porsche Engineering Group

Die Porsche Engineering Group, ein Tochterunternehmen der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart, ist für die weltweiten Kunden-Entwicklungsaktivitäten des Sportwagenbauers verantwortlich. Porsche ist der einzige Automobilhersteller, der sein umfassendes Engineering-Know-how internationalen Kunden aus allen Branchen zur Verfügung stellt. Zum ersten Mal in ihrer Geschichte unterstützte die Porsche Engineering Group die Mitglieder einer Gleitschirm-Nationalmannschaft. Der Besuch wurde den ganzen

Tag von »Porsche-TV« und Pressesprechern begleitet, die viele Informationen über das Gleitschirmfliegen erhielten und in ihren Pressetexten veröffentlichten. Am Ende haben die Nationalmannschaftspiloten einen sehr guten Eindruck hinterlassen, denn nur einen Tag nach den Windkanalmessungen gründete Porsche eine neue Betriebssportgruppe »Gleitschirmfliegen«.

Torsten Siegel

FLUGSPORT NATUR





Diplom-Biologe Uli Brendel bei der Einweisung der Flieger in das Infosystem zum Schutz des Steinadlers

Friedrich Sieben, Vertreter der Kreissparkasse Miesbach, und Björn Klaassen (DHV) noch mit festem Boden unter den Füßen

THERMIK NÜTZEN - ADLER SCHÜTZEN

Mit dem Bayerischen Fernsehen am Wallberg

Die Kamera läuft. Action. Die gleiche Szene jetzt schon zum zweiten Mal: Die sieben Leute mit Gleitschirmen im Rucksack oben am Wailbergkircherl gehen auf das Zeichen von der Redakteurin Julia Schlegel vom Bayerischen Fernsehen los in Richtung Startplatz, Beim zweiten Mal klappt's schon besser. Die Leute vom Fernseh-Team sind zufrieden. Die Kamera wird geschultert. Der Schauplatz wird gewechselt.

Jetzt auch im Landkreis Miesbach

Bereits im DHV-Info 115 hat der leitende Diplom-Biologe Uli Brendel von dem Kooperationsprojekt unter dem Motto "Thermik nützen – Adler schützen" zwischen dem DHV und dem Biosphärenreservat Berchtesgaden berichtet. Dieses Projekt wird schon seit mehreren Jahren erfolgreich zum Schutz des Steinadlers im Berchtesgadener Land praktiziert. Jetzt gibt es dieses Informationssystem auch am Wallberg im Landkreis Miesbach mit Unterstützung der ortsansässigen Kreissparkasse. Dabei handelt es sich um Informationstafeln, auf denen für den Steinadler sensible Brutbereiche aufgezeigt werden. So können Drachen- und Gleitschirmpiloten die besonders empfindlichen Zonen meiden. Alternativ werden für die Flieger interessante Thermikgebiete aufgezeigt.

Das Informationssystem funktioniert gut

Aus aktuellem Anlass zeigte auch das Bayerische Fernsehen Interesse an diesem Projekt im Landkreis Miesbach. Denn ausgerechnet in unmittelbarer Nähe des Wallbergs, wo an schönen Tagen bis zu 200 Piloten starten, hat sich der Steinadler dieses Jahr zum Brüten niedergelassen. Aber auch hier funktioniert das Informationssystem wirklich gut, erklärten die Biologen. Inzwischen ist die kri-

tische Brutphase vorbei. Das Gebiet, das während der Brutphase als Schutzzone ausgewiesen war,

kann jetzt wieder beflogen werden. Dipl.-Landschaftsökologe Volker Gaasch beobachtet die Adler regelmäßig. Er bestätigt, dass sich das Steinadlerpaar offenbar durch die Flieger am Wallberg nicht gestört fühlt.

Faszination Fliegen

Inzwischen wurde der Bericht im Bayerischen Fernsehen mehrmals gesendet. Wer den Beitrag gesehen hat, weiß bereits, dass der eigentliche Hauptdarsteller - der Steinadler -, leider nicht zu den Dreharbeiten erschien. Einen Tag später war das Adlerpaar wieder zu sehen. Ein Gleitschirmflieger sah sie ihre Kreise ziehen. Fasziniert beobachtete er die majestätische Art zu fliegen. Er war aber von der Größe dieser Vögel so überrascht, dass er schnell weiterflog. Bis auf die Adler nutzten am Tag zuvor viele Flieger das traumhafte Flugwetter am Wallberg. Auch das FernsehTeam konnte sich der Faszination des Fliegens nicht entziehen und ließ sich viel Zeit die Flieger zu filmen.

Naturschutz mal anders

Die direkt Beteiligten waren nach fünf Stunden Dreharbeiten etwas erschöpft, der eine oder andere Passagier vom Flug sogar noch etwas blass um die Nase. Aber trotzdem waren sich alle einig: Der Einsatz für das Projekt "Thermik nützen – Adler schützen" hat sich gelohnt.

Bettina Mensing Referat Flugbetrieb



Dem Steinadler auf der Spur, Dipl. Biologe Uli Brendel mit Pilot Benedikt Liebermeister (DHV)

235/117

Sicherheitsmitteilung

Gurtzeug für Gleitsegel Cruiser DHV GS-3-o212-99

Bei einer Notschirmauslösung entfaltete sich der Rettungsschirm nicht. Der Pilot überlebte den Absturz vermutlich dank seines Protektors.

Die Untersuchung ergab, dass sich nach dem Werfen der Reserve möglicherweise der am Innencontainer befestigte Auslösegriff in den Fangleinen des Ret-

tungsgerätes verfing. Die Form des Auslösegriffes beim Gurtzeug Cruiser begünstigt die Verhängemöglichkeit, (Siehe Bild)

Der Hersteller, Finsterwalder GmbH, Charly Produkte - Am Österösch 3, D-87637 Seeg, Tel. 08364/1286, Fax: 08364/8426, e-mail:

info@charly-produkte.de - ordnet die Nachprüfung nach § 17 LuftGerPV wie folgt an:

Bei allen Gleitschirmgurtzeugen Typ Cruiser muss der Auslösegriff ausgewechselt werden. Der Griff mit Einbauanleitung sind kostenlos bei Charly Produkte er-

hältlich, nach dem Einbau ist eine Kompatibilitätsprüfung durch einen eingewiesenen K- Prüfer (Flugschulen) erforderlich. Gurtzeug und Rettungsschirm können auch kostenfrei an Charly Produkte gesandt werden, Austausch des Griffes, Einbau des Rettungsschirmes und Kompatibilitätsprüfung erfolgen vom Hersteller,

Seeg den 08.05.02

Thomas Finsterwalder,

Geschäftsführer Finsterwalder GmbH,•Charly Produkte

236/117

Sicherheitsmitteilung

Hängegleiter Atos DHV o1-0347-99

Beim Überprüfen von Geräten wurde festgestellt, dass sich an einigen Geräten die äußerste Rippe (Rippe Nr.9) unter dem Zulassungsmaß befindet. Dies kann optisch kontrolliert werden, indem vom Kiel entlang der Segelhinterkante zum Randbogen gepeilt wird. Die Rippe Nr.9 darf nicht unter der Peillinie zwischen Rippe 8 und Randbogen liegen. Geometrische Abweichungen in diesem Bereich können die Flugsicherheit stark beeinflussen.

Extreme Witterungseinflüsse und / oder Alterung des Segels können zur Veränderung der Segelspannung führen. Dies Spannung ist vor dem Start zu überprüfen und ggf. nachzujustieren.

Unsachgemäßes Schließen der Klettbänder an der Segelhinterkante kann zu Deformationen am Segel führen, die Auswirkung auf das Nullmoment des Flügels haben. Beim Aufbau des Gerätes ist darauf zu achten, dass Ober- und Untersegel so fixiert sind, dass es zu einer möglichst geringen Deformation (Faltenbildung) kommt. Dies wird erreicht, wenn Ober- und Untersegel spannungsfrei aneinander gedrückt werden.

Bei unsachgemäßem Auf- und Abbau des Gerätes können Beschädigungen an der Rippe Nr.1 auftreten. Diese Beschädigung ist an der Rippe unten, ca. 5mm hinter dem Rippenbolzen, zu erkennen.

Wir weisen darauf hin, dass bei Geräten mit obig aufgeführten Abweichungen keine Zulassung besteht und der Sicherheitszustand beeinträchtigt werden kann

Alle Geräte sind vom Piloten oder einer von A.I.R berechtigten Stelle auf obige

Abweichungen zu untersuchen. Beim Zwei-Jahres-Check werden obige Überprüfungen und Einstellungen kostenlos und auch gerne unter Anwesenheit des Piloten ausgeführt.

Ausführliche Informationen hierzu sind beim Hersteller zu erhalten.

A.I.R GmbH, Borsigstr. 17, D-71277 Rutesheim, Tel.: +49/(0)7152/351 251, Fax: +49/(0)7152/351252, e-mail:www.A-I-R.de

Wichtig: Der Atos, MZL 01-347-99, muss spätestens 2 Jahre nach dem auf der Musterzulassungsplakette eingetragenen Datum vom Hersteller oder einer vom Hersteller autorisierten Stelle nachgeprüft werden. Für Deutschland und Österreich ist derzeit die A-I-R GmbH einzige Nachprüfstelle.

Rutesheim, am 13. Juni 2002 Felix Rühle Geschäftsführer A.I.R. GmbH

237/117

Sicherheitsmitteilung

Hängegleiter der Firma Wills Wing

Sport 180 E DHV 01-0205-91, Supersport 15_3 DHV 01.-0211-92, Supersport 163 DHV 01-0225-92, Supersport 143 DHV 01-0232-92, AT 145 DHV 01-0238-90, AT 158 DHV 01-0239-90, Sport 150 DHV 01-0240-88, Sport 167 DHV 01-0241-86, Spectrum 144 DHV 01-0261-91, HP 170 DHV 01-0262-85, Spectrum 165 DHV 01-0281-93, RamAir 154 DHV 01-0288-94, RamAir 146 DHV 01-0289-94, Cross Country 155 DHV 01-0305-95, Falcon 195 DHV 01-0311-96, Cross Country 142 DHV 01-0313-96, Falcon 140 DHV 01-0314-96, Ultra Sport 147 DHV 01-0324-97, Fusion 150 DHV 01-0330-98, Ultra Sport 166 DHV 01-0331-98, Ultra Sport 135 DHV 01-0351-99, Fusion 141 DHV 01-0352-99, Falcon 170 D DHV 01-0362-00, Eagle 164 DHV 01-0366-00, Harner 147, 177, 187 HGMA 825 (?), Duck div. Größen HGMA 828

Aufgrund des Unfalls eines deutschen Piloten bei dem sich während des Fluges die vordere Unterverspannung von der Nasenplatte löste, gibt die Firma Jens

Thomas - FLY FLUGSPORT GMBH & CO KG, Salzbergstrasse 88, A-6067 Absam, Tel: 0043/5223/43747, Fax: 0043/5223/43746, e-mail: flywills@eunetat - folgende Sicherheitsmaßnahme bekannt:

Alle Piloten, die einen Wills Wing Hängegleiter besitzen, bei dem die vordere Unterverspannung an der Nasenplatte mit einem Schlüssellochbeschlag eingehängt wird und



Das Bild zeigt Schraube mit ausreichendem Gewinde-Überstand

mit einem Sicherungsanker gesichert wird (siehe Foto), sollen sich vergewissern, dass die Schraube mindestens 1,5 Gewindegänge von dem Ende der Mutter aus gesehen übersteht. Die Kontrolle ist vor jedem Start durchzuführen.

Sind nicht mindestens 1,5 Gewindegänge sichtbar, ist der Hersteller zu kontaktieren

Absam, 29.05.2002 Jens Thomas Geschäftsführer FLY FLUGSPORT GMBH & CO KG

N.

238/117

Sicherheitsmitteilung

Schleppklinke Pilots Right Stuff DHV 06-0028-00

Bei einem Schleppvorgang mit der flexiblen Schleppklinke Pilots Right Stoff der Firma Aerosport International GmbH wurde von einem Piloten eine Möglichkeit der Fehlbedienung festgestellt. Die rote Auslöseleine kann versehentlich über



Bild 1 mit falscher Konfiguration



Bild 2 mit richtiger Konfiguration

den Splint zu liegen kommen (siehe Bild 1). Die Auslösung der Schleppklinke ist dann nur sehr schwer möglich.

Die Firma Aerosport International GmbH - Grafenstrasse 26, D-83098 Brannenburg, Tel. 08034/1034, e-mail info@aerosport.de - gibt folgende Sicherheitsmaßnahme bekannt:

Vor jedem Schleppvorgang muss ein sorgfältiger Vorflugcheck durchge-

führt werden bei dem insbesondere überprüft wird, dass die rote Auslöseleine nicht über dem Splint liegt (siehe Bild 2).

Brannenburg, 22.05.02 Hans Bausenwein Geschäftsführer Aerosport International GmbH

Hängegleiter

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Klasse,
		Fluggewicht min max.	
DHV 01.0380-02	Atos C	Aeronautic Innovation R , hle & Co. GmbH	3E
		90 kg 15o kg	
DHV 01-0391-02	Litespeed 4	Skyline Fight Gear	3
		!to ka - 145 ka	

Gleitsegelgurtzeuge

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung Anhä	ngelast max.
DHV GS-o3m256-o2	Starlite	Airwave Villinger Ges.m.b.H.	120 kg
DHV GS-D3-o257•o2	Eliergy	Fly & more GmbH	100 kg
DHV GS-o3-o258-o2	UP Pamir	UP Europe GmbH	100 kg
DHV 6S-03-a259-o2	UP 02	UP Europe GmbH	100 kg
DHV GS-03•0260-02	UP Everest	UP Europe GmbH	-wo kg

Gleitsegel-Gurtzeugprotektoren

•	O1		
MusterpüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Bauart
		Normverzögerung aus_i5ocm	
DHV 659.0012-02			Schaumstoff Luft
		15o cm • 18,8 g	
DHV 659.0013-02	UP Protec 18 191	UP Europe GmbH	Schaumstoff Luft
		150011- 17,2 g	
DHV 659•0014•02	Bump' Air 17 +	Aerosport International GmbH	Schaumstoff / Luft
		150Cm -16,3 g	

239/117 Gleitsegel

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Klasse
		Fluggewicht min. • max.	
DHV 85.01-0994-02	Nova Phorus 5	NOVA Vertnebsgesellschaft m.b.H.	nGH
		75 k ^g - 95 kg	
DHV G5.01-2995-02	Nova Phorus	NOVA Vertriebsgesellschaft	GH
		85 kg - tos kg	
DHV 85.01•0996-02	Nova Pheron XS	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	1 GH
		6o kg • 8o kg	
DHV GS-n0997-02	Titan IN	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H.	2 GH
		So kg • tob kg	
DHV G5-ot-o998-o2	Powerplay Sting 250	Swing Flugsportger'hate GmbH	1-2 Biplace, GH
		105 kg -17o kg	
[1119 GS•o1-egg-o2	Powerplay Sting 180	Swing Flugsportgeräte GmbH	1 2 GH
		105 kg • tire kg	
DHV 65.01-1000·02	Gradient Bright 24	Turnpoint toerie GmbH	t GH
		6o kg • 8o kg	
DHV GS•o1-1o0r•02	SflexX-S	Skywalk GmbH & Co, KG	2 GH
		8o kg • too kg	
DHV 65.01•1002-02	Brontes L	Lukavsky Zdenek	2 GH
		100 kg • 130 kg	
DHV GS•ot•to03 c2	Brontes	Lukavsky Zdenek	2 GH
		⁶ 5 ^{ka} 95 ka	
DHV GS-o1-1004-o2	Pdfaiech 984	Paratech AG	12 Biplace
		14o kg • 225 kg	

DHV GS-oi•too5-o2	Hornei SP S	Firebird Sky Sport AG 6o kg • 85 kg	2 GH
DHV GS-o1-1006•32	Hornet SP L	Firebird Sky Sport AG	2611
		100 kg • 13o kg	
DHV 85•oiloo7-02	Airea Renegade	SynAiRgy GmbH	1 GH
		bo kg - 85 kg	
DHV 65•01-1008-02	Airea Renegade SO	SynAiRgy GmbH	1-2 GEI
		6o kg -85 kg	
DHV GS•o1l009 o2	Airea Renegade L	SynAIRgy GmbH	1 GH
		95 ^{kg} - ¹ 25 kg	
DHV GS 0190lo 02	Airea Renegade L0	SynAiRgy GmbH	1-2 GH
		95 kg - 125 kg	
DHV 85•01-1011•02	Icaro for« S	fly & more GmbH	1:2 GH
		6o kg - 90 kg	
DHV GS-cri 212-02	Ainvave Sport S	Ainvave Villinger Ges.m.b.H.	1°2 GH
		65 kg 85 kg	
DHV 85e1 1.013-02	Muse 28	Prasser Andrea	168
		85 kg • im kg	
DHV 65:01-1014-02	Muse 30	Nasser Andrea	GH
		loo kg • i3o kg	
DHV G58c1•1015-o2	Stream 5	Swing Flugsportgeräte GmbH	1-2 GH
		55 kg • 85 kg	
DHV GS-o1-1o16-o2	XIX Enter 2 M	XIX GmbH	1-2 GH
		85 kg uo kg	
DHV GS-onoli-o2	UP Trango Rune	UP Europe GmbH	2:3 GH
		95 kg IN kg	
DHV GS+ot-lo18:02	UP Trango Race	UP Europe GmbH	2 3 GH
	· · · · · · · · · · · · · · · · · ·	8o kg -105 kg	2 0 0
DHV 65•01-1019-02	UP Trango Raue 5	UP Europe GmbH	23 GH
5117 00 01 1010 02	or mange made e	65 kg - 90 kg	20 011
DHV GS-01 1020-02	Gemini	beeX air spons GmbH	1-2 Biplace
5117 00 01 1020-02	Outillin	go kg 210 kg	1-2 Diplace
DHV G5•r1-r021-o2	Titan	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H.	2 GH
DITY G3-11-1021-02	IIIaII		2 6 1
		95 kg 125 kg	



ie Verhinderung von Unfällen ist das vordringliche Ziel unseres DHV-Infos. Das Info wendet sich nicht an die Öffentlichkeit, sondern an die Drachen- und Gleitschirmflieger persönlich. Es soll als Forum dienen, Unfälle einander mitzuteilen, zu analysieren und neue Sicherheitsvorkehrungen gemeinsam zu entwickeln. Der Außenstehende mag beim Durchlesen dieses

Sicherheitsjournals den Eindruck gewinnen, dass Drachenund Gleitschirmfliegen 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 Unfallerforschung 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.

Tödlicher Unfall beim Gleitschirm - Windenschlepp

Bei der Gleitschirm- Windenschleppausbildung kam es am 23.06.02 zu einem tödlichen Unfall. Der 45- jährige Flugschüler hatte die Gleitschirm-Grundausbildung absolviert und am Tag vor dem Unfall die ersten 4 Windenschleppflüge erfolgreich durchgeführt.

Unfallablauf

Zweiter Tag der Windenschleppausbildung. Der Flugschüler bittet den Fluglehrer um ein anderes Gurtzeug, da das bisher verwendete zu klein und zu unkomfortabel war. Der Fluglehrer bietet dem Flugschüler an, für die weiteren Flüge ein größeres, am Vortag von einem anderen Flugschüler verwendetes Gurtzeug zu benutzen. Der Flugschüler begibt sich zum Standort der Winde, wo sich dieses Gurtzeug befindet. Er kommt anschließend zum Fluglehrer zurück und berichtet ihm, dass die Schraubschäkel für die Schleppklinkenbefestigung an dem Gurtzeug fehlen. Der Fluglehrer weist den Flugschüler an, die Schraubschäkel aus dem bisher verwendeten Gurtzeug auszubauen und an das neue Gurtzeug zu montieren. Die Flugschüler des Kurses waren am Vortag in diesen Vorgang praktisch eingewiesen worden. Wenig später erscheint der Flugschüler an der Startstelle. Dort sind der Fluglehrer, sowie ein Flugschüler der in die Startleitertätigkeit eingewiesen werden sollte, anwesend. Der Fluglehrer überwacht die Arbeit des Startleiters und leitet die Flugschüler während des Schleppvorganges und des Fluges über Funk. Den Check des startbereiten Flugschülers übernimmt der einzuweisende Startleiter. Dieser signalisiert dem Fluglehrer, dass alles in Ordnung ist. Start und Abflug des Flugschülers erfolgen normal. Kurz darauf, in ca. 20 Meter Höhe, kippt der Gleitschirm plötzlich schlagartig nach hinten ab, Tragegurte und Schleppklinke trennen sich vom Gurtzeug. Der Flugschüler stürzt senkrecht nach unten. Die Wucht des Aufpralls ist so groß, dass er sofort tot ist.

Was war geschehen?

Das von dem Flugschüler verwendete Gurtzeug besitzt, wie andere Gurtzeuge auch, nahe der Hauptaufhängungen jeweils einen Metallring zum Einhängen der nachrüstbaren Kreuzverstrebung. (Abbildung i) Dieser Ring ist mit einem Polyestergurt am Hauptgurt vernäht. Bei der Musterprüfung des Gurtzeuges wurde dieses Bauteil als Schleppklinkenbefestigung geprüft (Belastung mit dem dreifachen des maximal zulässigen Startgewichtes = 36o kg). In der Betriebsanleitung des Gurtzeuges wird jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese Vorrichtung keine Schleppklinkenbefestigung ist, sondern nur dem Einschlaufen der nachrüstbaren Kreuzverstrebung dient. Entgegen den Äußerungen des verunglückten Flugschülers gegenüber dem Fluglehrer haben an dem betroffenen Gurtzeug nicht nur die Schraubschäkel für die Klinkenbefestigung gefehlt. Auch die Karabiner der Hauptaufhängung waren nicht vorhanden. Unbemerkt von den Fluglehrern sind sie vermutlich am Vortag von einem Flugschüler entfernt worden, da sie beim Öffnen klemmten. Der verunglückte Flugschüler entfernte nun beide Karabiner der Hauptaufhängung sowie beide Schraubschäkel zur Klinkenbefestigung von seinem bisher verwendeten Gurtzeug und montierte diese Bauteile in die beiden Kreuzverstrebungsringe des neuen Gurtzeuges. (Abbildung 2).

Obwohl eine Kontrolle von Vorseil und Klinke vor dem Start durchgeführt wurde, bemerkten weder Fluglehrer noch Startleiter den fatalen Fehler. In ca. 20 Meter Höhe rissen die Nähte der Schlaufen, in welchen die I<reuzverstrebungsringe befestigt waren. Die Ringe, mit den darin befestigten Karabinern der Hauptaufhängung und der Schleppklinke, wurden vom Gurtzeug abgerissen - der Gleitschirm hatte sich vollständig vom Gurtzeug getrennt. In der Folge kam es zu dem tödlichen Absturz. Warum die als Schleppschlaufen geprüften Ringe der relativ geringen Belastung des Schleppvorganges nicht standhielten, lässt sich nicht schlüssig beantwor-



Abbildung 1:
Bereich der Hauptaufhängung bei einem
Gurtzeug mit
Einschlaufringen für
die Kreuzverstrebung



Abbildung 2:
Konfiguration am
Unfallgurtzeug. Aufhängekarabiner und
Schleppklinke sind in
die Ringe der Kreuzverstrebungsbefestigung
montiert.
Lebensgefahr!!



Abbildung 3:
Hauptaufhängung und
Schleppklinke sind in
den Schleppschlaufen
montiert, Lebensgefahr, Schleppschlaufen
werden nur mit 300 kg
geprüft



Abbildung 4.
Befestigung der
Schleppklinke in den
Ringen der Kreuzverstrebungsbefestigung.
Gefahr! Herausreißen
während des Schleppvorganges möglich.



Abbildung 5: Sichere Befestigung der Schleppklinke mit einem Schraubschäkel an der Hauptaufhängung. Korrekte Anbringung der Aufhängekarabiner an der Hauptaufhängung.

ten. Möglicherweise waren die Nähte vorgeschädigt oder die Belastung erfolgte in einer für die Festigkeit ungünstigen Zugrichtung. Auch ein Herstellungsfehler ist nicht auszuschließen.

Erkenntnisse aus dem Unfall

Technik

Ohne montierte Karabiner sind die Hauptaufhängungen mancher Gurtzeuge erschreckend unauffällig und für den Unerfahrenen als solche nicht ohne weiteres zu erkennen. Ein massiv wirkender Metallring in unmittelbarer Nähe der Hauptaufhängung verlockt geradezu zum Einhängen der Karabiner (Abbildung 1). Die Montage der Aufhängekarabiner darf nur in der Hauptaufhängung erfolgen. Aufhängekarabiner niemals an anderen Befestigungsmöglichkeiten anbringen. Hier sind unbedingt die Hinweise in der Betriebsanleitung zu beachten.

Musterprüfung

Der DHV wird dem LBA eine Änderung der Lufttüchtigkeitsforderungen für Gleitschirmgurtzeuge vorschlagen. Demnach müssen die Hauptaufhängungen der Gurtzeuge mit Leuchtfarbe gekennzeichnet sein

Flugbetrieb

Ob beim Windenschlepp oder in der Flugausbildung; - der Check des Startleiters konzentriert sich meist auf die bekannten Problematiken, offene Beingurte, verdrehte Steuerleinen, richtige Aufnahme der Tragegurte, Knoten und Verhängungen in den Fangleinen etc. Der DHV bittet darum, den Check der Anbringung von Hauptkarabinern und Schleppklinke routinemäßig hinzuzufügen. Es ist durchaus erklärbar, dass die Anbringung der Hauptkarabiner an den Schleppschlaufen beim Check vom Startleiter unbemerkt bleibt. Dieses Problem liegt soweit außerhalb des Denkbaren für einen routinierten Piloten, dass es deswegen möglicherweise gar nicht wahrgenommen wird - selbst wenn man direkt davor steht.

Die Montage der Aufhängekarabiner setzt Fachkenntnis voraus. Die Situation, dass Flugschüler, Anfänger und Unerfahrene selbständig und ohne Kontrolle eines Erfahrenen die Montage der Aufhängekarabiner vornehmen, sollte unbedingt vermieden werden.

Karl Slezak /DHV Sicherheitsreferent

SICHERHEIT TECHNIK

Alle Hängegleiter mit Mylar Verstärkungseinschub in der Anströmkante

Dem DHV wurden mehrere Vorfälle gemeldet, bei denen Piloten mit einer umgeschlagenen/umgeknickten Mylareinschubfolie geflogen sind. Dies kann das Flugverhalten gefährlich beinflussen, z.B. durch ein starkes Ziehen des Gerätes auf eine Seite sowie geänderter Trimm und Stallgeschwindigkeit. Ein Umschlagen der Mylareinschubfolie kann beim Aufbau, während dem Einschieben der Segellatten passieren. Bei einigen Modellen ist ein Umschlagen fast unmöglich, bei anderen dagegen eher möglich. Bei manchen Geräten begünstigt ein beim Aufbau nicht weit genug ausgebreiteter Flügel das Umschlagen. Auch durch den Transport umgeschlagene, geknickte, oder deformierte Mylareinschubfolien können das Flugverhalten gefährlich beinflussen. Der DHV weist deshalb darauf hin, diese Mylareinschubfolien vor jedem Flug beim Vorflug-Check auf korrekten Sitz, Knicke und Deformationen zu kontrollieren. Oft ist ein solcher Schaden von außenschlecht zu erkennen, so daß man auch von innen im Doppelsegel kontrollieren muss.

Christof Kratzner/DHV/0eAeC Technikreferat

Unfallgefahr durch fehlerhafte »Brummelhaken«

»Speedclips« oder »Brummelhaken« werden die kleinen Verbindungselemente zwischen Fußbeschleuniger am Gurtzeug und dem Beschleunigungssystem an den Tragegurten des Schirmes genannt. Wenn sie sauber gefertigt sind, ergibt sich eine genial einfach zu handhabende Verbindung des Beschleunigungssystems, ohne die Nachteile der früher für diesen Zweck verwendeten kleinen Schnappkarabiner. In letzter Zeit gab es mehrere Beschwerden von Piloten, die auf fehlerhaft gefertigte »Speedclips« in ihrem Beschleunigungssystem aufmerksam machten. In diesen Fällen waren bei der Herstellung die Schlitze zu breit gefräst oder gestanzt worden. Ärgerlich aber nicht unmittelbar gefährlich ist die Tendenz dieser fehlerhaften Verbindungsteile, sich ständig aus dem Gegenstück auszuhängen - besonders beim Starten. Wenn der Pilot die »Speedclips« dann nicht während des Fluges in nicht ungefährlicher Fummelei verbinden will, kann der Schirm nicht beschleunigt geflogen werden. Ein Pilot berichtet nun von einem glimpflich verlaufenden Vorfall beim Landen. Die Außenlandung auf einer kleinen Wiese erforderte präzise Steuerarbeit. LInvermit-





telt ließ sich eine Steuerleine nicht mehr betätigen. Mit Können und Glück gelang die Landung trotzdem. Es stellte sich heraus, dass die Steuerleine in den Schlitz eines »Speedclips« gerutscht war und dort blockiert hatte. (Abbildung i)

Gleitschirmflieger, die diesen Mangel an ihrem Beschleunigungssystem feststellen, sollten sich wegen des Austausches des fehlerhaften Bauteiles an ihren Händler oder den Hersteller wenden.

Karl Slezak/DHV Sicherheitsreferent

in Handy mit neuen Eigenschaften, die für uns Piloten von großer Bedeutung sein können, ist seit kurzem in der fast unübersichtlichen Weite des Handymarktes aufgetaucht. Das BENEFON TRACK one. Als echtes Outdoorhandy robust, stoß- und spritzwasserfest und mit jeder Menge features ausgestattet. Das Handy mit dem roten Knopf. Und – quasi nebenbei, aber wichtig - auch mit integriertem GPS!

Ausgehend von der Tatsache, daß bei 70% (!) aller eingehenden Unfallmeldungen der Anrufer nicht weiß – oder in seiner Aufregung beschreiben kann – wo er sich genau befindet, sendet dieses Handy im Alarmierungsfall automatisch die GPS Koordinaten mit. Ohne eine Nummer wählen zu müssen, nur durch Drücken des roten Knopfes. Daraufhin erfolgt die automatische Durchwahl zur Alarmzentrale in Stuttgart, egal wo sich das Handy – und dessen Benutzer – europaweit befindet.

Sofortige Alarmierung der zuständigen Rettungsleitstelle

Im Fall einer Alarmierung aus dem Ausland setzt sich die AZ in Stuttgart mit der zuständigen Rettungsleitstelle des betreffenden Landes in Verbindung. Deren "Amtssprache" ist Englisch. Diese leitet den "Call" in der Landessprache an die betreffende Stelle vor Ort weiter. Hier wird nun anhand der eingehenden Unfall–Informationen und der Koordinaten entschieden, wie "Sie geholfen werden".

Man möge sich folgenden Fall überlegen: Sierra Nevada, im südlichen Spanien; nicht weit von Granada. Mehrere Piloten in der Luft, einer "landet" nach kurzem Hin- und Her vorm Start infolge eines Klappers äußerst unsanft top, verletzt sich dabei schwer. Gefühllosigkeit in den Beinen ist eine der Folgen. Erste Hilfe kann sofort geleistet werden, aber mehr nicht. Obwohl mit Handy ausgestattet haben seine Fliegerkumpel nun ein Problem adäquate Rettung zu organisieren. Sie sind nicht in der Lage Hilfe zu holen. Keiner hat sich eine Notrufnummer notiert oder spricht Spanisch, um mit der dortigen Zentrale zu kommunizieren. Bei der folgenden dramatischen Aktion gingen damals mehrere Stunden verloren, bis der erste spanische Autofahrer alarmiert war und Retter holen konnte. Die dann mit Blaulicht und Trage in Sandalen anrückten, weil bis zu diesem Zeitpunkt kein Retter wußte, dass das Unfallopfer auf über 2.000 m Seehöhe lag und einen Hubschrauber-



oder sonstigen Geländemerkmale, die er überfliegt.

Praxiserprobt

Einer der Mitinitiatoren des Projektes, G. Conrad, fliegt als leitender Arzt in Ambulanzmaschinen der DRF (Deutsche Rettungs-Flugwacht). Am Tag vor unserem Drehtermin musste er einen Patienten aus Algerien zurückholen, Dabei hatte er Gelegenheit, sein Handy in einer Oase der Zentralsahara zu testen. Sogar aus Hassi Messaoud kamen problemlos die Meldung und die Koordinaten in Stuttgart an. Netzabdeckung

Handy mit Notrufknopf



transport benötigte.

Ein sehr wichtiger Faktor ist hier die Geländekenntnis der Retter im Einsatzgebiet. Bergwachtmänner irren oft Stunden in unwegsamsten Gelände, weil der Verunfallte nicht weiß, in welchem Tal oder nahe welchem Gipfel er gerade liegt (oder im Baum hängt...) "Ich bin unterhalb von ... und sehe einen Kirchturm im Tal" reicht leider in vielen Fällen einfach nicht aus. Und welcher Flieger kennt schon die Namen aller Gipfel in seiner Umgebung, ganz zu schweigen von den Namen der Kare, Rinnen, Bergseen

muss natürlich immer gegeben sein.

Falls sich nach Drücken der Taste niemand melden sollte, wird davon ausgegangen, daß der Verunfallte nicht in der Lage ist zu sprechen. Daher wird auch in diesem Fall sofort die Rettung ausgelöst. Der Unfallort ist in jedem Fall bekannt, Auch wenn der "Call" aus dem Ausland eintrifft. Mit dem BENEFON TRACK one können alle Telefonkarten genützt werden, bestehende Kartenverträge somit weiter verwendet werden. Der Anschaffungspreis beträgt € 650.- und beinhaltet einen Benutzungsvertrag für ein Jahr. Danach sind für eine Vertragsverlängerung € 6o pro Jahr zu berappen. Inlädiert ist immer eine Auslandsreisekrankenversicherung mit Rückholung und einer Deckung von 250.000,- €. Die Kostenseite sollte sich bei einer entsprechend breiten Akzeptanz eventuell noch nach unten korrigieren lassen. Zur Zeit werden die Feuerwehren in Frankfurt und Stuttgart mit dem neuen System ausgerüstet, weitere Stellen folgen. Auf großes Interesse stößt das Handy auch im Yachtsport, wo Positionsmeldungen entscheidend sind. Ein weiterer Kundenkreis sind Menschen mit chronischen Gesundheitsproblemen sowie ältere Mitmenschen, die im Ernstfall für schnelle Hilfe nur noch einen Knopf drücken müssen. Dieses System bietet in meinen Augen einen gewichtigen Vorteil, ohne sich dadurch Nachteile einzuhandeln.

Nähere Infos unter www.presentec.de.

Helmut Achatz



Berge ins Flachland

Man sieht schon am Morgen, wer am Abend zu Besuch kommt, so flach ist die norddeutsche Tiefebene. Trotzdem - keine Regel ohne Ausnahmen. Zwischen Hannover und Celle gibt es einen gigantischen grauweißen Kaliberg. Silke Fritsche und Michael Haehnel haben das Projekt angeschoben. Unser Projekt "Kaliberg" in Wathlingen steckt in den Kinderschuhen. Es handelt sich um einen Hügel mitten in der Südheide bei Celle. Die gemessene Höhendifferenz liegt bei gom. Das geniale bei diesem Kaliberg ist die störungsfreie Anströmung aus nahezu jeder Windrichtung. Die Nachteile liegen im Salzgehalt der Halde und den daraus entstehenden Aufwand für die Startplätze. Wir denken, dass wir für den ersten Probebetrieb den Startplatz mit Matten oder Folien auslegen können. Sofern alle Hürden genommen sind, lassen sich bestimmt Wege für vernünftige Startplätze finden. Landen ist kein Problem, es sind bewachsene Wiesen vorhanden. Anlass, uns wieder um dieses Gelände zu bemühen, ist der Vorstoß der Gemeinde Wathlingen, diesen Berg von der Kali & Salz AG zu pachten und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die nächste Hürde ist das Bergamt. Das Hauptinteresse der Gemeinde liegt natürlich bei der Allgemeinheit und wir spielen zur Zeit nur eine Gastrolle. Durch das ausgebildete Plateau ist die Halde sicher zu begehen. Wir denken, dass es eine gute Trainings- und Flugmöglichkeit in der Norddeutschen Tiefebene ist, Mal eben über die A2 oder A7 in Richtung Hannover und schon kann es in die Luft gehen. Im Internet www.flugberg.de sind erste Bilder zu sehen. Wir haben ein Gästebuch generiert, um Eure Resonanz der Gemeinde zugänglich zu machen. Also tragt Euch bei Interesse ein, damit wir mit einer großen Interessengemeinschaft in die nächsten Runden gehen können. Der DHV hat seine volle Unterstützung zugesagt, was uns ein gutes Stück weiterbringen wird.

Silke Fritsche und Michael Haehnel



Christoph Buddee vom DCB bei Verhandlungen mit den Behörden

Altes Lager/Berlin

Der Drachenfliegerclub Berlin hat bei Jüterbog / Brandenburg ein gigantisches Gelände gekauft. Der Platz wurde nach der Wende von den Russen verlassen und wird seither von den Drachen und Gleitschirmfliegern genutzt. Zunächst hatte der DHV eine Erlaubnis für Außenstarts nach § 25 LuftVG erteilt. Inzwischen wird der Platz auch zum UL-Schlepp genutzt. Daher hat der DCB bei der Luftfahrtbehörde Brandenburg eine Flugplatzgenehmigung nach § 6 LuftVG beantragt. Dabei sind einige Hürden zu überwinden. Kürzlich fand ein Ortstermin mit dem Naturschutz statt. Mit dabei Björn Klaassen vom DHV Referat Flugbetrieb und der DAeC Umweltreferent Dr. Wolfgang Scholze. Bei einer Flugvorführung konnte der Betrieb demonstriert werden. Ergebnis: Von Seiten der Naturschutzbehörde wird dem Betrieb inzwischen zugestimmt.

Björn Klaassen/DHV-Referat Flugbetrieb

DHV-info 115 Calmont-Projekt

Viel Resonanz hat der Bericht über die Geländeinitiative an der Mosel hervorgerufen. Rudolf Schmitz wurde mit Anfragen überschüttet. Um es allen Interessenten leichter zu machen, wurde aktuell die Homepage ergänzt. Hier die Adresse für Gleitschirmflieger: www.bremm-mosel.de mit Link zu "Bremmer Calmont". Dargestellt ist die komplette Flugbetriebsordnung mit allen wichtigen Informationen. Ferner wurde ein Link zur Einholung der aktuellsten Flugwetterdaten (mit 6 Tage Vorhersage) vom nahegelegenen Flugplatz Büchel eingerichtet.

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

Outdoor Jacke

Mußitunktionsiacke Tech Line Oberste. Lazza5 New childhtung.111lassersäuie 2005rnrn,

atműβββaRtA und winddicht. Futter. Pantetorto Quaiitätstieace,

100% PL. 1652 ← 100% PL, 1002 Farben: schwarz und blau 101,75 Größen M - L Pre

Polo Shirt

Dieiknopßeiste aus

Piquet Polo-Shin 100% gekämmterBaumwo5e,194orn.

Farben: schwarz und blau – L Preis: 25,96 Größen: schwar^z M - blau – L

-r-stürt Jersey "i-Shirt aus 100% gekämmter B1N,150**(**), blau M arben, sevilarz und blau,

Preis: 14,32 €

V-Neck

Piquet Sitirt mit Veagen, 100% gekämmte

WOOICap

Sternütze aus 150% PlAfacPA Mit erhabener Stickerei. Preis: 5,11

Juniorkollektion

V-Neck-Sweatshirt, Preis. 15;34 €

Polo-Sbitt. Preis: 12,78 -i-Sinirt. Präs'. 11,25 € Ouldocqacke blau. Preis: MP €

Farben und Qualität wie oben beschrieben

DHV-SHOP







Produkte ohne Abbildung



Die neue Version des AeroGlider 1 0 Ist ein vilueller 313-Fluggebletstührer und Flugsimulator, der sich auch als Thermik-, Hangsoeringund Streckenflugtrainer eignet. Ausführliche Infos, Systemanforderungen und kostenlose aktuelle Updates gibt es im Internet unter: www.aeriaglidende, Preis; 35.53 €

CD-ROM

Preis: 17,79 €

25 Video-Hits, 97 Polos von den besten Filmema-chern und Fotografen der Szene und eine excellente Grafik machen die CD-ROM mit umlassender Informationen über Drachenfliegen und Gleitsthirmtliegen zum NMMedialen Erlebnis. Hardware-Mindestvoraussetzung: 485er mit Soundkade und CD-ROM-Laufwerk und Mouse. läuft auf allen Windows und

Filme

Starten, Steuern, Landen mit dem Greitschirm

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

Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

DHV-Lehrfilm für Dracheriffiegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung, Herstellung: Pell Heuber zusammen mit dem DHV-Leisem. Filmdauer. 15 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.

Heiter bis wolkig

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens.

Herstellung: 1985, zusammengestellt von Charlie Jöst aus zahlreichen Amateurelreifen. Filmdauer 25 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.

FREE FLIGHT Film Award

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

Bücher

Flugbuch für Drachenflieger und Gleitsegler

Rubriken: Flug Nr., Geratetyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung, Erste-Hille-Anweisungen Preis: 4,09 E

Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzle: Weitere Autoren Helmut Denz, Dr. Victor Henle und Peter Cröniger; zahlreiche Abbildungen

Windsysteme und Thermik im Gebirge

Das Buch richtet sich an Alle, die ihr meteorologisches Wissen über thermische Windsysteme verbessern wollen, Von Malin Dinges, 62 Selten, 49 Skizzen, s/w. Preis: 15,24 E

Abgehoben-

in Tuchfühlung mit den Alpen Ein Bildband von Andreas Busslinger Traumhafte Farbbilder übers Gleitschirrnfliegen auf 120 Seiten. Preis: 50,11 €

Verschiedenes Erste Hilfe Päckchen

Wer im Falle eines Falles nicht mit leeren Händen dastehen will und Erste Hille leisten möchte, sollte es dabeihaben!

Inhalt: SAM Splint, Verbandsmaterial, Rettungsdecke, Trillerpfeile, 1 Paar Schutzhandschuhe, Meile: 20'14'5 cm

Preis: 35,79 E, incl. SAM-Splint 1841 e, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

Rettungsschnur-Set இதூeh:நுது வர் 30m Nylon-Flechtschnur und

Preis: 4,09 €

Prüfungsfragen

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

Icao-Karten

Alle Kartenblätter der BRD; (München, Stuttgart,

Preisch 70% € je Blatt

Info - Sammelordner

ngefangen hat alles noch ganz normal. Am Col Rodella Startplatz lungern wie immer im Herbst jede Menge - meist teutonische - Piloten rum und hoffen auf herbstliche Thermik. Vom Start weg geht's etwas zäh nach oben, aber bald reicht die Höhe um zum Langkofelmassiv zu fliegen. Hier an der Südwand der Grohmannspitze geht's schon wesentlich leichter aufwärts.

Es ist immer wieder ein Erlebnis, an diesen gewaltigen Mauern entlang fliegen zu dürfen. Auf vielen dieser Dolomitengipfel stand ich schon im fast vergessenen »Vorflugalter«; viele Wände kenne ich von früheren Klettertouren. So ist es besonders faszinierend, in der Wand Haken zu entdecken, Standplätze der Seilschaften zu finden oder den Kletterern in den Wänden »Hallo« zu sagen. Oder auch, besonders auf dem Weg in den Süden zur Marmolada und im Sextener Gebiet, die alten Stellungen aus der Luft zu verfolgen. Denn hier tobte vor über 8o Jahren ein furchtbarer Stellungskrieg, dessen Spuren auch heute noch - besonders aus der Vogelperspektive - häufig zu finden sind. Dieser Krieg war übrigens auch die Ursache U dafür, dass in dieser fantastischen Bergwelt derart viele Straßen gebaut wurden - und damit ein weltweit einzigartig erschlossenes Gebirge entstand. Wer weiß heute noch, dass z.B. im Eis der Marmolada in vielen Kilometern Stollen sich zehntausende deutsch/ österreichische und italienische Soldaten gegenüberstanden - und viele von ihnen dort den Tod fanden? Ganz so düster sind meine Gedanken allerdings nicht beim Hoch-



Der Meteorit

steigen entlang der Wände. Da es ruhig genug ist, bleibt auch Zeit zum Fotografieren. Doch plötzlich: Film leer - oder voll? Mist - und das bei so einem Wetter! Wie auch immer, ein Neuer muß rein - und der ist hinten im Rückencontainer... Alle Fummelei bleibt erfolglos, ich komme nicht dran. Also landen, auspacken und nachschauen. Aber wo? Unten am Startplatz

ist so ein Gedränge, außerdem war's dort so zäh zum Hochkommen. Neben mir hört der Berg gerade auf und obendrauf ist ein richtig schöner großer, einigermaßen ebener und leicht nach Süden geneigter »Gipfel«.

2-3 hohe Anflüge, um die Lage zu checken, alles im grünen Bereich, und gleich darauf gelingt mir eine saubere stehende Landung im leichten Gegenwind. Der Schirm bleibt noch einen Augenblick stehen, dann lege ich ihn -vorsichtshalber - ganz sanft hinten ab. Ich setz mich hin, nehm'den Helm ab und da passierte: als ich ihn neben mich legen

will, sehe ich dort einen schwarzen »Stein«. Unbewußt hebe ich ihn auf und bekomme augenblicklich »Herzflattern«; der Puls rast und der Blutdruck ist auf 180. Auch auf die Gefahr hin, nun als gefundenes Fressen für Esotheriker zu gelten - mit der Höhe oder meiner Gesundheit hat der Zustand nichts zu tun. Also versuche ich rauszubekommen, warum dem so ist. Mir wird klar, dass die Dolomiten »weiß« sind. Hellgraue Kalkablagerungen eines Urmeeres - manchmal sogar mit Muscheleinschlüssen - ha-











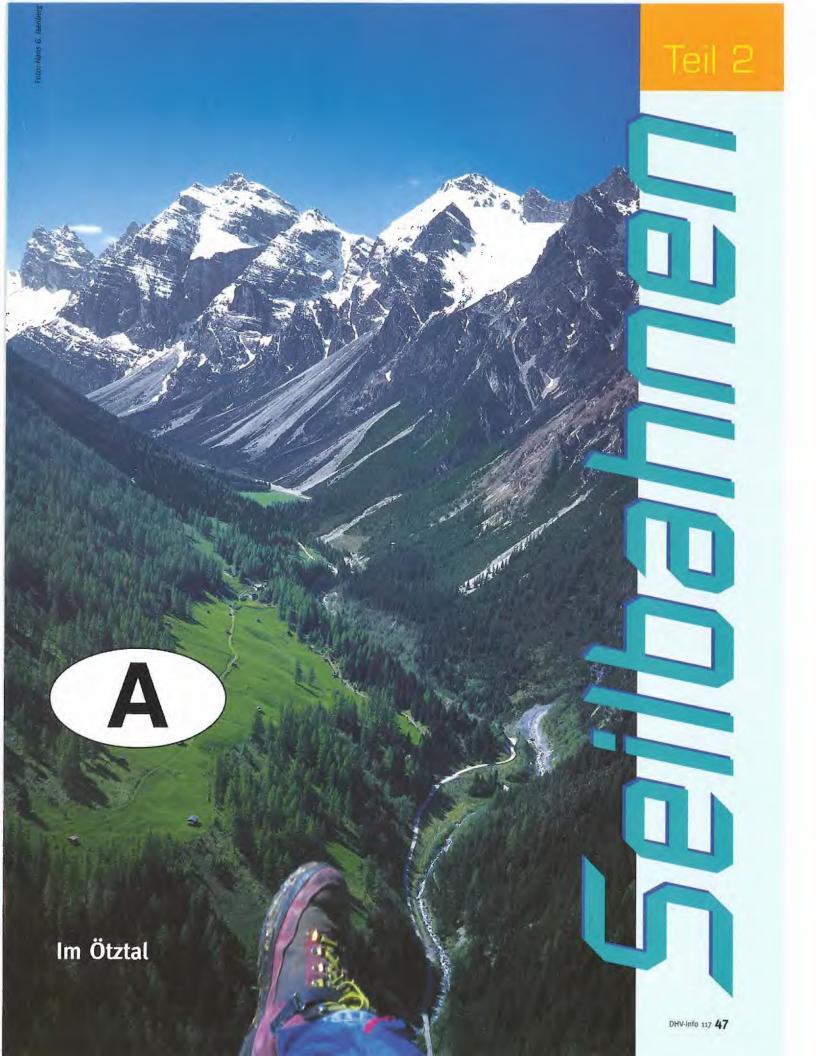
FLUGBERGE.

Mit der Seilbahn auf den Berg

Weil unser Nachbarland Österreich gut vom Tourismus lebt, ist an Seilbahnen kein Mangel. 258 Seilbahnen befördern etwa fünf Millionen Besucher jedes Jahr auf die Berge. Nach ein paar Dutzend weitere kleinster Bahnen werden privat betrieben, sie sind nicht in der Statistik des österreichischen Seilbahn- Verbands registriert, wLuLu.seilbahnen.at..

71 Seilbahnbetreiber wurden angeschrieben, denn nicht jeder der 258
Berge ist zum Fliegen geeignet. In der nachfolgenden Rufstellung stellen wir die 3¹4 Seilbahnen vor, deren Betreiber unseren Fragebogen ausgefüllt haben. Es sind die populärsten Flugberge Österreichs. Weitere acht Seilbahnbetreiber wünschen keinen Flugbetrieb, weil sie nicht über einen offiziellen Startplatz verfügen, aber trotzdem immer wieder "schwarz" geflogen wird.

Den Praer mit den Gemeinden und dem Naturschutz ersparen wir uns, und deshalb werden diese Seilbahnen nicht genannt. Sieben Seilbahnbetreiber wollten den Fragebogen zuerst nicht beantworten, weil sie Rngst davor hatten, dass unser Verband für diese werbewirksame Rufstellung eine Gebührenrechnung verschicken könnte. Wer in der Liste seinen geliebten Hausberg vermisst, auf den eine Bahn fährt, möge es der Info-Redaktion des DHV per Brief oder e-mail unter dem Stichwort "Österreichische Flugberge" mitteilen. Zu gegebener Zeit wird die Liste wieder auf den neuesten Stand gebracht. Im nächsten DHV-Info erscheinen dann die Schweizer Flugberge. So viel wird schon verraten: Dort gibt es fast doppelt so viele Seilbahnen mit genehmigten Startplätzen wie in Österreich und Deutschland zusammen genommen.



0040/5285/62671

2-6290 Mayzhofen-Rharnbahn

berybah neri,m e Irhof ent⁹ I ro I Dm www.ski -zi Ilerta13000. com

Betriebszeiten: Ganzjährig B.30h • bis 17h. 15.6. - 13,10.02

Revisionszeiten: Siehe Internet oder Tel. Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 7.• €

Ermäßigung 5/10er Karte 2.3. 10 Fahrten 54 €, 25 Fahrten 112.50

Kostenloser Taltransport hei Wetterumschwung? Ja Wetterauskunft Tel.: 0043/5205/62277 und Internet



00(-135512129-10

2-6866 RridelsbuCh www.bergbahnen-andelsbuch.a1

Betriebsze ttee: Ganzjährig Revisionszeiten: 1.Apri - 1.Mai Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 9.50 E

Preis Bergfahrt Drachentransport: Pilot mit Drachen 10 €

Maximale Packlänge Drachen: 5 7m

Ermäßigung 5/10er Karte z.B. 5er Karte 32 €.10er Karte 58 8,

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Ja

Wetterauskunft Tal,: 0043/5512/2540



Landeplätze im Stubaital



13-6870 Rezau InfoQbefgbahnen-bezau,at www.bergbahnen-bezau.at

Betriebszeiten: Ganzjährig 9h • 16.15h Revisionszeiten: 2. • 12.04 und 3.11- 20.12.02 Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: i 9.50 Preis Bergfahrt Drachantraneport:11 € Maximale Packlänge Drachen: 5.20m

Ermäßigung 5/10er Karte z,13. 5er Karte 32.50 8, 10er Karte 60 E

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Ja Wetterauskunft Tel.: 0043/5514/2254



R-6886 Schoppernau Info@diedamskopf.at www.diedarnskopf.at

Revisionszeiten: Mitte Dez. siehe Internet oder Tel. Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 8.50 €

Preis Bergfahrt Drachentransport: Wie Gleitschirme

Maximale Packlänge Drachen 5.80m

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Nein

Wetterauskunft Tel.i 0043/5515/4110

H-LMU Hallstatt Info@dachtein.at Ltmil.dachsteirrst

Betriebszeiten: 1.Teilatrecke 1.Mai bis 27.0kt,2002

2 Teilstrecke 18 Mal his 27 0kt 2002

Revisionszeiten: 8. • 20.April. 1.Teilstrecke. 8.4. • 17.5. 2.Teilstrecke

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 11.50 E

Ermäßigung 5/10er Karte z.B. 5er Block 45 E,Tageskkarte 21.50 ,Gruppentarife

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Nein

Wetterauskunft Tel,: 0043/06134 84001838 Aut. Wettertelefon

0014315226/2270

R-6157 Neustift Eifer@neustift.al tututu.eilfer.neustift.at

Betriebszelten: Gensjährig. 3h • 15.30h

Revisionszeiten: April und November siehe Telefon und Internet

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 7.708 plus 3 E Startnaridegebühr

Preis Bergfahrt Drachentransport: Wie 25 plus 1.50 8

Maximale Packlänge Drachen: 6 m

Ermäßigung 5/10er Karte z.B. Tageskarten, 10er Block, Saisonkarten

Kostenloser Taltransport hei Wetterumschwung? Ja

Wetterauskunft Tel.: 0043/5226/3383



00143/6133/52190

R-4802 Ebensee verkauf@tri2unsee-tourhstik.atLuw .traunseetou ri st lk. at

Betriebszeiten: Ganzjährig 911- bis max.16.30h Revisionszeiten: 27.10. • 13.12.02/ 22.04 - 23.05.03

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 13.90 €
Preis Bergfahrt Drachentransport: Wie Gleitschirme

Maximale Packlänge Drachen: Bei I^j berlenge Sondertransport möglich

Ermäßigung 5/10er Karte z.B. Seisenkarten 118 E Vorverkauf, Regulär 138 E

Kostenloser Taltransport hei Wetterumschwung? Ja

Wetterauskunft Telt 0043/9133/5397

00431-1762/7-

P1-98 0 Spittal/Drau inwuJ.goldeck@bauholding.at

Betriebszeiten: Ganzjährig . Sommer 8.Juni • 29.Sept.

Ravisionszeiten: L_April bis 7.Juni
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 9.8D E
Preis Bergfahrt Drachentranspirt: 11,30 E

Maximale Packlänge-Drachen: Ca. 5m

Ermäßigung 5/10er Karte z.B. 10er Karte GS. 72.70E, Drachen 10er Karte 87 $\mathbin{\ensuremath{\in}}$

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Nein

Wetterauskunft Tel.: 0043/4782/53 35

00-13/g21-113/23722

1-edt.1 Hflnenbeim off ce@gerlitzen-com www. g erl zen.com

Betriebszeiten: 18,05. -13.1D.2002 911 -16,40h Revisionszeiten: 7.04 • 17.135 und 14.10.- Anfang Dez.

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 7.50

Preis Bergfahrt Drachentransport: 7.50 plus 4 E

Maximale Packlänge Drachen: Keine Beschränkung handelsüblicher Drachen: Ermäßigung 5/10er Karte z.B. 10er Blockkarte 47 E

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Ja

Wetterauskunft Tel.: 0043/4248/2400

Besonderheiten: Drachen können rur mit der 1_Fahrt morgens zur Mittelstation

hinauf transportiert wird. Ab Mittelstation ganztägiger Transport

CIM/7612/6149770

munden verkauf@traunsee-tourlstik.at uJunuiraurisee-touristik.at

Betriebszeiten: Mai bis Okt. 9h his 17.00 bzw.18h

Revisionszeiten: 27 10.-18_04 03
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 9 E

Preis Bergfahrt Drachentransport: Kein Drachentransport möglich

Ermäßigung 5/1 Der Karte z.B. Saisonkarten 80E Vorverkauf. Regulär 95 E

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Ja Wetterauskunft Tel.: 0043/7912/6497713





00/13/50565951

R-5370 Kitzbühel info@bergbahn-kitzbuehel.at Lulluu. bErgbahn-kitzbuehe1,3l

Betriebszeitan: 18.05.2002 - 27.10.2002 Revisionszeiten: B.4.2002 .17.5.2002 Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 14 €

Preis Bergfahrt Drachentransport: Wie Gleitschirme Maximale Packlänge Drachen: Keine Beschränkung

Ermäßigung 5/10er Karte z.B. Nein

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Je Wetterauskunft Tel.:0043/5356/6257-215

Besonderheiten: Alle auf dem Markt befindlichen Drachen können transportiert werden

004315634/6207

FI-6553 Bach Fax:0E143-5634-62074

Betriebszeiten: Ganzjährig

Revisionszeiten: Tel. Auskunft

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: Keine Angabe

 $\label{precision} {\sf Preis \ Bergfahrt \ Drachentransport \ Drachentransport \ ist \ m\"{o}glich. \ Keine \ Preisangabe}$

Maximale Packlänge-Drachen: Ca, 5m

Ermäßigung 5/10er Karte z.B. Ja, Saisonkarten etc. siehe Flugschule

Kastenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Ja

Wetterauskunft Tel,: 0093/5634/6164 Flugschule Airsport Tirol

Besonderheiten: Auskünfte über Flugschule Airsport Tirol. Hotline: 0564/3382.199

13043/756415275

R-4582 Wie Hinterstoder infc@hii.uu.at MULI binte3toder-wurzeralm.al

Betriebszeiten: Ganzjährig. 29.6. - 8.9.2002 durchgehender Betrieb.

Sonst nur bei Schänwetter. Revisionszeiten: Siehe Inernet

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 17 €

Preis Bergfahrt Drachentransporte Kein Drachentransport

Ermäßigung 5/10er Karte z.B. 10er Block Gleitschirm 99.50 €

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Ja

Wetterauskunft Tel.: 0043/7564/5275

0040/00

R-6314 Wildschönau buerp@5chatzbergbahn.etwww.5chatzbergbahn.at

Betriebszeiten: BMai 2002 6.Dltt.2002 davor am Wochenende bzw. auf Anfrage

Revisionszeiten: Auf Anfrage

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 5.40

Ermäßigung 5/10er Karte 2.B_ Tageskarte 14.40 \in nur im Sommer

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Nein

Wetterauskunft Tal.: 0043/5339/6212





00113/L1875/6067

n-9971 Matrei/Osttinol
Office@matrei-ski, at WLJW. rratrei-ski, 21

Betriebszeiten: 22 6. - 30.09.2002 Revisionszeiten: Mai Juni

Preis Berglahrt Gleitschirmpilot 13.50 5

Preis Bergfahrt Drachentransport: Kein Drachentransport möglich

Ermäßigung 5/10er Karte z.B. Aul Anfrage Kostenlaser Taltransport bei Wetterumschwung? Ja Wetterauskunft Tel. 0043/4875/6067

0043/567516250

F1-6675 Tannhein LuLuLu ft- 1 annhe im @ti reol zürn

Betriebszeiten Ganzjährig, B.45 • 16.h Revisionszeiten: 7.04 - 17.05.02 Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 7.505

Preis Bergfahrt Drachentranspart: Wie Gleitschirme

Maximale Packlänge-Drachen, 5.50m

Ermäßigung 5/10er Karte z.B. 50 Punkts Karte 17.50 €.1 Berglahrt 15 Punkte

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Ja Wetterauskunft Tel.: 0043/5675/5250

0043/5252163E5

R-5433 02tz

Info . berg bah nie :fetz . cum www .ber9 bahnen- Detz.mm

Betriebszeiten: 1,E. • 610.2002 Revisionszeiten: Siehe Tel. oder Internet

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 8.505 & 4 Landegebühr Preis Bergfahrt Drachentransport Wie OS-Flieger Maximale Packlange-Drachen: Jede Länge transportierbar

Ermäßigung 5/10er Karte z.B.

Kastenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Nein

Wetterauskunft Tot: 0043/5252/6365

D043/528962277

F1-5290 Mayrhofen-Penkenbahn bugbahnen.mayrhofen@tirol.com www.ski-zillert213000.com

Betriebszeiten; Ganzjährig 9h • bis 17h, 18.5. 13.10.02

Revisianszeiten Siehe Internet oder Tel

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 7.-

Ermäßigung 5/10er Karte z.B. 10 Fahrten 64 5, 25 Fahrten 112.50

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Ja Wetterauskunft Tet: 0043/5285/62277 und Internet





Fliegen in Thüringen

Ganzjährig Kurse alle Ausbildungsstufen Windenausbildung Flugsafaris • Shop

UL-Ausbildung: Motorschirm

Prospekt anfordern!

Rosenthaler Str. 25 • 07338 Leutenberg

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHJULE

Tel.: 03 67 34/3 03 57. Handy: 01 71/a 14 27 82 • eduaiL usilhüringer53sltschinnsrhulrt?1-oline.cle

Griechenland - Olymp Gleitschirmientru Abenteuerferien XC-,Thermiksemina

- Über 15 Fluggebiete versprechen einzigartige Thermik-, Soaring und Streckenflüge für Genussflieger und Profis
- Fluglehrerbetreuung, Flughafentrahsfer,. Transportau den Fluggebieten
- Veuständige Geländeeinweisung, Wetter- und Fluginformationen
- Biplace Flüge, einzige Flugschule am Olymp
- Eine Woche Ü/F DM 680.--,

Ermässigung für Nichtflieger Prospekt anfordem Info/Anmeldung:

D (e 06171-621626) GR tellfax: +30-3520-41741

mobil: +30-942215980

e-mait olwings©olytnpicwings.gr web www.olympicwingagr Obsei-Fel: Flugschule Göppingen 07164-12021





09431384916370

R-8794 Vordernberg

Office@oraebichl. at www.praebichl.at

Betriebszeiten: Ganzjährig B.00h -17h

Revisionszeiten: Mai und Nov. Tel. Auskunft

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 5 €

Ermäßigung 5/10er Karte z B. 10er Block 45 €

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Ja

Wetterauskunft Tel.: 0043/3849/6370

.1.1.11LL3rYedM0741

P•8973 PichII Enristal

Betriebszeiten: Dez. bis ca. Mitte April 8.30h - 16h

Revisionszeiten: Mai und Okt.

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot 9 50

Preis Bergfahrt Drachentransport: Wie GS.Einzelfahrt,

Maximale PacklängeiDrachen; 4m

Ermäßigung 5/10er Karte z.B. Ja, B E je Fahrt im Block Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Nein Wetterauskunft Tel.: 0043/6454/7357 155514-2254

Besonderheiten: Drachentransport in Gruppen von 5 \cdot 6 Stück wird in eigenen Lastenkabinen

für 17 E je Fahrt angeboten

Lechtal

094315254/508

P-6450 Eölden-GaislachkoRelbahn

berttahnen@soelden.com wwLu.soelden.cm

Betriebszeiten; Ganzjährig.

Revisionszeiten: Mitte Gez. siehe Internat oder Tel.

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 6 50 € 1 Sektion. Zum Gipfel 13 €

Preis Bergfahrt Drachentransport: Transport nicht möglich

Ermäßigung 5/10er Karte

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Nein Wetterauskunft Tel.: 0043/5254/510-511 und Internet

00143154386297

0043/52435292

¹1-64131 St leonhard-Mandarfen

Office@pitztaler-gletscher.at www.pitztaler-glefscher.at

Betriebszeiten: Ganzjährig 8.30h • 16.30h

Revisionszeiten i I m Juni und ab 4.10.02 tel. Auskunft

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot:

Preis Bergfahrt Drachentransport: Wie GS

Maximale Packlänge-Drachen: Keine Beschränkung mit Lastengondel

Ermäßigung 5/10er Karte z.B.

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Nein

Wetterauskunft Tel.: 0043/5413/86206

004313687122942-0

R-8970 Schladrning Office elanai.at LuLauldlanai.at

Betriebszeiten: 15.06-6 Okt.Planai. 29,Junii6 Okt. Hochwurzen

Revisionszeiten: Tel. oder Internet Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 8.40

Ermäßigung 5/1Der Karte z.B. Tageskarte 18.20 E, Halbtageskarte 14 E,

6.10 und 12Tageskarten 47 55 E. 61€

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Ja

Wetterauskunft Tel.: 0043/3687/2202 55 oder Internet

R-5212 Maurach

Rofanseilbahri@com.at www.rofenseilbahniat

Betriebszeiten: Sommer Anfang Mai bis ca. Ncv.2002 8.30h bis 17h.

Revisionszeiten: Siehe Internet oder Tel. Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 11

Preis Bergfahrt Drachentransport: Wie GS plus 4.50 €

Maximale Packlange-Dracheni mca. 6m Ermäßigung 5/10er Karte z.B Zahlreich s.u. Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Ja

Wetterauskunft Tel.: Tel. siehe oben. Web cam an der Talstation und im Internet Besonderheiten Günstige Gruppentarife, Tageskarten je nach Uhrzeit, Gästetarife





0043165421789-0

P-5700 Zell am See

Schmiltereschmilten.at Lauw.schirrutten.et

Betriebszeiten: S.Mai bis 27.10.02

Revisionszeiten. Bitte tel. oder im Internet erfragen Preis Bergfahrt Geitschirrnpilot: 17 € Incl. Fluggebühr Preis Bergfahrt Drachentransport: 20.50 € incl. Fluggebühr

Maximaie Packlänge-Drachen: 5.20m

Ermäßigung 5/1 Der Karte z.B. GS-Tegeskarten 26 €, Saisonkarten 05 ¹110 8, Drachen

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Ja Wetterauskunft Tel.: 0043/5542/73694

Besonderheiten: Günstige Pauschal Angebote Obernachtung und Bahnnutzung

für drei bis siehen Tage

A-5100 Seefeld Betriebszeiten: Ganzjährig

0043/5212/2410

Rosshuetteekom.at www.seefeld-bergbahnen.a1

Revisionszeiten: April- Mai und Okt.- Nov. siehe Internet

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot 10.50 €

Ermäßigung 5/1 Der Karte z.B. 5 Fahrten 36 €, 10 Bergfahrten 59 €

Kostenloser Taltranspart bei Wetterumschwung? Ja

Wetterauskunft Tel.: D043/5212/2416

Besonderheiten_ Das Liftpersonal fliegt selbst Gleitschirm

Andelsbuch

-74/87270

A-6156 Gries am Brenner

Info@settelberg et www.sattelberg.at

BetriehszeitertGanzjahrig jeweils Mitte Sa. Und Sonntag

Revisionszeiten:Tel, oder im Internet

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot:4.50 €

Ermäßigung 5/10er Karte z.B 10 Bergfahrten 28 €

Kastenloser Taltransport bei Väterumschwung? Nein

Wetterauskunft Tel. 0043/5274/87270

Besonderheiten Der Sattelberg ist $extit{e}$ Sommer als Flugberg weniger geeignet, weil de Bahn nur im Winter zum Gipfel fährt. Lt. Auskimft des Liftbetreibers

004315225162270

P-6166 Full:irres

infoe5chlick201:10.at LIAJW.schl ck213 °Cal

Butriebszeiten. Ganzjährig 13.30h - 16.00h Revisionszeiten: 15.04 21.05.02 Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 11.5D

Preis Bergfahrt Drachentransport: Wie GS plus 4 €

Maximale Packlänge-Drachen: 5m

Ermäßigung 5/10er Karte z.B. Tageskarte 25 €. 10 Punkte Karte 100 E

Kostenloser Taltransport hei Wetterumschwung? Nein

Wetterauskunft Tel.: 0043/5225/62270

Besonderheiten: Drachentransport: Montag u.Donnerstag hei mindestens

drei Drachen am Tag vorher anmelden bis 15.30h.

P-6293 Eggalmbahn-Laner5bach

+eggalmbahriereconat WWW.tux.at

Betriebszeiten'. 23.05 -13.102002 8.30 -16.30h Revisionszeiten: Vor und nach obigen Terminen Preis Bergfahrt Gleitschirmpifot: 5.50 €

Preis Bergfahrt Drachentransport: Wie Gleitschirme

Maximale Packlänge-Drachen: Ent

f1-63 -17 Küssen

Ermäßigung 5/10er Karte z.B.Ja. Tageskarten und 15 Punktekarten 75 €

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Nein

Wetterauskunft Tek: 0043/5287/87246 Besonderheiten: Revisionszeiten siehe Internet

Maximale Packlänge-Drachen: 5.501

Betriebszeiten: Ganzjährig 8.30 - 16.30h

Revisionszeiten: 8.4-274.02 und ab Mitte Okt.

Ermäßigung 5/10er Karte z.B. 30Punkte = 5 Burgfahrten 45 €

unterberg@com.at ..uww.bergbahnen-koessen,at

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Ja Wetterauskunft Tel.. 0043/5375/6225-15

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 10 Preis Bergfahrt Drachentranspart: 10 + 3.63

L3153751622E

R-57¹-11 Neukirchen Rm Grof3venediger

info@wildkogelhahnen,at www.wildkogelbahnen.at

Betriebszeiten: Sommer 2002 bis 20.0kt. Revisionszeiten: Siehe Internet oder Tel. Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 7. e Preis Bergfahrt Drachentransport:11 E

Maximale Packlänge-Drachen: Bergfahrt 6m, Talfahrt 4m Ermäßigung 5/10er Karte z.B. Tageskarte GS 11€, Drachen 17 €

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Ja

Wetterauskunft Tel.: 0043/6565/6405-13 und Wildkogel, Panaroma im Kabel T11 oder

über Flugschule Westerndorf 0043/53346868



R-629 4 Hintertux Infe@hintertuxergletscherat ILLJUJ,hintertuxergletscher.de

Betriebszeiten:Ganzjährig 8.15h-16.30h

Reuisionszeiten: Tel Auskunft

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot:Ah 1430 €

Ermäßigung 5/10er Karte z.B. Ja. Saisonkarten s.u.

Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Nein

Wetterauskunft Tel.:0043/5287/8510

Besonderheiten: Zahlreiche Kombi-Tickets je nach Tageszeit und Höhe, sowie

Saisonkarten siehe Internet.



R-9900 Lienz

Li en z er, bb@netway.at wau .1 ienzer-b e rg bahnen .a t

Betriebszeiten: 22.6. - 29.09.2002 siehe Internet Revisionszeiten: Auf Anfrage und Internet Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 12 € Ermäßigung 5/10er Karte z.B. Wochenkarten Kostenloser Taltransport hei Wetterumschwung? Ja Wetterauskunft Tel.: 0043/4852/64063



R-5340 St. Gilgen Zwoelferhorn-seilbahn@com.at www.zwoelferhorn-seilbahn-st.gilgen.at

Betriebszeiten: Ganzjährig. 9h -17h bzw.IBh

Revisionszeiten: Nov. - 20 Dez..

Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 7.50 €

Ermäßigung 5/10er Karte z.B. 5er Karte 33,50 E Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung? Ja

Wetterauskunft Tel.: 0043/6227/2350 ab 8.45h

In Österreich gibt es noch mehr Flugberge mit Seilbahnen, diese haben aber leider auf unsere Anfrage nicht geantwortet

Rndere Preise an der Breitenbergbah

Bei den Fahrpreisen hat sich ein Fehler eingeschlichen, die Bergfahrt für Pilot und Drachen kostet 8,50 €, die Landegebühr je Tag 3,00 €.

Harry Gentschow

Breitenbergbahn

Fellbahn im FfAr.hlar—t

Habt Ihr doch in Eurem übrigens sehr informativen Bericht die sogenannten Flachlandflieger vergessen. Dann auch bei uns im etwas hügeligen Flachland (Sauerland) gibt es ein erwähnenswertes Fluggebiet mit Seilbahn, welches rege genutzt wird. Die Rede ist vom Ettelsberg in Willingen. Der Ettelsberg hat zwar nur einen Höhenunterschied von 200 m, garantiert bei schöner Nordlage aber auch stundenlange Flüge und hat auch Streckenpotential. Nach einer Zahlung von 5,00 € für die Landegebühr/Tag an der Seilbahnstation geht es dann mit der Ettelsbergbahn hinauf. Ich habe die Daten mal wie im DHV-Info aufgeführt (mein Wissensstand):

D-34508 Willingen, Tel.: 05632/6715 www.ettelsberg-seilbahn.de

Betriebszeiten: Ganzjährig 9:00 Uhr - 17:00 Uhr Preis Bergfahrt Gleitschirm-/Drachenpilot 4,50 Max. Packlänge Drachen, keine Beschränkung Ermäßigung: 10er-Karte für Flieger 25,00 Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: ja

Wetterauskunft Tä: 05632/6715 oder www,uplend-wettende (mit Web-Cam)

Besonderheiten: Aufgrund des Gruppenausflughotels »Sauerlandstern« am Wochenende sehr reger Zuschauerandrang nicht immer ganz »nüchterner Interessierter« am Start- und Landeplatz

Matthias Gerstberger

54 DHV-Info 117

?ue Rngaben

Hachriesbahn

Betriebszeiten: Sommer (Mai - Oktober]: - 17:00 Uhr

Winter (November - April]: Sa, So, Feiertage & Ferien 9:30 - 16:00 Uhr

Revisionszeiten: November Merz unter dar Woche

Preis Bergfahrt Ga 8,- € (+ Landegebühr 1,50 €)

Preis Bergfahrt HG: 8,- € (+ Landegebühr 2,50 EJ

Maximale Packlänge Drachen: keine Beschränkung

Ermäßigung: GS/HG 5er Karte 35,00 E, 10er Karte 60,- jeweils zzgl. Landegebühren

Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: ja

Wetterauskunft 1%1: 08032/9755 · 10 (Bahn] - 08032/8805 (Wetterstation)

Besonderheiten: 2 Startplätze GS/HG NO/NW, Jahreskarte 160,-6,

Geißkopf - 94253 Bischofsmais

Für den Geißkopf besteht keine Außenstart - und Landeerlaubnis gemäß § 25 LuftVG für Hängegleiter und Gleitsegel.

Rlpspitzbahn

Drachentransport möglich

Jedes DHV-Mitglied ohne gewerbliche Tätigkeit als Hersteller, Händler oder Flugschule hat die kostenlose Möglichkeit, unter dieser Rubrik gebrauchte Fluggeräte und Zubehör zum Verkauf anzubieten. Anzeigen für Hängegleiter, Gleitsegel, Gurtzeuge, Rettungs- und Schleppgeräte werden nur abgedruckt, wenn das angebotene Produkt das DHV-Gütesiegel besitzt. Wir bitten daher um Verständnis, wenn wir gewerbliche Anzeigen und Anzeigen für Produkte ohne Gütesiegel nicht aufgenommen haben. Um die Suche nach einem passenden Gerät zu erleichtern, sind alle Hängegleiter und Gleitsegel nach DHV-Klassen sortiert.

ANZE1GENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT 3.9. - Info Nr. 118

Später eingehende Kleinanzeigen werden automatisch in das nachfolgende Info aufgenommen.

chriftlich mit de

Kürzungen vorbehalten

Hoftungsousschluß!

Jede Haltung des DHV und seiner Mitarbeiter au! 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.

GIERTSEGER

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

Nova Philou 23, Bj. 6/2000, violett, Gurtzeug Charly Easy u. SX Air, Rettung Second Chance 94, VB 1.950,- Euro, Tel.: 0172/8159094 od. Fax: 040/50701397

GH

Advance Alpha 2/30, Bj. 3/2000, rot/schwarz, 95-125 kg, Check 5/02, mit Charly Rettung, Bj. 4/00, Gurtzeug Poretech, Overall, Integral Helm, VB 2.200,- Euro, Tel.: 0170/8360830 ab 16.00 Uhr

Edel Control L, incl. Gurtzeug SupAir Evolution u. Rettung, 3/2000, Check neu 6/2004, VB 2.000,- Euro, Tel.:

0160/7025752 od. Fax: 040/39909061

Nova Phelix 25, 2.650,- Euro, Gurt SupAir Prof. M 660,- Euro, zusammen 3.310,- Euro für 2.300,- Euro, Tel.: 089/6013466 Nova Philou 26, Bj. 95, pink, 300,- Euro, Tel.: 07246/7411

Nova Philou 26, Bj. 7/95, grün/blau, 75-95 kg, geteilt. A-Gurte, Gurtz: Charly-Primus, Protector, Frontcontainer, Rettung SC 96, m. Packsack, Check 4/2003, 780,- Euro, Tel.: 030/6632515

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

1.2

Atlas L, Bj. 98, gelb, Startgew. 90-110 kg, Gurtzeug XT Ingo m. Rettung, Rucksack, Helm, Bräuniger Vario Basis 10 11, 900,- Euro, Tel.: 0251/64298

Atlas L, Bj. 9/97, 90 · 110 kg, Check 6/03, mit Rettung RS, Varia Bräuniger und Gurtzeug, 1.700,- Euro, Tel.: 089/366987

Bigfoot, Bj. 11/97, 140-250 kg, Check neu, VB 1.300,- Euro, Tel.: 06897/89866 od. 06897/88004 ab 19.00 Uhr

Boogie L, Bj. 97, kompl. m. Gurtzeug, Rettung Firebird, Check bis April 03, Vb 1.400,- Euro, Tel.: 09563/729695 od. wolf.uhlig@freenet.de

Discus 1000/80, Bj. 5/95, kompl. mit Gurtzeug u. Rettung, 400,- Euro, Tel.: 06805/21643

Nova Philou 29, Bj. 99, Check 4/03, 100-130 kg, Gurtzeug Charly Typ XC 94, Rettung, Schleppklinke, Packsack, kompl. 1.700,- Euro, Tel./Fox: 03328/470965

Nova X-Act-23, Bj. 12/98, violett, Preis VB, Tel.: 07181/69951

Nova X-Act-25, blau, evtl. mit Gurtzeug u. Rettung und Vario, Schirm - 990,- Euro, Tel.: 0163/3344615

Biplace 1-2

Vector Tandem, Bj. 8/99, lila/gelb, 999,- Euro, Tel.: 08321/88335 auch Retter Annular zu verkaufen! 400,- Euro, Tel.: 08321/88335

Fat Willie, Bj. 7/97, Check neu, m. Packsack u. Spreize, 1.150,- Euro, Tel.: 07805/919757

Fat Willie, 140-250 kg Startgewicht, blau, L200,- Euro, Tel.: 0163/3344615

Boogie M, Bj. 96, 55-80 kg, mit Gurtzeug u. Rettung, Strecker, 500,- Euro, Tel.: 06321/487580 od. -930332

2 GH

Confidence L, Bj. 1/2000, 95-125 kg, gelb/violett, Check neu, Vb 1.350,- Euro, Tel.: 0731/481309 od. swakowski@fhulm de

Arcus L, Bj. 7/2000, rot, 1.300,- Euro, Tel.: 0170/2064627

Arcus M, Bj. 8/99, rot, VB 200,- Euro, Helm, Kombi, Stiefel Gr. 44, Tel.: 030/6125465

Arcus M, Bj. 7/00, 1.600,- Euro, Charly Primus Gurtzeug 100,- Euro, Rettung May Day Plus 100,- Euro, Tel.: 07729/553 Arcus M, 80-105 kg, 1.500,- Euro, Gurtzeug Sky Sport Alpha, 600,- Euro, Rettung Annular 22, 250,- Euro, 2 Helme Charly OlGr. M u. L, je 75,- Euro, Gurtzeug Fly Magic, 120 kg, 210,- Euro, Tel.: 06161/1482 **Arcus S,** Bj. 10/2000, 1.250,- Euro, Tel.: 07351/2727

Arcus 5 rot/weiß, sw Schwinge, 2.000,- Euro, Tel.: 0174/5818516

Arcus S, Bj. 4/2001, rot/weiß, Gurtzeug Perche Flow (M) u. Rettung, VB 2.700,- Euro, Tel.: 02653/4144 od. v.loo@tonline.de

Arcus S, Bj. 4/99, blau, VB 1.250,- Euro, Gurtzeug m. Rettung, VB 500,- Euro, Rettunc 200,- Euro, Sup Air Protech, Vario, Integrahelm, auch alles einzeln zu verkaufen (bin Mutti geworden), Tel.: 08124/9890

Arcus S, Bj. 6/99, 65-85 kg, Check bis 9/2003, GZ UP Sport incl. Rettung u. Helm, kompl. 1.800,- Euro, Vario Bräuniger Basis 102, 190,- Euro, Tel.: 08091/5616-90 od. 91 Fax

Flair M, Bj. 4/98, rot/weiß, Check bis 12/02, 700,- Euro, Tel.: 07735/3261 ab 20.00 Uhr

Ignition L, Bj. 1/99, rot/weiß, 75-95 kg, VB 840,- Euro, Tel.: 0170/3536440

Matrix L, Bj. 5/00, 90-115 kg, Check neu, gelb, FB-Gurtzeug Bodyguard Bj. 7/00, Rettung FB-RS 2, 1.800,- Euro, Tel.:

08845/607

APCO-Gleitschirme

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

Jetzt Info anfordern mit Gratis Überraschung

<u>rugsportladen Sieger,</u> Oase Visaer

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

Ausbildung: alle Stufen, in Siegen, Eisenach + Südtirrol, Hang + Winde Flugschule Siegen Claus Vischer Eisenhutstr. 48, 57080 Siegen Tel. 0271/382332

craus@flugsport.de www.flugsport.de

Haftungsausschluß!

Jede Haftung des DHV und seiner Mitarbeiter ouf Grund der Veröffentlichung des Gebmuchtmarkts ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttüchtigkeit und die Angaben in den Anzeigen übetränt der DHV keine Gewähr.

P23 27, Bj. 97, orange, Check bis 2/04, mit Packsack, 600,- Euro, Tel.: 0351/26474-33 od. -36 Fax.

Paratech P23 24, mit Gurtzeug und Rettung von SupAir, VB 1.250,- Euro, Tel.: 07444/1836

Pro Design Rein 36, Check neu, kann gerne Probegeflogen werden, VB 1.150,- Euro, Tel.: 08304/923283 od. christianol@gmx.de

Saga M, Bj. 4/99, 60-90 kg, Check neu, VB 1.200,- Euro, Tel.: 07462/9242210 Vector M, Bj. 9/99, weiß/rot, 890,- Euro, Tel.: 06692/6832 (AB)

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

Frantic Plus M, Bi. 9 96, rot/weiß, 80-110 kg, Check bis 3/0, Packsack, UP-Gurtzeug (Protector) Action » X komplett für 650,- Euro, mit Retter Oskar 18 Bj. 2000, für 900,- Euro, Tel.: 0177/7533957 od. topse@gmx.net

Merak 29, Bj. 10/96, 80-105 kg, gelb/violett, Check neu, m. Trunpoint Gurtzeug, Rückenprotector, Rettung, Speedsystem, Packsack, und alle Handbücher, kompl. 1.250,- Euro, Tel.: 089/33019296

Pro-Feel 35, Bj. 96, 85-105 kg, steuerbare Rettung, XS400/Help, Bj. 96, Gurtsyst. SupAir Evolution incl. Airbag, Bräuniger AV Compet., im Paket VB 1.400,- Euro, Tel.: 0171/6980671 od. Fax: 089/45600680

Spear M, Bj. 8/97, rot/weiß, 80-110 kg, Check 3/02, Speedsystem, Packsack, VB 500,- Euro, Tel.: 07961/53774 Vision M, Bi. 12/95, Check peu, incl.

Vision M, Bj. 12/95, Check neu, incl. Gurtzeug X-Citing Bj. 8/98 u. Rettung, 650,- Euro, Tel.: 0821/666862

2 GH

A 6 /26, Bj. 98, Check neu, 85-110 kg, türkis, 500,- Euro, Tel.: 07246/7411

Advance Sigma 4/27, Bj. 5/2001, weiß/rot, Preis VB, Tel.: 08022/9675-0 (Babsi) od. 0170/2030842

Apco Bagheera M, Bj. 6/99, violett, VB 1.150,- Euro, Tel.: 089/7854387

Astral 2.24, Bj. 9/00, gelb/weiss, Startgew. 70-90 kg, VB 1.400,- Euro, auf Wunsch auch m. Skyline Gurtzeug, Protect. plus Rettung, Tel.: 08042/918118 od. 0171/4844560

Mission M, Bj. 7/00, rot/weiß, VB 980,-Euro, Tel.: 08822/4545

Ozone Octane M, Bi. 9/01, gelb/rot, 80-100 kg, VB 2.100,- Euro, Tel.: 07961/53774

Simba M, Bi. 4/01, blau/weiß, VB 1.300.- Euro. Tel.: 07121/890914

Spear S, Bj. 9/97, rot/weiss, 65-90 kg, Check 3/02, Speedsystem, Packsack, VB 500,- Euro, Tel.: 07961/53774

Summit S, Bj. 9/01, weiß/rot, 65-85 kg, VB 2.000.- Euro, Tel.: 07961/53774

3

Finesse, Bj. 95, Check neu, Gurtzeug Relax v. Delta Fly, Reserve RS 34 v. Comet, Sky Box v. ATW, VB 750,- Euro, axkoch@web.de od. Tel.: 0171/ 6525140



Ventus M, Bj. 7/97, 80-110 kg, VB 600,- Euro, Tel.: 0171/6533742

2-3 GH

Ozone Proton GT M, Bj. 7/01, lila/weiß, VB 1.100,- Euro, Tel.: 0175/9369056 od. werner.raith@hr-network.de

eb ucht

Info 118

Bei Drachen, Gleitschirmen, Gurtzeugen und Rettungsgeräten nicht vergessen: Gerätename mit Größe, Hersteller, DHV-Klasse, Baujahr, Gütesiegelnummer (MZL) Alle Angaben stehen auf der Musterzulassungsplakettel Ohne vollständige Angabe keine Veröffentlichung!

Anzeigentext (Bitte	e möglichst kurz)				
Drachenausrüstung	Gleitschirmausrüstung	E Instrumente	Gurtzeug	II Rettung	Sonstiges
Kürzungen vorbehalt Erklärung: Ach bin Mi	en tglied im DHV und im Gle	eitschirm- oder Dra	chensport nich	t gewerblich tätig	5,,,
Name	Te le	efon		Fax	

Unterschrift

Anschrift

Airfex, Bi. 10/2000, blau/gelb/weiss, incl. 2m-Kurzpacksack und 2 Steuerbügel, 1.450,- Euro, Tel.: 0179/1257050

Mars 150 D. Bl. 92. rot/weiss/gelb. ohne Check, 500,- Euro, Tel.: 05862/9411145

bar u. Räder, 1.100,- Euro, Tel.: 08033/98328

0178/8752577

Funfex, Bj. 89, Check neu, 450,- Euro, Tel.: 06031/62701 Fr.-So. od. edwardswidnicki@web.de

Funfex, Bj. 7/90, Check 3/2004, Langpacksack. Regenschutzhülle. 2 Trapezrohre. Räder, Gurtzeug Prieler Racer Spaghetti, Bi. 91. Vario Afro Cirrus 8000. Kohlefaserhelm. 500,- Euro, Tel.: 04331/72184 od. 089/1297383

Impuls. Bl. 87. Check bis 6/2002. m. 2 Steuerbügel, Seitenrohre, VB 400,- Euro, Tel.: 05165/9126-2 od. -4 Fax

Impuls. Bl. 86. ohne Check. 450.- Euro. Charly Rettungsschirm im Karpfengurt 300,-Euro. Wasmer Varia mit Höhenmesser. 150.-Euro, Helm 50,- Euro, alles zusammen 850,-Euro, Tel.: 07621/6607-24 od. -40 Fax

Impuls K, Bl. 97, Check 4/2004, 2 Ersatzsteuerbügel, 1.700,- Euro, Tel.: 06192/45175

Laminar 14 Easy, Bj. 4/2002, Preis VB, Tel.: 07183/8302

Wir bieten an:

PARATAXI

APARTMENT

TANDEM

GUIDING

BIKFING

CAVING

RAFTING

WALKING

Reflex CS. Bi. 93. max. Zuladung 90 kg. wiegt 28 kg, 12,8 qm, Räder, Kurzpacksack, 450,- Euro, Tel.: 0341/5804340

Fusion 150, Bi. 97, Check neu, sehr viele Ersatzteile, Carbonquerträger, 2.100,- Euro, Tel.: 0551/3078-780 od. -807 Fax

Merlin 158, Bj. 5/2001, Ersatzteile, ab 25.8.2002. 2.500.- Euro. Tel.:

Twister, Bj. 4/01, US blau, VB 3.150,-Euro. Tel.: 0171/5332598

AT 158, Bj. 3/94, Check auf Wunsch, VB 500,- Euro, Tel.: 07025/83557

AT 158, Bj. 90, ohne Check, 150,- Euro, auch Zub. zu verkaufen, Tel.: 08321/88335

Laser 14, Bj. 91, violett/weiss, Check abgelaufen, gegen Aufpreis mit Check, Ersatzsteuerbügel, 200,- Euro, Tel.: 030/45084028 od. kuhlmann.tom@gmx.de

Litespeed 5, Bj. 5/2001, weiß, gegen Gebot zu verkaufen, Tel.: 09402/784161 abends

Moyes XS Race 155 It., Bl. 2/90, Charly Kangaroo, 400,- Euro, Tel.: 07433/36516

SP 11, Bj. 9/94, 1 Jahr Check, weiß/lila, 700,- Euro, Tel.: 08321/88335, auch Zub. zu verkaufen

Viagro 14 Race, Bj. 10/2000, Alu-Holm, VB 2.500.- Euro, Tel.: 0228/678228

Zephir CX, Bj. 90, ohne Check, m. 2 Ersatz-Steuerbügel u. Trapezecken, 200,- Euro, Prieler Integralgurt Bj. 88, 170-180 cm, 20,- Euro, Bräuniger Alto-Vario LCD III, 150,-Euro, 2 Handfunkgeräte 2m Band, 100,- Euro. Kevlar Integralhelm Gr. M mit Headset. 70,- Euro, Tel.: 0261/82124

Zephir CX, Bl. 90, ohne Check, 200,- Euro, Gurtzeug günstig, Tel. 0761/891583

ESC. Bi. 5/2001. blau/weiß. 6.500.- Euro, Tel.: 08234/2388 od. 08234/4805

G5-Rettung

Firebird RS 2, bis 125 kg, Bi. 2001, 330,- Euro, Tel.: 089/7854387

Paratech PS 1 L, Pilotengew. 60-85 kg, 450.- Euro. Tel.: 0174/5818516

Supersport 143, Bj. 11/92, mit Speed-

Vektor, Bi. 95, ohne Check, VB 800,- Euro. Tel.: 040/30984060 od.

SPORTNI TURIZEM TOLMIN



r.19,SCP.14t W4V 4 Ft9.

Ft9Si. 494

PARAGLIDING ADVENTURE • SLOWENIEN

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

Gleitschirm, und **Dreschenflugschule Aktiv**



Semhei / Fitelfitfarq / Verkitte «ad 15enteuig eiguiem Sfortfliof kium Teelher5

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







SUPER FLUGGEBIET Wetter begünstigt, große Lande- und Startplätze.

Fluggebiete 11er Lifte/Neustift ideal für Wenigflieger und Anfänger sowie für Profis. im Umkreis 20 ideale Flug-

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 einé Tageskarte am Elfer.



Neuer Terminplaner 2002 Ab sofort bei uns erhältlich.

FLUGSCHULE

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

Zwei starke Partner diw ARM

Der Sicherheitsplan, der genug Geld fürs Hobby läßt!

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

Sofortige, hohe finanzielle Absicherung der Familie im Todesfall

Nm— Planmäßiger Kapitalaufbau
Ohne Prämienzuschlag für das Flugrisiko

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

	Name_	Geb. Datum	
Bitte einsenden an:	Strasse	PLZ, Ort	
Ditto dirigoridori dir.	Telefon	Beruf	
	Selbständig Angestellter	<u>Branche</u>	
ERLING	Bürotätigkeit am festen Arbeitsplatz		
	Körperliche Tätigkeit		
schäftsstelle Affinity/Sport z.Hd. Frau Sinks	Personalverantwortung für	Personen	
117er Ehrenhof 3 55118 Mainz	Gewünschte monatliche Berufsunfähigkeits	rente	<u>Euro</u>
Tel: 06131/615180 Fax: 06131/615193	Todesfallabsicherung gewünscht		<u>Euro</u>
	Sonstige Wünsche		

Der neue Sicherheitsplan für **DHV-Mitglieder**

Höhere Absicherung bei geringerem Prämienaufwand

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

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

Flugsportler haben es nicht einfach, sich günstig zu versichern. In der Regel verlangen Lebensversicherungen hohe Risikozuschläge. Als langiähriger 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 Berufstmfähigkeitsrente vereinbart werden.

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

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

Ein 30jähriger Mann muß für einen Todesfallschutz von 100.000 Mark eine Beruf s-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

imiuviiwam

Husky mit Hartschalenprotector, Bj. 1995, zum Preis 25,- Euro, Tel.: 02162/50690 od. DetlefRuhrn@ocidcom.de

Airseat mit Protector, 176 cm, Bj. 9/2001, VB 250,- Euro, Tel.: 089/7854387

Mix, BI. 10/2000 für 420,- Euro, mit Sup Air M Rettung (bis 100kg), Bj. 9/2000 für 450,- Euro, Tel.: 07351/2727

Paratech Modular, 350,- Euro, Tel.: 0174/5818516

Body Guard Gr. L bis 120 kg. Bi. 7/2000 einschl. Rettung Oskar, Preis VB, Tel.: 0172/5684816

Sup Air Altiplume Berggurtzeug, 80,- Euro, Tel./Fax: 08092/4674

jäGlärjä211.1

Impuls Cumulus, Bj. 97, Gr. 1,86 m / 86 kg mit Charly Rettung (1994) u. Metamorfosi-Bremsschirm, VB 300,- Euro, Uvex-Helm XL, weiss, 50; Euro, Tel.: 06192/45175

Dimensione Volo. Gr. L. ca. 174-178 cm. für schlanke Piloten, Bj. 12/94, rotbunt, NP 1.100,- Euro, Preis VB, helmut-menzel@honline.de

Charly Pinguin, 170, blau/gelb, Tel.: 0261/403155

Sting Shifter, für ca. 178 cm große Person, ahne Rettung, VB 450,- Euro, Tel.: 05165/912-62 od. -64 Fax

Gazelle, Gr. 193, VB 265,- Euro, Tel.: 02191/386709 od. 0174/9563346

immääkijk:

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

2 Funkgeräte rimm EC 10, 130; Euro, Tel.: 0174/5818516

Garmin eMap-Straßen-Navigation de Luxe mit 8 MB Speidhermodul und Datenkabel. Tel.: 0202/69594-90 od. -99 Fax GS-Overall, Gr. M, Skyline, schwarz, 170,- Euro, Tel.: 02653/4144 od. vsloo eonline.de

Fluafunk Icom IC-A3 oder IC-A3E gesucht. Tel.: 02961/2443 od. gerold@kuehnl.de

Bräuniger IQ Classic Variometer, mit Geschwindigkeitsmesser, zusammen 350,- Euro, Tel.: 05165/912-62 od. -64 Fax

10 Comp GPS vom Feb. 2002, für 500,-Euro od 50% Rabattgutschein für 250,- Euro, Tel./Fax: 04522/1861 od. 0172/4135098

Bräuniger Alto Vario IQ Basis II mit Gleitzahlenanzeige, VB 230,- Euro, Tel.: 089/7854387

Vonblon Tourenrucksack, 40 - Furo Tel./Fax: 08092/4674

Haftungsausschluß!

Jede Hnflung 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.

Wetterhülle für Drachen, Schlauch aus dicker PE-Folie, an einem Ende verschweißt. 100 % wasserdicht, 38,- Euro, Tel.: 06126/226505

Reisewohnwagen, klein sehr wendig, ideal für zwei Flieger, Kühlschrank, Heizung, Gasherd. Gesamtlänge 450 cm. VB 750.- Euro. Tel.: 02738/2337 od. gundolf.schneider@tonline.cle

Mercedes Sprinter Luxusbus mit 8 Sitzen, Klima, Standheizung, ortop. Sitze, Tempomut u. allen verfügbaren MB-Extros, VB 15.700,- Euro, Tel./Fax: 06655/71027

Flug-Overall von Fly Mike, rot-schwarz, Gl:. M. 90.- Euro. Tel.: 0160/5883366

GESULINE

Komplette Ausrüstung gestohlen!!

Bei einer Urinubsfahrt durch die Toscana wurde mein Fahrzeug (VW-Bus) aufgebrochen und meine kompl. Ausrüstung gestohlen (23.06.2002), Gerätetyp Saber XL, SN 605 1882 (gelb), Gurtzeug Elite SN 19475 (lila), Rettung Revolution, Vario u. LPD, ich bitte bei Auftouchen der betreffenden SW mich zu benachrichtigen, Tel.: 06026/994874

Suche Gleitschirm mit Check (zum Fliegen, nicht als Deko, also bitte keinen Müll) bis 250,- Euro oder geschenkt, Startgewicht ca. 70-75 kg, Tel.: 08331/69110

Blauer Elektron von blauem XIX, Saber am 2. Juni 2002, bitte melden unter +49 8131-

Suche Hobbypiloten aus dem Großraum NRW für gemeinsame Wochenend- und Urlaubsfliegertrips (vorzugsweise Alpen), bin weibl., 44 Jahre, auch für sportl. und kulturelle Schlechtwetteralternativen vielseitig interessiert, Tel.: 0231/164813

Bräuniger 10 Competition GPS, Tel.: 08822/945453 od. Fax: 08822/914222

Kaufe kompl. Motorschirm-Trike incl. Retter evtl. auch einzeln, Tel.: 08651/4884

Gleitschirmgurtzeug SupAir Profeel, ob Bj. 99, mit Rettungsgerät, Tel.: 089/312309705

Suche Mosquito-Motorgurt u-10 kompl. mit Rettung, alles anbieten, Tel.: 0641/461312 od. outaspace1970@hot-

Generationswechsel im Bayerischen Wald

25 Jahre Drachenfliegerclub Bayerwald! Anlass zur Freude und zur Vorausschau. Hermann Uhrmann, einer der Gründungsmitglieder und in den letzten 20 Jahren Vereinsvorsitzender, sah die Zeit reif für einen Generationswechsel. Die Aufgaben bei der Führung eines Vereins haben sich seit der Pionierzeit bis heute etwas geändert. Galt es damals den Drachenflugsport weiter zu entwickeln und Fluggelände zu schaffen, so gilt es heute in erster Linie, Bestehendes zu erhalten und den Sport in Einklang mit der Natur auszuüben. Diese Aufgaben wollte er in die Hände von jungen Kräften legen.

Der fliegerische Werdegang von Hermann wurde auf der im März mit einer Präsentation gezeigt. Sie stand stellvertretend für alle Mitglieder der ersten Stunde, die wertvolle Dienste für den Verein geleistet haben. Abschluss der Präsentation war die Überreichung einer Urkunde. Der Verein bedankte sich bei Hermann, Andy Gürster und Werner Pongratz für ihr Engagement, Die neuen Herausforderungen haben Albert Fröhler (1. Vorsitzender), Georg Rauscher (Sportwart), Werner Kutz

(Kassenwart) und Heinz Kiefel (2. Vorstand und Schriftführer) angenommen,
Um den Entwicklungen im
lautlosen leichten Fliegen
Rechnung zu tragen, wurde
der Vereinszweck um das
Gleitschirmfliegen erweitert,
Daher wurde der Vereinsname angepasst: Drachen- und
Gleitschirmclub Bayerwald
Den Gleitschirmfliegern im
Bayerischen Wald bietet der
Verein die Berggelände



Langfurth und Hausstein an. Ein echtes Schmankerl ist noch dazu die einzigartige Elektrowinde für Flachlandlagen. Neue Mitglieder sind willkommen.

25 Jahre Drachen fliegerclub Bayerwald wollen gefeiert werden. In Verbindung mit dem Büchelsteinerfest wird am 3, und 4. August der Büchelsteinerpokal ausgeflogen. Weitere Informationen in unserer Hoinepage:v.(ww,doc-baverwald,de.

Schriftführer DGC-Bayerwald Heinz Kiefel

Windenschlepplcurs und Prüfung in Norddeutschland

Vom 03,-06.10.2002 findet auf dem Flugplatz Neustadt Glewe (bei Schwerin) ein Windenschleppkurs für Gleitsegel statt. Ein bisschen Wetterglück und nach 4 Tagen seid Ihr fit in Theorie und Praxis. Alle Prüflinge (auch Hängegleiter!) die noch immer auf die neue LuftPersV warten, haben am Sonntag dem o6.1o. die Gelegenheit, eine Prüfung für A, B, Winden.- oder UL-Schlepp abzulegen. Übernachtungsbzw. Campingmöglichkeiten sind am Flugplatz vorhanden. Infos über www.hamburgerdrachenflieger.de oder Axel Eckardt Tel: 040/89018921.

Anmeldungen zum Windenschleppkurs und zur Prüfung bei Axel Eckardt Tel: 040/89018921.

Hamburger Drachenflieger



Vereinsausflug in die Vogesen und Flugplatzfest

Wir, die Himmelsstürmer Lahn, waren vom 30.5. - 2.6. in Frankreich in den Vogesen zum Fliegen. Wir hatten traumhaftes Wetter. Jeder Tag war fliegbar. Jeder von uns hatte an allen Tagen Flugzeiten zwischen 1/2 und 3 1/2 Stunden. Gemeinsam sind wir in der Thermik bis an die Basis aufgedreht. Es gibt nichts Schöneres, als mit einem Freund gemeinsam zu kurbeln. Es hat alles super geklappt. Die Fahrerei zum Start, das Abholen, wenn's nötig war. Teilweise wurde nach einem kleinen Steckenflug direkt an unserem Campingplatz Le Schlossberg hinter Kruth gelandet. Abends bei Gitarrenmusik gemeinsam Rotwein geschlürft u.s.w. Es war einfach spitzenmäßig. Zusammenfassend war es ein sehr gelungener Vereinsausflug. Auf unserer Homepage www.himmelsstuermer-lahn.de, in der Rubrik »Bilder«, könnt ihr euch ein paar Fotos ansehen. Wer Infos zum Fluggebiet haben möchte, kann sich gerne per Mail an Michael Friedchen wenden. Unser Flugplatzfest findet heuer am 24. + 25.08.02 statt. Der Segelflugverein Marienberg (LCM) besteht 40 Jahre. Da der Gleitschirm-, Drachen- und UL-Flugverein Himmelsstürmer Lahn auf dem Gelände des LCdM ansässig ist, wird das Fest gemeinsam ausgerichtet. Es wird einige Attraktionen geben. Mitfluggelegenheiten bei den Segelfliegern oder mit dem Motorflugzeug. Die Modellflieger, Drachen-, Gleitschirmund UL-Flieger werden da sein. Es wird eine Losbude und ein Glücksrad geben u.v.m.. Für das leibliche Wohl ist ebenfalls gesorgt. Das Fest findet auf dem Segelfluggelände des LCM in Bad Marienberg/Oberrossbach, direkt am Industriegebiet statt. Koordinaten: 50° 29" 40' N, 08° 01" 39' E, 527 m über NN, Frequenz Bodenfunkstelle: 129,975 MHz,

Himmelsstürmer Lahn e, V, Michael Friedchen www.himmelsstueriner-lahn.de

Flugfest in Gröden/ Südtirol

Am 17. und 18. August findet in St. Ulrich im Grödnertal wieder das schon legendäre Flugfest statt. Nähere Infos bei Patrick Stuflesser, Tel & Fax: 0039/0471/796627, Internet: www.dolomie.it oder www.parapendio-gardena.com,

www.parapendio-qardena.com e-mail: Patrick@dnet.it.



OLC Eingabe über Free Ware

Das Strecken fliegen sollte nach Meinung des DHV und der Flieger Breitensport sein. Um unseren Mitgliedern den Einstieg zu erleichtern wurde eine Seite erstellt: http://privatuddconde/kammliolci, Diese Information will ich auch allen anderen zur Verfügung stellen.

Übrigens, schaut doch mal vorbei in Ruhpolding oder www.dcb-ruhpolding.de.

Dieter Kamml

Neue Vorstandschaft bei den Drachen- und Gleitschirmfliegern Werdenfels

Ein umfangreiches Programm hatten die Mitglieder der Drachen- und Gleitschirinflieger Werdenfels auf ihrer Jahrehauptversammlung zu absolvieren. Nachdem vor einem Jahr die Fusion des ältesten Deutschen Drachenfliegerclubs (gegründet 1975) mit den Gleitschirmfliegern beschlossen wurde, standen umfangreiche Sat-



Die neue Vorstandschaft (v.l.n.r): Ralf Fasbender, Peter Geigl, Shadi Neff, Christoph Scheck, Alexander Ziegler, Roland Rosenbaum, Thomas Hengge

zungsänderungen für den Verein an. Nach der einstimmigen Entlastung des alten Vorstandes, galt es auch eine neue Vorstandschaft zu wählen. Es wurden gewählt:

1. Vorstand: Ralf Fassbender, 2, Vorstand: Alexander Ziegler, Kassier: Thomas Hengge, Schriftführerin: Skadi Nett, Geländereferent: Christoph Scheck, Sportwart Drachenfliegen: Peter Geigl, Sportwart Gleitschirmfliegen: Roland Rosenbaum

In nächster Zeit steht der Fliegath-Ion am 10.08. an. Als Dauerwettbe-

werbe laufen die durch die Bayerische Zugspitzbahn ausgeschriebene »Alpspitz-Trophy« und die clubeigene »Werdenfels-Trophy«. Hierbei geht es um die weitesten Flüge von einem Garmischer Startplatz.

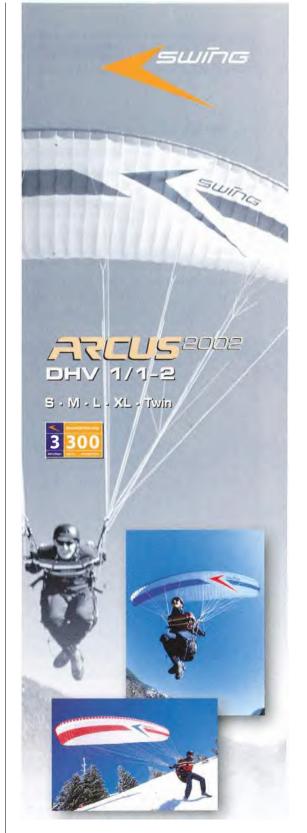
Drachen- und Gleitschirmflieger Werdenfels Ralf Fassbender

Weite Streckenflüge in Schleswig-Holstein

Wer die thermischen (Miss-)Verhältnisse in Schleswig-Holstein kennt, weiß die Leistung folgender Meldung zu würdigen, ist jeder Kilometer doch hart erkämpft. So flogen am Hammertag des 1. Juni 2 Mitglieder des Gleitschirm- und Drachenfliegervereines Schleswig-Holstein MILAN herausragende Strecken: Unser norddeutscher Meister im Drachenfliegen Frank Dettiner von Alt Bokhorst bis Neustadt-Glewe (123 km in 4 Stunden) und Kalle Sternberg mit dem Gleitsegel 43 km bis nach Lübeck, wo er am Rande eines Sportfestes landete und gefeiert wurde. Dieses Jahr feiert unser Club sein iojähriges Bestehen. Die Feier findet mit einem Fliegerlager in der ersten Hälfte des Monats September statt. Gäste sind herzlich willkommen. Kontakt: Roland Liedtke, 1. Vorsitzender, Tel: 045oz/73666.

Always happy landings

Gleitschirm- und Drachenfliegerverein Schleswig-Holstein MILAN Roland Liedtke



.4eit-Sun7-7

SWING GmbH An der Leiten 4 D - 82290 Landsberied/Germany Tel.: +49 [0)81 41-3 27 78 88 Fax: +49 (0) 81 41-3 27 78 70 info@swing.de

Spiel und Spaß für Groß und Klein

Einweihung eines neuen Kinderspielplatzes in Elzach am Gleitschirmlandeplatz In Elzach / Oberprechtal Prechtal wurde von den Gleitschirmfliegern (Gleitschirmund Drachenflieger oberes Elztal eV) ein Kinderspielplatz unterhalb des Gleitschirmlandeplatzes errichtet. »Schon oft hatten wir den Gedanken«, so Thomas Bessei, Vorstand der Drachen- und Gleitschirmflieger, »etwas für die Kinder der Vereinsmitglieder sowie der Anwohner zu tun. Mit ca. 400 Arbeitsstunden ist durch die Mithilfe zahlreicher Mitglieder bereits nach vier Samstagen ein schöner Kinderspielplatz mit Schaukel, Rutsche, Kletterburg, Sandkasten und einem Brunnen entstanden. Um den fertigen Kinderspielplatz nun den Anwohnern und vor allem den Kindern zu übergeben, wurde ein Einweihungsfest für die angrenzenden Anwohner und vor allem die Familien mit kleinen Kindern veranstaltet. Für das



leibliche Wohl sorgte der Verein, Es wurde kräftig gesandelt, gematscht und gespielt. Am Nachmittag ließ die Wetterlage auch Flugbetrieb zu, so dass drei Piloten die Anwohner zu Passagierflügen mit dem Gleitschirm einluden. Eine Anwohnerin meinte »ich bin zwar nicht schwindelfrei, aber der Flug war einfach toll, und ich hatte überhaupt keine Angst, denn man

fühlt sich sehr sicher im Gurtzeug. Die Thermik ließ sogar ein leichtes Aufsteigen über den Startplatz zu, was einfach atemberaubend war. « Die Kleinen bauten in der Zwischenzeit Papierflieger unter Anleitung eines Vereinsmitglieds und konnten die Flugeigenschaften ihrer neuen Fluggeräte auch gleich vom Kletterturm aus testen, Durch das tolle Wetter und die nette Stimmung aller Beteiligten war es ein gelungenes Fest: ein Anwohner meinte: »Das könnt ihr jedes Jahr machen«.

Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal Christian Bronner

Gleitschirmtestival

Der DGV-Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Südwürttemberg-Hohenzollern – sprich DGV – hat eine Testwoche veranstaltet, an der die Mitglieder sowie registrierte Gäste die neuen i-zer Schirme der Hersteller am Südwesthang in Münsingen-Buttenhausen probefliegen konnten.

Auf Anschreiben des Vereinsvorstandes haben viele Firmen ihre neuesten Kreationen der 1-2er Schirme zur Verfügung gestellt.

Die Piloten waren von den Start- und Flugeigenschaften beeindruckt, Die Hersteller haben mit ihren neuen Geräten tatsächlich Schirme im Programm, die in Leistung und Sicherheit einen gewaltigen Fortschritt darstellen, So das einstimmige Resümee der Hohenzollempiloten als Tester.

Gleitschirm- und Drachenflieger Südwürttemberg-Hohenzollem Klaus Beck



Jenaer Fun-Cup und Streckenpokal

Nach 3 verschobenen Terminen fand am 1. und 2.6.02 die Vereinsmeisterschaft des Drachen- und Gleitschimfliegerclubs Jena statt. Im Schleppgelände Schöngleina trafen sich bei bestem Flugwetter 27 GleitSChiMptiOterh Es wurden je 2 Durchgänge im Präzisionsfliegen absolviert, die aus Schätzzeitfliegen, Zielabwurf und Ziellandung bestanden. Der Landepunkt war ein 1,50 m großes, zum Teil wassergefülltes Bassin. Punktlandungen wurden durch eine Wasserfontäne und nasse Füße des Piloten eindeutig unter Beweis gestellt. Einsetzende Thermik erschwerte die Bedingungen und einige Piloten mußten abspiralen, um noch »in time« am Boden zu stehen und Punkte zu machen. Keine Überraschung war dann der Sieg von Norman Lausch, gefolgt von Werner Griesshaber und Birgit Mühlenbruch. Parallel zum Fun Cup wurde anlässlich des io-jährigen Bestehens der Flugschule Jenair der ausgeschriebene XC-Cup am Sonntag aus der Winde gestartet. Mit Ausklinkhöhen zwischen 300 und 450 m war bei idealer Nordostlage der Thermikanschluss fast garantiert. Sascha Schlösser machte sich 12:50 Uhr als Erster auf den Weg und flog mit loco rn Arbeitshöhe übers Flachland westwärts. Weitere Piloten folgten etwas später, kurbelten zusammen mit den Segelfliegern und ließen sich mit dem Wind zum nächsten Bart schieben. Olrik Menzer und seine Freundin Kerstin konnten der Verlockung nicht widerstehen und düsten mit ihrem Tandem an der Basis entlang, um ebenfalls Streckenkilometer zu sammeln. Als Ergebnis kamen beachtliche 20 km zusammen. Auch Norman Lausch nutzte die gute Thermik und landete nach 50,2 km in einer Flugzeit von nur 1 h 35 min nahe Stadtilm. Sascha flog nahezu dieselbe Route und landete nach 41 km.

Alle anderen, die gerade nicht flogen, machten sich mit dem Bodenhandling neuer Schirme vertraut, die zum Jenair Testival ausprobiert werden konnten. Als abends alle Ausreißer wieder zurückgekehrt waren, konnten die Preise zur Siegerehrung vergeben werden. Danach wurde noch bis spät gefeiert.

DGFC Jena

Thomas Heppner

Jenaer Fun Cup 2002

1. Norman Lausch
2. Werner Griesshaber
3. Birgit Mühlenbruch
Boomerang RFE, Aerosport BIGSTAR
Blade, Fielmann Naumburg
Xray

4. Andreas Losse Elektron
5. Wladimir Budnik Arcus

Jenair XC-CUp

2. Sascha Schlösser Revolution, Meinke&Partner Consulting, 41 km
3. °kik Menzer Tandem Bongo, GeoKunstoffGbR Weimar, 20 km

io Jahre Gleitschirm-Freunde Hochwald

Was vor io Jahren mit einer kleinen Gruppe Piloten begann, hat sich im Laufe der Zeit in einen Verein von ca. 50 Mitgliedern verwandelt. Der Verein betreut mehrere Fluggelände mit Hang- oder Schleppstartmöglichkeit im Saarland. Es werden regelmäßig Fahrten in benachbarte Fluggelände an der Mosel, in die Vogesen sowie unsere Vereinsfahrten in die Alpen unternommen. In diesem Jahr feiern die Gleitschirm Freunde Hochwald ihr iojähriges Bestehen.

Anlässlich dieses Jubiläums findet in unserem Schleppgelände Losheim am See, am 24. u. 25. August 2002 (Ausweichtermin 31.08.-01.00 ein Fest statt. Die Gleitschirm-Freunde Hochwald würden sich freuen, befreundete Vereine und Piloten zum freien und kostenlosen Fliegen begrüßen zu dürfen.

Tandemfliegen wie auch das Testen von Gleitschirmen ist an beiden Tagen möglich. Unser Fluggelände mit ca. 800 m Schleppstrecke befindet sich in Losheim am See, direkt neben dem Parkplatz beim See.

Es werden nur Piloten mit gültigen Lizenzen und zugelassenem Material geschleppt. Damit auch das Feiern nicht zu kurz kommt, ist an beiden Tagen für das leibliche Wohl bestens gesorgt. Unter der Leitung von Fly-Mama Heidi werden unsere Fliegerfrauen ihre Koch- und Backkünste präsentieren. Informationen über den Verein und zu unserem Fest findet ihr aktuell auf unserer Homepage www.Gleitschirm-Freunde- Hochwald.de.cx oder über unser Info Telefon: 06872/99112, e-mail: lupoflv@web.de. .

Gleitschirmfreunde Hochwald Thomas Windmüller



Höllenberg als Flugberg eingeweiht

Südpfälzer Gleitschirmflieger Club will Erkenntnis der Segelflieger nutzen.

Rund sieben Jahre hat es gedauert, bis der Höllenberg für die Mitglieder des Südpfälzer Gleitschirmflieger Clubs befliegbar war. Am Pfingstmontag wurde auf der Gemarkung »Langen Namen« das Projekt Höllenberg seiner Bestimmung als Flugberg
für Gleitschirmflieger übergeben. Anlässlich dieses Events erschienen Dr. Heiner
Geißler, der Landrat des Kreises Südwestpfalz Hans Jörg Dupr& Hauensteins Verbandsbürgermeister Adolf Wieser. Spirkelbachs Bürgermeister Gerhard Christmann

und der Vorsitzende des Deutschen Hängegleiter Verbandes, Charlie löst, um den ca. 120 Frauen und Männern dieses Luftsport-Vereins zum »neuen« Berg zu gratulieren.

Dr. Geißler, Ehrenvorsitzender des Vereins und langjähriger Gleitschirmpilot, betonte vor zahlreichen Zuhörern in seiner Rede die Schönheit der Fliegerei und bedauerte gleichzeitig, dass er momentan keine Zeit für diese luftige Sportart habe. Spirkelbachs Bürgermeister Christmann dankte er für die Weitsicht, diese große Bereicherung für den Fremdenverkehr in der Region hierher geholt zu haben. Landrat Dupri wies ebenfalls auf die langwierigen Verhandlungen hin, Naturschutz und den Sport unter einen Hut zu bringen und letztendlich für alle Beteiligten doch einen Kompromiss gefunden zu haben. Hauensteins Verbandsbürgermeister Adolf Wieser zeigte sich erfreut über die stetig wachsende Akzeptanz der Bürger, die in den Anfangsjahren eher reserviert und abwartend reagiert hatten. Ortschef Gerhard Christmann erinnerte an die 6oer Jahre, wo hier die Segelfliegerei betrieben wurde. Gleichzeitig zeigte er sich angetan, jetzt den Gleitschirmsport forcieren zu können, um an die alte Fliegertradition anzuknüpfen. Charlie löst, Vorsitzender des DHV, sah man die Erleichterung nach diesem sie-



benjährigen Hoffen und Bangen an. Er bedankte sich besonders bei Christof Fath für dessen unermüdlichen Einsatz, bei den Behördenvertretern für die vertrauensvolle Zusammenarbeit und gratulierte dem Vorsitzenden Martin Appel zu der gigantischen Errungenschaft des Vereins.

Als besonderes Highlight kündigte der Projektleiter des Clubs, Chistof Fath, insgesamt fünf Gleitschirmpiloten an. Sie starteten spontan am Ost-Flugberg Adelberg bei Annweiler und setzten mit ihrem Flug zum Höllenberg einen Meilenstein in der Höllenberg-Geschichte. Die Strecke von Annweiler nach Spirkelbach wurde von ihnen meisterlich beflogen, wobei mancher über dem Landeplatz massiv Höhe abbaute um dann punktgenau auf dem Landeplatz »Langen Namen« zu landen. Viel Beifall der Kameraden und der zahlreichen Gäste waren ihnen gewiss.

Lobenswert zu erwähnen sind die Helferinnen und Helfer rund um Stefan Seibel und Klaus Klemm, die vorbildlich das kurzfristig anberaumte Event vorbereiteten und mit Eifer und Ehrgeiz bis in die späten Abendstunden durchhielten.

Südpfälzer Gleitschirmflieger Kurt Friedmann

Junge Olympioniken in der Luft

Anlässlich des Sommerfestes des Olympiastützpunktes München in Füssen, den sog. "Füssen Olympics", hievte OFS-Chef Hans E. Hoschka persönlich 8 junge Olympioniken mit dem neuen Tandem-Gleitschirm von Independence in den Himmel. Vorzüglich geschleppt von Windenpionier Franz Deininger und der Unterstützung von Stefan Kurrle als Startleiter konnten die jungen Sportler Marion Wohlrab, Jan Friesinger (Bruder der Olympiasiegerin Anni Friesinger), Nina Linde, Nicole Moller, Jenny Harss, Nina Ritter, Valentin Jacob und Daniela Habe/ unter den sicheren Fittichen des erfahrenen Tandempiloten Füssen und den Königswinkel aus luftiger Höhe betrachten. Sichtlich begeistert will der Eisschnellläufer Jan Friesinger auch bald eine Pilotenausbildung absolvieren und schwärmte beim abendlichen Fest im König-Ludwig-Musical-Zelt immer noch von seinen Eindrücken, ebenso wie die anderen Passagiere.

OFS-Pilotenclub Hans E. Noschka

Flugsportvereine rücken zusammen

Siebengebirgsflieger und Rhein-Mosel-Lahner beschließen Kooperation

Zwei der größten Flugsportvereine im Westen Deutschlands wollen künftig enger zusammen arbeiten. Dies beschlossen die Vorstände des Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs Siebengebirge und der Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn Ende Mai in Rossbach/Wied, Die Kooperation, von der insgesamt knapp 300 Mitglieder profitieren, umfasst die gemeinsame kostenlose Nutzung von Fluggebieten, die gegenseitige Unterstützung bei Großveranstaltungen, die Einladung zu Fortbildungen, Sport-Reisen und Festen sowie die Unterstützung bei der internen Kommunikation und der Öffentlichkeitsarbeit. Einmal im Jahr findet ein gemeinsames Treffen der Vorstände statt, bei dem Termine und Projekte abgestimmt werden. Beide Vereine sind sich darin einig, dass gute Jugendarbeit, aktive Öffentlichkeitsarbeit und ein offenes Vereinsklima entscheidende Faktoren für das weitere Wachstum der noch jungen Sportarten Gleitschirm- und Drachenfliegen sind. Steigende Mitgliederzahlen belegen, dass sie hier auf dem richtigen Weg sind. » Wir haben zwar das Handicap, dass Fliegen erst ab 16 mit Erlaubnis der Eltern rechtlich gestattet ist. Um so wichtiger ist es für uns, dass wir jungen Leuten die unglaubliche Faszination des freien Fliegens auf unterschiedliche Art nahe bringen. Denn es macht viel mehr Spaß, wenn Junge und Ältere diese Leidenschaft gemeinsam teilen und sich im Verein mit ihren Ideen anstecken«, unterstreicht Hartmut Schlegel, der Sprecher der Siebengebirgsflieger.

Infos über die Aktivitäten des Vereins gibt es im Internet: www.dgc-siebengebirge,com. Unter der Nummer 02622/9050894 (Bandansage) werden aktuelle Termine und Flugtreffs veröffentlicht.

DGC Siebengebirge Hartmut Schlegel

UL-F-Schlepp am Messelberg

Beim Drachenflieger Club Staufen, Donzdorf dürfen seit einem Jahr auch Gleitschirmflieger das Fluggelände Messelberg in Donzdorf benutzen, Dies bescherte dem Verein einen erheblichen Mitgliederzuwachs und bewirkte zusätzlich neue Aktivitäten im Vereinsleben. Die Vereinsführung reagierte entsprechend und so wurde u.a. auch der Name des Vereines in »Drachen- und Gleitschirmflieger Club Staufen« umbenannt. Außerdem ist es den Vereinsaktiven gelungen, auf dem benachbarten Flugplatz Donzdorf eine UL-F-Schlepp-Berechtigung zu erlangen. Ein Schlepptrike wurde auch schon angeschafft und nun sind den fliegerischen Aktivitäten keine Grenzen mehr gesetzt. Einen kleinen Haken hat die Geschichte jedoch für Gastflieger - der F-Schlepp-Flugbetrieb ist nur für Vereinsmitglieder gestattet. Auf Grund der Nähe zum Flugplatz Donzdorf der Startplatz für Drachenund Gleitschirmflieger liegt direkt neben der Ein- und Abflugschneise - sind die Flugregeln am Hang strikt einzuhalten. Gastflieger können nach einem Flug von der Startrampe am Messelberg (Westhang) mit einem der vereinsinternen Trikepiloten einen Rundflug durchführen. F-Schlepp interessierte Drachenflieger sind im Verein willkommen. Der monatliche Stammtisch findet in den Sommermonaten jeden ersten Donnerstag im Monat ab 20:00 Uhr im Fliegerheim am Flugplatz, in den Wintermonaten in der Gaststätte Lindenhof in Donzdorf statt. Weitere Infos sind bei Thomas Matula, Breslauer Str. 12, 73072 Donzdorf zu erhalten. Noch ein Hinweis an Gleitschirm-Gastflieger: für Flüge am Messelberg ist Funk, LPD-Funk, 433.225 MHZ erforderlich.

Drachen- und Gleitschirmflieger Club Staufen Manfred Eberhard

```
Gieitschir
                        mspor.
          (im Geiste Eugen Rotffs)
         Frust
         Ein Mensch sitzt s
        und <sup>n</sup> tumm am Bergeshang
au f <sup>w</sup> offt und wartet stundenlang-
              ind, der ihm zum Abflug frommt
        indem dáss er von vorne ko
      Rücken __
       Die Sonne sinkt,
      der Mensch schleicht fort.
      Das ganze stinkt
     nach Gleitschirmsport....
     Lust
    Der Gleitschirm r
    und zeigt
                    uckt und zieht und kreist
             was richtig steig-en heißt!
   Ber Mensch darunter mustert froh
        mwelt und das v
   sieht Starthang und was s
  mit jedem Kreise kleiner wendt auf Erden
 Fort sind Frust und Hang
                        verdruss
              g kt Hochgenuss!
Gerhard Hipp
```



Info 116/Seite 14

Unterwegs mit dem Adriawinden

Über den Kroatien Artikel von Oliver Guenay habe ich mich als Kroatien-Fan sehr gefreut. Ich war in den letzten Jahren insgesamt ca. 20 mal in Kroatien und kenne auch die beschriebenen Fluggebiete sehr gut. Deshalb kann ich sagen, dass der Gesamttenor des Artikels sehr gut und richtig ist. Besonders habe ich mich über seine Hinweise bezüglich der Gefahren gefreut. Mit den lokalen Windverhältnissen muss man vertraut sein. Und mittlerweile gibt es sehr gute lokale Piloten, deren Rat man einholen sollte. Aber zwei Dinge sind mir aufgefallen, die ich für gefährlich halte: 1. Von Tribalj zur Insel Krk zu fliegen (Schwimmweste vorausgesetzt) ist ein mehr als schlechter und gefährlicher Tipp. Fliegt man direkt übers Meer nach Krk, landet man in der Nähe des Verkehrsflugplatzes, d.h. in der Kontrollzone. Und bis nach Baska im Süden der Insel ist es viel zu weit. 2. Vidova Gora auf der Insel Brac ist auch für »Experten« nichts. Es gibt eine sehr kurze Betonrampe für Drachenflieger. Danach geht es senkrecht hinunter. Alle anderen Stellen dort sind genauso steil. Klippenstarts sind aus gutem Grund verboten. Ergänzen bzw. richtig stellen möchte ich, daß Tribalj auch hervorragend und nicht nur bedingt für Drachenflieger geeignet ist. Es gibt auch hier eine Betonrampe. Nedeljko Vidovic (Cafe-Bar am Landeplatz) zeigt Euch, wo sie ist.

CDE Club für Drachen- und Gleitschirm fliegen Essen Franz Schaden

Gästehaus in Südafrika

Euer DHV Info Magazin wird hier in Cape Town immer wieder mit großer Begeisterung gelesen. Die Berichterstattung ist dermaßen interessant und informativ, dass man das Heft nur ungern aus der Hand legt.

Ich betreibe seit einem halben Jahr in der höchsten Straße von Cape Town ein Gästehaus. Da ich selbst begeisterter Gleitschirmpilot bin, weiß ich die atemberaubende Fernsicht von meinen Zimmern und der Terrasse von ca. wo km jeden Tag aufs neue zu schätzen.

Meine Idee war, erst einmal eine anspruchsvolle Unterkunft zu schaffen, Land und Leute (Flieger vor Ort) kennen zu Iernen und dann den Gleitschirmpiloten, die aus dem deutschsprachigen Raum kommen, eine Hilfe bei Airporttransfer, Unterkunft und Kontaktaufnahme zu Piloten vor Ort und Fluggebieten zu sein. Ferner biete ich meinen Gästen Mietwagenvermittlung und Tagesausflüge zu allen Ausflugszielen an, von denen man doch manchmal mehr hat, wenn man nicht selbst fährt z. B. Weintouren.

Blue sky Grüße aus Cape Town andy-goparagliding@wordlonline.co.za Andreas Strutzberg



Auch in Kroatien

In Kroatien wird das DHV-info auch gerne gelesen. Ob Ivica vor seinem Start vom Raspadalica nahe Buzet/Istrien gerade die neuesten Sicherheitsmitteilungen ließt oder den DHV-Bericht über Kroatien, wer weiss. auf jeden Fall bedanken sich die kroatischen Freunde für die regelmäßige Übersendung des neuesten DHV-infos, Franz Schaden



Nichts gelernt von den Unfällen des letzten Jahres hat dieser Pilot mit einem Nova Philou. Er flog bei sehr labiler Wetterlage und ohne Respekt in Andelsbuch am 11. Mai 2002. Den ganzen Tag wurde schon schlechtes Wetter für die Region angesagt, aber das störte viele Piloten nicht, vor dem drohendem Gewitter zu fliegen. Dieser Pilot flog, ohne irgendwelche Abstiegshilfen zu können, in den Schauer hinein und flog stur über dem Landeplatz, um dort zu landen. Es wäre ja zu einfach gewesen ins Helle zu fliegen. Als er landete, lachte er nur und erkannte nicht, dass er in Lebensgefahr gewesen war. Zur gleichen Zeit ist ein blauer Apco in die Wolken gesaugt und in Bezau ausgespuckt worden. Solchen Personen sollte jemand den Schein wegnehmen, denn wer weiß, wie er reagiert, wenn er in einer Schar von Piloten fliegt

Es reicht einfach nicht, ein oder zwei Mal im Jahr fliegen zu gehen und dann noch so kühn zu sagen: »Die anderen fliegen doch auch noch!« Es braucht jahrelange Erfahrung und viel Zeit über den Büchern, um das Wetter einschätzen zu können und nochmal so viel Zeit braucht es, gut zu fliegen und Abstiegshilfen zu beherrschen. Viele sind im Alter so blind, stur und denken, sie brauchen nicht auf die Wiese oder an den Übungshang zu gehen! Bitte nehmt Euch diese Chaoten nicht zum Vorbild und verzichtet auf einen Flug, wenn es nicht eindeutig fliegbar ist und Eurem Können entspricht!

Many happy landings Klaus Göttmann

TESTFLÜGE im Info

Das Testberichtschema für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

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

Geschwindigkeitsangaben werden mit Bräuniger-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

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

KLASSIFIZIERUNG GLEITSEGEL

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

Druckfehlerkorrektur vorbehalte&



		*
OHV G5-01-0968.02	2 .4	
POWERPLAY	STING 140	
Klassifizierung: 1 · 2 GH	e GmbH ifung, Swing Flugsportgeräte Gmbl	1
Sitzzahl: 1 Wodenschlepp, la		
Verhallen bei	min. fluggewicht (80 kg)	max. Fluggewiehl (105 k
füllverhallen Auf ziehrerha Iren	gleichmgssig, dorr kommt sofort dber Pielen	glelchmassig.sol kommt Solen eber Pilot
AbhebegesAwindigkeil	duKhschoilifich	dnichschuitH
Starthandling insgesamt	einfach	einfa
Trimmgesell widreheil	35 huh	30 kr
Geschwindigkeit beschleunigt Rolldämpfung	herb	ka ho
KURVENIAMING		
Trudeltendeng Steuerweg	nicht vorhanden hoch	nicht verband
Wendigkeit	durchschnighch	durchschnittl
BEDSETTOSÜBETUEEHIN Sackfluggrenre	spät > 75 cm	spät> 15 d
falstallgrenge	spät > 90er	107 > 90 ı
Bremskrallanstieg FRONTALES UNKLAPPIN	hoch	durchschollili
Vorbeschle ^g agung	MWhalle	geri
önnungsnerhalen	selbständig schnell	selbständig seh e
Vorboschlennigung		geri
öfinen.sverhallert .EINSEITIGES EIEIKEAPREI		3elbsländig nerigg
Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit Höhemarlust	durchschnilltich	gering UI Verlangsamu
Stabilisierung	durchschnifilich selbständig	geri selbstäni
Öffnungsverhater EINSEITI ≥ IMIME (BESC	selbständir razögal	selbständig schn
Wegdrehen		wie G
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsa _{mu}
Hnhenneriust Stabilisierung		geri selbständ
öllnungsrerhallen		selbständig redeg
EINSUMS EINKUPPEN UN Stabilisieren		-introduce on the
Steuerweg	selbständig herb	einlaches Gegenbrems ho
SleueNaflanslieg	hoch	durchschnittl
Gegendrehen	einlach. keine luden nm Strdmungsahriss	einfach. keine !ende einer Stranungsebr
Ulm en Saarhallen	selhsländin rebnah	\$0l0ständi r nenzo
FULLSTAU(mmeirliaeaull		
FULLSTALL Emmahehe iw TRUDELN AUS1111111GESCHV		
TRUDELN AUS StATIONIIUKK	UIEVENRUG 1	
TRUDELN AUS Stationiiukk Steilspirale	UIEVENRUG 1	
STEILSPIRALE Einleitung	einlach	
STEILSPIRALE		nicht nahend
STEILSPIRALE Einleitung Tredellendent	einlach nithi vorhanden	nicht nahend
STEILSPIRALE Einleitung Tredellendent Ausfeilung B LEININ STIM	einlach nithi vorhanden setbständ. einlach	nicht nahend seihlena einfa
STEILSPIRALE Einleitung Tredellendent Ausfeilung B LEIMIN SIIIII	einlach nithi vorhanden setbständ.	nicht nahend seihlena einfa
STELSPIRALE Enleitung Tredellendent Ausfeilung B LEININ SIEI Einleihgig Austeilung ST	einlach nithi vorhanden setbständ. einlach selbständig einlud	nicht nahend seihlena einfa seihslind
STELSPIRALE Einleitung Tredellendent Ausfeilung B LEININ SIEH Einleitung STİ	einlach nithi vorhanden setbständ. einlach selbständig einlud	einla nicht nahend seihlena einfa seihslinc
STELSPIRALE Enleitung Tredellendent Ausfeilung B LEININ SIEI Einleihgig Austeilung ST	einlach nithi vorhanden setbständ. einlach selbständig einlud	nicht nahend seihlena einfa seihslind
STELSPIRALE Enleitung Tredellendent Ausfeilung B LEININ SIEI Einleihgig Austeilung ST	einlach nithi vorhanden setbständ. einlach selbständig einlud	nicht nahend seihlena einfa seihslind

Klassilizierung: 1-2 GH

Sitzzahl: 1

Windenschlepp: Ja

Verhalten bei

Aufziehe hallen

GERAHE MM

Rolldämpfung

Iredellen kir

Steuerweg

Wendigkeit

BEIDSEFFIGES

Sackfluggrerre

Fullstallgrenze

FRONTALES Vorbeschleunigung

FRONTALES.

kmskrahanstieg

Öffnungsverhalten

Verbeschleunigung

Offnungsverhallen

Drehgeschwindigkei

Höhenverlust

Stabilisierung

EINSEITIGE

Wegdrehen Orehgeschwindlekeil

Höhenveiles1

Stabilisierung

Steuerweg

Gegendrehen

011aungsrerhalien

EINSEITIGE UNN

Steuerkranans nen

Onnungsvahallen FJLLSTALL s min

STEIL SPIRALE

FALISTGIJfm imirische Adeibre

TRUDELN AUS TRIMKGECIEWINDIGUIT

TRUDELN AUS STAILOHÄNIN KURVENBUG

Öffnungsverhalten

EIN5E111613 EINKLAPPEN Wegdrehen

Trimmgeschwindigkeit

KURVENHANDLING

Geschwindigkeil beschleunig

Abhebegeschwindigkeil

Starthandling insgesamt

START fällverhallen

POWERPLAY STING ISO

Inhaber der deutschen MuslerprüfungSwing Flugspodgeräte GmbH

min. fluggewichl (95 kg)

konmr1 sofort über ender

gleichmässig, solorl

dinchschniillich

einlud

kmih

hoch

hoch

nicht vorhanden

spät > 15 cm

spät> 95 up

selbständig schnell

buch

gering

gering

selbsrändig

selbständig schnell

einfaches Gegenbremsen

einfach, keine Tendenz i n

Sugerungsabriss selbständig schnell

hoch

hoch

İ

1

İ

max. fluggewicht (125 kg)

komm) sehnt übe Piloten

gleichmassig, solerl

aerina

eiolach

36 km:h

581rh

bah

hoch

nicht vorhanden

AMI

salbsländle wägen

sel bständig vorzarged

dudschnitllich

90 - 187 Grad

Verlangsamung

dedschnildich

selbständig verzögen

eiolaches Gegen bremse

einfach keine Tendenz um

Strömungsabriss

selbständig verzögert

selbständig

haft

1

1

einlud

einfach

Landeverhalten

ERGANZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

durchschninlid Mil

selbsländig verzögen

selbständig

₋₁ -2

et >.75-crin

spät>97cm

hoch

1 —1

gering

Hersteller: Swing flugspodgeräle GmbH

Klassilizierung: 1 GH Silzzahh I

Weidenschlenn: Ja

Verhalten bei	min. fluggewicht (75 kg(max. fluggewichl (95 kg)
SEI	min. liaggework (10 kg)	max. llaggewichi (55 kg)
füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, selert
Aulziehverha nee	kommt solorl über Holen	hemmt satod über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchubnittlich	diechsehuillikh
Starthandling insgesamt	ein lach	einfach
URIN		
Trimmgeschwindigkeil	36 lurun	31 lud
Geschwindigkeit beschleunigt	30 Iululi	57 krinh
Rolldämpfung	durthschnilllich	duthschuillid
KURVENHANDUNi	durascriminor	datiscialila
frudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	dumhathnildich	durchschnitilich
Wendigkeil	duechschninlich	derchschnidhich
REMME (189/1ENEW	GGGGGGGGGGGGGGGGGGGGGGGGGGGGGGGGGGGGGGG	
Sackneggreue	durchschnilllkh 60 cm- 75 an	durchschnittlich 60 cm -75 cm
fullstallgreure	dufischeilind 65 - 8d cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
=	hoch	hoch
Branskrallanslieg	noch	noch
FRONTALES EIN KLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
011nungsverhanan	selbslandig schnell	selbslandu schnell
LEGINITY EFFINATIVA SANCTI	EXCRECITATION)	
Vorbeschleunigung		durchschninlich
011nungsverha Iran		seihslende schnel
Wegdrehen		
Dreligeschwiadigkell	gering	gering
Häheererlen	gering	gering
Stabilisierung	seihslandie	tefirriandlg
GlInfigsverhailer	salbsländle schnell	selhdändig schnell
EINSEI IGEEINNIAPPEN		
Wegdrehen		
Dreheschwindigkeil		gering
Itheereflusi		derchschniillith
Stabilisierung		selbsiandie
011eungsverhailee		selbstandi¢ schnell
EINSEITIGE EINKLAPPEN U	NIMIMI I	
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	derehschilila	durchschnillich
Steuerkrabanstieg	hoch	herb
Gegendrehen	einfach, keine lendenz rum	einlach, keine Tendenz euer
	51reerungsaluiss	Strömungsabriss
Ölfmungsverhalten	selbständig schnell	selkslidndiguhnell
UIESTAU Ime mildsch A	luskihng)	
fULESTAIL (amelrEsche	AusiTTIA)))	
TRUDEN AUS TRINHECH	WINDIGKEIF 1	
TRUDELN AUS STAILOINITE	N KURVENFUG	
CYCUCDADAIC	- 1	
Galaitura	einfach	einlach
Einleitung Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhander
		selbständig
Ausfeitung B-LEINEN-STALL	selbständig	aerosianor
VAN TO THE RESERVE OF THE PARTY	- 2000	
Einleilung	einfach	einfaci
Ausleitung	selbständig	selbständi
EANDUNG		

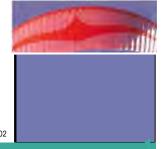
einfach

einlach

Herstellen NOVA Vertriebsgesellschall m.b.H. Inhaber der deutschen Musterprüfung: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. Klassilizierungi 1 GH Silzrahl: 1 Windenschlepp: la Verhallen bei min. fluggewicht 185 kg) max. fluggewichl 1105 kg) Fillmshifts oleichmittsog solut). glitichmassig, tuburi lorent solor) bire Plinjent Autobiominium Kommit refert über Pitmen (orthobacilists) Abhabeneschwertlinkert furchiomattick Sterifianalling issociant--ide/k with the 31 Isels A? lumh Geschwindigkeit beschleunigl duthschniltilth dedschniuld Rundamelueg KURVENWANDLING nichtvorhanden Treteilenden 01 vorhanden durehrchninlia hoch Wendigkeit darf hatherlinch BEIDSEITIGES spät> 15 cm Sackfluggrenre durchschnittlich 60 m /5 cm durchsehnndich 65 cm 80 cm spāt > 90 cm fullslallgrenze Bremsinallanslied hach FRONTALE E Vorbeschleunigung gering 011aungsverhalten selbständig schnell selbständig schnell FRONTALES E Vorbeschleunigung durchschnlfild selbsfändig sahnen Othungsrefielten Weadrehen Orehgeseheindigkeil Höhen nerlusl gering gering Stabilisierung Öffnungsverhalten selbstendig scheel selbständig schnell FINSFITIGE F Wegdrehen Drehgenherindlgkeil gering Höhenverlust durchschnlin **d** Stabilisierung !etständig Önnungsrerhalten selbständig schnell EINSEITIGE EINK Stabilisieren einiedres Gegenbremsen einfaches Gegenbremser durchschellnich hoch Steuertallan!lieg einfach, keine lende^gt ran einlach, keine Tendenz zum Gegendrehen Slibuggsabrin SHmengsabriss Offmingsverhalten. seihsländle schnell elbsländig schnell fUELSTAIT(mehEiche klalfug FULLSTALL Im TRUDELN A STEILSPIRALE einlach Einleitung Irudeltendenz nicht vorhanden nicht vorhanden selbständig Ausleitung selbständig R.IFINEN.S Eigleitung einlach einlach selbständig Ausleitung selbständio Landeverhalten einlach einfach

DHV GS-01.0995-02

NOVA PHORUS M



DHV OS-01.0996.02

NOVA PHERON XS

Hersklier: NOVA Verlriebsgesellschall mbH. Inhaber der deutschen Musterprillung: NOVA Verlriebsgesellschaft m.b.H. Klassifizierung: I GH Sitzzahl: I Windenschlepp: Je

Verhallen bei	fluggewicht (60 kql	max. Fluggewicht (80 kg)
START		
Fellvezhalten	gleichmassig. sofort	gleichmassig. lehr
Aufziehverhalten	komm) sä ^g Übe; Piloten	kommt solorl über Piloter
Abhebegast hw ind ighe	durchschnittlich	durchschnilllich
Starthandling insgesamt	einlach	elnlaci
GERADEAUSHUB		
Trimingeschnvindigkeil	36 km h	16kml
Geschwindigkeit beschleunigt		krel
Rohdehing	durchschnittlich	durchschnilllich
Iredeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhander
Steuerweg	druchscheilltich	hod
Wendigkerl	darrhrehurgl a	durchschnittlich
IMELDIEMEM	-	
Sackfluggrenze	durchschelich 60 cm-15 cm	spät > 15 cm
knslallererze	durchschnittlich 65 cm • BO cm	spät > 90 cm
Bremskallanslieg	hoch	hod
FRONTALES EINKUPPEN	TIOCII	1100
	an-i	
Vorbeschleunigung Olfnungsverhalten	gering selbständig schnell	gering selbständig schnel
=	-	seibstandig scrine
FROMM SIKUPPDI (81		
Verbesdleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbsländig schnel
Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhallen	selbständig schnell	selbständig schnel
Wegdrehen		
Grägeschwindigkeil		gering
Hähenserlusl		geiler
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhallen		selbsländig schnel
EINSUTI613 EINKLAPPEN UN	ND GEGENSTEUERN	1
Stabilisieren	einlaches Gegenbremsen	einlaches Gegenbremser
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Sleued iahnstieg	hoch	hock
Gegendrehen	einlach, keine lendeor zum	einlach, keine Tendenz zun
		Stromungsahrin
_	Strömungsabriss	Suumungsamm
Offnungsverhalten	Strömungsabriss selbständig schnell	-
=	-	-
FUESTAIL lebtelse	-	-
FUESTAIL lebtelse FULISTALL La	selbständig schnell	-
FUESTAIL lebtelse FULISTALL La IRUDE111 AUS TRIMMGESCH	selbständig schnell I T WINDIGKEIT	-
	selbständig schnell I T WINDIGKEIT	-
FUESTAIL lebtelse FULISTALL La IRUDE111 AUS TRIMMGESCH	selbständig schnell I T WINDIGKEIT	-
FUESTAIL lebtelse FULISTALL La IRUDE111 AUS TRIMMGESCH MUMM AUS SIATIONÄRE	selbständig schnell I T WINDIGKEIT	selbständig schnel
FUESTAIL la lebtelse FULISTALL La IRUDE111 AUS TRIMMGESCH MUMM AUS SIATIONÄRE SIEIISPIRAU	selbständig schnell I T WINDIGKEIT EN KURV/NIG	selbständig schnel
FUESTALL La FULISTALL La IRUDE111 AUS TRIMMGESCH MUMM AUS SIATIONĀRE SIEIISPIRAU Einleitung	selbständig schnell I T WWWDIGKEIT EN KURV/NIG einfach	selbständig schnel einlack nicht vorhander
FUESTAIL I lebielse FULISTALL IS RUDETY AUS TRIMMOESCH MUMM AUS SIATIONARE SIEUISPIRAU Einleitung frudellendenz Ausleitung	selbständig schnell I T WINDIGKEIT EN KURV/NIG einfach nicht verbanden	selbständig schnel einlack nicht vorhander
FUESTAIL I lebtefee FUUSTALL La RUDETH AUS TRIMMOESCH MUMM AUS SIATIONARE SIEIISPIRAU Einleitung frudeltendenz Ausleitung BI EINEWSTALL	selbständig schnell I T WINDIGKEIT EN KURV/NIG einfach nicht verbanden	selbständig schnel einlact nicht vorhander selbständig
FUESTAIL I lebtefse FUUSTALL LA RODEHT AUS TRAMMOESCH MUMM AUS SIATIONARI SIEIISPIRAU Einleitung frudeltendenz Ausleitung BLEINEWSTALL Einleitung	selbständig schnell I T WANDIGKEIT EN KURV/NIG einfach nicht verbanden selbständig einlach	selbständig schnell einlach nicht vorhanden selbständig einlach
FUESTAIL I lebielse FUUSTALLIA RADEHY AUS TRANNGESCH MUMM AUS SIATIONARG SIEUSEPRAU Einleitung fudelendenz Ausleitung BLEINEWSTALL Einleitung	selbständig schnell I T WINDIGKEIT EN KURV/NIG einfach nicht verbanden selbständig	selbständig schnell einlach nicht vorhanden selbständig einlach
FUESTAIL I lebtefse FUUSTALL LA RODEHT AUS TRAMMOESCH MUMM AUS SIATIONARI SIEIISPIRAU Einleitung frudeltendenz Ausleitung BLEINEWSTALL Einleitung	selbständig schnell I T WANDIGKEIT EN KURV/NIG einfach nicht verbanden selbständig einlach	seibständig schnell einlach nicht vorhanden seibständig elnlach



DHV GS-01-0991.02

Hersleiter: PRO-DESIGN Gral, Holbauer Ges.m.b.H. Inhaber der deulschen Musterprüfung: PRO · DESIGH Graf, Holbauer Ges.m b.H. Klassifizierung: 2 GH Sitzzahl: 1 Windenschlepm Je

Verhallen bei	rein. Fluggewicht (80 kg)	max. Fluggewichl <u>000 k</u>
	1-2	
allverhalten	gleidmassie	gleichmässig, Wo
ufziehverhallen	hemmt verzögert über Pisten	kennt selerl uber Piloi
bhettegeschwindigke 11	durchschnittlich	durchschnillli
tarthandling Insgesamt	einlach	eiefa
GERADEAUSFLUG	1-2	1-
immg eschwindigkeil	16 kmh	38 kr
Geschwindigkeit beschleunigt		51 kn
Rolldämpfung	durchschnilllich	durchschnilli
KURVMUNDIG	1-2	1-
rudellendenr	gering	geri
Steuerweg	durchschnittlich	durchsch nillli
/endigkeil	durchschnilllich	durchschnillli
BEISEINES		1-
ackfluggrenze	durchschninlich cm 15 cm	durchschnilllich 60 cm • 15 c
ullslallgrenze	durchschnilllich 53 cm 80 cm	durchschnilllich 65 cm • 80 c
Bremskraflansileg	hab	ho
RONTALES EINKLAPPEN	2	
orbeschleunigung	gering	gerii
launesverhallen	selbsländig verreigerl	selbstendig erzöge
RONTO EINKLAPPEN (D		scusteriuly ef20gt
orbeEhleunigung/		durchschnillli
Oltnenesverhallen		selbständig verzöge
INSEITIGES EIKIAPPEN		
egdrehen	180 · 360 Grad	90 . 180 Gra
rehgeschwindigkeil	durthstimilllich	durchschnilllich n
		Verlangsamu
öhenverlust	durchschnittlich	dughschig
abilisierung	selbständig	selbständ
ffnungsverhallen	selbsländig veuggerl	selbständig verzöge
INSEITIGES EINKLAPPEN (11		
		90 • 180 Gra
egdrehen		
rehgeschwiedigkelf		durchsche eth m
		Verlangsamu
öhenverlust		durchschnittli
tabilisierung		selbständ
fkungsverhallen		selbstandie verzöge
INSEITIGES EINKLAPPEN U	NDGEGENSEUERN 1— 2	
tabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einladen Gegenbremse
teuerweg	durchschnilllich	durchschnittli
euerkrahanstieg	hoch	ho
egendrehen	einfach, keine leedenz zum	einfach, keine Tendenz zu
•	Siremungsabriss	Siremungsahri
lfoungsverhallen	selbständig verzögerl	selbslandig verräge
loungsvernunen	constanting voizogen	bollotaria y vorrage
ULI3TALL (es mmetristhe A	usleitung) 1 2	
RUDELN AUS TRIMMGESCHV	VINDIGKEIT 1 — 2	
RUDELN AUS SMBUNAREH	KURVENFLUG 📶 — 2]=
BSPIRALE	1 2	1_
	1-2	11
inleitung	durchschnilllich	durchschni ll li
udeltendenz	Mal vorhanden	nicht vorhand
Ausleitung	selbslanig	selbständ
UMUSE	1 – 2	1-
idedang	einfach	einla
Jucuting		
-	nimmt zogeind fahrt auf	nimmi zogerna iabii a
esleitung		
=	17-2	nimmt zögernd labil a 1 - Z durchschnilllio



DHV OS.01.0998-02

POWERPLAY STING 250

Hersteller: Swing Flugsportgeräte GmbH Inhaber der deutschen MusterprüfungSwing Flugsperlgeräte GmbH Klassifizierung: 1-2 Biplace, Sitzzahl: I. 2

Windenschleppr Je		
Verballen hei StO	nun. Fluggewrchl (105 kg)	max. Fluggeeicht (110
Füllverhalten	gleichmässig, solorl	gleichmassig. s
Aukiekverhalten	kommt sofort her Piloten	komm' solorl über Pilo
Abhebegeschwindigkeit	durchschnilllich	durchschnit
Starthandling insgesamt	elnlach	ein
GERADEAUSFLUG	1	
Trimmgeschwindigkeit	33 loh	10 (
Geschwindigkeit bexhleunigt		
Rolidamplung	hoch	1
Trudeltendenz	nicht verbanden	nicht vorhar
Steuerweg	hoch	
Wendigkeil	durChxlmilllich	durchschnil
BEIDS0116ES		
	snäl > 15 on	501> 75
Sacklluggrenze fullstallerenze	snai > 15 on spät > 90 cm	spät 90 (
ruiistailerenze Bremskraftanstieg	spat > 90 cm	durchschnil
UNKLAPPEN	noun	uururschnii
Vorbeschleunigung	gering	ge
Ölfnungsverhallen	selbsländig schnell	selbständig verzö
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten		
EINSE111613 EINKLAPPEN	1	1
Wegdrehen		90 • 160 0
Drelmexhwincligkeil	gering	durchschnittlich
HEL-Look of		Verlangsa _r
Höhelyerlusl	gering	durchschnil
Stabilisierung	selbständig _{se} lbsländig schnell	selbstä
Ölluegsverhallen	se insignal and activities	selbsländig verzö
		colocianaly voice
		constanting rozz
Wegdrehen		constanting voice
Wegdrehen Orehueschdadlreoll		consolining voice
Wegdrehen Orehueschdadlreoll Höhenverlust		consoluting vol.
Wegdrehen Orehueschdadlreoll Höhenverlust Stabillisierung		obbandy to Li
Wegdrehen Orehueschdadlreoll Höhenverlust Stabilisierung Öllnungsver hallen		obbandy of
Wegdrehen Orehueschdadlreoll Höhenverfust Stabilisierung Öllnungsver hallen EINKLAPPEN UN	D GEGENSTEUERN I einsehen Gegenbremsen	·
Wegdrehen Orehueschdadireoill Höhenverlust Stabilisierung Öllnungsver hallen EINKLAPPEN UN Stabilisieren	d gegensteuern	selhstä
Wegdrehen Orehueschdadireoil Höhenverlust Stabilisierung Öllnungsver hallen EINKLAPPEN UN Stabilisieren	D GEGENSTEUERN einsehen Gegenbremsen	selbstä I
Wegdrehen Orehueschdadlreoll Höhenverlust Stabilisierung Öllnungsver hallen EINKLAPPEN UN Stabilisieren	D GEGENSTEUERN einsehen Gegenbremsen hoch	selbstä l durchschnil
Wegdrehen Orehueschdadlreoll Höhenverlust Stabilisierung Öllnungsver hallen EINKLAPPEN UN Stabilisieren	D GEGENSTEUERN einsehen Gegenbremsen hoch hoch	selbstä l durchschnil einfach, keine ludens :
Wegdrehen Orehueschdadfreoll Höhenverlust Stabilisierung Öllnungsver hallen EINKLAPPEN UN Stabilisieren Steuerweg Steuerkreflanslieg Gegendrehen	D GEGENSTEUERN einsehen Gegenbremsen hoch hoch einlach. keine)enden zum	selbstä durchschnil einfach, keine ludens : Strömengsal
Wegdrehen Orehueschdadfreoll Höhenverlust Stabilisierung Öllnungsver hallen EINKLAPPEN UN Stabilisieren Steuerweg Steuerkreflanslieg Gegendrehen	D GEGENSTEUERN einsehen Gegenbremsen hoch hoch einlach. keine Jenden zum Strömungsabriss selbsländig schnell	selbstä l durchschnil einfach, keine ludens : Strömengsal selbsländig sch
Wegdrehen Orehueschdadlreoil Höhenverlust Stabilisierung Öllnungsver hallen EINKLAPPEN UN Stabilisieren Steuerweg Steuerkreflansleg Gegendrehen	D GEGENSTEUERN einsehen Gegenbremsen hoch hoch einlach, keine Jenden zum Strömungsabriss selbsländig schnell	selbstä durchschnil einfach, keine ludens : Strömengsal selbsländig sch
Wegdrehen Orehueschdadlreoil Höhenverlust Stabilisierung Öllnungsver hallen EINKLAPPEN UN Stabilisieren Steuerweg Steuerkrellansleg Gegendrehen ündkuchte Au am 9me Nes A	D GEGENSTEUERN feinsehen Gegenbremsen hoch hoch einlach, keine Jenden zum Strömungsabriss selbsländig schnell steilung)	selbstä durchschnil einfach, keine ludens : Strömengsal selbsländig sch
Wegdrehen Orehueschdadtreoll Höhenverlust Stabilisierung Öllnungsver hallen EINKLAPPEN UN Stabilisierun Steuerweg Steuerkreflanslieg Gegendrehen Öffnungsver hallen uuskuchte Au en ¶me Nee A	D GEGENSTEUERN 1 einsehen Gegenbremsen hoch hoch einlach, keine)enden zum Strömungsabriss selbsländig schnell stellung)	selbstä durchschnil einfach, keine ludens : Strömengsal selbsländig sch
Wegdrehen Orehueschdadfreoll Höhenverlust Stabilisierung Öllnungsver hallen EINKLAPPEN UN Stabilisieren Steuerweg Steuerkreilansleg Gegendrehen Öffnungsver hallen uskuche Au (an Pime Nee A	D GEGENSTEUERN 1 einsehen Gegenbremsen hoch hoch einlach, keine)enden zum Strömungsabriss selbsländig schnell stellung)	selbstä durchschnil einfach, keine ludens : Strömengsal selbsländig sch
Wegdrehen Orehueschdadfreoll Höhenverlust Stabilisierung Öllnungsver hallen EINKLAPPEN UN Stabilisieren Steuerweg Steuerkrellanslieg Gegendrehen Ülfnungsver hallen LUSKUCHE AU (ER Pime Nee A TRUDELN AUS IR HOUSSUR RUM A	D GEGENSTEUERN einsehen Gegenbremsen hoch hoch einlach, keine)enden zum Strömungsabriss selbsländig schnell stellung) usliettue 1	selbstä durchschnil einfach, keine ludens : Strömengsal selbsländig sch
Wegdrehen Orehueschdadtreoll Höhenverlust Stabilisierung Öllnungsver hallen EINKLAPPEN UN Stabilisieren Steuerweg Steuerkreflanslieg Gegendrehen Öffnungsver hallen uuktuchte Au en ¶me Nee A TRUDELN AUS IR HIGGSCHIS RUIM Aus sutttoxillins STELESPEALE Einleitung	einsehen Gegenbremsen hoch hoch einlach. keine)enden zum Strömungsabriss selbsländig schnell sleitung) sleitue 1	selbstä durchschill einfach, keine ludens: Strömengsal selbsländig sch
Wegdrehen Orehueschdadireoli Höhenverlust Stabilisierung Öllnungsver hallen EINKLAPPEN UN Stabilisieren Steuerweg Steuerkreitanslieg Gegendrehen Üffnungsver hallen unskucher Au en ®ene Nee A TRUDELN AUS IR HIGESORI RUIM Aus suttloxilifra SIELESPRALE Einleitung frudellendenz	D GEGENSTEUERN einsehen Gegenbremsen hoch einlach, keine Jenden zum Strömungsabriss selbsländig schnell seitung usleitung 1 seitung 1 seitung 1 seitung 1	selbstä durchschill einfach, keine ludens: Strömengsal selbsländigsch
Wegdrehen Orehueschdadireoli Höhenvellust Stabilisierung Öllnungsver hallen EINKLAPPEN UN Stabilisieren Steuerweg Steuerkreitanslieg Gegendrehen Üffnungsver hallen unskucher Au (an filme Nee A TRUDELN AUS IR HIGESSHIP RUM Aus suttloxilira	einsehen Gegenbremsen hoch hoch einlach. keine)enden zum Strömungsabriss selbsländig schnell sleitung) sleitue 1	selbstä durchschill einfach, keine ludens: Strömengsal selbsländigsch
Wegdrehen Orehueschdadireoli Höhenverlust Stabilisierung Öllnungsver hallen EINKLAPPEN UN Stabilisieren Steuerweg Steuerkrellanslieg Gegendrehen Öffnungsver hallen und werden in der der der der der der der der der der	D GEGENSTEUERN einsehen Gegenbremsen hoch einlach, keine Jenden zum Strömungsabriss selbsländig schnell seitung usleitung 1 seitung 1 seitung 1 seitung 1	selbstä durchschnil einfach, keine ludens . Strömengsal selbsländig sch 1 1 durchschell nicht vorhan selbstä
Wegdrehen Orehueschdadtreoll Höhenverlust Stabilisierun Öllnungsver halten EINKLAPPEN UN Stabilisieren Steuerkrellanslieg Gegendrehen Öffnungsver halten Lindelücher Au fam [®] me Nee A TRUDELM AUS IR HINDESOLIS RUDELM AUS BRUTELSPIRALE Einleitung frudellendenz Ausleitung	D GEGENSTEUERN einsehen Gegenbremsen hoch hoch einlach, keine Jenden zum Strömungsabriss selbsländig schnell steitung) usteitue 1 lightig gram einfach Mehl vorhanden selbständig	selbstä durchschnil einfach, keine ludens : Strömengsal selbsländig sch 1 1 durchschell nicht vorhan selbstä
Wegdrehen Orehueschdadfreoll Höhenverlust Stabilisierung Ölfungsver hallen EINKLAPPEN UN Stabilisieren Steuerweg Steuerkrellanslieg Gegendrehen Öffnungsver hallen LUGGUSE AU LORE NEG A TRUDELN AUS IN INDESCHO RUM AUS suttlioxillins STELSPRALE Einleitung frudellendenz Ausleitung Linteilung Ausfeilene	D GEGENSTEUERN einsehen Gegenbremsen hoch hoch einlach, keine Jenden zum Strömungsabriss selbsländig schnell sleitung) usleitue 1 usleitue 1 einfach Mehl vorhanden selbständig einlach	selbstär durchschnill einfach, keine ludens a Strömengsat selbsländig sch 1 1 durchschell nicht vorhan selbstär
Stabilisieren Steuerweg Steuerkrellanslieg Gegendrehen Öffnungsverhalten	D GEGENSTEUERN einsehen Gegenbremsen hoch hoch einlach, keine Jenden zum Strömungsabriss selbsländig schnell sleitung) usleitue 1 usleitue 1 einfach Mehl vorhanden selbständig einlach	selbstän durchschnil einfach, keine ludens z Strömengsat selbsländig sch 1 durchschell nicht vorhan selbstä eini selbstä



DHV GS-01-0999-02

Klassifizierung: 12 GH

Windenschlenn: la Verhalten bei

Sitzzahl: 1

füllerhallen

Aniziehverhalten

Abhebeaeschwindiakeit

Starlhandllrg insgesamt

frinungeschwindigkeit

Geschwindiaken heschleuniai

GERAMAUNZ

Rolldämpfung

Trudelteeden

Wendigkeil

Sacklluggrenze

fullstallgrenre

FRONTALES

Bremskraltaesliag

Vorbeschleunigeen

Öffnungsverhallen

Vorbeschleunigung

Öffnungsverhallen

Drehgescleadigkei

EINSEITIGES

Wegdrehen

Höhenverlesi

Stabilisierung Gfinungsverhalten

ENISHUGES Wegdrehen

Höhemeriusl

Stabilisierung

Stabilisieren

Steuerweg

Öllnengsverhailen

Sieverkrallansnen

Strömungsabriss

Öffnungsverhallen

1RUDEIN AUS IIIMMGTSC

FULLSTALS (syn fUILSTAII ac

Einleitung

Ausleitung

Einleitung

fadenendee

Drehgeschwindigkeit

FRONTAII3 EINILAPPIN(BISCHIEUNNI)

KURVENIIIILING

Hersteller: Swing flugsportgerate GmbH

Inhaber der deutschen Musterprüfung: Swing flugsporigeröte GmbH

min. Fluggewicht (105 kg)

kommt alert über Pilgers

gleichmässig, sehr

durchschniitlich

einlach

hoch

nicht vorhanden

spat > 75cm

spät > 90 cm

selbständig schnell

hoch

gering

gering

einlaches Gegenbremen

selbständig schnell

nicht erhanden

selbständig

einfach

Gegendrehen einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss

hoch

hock

max. fluggewichl 1140 kg

gleichmässig. solar

einlach

_J

35 Ism

dd kah

hoch

nichl vorhanden

dudannnich

späl > 90 cm

durehschiltla

.1-1

gering

coal >

selbständig erzene

selbständig veridgert

durchschntillich

gering

gering

gering

selbständig

selbständig

durchschnilli a

selbständig schnell

durchschilrlidi

nal vorhanden

selbständig

einfach

eintach, keine Tendenz zum

selbständig

sei bitendig schnell

⁴uiehirtninch seil Verlangsamung

kommt selerl über Piloten



GRADIENT BRIGHT 24

Hersteller: Gradient s.ro.

Inhaber der deutschen Musterprüfung: Tuepein' fastline GmbH Klassilizierung: 1 G11

Sitzzahl: 1

Windenschlepp: Ja





SILEXX'S

Hersteller: Skywalk GmbH & Co. KG

Inhaber der deutschen Musterprüfung: Skywalk GmbH & Co. KG

Klassifizierung, 2 GH Sitzzahl: 1

Verhalten bei	min. fluggewichl (80 Ical	fild Fluggewicht il 9 °
WR]	1 – 1	<u>-</u> 11 , 2
füllverhaften	gleichmässig, seierl	gleichmässig. so
Auf ziehverhallen	kommt veregerl über Piloten	kommt verzögert über Pilot
Abhebegeschwindigkeil	durchsrhniillich	durchschniill
Irrhandling insgasan ⁹	inlach	eleta
GMDEANSFIIIG	1—2	1 -
Irimmgeschwindighel	35 kah	37 kr
Geschwindigkeit herchicuni&		501ir
Rolldämpfung	durchschnittlich	duduhal
Unegal%	1-2	1 –
Trudenendet	gering	ger
Steuerweg	durchscheillia	duirchschnigl
Wendigkeil	durchschnittlich	dunchschnillt
BEIDSEITE5 turtuntErt	1-2	1 -
Saalluggrente	durchschrtilllfch eo cru -15 car	durthschnilitich 50 cm 75
fullstallgranze	durchschninlich 55 in 80 cm	durchschnittlich 55 cm -80
Bremskrallanstieg	durchschnillikh	durchschnigl
FRO M		,
Vorbeschleunigung	gering	ger
Öffnungsvorhallen	eibtlandinverrägerl	selbständig ereg
FORM EINKLAPPEN DI		constanting or og
	23013101101)	durchschnittl
Vorbeschleunigung Öffnungsverhallen		
FINSEIIGES FINKLAPPEN		selbständig rau e
	2	
Wegdrehen	180- 350 Grad	90 - 10 Gr
Drehgeschwindigkeit	durchschniillich	dar(kschninch
		nknlangrana
Höhenverlust	durcharallich	durchsehnilil
Stabilisierung	selbständig	selbstän
Ölirrungsverhalten	selbständig verügerl	selbständig rereg
EINSEILIGES EINKLAPPEN IN	ESC ENN TO 1)	1-
Wegdrehen		
Dreheeschwindigkeil		
		durchschnittla n
		Verlangsamu
flöhenerlust		Verlangsamı durchsnhüll
flöhenerlust Stabilisierung		Verlangsamı durchsnhüll selbstän
flöhenerlust Stabilisierung Öllnungsverhallen	OPOSINISTISSI A	Verlangsamı durchsnhüll
flöhenerlust Stabilisierung Öllnungsverhallen ENSE111% EIKLAPPEN u		Verlangsam durchsnhüll selbstän selbständig impul
flöhenerlust Stabilisierung Öllnungsverhallen ENSE11196 EIKLAPPEN II Stabilisieren	elnlacheelegenbromen	Verlangsam, durchsnhüll selbständ selbständig impul einla:bac Gegenbrems
flöhenerlust Stabilisierung Öllnungsverhallen ENSE1119% EIKLAPPEN u Stabilisieren Steuenweg	elnlacheelegenbromen hmhuhnndich	Verlangsam durchsnhüll selbstän selbständig impul einla:bac Gegenbrems derchscheili
flöhenerlust Stabilisierung Ölnungsverhallen ENSE111% EIKLAPPEN u Stabilisieren Steuerwag Steuerkaltanstieg	elnlacheelegenbromen hmhuhnndich durchschnittlich	Verlangsam, durchsnhüll selbständ selbständig impul einla bac Gegenbrens derchscheill derchschninl
flöhenerlust Stabilisierung Öllnungsverhallen ENSE1119% EIKLAPPEN u Stabilisieren Steuenweg	elnlacheelegenbromen hmhuhnndich durchschnittlich einlach keine Tendeni	Verlangsamı durchsnhüll selbständig impl selbständig impl einla.bac Gegenbrems derchscheill derchscheill
flöhenerlust Stabilisierung Öltnungsverhallen ERSEITIVS EIKLAPPEN Stabilisieren Stabilisieren Steuerweg Steuerkaltanstieg Gegendrehen	elnlacheelegenbromen hmhuhnndich durchschnittlich einlach keine Tendeni Strömungsabriss	Verlangsam, durchsnhüll selbständ selbständig impul einla bac Gegenbrems derchscheill derchscheill sinlach, keine Tendenz z
Riöhenerlust Stabilisierung Ölnungsverhallen ENSEHIV, EIKLAPPEN II Stabilisieren Steuerweg Steuerkaltanstieg Gegendrehen	einlacheelegenbromen hmhuhnndich durchschnittlich einlach keine Tendeni Strömungsabriss selbständig eeredgerr	Verlangsam, durchsnhüll selbständ selbständig impul einla bac Gegenbrems derchscheill derchscheill sinlach, keine Tendenz z
Riöhenerlust Stabilisierung Ölnungsverhallen ENSEIII%, EIKLAPPEN II Stabilisieren Steuerweg Steuerkaltanstieg Gegendrehen Olfnungsverhalten FULLSTillinimel rfide Au	einlacheelegenbromen hmhuhnndich durchschnittlich einlach keine Tendeni Strömungsabriss selbsfändig eeredgerr	Verlangsam, durchsnhüll selbständ selbständig impul einla bac Gegenbrems derchscheill derchscheill sinlach, keine Tendenz z
Riöhenerlust Stabilisierung Ölnungsverhallen ENSEHIV, EIKLAPPEN II Stabilisieren Steuerweg Steuerkaltanstieg Gegendrehen	einlacheelegenbromen hmhuhnndich durchschnittlich einlach keine Tendeni Strömungsabriss selbsfändig eeredgerr	Verlangsam, durchsnhüll selbständ selbständig impul einla bac Gegenbrems derchscheill derchscheill sinlach, keine Tendenz z
Riöhenerlust Stabilisierung Ölnungsverhallen ENSEIII%, EIKLAPPEN II Stabilisieren Steuerweg Steuerkaltanstieg Gegendrehen Olfnungsverhalten FULLSTillinimel rfide Au	elnlacheelegenbromen hmhuhnndich durchschnittlich einlach keine Tendeni Strömungsebriss selbständig eeredgerr sittNIND —2 alelluoN) —1	Verlangsam, durchsnhüll selbständ selbständig impul einla bac Gegenbrems derchscheill derchscheill sinlach, keine Tendenz z
Riöhenerlust Stabilisierung Ölnungsverhallen ERSEITII'S EIKLAPPEN II Stabilisieren Stabilisieren Steuerwag Steuerkaltanstieg Gegendrehen Ölfhungsverhalten FULLSTIllinimmelfride Au titt 15911 lamerüche At TRUDELN AUS TRINHOISCH	elnlacheelegenbromen hmhuhnndich durchschnittlich einlach keine Tendeni Strömungsabriss seibständig eeredgerr seitNINID —2 tatelluoN) -1 WINNIGKEIT 2	Verlangsam, durchsnhüll selbständ selbständig impul einla bac Gegenbrems derchscheill derchscheill sinlach, keine Tendenz z
Riöhenerlust Stabilisierung Ölnungsverhallen ERSE111% EIKLAPPEN I Stabilisieren Stabilisieren Stabilisieren Steuerwag Steuerkaltanstieg Gegendrehen Ölfnungsverhalten FULLSTIllininmelfride Au H111.15911 Jamerüche At TRUDELN AUS TRINHOISCH TRUDELN AUS MATINARII	elnlacheelegenbromen hmhuhnndich durchschnittlich einlach keine Tendeni Strömungsabriss seibständig eeredgerr seitNINID —2 tatelluoN) -1 WINNIGKEIT 2	Verlangsam, durchsnhüll selbständ selbständig impul einla bac Gegenbrems derchscheill derchscheill sinlach, keine Tendenz z
Riöhenerlust Stabilisierung Ölnungsverhallen ENSE111% EIKLAPPEN I Stabilisieren Stabilisieren Steuerwag Steuerkaltanstieg Gegendrehen Ölfnungsverhalten FULLSTIllinimel fride Au H111.5911 Iamerüche At TRUDELN AUS TRINHOISCH TRUDEN AUS MATINARII STEILSPIRALE	elnlacheelegenbromen hmhuhnndich durchschnittlich einlach keine Tendeni Strömungsabriss selbständig eeredgerr sittiNIND —2 tatelluoN) —1 WINNIGKEIT 2 N KURVINNIG —2	Verlangsam durchsnhüll seibständig impu einla bac Gegenbrem derchscheill derchschnin einlach, keine Tendenz z Siamungsah seibstendin verzög
Riöhenerlust Stabilisierung Ölnungsverhallen ERSEITIN, EIKLAPPEN II Stabilisieren Stabilisieren Stabilisieren Steuerwag Steuerkaltanstieg Gegendrehen Ölfnungsverhalten FULLSTIIllinimelrfide Au HTI. 15911 lamerüche At TRUDEN AUS TRINHOISCH TRUDEN AUS MATINARII STELLSPIRALE Einleitung	einlacheelegenbromen hmhuhnndich durchschnittlich einlach keine Tendeni Strömungsabriss selbständig eeredger seltstiNIND -2 talelluoN) -1 IWINNIGKEIT 2 N KURVINNIG 1-2 durchschniffirch	Verlangsam, durchsnhüll selbstän selbständig impul einla bac Gegenbrems derchscheill derchscheinl sinaungsahr selbstendin verzög
tiöhenerlust Stabiliserun Öllnungsverhallen Ensettitik, EIKLAPPEN II Stabiliseren Steuerweg Steuerkaltanstieg Gegendrehen Ölfnungsverhallen FULLSTillinimelfride Au III.15911 lamerüche At TRUDEIN AUS TRINHOISCH TRUDEN AUS MATINARII STEILSPIRALE Einleitung Irudellandeez	einlacheelegenbromen hmhuhnndich durchschnittlich einlach keine Tendeni Strömungsebriss selbständig eeredgerr sistININD ——2 tatelluoN) ——1 WINNIGKEIT 2 N KURVINNIG ——2 durchschniffirch gering	Verlangsam durchsnhüll selbständig impu einia bac Gegenbrem derchscheil derchscheil seinlach, keine Tendenz Siamungsahs selbstendin verzög
Röhenefust Stabiliserung Öllnungsverhallen Ensettiff, ElKLAPPEN u Stabiliseren Steuerkaltanstieg Gegendrehen Olfnungsverhalten FULLSTIllinimelrfide Au ####################################	einlacheelegenbromen hmhuhnndich durchschnittlich einlach keine Tendeni Strömungsabriss selbständig eeredger seltstiNIND -2 talelluoN) -1 IWINNIGKEIT 2 N KURVINNIG 1-2 durchschniffirch	Verlangsam durchsnhüll selbständig impu einia bac Gegenbrem derchscheil derchscheil seinlach, keine Tendenz Siamungsahs selbstendin verzög
tiöhenerlust Stabiliserun Öllnungsverhallen Ensettitik, EIKLAPPEN II Stabiliseren Steuerweg Steuerkaltanstieg Gegendrehen Ölfnungsverhallen FULLSTillinimelfride Au III.15911 lamerüche At TRUDEIN AUS TRINHOISCH TRUDEN AUS MATINARII STEILSPIRALE Einleitung Irudellandeez	einlacheelegenbromen hmhuhnndich durchschnittlich einlach keine Tendeni Strömungsebriss selbständig eeredgerr sistININD ——2 tatelluoN) ——1 WINNIGKEIT 2 N KURVINNIG ——2 durchschniffirch gering	Verlangsam, durchsnhüll selbständig immel selbständig immel einla bac Gegenbrems derchscheili derchscheili selnstenden z Siamungsahr selbstendin verzög derchschninl
Röhenefust Stabiliserung Öllnungsverhallen Ensettiff, ElKLAPPEN u Stabiliseren Steuerkaltanstieg Gegendrehen Olfnungsverhalten FULLSTIllinimelrfide Au ####################################	einlacheelegenbromen hmhuhnndich durchschnittlich einlach keine Tendeni Strömungsebriss selbständig eeredgerr sistININD ——2 tatelluoN) ——1 WINNIGKEIT 2 N KURVINNIG ——2 durchschniffirch gering	Verlangsam, durchsnhüll selbständig immil selbständig immil einla bac Gegenbrems derchscheili derchscheili derchschein selbstendin verzög derchschnini ger selbstän
Röhenerlust Stabiliserung Öllnungsverhallen Ensettilisk, EIKLAPPEN u Stabiliseren Steuerkaltanstieg Gegendrehen Ölfnungsverhallen FULLSTIllinimelrfide Au ####################################	einlacheelegenbromen hmhuhnndich durchschnittlich einlach keine Tendeni Strömungsabriss selbständig eeredgerr isttiNIND —2 talelluoN) –1 IWINNIGKEIT 2 durchschniffrch gering sellssländig	Verlangsamı durchsnhüll selbstän
Röhenefust Stabilisierung Öllnungsverhallen ENSEITI'N, EIKLAPPEN II Stabilisieren Steuerwag Steuerkaltanstieg Gegendrehen Olfnungsverhallen FULLSTIIllinimelrfide Au ####################################	elnlacheelegenbromen hmhuhnndich durchschnittlich einlach keine Tendeni Strömungsbriss selbständig eeredgerr isitiNIND —2 ialelluoN) —1 IWINNIGKEIT 2 N KURVINNIG —2 durchschniffirch gering sellsständig	Verlangsam, durchsnhüll selbständig impl einlabac Gegenbrem derchscheill derchscheill derchscheil selbstendin verzög derchschnind einlach, keine Tendenz z Siamungsahr selbstendin verzög

Ausleitung	selbständig	etbständig
1.01DUH5		
Landeerhalten	*Fach	Wach

DHV GS-01.1002-02

Öflungsverhalien

Öffnungsverhallen

Offnuneseerhalten
FÜLLSTALL Ismeledie **ffli**N

DHV OS•01.1003-02

bi

DHV GS-01 - 1004-02



-1	•		'
	Verhaltes bei	min.fluggewicht (100 kg)	max. Fluggewichi (130 kg)
	START	1-2	1-2
	Füllverhalten	gleichmässigsoleg	gleichmässig, sofort
1	Ausziehverhalten	kommt feil eher Piloten	kommt sofort über Piloten
-	Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnilllich
	Starthandling insgesamt	eint e	einfach
	GERADEAUSFLOG	1-2	_ 2
1	frimmgeschwindlgkelt	31 h ü	38 km.11
	Geschwindigkeit beschleunig)		54 krah
	Rolldämpfung	hoch	hoch
		1 2	I - 2
	Trudetendenz	gering	gering
	Steuerweg	hoch	hoch
	Wendigkeit	hoch	hoch
	BEIDSEHIGES	1	1-2
	Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschni ⁹ lkh 611 an • 75 an
	Fullsfalle renne	durchubnittlich 65 cm BEI em	durchschnilllich 65 an • 80 cm
	Bremskrallansrieg	hoch	hodi

fRONTAIES		
Vorbeschleunigung		gering
Oflnungserhalien		selbständig im siebe
EINSEIHGES	I —2	1-
Wegdrehen	0- 180 Gei	90 -IDO Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mir Verlangsamung	durchschnilllich Seil
		Verlangsamung
Höhenverlust	gering	durchschnilllich
Stabilisierung	selbständig	selbstandig

selbständig schnell

duithschnitllkb

selbständig Impulsiv

durchschniglkh

selbslandig impulsiv

selbständig schnell

sennlaedie schnell

1	LINOLINOLO			
	Wegdrehen			180- 360 Grad
	Drehgeschwindigkeit			durchschnittlich mit
				Verlangsamung
	Höhenverlust			dewhichniglich
	Stabilisierung			selbständig
	öffmrsgsrerhalien			selbständig schnell
				1-2
	Stabilisieren	einfaches Gegenb usen	eink	aches Gegenbremsen
	Steuerweg	durchuhniglich		durchschelltlich
	Steuererellangien	hach		hoch
	Gegendrehen	e Ach, keine kndem cum	einlac	h, leine iendenz

Strömungsabriss selbständig schnell

EULISTALL		1-2	1 2
TRUDELN AUS			2
AUS			1 2
		1-2	1 – 2
Einteilung		elnlach	durchschnittlich
Trudeltendenz		gering	gering
Ausleitung		selbstandio	selbständig
			1 – 2
Einleitung		einfach	
Ausleilung		selbständig	selbständig
LANDUNG			1-2
Landeverhalten		eigfath	einfach
ERGANZOGGEN	ZUR RIMICHEIMIII		
1			

вк	U	МП	ES	S

Hersteller: Sky Paregliders s.r.o. Inhaber _{der} deutschen MusterpriAng: Lukavsky Idenek Klassifizierung: 2 GH Sitzahlt: I Windenschlepp: la

Windenschlepp: la		
Verhallen bei	min. Fluggewicht (65 Iull	max. Fleggewichl 195 kg)
Füllverhalten	gleich mässig, sofell	gleichmassig, sofort
Aufzieheerhalien	kommt Amt übet Piloten	kommt solo g der Filmen
Abhebegeschwindigkell	durchschnilllich	durchschnilllich
Starthandling Insgesamt	elnlach	einfach
ļ	J:-1	
Trimmeeschwindigkeil	36 Wir	31 kt
Geschwindigkeit beschleunigt		52 hasch
Rolldämpfung	hoch	hoch
		1-2
Tredeltendent	gering	genug
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDS1ffIGES	1-2	
Sackfluggrenre du	ırchschnilllich 60 cm • J5 cm	durchschni ⁹ lich 60 cm-75 tm
fullslallg i erre du	urchschnilllich 0 cm • 80 en	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskrallarslieg	hoch	hoch
FRONTALES ANKUPPEN	1—2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öllnungeerhallen	selbständig schnell	selbständig schnell
INIKUPPEN (BESI	CRE01161)	2
Vorbeschleunigung		durchschnilllich
Öllnung werhallen		selbständig schneit
EINSEITIGES EMILLAPPEN	1-2	
Weadrehen	25.180 Grad	90.180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	durchschnittlich mit
	5. 5 5 5	Verlangsamung
Höhenverlust	Anng	gering
Slebilisierung	selbständig	selbständig
llifnungseerhällen	rebständig schnell	selbslandig schnell
El ITNES EMKLAPPEN		
Wegdrehen		18B-160 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich seil
		Verlangsamung
Höheneerlust		durchuhriglieh
Stabilisierung		selbständig
OflnuggsverhaDee		elbständig schnell
EINSEITIGES ONRAPPEN UND	GERMIN 1-2	
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einlaches Gegenbremsen
Steuerreg	durchuhnillilch	durchschnilllich
Steuerkrallanslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine !enden' I m	einlach, keine Lenden NM
	Strömungsabriss	Stremungsabriss
Öllaunesverhallen	selbständig schnell	selbständig schnell
NIMM 09omeliische Aus		
FULLSTAU as mmelrische Ar	uslehme 1 —1	
TRUDELN AUS TRITINGESC NIN	IDIGKEIT 1 — 2	
TRUDELN AUS STATIONÄREI	N KWNDINO 1 – 2	
STEILSPIRALE	1-2	
Einteilung	einlach	einlach
hudeltendeal	gering	gering
Ausle bte	selhdenclig	selbständig
BIEINEMIR	1_2	
EinkiNeg	elnlach	einlach
Austeilung	selbständig	selbständig
IANDU	1-2	
Landeverhallen	einfeth	einlach

PARATECH PBI4
Hersteller: Paratech AG
Inhaber der deutschen Musterprüfung: Paratech AG
Klassilizierung: 1-2 Biplace
Sitzzahl:
Windenschlappda

Aufziehverhallen komme solof über Ha len komm) sofort Ober Piloten Abhebegeschwindigkeit durchschniglich durchschnittlich Slaffhandfisn insgesamt einlach einfach GERADEAUSFLUG Immeschwindigkeil Salmingschwindigkeil Salmingschwindigkeil Salmingschwindigkeil Salmingschwindigkeil Geschwindigkeil Geschwindigkeil Geschwindigkeil Geschwindigkeil Geschwindigkeil Geschwindigkeit Beschicunig! All Grade Geschwindigkeit Beschicunig! All Grade Geschwindigkeit Geschwindi	Verhaltee bei	loh Fliggewichl 040 kur	max. Fluggewkhl (22S kg)
Aufziehverhallen komme solofi über Hallen komm) sofort Ober Piloten Abhebegeschwindigkeit durchschniglich durchschnittlich Slarthandffsn insgesamt einfach einfach GERADEAUSFLUG Itimmgeschwindigkeil 39 IIVI III km²h Geschwindigkeit beschicunig! Roldämplung durchscheillikh durchschnittlich ROLKPERUNGUNG Tredellendenz gering nicht vorhanden Steuerweg hoch hoch Wendigkeit durchschnittlich both BEIDSETINGES OBERINNEN Sackfluggreme spät > 75 cm spä	1E1		
Abhebegeschwindigkeit durchschniglich sinsgesamt einlach einfach einfach gerapeschwindigkeit 39 IM II km h GERADEAUSFLUG III Man III km h Geschwindigkeit beschicunigl Rolldämplung durchscheillikh durchschnittlich ROFFENNADUNG IT redellendenz gering nicht vorhanden Steuerweg hoch hoch Wendigkeit durchschnittlich hoch BEIDSEITIGES OBERINNEN Sackfluggrene spät > 75 cm spät > 75 cm spät > 75 cm spät > 90 cm späl > 90 cm s	Fillverhallen	gleichmässig, solo!	gleichmässig. sofort
Slarthandifsn insgesamt einlach GERADEAUSFLUG Irimmgeschwindigkeil 39 IVI Geschwindigkeit beschicunig! Roldämplung durchscheillikh durchschnittlich KURYEMMADUNG Tredellendenz gering nicht vorhanden Steuerweg hoch hoch Wendigkeit durchschnittlich hoch BEIDSEITIGES OBERINNEN Sackfluggreme spät > 75 cm spät > /5 cm Fulfstallgrenze spät > 90 cm späl > 90 cm Bremskraftanslieg hoch hoch FRONTALES ENMAPPEN Vorbestheunigung durchschnittlich tülleungsverhaben selbständig schnell FRONTALES NUM (UESCHIEUEPEA) Vorbeschleunigung Öllnungsverhallen EINSEITIGES EINKUPPEN Wegdrehen 90 * Neid 90 I 80 Grac Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung Höhenverlust gering Stabilisierung selbständig selbständig sebeständig Stebsländig scheel	Aufziehverhallen	komme solorl über Ha !en	komm) sofort Ober Piloten
GERADEAUSFUG Irimmgeschwindigkeil 39 IIV II km/h Geschwindigkeit beschicunig! Roldämplung durchscheillikh durchschnittlich KURKENANCUNG Tredelendenz gering nicht vorhanden Sleuerweg hoch hoch Wendigkeit durchschnittlich BEIDSETTIGES OBERINNEN Sackfluggreme spät > 50 cm spät > 15 cm Fulstallgrenze spät > 90 cm späl > 90 cm Florenskraflanslieg hoch hoch FRONTALES ENNAPPEN Vorbeschleunigung durchschnittlich Gilleungsverhalen selbständig schnell FRONTALES NUM (UESCHIEUEPEA) Vorbeschleunigung Öllnungsverhallen EINSETTIGES SINKUPPEN Wegdrehen 90 * Neid 90 1 80 Grac Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung Höhenverlust gering durchschnillich Greengsverhalten selbständig selbständig selbständig	Abhebegeschwindigkeit	durchschniglich	durchschnittlich
Ceschwindigkell 39 IVI Ceschwindigkell deschicunigl Roldämplung durchscheillikh durchschnittlich ROLGEVENNANDUNG Tredellendenz gering nicht vorhanden Steuerweg hoch hoch Wendigket durchschnittlich BEIDSEITIGES OBERINNEN Sackfluggrenze spät > 50 cm spät > 15 cm Pullstallgrenze spät > 90 cm späl > 90 cm Bremskraffansleg hoch hoch FRONTALES ENNAPPEN Vorbesthleunigung durchschnittlich ülleungsverhaben selbständig schnell FRONTALES NUM (UESCHIEUEPEA) Vorbeschleunigung Öllhungsverhallen EINSEITIGES ENNUPPEN Wegdrehen 90 * Neid 90 180 Grad Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung Höhenverlust gering Stabilisierung selbständig selbständig Stebständig schnell Stebständig selbständig selbständig	Slarthandlfsn insgesamt	einlach	einfach
Geschwindigkeit beschicunigi Rolldämplung durchscheillikh durchschnittlich ROLRYEMMANDUNG Tredellendenz gering nicht vorhanden Steuerweg hoch hoch Wendigkeit durchschnittlich BEIDSEITIGES OBERINNEN Sackflugrenze spät > 90 cm spät > 75 cm Pullstallgrenze spät > 90 cm späl > 90 cm Bremskraffanslieg hoch hoch FRONTALES ENAAPPEN Vorbesthleunigung durchschnittlich ülleungsverhaben selbständig schnell FRONTALES NUM (UESCHIEUEPEA) Vorbeschleunigung Öllhungsverhallen EINSEITIGES ENAUPPEN Wegdrehen 90 * Neid 90 180 Grac Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung Höhenverlust gering Stabilisierung selbständig selbständig selbständig Gffeengsverhalten selbständig selbständig selbständig	GERADEAUSFLUG		1 – 2
Rolldämplung durchscheillikh durchschnittlich KURYEMMANDUNG Tredellendenz gering nicht vorhanden Steuerweg hoch hoch Wendigkeit durchschnittlich BEIDSEITIGES OBERINNEN Sackfluggreme spät > 75 cm spät > 75 cm Fulstallgrenze spät > 90 cm späl > 90 cm Fremskraffansleg hoch hoch BFONTALES ENVAPPEN Vorbesthleunigung durchschnittlich ülleungsverhaben selbständig schnell FRONTALES NUM (UESCHIEUEPEA) Vorbeschleunigung Öllnungsverhallen EINSEITIGES EINVUPPEN Wegdrehen 90 * Neid 90 180 Grac Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung Höhenverlust gering Stabilisierung selbständig selbständig selbständig Stabilisierung selbständig selbständig selbständig	Irimmgeschwindigkell	39 1▶	II km'h
REPERMADUNG Tredelendenz gering nicht vorhanden Steuerweg hoch hoch Wendigkeit durchschnittlich hoch BEIDSETIGES OBERINNEN Sackfüggeren spät > 75 cm spät > /5 cm Fullstaligrenze spät > 90 cm Fullstaligrenze spät > 90 cm Fullstaligrenze hoch hoch FRONTALES EINAFPEN Vorbesthleunigung durchschnillich ülleungsverhaben seibständig schneil FRONTALES NUM (UESCHIEUEPEA) Vorbeschleunigung Öltnungsverhalten EINSETIGES EINAUPFEN Wegdrehen 90 * Neid 90 180 Grad Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung Höhenvertust gering durchschnillich Stabilisierung selbständig selbständig selbständig Stabilisierung selbständig selbständig selbständig	Geschwindigkeit beschicunigl		
Tredellendenz gering nicht vorhanden Steuerweg hoch hoch hoch wendigkeit durchschnittlich hoch BEIDSEITIGES OBERINNEN Sackfluggrene spät > 75 cm spät > 75 cm spät > 75 cm spät > 75 cm spät > 75 cm spät > 90 cm späl > 90 cm sp	Rolldämplung	durchscheilllkh	durchschnittlich
Steuerweg hoch hoch Wendigkeit durchschnittlich hoch BEIDSETTIGES OBERINNEN Sackfluggreme spät > 75 cm spät > 75 cm Fullstallgrenze spät > 90 cm späl > 90 cm Bremskraftanslieg hoch hoch FRONTALES ENNAPPEN Vorbestheunigung durchschnillich ülleungsverhaben selbständig schnell FRONTALES NUM (UESCHIEUEPEA) Vorbeschleunigung Öltnungsverhallen EINSETTIGES EINKUPPEN Wegdrehen 90 * Neid 90 180 Grad Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung gering m0 Verlangsamung Höhenverlust gering durchschnillich Stabilisierung selbständig selbständig selbständig	KURVENNANDUNG		
Wendigkeit durchschnittlich hoch BEIDSEITIGES OBERINNEN Sackfluggreme spät > 90 cm späl > 90 cm Fullstallgrenze spät > 90 cm späl > 90 cm Bremskraflanslieg hoch FRONTALES ENMAPPEN Vorbesthleunigung durchschnilllich dilleungsverhaben seibständig schnell FRONTALES NUM (UESCHIEUEPEA) Vorbeschleunigung Öllnungsverhallen EINSEITIGES SINKUPPEN Wegdrehen 90 * Neid 90 180 Grac Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung gering m0 Verlangsamung Höhenverlust gering durchschnillich Stabilisierung selbständig selbständig selbständig	Tredellendenz	gering	nicht vorhanden
BEIDSETIGES OBERINNEN Sackfluggrene spät > 75 cm spät > 75 cm Fullstallgrenze spät > 90 cm späl > 90 cm Bremskraftanslieg hoch hoch FRONTALES ENNAPPEN Vorbesthleunigung durchschnilllich tülleungsverhaben selbständig schnell FRONTALES NUM (UESCHIEUEPEA) Vorbeschleunigung Öllnungsverhallen EINSETIGES ENNUPPEN Wegdrehen 90 · Neid 90 180 Grad Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung gering m0 Verlangsamung Höhenverlust gering durchschnilllich Stabillsierung selbständig selbständig selbständig	Steuerweg	hoch	hoch
Sackfluggreme spät > 75 cm spät > 75 cm Fullstaltgrenze spät > 90 cm späl > 90 cm Bremskraftanslieg hoch hoch FRONTALES ENNAPPEN Vorbesthleunigung durchschnilllich tülleungsverhaben selbständig schnell FRONTALES NUM (UESCHIEUEPEA) Vorbeschleunigung Öllnungsverhalten EINSETTIGES ENNUPPEN Wegdrehen 90 · Neid 90 180 Grad Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung Höhenverlust gering Stabillsierung selbständig selbständig Offeengsverhalten seibsrad schnell selbständig scheel	Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
Fullstaltgrenze spät > 90 cm Bremskraftenslieg hoch FRONTALES ENNAPPEN Vorbesthleunigung durchschnilllich tülleungsverhaben selbständig schnell FRONTALES NUM (UESCHIEUEPEA) Vorbeschleunigung Öllnungsverhalten EINSETIGES ENNUPPEN Wegdrehen 90 · Neid 90 180 Grac Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung Höhenverlust gering Stabillsierung selbständig selbständig Offeengsverhalten seihsrad schnell selbständig scheel	BEIDSEITIGES OBERINNEN		
Bremskraflanslieg hoch FRONTALES ENNAPPEN Vorbesthleunigung durchschnilllich ülleungsverhaben selbständig schnell FRONTALES NUM (UESCHIEUEPEA) Vorbesthleunigung Öllnungsverhallen EINSETTIGES ENNUMPEN Wegdrehen 90 * 'Neid 90 180 Grac Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung gering m0 Verlangsamung Nehoeschwindigkeil gering mit Stabilisierung selbständig selbständig Stabilisierung selbständig selbständig selbständig selbständig	Sackfluggreme	spät> 75 cm	spät > /5 cm
FRONTALES ENAUPPEN Vorbesthleunigung durchschnilllich ülleungsverhaben selbständig schnell FRONTALES NUM (UESCHIEUEPEA) Vorbeschleunigung Ölhungsverhallen EINSETTIGES EINKUPPEN Wegdrehen 90 * Neid 90 180 Grac Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung gering m0 Verlangsamung Höhenverlust gering durchschnillich Stabillsierung selbständig selbständig selbständig scheel	Fullstallgrenze	spät > 90 cm	späl > 90 cm
Vorbeshleunigung durchschnillich ülleungsverhaben seibständig schnell FRONTALES NUM (UESCHIEUEPEA) Vorbeschleunigung Ölhungsverhallen EINSETTIGES EINKUPPEN Wegdrehen 90 * Neid 90 180 Grad Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung gering m0 Verlangsamung Höhenverlust gering durchschnillich Stabilisierung selbständig selbständig selbständig	Bremskraflanslieg	hoch	hoch
tülleungsverhaben selbständig schnell FRONTALES NUM (UESCHIEUEPEA) Vorbeschleunigung Öllnungsverhallen EINSETTIGES LINKUPPEN Wegdrehen 90 * Neid 90 180 Grac Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung gering m0 Verlangsamung Höhenverlust gering durchschnillich Stabilisierung selbständig selbständig selbständig	FRONTALES EINIAPPEN		
PRONTALES NUM (UESCHIEUEPEA) Vorbeschleunigung Öllnungsverhallen EINSETTIGES EINKUPPEN Wegdrehen 90 • Neid 90 180 Grac Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung Höhenverlust gering durchschnilllich Stabilisierung selbständig selbständig Offeengsverhalten seihsrad schnell selbständig scheel	Vorbesthleunigung	durchschnilllich	
Vorbeschleunigung Ölhungsverhalten EINSETTIGES EINKUPPEN Wegdrehen 90 • Neid 90 I 80 Grac Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung gering m0 Verlangsamung Höhenverlust gering durchschnilllich Stabilisierung selbständig selbständig Offeengsverhalten seihsrad schnell selbständig scheel	ülleungsverhaben	selbständig schnell	selbständig schnell
Öllnungsverhallen EINSEITIGES EINKUPPEN Wegdrehen 90 • Neid 90 1 80 Grac Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung gering m0 Verlangsamung Höhenverlust gering durchschnilllich Stabilisierung selbständig selbständig Offeengsverhalten seihsrad schnell selbständig scheel	FRONTALES NUM (UESCH		
EINSETTIGES EINNUPPEN Wegdrehen 90 • Neid 90 I 80 Grac Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung gering m0 Verlangsamung Höhenverlust gering durchschnilllich Stabilisierung selbständig selbständig Offeengsverhalten seihsrad schnell selbständig scheel	Vorbeschleunigung		
Wegdrehen 90 • 'Neid 90 I 80 Grac Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung gering m0 Verlangsamung Höhenverlust gering durchschnilllich Stabilisierung selbständig selbständig Offeengsverhalten seihsrad schnell selbständig scheel	Öllnungsverhallen		
Nehoeschwindigkeil gering mit Verlangsamung gering m0 Verlangsamung Höhenverlust gering durchschnillich Stabilisierung selbständig selbständig Offeengsverhalten seihsrad schnell selbständig scheel	EINSEITIGES EINKUPPEN		
Höhenverlust gering durchschnillich Stabilisierung selbständig selbständig Offeengsverhalten seihsrad schnell selbständig scheel	Wegdrehen	90 • 'Neid	90 I 80 Grad
Stabilisierung selbständig selbständig Selbständig Offeengsverhalten seihsrad schnell selbständig scheel	Nehoeschwindigkeil	gering mit Verlangsamung	gering m0 Verlangsamung
Offeengsverhalten seihsrad schnell selbständig scheel	Höhenverlust	gering	durchschnilllich
	Stabilisierung	selbständig	selbständig
EINSEMS EINKLAPPEN BESCHIEUNIGH	Offeengsverhalten	seihsrad schnell	selbständig scheel
	EINSEMS EINKLAPPEN BE		

Wegdrehen
Drehgeschwindigkeit
Höhenverlust
Slabilisie rung
Ölfnungsverhallen

Olfnungsverhallen			
EINSEITIGESENIRA	PP111 UND GEGNMEN	ERN 1	
Stabilisieren	einlaches	Gegenbremsen	einlaches Gegenbremen
Sleuerweg		durchschnittlich	durchschnilllic
Sleuerkrallanslieg		durchschnittlich	
Gegendrehen	eintach, kei	ne lendenz zum	eintach, keine le $oldsymbol{e}$ n
	:	Shiimungsabriss	non Stremoneuhr4s
Offnungsverhallen			etständig schnell
FULISMAIL nune			
fULLSIALL (as iume		1 — 2	
		1 - 2	
		1 - 2	1-2
Einleitung		dorchschniglich	einlach
Trudellendeni		nicht vorhanden	gering
Ausielhing	Rarhdrehan	180 · 360 Grad	selbständig
Einteilung		nichl möglich	eicht möglich
Ausielhing			
LANDUNG		1-2	1 — 2
tanclerechaliet		elnlach	einlach
ERGÄNZUNGEN ZUI			



DHV GS•01-1005-02

Hersteller: ftrabad Sky Speit AG lieber der deutschen Muskrenhing: Firebird Sky Sport AG Klassilizierueg: 2 GH Sitzzahl:1 Windenschlepp: la 'nix Fluggewicht es kW Verbellen Rillverhalten Aufziehverhallen durchuhnilllich durthscheilllki Trimmgeschwindigkeit 15 kruh 37 kmh Geschwindigkeit beschleunigt 55 loh durchschnilllich itolklämplung hoch frudellenden gering gering Steuerweg durthschnilllich durchsnhüllla Wendigkeil durthschniltlich 60 un • 75 cm durchschnilllich 60 un 75 cm Satkiluggrente durchschrilllieh 65 - SO cm durchsindhick 65 - 811cm f ulktallereen Bremskrallansnen lud Vorbeschleunigung durthschnilllch durchschnittlich selbständig schnell selbständig impulsiv ERIHIAIE durchscheilllch Vorbeschleunigung Öffnungsverhalten selbständig impulsiv 90 - 180 Grad 90- ISO Grad Weadrehen durischnitllich mit Drehgeschwindigkeit durchschnittlich



gering

14

selbslandig

säshaig

1_-2

einlach

aerina

einfact

einlach

mlbsländig

Nachdrehen IH 360 fad

hudeltenden

Ausleitung

Einleitung

Ausleitung

ANDUNG

Landeverhallen



DHV G•01.1006-02

HORNET SP

Hersteller. Firebird Sky Scort AG Inhaber der deutschen flusterprüfung: Firebird Sky Sport AG Klassifizierung: 2 GH Sitzzahl:1 Windenschlepp: la

Klassifizierung: 2 GH		
Sitzzahl:1		
Windenschlepp: la		
Verhallen bei	min. Fluggewicht 1110 kg)	max. Fluggewicht 1130 kg
STAR	IIIII. I luggewicht 1110 kg/	2
füllverhallen	gleichmässig, neben	gleichmässig, solorl
Aufziebverhailen	kommt rotöd über Mileter	übenchlesst muss
		angeb remst werden
Ablebegeschwindigheil	durthschnithich	durchschnittlich
Starthandling Insgesamt	durchschein lieb	durchschnittlich
GERADEAUSPIU6	1 —2	2
Trimmgeschwindigkeit	36 WI	18 krah
Geschwindigkeit beschleunig	t	55 huh
Rolldämpfung	durchschnilllich	durchschnittlich
KURVENHINDLI .		
Trudeltenden	gering	gering
Steuerweg	durchithnitllich	durchschnilllich
Wendigkeil	kath	hoch
BEIDSEITIGES WIRB		
Seckflugmenre	durth enilllich 60 cm • 15 cm	durchschnittlich 60 cm • 75 cm
Fullslallgrenze	durchscheilllich 65 cm • 80cm	durchscheinlieh 65 cm • 80cm
Bremskraflanslieg	hoch	hoch
	14	
Vorbeschleunigung	durchuhnittlich	gerieg
Öllimegsvedellen	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKUPPEN		
Vorbeschleunigung		geilen
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEMGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	180 · 360 Grad	180 · 160 Grad
Drehgeschwindigkeil	durchschnidlich mit	durchschnidlich seil
	Verlangsamung	Verlangsamung
Höhenvedust	durchschnilllich	durchschnilllich
Slabilisierung	selbständig	selbständig
Öllnungsyerhallee	selestandig schnell	selbständig schnel

Wegdrehee 180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkell durchschnilllich mir
Verlangsamung
Höhenverlust durchuhnilltith
Stabilisierung selbständig
Öffnungsverhalten selbständig schell
EINSELLIGIS HEIKI APPEN LIND GESENSTELERN 1 2 2

Stabilisieren einfaches Gegenbremsen einfaches Gegenbremsen Steuerweg durchuhninlich dunhuhnitllich Steuerkrake erlieg Lurch hoch Gegendrehen einlach. keine Tendenz zum einfach. keine Tendenz zum SIMmungsabriu Strömungsabris Ölinungsverhallee selbständig schnell selbständig schnell

METITIMIEETIZEIZEZIM111111111111

FULLSIALL (a mmeristhe Adeile I 2

INDER AUS TRIMMGESCHWINDIGKET 2

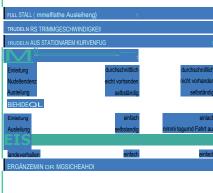
2 INDER AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT TRUDELN AUS SEANEMAID' KURVENFLUG 2 STEISSPIRALE 1-2 einlach Einleihgig einfach iredellendenr gering gering Ausleiluna selbständig Mghaig BIEINE•STALI Einleitung einlach einfach seihändig Ausleitung LANDUNG Landertikallo durchschnittlich

DHV G5 01 1007 02

AIREA RENEGADE \$

Herstellen. SyrOgy GmbH Inhaber der deutschen Musterprelung: SynAlRgy GmbH Klassifizierung: I GH Sitzzahl: I Windeeschlepp: Ia

Verhaften hei	mim Fluggenicht (61) kg)	ma ⁹ . Huggewidit 185 kg)
START		1
Füllverhallen	gleichmässig, selort	gleichmässig. sofor
Aulziehverhallen	kommt Sgari her Piloten	komm solort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnilllich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einlach	einlach
GERADEALISRED		
frimmgeschwindig keit	35 kmh	37 Weh
Geschwindnkeil beschleunigt		16 km/h
Rolklärnplung	durchschaidlith	durchuhnittlich
KURVEINUNIDUM6	1	
hudelleedenz	nicht rarhanden	nicht vorbander
Steuerweg	durchschnilllich	durchschnittlich
Wendigkeil	durchscheilllich	durchschnilllich
BEIDSEITIGES ÜBERHEHR		
Sackdumme	spät >15 cm	durchschnittlich 60 cm 75 an
Nilstallgrenze	spät > 90 cm	deichschnallich 65 cm • 80 an
Bremskrahanstieg	hoch	durchsehnndich
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhallen	selbständig schnell	selbslandig schnell
ROHTAUS EINKIAPPEN(BI	3CHIEUN WI)	·
Vorbeschleunigeng		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig reneger
EINSFLUGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen		90.110 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Höhenredest	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzöget	selbständig Yereöger
EIMSEHIGE3 ENKUPPEN BI	ESCHLEUNIGE)	
Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		durchuhnilllich mi
		Verlangsamun
Höhenverlusl		durchschnildiel
Stabilisierung		selbständi
Öllnungsverhallen		selbständig herzögel
EINSEILIGES EINMAPPEN L	IND GEGENSTEUERN 1	
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenhremse
Sleueivreg	durchschnilllich	durchschnilllich
Sleunkraftanstieg	hoch	hac
Gegendrehen	einfach, keine kenn zum	einfach, keine Tenden:
	Strömungsabriss	zum Strömungsabris
ülfeugsverhah		ig verzöger
FULL STALL (mmelfisthe A	usleiheng}	
TRUDELN RS TRIMMGESC	HWINDIGKEII	
1RUDELN AUS STATIONARE		
THOSE CONTROL OF THE OWNER.		



DHV G5-01-1008-02

AIREA RENEGADE SE

Hersteller: SynAlRgy GmbH Inhaber der deuischen Musterndung: SynAlRgy GmbH Klassifizierung: P2 GH Sitzzahl: I Windenschlepp la

Verhalten bei	min. fluggewichl (60 kel	max. Fluggewicht (85 kg
START		
ällverhailen	gleichmässig, soled	gleichmässig, Soh
Aufzieh verhallen	kommt solost Ober Piloten	komme seien über Piloter
Abhebeneschwindigkeil	cluichschnildich	durchschnirilich
Starthandling insgesamt	einlach	einlac
GERADEATTRUG		
timmgeschwindigheil	351cmsh	32kenl
Geschwindigkeit hestblemigs		49 kin I
Rolldäninlueg	durehnitdich	durchschniglld
UILVEMINING		
tudellendenz	efthl vorhanden	nichl vorhande
ileuerweg	duclughnittlich	durchscheilllich
Vendigkeil	duckhüllich	durchscheidlic
REIBSEITIGES		
acklluge reisse	spät > 75 cm	duuhschnilllich60cm•05cn
fullstall prim	spei > 99 cm	durchschnittlich 6S cm 80 to
Bremskodanstieg	sper > 99 cm	drehschning
ROM M EIKAPPEN	11001	urcnounfilliu
orbeschleunigung	gering	gerin
Minungsverhallen	selbständig schnell	selbsiandig schne
REIKALB EINKLAPPEN (DESC	CH11121161)	1 -2
orbeschleunigung		durchschnittlic
11nungscerhallen		selbständig verzöger
INSEITIGES EINKLAPPEN		
/egdrehen		90 -180 Gra
Prehgeschwindigkeit	duchghnitilich	gerin
löherwerlusl	durchschniitlich	gerin
stabilisierung	seibslandig	selbständi
lleungsverhallen	seihslande veozOgeil	selbständig verzöger
INSEITI VIKAPPEN DESI		1 -2
W - 1 - 1 - 1		00 - 400 0
-		
-		durchscheildich mi
Prehgeschwindigkeit		durchscheildich mi Verlangsamun
rehgeschwindigkeit löhenverlust		durchscheildich mi Verlangsamun durchschninch
rehgeschwindigkeit löhenverlust tabilisierung		durchscheildich mi Verlangsamun durchschnincl selbständig
rehgeschwindigkeit löhenverlust itabilisierung Difnuren' hallo		durchscheildich mi Verlangsamun durchschnincl selbständig
rehgeschwindigkeit löhenverlust tlabilisierung Diffnuren' hallo ilnseitiges einkLappen ohd	HEIM 1	durchscheildich m Verlangsamun durchschninci selbständig selbständig verzöger
rehgeschwindigkeit löhenverlust tabilisierung lifnuren' hallo INSEITIGES EINKLAPPEN OHO tabilisieren	einfaches Gegenbremen	durchscheildich mi Verlangsamun durchschninci selbständig verzöger einlaches Gegenbremser
rehgeschwindigkeit öhenverfust tabilisierung Ilfnuren' hallo INSEITIGES EINKLAPPEN OHO tabilisieren	einfaches Gegenbremen duchschnildich	durchscheildich mi Verlangsamun durchschninci selbständig verzöger einlaches Gegenbremser durchschnittlic
rehgeschwindigkeit (öhenverlust tabilisierung Iffuren' hallo INSEINGES EINKLAPPEN OHO tabilisieren leuerweg leuerlirallanslieg	einfaches Gegenbremen duchschnildich hoch	durchscheildich mi Verlangsamun durchschnindin selbständi selbständig verzöger einlaches Gegentremse durchschnittlic
rehgeschwindigkeit (öhenverlust tabilisierung Iffuren' hallo INSEINGES EINKLAPPEN OHO tabilisieren leuerweg leuerlirallanslieg	einfaches Gegenbremen duchschnildich hoch einlach. keine lendein	durchscheildich mi Verlangsamun durchschnindin selbständig selbständig verzöger einlaches Gegenbremse durchschnittlic hoc einlach, keine Tendanz zur
rrehgeschwindigkeit löhenverfust tablisierung lifuruen' hallo INSETTIGES EINKLAPPEN OHO tablisieren leuerweg leueritrallanslieg legendrehen	einfaches Gegenbremen duchschnildich hoch einlach keine lenclein Strömungsabriss	durchscheildich mi Verlangsamun durchschnindi selbständig verzöger einlaches Gegenbrense durchschnittlici boo einlach, keine Tendenz zur
rrehgeschwindigkeit löhenverfust tablisierung lifuruen' hallo INSETTIGES EINKLAPPEN OHO tablisieren leuerweg leueritrallanslieg legendrehen	einfaches Gegenbremen duchschnildich hoch einlach. keine lendein	durchscheildich mi Verlangsamun durchschnindi selbständig verzöger einlaches Gegenbrense durchschnittlici boo einlach, keine Tendenz zur
rehgeschwindigkeit löhenverfust tablisierung juffnuren' hallo insertiges EinkLAPPEN OHO tablisieren leuerrikallanslieg leuerikallanslieg legendrehen	einfaches Gegenbremen duchschnildich hoch einlach, keine lenclein Strömungsabriss selbslandig sanggeit	durchscheildich mi Verlangsamun durchschnindi selbständig verzöger einlaches Gegenbrense durchschnittlici boo einlach, keine Tendenz zur
rehgeschwindigkeit löhenverlust läbliserung Jifnuren' hallo Jifnuren' hallo Jifnuren' hallo Leurweg Jeuerikallanslieg Jegendrehen Jinunesveihalfen JiM (symmehischeAusTi	einfaches Gegenbremen duchschnildich hoch einlach, keine lenclein Strömungsabriss selbslandig sanggeil	durchscheildich mi Verlangsamun durchschnindi selbständig verzöger einlaches Gegenbrense durchschnittlici boo einlach, keine Tendenz zur
rehgeschwindigkeit löhenverlust läbilisierung lifnuren' hallo lifnuren' hallo lifnuren' elle elle elle elle elle elle elle e	einfaches Gegenbremen duchschnildich hoch einlach, keine lenclein Strömungsabriss selbslandig sanggeil ellua.	durchscheildich mi Verlangsamun durchschnindi selbständig verzöger einlaches Gegenbrense durchschnittlici boo einlach, keine Tendenz zur
rehgeschwindigkeit löhenverlust tabiliserung jüfnuren' hallo iniserungs leuerikallanslieg leuerikalla	einfaches Gegenbremen duchschnildich hoch einlach, keine lenclein Strömungsabriss selbslandig sanggetl ellua. Audio	durchscheildich m Verlangsamun durchschninc selbständi selbständig verzöge einlaches Gegenthernse durchschnittlic hot einlach, keine Tendenz zur
rehgeschwindigkeit löhenverlust tabiliserung jüfnuren' hallo iniserungs leuerikallanslieg leuerikalla	einfaches Gegenbremen duchschnildich hoch einlach, keine lenclein Strömungsabriss selbslandig sanggetl ellua. Audio	durchscheildich m Verlangsamun durchschninc selbständi selbständig verzöge einlaches Gegenthernse durchschnittlic hot einlach, keine Tendenz zur
rehgeschwindigkeit löhenverlust tabilisierung linvernich hallo linvernich hallo linvernich seinkLappen OHO tabilisieren leuerweg leuerlirallanslieg eegendrehen linunesvelhalfen I M (symmethische Aus TT 111211 (asymmetrische RVEN ANS TRINIIGELNYM. RUDEN AG STATIONÄREN M	einfaches Gegenbremen duchschnildich hoch einlach, keine lenclein Strömungsabriss selbslandig sanggetl ellua. Audio	durchscheildich mi Verlangsamun durchschnindi selbständig verzöger einlaches Gegenbrense durchschnittlici boo einlach, keine Tendenz zur
rehgeschwindigkeit löhenverlust tabilisierung linseringes EinkLappen OHO tabilisieren leuerweg leuerlirallanslieg eegendrehen linunesvelhalfen IIM (symmetrische Aus TT 111211 (asymmetrische RVEN ANS TRIINIIGELNYM RUDEN ALS STATIONÄREN M	einfaches Gegenbremen duchschnildich hoch einlach, keine lenclein Strömungsabriss selbslandig sanggetl ellua. Audio	durchscheildich mi Verlangsamun durchschnidid selbständig verzöger einlaches Gegenbremse durchschnittlic hot einlach, keine Tendenz zur Strömungsabris selbständig veligge
rehgeschwindigkeit löhenverlust tabilisierung Jifnuren' hallo Jifnuren' hallo Jifnuren's hallo tabilisieren leuerweg leuerlirallanslieg legendrehen Jifnunesvelhalfen Jifnunesvelhal	einfaches Gegenbremen duchschnildich hoch einlach keine lenclein Strömungsabriss selbslandig sanggeil eillua. Audio	durchscheildich mi Verlangsamun durchschnind selbständig verzöger einlaches Gegenbremse durchschnittlich hot einlach, keine Tendenz zur Strömungsabris selbständig veiligge
refgeschwindigkeit iöhenvefust tabilisierung Jifnuren halld INSERIGES EINKLAPPEN OHO tabilisieren leuerweg leuerfirallanslieg legendrehen Inunesvelhaffen I M (symmehische Aus Tr 111211 (asymmetrische RVEN ANS TRINIIGELNYM RUDEN Aß STATIONÄREN H TERMAIF intellung tedeilendem	einfaches Gegenbremen duchschnildich hoch einlach keine lenclen Stömungsahriss selbslandig sanggeil eillua. Audio	durchscheildich m Verlangsamun durchschninic selbständig verzöge einlaches Gegenbremse durchschnitlic hoo einlach, keine Tendenz zum Strömungsabris selbständig veligge
Trebgeschwindigkeit Trebgesch	einfaches Gegenbremen duchschnildich hoch einlach, keine lenclein Strömungsabriss selbslandig sanggeil eiltua. Audio (UTIVENFIDG)	durchscheildich mi Verlangsamun durchschnindin selbständig verzöger einlaches Gegenbrense durchschnittlic beinlach, keine Tenderaz zur Strömungsabris selbständig veiligge
Trebgeschwindigkeit Trebgesch	einfaches Gegenbremen duchschnildich hoch einlach, keine lencielen Strömungsabriss selbslandig sanggeil ellua. Audio 1 durtyenFIDG 1 durchschnittlich nicht vorhander selbständig	durchscheildich mi Verlangsamun durchschnindi selbständi selbständig verzöger einlaches Gegenbrenser durchschnittlic hoo einlach, keine Tendenz zum Strömungsabris selbständig veiligge
Vegdrehen Vrehgeschwindigkeit Vrehgeschwindigkeit Vollehervefust Abblisserung Viffuruer' hall of INNSETIGES EINKLAPPEN OHO Abblisseren Jeuerweg Jeuerfrallanslieg Jeegendrehen IInnsesvelhalfen I M (symmehische Aus Tr III1211 (asymmetrische REVEN ANS TRINIGELNYK RUDEN AG STATIONÄREN K TERMAIF Sinietung Jedeslendem Jedeslendem Jedeslendem Jedeslendem Jedeslendem Jedeslendem Jedeslendeng Jede	einfaches Gegenbremen duchschnildich hoch einfach, keine lenclein Strömungsahriss selbslandig sanggeil ellua. Audio diDIGKEIT durthvenhing incht vorhanden seibständig	90 - 190 Grad durchscheildich mi Verlangsamun durchscheindich mi Verlangsamun durchschnindich selbständig verzöger einlaches Gegenbrenses durchschnittlich bei verzögen der Strömungsabris selbständig veiligge durchunhalittlich nicht vorhander selbständig veiligge einfact durchunhalittlich nicht vorhander selbständig veiligge einfact durchunhalittlich nicht vorhander selbständig veiligge einfact durchunhalittlich nicht vorhander selbständig veiligge einfact durchunhalittlich nicht vorhander selbständig veilige einfact durchunhalittlich nicht vorhander selbständig veilige einfact durchunhalittlich nicht vorhander selbständig veilige einfact durch vorhander selbständig veilige einfact durch verzicht.
Trebgeschwindigkeit Trebgesch	einfaches Gegenbremen duchschnildich hoch einlach, keine lencielen Strömungsabriss selbslandig sanggeil ellua. Audio 1 durtyenFIDG 1 durchschnittlich nicht vorhander selbständig	durchscheildich mi Verlangsamun durchschnindi selbständi selbständig verzöger einlaches Gegenbrenser durchschnittlic hoo einlach, keine Tendenz zum Strömungsabris selbständig veiligge
rehgeschwindigkeit löhenverlust stabilisierung Jiffunern' hallo IINSEITIGES EINKLAPPEN OHO stabilisieren sleuerweg sleuerlirallanslieg segendrehen IIM (symmethische Aus Tr 1111211 (asymmetrische RVEN ANS TRINISCENNY TERMAIF sinietung seleiunden sustellung wiennou VVL cinietung ustellung	einfaches Gegenbremen duchschnildich hoch einfach, keine lenclein Strömungsahriss selbslandig sanggeil ellua. Audio diDIGKEIT durthvenhing incht vorhanden seibständig	durchscheildich mi Verlangsamun durchschnindi selbständig verzöger einlaches Gegenbremse durchschnittlich hoc einlach, keine Tendenz zur Strömungsahris selbständig veligge durchunhailtlich nicht vorhande selbständig
rehgeschwindigkeit iöhenverlust tabilisierung liffunen' hallo INSEINGES EINKLAPPEN OHO tabilisieren leuerweg leuerlirallanslieg eegendrehen Innnesvelhalfen I M (symmethische Aus TT 111/211 (asymmetrische RVEN ANS TRINIIGELNYM RUDEN AG, STATIONÄREN) TERMAIF inleitung edellendem usteilung vielnNOU WL inleitung	einfaches Gegenbremen duchschnidich hoch einlach. keine lenclein Strömungsabriss selbslandig sanggeil eillua. Audio durchschnitlich nicht vorhanden selbständig einlach Aständig	durchscheildich mi Verlangsamun durchschnind selbständig verzöger einlaches Gegentremser durchschnittlic hoc einlach, keine Tendenz zur Strömungsabris selbständig veiligge

DHV GS-01-1009-02

Herstellen SynAlRgy GmbH

Inhaber der deulschen Musterprälueg SynAlRgy GmbH Klassilizierung, 1 GH

Sitzzahl: I

Windenschlepp: la

gleichmässig. o h komel Wort eher Piloten duldetheildich einlach GERADEANSFOG 351cmsh Steuerweg hoch durchseknittlich Wordigkeri. DEII TIGES OBERDEINN Sockfluggrenze gars lim an >1km fullstellarenze out + if to 00 = 10 ac Riemskaffansions 1400 400 RION1A EINKLAPPEN FRONTALES EINKLAPPEN (DESCIIIEUNI Drehgeschwindigkeit EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEG Stabilisieren Steuerweg Steuerkrallanstieg FULLSTAU(minerrlsche EULESTAU asymmetri ⁹ke Austel**e)** TRUDELN AUS TRUINGESCRINITIDIVEDT TRUDELN AUS SIATIONÄRSA KURDEGEWO STEILIPTRA Bti **≪Mt** LANDUR

DHV 6S-01-1010.02

AIREA RENEGADE

Hersteller: SynAlRgy GmbH

Inhaber der deutschen Musterprüfung: SynAlRgy GmbH

Klassilizietung: 1-2 GH Sitzzahl: 1

Windenschlepp la

Verhalten bei	min. Fluggewicht (95 kg)	max. Fluggewicht (125
START		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmassig. so
Aufzielwer ha ffen	kommt solcni roher Piloten durchschnittlich	kommt sofort über Pilo durchschnitt
Abhebegeschwindigkeil Starhandling insgesamt	einfach	durchschnitt
GERADEAUSELOG	Cillacii	Cilli
	251 1	07.1
Trimmgeschwindigkeit	35kmh	37 h
Geschwindigkeit beschleunigt	du MN% finitdich	durchschnit
Rolldämpfung KURVE	du wilv /e ililituicii	durchscrinit
frudeltendem	eichl vorhanden	nichl vorhan
Steuerweg	durchschnitllich	h
Wendigkeit	MIT hschnitllich	duichschnitt
BEIDSEITIGES (11111121EHEN		
Sackfluggrenm	spät > 75 ein	spär > 75
Fullslallgrense	späl > 90 cm	spal > 90
Biemskraliansiieg	hoch	h
FRONTATESMIRAPPOI		
Vorbeschleunigung	gering	ge
Öffeengsyerhallen	501slandigichneP	selbslandig sch
FRONTALES NNKUPPEN 0311		
Vorbeschknigeng	WYEE WOD	dunahscheri
Öffnungsverhaken		selbständig verzö
E1NSEL116ES EINKLAPPEN		
Wegdrehen		90 -180 G
Drehgeschwindigkeit	durshclmittlith	ge
Höhenverlusi	dumhohniillich	ge
Stabilisierung	seSbslandig	selbslar
Winungeeshaben	sehtendig verzögen	selbslandig verzä
EINSETTIGI3 UNKLIPPEN A		1 -
Wegdrehen		90 -180 G
Drehgeschwindigkeit		cluichschadith
		Verlangsam
Höhenverlust		dinchschnil
Stabilisierung		selbstāi
Öffnungsreihe Iren		seihsräudig verzo
EINSEITIGES EINKLAPPEN UNI) GEGENSTEUERN 1	
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einlaches Geneeb us
Steuerweg	duichschnitilich	du khschnil
Steuerkrallanslieg	hach	
Gegendrehen	elnlach, keine Tendenz am	einlath, keine lendenz z
Öffnungsvorhalten	Strömungsabriss selbständig verzögert	Siceruungsal seihländle verrög
Offnungsverhalten fULLSEAL1 nmelriiche Aus		semande verro
FULLSTALL (as rumeldithe	1	
TRUDELN AUS TRITINGISCHV	VINDIGKEIT 1	
TRUDELN AtG SMDUNMIN K	URVENEILIG 1	
SHNSPIRALE	1	
Einleitung	durchschnifflich	durchschni
Trudelleedeno	nicht vorhanden	nichtvorhan
Ausleitung	seihsland	selbstä
DUMM		
Einleitung	einlach	ein
	selbsländsg	cOmerndhhi
Ausleitung		
·	<u> </u>	
·	einfach	utn
LANDUNG		utn
LANDUNG landeverhallen		utn
LANDUNG landeverhallen		utn



DHV GS-01 -1011-02

Herziehen fly & 111018 GmbH Inhaber der deutschen Musterprüfung, fly & more GmbH Klassifizierung: 1-2 GH Sitzzahl: I Winden schlepp, Je

Verhallen bei START	min. fluggewicht (60 kg)	max.fluggewicht (90 kg,
Füliverhallen	gleichmässig,	gleichmässig, solorl
Aulzielnerhellen	kommt Weil über PilMen	komml solorl über Piloten
Abhebeneschwindigkeil	durehsehnndich	durchschnillich
Stallhandling insge samt	einlach	durchschnittlich
	1 2	1-2
frimmgeschwindigked	36 kin h	31 km h
Ges bindigkeil beschleunigt	oo kan n	51 koch
Rolldäm ung	duttbstlmillkh	durchstheilllich
KURVENNANGLING		I —2
Trudeltendern	nicht vorhanden	eich' vorhanden
Steuerweg	durchschnilllich	durchschnilllich
Wegdiekeil	durchschninlich	duithschnilllith
OBER >>	1-2	1-1
	duichschninlich 60 cm • 75 cm	durchschnittlich 60 cm • 75 cm
Sackfluggrenze fullstallgrerue	durchschniillich 65 - 80 cm	dultbschninfich 65 - 81 em
, and the second	durchschnittlich	durchschnittlich
Bremskralianslieg fRONTAIES	1-1	4 4
		'-'
Vorbeschleunigung	gering	gering
ehren, sverhallen	selbständig eerzögell	selbständig verzögert
		1 —2
Vorbeschleunigung		durchsehnilllich
Öffnungsverhallen		selbständig reuegen
ļ		1-2
Wegdrehen	90.180 Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	dem hschnilllkh	durchschninlich
Höhenverlusl	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
öffnenesverhallen	selbständig verzögen	seiklärstilg verzögen
	ESCNECUN I r	1-2
Wegdrehen		90 · 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		duerhüllich
Höhenverlust		durchschnittlich
Slabilisierung		selbständig
ölfnungsverhallen		selbsländigrer 7, ev
U		1 – 2
\$anisisen	einlackes Gegenbremsap	einfaches Genehm en
Steuerweg	durchschnitllirh	durchschnilllich
Steuerkrallanslreg	durchscheinlieh	durchscheinlieh
Gegendreher	einfach. keine indem	einlach, keine Tendenz
_	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig reuegeil	selbständig verzögen
1		
F SILSTALI	1 2	f = 2
TRUMM AUS	1-2	1-2
TRUDEIN AUS SIAIIOLIRE	M KURVENFLUG $1-2$	1 2
	1-2	1 -2
Einteilung	dumhschnilllich	durchschnilllich
Dudelt er den!	nichl vorhanden	nichtvorhanden
Ausleitung	selbslandig	selbständig
Wieso.		
fidellene	einlach	einlach
Ausbilme	selbständig	selbslandig
1		
tandeverhanen	einlach	durchschnittlich
ERG ZUR	Janeon	
2011		1



DHV GS-01.1012-02

AIRWAVE SPORT S

Herziehen Airwave Villinger Ges.m.b.H. Inhaber der deutschen Musterprülung Airware Villinger Ges.m.b.H. Klassifizierung: 1-2 GH Sitzzahl: I

SILZZANI: I		
endeeschlepp:1a		
Verhallen bei	min. Flu ⁹⁹ ewicht (65 kel	man. Fluggewicht (IS kg)
HART	IIIII. Fiuewicit (05 kei	man. Huggewicht (15 kg)
	alaiahas Easia asiaa	alaishanilasia asia
firnverhallen	gleichmässig, seien	gleichmässig. sein
Aulziehver heben	hemmt sehnt dher Piloten	kommt sofort Wer Piloten
Abhebegeschwindigkeil	dukluchnilllich	durchschnittlich
Starthandling insgmaml	einlach	einlack
GERADRAUSTIUG	1-2	1
Trimmgeschwindigkeit	31 krah	37 km b
Geschwindigkeit beschleunig	t	SO kmb
Rollfirn dung	duichsohninlich	durchschnittlich
	1 —2	2
frudeltendenz	gering	gang
Steuerweg	durchschnittlich	durthschniltlich
Weedir keit	dumhschnilllicti	durchschnittlich
REIDS01166	1—2	1 1
		1-1
Saoklingrenn	durchsehndich 60 cm • 75 cm	durchschninlich 60cm • 75 cm
fullstalig re ⁹ re	duichuhnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • SO cm
Bremskrallansnen	durchsehnnflieh	durchschnillilch
ERGNSALB	1-2.	I - 2
Vorbeschleunigung	gering	gering
151(nungsrei halten	selbstendig reuegeil	selbslandig verzögert
	863(111111N161)	1-2
Vorbeschleunigung		durchsehnndich
Öffnungsreihallen		selbslandig verzögen
	1—2	14
Wegdrehen	90 180 Grad	97 -180 Grad
Drehgeschwindigkeil	durchschnitllich	dmchuhnirtlith mit
		Verlangsamung
Höher verles'	hoch	duKhukninlich
Stabilisierung	selbständig	reibt
öffnungsrelhalten	selbständig verlogen	selbständig gerdger1
Wegdrehen		90 · 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit
Diengeschwindigkeit		Verlangsamung
1171 7		durchscheinlieh
Höhenveilust		
Stabilisierung		selbständig
Dfinungsverhallen		selbständig verlegen
EINSEITIGES	OND GRAIISTEININ I 2	1—2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	druchschnilllkh	durchschnittlich
Steuerkm nanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	Mulach, keine Tendenz	einlach, keine Tendenz
	rum Stromunosabriss	zum Siromungsabrin
Inungsveihalter	selbständig verzögen	seihländle rerzegen
EUURAN Isyma®efrische	1-2	1-2
	1 2	1 1
		1 4
	CIIWINDIGKEI 1—2	I —2
PROEN AUS STATIONARE	EM KURVENFLUG 1—2	I —2
SIEIUPIRM	1_2_	
	dbb	durchscheinlieh
Einteilung	durchschnililich	
Irudellendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbsiendie
Einleitung	einlach	einlach
Ausleilun	selbslan dig	selbständig
	1_2	1-2



DHV GS-01.1013-02

MUSE 28

Hersteller: MAC Pure Technology Ges.m.b.H. Inhaber der deutschen Musterprüfung: Pfarrer Andrea

	Klassifizierung: 1 GH Sitzzahl: 1		
	Windenschlepp: la		
	Verhallen bei HAR1	mies Fluggewicht LBS kg)	max. Fluggewicht (110 kg)
ı	füllverhallen	TOWN STREET, S	g me manang notes
ı	Auf ziehverhalten	kommt subert über Pilaten	Lunnyl solari liher Pilota
ı	Abhebegeschwindigkeit	docknowings	a spengermilling
ı	Starlhandling insgesamt	mich	200
	Trirmarge dwindigkeit	35 km h	36 km h
	etschwindigkeil beschleunig'		45 km h
	0011dreplung	hoch	hoch
	KURVENHANDLING		
	Trudeltenden	gering	gering
	Steuerweg	hoch	hoch
	Wendigkeil	hoch	hoch
]
	Sackfluggrenze	spei > 75 cm	spar> 75 cm
ı	Tunslangs en zo	spar > 90 cm	spar > 90 (1
	Bremskrallanslieg	hoch	hoch
	y		
ļ	Vorbeschleunigung	gering	gering
	Glinungsverhallen	selbslandig schnell	selbslandig schnell
	1110NALE3 EINKLAPPEN (BES	•	Constituting Control
	Vorbeschleunigung		gering
	öltnungsverhalten		selbständig schnell
	EINKLAPPEN		constanting sermon
	Wegdrehen		ĺ
	Ombgeschwindigkeit	program forlangement	gering mil Verkongsamong
	Höhenverlust	ghing an indicated	Catalan Catalan Catalan
	Stabilisierung	anikstædio	infly a wild
	01Mungsverhallen	olistic featibility	telistandig scheell
	EINSEITIGES		1
	Wegdrehen		
	Dreheeschwindigkeil		gering mit Verlangsamung
	klbhurrenusi		gering
	Slabilisierung		selbständig
Ì	011nungsreihallen		selbslandig srhnell
	UND	1	1
	Stabilisieren	selbständig	selbslandig
	Steuerweg	durchschnittlich	dumhschnililich
	Steuerhaliansling	herb	hoch
	Gegendrehen	einlach. keine Tendenz	einlith. keine fanden
	_	zum Sirenwegsahriss	cum Stromungsabiss
	Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbslandig schnel
	Аџа		1
	lammeklee Au		1
	IRUCIEUT AUS		1
	TRUDELN AUS 01011		
	NMSPIRALE		1
	Einleitung	einlach	einfach
	Trudeltenden	gering	gering
	Ausleitung	selbständig	selbslandig
	ı		
	Elnleaing	einlach	einfach
	Ausleiten	selbständig	selbständig

ERGANTUNEN ZUR

DHV GS-01-101402

33-01-101402

MUSE 30
Hersteller: MAC Pate Technology Ges.m.b.H.
Inhaber der deutschen Muslerpridung: Plasser Andrea
Klassilizierung: I GH
Sitzzahl: 1
Windenschlenn: la

Windenschlepp: la		
	Pik Fluggewicht (100 kg)	max. Feewink 1130 kg
	1	MN.
Fällvmhallen	glehhmässig, sofort	gleichmässig. mim
Aufziehverhallen	kommt solo rt her Piloten	komm' soleil über Piloter
Ahheheneschwindig teil	durchschnilllich	durchschnilllich
Slarrhandling insgesang	einlach	einlach
trimmgeschwindigkeit	36 km/h	11 loh
Geschwindigkeil beschleunigt		4S kal
Rolldämpft%	durchscheillfid	durchschnilllich
Trodellendenz	gerbte	gering
Steuerweg	hach	hod
Wendigkeil	hach	hoch
BENSENNS ÜBERHEBEN	1	
Sackfluggrenze	spāl > 75 cm	spül >15 eir
Fullstallgrenze	501 > 90 cm	späl > 90 cm
Bremskraflanslieg	hoch	hock
Vorbeschleunigung	gering	gering
Ofinungsverhe Iren	selbständig schnell	selbsländig schnel
FROMAIIIINIAPPEN (BBCHI		
Vorbeschleunigeen Öllnungsverhallen		gering selbständig schnel
MUS EINMAPPEN		seibstandig schnei
Wegdrehen		gering eil Verlangsamung
Drehgeschwindigkeil Hähenedusl	gering m ⁹ Verlangsamung gering	gering en venangsamuni gering
Stabilisierung	selbständig	selbsländig
Öffnungsverhallen	seihsländle schnell	selbständig schnel
BONNS ENKLAPINI (BESC		
Wegdrehen		
Drehneschwindigkeil		gering mit Verlangsamung
Höhenvelnst		gering mit venangsaming gering
Slabilisierung		selbständig
011nungsverhallen		selbständig schnel
EINSEILIGES NIMAPPEG UND	GEGENSINEIN 1	1
Slabilisieree	einfades Gegenbremsen	einfaches Gegenbremser
Steuerweg	durchschnittlich	durchsangnich
Stenerkrallanslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einlach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
	zum SKmengsabriss	zum Siremengsabris
011nungsverhalten	selbstendig schnell	selbsländig sehnet
fUUSTALL mmelrische		
	llung) 1	
	igkeit 1	
	IRVHUHN 1	
	1	
Einteilung	einfach	einfact
frudellandem	gering	gerin
Ausfeilung	selbständig	selbsländig
	1	
Einleihnn	einfach	einfaci
Ausleilung	selbständig	selbslandi
LANDUNG landeverhallen	Mach	einlac

DHV GS-01 -1015-02

н

1 "		ļ
Verhallen bei	rein. _{Fluggewicht} (55 kg)	max. Huggewichl 185 kg]
START	1-2	1
fellverhalten	gleichmassig, sofort	gleichmassig. scheel
Aufziehserhalten	kommt entert aber Piloten	kommt solerf uher Piloten
Abhebegeschwill digkeir	durchschnilllich	durchschnilllich
Stadhandling insgesaml	dumhschnililich	einfach
GERADEAUSEN	1-2	1-2
hinngeldwindigkeil	36 lonh	36 kruli
Geschwindigkeit beschleunigt		SO knsh
Rolldämpfung	durchschnilllkh	durchschnillikh
KURVEINNDUNG	1—/	
hudeltendeut	gering	gering
Steuerweg	durchschnilllich	durchschnilllich
Wendigkeil	buch	hoch
BEIDSEHMES ÜBERVENEN	1 – 2	1-2
Sack Huggrenze	durdschnilllich 60 cm IS rM	durchschnlille HO [III- 35 cm
Fullstallwend	durelischni ⁹ lich 65 cm - 80 ein	durchendlich es cm 80 cm
Bremskralleegien	durchschnilllich	durchschnilllich
FROMMES ENIAPPEN	1-2	1 – 2
Yedeschleunigung	durchschnittlich	dumbschnilükb
ÖllnergYfelliallen	selbsländig veuögell	selbsländig reizten
FRONTALES ONKLIPPEN	IBBNING1011	14
Verb esdieerneuen		durchschnilllich
011e ungsvehallen		selbsländig verzöger
HNSEINBENKLAPPO	1-2	1-2
Wegdrehen	90- IH Grad	90 - 130 Grad
Drehgeschwindigkeil	durchschnittlich eil	durchschnilllich mir
	Verlangsamung	Verlangsamung
Artenverlust	durchschnilllich	duer hschnifilich
Slabilisierung	selbsländig	selbsländig
Offnungsvelhallen	selbständig verzöger'	selbsländig endgiqnd
EINSEIHEN UNIHAPPEN BI	ESCHLEUNIGT}	
Wegdrehen		90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit		dachen ^g lück mit
		Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnifilich
Stabilisierung		selbsländig
Ofloungsverhallen		selbständig verzögert
ENSEHIN EINAPPEG L	IND GEGENSINEIN 1 -2	1-2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnilllich	dem hschniblich
Steuerkiallenslieg	durchschnittlich	durchschnilllich
Gegendrehen	eielach, kerne Lenden	einlach, keine landeni
	sen Slmerungsabrisi	cem Strömungsabriss
Offnungsverhallen	halbsländle verlagert	selbständig verzegerl
	Auslellung) 1 – 2	1–2
FÜLLSIAM au mmehde		1–2
TRUDELN AUS IRINIEGESC	CHWINHIGE1 1-2	1 –2
TRUDEN AUS STA1101BRI	N KURVENFLUG 1-2	1–2
SIEUSPIRAIf		1
Einleitung	einfach	einlach
[Wellendem	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbsländig
.•LEMBI•SIAII		
Einlebe	einfach	einfach
Ausleihmg	seihseen	selbstedig
LANDUNG		Substituting
Landeverhallen	einlach	eirdach
ERGÄNZUNGEN /UR flUGS		ciiddull
LINOPANZONOLIN POIN NOGO	TOTALIEIT	

DHV GS•01•1016-02

XIX INTER 2 M

Hersteller, XIX GmbH Inhaber der deutschen Musterprüfung, XIX GmbH Klassifizierung; 1-2 GH Sirrzahl: 1 Windenschlepp:1a

Windenschlepp:1a		
Verhalles bei	nein.fluggewicht(85kg)	max. flaggewink 1110 kg)
Füllverhalten	gleichmässig, soforl	gleichmässig, scheel
MAziehverhallen	keul solorl über Piloten	kommt solort über Piloten
Abhebt gern hwind igkeil	durchschnilllich	durchschnilllich
Starthandling insgesamt	einlach	einlach
GERIESUSING		ı
Trimmgeschwindigkeit	36 kneh	37 Inh
Geschwindigkeit beschleunig ¹		48 krrth
Rolldämpfung	kath 1 – 2	hoch
KURVNI MM		1-2
Tradellendenz	gering durchschnittlich	gering durchschnilllich
Steuerweg Wendigkeil	durchschnittlich	durchschnillich
EWIGES NEMO	1-2	1 –2
Sacklluggreme	durchschniltlich 60 - 75 un	durchschnilllich h0 cm - 75 cm
Wisialigenre	durchschnilllich 6S se cm	durchschnilllich 65 cm 80 im
firensluallanslieg	durchsehnlill e	durchschnilllich
FROMM IMILAPPEN	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhallen	selbständig verzögert	selbsländig verzögert
FRONTALES UNIHAPPEN		1-2
Verbeschhel m		gering
Öllnungsver hallen		seihsländle vemduerl
		1-2
Wegdrehen	90 -180 Grad	90 1813 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich mit
		Verlangsamung
flähem erlast	durchschnilllich	durchschnilllich
Stabilisierung	selbsländig	selbständig
Ölfnungsverhallen	selbsländig impulsiv	selbsländig impulsiv
EINSENES NUM(MIS	UILLIIINGN .	1-2
Wegdrehen		90- !BO Grad
Drehgeschwindigkeil klöhenvalust		gering durchschnilllich
Slabilisiereng		selbständig
Olfeanesverhallen		selbständig impulsiv
	IND GEGENNEIN 1—2	1-2
Slebilisieren	eMlaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremen
Steuerweg	durchschnjülich	dedschnilllich
Sieeerkrallanden	durchscheililich	durchscheilllich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einlach. keine leadvz
	zum Slreniungsabriss	rinn Siremummabriss
Öllnungsverkallen	selbsländig verzöget!	selbsthi ^g h verzöger
NUSIALL HIrinlaiche		1-2
FESTAU e Weiche A	udeihm. 1 2	1-2
IRUDEN AUSNIIINGES	CHVINNEI 1 2	1-2
TRUDELN AUS STATIONĀRE	N KURVENLUG	1
SIEHSPINIE	1 – 2	1-2
Einleitung	domhschnillilch	dardscheilllich
Trudellendem	gering	gering
Ausleilung	sellskländ	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleihung	selbständig	selbssaedig
ril	1	
Landeverhallen	einlach	einfach
ERGANUING AUR FINSI	CH131101	

DHV 6S-01.1017-02

DHV GS•01-1018-02

UP TRANGO

DHV	GSM	-1019-0	2
-----	-----	---------	---

Hersteller: UP Europe GmbH		
Inhaber der deutschen Muslerp	rülueg: UP Europe GmbH	
Klassilizierung: 2-3 GH		
Sitzzahl: 1		
Windenschlepp: Ja		
Verhallen bei	min. Fluggewicht (95 kg)	man. fluggewichl (120 kg)
STARE	filli. Fluggewicht (95 kg)	man. nuggewich (120 kg)
Füllverhalten	grekhmessig, \$ e i	gleichmässig, sofort
ruiivernaiten Aufzielwerhallee	kenn schaff Ober Piloten	kommt solorc Eber Piloten
Abhebegeschwifdigkeil	durchschniglih	dunkschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschneid	dunhuhndillich
KRADEMISEWG	1 —2	I —2
Trimmgeschwindigkeit	17 lm h	31 tunk
Geschwindigkeit beschleunigt	333333	Ed krinh
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	1-2
Irudellendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeil	durchschnittlich	durdsch inch
Sackfluggrenze	durchnhnlitlich 60 cm 15 an	durchrchnillfich 60 an 75 cm
ullstallgreme	durchschneid 65 cm 80 im	dachschnilllich 65 cm 80 cm
Ekemskraltamlieg	durchschnittlich	durchschnittlich
	2-3	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchs(hninlich
Öffnungsverhalten	selbständig vemögerl	selbständig reuegärt
FRONTALES EINKLAPPEN		2 —3
Vorbeschleunigung		durchschelltl a
Öffnungsverhalten		selbständig verzegarf
EINSEITIGBEINKLAPPEN		2-3
Wegdrehen	180.360 Grad	180 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch uni Verlangsamung	hach mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öllnungsvethalten	selbständig verzögert	selbständig verrägerl
		2-3
Wegdrehen		180 · 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch mit Verlangsamung
Höhenyerlust		den hschn illlich selbständig
Stabilisierung Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEM123 EINKLAPPEMU	ND GEGENSBERN 2	Sciostarialy verzogent
		einlades Gegenbremsen
Stabilisieren Steuerweg	einfades Gegenbremsen durchschnittlich	durchschnittlich
Sleuerkrallanslieg	durchschnitllid	durchschnittlich
Gegendrehen	einlach, lebe Tendenz	einfach, keine Turbane
	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
Öltnungsverh allen	selbstendig verzögert	selbständig muhgell
fULLSTAU. (symmetrische A		ſ
fULLS1AII(mmetristhe		2
TRUDELN AUS TRINKGESCI	_	2
STEILSPIRALE	2	2
Einleitung	duedischniolidi	durchschnilltich
Trudelten dem	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
A•LEINE•SIALL	1-2	_
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	lelbsländig	selbständig
	1.2	
Landeverhallen	durchuhninlich	dinchscheilllid
ERGAN11.1N6912URRUSIO	CHERNEIT	

Trudellendenz gering gering Austeituf g selbsländig selbsländig BLEINEISIALI 1-2	Hersteller: UP Europe GmbH Inhaber der deutschen Muster Klassilizierung, 2-3 GH Silzzahl: 1	prüfung: UP Europe GmbH	
Füllverhalten gleichmässig, gleichmässig, entert Abhebegeschwindigkeit dunlischnillich Stahthanding insgesamt derchschnillich durchschnillich GERATIKAU			- 00
Aufziehverhallen kommt solort Ober Piloten Abhebegeschwindigkeit dunlischntillich durchsehnnhieb Starthanding insgesamt derchschilllich durchsehnnhieb Starthanding insgesamt derchschilllich durchschnillich GERATIKAU ✓ 1—2 Trimmgerfleindideil 31 kruk 38 herb GERATIKAU ✓ 1—2 Trimmgerfleindideil 31 kruk 38 herb Starthanding durchschnillich Geschwindigkeit beschleune 54 krah Starthanding durchschnillich Geschwindigkeit durchschnillich durchschnillich Wendigkeit durchschnillich durchschnillich Gebesch Verhallen bei			
Abhebegeschwindigkeit dunlischntillich durchschnrhieb Starthanding insgesamt derchschilllich GERATKA I ✓ 1—2 Trimmgerfleindideil 31 kruk 38 herb Geschwindigkeit beschleune Rektdämpfung durchschnillich KURVENHANDUN6 Tudeltenderrc durchschnillich KURVENHANDUN6 Tudeltenderrc durchschnillich Wendigkeit durchschnillich Wendigkeit durchschnillich Wendigkeit durchschnillich BERE I ✓ I I VVEIN Sacklüngerene durchschnillich 60 cm - 75 cm Eulstalligerene durchschnillich 60 cm - 15 cm durchschnillich FRONTALB EINCLAFFEN Vorbeschleunigung durchschnitlich FRONTALB EINCLAFFEN Vorbeschleunigung durchschnitlich FRONTALB EINCLAFFEN Vorbeschleunigung durchschnitlich FRONTALB EINCLAFFEN Vorbeschleunigung durchschnitlich Diffungsverhalen selbständig verzögert seihstendig renugeli FRONTALB EINCLAFFEN Wegdrehen 180 - 360 Grad Trehgeschwindigkeit durchschnitlich Stabiliserung selbständig verzögert selbständig sebständig Tuderschnitlich Stabiliserung selbständig verzögert FRONTALB EINCLAFFEN DESCHLUB I VII – 2 2-3 Wegdrehen 180 360 Grad Trehgeschwindigkeit durchschnitlich Stabiliserung selbständig verzögert selbständig verzögert FRONTALB EINCLAFFEN DESCHLUB I VII – 2 2-3 Wegdrehen 180 360 Grad Trehgeschwindigkeit durchschnitlich Stabiliserung selbständig verzögert selbständig verzögert FRONTALB EINCLAFFEN DESCHLUB I VII – 2 2-3 Wegdrehen 180 360 Grad Trehgeschwindigkeit durchschnitlich Stabiliserung selbständig verzögert selbständig verzögert FRONTALB EINCLAFFEN DESCHLUB I VII – 2 2-3 Wegdrehen 180 360 Grad Trehgeschwindigkeit durchschnitlich Stabiliserung selbständig verzögert selbständig verzögert FRONTALB EINCLAFFEN DESCHLUB I VII – 2 2-3 Wegdrehen 180 360 Grad Trehgeschlub selbständig verzögert selbständig verzögert FRONTALB EINCLAFFEN DESCHLUB I VII – 2 2-3 Wegdrehen 180 360 Grad Trehgeschlerine i VII – 2 2-3 We		•	
Sarhanding insgesamt derchsdnillich GERATKAU			
Trimmgertleindideil 31 kruk 38 herb Geschwindigkeit beschleune Reldämpfung durchschnilllich KURVENHANDUN6 Trudellenderc durchschnilllich Wendigkeit durchschnilllich Wendigkeit durchschnilllich Wendigkeit durchschnilllich BEDES IN AT HIVVEIN Sacklüggrenue durchschnilllich 60 cm-75 cm Eulstallgrenze durchschnitllich 65 - 80 cm Bremstraltanslieg durchschnitllich FRONTALE ENKLAPPEN Vorbeschleunigung Oltnungsverhalten selbständig verzögert RRONTALES BEPUEPEN DESCHANDIGI Vorbeschleunigung Oltnungsverhalten ■ 2 , 11 . 11 IN IM IM IM IV EN Wegdrehen 180 - 360 Grad Drehgeschwindigkeit durchschnitlich Slabilisierung selbständig verzögert BEDES LEGS EINALPPEN BESCHALD IV III Slabilisierung selbständig verzögert BEDES LEGS EINALPPEN BESCHALD IV III Slabilisierung selbständig verzögert BEDES LEGS EINALPPEN BESCHALD IV III Slabilisierung selbständig verzögert BEDES LEGS EINALPPEN BESCHALD IV III Slabilisierung selbständig verzögert BEDES LEGS EINALPPEN BESCHALD IV III BEDES LEGS EINALPPEN BESCHALD III BEDES LEGS EINALPPEN BESCHALD III BEDES LEGS EINALPPEN BESCHALD III BEDES LEGS EINALPPEN BESCHALD III BEDES LEGS EINALPPEN BESCHALD III BEDES LEGS EIN BEDES			
Trimngertleindideil 31 kruk 38 herb Geschwindigkeit beschleune 54 krrsh KURVENHANDUN6 Trudelmedrer durchschnillich gering durchschnillich gering Steueweg durchschnillich durchschnillich gering Steueweg durchschnillich durchschnillich gering durchschnillich durchschnillich BEIDER FOT RIWEIN Sacklüggreue durchschnillich 60 cm - 75 cm Eullstallgrenze durchschnillich 65 - 80 cm Bremstralanslieg durchschnillich 65 cm 80 cm Bremstralanslieg durchschnillich 65 cm 80 cm Bremstralanslieg durchschnillich 65 cm 80 cm Bremstralanslieg durchschnillich 65 cm 80 cm Bremstralanslieg durchschnillich 65 cm 80 cm Bremstralanslieg durchschnillich 50 durchschnillich 70 durchschnillich 50			_
Geschwindigkeit beschieune Reitdämpfung durchschnillich KURVENHANDUNG Tudellenderc durchschnillich Steueweg durchschnillich Wendgkeit durchschnillich BEREFINAT HUWEIN Sacklüggrenze durchschnillich 60 cm-75 cm Eulstallgrenze durchschnillich 65 - 80 cm Beremstralanslisg durchschnitlich FRONTALB BENEUPPEN Vorbeschleunigung durchschnitlich FRONTALB BENEUPPEN Vorbeschleunigung durchschnitlich Seinstendigen selbständig verzögert FRONTALB BENEUPPEN IDESCHUNIGI TROMTALES BENEUPPEN IDESCHUNIGI			
Relidianglung durchschnittlich kURVENHANDUN6 Trudellenderrc durchschnittlich gering durchschnittlich gering durchschnittlich gering durchschnittlich gering durchschnittlich durchschnittlich gering durchschnittlich durchschnittlich durchschnittlich durchschnittlich durchschnittlich durchschnittlich for m. 75 cm. Eulstalligenze durchschnittlich 65 m. 80 cm. durchschnittlich for m. 80 cm. durchschnittlich for m. 80 cm. durchschnittlich for m. 80 cm. durchschnittlich for m. 80 cm. durchschnittlich for m. 80 cm. durchschnittlich for m. 80 cm. durchschnittlich seinstendig renegeil for m. 80 cm. durchschnittlich seinstendig renegeil for m. 80 cm. durchschnittlich seinstendig renegeil for m. 80 cm. durchschnittlich seinstendig renegeil for m. 80 cm. durchschnittlich seinstendig renegeil for m. 80 cm. durchschnittlich seinstendig renegeil for m. 80 cm. durchschnittlich seinstendig seibständig seibständig seibständig seibständig seibständig verzögert seibständig verzögert gering durchschnittlich seibständig verzögert gering durchschnittlich seibständig verzögert gering durchschnittlich seibständig verzögert gering durchschnittlich seibständig verzögert gering durchschnittlich seibständig verzögert gering durchschnittlich seibständig verzögert gering durchschnittlich seibständig verzögert gering durchschnittlich seibständig verzögert gering durchschnittlich seibständig verzögert gering durchschnittlich seibständig verzögert gering derrehschneid seibständig verzögert gering gering gering gering seibständig seibständig seibständig verzögert gering gering seibständi	•		
Trudellenderrc durchschnittlich gering durchschnittlich gering durchschnittlich gering durchschnittlich durchrchnilllich BERSE NOT HAVELIN Sacklluggreuve durchschnittlich 65 - 80 cm Bremstraltanslieg durchschnittlich 65 - 80 cm durchschnittlich 65 cm 80 cm durchschnittlich 65 cm 80 cm durchschnittlich 65 cm 80 cm durchschnittlich 65 cm 80 cm durchschnittlich 7RONTALB EIRCAPPEN Vorbeschleunigung durchschnittlich durchschnittlich 1elbsländig rerzögert 7RONTALB EIRCAPPEN Vorbeschleunigung durchschnittlich seinstendig rerngell 1 e-3 durchschnittlich 1elbsländig rerzögert 7RONTALB EIRCAPPEN IOESCIMUNICI 1 e-3 durchschnittlich 1 seinstendig rerngell 1 e-3 durchschnittlich 1 seinstendig rerngell 1 e-3 durchschnittlich 1 seinstendig rerngell 1 e-3 durchschnittlich 1 seinstendig rerngell 1 e-3 durchschnittlich 1 seinstendig rerngell 1 e-3 durchschnittlich 1 seinstendig rerngell 1 e-3 durchschnittlich 1 seinstendig verzögert 1 e-3 durchschnittlich 1 seinstendig verzögert 1 e-3 durchschnittlich 1 seinständig 1 e-3 durchschnittlich 1 e-3 durchschnittl	=		
Trudellenderic durchschnittlich gering Sleuerweg durchschnittlich durchschnittlich Wendigkeit durchschnittlich durchschnittlich Wendigkeit durchschnittlich durchschnittlich BERSENZENWEIN Sacklüggrenze durchschnittlich 65 - 80 cm Bermstraltanslitig durchschnittlich 65 - 80 cm Bermstraltanslitig durchschnittlich FRONTALB EINSURPEN Vorbeschleunigung durchschnittlich Öffrungsverhelten selbständig verzögert FRONTALB EINSURPEN Vorbeschleunigung durchschnittlich Öffrungsverhelten selbständig verzögert FRONTALB EINSURPEN IDESCIMMURGI) Vorbeschleunigung Ülthungsverhalten 180 - 360 Grad Ülthungsverhalten 180 - 360 Grad Ülthungsverhalten selbständig verzögert Höhenverlust durchschnittlich durchschnittlich Stabilisierung selbständig selbständig 11 nung sverhalten selbständig verzögert ERREGLEGE BENUFPEN IDESCHEUTVI - ERREGLEGE BENUFPEN IDESCHEUTVI - ERREGLEGE BENUFPEN IDESCHEUTVI - 2 2-3 Rübeffisieren selnfaches Gegenbrennen Steuerweg durchschnittlich Gegendrehen einfaches ine fundenz zum Shemingsabtiss Ülte ungsverhalten selbständig verzögert RULLSTALL in promitische Austeitung) RULLSTALL in promitische Austeitung) RULLSTALL in promitische Austeitung) RULLSTALL in promitische Austeitung) RULLSTALL in promitische Austeitung) RULLSTALL in promitische Austeitung) BELEINEISIALI RUDEN AUS STEPNOGESCHMOGERET 2 2 RULLSTALL in promitische Austeitung) BELEINEISIALI LI-22 Einleitung dunInchnillith Trudelendenz gering selbständig selbs		duronocuminion	(_2
Steuerweg durchschnittlich durchschnittlich Berger durchschnittlich durchschnittlich Berger durchschnittlich durchschnittlich Berger durchschnittlich		di carle a dia Militale	acrina
Wendigkeit durchschnittlich BEDER INT HWEIN Sackluggrene durchschnittlich 60 cm-75 cm Eulstaligneze durchschnittlich 65 - 80 cm Bremstraltanslieg durchschnittlich 65 - 80 cm Bremstraltanslieg durchschnittlich 65 cm 80 cm durchschnittlich Offmungsverhalen selbständig verzögert felbsländig reuegeit 1-3 Vorbeschleunigung durchschnittlich seinstendig renngeil 2, 11.11MTMMTIMMTIEN Wegdrehen 180 - 360 Grad 180 • 160 Grad Drehgeschwindigkeit durchschnittlich Stabilisierung selbständig verzögert verzögert			- 1
Sacklüggreue durchschnillich 60 cm - 75 cm durchschnillich 65 cm 80 cm Bremstraltanslieg durchschnillich 65 cm 80 cm Bremstraltanslieg durchschnillich 65 cm 80 cm durchschnillich 65 cm 80 cm durchschnillich 65 cm 80 cm durchschnillich 65 cm 80 cm durchschnillich 65 cm 80 cm durchschnillich 65 cm 80 cm durchschnillich 65 cm 80 cm durchschnillich 65 cm 80 cm durchschnillich 65 cm 80 cm durchschnillich 65 cm 80 cm durchschnillich 65 cm 80 cm durchschnillich 65 cm 80 cm durchschnillich 65 cm 80 cm durchschnillich 65 cm 80 cm durchschnillich 65 cm 80 cm durchschnillich 65 cm 80 cm durchschnillich 65 cm 80 cm durchschnillich 65 cm 80 cm durchschnillich 85 cm 80 cm durchs	-		
Sacklüggrenue durchschnilllich 60 cm - 75 cm durchschnillich 65 cm 80 cm Bremstraltanslieg durchschnittlich 65 - 80 cm durchschnillich 65 cm 80 cm Bremstraltanslieg durchschnittlich Clifrungsverheiten selbständig verzögert (Interpretation of Clifrungsverheiten selbständig verzögert vorbeschleunigung (Interpretation of Clifrungsverheiten selbständig verzögert vorbeschleunigung (Interpretation of Clifrungsverheiten selbständig verzögert vorbeschleunigung (Interpretation of Clifrungsverhalten selbständig verzögert selbständig verzögert vorbeschleunigung selbständig verzögert vorbeschleunigung (Interpretation of Clifrungsverhalten selbständig verzögert vorbeschleunigung selbständig verzögert vorbeschleunigung (Interpretation of Clifrungsverhalten selbständig verzögert vorbeschleunigung (Interpretation of Clifrungsverhalten selbständig verzögert vorbeschleunigung vorbeschleunigung verzögert vorbeschleunigun			auronamillion
Eulstallgrenze durchschnittlich 65 - 80 cm Bremstraltanslieg durchschnittlich FRONTALB EINMAPPEN Vorbeschleunigung durchschnittlich Ölfhungsverhelten selbständig verzögert FRONTALES BENEPSEN DESCHMANIGN Vorbeschleunigung Ölthungsverhalten 180 - 360 Grad Unchschnittlich Ölthungsverhalten 180 - 360 Grad Unchschnittlich Höhenverlust Unchschnittlich Höhenverlust Unchschnittlich Höhenverlust Unchschnittlich Höhenverlust Unchschnittlich Höhenverlust Unchschnittlich Höhenverlust Unchschnittlich Höhenverlust Unchschnittlich Unchschnittlich Unchschnittlich Höhenverlust Unchschnittlich Unc			dorthschnitilich 60 cm • 15 cm
Remstralanslieg durchschnittlich FRONTALB ENKLAPPEN Yorbeschleurigung durchschnittlich Öfnungsverhellen selbständig verzögert flebsländig reuegeil FRONTALBE BRUPPEN IDESCIMUNG! 1—3 Vorbeschleurigung durchschnittlich Selbständig verzögert flebsländig reuegeil FRONTALBE BRUPPEN IDESCIMUNG! 1—3 Vorbeschleurigung durchschnittlich Selbstendig renngeil ——2 , 111.11MTMMTMMTEN Wegdrehen 180 - 360 Grad Drehgeschwindigkeit durchschnittlich Stabilisierung selbständig verzögert selbständig selbständig Selbständig selbständig verzögert BRUSHERSE BRUPPEN IDESCHEUTEVI — 2—3 Wegdrehen 80.00 Grad Drehgeschwindigkeit hoch mit Verlangsamung Offnungsverhallen selbständig verzögert selbständig verzögert BRUSHIRGES BRUPPEN IDESCHEUTEVI — 2—3 Wegdrehen 180 - 360 Grad Drehgeschwindigkeit hoch mit Verlangsamung Offnungsverhallen selbständig verzögert selbständig verzögert BRUSHIRGES BRUPPEN IDESCHEUTEVI — 2—3 Slabiffisierung selbständig selbständig selbständig selbständig renngeil EINSEITIGES BRUPPEN IDESCHEUTEVI — 2—3 Slabiffisierung durchschnittlich Gegendrehen einfaches Gegenbrennen Steuerweg durchschnittlich Gegendrehen einfachs Gegenbrennen Steuerweg durchschnittlich Gegendrehen einfach, keine fundenz zum Shemingsabtiss selbständig verzögert GULLSTALL is menetiseche Ausselung) 2 GULLSTALL is menetiseche Ausselung) 2 STELSPIRALE Einleitung durnlichnillith dechschnillich Trudellendenz gering gering selbständig BLEINEISIALI 1—2 Einleitung selbständig selbständig BLEINEISIALI 1—2 Einleitung selbständig selbständig LANDUNG 1—2 Landung selbständig Landung selbständig Landung selbständig Landung selbständig Landung decksehmulth durchschnillich			
FRONTALE BURGAPPEN Vorbeschleunigung durchschnittlich Ölfnungsverhellen selbständig verzögert flebsländig reuegeil FRONTALES BURGAPPEN DESCRIMINIGN Vorbeschleunigung Öltnungsverhallen 180 - 360 Grad 180 - 160 Grad	-		
Vorbeschleunigung durchschnittlich durchschnittlich Ölfhungsverhellen selbständig verzögert lebsländig reuegeil FRONTALES BIFUPPEN IDESCIMANIGI) Vorbeschleunigung durchrchnittlich selbständig verzögert lebsländig reuegeil FRONTALES BIFUPPEN IDESCIMANIGI) Vorbeschleunigung durchrchnittlich seshstendig renngeil 2, 111 11MTMMT MMT EN Wegdrehen 180 - 360 Grad 180 - 160 Grad 180		uu a isu ii ii iii ii ii	GGIOGOGIIIIIIIIUK
Offiningsverhellen selbständig verzögert felbsfändig reuegeit FRONTALES EMPUPPEN IDESCIMENTON Vorbeschleurigung Olinungsverhalten 2 11 11 VITMIMIMIMIEN Wegdrehen 180 - 360 Grad Drehgeschwindigkeit durchschnittlich Stabilisierung selbständig verzögert Stabilisierung selbständig verzögert Stabilisierung selbständig verzögert Stabilisierung selbständig verzögert EMPSEL INFES ENNU PPEN INFESEN EN IV - 2 2-3 Wegdrehen 180 - 360 Grad Ontnung sverhalten selbständig verzögert Stabilisierung selbständig verzögert Stabilisierung selbständig verzögert Stabilisierung selbständig verzögert Stabilisierung selbständig verzögert Stabilisierung selbständig verzögert Stabilisierung selbständig verzögert Stabilisierung selbständig verzögert Steuerwag durchschnittlich Steuerkrallanstieg durchschnittlich Gegendrehen einlach, keine fundenz zum Shemingsabtiss zum Shrömungsahriss selbständig verzögert FULLSTALL in menetrische Aussietung) ZULLSTALL in menetrische Aussietung) ZULLSTALL in menetrische Aussietung ZULLSTALL in menet		disselection is	durahaahai#i!
Vorbeschleunigung Vorbeschleunigung Olthungsverhallen 2			
Vorbeschleurigung Olthungsverhalten 2,111.11MTMMTEN Wegdrehen 180 - 360 Grad Drehgeschwindigkeit durchschnittlich Stabilisierung Selbständig verzögert EKSELLIGES ERMAPPEN RESERLEUT VI ERMERINGES ERMAPPEN RESERLEUT VI EKSELLIGES ERMAPPE	-		1 — a
Seinstendig renngeil 2 , 11 . 11MTMMIMMEN Wegdrehen 180 - 360 Grad Drehgeschwindigkeit durchschnittlich Höhenverlust durchschnittlich Stabilisierung selbständig selbständig Offnung sverhallen selbständig verzögert Wegdrehen 180 - 360 Grad Höhenerfust durchschnittlich Stabilisierung selbständig selbständig Offnung sverhallen selbständig verzögert Wegdrehen 180 - 360 Grad Drehgeschwindigkeit			Augustus Lander
Wegdrehen 180 - 360 Grad Drehgeschwindigkeit durchschnittlich Höherwerlust durchschnittlich Stabilisierung selbständig selbständig Stabilisierung selbständig verzögert ENSER DES ENNUFFEN BESEN EN IV.4 - 2-3 Wegdrehen 180 360 Grad Drehgeschwindigkeit durchschnittlich Stabilisierung selbständig verzögert ENSER DES ENNUFFEN BESEN EN IV.4 - 2-3 Wegdrehen 180 360 Grad hoch mit Verlangsamung durchschnittlich Stabilisierung selbständig selbständig Stabilisierung durchschnittlich Stabilisierung selbständig selbständig selbständig Stelbständig selbständig selbständig selbständig rengell EINSETTIGES INVLAFFEN BORGEN BETSTETTE Steuerweg durchschnittlich Steuerkrallanssteg durchschnittlich Gegendrehen einfachs Gegenbrennen seinfachs Gegenbrensen Steuerkrallanssteg durchschnittlich Gegendrehen einlach, keine fundenz zum Shemingsabitss Ölte ungsverhalten selbständig verzöget ULLSTALL in ermentesche Austeitung TRUDELI AUS TRIPPRESENDINGERET 2 TRUDELI AUS TRIPPRESENDINGERET 2 TRUDELI AUS TRIPPRESENDINGERET 2 TRUDELI AUS TRIPPRESENDINGERET 2 TRUDELI AUS SENDNAFEN KIRVERFUS 1-2 STELLSPIRALE Einleitung dun Inchnittlith Trudellendenz gering Austeitung selbständig selbständig BLEINEISIALI 1-2 Einleitung eh ⇔ Austeitung selbständig selbständig LANDUNG 1-2 tandererhallen dedsehmutth durchschnittlich			
Drehgeschwindigkeit durchschnittlich Höhenvertust durchschnittlich Stabilisierung seibständig seibständig seibständig seibständig verzögert seibständig verzögert seibständig verzögert seibständig verzögert 2–3 2–3 Wegdrehen durchschnittlich Stabilisierung seibständig verzögert verziehendend seibständig verzögert 2–3 3 3 60 Grad Drehgeschwindigkeit höhenerind durchschnittlich Stabilisierung seibständig seibständig seibständig verzögert verziehendend durchschnittlich Stabilisierung seibständig seibständig seibständig seibständig seibständig seibständig seibständig seibständig seibständig seibständig seibständig seibständig verzögert durchschnittlich derrehschneid derrehschneid steuerweg durchschnittlich derrehschneid derrehschneid steuerweg durchschnittlich Gegendrehen einlach, keine fundenz zum Shemingsabtiss zum Strömungsahriss seibständig verzögert PULLSTALL in sementerothe Austeitung) 2 ULLSTALL in sementerothe Austeitung verzögert 2 2 TRIDELIA AUS STRIPPIGESCHANDERFET 2 2 STELSPRALE Einleitung dunInchnillith dechschnillich seibständig seibstä	=2,11	.11MIMM	
Höhenverlust durchschnittlich Stabilisierung selbständig selbständig selbständig offnungsverhallen selbständig verzögert RESERUEDE RVI – 2-3 Wegdrehen 180 360 Grad hoch mit Verlangsmang durchschnittlich Stabilisierung selbständig verzögert Höhenerind durchschnittlich Stabilisierung selbständig selbständig selbständig verzögert Höhenerind durchschnittlich Stabilisierung selbständig selbständig selbständig selbständig renngeil EINSEITIGES INVLAFFEN soosee 1911 1911 11 2 Slabiffisiere einfaches Gegenbrennen Steuerweg durchschnittlich Gegendrehen einfachs Gegenbrennen Steuerweg durchschnittlich Gegendrehen einfach, keine fundenz zum Shemingsabtiss zum Steinungsehribe Austeitung) 2 TRULSTALL immentersche Austeit TRULSTALL immentersche Austeitung) 2 TRULSTALL immentersche Austeitung) 12 TRULSTALL immentersche Austeitung) 12 TRULSTALL immentersche Austeitung) 12 TRULSTALL immentersche Austeitung) 12 TRULSTALL immentersche Austeitung) 12 TRULSTALL immentersche Austeitung selbständig	Wegdrehen		180 • 160 Grad
Stabilisierung selbständig selbständig selbständig O1 frung sverhallen selbständig verzögert Selbständig verzögert Selbständig verzögert Selbständig verzögert Selbständig verzögert Selbständig verzögert Selbständig verzögert Selbständig verzögert Selbständig verzögert Selbständig verzögert Selbständig verzögert Selbständig selbständig selbständig selbständig selbständig renngell Selbständig selbständig selbständig renngell Selbständig selbständig verzögert Selbständig verzögert RULLSTALL in menetrische Austertung 2 zum Shemingsabliss zum Srömungsabriss selbständig verzögert RULLSTALL in menetrische Austertung 2 zum Shemingsabliss zum Srömungsabriss selbständig verzögert RULLSTALL in menetrische Austertung 2 zum Stömungsabriss selbständig verzögert RULLSTALL in menetrische Austertung 2 zum Stömungsabriss selbständig verzögert RULLSTALL in menetrische Austertung 2 zum Stömungsabriss selbständig verzögert RULLSTALL in menetrische Austertung 2 zum Stömungsabriss selbständig verzögert RULLSTALL in menetrische Austertung 2 zum Stömungsabriss selbständig verzögert RULLSTALL in menetrische Austertung 2 zum Stömungsabriss selbständig verzögert RULLSTALL in menetrische Austertung 2 zum Stömungsabriss selbständig verzögert RULLSTALL in menetrische Austertung 2 zum Stömungsabriss selbständig verzögert RULLSTALL in menetrische Austertung 2 zum Stömungsabriss selbständig verzögert RULLSTALL in menetrische Austertung 2 zum Stömungsabriss selbständig verzögert RULLSTALL in menetrische Austertung 2 zum Stömungsabriss selbständig verzögert RULLSTALL in menetrische Austertung 2 zum Stömungsabriss selbständig verzögert RULLSTALL in menetrische Austertung 2 zum Stömungsabriss selbständig verzögert RULLSTALL in menetrische Austertung 2 zum Stömungsabriss selbständig verzögert RULLSTALL in menetrische Austertung 2 zum Stömungsabriss selbständig verzögert RULLSTALL in menetrische Austertung 2 zum Stömungsabriss selbständig verzögert RULLSTALL in menetrische Austertung 2 zum Stömungsabris verzögert RULLSTALL in menetrische Austertung 2	Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	
### Selbständig verzögert ### Selbständig verzögert ### Selbständig verzögert ### Selbständig verzögert ### Selbständig verzögert ### Selbständig verzögert ### Selbständig verzögert ### Selbständig verzögert ### Selbständig ### Selbst	Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Wegdrehen 180 360 Grad Drehgeschwindigkeit hohen mit Verlangsamung Drehgeschwindigkeit hohen mit Verlangsamung Stabilisierung durchschnillich Stabilisierung selbständig selbständig renngeli EINSEITIGES EINALAPPEN soossesisisisisisisis Steuerweg durchschnittlich Steuerweg durchschnittlich Steuerweg durchschnittlich Gegendrehen einlach, keine fundenz zum Shemingsabtiss Ölte ungsverhallen selbständig verzögel RULLSTALL in ermenfendre Austeitung) 2 RULLSTALL in ermenfendre Austeitung) TRUDELIN AUS TRIPPINGESCIMMOEREIT 2 TRUDELIN AUS STEUERSPRASE Einleitung dunInchnilllith Trudelendenz gering BLEINEISIALI 1-2 Einleitung selbständig selbständig BLEINEISIALI 1-2 Einleitung selbständig LANDUNG 180 360 Grad hoch mit Verlangsamung durchschnillich selbständig renngeli derheschnillich derheschnillich derheschnillich dechschnillich dechschnillich selbständig derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich selbständig selbständig selbständig derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich selbständig derchrichnillich selbständig selbständig derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich derchrichnillich de	Stabilisierung	•	·
Wegdrehen 180 360 Grad Drehgeschwindigkeit hoch mit Verlangsamung Höhemerind durchschnillich Slabilisierung durchschnillich Slabilisierung sebständig selbständig selbständig renngeil EINSEITIGES EINALAFFEN soosest 130 1 3111111 2 Slabilisieren einfaches Gegenbrennen Sleuerweg durchschnitlich derehschneid Sleuerkrallanstleg durchschnitlich Gegendrehen einlach, keine fundenz zum Shemingsabitss Ölte ungsverhallen selbständig verzögel RULLSTALL in ermenseche Ausseil RULLSTALL in ermenseche Ausseil RUDELIA AUS STRIPPROESCIMMOEREIT 2 TRUDELIA AUS STRIPPROESCIMMOEREIT 2 STEILSPRALE Einleitung dunInchnillith Trudellendenz gering BLEINEISIALI 1 1 2 Einleitung selbständig selbständig BLEINEISIALI 1 1 2 Einleitung selbständig selbständig LANDUNG Labethurg selbständig LANDUNG Labethurg dedsehmulth durchschnillich durchschnillich durchschnillich durchschnillich durchschnillich durchschnillich durchschnillich durchschnillich durchschnillich durchschnillich durchschnillich durchschnillich durchschnillich durchschnillich durchschnillich	011nung.sverhallen	selbständig verzögert	selbständig veuggerc
Drehgeschwindigkeit hoch mit Verlangsamung durchschnilllich Slabilisierung durchschnilllich seibständig seibständig seibständig seibständig seibständig seibständig seibständig seibständig seibständig seibständig seibständig renngeil EINSETITIGES INVLAPPEN oppder 19111111 2 Slabifisieren einfaches Gegenbrennen steinfachs seinstein dernachschnittlich dernachschnittlich dernachschaftlich derChrichillich Gegendrehen einlach, keine fundenz zum Shemingsabtiss zum Strömungsahriss seibständig verzögel RULLSTALI semmeterine Austeitung) 2 RULLSTALI semmeterine Austeitung) 2 RULLSTALL in ermeterine Austeitung) 2 STEILSPRALE Einleitung dun Inchnilllith dechschnillich Trudelenderz gering gering BLEINEISIALI 1—2 Einleitung den einfach seibständig seibständig selbständig LANDUNG 1—2 Iandererhallen dedsehmutth durchschillich durchschnillich du		BESEHLEU M -	2-3
Höhemerind durchschnillich Slabilisierung seinständig Ölfnungsverhallen ERNSETIIGES PKLAPTEN BODERS 131111111 2 Slabifisieren einfaches Gegenbrennen Steuerwag durchschnittlich derrebschneidt Steuerkraflanstieg durchschnittlich derrebschneidt Gegendrehen einfach keine fundenz zum Shemingsabtiss Ölte ungsverhallen seinständ, keine fundenz zum Shemingsabtiss Ölte ungsverhallen seinständig verzögel durchschnittlich der Chrichnillich Gegendrehen einlach, keine Tundenz zum Shemingsabtiss Ölte ungsverhallen seinständig verzögel durchschnittlich aus Steinständig verzögert ULLSTALL in ermerinschne Ausseit RRIDELN AUS TRIPPIGESOMNOERBIT 2 TRIDELN AUS SMONARSH KIRVERTLIG 1-2 EInleitung dun Inchnillith dechschnillich Trudellendenz gering gering BLEINEISIALI 1-2 Einleitung sebständig sebständig LANDUNG 1-2 tandererhallen decksehmutth durchschnillich	Wegdrehen		
Stabilisierung selbständig selbständig selbständig selbständig selbständig selbständig selbständig selbständig renngeli selbständig selbständig selbständig selbständig selbständig renngeli selbständig selbständ			
Ölfhungsverhallen EINSEITIGES EINKLAPPEN eossels 130 1311111 2 Slabfifsieren einfaches Gegenbrennen Steuerweg durchschnittlich Gegendrehen einlach, keine fundenz zum Shemingsabliss Ölte ungsverhallen selbständig verzögel RULLSTALL termenteriche Austeitung) 2 RULLSTALL in mentreche Austeit TRUDELN AUS TRIPINGESCHMINDERET 2 TRUDELN AUS SINDNAMEN KURVENSTLIG 1-2 Einleitung dunInchnilllith Trudelendenz gering Austeitufg selbständig selbständig BLEINEISIALI 1-2 Einleitung èe einfache Austeitung selbständig selbständig LEINEISIALI 1-2 Einleitung èe einfache Austeitung selbständig LEINEISIALI 1-2 Einleitung èe einfache Austeitung selbständig LEINEISIALI 1-2 Einleitung èe einfache Austeitung selbständig LANDUNG 1-2 Landererhallen dedsehmulth durchschnillich durchschnillich durchschnillich durchschnillich durchschnillich durchschnillich dedsehmulth dedsehmulth			
EINSETTIGES EINCLAFFEN consess serifaches Gegenbrennen Sleuerweg durchschnittlich Sleuerkallanstieg durchschnittlich Gegendrehen einfaches Gegenbrennen Leuerweg durchschnittlich Gegendrehen einfach, keine fundenz Zum Shemingsabtiss Ölte ungsverhallen selbständig verzögel FULLSTALL in einmetrische Austeitung) 2 FULLSTALL in einmetrische Austeitung) 7 FULLSTALL in einmetrische Austeitung) 8 STELLSPIRALE Einleitung dunInchnittlich Trudelendenz gering Austeituf g selbständig selbständig 8 LEINEISTALL Einleitung Gering Austeituf g selbständig Selbständig LEINEISTALL Einleitung Austeituf g selbständig Selbständig LEINEISTALL Einleitung Gering Austeituf g selbständig Selbständig LEINEISTALL LIII SELFINEISTALL Einleitung Gering Austeituf g selbständig Selbständig LEINEISTALL Einleitung Gering Austeituf g selbständig Selbständig LEINEISTALL LIII SELFINEISTALL Einleitung Gering Austeituf g selbständig Selbständig LANDUNG LIII Gerinaches Gegenbrennen derhischen Selbständig Austeilung Gerinsche Austeitung •		•	
Slabifisieren einfaches Gegenbrennen Steuerweg durchschnittlich Sleuerkrallanstieg durchschnittlich Gegendrehen einfach keine fundenz zum Shemingsabtiss Ölte ungsverhallen selbständig verzögert RULLSTALL remmelerithe Ausfeltung) 2 RULLSTALL remmelerithe Ausfeltung) 2 TRUDELN AUS SINDNAREN MURVERFLUS TRUDELN AUS SINDNAREN MURVERFLUS 2 STEILSPRALE Einleitung dunInchnittlith dechschmittlich BLEINEISIALI 1 1 2 Einleitung selbständig selbständig BLEINEISIALI 1 1 2 Einleitung selbständig BLEINEISIALI 1 1 2 Einleitung selbständig Selbständig LANDUNG LANDUNG LANDUNG Landererhallen dedsehmutth durchschnittlich durchschnittlich durchschnittlich durchschnittlich derrehrenen derehschnenen derehschnenen derehschneitlich derrehrenenen derehschneitlich derrehrenenen derrehrenenen derehschneitlich derrehrenenen derehschneitlich derrehrellen	=		selbstandig renngeli
Steuerweg durchschnittlich derehschneid Sleuerkrallanstieg durchschnittlich derehschneid Gegendrehen einlach, keine fundenz zum Shemingsabtiss zum Strömungsahriss Zum Strömungsahriss Sölle ungsverhallen selbständig verzögert RULLSTALL remmelerithe Ausfeltung) 2 RULLSTALL remmelerithe Ausfeltung) 2 RULLSTALL remmelerithe Ausfeltung) 1 2 RULLSTALL remmelerithe Ausfeltung) 2 STEILSTALL remmelerithe Ausfeltung) 1 2 STEILSTALL remmelerithe Ausfeltung 1 2 ZURUDELH AUS SINCHAREN MIRVERFLUG 1 2 ZURUDELH AUS SINCHAREN MIRVERFLUG 1 2 ZURUDELH AUS SINCHAREN MIRVERFLUG 1 2 ZURUDELH AUS SINCHAREN MIRVERFLUG 1 2 ZURUDELH AUS SINCHAREN MIRVERFLUG 1 2 ZURUDELH AUS SINCHAREN MIRVERFLUG 1 2 ZURUDELH AUS SINCHAREN MIRVERFLUG 1 2 ZURUDELH ZUR			
Sleuerkrallanstieg durchschnittlich Gegendrehen einlach, keine fundenz zum Shemingsabtiss Zum Shemingsabtiss Zum Strömungsahtiss Sebständig verzöget RULLSTALI semmeterithe Austeiturg) RULLSTALI semmeterithe Austeiturg) ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg) ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg ZULLSTALI semmeterithe Austeiturg) ZULLSTALI semmeterithe Aus		=	-
Gegendrehen einlach, keine fundenz zum Shemingsebtiss zum Shemingsebtiss zum Shemingsebtiss zum Shemingsebtiss seibständig verzöget der Schausseburg) 7 PULLSTALL immententhe Austeitung) PULLSTALL immententhe Austeitung 7 PULLSTALL immententhe Austeitung 7 PULLSTALL immententhe Austeitung 8 PULLSTALL immententhe Austeitung 8 PULLSTALL immententhe Austeitung 9 PULLSTALL imment	•		
zum Shemingsabtiss zum Shrömungsabriss selbständig verzöget ### ### ### ### ### ### ### ### ###			
Ölte ungsverhallen selbständig verzögel guttstätt i emmetrische Austeitung) 7 guttstätt in emmetrische Austeitung) 7 guttstätt in emmetrische Austeitung 7 guttstätt in emmetrische Austeit 7 guttstätt in emmetrische Austeit 7 guttstätt in emmetrische Austeit 7 guttstätt in emmetrische Austeit 7 guttstätt in emmetrische Austeit 7 gering 8 gering 8 gering 8 gering 8 gering 8 gering 8 selbständig 1 gerinfach 8 dusteitung 8 selbständig 8	degenarenen		
#ULLSTALI simmeletine Ausleitung) 2 #ULLSTALI in inmetrische Auslei #ULLSTALI in inmetrische Auslei ###################################	Ölte ungsverhallen	-	•
TRUDEIN AUS TRIPINGESCIMMOERST 2 2 TRUDEIN AUS SIMONAREN KURVENSTUG 1-2 TRUDEIN AUS SIMONAREN KURVENSTUG 1-2 Einleitung dunInchnilllith dechschnilllich Trudelenderz gering gering gering Austeituf g selbsländig selbsländig selbsländig bLEINEISIALI 1-2 Einleitung ehe einfach Austeilung selbsländig selbsländig selbsländig bLANDUNG 1-2 LANDUNG 1-2 Landung dedsehmulth durchschnillich durchschnillich durchschnillich durchschnillich durchschnillich durchschnillich	-		CONSTRAINING VOIZOYET
TRUDELN AUS TRIPINGESCIMNDERSET 2 TRUDELN AUS SIMONAREN KURVENSTUG 1-2 STELSPIRALE Einleitung dunInchnilllith Trudelendenz gering gering Austeituf g selbsländig selbsländig BLEINEISIALI 1-2 Einleitung eh e einfach Austeilung selbsländig selbsländig LANDUNG LANDUNG LANDUNG Landererhallen dedsehmulth durchschnilllich			ļ
TRUDELN AUS SMONAREN KURVENETUG 1-2 STELSPIRALE Einleitung dunInchnilllith Trudellendenz gering gering Austeituf g selbsländig BLEINEISIALI 1-2 Einleitung eh e einfach Austeilung selbständig selbständig LANDUNG 1-2 Indiana decksehmulth durchschnillich durchschnillich durchschnillich			_[
STELSPIRALE Einleitung dunInchnillith dechschnillich Trudellenderz gering gering Austeituf g selbsländig selbsländig BLEINEISIALI Einleitung eh e einfach Austeitung selbsländig selbsländig LANDUNG LANDUNG Landung dechschmulth durchschnillich			2
Einleitung dunInchnillith dechschnillich Trudellendenz gering gering Austeituf g selbsländig selbsländig BLEINEISIALI Einleitung eh e einfach Austeitung selbsländig selbsländig LANDUNG LANDUNG Landung deckschmulth durchschnillich	TRUDELN AUS SIMONARE		
Trudellendenz gering gering Austeituf g selbsländig selbsländig BLEINEISIALI Einleitung eh ← einfach Austeitung selbsländig selbsländig LANDUNG LANDUNG dedsehmulth durchschnillich	STEILSPIRALE		
Austeituf g sebsländig sebsländig BLEINEISIALI 1 - 2 Einleitung eh en einfach Austeilung sebständig sebständig LANDUNG 1 - 2 1 - 1 tandererhallen dedsehmulth durchschvilllich	Einleitung	dunInchnilllith	dechschnilllicb
BLEINEISIALI 1-2 Einleitung eh ⇔ einfach Austeilung selbständig selbständig LANDUNG 1-2 1.7 tandererhallen dedsehmulth durchschnillich	Trudellendenz	gering	
Einleitung eh 👄 einfach Austeilung selbständig selbständig LANDUNG Landung tandererhallen dedsehmulth durchschnillich		selbsländig	selbständig
Austeilung selbständig selbständig LANDUNG L=2 Landererhallen dedsehmulth durchschrilllich	B.LEINEISIALI		
LANDUNG 1_2 1_1 tandererhallen dedsehmulth durchschnillich	Einleitung	eh e	einfach
tandererhallen dedsehmulth durchschnillich	Austeilung	selbständig	selbständig
	LANDUNG	1-2	1,
ERGAN/INGENIUR (INGSICHERMIT	tandererhallen	dedsehmulth	durchschnilllich
	ERGAN/LINGEN1UR (ING	SICHERMIT	

RANGO	RACE S	
I		
Hersteller: UP Europe GmbH Inhaber der deulschen Musterp	rrifung: LIP Furnne GmbH	
Klassifizierung: 2 · 3 GH	naturing. Of Europe Officer	
Sitzzahl: 1		
Windenschlepp: Ja		l
Verhalten hei	min. fluggewichl (65 kg)	mar. Fluggewichl (90 kg)
STAR!	1-2	AIEE1
Füllverhalten	gleichmässig, solort	gleichmässig, solort
Aulziehveihalien Abhebegeschwindigkeil	kommt solort über Piloten dorchschnillild	kommt solort der Piloten durchschnittlich
719thusponnol nodszena	durchschneid	durchschnittlich
SASARIE .	1-1	H
Trimmgeschwindigkell Geschwindigkeit beschleunigt	37 km/h	38 km h 54 km h
Rolldämpfung	durchschniillkh	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Todeltendenr	durchrchnilltlch	gering
Steuer weg	durchschnill Ah durchschnitilich	durchschnitilich durchschnittlich
Wendigkeit BEIDSELINUS ÜBMIEMEN	durchschnithich	durchschillithich
Sackfluggmnte	durchschiltlieh 61 cm • 75 cm	durchschiltla 60 cm • 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschildich 65 cm • 80 an
Bremskrallanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
<u> </u>	<u></u>	durchschnittlich
Vorbeschleunigung Öffnungsverhallen	durchschnittlich selbständig smriegel	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (B		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhallen	4.0	selbständig vedgerl
EINSEITIGES UNKLAPPEN	1-3 IAD 360 Grad	180 · 360 Grad
Wegdrehen Drehgeschwindigkeit	hoch mit Verlangsamung	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschneid
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Offungsverhallen EINSEMZEHEKLAPPEN	selbständig verzöger	selbständig verzögert
Wegdrehen		100 · 360 Grad
Drehgeschwindigkeil		hoch mil Verlangsamung
Höhenverlust		durchschniech
Stabilisierung Öffnungsvorhallen		selbständig seihsfindig venügert
EINSEM6511111(LAPPEN L		1
Stabilbieren	einfaches Gegenbremsen	einlaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich durchschninlich
Steuerlsrallansiieg Gegendrehen	durchrchnilllich einlach, keine Tendenz	eintach, keine laden
oogonaronon	zum Slieungsabriss	mm Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	seMsmndiu mauen	selbständig verzögerl
FULLSTALL symmeltisthe of		
FULLSTAU. (romettistbe TRUDEN AUSIIIIHNGESCI		
TRUDEN AUSIIIIHNGESCI		
STEILSPIRALE	en kokvenelio 2	
Einleitung	durchschnüttich	durchsch Millich
Trudellendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	selbeliebig	selbständig
KLEINDE MLI	1 – 1	1-1 einlach
Einleitung Ausleben	einlach selbständig	einlach selbständig
LANDUNG		1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchst heiltlieh
ERGANIUNGHP ZUR 11116	SENERIIHI	



DHV GS-01-1020-02

GEMINI

Heulelieh IreeX air sports GmbH Inhaber der deutschen Musterprüfung: Hee% etc sports GmbH Klassifizierung: 1-2 Biplace Strahl: 2 Windenschlepp: la

Verhalten bei	min Fluggewicht (110 kg)	max. Fluggewicht (210 kg
füllverhalten	gleichmassig, sofort	gleiehiässig, sofor
Aufzieheerhalten	kommt sofort aber Piloten	kommt nobel über Pilote
Ablebegeschwindinkeil	durchsehniglieh	durchschnilflich
Berthaedüng insgesamt	derchschnilllich	einfac
GERADEAUSAUG	1-2	1-:
Trimmgeschwindigkeit	40 km h	431nl
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	Aurchschwid Nich	durchschmittlie
KURVENDAKOLING	1	
Trudeffendenz	nicht vorhanden	nicht vorhande
Steuczweg	bach	too
Wendji Anti	Auchychattlich	Surcheshmildic
REFORED LETS UNEXPERSE	100	- 0

Verbeschleun	igung	gering	writ
ölleungsverh	alien	selbstarche schnell	selbslaedig schn
FRONTALE	UNILAPPEN D	ESCIENNW	
Vorbeuhleun	igung		
Oflnungsverh	allen	19	
EINAHN3 E	INKLAPPEN	1-2	
Wegdrehen		90 - 180 Grad	90 180 Gra
Ortgeschwin	digkeit	duchschniltlich	durchschnillli
Höhenverlust		druchschnittlich	durchschnrilli
Stabilisierung		selbständig	selbständ
()Nonnesverh		selbständig verzögert	selbstandie verzöge
EINSEITIGE	S ANKUPPEN IE	SCNUUNI (7)	
Wegdrehen		*	
Drehleschwh	nitekeil	44	
Höhenverlosl		*	
Stabilisierung			
Glhongsverh			
	NKLAPPEN UN	D GEGENSTEUERN 1	
Stabilisieren	NKLAPPEN UN	eiolaches Gegenbremsen	
Stabilisieren Steuerweg		eiolaches Gegenbremsen hoch	einfaches Gegenbremse
Stabilisieren Steuerweg Heuerkrahan:	stieg	eiolaches Gegenbremsen hoch hoch	ho ho
Stabilisieren Steuerweg Heuerkrahan:	stieg	eiolaches Gegenbremsen hoch	ho ho einfach. keine Tendenz zu
Stabilisieren Steuerweg Heuerkrahan: Gegendrehen	stieg einfach. keine	eiolaches Gegenbremsen hoch hoch Tendenz zum Stromungmbriss	ho ho einfach. keine Tendenz zu Strömungsabri
Stabilisieren Steuerweg Heuerkrahan: Gegendrehen	stieg einfach. keine	eiolaches Gegenbremsen hoch hoch Tendenz zum Stromungmbriss selbslandig verzögert	ho ho einfach. keine Tendenz zu Strömungsabri
Stabilisieren Steuerweg Heuerkrahan: Gegendrehen Ülfragswerk FULESTAII	einfach. keine einfach. keine eine eine eine eine eine eine einfach. keine einfach. keine	eiolaches Gegenbremsen hoch hoch Tendenz zum Stromungmbriss seibslandig verzögert usleilune 1—2	
Stabilisieren Steuerweg Heuerkrahan: Gegendrehen Jiffrag werk FULESTAII(•	einfach, keine einfach, keine einfach symmetriLtie Au seeeftlee du	eiolaches Gegenbremsen hoch hoch hoch Tendenz zum Stromungmbriss seitslandig verzögert usleillune 1—2 udelte [1]	ho ho einfach. keine Tendenz zu Strömungsabri
Stabilisieren Steuerweg Heuerkrahan: Gegendrehen Jiffrag werk FULESTAII(•	einfach. keine einfach. keine eine eine eine eine eine eine einfach. keine einfach. keine	eiolaches Gegenbremsen hoch hoch hoch Tendenz zum Stromungmbriss seitslandig verzögert usleillune 1—2 udelte [1]	ho ho einfach. keine Tendenz zu Strömungsabri
Stabilisieren Steuerweg Heuerkrahan Gegendrehen Ülfrangsvert FULESTAII(+	einfach, keine einfach, keine einfach symmetriLtie Au seeeftlee du	eiolaches Gegenbremsen hoch hoch Tendenz zum Stromungmbriss seibslandig verzögert ursteiltune 1—2 udelte 1 1—2 WINDIGKEIT 1—2	ho ho einfach. keine Tendenz zu Strömungsabri
Stabilisieren Steuerweg Heuerkrahan: Gegendrehen Ülfrich giver FULESTAII(+ RUIISTAII(+ NUDELN AUS TRUDEN AUS	einfach. keine einfach. keine symmetriLtie Au seeeftlee du 5 TRIMMGESCHV	eiolaches Gegenbremsen hoch hoch Tendenz zum Stromungmbriss seibslandig verzögert ursteiltune 1—2 udelte 1 1—2 WINDIGKEIT 1—2	ho ho einfach. keine Tendenz zu Strömungsabri
Stabilisieren Steuerweg Heuerkrahan: Gegendrehen Diffrægivert FULESTAII FULISTAII FULISTAII FULESTAII FUL	einfach. keine einfach. keine symmetriLtie Au seeeftlee du 5 TRIMMGESCHV	eiolaches Gegenbremsen hoch hoch Tendenz zum Stromungmbriss seibslandig verzögert ursteiltune 1—2 udelte 1 1—2 WINDIGKEIT 1—2	ho ho einfach, keine Tendenz zu Strömungsabri selbslandig taung - -
Stabilisieren Steuerweg Heuerkrahan: Gegendrehen Diffrægivert FULESTAII(NUDELN AUS TRUDEN AU SIENSPIRAL Einleitung	einfach, keine einfach, keine sitzt symmetril.Ltie Al seeefflee du S TRIMMGESCHV S STATIONAREN E	eiolaches Gegenbremsen hoch hoch hoch Tendenz zum Stromungmbriss seibslandig verzögert ursteiltune 1—2 udelte 1—2 IKURVENFEIG 1—2	ho ho einfach. keine Tendenz zu Strömungsabri
Stabilisieren Steuerweg Heuerkrahan Gegendrehen Diffice givet L. FULESTAIII (* NUDELN AUSTRUDEN	einfach, keine silken symmetril.tie Au seeeftlee du S TRIMMGESCHV S STATIONAREN E	eiolaches Gegenbremsen hoch hoch hoch Tendenz zum Stromungmbriss seibslandig verzögert ursteiltune 1—2 udelte 1 1—1 UNDIGKEIT 1—2 KURVENFEIG 1 1—1 einlach	ho ho einfach, keine Tendenz zu Strömungsabri selbslandig taung — — — — — — —
Stabilisieren Steuerweg Heuerkrahan Gegendrehen Diffice gwet FULESTAII(** NUDELN AUS TRUDEN AU SIENSPIRAL Einleitung Kudlelleadenz	einfach, keine silken symmetril.tie Au seeeftlee du S TRIMMGESCHV S STATIONAREN E	eiolaches Gegenbremsen hooth hooth hooth hooth Tendenz zum Stromungmbriss seibslandig verzögert usleitune 1—2 udeltte 1—2 lKURVENFEIG 1—2 einlach nicht vorhanden	ho einfach, keine Tenden zu Strömungsabri selloslandig taung I - i - einfac
Stabilisieren Steuerweg Heuerkrahan Gegendrehen Gegendrehen Diffice givet FULESTAIII (* UIISTAII) AUDELN AUSIENSPIRAL Einleitung kudelleadenz Austeilung	einfach, keine silken symmetril.tie Au seeeftlee du S TRIMMGESCHV S STATIONAREN E	eiolaches Gegenbremsen hooth hooth hooth hooth Tendenz zum Stromungmbriss seibslandig verzögert usleitune 1—2 udeltte 1—2 lKURVENFEIG 1—2 einlach nicht vorhanden	ho einfach, keine Tenden zu Strömungsabri selloslandig taung I - i - einfac
Stabilisieren Steuerweg Heuerkrahan Gegendrehen Jiffi z givet FULESTAII UIISTAII UUDELN AU SIENSPIRAL Einleitung kudelleadenz Austeilung UIIUH IIIII	einfach, keine silken symmetril.tie Au seeeftlee du S TRIMMGESCHV S STATIONAREN E	eiolaches Gegenbremsen hoch hoch hoch hoch Tendenz zum Stromungmbriss seibslandig verzögert usleitune 1—2 udeltre 1—2 kKURVENFEIG 1—2 einlach nicht vorhanden testedie	ho ho ho ho ho ho ho ho ho ho ho ho ho h
Stabilisieren Steuerweg Heuerkrahan Gegendrehen Jiffi z givet FULESTAII UIISTAII UUDELN AU SIENSPIRAL Einleitung kudelleadenz Austeilung UIIUH IIIII	einfach, keine silken symmetril.tie Au seeeftlee du S TRIMMGESCHV S STATIONAREN E	eiolaches Gegenbremsen hoch hoch Tandenz zum Stromungmbriss seibstandig verzögert usleifune 1—2 udeltre 1—1—2 WINDIGKEIT 1—2 kURVENFEIG 1 1—7 einlach nicht vorhanden te stedlie	ho ho ho ho ho ho ho ho ho ho ho ho ho h
Stabilisieren Steuenweg Heuerkrahan Gegendrehen Ülfrag werb FULESTAII fUIISTAII NUDELN AU SIENSPIRAL Einleitung kudelleadenz Austeilung	einfach, keine ikts ikts seeeffliee dit S STATIONAREN E	eiolaches Gegenbremsen hoch hoch Tandenz zum Stromungmbriss seibstandig verzögert usleifune 1—2 udeltre 1—1—2 WINDIGKEIT 1—2 kURVENFEIG 1 1—7 einlach nicht vorhanden te stedlie	ho ho ho ho ho ho ho ho ho ho ho ho ho h



DHV GS•01-1021 -02

HerstellerPROBESIGN Gral, Holbauer Ges.m.b.H. Inhaber der deutschen Musterprüfung: PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. Klassifizierung: 2 GH

Sitzzahl: 1		
Windenschlepp: la		
willuelischlepp. la		
Verhalten bei	min. Fluggewicht (95 kg)	max. Fluggewicht 1125 kg)
füllverhauen	gleichmässig. nobel	gleichmässig, sofort
Aufzieheedallen	kommt soloil (ihr Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchichdillich	durchschnitich
Starthandling insgesamt	elnlach	einfach
	2	
Trimmgeschwindigkeit	36 lunit	38 krah
Geschwindigkeil beschleunig	t	51 kurt!
Rolldämpfung	durchuhrilltlith	durchschnittlich
		1 – 2
Trudellendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeil	durchschninlich	durchichniglich
SEIDSFITIONI NERDEHEN	2	1-2
Sacklingennze	durchschnittlich 60 75 cm	spal > 75 cm
fullstallmenze	durchschnittlich 65 cm' 80 cm	spei > 90 un
Bremskraftanstieg	durchschnellt	hoch
FROLLIALB		
Verb escbleunigung	gering	gering
Ölinungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig eitert
FRONTALE MAPPEN (II		
Vorbeschleunigung		durchschnilttich
Off nungsverhalten		
On nungsvernatien		selbständig yerrigerl
	_	
Wegdrehen	190 - 360 Grad	90.180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchchnillth
Höherer tust	durchAnitilith	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsvet allen	selbständig ver mur	selbständig verzögert
Wegdrehen		90 · 180 Grad
Drehgeschwindigkeil		durchschniglich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
illtungsverhallen		selbständig verzögert
Stabilisieren	einlaches Gegenbremsen	inlaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Sfeetrallanslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einlach, keine lendent	einfach, keine Tendenz
	zum Strömunnsebriss	euer Strömungsabriss
Öflnungsverhalten	selbständig varzögerl	selbständig reuiger!
FULSfAU	Avelehun 2	
AUS TAINHGEN	CININDIGKED 2	
AUS STATIONSR		
	1-2	
Einleitung	durchschnitlhch	durchsthnitllich
Trudeller denz	Mehl vorhanden	nicht yoehaiiden
Austeilung	selbständig	sellosländig
	1 —2	
Einleitung	einfach	einfach
Austeilung	nimmt zögernd Gehrt eul	selbständig
	1-2	
tandeserhilen	durthschnilllich	durchschniilich
ER64N2UNGEN		



DHV 01.0380-02

ATOS C

Uh-Schlepp: Je

Hersteller: A.I.R. Aeronaulic Innovation Rühle & Co. GmbH Inhaber der deutschen Musterprüfung: A.I.R. Aeroeaulic Innovation Rühle & Co. GmbH Klassifizierung: 3 Fluggewicht: 90 Kg - 150 Kg Sitzzahl: 1 Blichstzulässige flogge ⁹ hwindigket 80 lud Winderech!ep

Trimmvouichlungen Weihklappen Art des Steuerbügels profiliert Steuerhgelhasis Speedbar Besonderheiten OSurriligel in Mauweise, Klapprippen: Wölbklappe Spoilersteuerung über bewegt Trapez angelen 1.0

011001		
Statische (astigkeil	laicht hacktslip	
Aerodynamische Easigkell	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	gering	
GERADEAUSRU6		
V min tkm hl	31	30
V men (km 10	>80	>80
Bügeldruck bei 60 herb	gering	gering
Bügeldruck bel 80 km-h	gering.duichschnittlich	gering-clurchschnillikh
Richtungs ⁹ abilitt (Geren)	heia Raren	kein Gieren
Krallaulsrand lir Einleiten	gering	gering
Kraltaulwand für Amleiten	gering	gering
Rollzeit für Einleitee	durchschnitllichlang	durchschnittlich-lang
Rollteil ruf Ausielten	durchschnittlich-lang	durchschnitilichlang
Schräglage bei V min.sink	leicht zunehmend	leicht zunehmend
VIRHALEN SEM STOOK.	MOGABRES	

stabiler Sackflug stabiler Sackflug Gmadeausilug • Saget langsam rot Getmleaustlug • Bügel schnell rot starkes Abnicken nickt schwach eh Korentluo Bügel langsam vor Kurvernackllug nickt senil eh Kumensackile Kurvenflug - Bügel schnell vor nickt deutlich in die Kurre nickt senil an Kurrenseckliag Provoziertes trudeln keine hudelneigene keine Tradetneigung

Ausschwebestrecke kurz einfach 211 finden Moment des Stillens Y-Bereich des Stollens durchschnittlich Krallaehrand beim Ballen dritrlicrhniirlith

Trudeln Alt sich Im Extronlalt eventuell provozieren und ist unbedingt so unterlassen. Einweisung bzgl. Aulhau und Hug Ist erforderlich.

DHV 01.0381-02

LITESPEED 4

Hersteller: Moyes Delta Gliders

Inhaber der deutschen Musterprüfung Skyline flight Gear

Klassilizierunm 3

fluggewich0 110 Kg 145 Kg

Silizahh 1

Höchslzulassige luggeschwindigkeil: 80 kmih

Windenschlepp: Je U•Schlepp: Ja

LECHMISCHE eughtuE

Trimmvorrichtungen Y Ad des Steuerbügels rarolllie Steuerbugibasis Speedh Besonderheltenimmles. 0 5.thränkuossaeschläde al M Seil

BODDI3H141116 U110

Statische Easligheil leicht heckiaslig Aerodynamische lesligholl neutral Abhehegesch windigkeil durchschnitthä

 Bügeldruck hei hi km
 980
 >80

 Bügeldruck hei hi km
 gering
 gering

 Bügeldruck bei BO km
 durchschnittlich hach
 gering

 RichtungssMbitlal (Gieren)
 Nein Gieren
 kein Gieren

lang

arg

rend

nixkl deutlich eh

hudeln in Kurvendeläng

Trudeln in Kurverubi n

U 118 ENHAKIM

Kralfaulwand für Einteilen oeting, durchschnilllith Kralladwand füll Ausleiten gering, durchschnilllith Rollteil fit Einleiten durchschnilllich Rollreil für Ausleiten durchschnittlich Schräglage bei V min.sink Jeirtt sufehmend VERHAUEN 8814

Geradeauslig- Bigel Angram vor problemlos
Geradeauslig- Bügel schnell vor weiches Ahrichen
Kurvenflug- Bügel langsam warnet sanft alt Kurvenschflug
Kurvenflug- Bigel schnell ver nicht in Kurve

Kurvenflug - Bügel schnell ver nicht in Kurve
Provorierles Trudeln nicht möglich
Ulan 0633%

Ausschwebestreche durchsnliniler h-lang

Moment des Stallen; millelschwer in finden
0-Bereich des Siallens durchschnillich.hlein
Kraftaulwand beim Sieden durchschalldich

RGANZUNGEN 200

wmv.paramotonde



Info-Hotline: 0 53 22 / 14 15 - info@harzergss.de

www.gleitschirereisen.com







DfilifiLT, [-DT/

Streckenfliege 2002

Dass die neuen Regeln im DHV-Online-Contest größere Kilometerleistungen und vor allem mehr Flugspaß bringen, ist fast unumstritten. Nehmen doch bis jetzt schon weit über 400 deutsche Piloten daran teil, ungefähr die doppelte Rnzahl zur Flugsaison 2001. Sicherlich ist heuer auch das Wetter nicht so traurig wie letztes Jahr, trotzdem erkennt man an den eingegebenen Flügen deutlich, dass diese Rrt von Wettbewerb den Geschmack vieler trifft. Die technischen Probleme sind auch schon weniger geworden, fast alle fliegen jetzt schon deutlich länger, als sie zum Eingeben brauchen. Rus der Masse der vielen Flüge ragen im beschriebenen Zeitraum einige heraus. Rm Supertag 17.05.02 flog Drachenpilot Ralf Tschurtschenthaler flcara Laminar) vom Rauschberg / D aus ein 210 km FRI-Dreieck und Christoph Kirsch (freex Blacle) mit seinem Sportklasse Gleitschirm von der Zillertaler Höhenstraße 203,88 km. Ruch der bisher längste Flug mit dem Gleitschirm von einem deutschen Startberg aus wurde am 17.05, gemacht, vom

Hochfelln / D aus flog Sepp Gschwendtner (Gin Boomerang) 194,76 km. Die Flachlandflieger schlugen ebenfalls zu, allein am 31.05. fiel vier mal die 200er Marke. Der weiteste war Michael Schmidt (Twister) von Forst aus 22445 km.

Nun ist ja jeder Streckenflug, ganz gleich ob 10 oder 300 km, ein besonderes Erlebnis,' das Tolle am OLC ist, dass man sofort darüber informiert wird. So hat es Harald Huber mit seinen Rügen in Olüdeniz / Türkei bei mir zumindest geschafft, dass ich gerne mit ihm getauscht hätte. Lieber 10,12 km als bei Regen im Büro zu sitzen/

Ruf der Seite WWW.dhv.de -> Sport hat sich Rndreas Rieck eine Menge Rrbeit gemacht. Es sind nun außer einer aussagekräftigen FRQ und einer Helpline auch sehr viele interessante Daten abrufbar Sei es die Vereinswertung, die besten Einzelflüge, die Tageswertungen usw., alles ist übersichtlich aufbereitet.

Rüge Online-Cantest über 50 km bis 03.06.2002

	km	Pkte.		Gerä
25.04.2	2002			
Vischer Claus	96.02	144.03	Herdort-Sassenroth I	oei Siegen Gin Oasi
28.04.2	2002			
Sebald <mark>Jörg</mark>	53.03	92.80	Col del Pupolo Bassa	ano Merlin 14
01.05.2	002			
Bummer Jürgen	131.82	197.73	Emberger Alm	Ato
Christ Clemens	91.19	136.19	Emberger Alm	Ato
Ketterer Christian	86.34	129.51	Emberger Alm	Litespee
Lutz Helmut	83.79	125.55	Emberger Alm	Ato
Pollak Jürgen	82.24	123.37	Emberger Alm	Litespee
Elsner Baerbel	82.82	123.03	Emberger Alm	Vertig
Engesser Ruhen	81.28	121.92	Emberger Alm	Aero
Elsner Juergen	81.06	121.59	Emberger Alm	Merlin 13
Kamml Dieter	79.91	119.86	Emberger Alm	Lamin
Kern Stefan	79.78	119.66	Emberger Alm	Twist
Köhler Alexander	68.14	102.21	Emberger Alm	Moyes Litespee
05.05.2	2002			
Kirsch Christoph d.Ä.	126.20	189.30	Emberger Alm	freeX BLAD
Neumann Dieter	81.45	122.11	Emberger Alm	freeX MOO
Pietsch Klaus	59.11	103.55	Emberger Alm	WW Spectrum 16
Haustein Christoph	51.34	100.34	Emberger Alm	Wills Wing Fusion 15

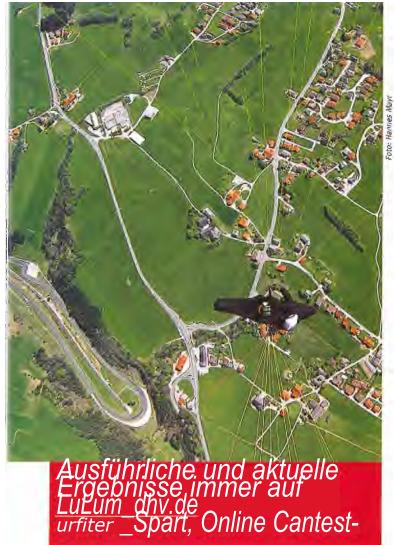
07.05.20	02				
Becher Tom	99 30	198.61	Hochfelln	Litespeed	
Martens Burkhard	85.46	128.19	Innsbruck Seegrube	e Gin Boomerang	
			Start		
Gschwendiner Sepp	78.49	117.73	Hochfelln	Gin Boomerang	
Zeindl Helmut	60.29	90.43	Hochfelln	Swing Ventus	
Kirsch Christoph	54.02	81.03	Hochfelln	Gin Boomerang	
Günther Harald	52.64	92.12	Ruhpolding	ESC	
Bocks Stefan	50.46	75.69	Hochfelln Gi	in Boomerang Aerospor	
0.9.0520	02				
Rackl Walter	19.22	138.63	Hochfelln	MOYES Litespeed 5	
Kamml Dieter	17.61	116.41	Rauschberg	artos	
Waldmann Peter	59.98	89.91	Rauschberg	up Speed 11	
Lehmann Ernst	59.19	118.39	Siegritz Winde	Axxess plus	
10.05.200	02				
Dummer Jürgen	64.52	96.78	Serrig	ATOS (
Schmidt Oliver	63.10	95.54	Serrig	ATOS (
Meier Bertold	53.10	107.41	Leibertingen	Ato	
Thieringer Ralf	51.97	90.95	Leibertingen	Ato	
11, 05.2002					
11. <i>05.200</i> .	2				

Online forstest

Flüge Online-Gontest über **50** km bis 03.05.2002

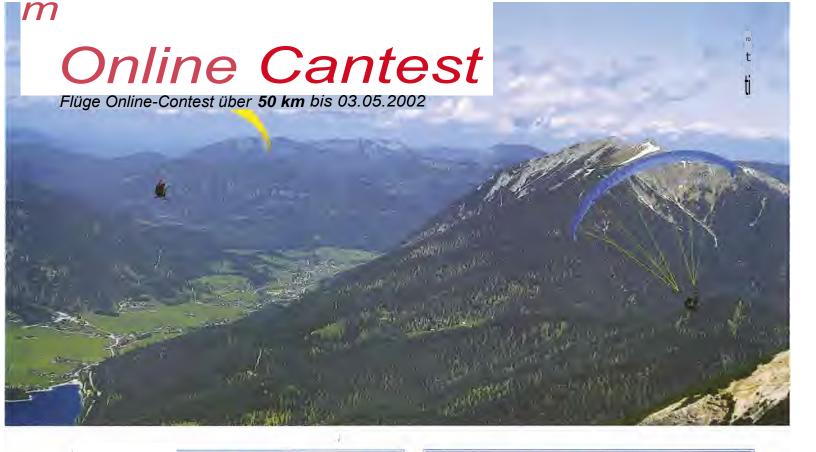
Pilot				Gerät
Rauscher Georg	79.27	158.53	Pfarrkirchen	Litespeed 5
Stinglhammer Ludwig	54.33	81.49	Pfarrkirchen La	Mouette Topless 13,5
Kuhlmann Thomas	53.51	80.36	Altes Lager	Bautel
Liebermeister Benedikt	52.34	78.51	Emberger Alm	Advance Sigma 5
<i>14. 05.20</i>	02			
Engelhardt Immo	88.09	132.13	Walberla	Atos
15.05.20	02			
Pöppl Reinhard	165.03	247.54	Oberemmendorf	Mos
Christ Clemens	154.74	270.80	Schnifis	ATOS
Bocks Stefan	111.68	161.52	Blauberge Gin	Boomerang Aerospor
Wöhrle Roland	109.56	164.35	Kandel	Moyes Lightspeed 4
Gschwendtner Sepp	103.60	155.40	Wallberg	Gin Boomerang
Hahne Torsten	99.41	149.13	Wallberg	Gin Boomerang
Goltermann Rüdiger	92.69	139.04	Wallberg	Advance Sigma 5
Kirsch Christoph d.Ä.	89.11	133.61	Wallberg	freeX BLADE
Zitzmann Jörg Parl Reinhold	59.19 59.33	89.69 89.00	Wallberg Hochries	Advance Sigma 5 Ozone Octano
16.05.20	02			
Schuhmann Karl	178.36	356.12	Hochlelln	ICARO Laminar 14 ST
Meierkord Adi	168.10	336.19	Oetz - Mittelstation	Ato
Becher Tom	165.41	330.82	Hochlelln	Moyes Litespeed 5
Martens Burkhard	164.51	287.89	Brauneck	Gin Boomerang
Bauer Karl	156.29	234.44	Hochfelln	Gin Boomerang 2
Doll Hubert	145.61	254.82	Laber	Moyes Lightspeed
Christ Clemens	144_40	216.59	Schnifis	ATOS
Kirsch Christoph d.Ä.	738.64	207.96	Westliche Karwende	Ispitze freeX BLADE
Goltermann Rüdiger	137.74	205.86	Hochfelln	Advance Sigma 5
Warbruck Achim	128.02	192.03	Emberger Alm	Swing Astral 3
Weinzierl Georg	112.65	168.97	Rauschberg	Moye
Haustein Christoph	111.28	222.57		Wills Wing Fusion 150
Pongs Lars	199.77	218.53	Hochfelln	Swing Stratus 4
Sturm Johannes	199,11	163.66	Hochfelln	Advance Omega 5
Strafen Oliver	108.02	216.04	Hochfelln	Moyes Litespeed 5
Rackl Walter Bausenwein Hans	107.15	214.29	Hochfelln Hochfelln	Litespeed
Riedl Stefan	106.77 106,75	160.15 213.49	Nebelhorn	Gin Oasis Swing Astral 2
Gschwendtner Sepp	106,73	212.45	Brauneck	Gin Boomerand
Rauscher Georg	96.46	192.11	Rauschberg	Moyes
Zeindl Helmut	84.98	147.14	Emberger Alm	Swing Ventus
Schlöffel Ralph	83.10	145.43	Emberger Alm	Swing Cirrus
Koelz Andreas	79.96	139.93	Emberger Alm	Swing Cirrus 2.25
Bantle Arthur	76.15	133.26	Bösingen	Atos
Hochhaus Roland	74.50	111.75	Rauschberg	Ozone Oc1ane
Pieper Martin	57.27	85.90	Jenner	Gin Boomerang
Griebl Renate	56.90	85.34	Jenner	Gin Nomac
Staudacher Robert	56.83	85.25	Predigtstuhl	Swing Astral Twir
Stichlmair Dorothea	56.38	84.57	Jenner	Gin Nomac
Becker Ludwig	56.08	84.12	Jenner	Advance Sigma 5
Probst Ulrich	56.05	84.07	Jenner	Advance Omega 5
Rieck Andreas	55.83	83.74	Jenner	Advance Omega 5
Metzger Robert	55,72	83.58	Heue in Bergalingen	Apco Simba
Kierdorf Jens	55.21	82.82	Jenner	Advance Omega 5
Körber Peter	53.79	80.68	Jenner	Apco Bagheera
Müller-Blümlein Udo	53.53	80.30	Jenner	Ozone Proton G1
Hartmann Michael	53.52	80.29	Jenner	Swing Stratus 4
Schmidt Markus	52.73 52.50	105.45 92.04	Nebelhom Emberger Alm	Gin Oasis
Pietsch Klaus Schreiner Tobias	52.59	92.04	Emberger Alm	WW Spectrum 165
Schreiner Tobias Keller Peter	51.94 51.22	77.91 76.83	Jenner Jenner	Independence Radica Gin Boomerang
Keck Klaus	51.22	76.63 76.71	Brauneck	Swing Astral 1
17. 05.200		***		- 0
		420.43	Rauschberg	Icaro Laminar ST14
Tschurtschenthaler Ralf	110,21		Rauscopero	

pikyr	km	Pkte.	Start Gefäl
Al1mannshofer Maximilian	198.64	397.29	Rauschberg Icaro Laminar 13 MRX
Gschwendtner Sepp	194./6	292.14	Hochfelln Gin Boomerang
Göhl Josef	111.13	256.69	Seegrube Independence Radical
Graf Wolfgang	163.06	326.11	Rauschberg moyes xtralite
Singhammer Sepp	161.07	241.61	Laber TWISTER
Rauscher Georg	153.21	306.42	Rauschberg Litespeed 5
Waldmann Peter	147.22	294.44	Rauschberg up speed
Bocks Stefan	140.35	280.70	Hochfelln Gin Boomerang Aerosport
Rentsch Dirk	137.15	240.01	Wildkogel ICARO Laminar ST 13
Meierkord Adi	136.60	273.21	Oetz-Mittelstation Atos
Becher Tom	136.55	238.97	Wildkogel MOYES Litespeed 5
Rackl Walter	136.42	238.74	Wildkogel MOYES Litespeed 5
Hoffmann Gundram	136.33	238.57	Wildkogel MOYES Litespeed 5
Wöhrle Roland	136.03	238.04	Wildkogel Mayer Litespeed
Baeumer-Fischer Sybille	135.41	236.97	Wildkogel Aeros Combat 13
Achmüller Peter	135.21	236.61	Wildkogel Litespeed 5
Otterpohl Bernd	135.06	236.36	Wildkogel Aeros Combat
Schuhmann Karl	134.95	236.16	Wildkogel kam Laminar ST 14
Kiefinger Hans	134.51	235.40	Wildkogel Aeros Combat 2
Dreyer Nikolaus	134.50	235.38	Wildkogel Aeros Compat 14
Frankus Frank	134.37	235.15	Wildkogel Aeros Combat
Köhler Alexander	133.36	233.38	Wildkogel Moyes Litespeed
Lüders Konrad	125.44	250.88	Rauschberg Aeros Stealth
Leidig Andreas	123.78	185.67	Hochfelln Ozone Proton GT
Lacrouts Babsi	123.22	184.83	Wallberg Advance Sigma 5
Hübner Bernd	119.66	119.48	Wallberg Advance Sigma 5
Nisser Wolfgang	113.26	226.52	Rauschberg Bautek Twis1er
Simon Michael	110.06	165.10	Emberger Alm freeX MOON
Vischer Claus	108.98	163.47	Wallberg Gin Oasis L
Hochhaus Roland	103,48	155.22	Hochfelln Ozone Octane
Warbruck Achim	93.97	187.95	Emberger Alm Swing Astral 3
Kleiß Michael	92.70	139.06	Emberger Alm Swing Astral 2
Storch Christoph	91.89	137.84	Hochgrat Swing Mistral 2.24
Keck Klaus	19.52	119.28	Brauneck Swing Astral 2
Zitzmann Jörg	11.19	155.59	Brauneck Advance Sigma 5
Leimkühler Herbert	15.90	132.83	Laber ATOS
Miederhofl Ralf	70.04	105.06	Fp Kühndorf ATOS
Kamml Dieter	68.06	102.09	Rauschberg Laminar ST
Lehmann Ernst	66.51	99.77	Kühndorf Flugplatz Axxess plus
Herms Arno	60.76	121.51	Predigtstuhl Advance Omega 4
Geig! Peter	69,38	90.51	Daniel Laminar
Kriechbaum Franz	59.48	104.08	Wallberg Advance Sigma 5
Wachowski Bernd'	51.71	115.41	Rauschberg Laminar 14 ST
Becker Andreas Ernst	57.58	86.37	Rauschberg Laminar 14 ST
Engelhardt Immo	56.11	84.16	Siegriiz Winde Atos
Hartmann Michael	55.43	83.14	Jenner Swing Stratus 4
Richers Kai	54.13	81.19	Hochries Ozone Proton GT
Faulhaber Roland	53.94	101.88	Brauneck Advanced Sigma 5
Fritz Lorenz	53.30	79.94	Langenthonhausen Ozone Electron
Weichselgartner Jürgen	52.50	18.15	Hochries Icaro Laminar 14 MRX
13. 05.200			
13. 03.200)		
Schüller Franz	188.08	376.16	Hochfelln Bullet RCS
Altmannshofer Maximilian	165.45	330.90	Rauschberg Icaro
Meierkord Adi	151.87	30333	Oetz - Mittelstation Atos
Bocks Stefan	141.24	282.48	Wildkogel Boomerang Aerosport
Günther Harald	141.64	241.86	Schmittenhöhe ESC
Waldmann Peter	125.29	181.94	Rauschberg up speed tl
Hahne Torsten	125.09	187.64	Hochfelln Boomerang
Bausenwein Hans	121.49	182.24	Wildkegel GIN Oasis
Bootz Thomas	119.19	165.29	Rauschberg Klassic 14
Rentsch Dirk	106.82	213.64	Austria-Wildkogel Laminar ST
Wöhrle Roland	105.74	211.48	Wildkogel Moyes Litespeed
Otterpohl Bernd	105.68	211.36	Wildkogel AEROS COMBAT
Rackl Walter	105,47	210.93	Austria-Salzburg-Wildkogel MOYES
Blumenthal Uli	104.52	209.04	Wildkogel Moyes Litespeed
Bidinonalai on			• .



Pilot	km	Pkte.	Start _	
Baeumer-Fischer Sybille	104.43	208.86	Wildkogel	Aeros Combat 13
Köhler Alexander	104.37	208.75	Wildkogel	Moyes Litespeed
Djamarani Andre	104.34	208.69	Wildkogel	Moyes Litespeed
Kietinger Hans	104.34	208.68	Wildkogel	Combat 2
Frankes Frank	104.25	208.51	Wildkogel	Aeros Combat
Schwiegershausen Corinna	104.04	208.08	Wildkogel	Moyes Litespeed
Dreyer Nikolaus	103.78	207.57	Wildkogel	Aeros Campet 14
Hoffmann Gundram	103.57	207.15	Austria-Salzburg-Wile	dkogel MOYES
Achmüller Peter	103.53	207.05	Wildkogl	Moyes Litespeed 5
Schuhmann Karl	103.49	206.99	Austria - Salzburg - V	Vildkogel ICARO
Becher Tom	102.67	205.34	Austria-Salzburg-Wild	dkogel MOYES
Goltermann Rüdiger	101.82	152.74	Hochfelln Bs	Advance Sigma 5
Gschwendtner Sepp	90.06	135.09	Wallberg	Gin Boomerang
Straten Oliver	83.51	167.02	Germany - Bayern - H	Hochlelin MOYES
Zeindl Helmut	78.93	118.40	Hochlelln	Paraglider
Scheibl Robert	72.75	145.50	Dürnsricht	AIR
Stahl Wilfried	61.09	106.92	Emberger Alm	Gin
Baumgartner Stefan	51.03	99.80	Predigtstuhl	GIN Nomad
Nisser Wolfgang	55.34	83.02	Rauschberg	Bautek Twister
19.05.20	02			
Huber Fredi	52.16	78.24	Serrig	AIR-Atos
20.05.20	02			
Wilms Helmut	61.24	117.67	Kühndorf	Ghosibuster
21.05.200	02			
Kirsch Christoph d.Ä.	128.82	193.23	Wank	freeX BLADE
Meierkord Adi	121.29	254.58	Oetz-Mittelstation	Atos
Dorn Alfons	123.45	216.03	Oetz-Mittelstation	Atos
Vogel Karlheinz	71.29	106.94	Flugplatz Kulmbach	Axxess

Schrumpf Hartwig 58.36 102.14 Chabre Alto 22.05.2002	Meier Bertold	70.59	141.18	Chabre/Laragne	ATO:
Blumenthal Ui					ATOS
Blumen I			102.14	Chabre	Atos
Singhammer Sapp	22.05.20	02			
Straten Oliver	Blumen1hal Uli	153.51	307.01	Rauschberg	moye
Schwiegershausen Corinne 89.04 133.56 Germary - Bayern - Hochfelln MOTE Gürther Harald 71.99 125.99 Schmittenhöhe ES Schuhmann Karl 71.77 143.55 Germary - Bayern - Hochfelln Ozone Octan Waldmann Peter 58.07 101.62 Rauschberg up Speed in Mother Machinilian Kuhlmann Thomes 54.90 81.35 Altes Lager Bauder Altmannshoffer Maximilian 511.2 92.95 Rauschberg Laminar 13 MRJ ZG. 0.5.2002 Wopp Ralf 51.68 77.51 Lüdingon Omega 5 29.05.2002 Thieringer Ralf 54.91 82.38 Emberger Alm Abo 30.05.2002 Walter Georg 137.14 205.71 Waltberg Advance Omega 6 30.05.2002 Walter Georg 12.96 182.94 Waltberg Advance Omega 6 30.05.2002 Hochfelln Gin Boomerarn George George	Singhammer Sepp	136.09	238.15	Brauneck	TWISTER
Günther Harald 71.99 125.99 Schmittenhöhe ES Schuhmann Karl 71.77 143.55 Germany-Bayen - Hochfelln CARR Hochhaus Roland 67.49 134.99 Hochfelln Qoe Cetam Waldmann Peter 58.07 101.62 Rauschberg up Speed Kuhlmann Thomas 54.90 81.35 Alles Lager Bautel Altmannshofer Maximilian 5112 92.95 Rauschberg Laminar 13 MRD ZG. O.55.2002 Thieringer Raff 54.91 82.38 Emberger Alm Abo 30. O.5.2002 Thieringer Raff 54.91 82.38 Emberger Alm Aborosomeran Advance Ornega 1 Advance Ornega 2 Advance Ornega 3 Advance Ornega 4 Advance Ornega 3 <t< td=""><td>Straten Oliver</td><td>113.24</td><td>226.49</td><td>Germany - Bayern - H</td><td>Hochfelln MOYES</td></t<>	Straten Oliver	113.24	226.49	Germany - Bayern - H	Hochfelln MOYES
Schuhmann Karl 71.77 143.55 Germany - Bayern - Hochfelin CARC Hochhaus Roland 67.49 134.99 Hochfelin Ozone Oztan Waldmann Peter 58.07 101.62 Rauschberg up Speed Kuhimann Thomas 54.90 81.35 Altes Lager Baute Altmannshofer Maximilian 511.2 92.95 Rauschberg Laminar 13 MR3 26.05.2002 Liminar 13 MR3 207.05 Rauschberg Laminar 13 MR3 29.05.2002 Liminar 13 MR3 207.05 Hochfelln Gin Boomerang Hahne Torsten 138.03 207.05 Hochfelln Gin Boomerang Hennig Peter 137.14 205.71 Wallberg Advance Omega 1 Hennig Peter 137.41 205.71 Wallberg Gin Boomerang Rauscher Georg 120.64 180.81 Flugplatz Forst Lilespeed 5 Goltermann Rudiger 115.60 173.40 Emberger Alm Advance Signal Brocher Tom 107.11 187.45 Emberger Alm Advance Si	Schwiegershausen Corinna	89.04	133.56	Germany - Bayern - H	Hochfelln MOYES
Hotchhaus Roland	Günther Harald	71.99	125.99	Schmittenhöhe	ES
Waldmann Peter 58.07 101.62 Rauschberg up Speed it Kuhlmann Thomas 54.90 81.35 Alles Lager Bautel Allmannshofer Maximilian 5112 92.95 Rauschberg Laminar 13 MRD ZG. O.5. 2002 Theiringer Ralf 54.91 82.38 Emberger Alm About Malberg Jonotics of Span State		71.77	143.55	Germany - Bayern - H	Hochfelln ICARO
Kuhinnann Thomas 54.90 81.35 Altes Lager Baudie Almannshofer Maximilian 5112 92.95 Rauschberg Laminar 13 MRV ZG6.05.2002 Kopp Ralf 51.68 77.51 Lüdingon Omega 5 Z9.05.2002 Theiringer Ralf 54.91 82.38 Emberger Alm Abto January Colspan="6">January		67.49	134.99	Hochfelln	Ozone Octano
Altmannshofer Maximilian	Waldmann Peter	58.07	101.62	Rauschberg	up Speed t
ZOG. 05.2002 Kopp Ralf 51.68 77.51 Lüdingon Omega B ZOG. 05.2002 Thieringer Ralf 54.91 82.38 Emberger Alm Ab 30.05.2002 Hahne Torsten 138.03 207.05 Hochfielln Gin Boomeran, Advance Omega I Meierkord Adi 126.37 252.13 Oefz-Mittelstation Ab Geschwendrer Sepp 121.96 182.94 Wallberg Advance Omega I Rauscher Georg 120.54 180.81 Flugplatz Forst Litespeed B Rauscher Georg 110.50 173.40 Emberger Alm Advance Signs B Becher Tom 107.11 187.45 Emberger Alm Abrance Signs B Schreiner Tobias 105.08 158.82 Hochrines Independence Radica Allmannshofer Maximilian 88.54 132.81 Fp-Forst Laminar 13 MR3 Sörensen Klaus 84.76 148.33 Kuchalb-Winde Abt Bien Rüdiger 84.48 126.72 Test Stealin LK PEL*		54.90	81.35	Altes Lager	Baute
Ropp Raif			92.95	Rauschberg	Laminar 13 MR
### Atomatical Process of Part Stands Part Part Stands Part Part Part Part Part Part Part Part	26.05.20	02			
Thieringer Ralf	Kopp Ralf	51.68	77.51	Lüdingon	Omega 5
Thieringer Ralf	29.05.20	02			
Hahna Torsten			82.38	Emberger Alm	Ato
Hahne Torsten	-		02.30	Liliberger Allii	Alo
Hennig Peter		JZ			
Meierkord Adi 126.37 252.13 Oefz-Mittelstation Ator Gschwendtner Sepp 121.96 182.94 Wallberg Gin Boomerang Rauscher Georg 120.54 180.81 Flugplatz Forst Litespeed S Goltermann Rüdiger 115.60 173.40 Emberger Alm Advance Sigma E Becher Tom 107.11 187.45 Emberger Alm Advance Sigma E Becher Tom 105.03 183.80 Emberger Alm Liteseed S Schreiner Tobias 105.88 158.82 Hochries Independence Radica Altmannshofer Maximilian 88.54 132.81 Fp-Forst Laminar 13 MRV Sörensen Klaus 84.76 148.33 Kuchalb-Winde Ator Bien Rüdiger 84.48 126.72 Test Stealth 14 KPLZ Vogel Karlheinz 83.79 125.68 Emberger Alm Avoass Bien Rüdiger 83.47 125.19 Brauneck Freex Oxyger Storch Christoph 83.18 124.77 Emberger Alm MoV Aryance	Hahne Torsten	138.03	207.05	Hochfelln	Gin Boomerang
Gschwendtner Sepp 121.96 182.94 Wallberg Gin Boomerang Rauscher Georg 120.54 180.81 Flugplatz Forst Litespeed St Goltermann Rüdiger 115.60 173.40 Emberger Alm Advance Signa St Becher Tom 107.11 187.45 Emberger Alm Litespeed St Thieringer Ralf 105.03 183.80 Emberger Alm Litespeed St Schreiner Tobias 105.88 158.82 Hochries Independence Radica Altmannshofer Maximilian 88.54 132.81 Fp-Forst Laminar 13 MRV Sörensen Klaus 84.76 148.33 Kuchalb-Winde Alto Blen Rüdiger 84.48 126.72 Test Steallh 14 KPLZ Vogel Kartheinz 83.79 125.68 Emberger Alm Altowa Permer Wolfgang 83.47 125.21 Emberger Alm MOVA Argon 24 Storch Christoph 83.18 124.77 Emberger Alm Mistra 12.24 Günther Harald 82.52 165.03 Schmittenhöhe ESK </td <td>Hennig Peter</td> <td>137.14</td> <td>205.71</td> <td>Wallberg</td> <td>Advance Omega 5</td>	Hennig Peter	137.14	205.71	Wallberg	Advance Omega 5
Rauscher Georg 120.54 180.81 Flugplatz Forst Litespeed It Litespeed It Soldermann Rüdiger 115.60 173.40 Emberger Alm Advance Sigma It Sigma It Solder Tom Litespeed It Solder Tom 107.11 187.45 Emberger Alm Advance Sigma It Sigma It Solder Tom Litespeed It Solder Tom Altonanshofer Maximilian	Meierkord Adi	126.37	252.13	Oefz-Mittelstation	Ato
Goltermann Rüdiger 115.60 173.40 Emberger Alm Advance Sigma ! Becher Tom 107.11 187.45 Emberger Alm Liteseed ! Thieringer Ralf 105.03 183.80 Emberger Alm Ato Schreiner Tobias 105.88 158.82 Hochries Independence Radica Altmannshofer Maximilian 88.54 132.81 Fp-Forst Laminar 13 MRV Sörensen Klaus 84.76 148.33 Kuchalb-Winde Ato Bien Rüdiger 84.48 126.72 Test Steallh 14 KPL Vogel Kariheinz 83.79 125.68 Emberger Alm NOVA Argon 24 Permer Wolfgang 83.47 125.21 Emberger Alm NOVA Argon 24 Bioth Christoph 83.18 124.77 Emberger Alm Mistra12.2 Günther Harald 82.52 165.03 Schmittenhöhe ESt Linden Peter 82.44 123.65 Emberger Alm Mac Magu Gübrer Fedi 82.37 123.55 Emberger Alm Advance Sigma 1 <tr< td=""><td>Gschwendtner Sepp</td><td>121.96</td><td>182.94</td><td>Wallberg</td><td>Gin Boomerang</td></tr<>	Gschwendtner Sepp	121.96	182.94	Wallberg	Gin Boomerang
Becher Tom 107.11 187.45 Emberger Alm Liteseed to Literary Thieringer Ralf 105.03 183.80 Emberger Alm Ato Schreiner Tobias 105.88 158.82 Hochries Independence Radica Altmannshofer Maximilian 88.54 132.81 Fp-Forst Laminar 13 MR) Sörensen Klaus 84.76 148.33 Kuchalb-Winde Ato Bien Rüdiger 84.48 126.72 Test Steallh 14 KPLZ Vogel Karlheinz 83.79 125.68 Emberger Alm Axxxxx Permer Wolfgang 83.47 125.21 Emberger Alm NOVA Argon 22 Peiself Michael 83.46 125.19 Brauneck Freex Oxyger Storch Christoph 83.18 124.77 Emberger Alm Mistra12.2 Günther Harald 82.52 165.03 Schmittenhöhe ESI Linden Peter 82.44 123.65 Emberger Alm Ouarx Windtect Fieper Martin 82.37 123.55 Emberger Alm Advance Omega 5 <	Rauscher Georg	120.54	180.81	Flugplatz Forst	Litespeed 5
Thieringer Ralf 105.03 183.80 Emberger Alm Ato Schreiner Tobias 105.88 158.82 Hochries Independence Radica Altmannshofer Maximilian 88.54 132.81 Fp-Forst Laminar 13 MRV Sörensen Klaus 84.76 148.33 Kuchalb-Winde Ato Bien Rüdiger 84.48 126.72 Test Steallh 14 KPL2 Vogel Karlheinz 83.79 125.68 Emberger Alm NOVA Argon 22 Permer Wolfgang 83.47 125.21 Emberger Alm NOVA Argon 22 Deisler Michael 83.46 125.19 Brauneck Freex Oxyger Storch Christoph 83.18 124.77 Emberger Alm Mistra12.24 Günther Harald 82.52 165.03 Schmittenhöhe ESI Linden Peter 82.44 123.65 Emberger Alm Mac Naguy Gabler Fredi 82.37 123.55 Emberger Alm Ouarx Windteck Pieper Martin 82.32 123.48 Emberger Alm Advance Omega 45 <t< td=""><td>Goltermann Rüdiger</td><td>115.60</td><td>173.40</td><td>Emberger Alm</td><td>Advance Sigma 5</td></t<>	Goltermann Rüdiger	115.60	173.40	Emberger Alm	Advance Sigma 5
Schreiner Tobias 105.88 158.82 Hochries Independence Radica Altmannshofer Maximilian 88.54 132.81 Fp-Forst Laminar 13 MRV Sörensen Klaus 84.76 148.33 Kuchalb-Winde Ato Bien Rüdiger 84.48 126.72 Test Steallh 14 KPLZ Vogel Karlheinz 83.79 125.68 Emberger Alm NOVA Argon 24 Pemer Wolfgang 83.47 125.21 Emberger Alm NOVA Argon 24 Deisler Michael 83.46 125.19 Brauneck Freex Oxyger Storch Christoph 83.18 124.77 Emberger Alm Mistra12.24 Günther Harald 82.52 165.03 Schmittenhöhe ESI Linden Peter 82.44 123.65 Emberger Alm Ouarx Windtect Gabler Fredi 82.37 123.55 Emberger Alm Ouarx Windtect Pieper Martin 82.32 123.48 Emberger Alm Advance Omega 8 Krick Joachim 81.97 122.95 Emberger Alm MVance Omega 8 <	Becher Tom	107.11	187.45	Emberger Alm	Liteseed 5
Altmannshofer Maximilian 88.54 132.81 Fp-Forst Laminar 13 MRV Sörensen Klaus 84.76 148.33 Kuchalb-Winde Ato Bien Rüdiger 84.48 126.72 Test Steallh 14 KPLZ Vogel Karlheinz 83.79 125.68 Emberger Alm NOVA Argon 24 Permer Wolfgang 83.47 125.21 Emberger Alm NOVA Argon 24 Deisler Michael 83.46 125.19 Brauneck Freex Oxyger Storch Christoph 83.18 124.77 Emberger Alm Mistra12.24 Günther Harald 82.52 165.03 Schmittenhöhe ES Linden Peter 82.44 123.65 Emberger Alm Mac Magu Gabler Fredi 82.37 123.55 Emberger Alm Douarx Windtech Ficeyer Martin 82.32 123.48 Emberger Alm Advance Omega 3 Sauer Heiko 81.92 122.95 Emberger Alm Advance Omega 3 Sauer Heiko 81.92 122.81 Emberger Alm SWING Astral Twir	Thieringer Ralf	105.03	183.80	Emberger Alm	Ato
Altmannshofer Maximilian 88.54 132.81 Fp-Forst Laminar 13 MRV Sörensen Klaus 84.76 148.33 Kuchalb-Winde Ato Bien Rüdiger 84.48 126.72 Test Steallh 14 KPLZ Vogel Karlheinz 83.79 125.68 Emberger Alm NOVA Argon 24 Permer Wolfgang 83.47 125.21 Emberger Alm NOVA Argon 24 Deisler Michael 83.46 125.19 Brauneck Freex Oxyger Storch Christoph 83.18 124.77 Emberger Alm Mistra12.24 Günther Harald 82.52 165.03 Schmittenhöhbe ES Linden Peter 82.44 123.65 Emberger Alm Mac Magu Gabler Fredi 82.37 123.55 Emberger Alm Douarx Windtect Pieper Martin 82.32 123.48 Emberger Alm Advance Omega 5 Kirck Joachim 81.97 122.95 Emberger Alm Advance Omega 5 Sauer Heiko 81.92 122.81 Emberger Alm SWING Astal Twir	Schreiner Tobias	105.88	158.82	•	ndependence Radica
Sörensen Klaus 84.76 148.33 Kuchalb-Winde Alo Bien Rüdiger 84.48 126.72 Test Steallh 14 KPLZ Vogel Karlheinz 83.79 125.68 Emberger Alm Acxess Permer Wolfgang 83.47 125.21 Emberger Alm NOVA Argon 24 Deisler Michael 83.46 125.19 Brauneck Freex Oxyger Storch Christoph 83.18 124.77 Emberger Alm Mistra12.24 Gürther Harald 82.52 165.03 Schmittenhöhe ESI Linden Peter 82.44 123.65 Emberger Alm Mac Magu Gabler Fredi 82.37 123.55 Emberger Alm Douarx Windtech Pieper Martin 82.32 123.48 Emberger Alm Advance Omega 3 Krick Joachim 81.97 122.95 Emberger Alm Advance Omega 3 Staudacher Robert 81.85 122.77 Emberger Alm SWING Astral Twir Kraute Harry 81.72 122.57 Emberger Alm SWING Astral Twir	Altmannshofer Maximilian				
Bien Rüdiger 84.48 126.72 Test Steallh 14 KPLZ Vogel Karlheinz 83.79 125.68 Emberger Alm Axxess Permer Wolfgang 83.47 125.21 Emberger Alm NOVA Argon 24 Deisler Michael 83.46 125.19 Brauneck Freex Oxyger Storch Christoph 83.18 124.77 Emberger Alm Mistra12.24 Günther Harald 82.52 165.03 Schmittenhöhe ESI Linden Peter 82.44 123.65 Emberger Alm Mac Magui Gabler Fredi 82.37 123.55 Emberger Alm Ouarx Windtect Pieper Martin 82.32 123.48 Emberger Alm Advance Omega 6 Krick Joachim 81.97 122.95 Emberger Alm Advance Omega 6 Staudacher Robert 81.85 122.77 Emberger Alm WING Astral Twir Kraute Harry 81.72 122.57 Emberger Alm SWING Astral Twir Kraute Harry 81.62 122.43 Greifenburg Tribute					
Vogel Karlheinz 83.79 125.68 Emberger Alm Axxess Pemer Wolfgang 83.47 125.21 Emberger Alm NOVA Argon 24 Deisler Michael 83.46 125.19 Brauneck Freex Oxyger Storch Christoph 83.18 124.77 Emberger Alm Mistra12.24 Günther Harald 82.52 165.03 Schmittenhöhe ESI Linden Peter 82.44 123.65 Emberger Alm Mac Magui Gabler Fredi 82.37 123.55 Emberger Alm Ouarx Windtect Pieper Martin 82.32 123.48 Emberger Alm Advance Omega 6 Krick Joachim 81.97 122.95 Emberger Alm Advance Omega 6 Sauer Heiko 81.92 122.81 Emberger Alm Morance Omega 6 Staudacher Robert 81.85 122.77 Emberger Alm Morance Omega 6 Kraute Harry 81.72 122.57 Emberger Alm SWING Astral Twir Kraute Harry 81.72 122.57 Emberger Alm SWING Astral Twir					
Permer Wolfgang 83.47 125.21 Emberger Alm NOVA Argon 24 Deisler Michael 83.46 125.19 Brauneck Freex Oxyger Storch Christoph 83.18 124.77 Emberger Alm Mistra12.24 Günther Harald 82.52 165.03 Schmittenhöhe ES Linden Peter 82.44 123.65 Emberger Alm Mac Magu Gabler Fredi 82.37 123.55 Emberger Alm Ouarx Windtect Pieper Martin 82.32 123.48 Emberger Alm Advance Omega 5 Sauer Heiko 81.97 122.95 Emberger Alm Advance Omega 5 Sauer Heiko 81.92 122.81 Emberger Alm SWING Astral Twir Kraute Harry 81.72 122.57 Emberger Alm SWING Astral Twir Kraute Harry 81.62 122.43 Greifenburg Tribute Körber Peter 19.22 139.52 Wildkogel Bagheera M Keller Peter 79.46 119.19 Emberger Alm Advance Signa 5	•				
Deisler Michael 83.46 125.19 Brauneck Freex Oxyger Storch Christoph 83.18 124.77 Emberger Alm Mistra12,24 Günther Harald 82.52 165.03 Schmittenhöhe ES Linden Peter 82.44 123.65 Emberger Alm Mac Magu Gabler Fredi 82.37 123.55 Emberger Alm Duarx Windtect Pieper Martin 82.32 123.48 Emberger Alm Boomerang Krick Joachim 81.97 122.95 Emberger Alm Advance Omega 8 Sauer Heiko 81.92 122.81 Emberger Alm SWING Astral Twir Kraute Harry 81.85 122.77 Emberger Alm SWING Astral Twir Kraute Harry 81.62 122.43 Greifenburg Tribute Körber Peter 19.22 139.52 Wildkogel Bagheera M Keller Peter 79.46 119.19 Emberger Alm Boomerang Fritz Lorenz 19.14 118.11 Forst Flugplatz Laminar S' Baus	•			•	
Storch Christoph 83.18 124.77 Emberger Alm Mistra12,2* Günther Harald 82.52 165.03 Schmittenhöhe ES Linden Peter 82.44 123.65 Emberger Alm Mac Magu Gabler Fredi 82.37 123.55 Emberger Alm Ouarx Windtect Pieper Martin 82.32 123.48 Emberger Alm Advance Omega 8 Krick Joachim 81.97 122.95 Emberger Alm Advance Omega 8 Sauer Heiko 81.92 122.81 Emberger Alm SWING Astral Twir Kraute Harry 81.85 122.77 Emberger Alm SWING Astral Twir Kraute Harry 81.62 122.43 Greifenburg Tribute Krober Peter 19.22 139.52 Wildkogel Bagheera M Körber Peter 19.22 139.52 Wildkogel Bagheera M Keller Peter 79.46 119.19 Emberger Alm Bomerang Fritz Lorenz 19.14 118.11 Forst Flugplatz Laminar S' Bau	• •			•	•
Günther Harald 82.52 165.03 Schmittenhöhe ESI Linden Peter 82.44 123.65 Emberger Alm Mac Magu Gabler Fredi 82.37 123.55 Emberger Alm Ouarx Windtect Pieper Martin 82.32 123.48 Emberger Alm Boomerang Krick Joachim 81.97 122.95 Emberger Alm Advance Omega 8 Sauer Heiko 81.92 122.81 Emberger Alm SWING Astral Twir Kraute Harry 81.85 122.77 Emberger Alm SWING Astral Twir Kraute Harry 81.72 122.57 Emberger Alm Perthe Scholz Jan 81.62 122.43 Greifenburg Tribute Körber Peter 19.22 139.52 Wildkogel "Bagheera M Keller Peter 79.46 119.19 Emberger Alm Boomerang Fritz Lorenz 19.14 118.11 Forst Flugplatz Laminar S' Bausenwein Hans 16.31 114.41 Hochries GiN:::Oasi Weber Hans					
Linden Peter 82.44 123.65 Emberger Alm Mac Magur Gabler Fredi 82.37 123.55 Emberger Alm Ouarx Windtect Pieper Martin 82.32 123.48 Emberger Alm Boomerang Krick Joachim 81.97 122.95 Emberger Alm Advance Omega 8 Sauer Heiko 81.92 122.81 Emberger Alm SWING Astral Twir Kraute Harry 81.85 122.77 Emberger Alm SWING Astral Twir Kraute Harry 81.72 122.57 Emberger Alm Perthe Scholz Jan 81.62 122.43 Greifenburg Tribute Körber Peter 19.22 139.52 Wildkogel ,Bagheera M Keller Peter 79.46 119.19 Emberger Alm Boomerang Fritz Lorenz 19.14 118.11 Forst Flugplatz Laminar S' Bausenwein Hans 16.31 114.41 Hochries GiN:::Oasis Weber Hans 16.29 133.50 Emberger Alm Advance Sigma Sigma Sigma Sigma Sigma Sigma Sigma Sigma Si	•			•	
Gabler Fredi 82.37 123.55 Emberger Alm Ouarx Windtect Pieper Martin 82.32 123.48 Emberger Alm Boomerang Krick Joachim 81.97 122.95 Emberger Alm Advance Omega & Sauer Heiko 81.92 122.81 Emberger Alm Derberger Alm UP Trango Staudacher Robert 81.85 122.77 Emberger Alm SWING Astral Twir Kraute Harry 81.72 122.57 Emberger Alm Perthe Scholz Jan 81.62 122.43 Greifenburg Tribute Körber Peter 19.22 139.52 Wildkogel "Bagheera M Keller Peter 79.46 119.19 Emberger Alm Boomerang Fritz Lorenz 19.14 118.11 Forst Flugplatz Laminar S' Bausenwein Hans 16.31 114.41 Hochries GIN:::Oasit Weber Hans 16.29 133.50 Emberger Alm Advance Sigma & Hoffmann-Geben Marcus 74.26 111.39 Seissen-Ul-Flugplatz Axxess					
Pieper Martin 82.32 123.48 Emberger Alm Boomerang Krick Joachim 81.97 122.95 Emberger Alm Advance Omega S Sauer Heiko 81.92 122.81 Emberger Alm Advance Omega S Staudacher Robert 81.85 122.77 Emberger Alm SWING Astral Twir Kraute Harry 81.72 122.57 Emberger Alm Perthe Scholz Jan 81.62 122.43 Greifenburg Tribute Körber Peter 19.22 139.52 Wildkogel "Bagheera M Keller Peter 79.46 119.19 Emberger Alm Boomerang Fritz Lorenz 19.14 118.11 Forst Flugplatz Laminar S' Bausenwein Hans 16.31 114.41 Hochries GiN:::Oasit Weber Hans 16.29 133.50 Emberger Alm Advance Sigma S Hoffmann-Geben Marcus 74.26 111.39 Seissen-Ul-Flugplatz Axxess Plus Lehmann Ernst 74.20 111.31 Siegritz Winde Axxess plus <				ŭ	-
Krick Joachim 81.97 122.95 Emberger Alm Advance Omega Sauer Heiko Sauer Heiko 81.92 122.81 Emberger Alm Advance Omega Sauer Heiko Staudacher Robert 81.85 122.77 Emberger Alm SWING Astral Twire Astral		82.37	123.55	Emberger Alm	
Sauer Heiko 81.92 122.81 Emberger Mm UP Trango Staudacher Robert 81.85 122.77 Emberger Alm SWING Astral Twir Kraute Harry 81.72 122.57 Emberger Alm SWING Astral Twir Scholz Jan 81.62 122.43 Greifenburg Tribute Körber Peter 19.22 139.52 Wildkogel "Bagheera M Keller Peter 79.46 119.19 Emberger Alm Boomerang Fritz Lorenz 19.14 118.11 Forst Flugplatz Laminar S' Bausenwein Hans 16.31 114.41 Hochries GIN:::Oasis Weber Hans 16.29 133.50 Emberger Alm Advance Sigma & Hoffmann-Geben Marcus 74.26 111.39 Seissen-Ul-Flugplatz Axxess Plus Lehmann Ernst 74.20 111.31 Siegritz Winde Axxess plus Bulle Arthur 72.72 127.25 Emberger Alm Atos Heymann Olal 10.58 141.16 Kässen Sta Braun	Pieper Martin	82.32	123.48	Emberger Alm	Boomerang
Staudacher Robert 81.85 122.77 Emberger Alm SWING Astral Twir Kraute Harry 81.72 122.57 Emberger Alm Perthe Scholz Jan 81.62 122.43 Greifenburg Tribute Körber Peter 19.22 139.52 Wildkogel "Bagheera M Keller Peter 79.46 119.19 Emberger Alm Boomerang Fritz Lorenz 19.14 118.11 Forst Flugplatz Laminar S' Bausenwein Hans 16.31 114.41 Hochries GIN:::Oasis Weber Hans 16.29 133.50 Emberger Alm Advance Sigma & Hoffmann-Geben Marcus 74.26 111.39 Seissen-Ul-Flugplatz Axxess Plus Lehmann Ernst 74.20 111.31 Siegritz Winde Axxess plus Bulle Arthur 72.72 127.25 Emberger Alm Atos Heymann Olal 10.58 141.16 Kässen Sta Braun Manuela 70.55 123.47 Emberger Alm Atos Huber Fredi	Krick Joachim	81.97	122.95	Emberger Alm	Advance Omega 5
Kraute Harry 81.72 122.57 Emberger Alm Perthe Scholz Jan 81.62 122.43 Greifenburg Tribute Körber Peter 19.22 139.52 Wildkogel "Bagheera M Keller Peter 79.46 119.19 Emberger Alm Boomerang Fritz Lorenz 19.14 118.11 Forst Flugplatz Laminar S' Bausenwein Hans 16.31 114.41 Hochries GIN:::Oasis Weber Hans 16.29 133.50 Emberger Alm Advance Sigma & Hoffmann-Geben Marcus 74.26 111.39 Seissen-Ul-Flugplatz Axxess Plus Lehmann Ernst 74.20 111.31 Siegritz Winde Axxess plus Bulle Arthur 72.72 127.25 Emberger Alm Atos Heymann Olal 10.58 141.16 Kässen Sta Braun Manuela 70.55 123.47 Emberger Alm Atos Huber Fredi 69.65 104.47 Serrig Alzander König Christoph 66.19<	Sauer Heiko	81.92	122.81	Emberger Mm	UP Trango
Scholz Jan 81.62 122.43 Greifenburg Tribute Körber Peter 19.22 139.52 Wildkogel "Bagheera M Keller Peter 79.46 119.19 Emberger Alm Boomerang Fritz Lorenz 19.14 118.11 Forst Flugplatz Laminar St Bausenwein Hans 16.31 114.41 Hochries Gilx:::Oasis Weber Hans 16.29 133.50 Emberger Alm Advance Sigma & Hoffmann-Geben Marcus 74.26 111.39 Seissen-Ul-Flugplatz Axxess Plus Lehmann Ernst 74.20 111.31 Siegritz Winde Axxess plus Bulle Arthur 72.72 127.25 Emberger Alm Atos Heymann Olal 10.58 141.16 Kässen Sta Braun Manuela 70.55 123.47 Emberger Alm Atos Huber Fredi 69.65 104.47 Serrig AlR-Atos Götz Peter 68.14 102.22 Siegritz Winde EXXTACY-16 König Christoph 6	Staudacher Robert	81.85	122.77	Emberger Alm	SWING Astral Twir
Körber Peter 19.22 139.52 Wildkogel ,Bagheera M Keller Peter 79.46 119.19 Emberger Alm Boomerang Fritz Lorenz 19.14 118.11 Forst Flugplatz Laminar S' Bausenwein Hans 16.31 114.41 Hochries GIN:::Oasik Weber Hans 16.29 133.50 Emberger Alm Advance Sigma & Hoffmann-Geben Marcus 74.26 111.39 Seissen-UI-Flugplatz Axxess Plus Lehmann Ernst 74.20 111.31 Siegritz Winde Axxess plus Bulle Arthur 72.72 127.25 Emberger Alm Atos Heymann Olal 10.58 141.16 Kässen Sta Braun Manuela 70.55 123.47 Emberger Alm Atos Huber Fredi 69.65 104.47 Serrig AlR-Atos Götz Peter 68.14 102.22 Siegritz Winde EXXTACY-16f König Christoph 66.19 116.89 Pfeffelbach Atos Moritz Hubert 6	Kraute Harry	81.72	122.57	Emberger Alm	Perthe
Körber Peter 19.22 139.52 Wildkogel Bagheera M Keller Peter 79.46 119.19 Emberger Alm Boomerang Fritz Lorenz 19.14 118.11 Forst Flugplatz Laminar S' Bausenwein Hans 16.31 114.41 Hochries GiN:::Oasis Weber Hans 16.29 133.50 Emberger Alm Advance Sigma & Hoffmann-Geben Marcus 74.26 111.39 Seissen-UI-Flugplatz Axxess Plus Lehmann Ernst 74.20 111.31 Siegritz Winde Axxess plus Bulle Arthur 72.72 127.25 Emberger Alm Atos Heymann Olal 10.58 141.16 Kässen Sta Braun Manuela 70.55 123.47 Emberger Alm Atos Huber Fredi 69.65 104.47 Serrig AlR-Atos Götz Peter 68.14 102.22 Siegritz Winde EXXTACY-16f König Christoph 66.19 116.89 Pfeffelbach Atos Moritz Hubert 65	Scholz Jan	81.62	122.43	Greifenburg	Tribute
Keller Peter 79.46 119.19 Emberger Alm Boomerang Fritz Lorenz 19.14 118.11 Forst Flugplatz Laminar S' Bausenwein Hans 16.31 114.41 Hochries GIN:::Oasik Weber Hans 16.29 133.50 Emberger Alm Advance Sigma & Hoffmann-Geben Marcus 74.26 111.39 Seissen-UI-Flugplatz Axxess Plus Lehmann Ernst 74.20 111.31 Siegritz Winde Axxess plus Bulle Arthur 72.72 127.25 Emberger Alm Atos Heymann Olal 10.58 141.16 Kässen Sta Braun Manuela 70.55 123.47 Emberger Alm Atos Huber Fredi 69.65 104.47 Serrig AlR-Atos Götz Peter 68.14 102.22 Siegritz Winde EXXTACY-16t König Christoph 66.19 116.89 Pfeffelbach Atos Moritz Hubert 65.19 91.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Moritz Hubert	Körber Peter	19.22	139.52	•	
Fritz Lorenz 19.14 118.11 Forst Flugplatz Laminar S' Bausenwein Hans 16.31 114.41 Hochries GIN:::Oasik Weber Hans 16.29 133.50 Emberger Alm Advance Sigma & Hoffmann-Geben Marcus 74.26 111.39 Seissen-UI-Flugplatz Axxess Plus Lehmann Ernst 74.20 111.31 Siegritz Winde Axxess plus Bulle Arthur 72.72 127.25 Emberger Alm Atos Heymann Olal 10.58 141.16 Kässen Sta Braun Manuela 70.55 123.47 Emberger Alm Alos S Huber Fredi 69.65 104.47 Serrig Alr-Atos Götz Peter 68.14 102.22 Siegritz Winde EXXTACY-16f König Christoph 66.19 116.89 Pfeffelbach Atos Moritz Hubert 65.19 91.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Moritz Hubert 65.19 97.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Langer Bernhard <td></td> <td></td> <td></td> <td>•</td> <td>_</td>				•	_
Bausenwein Hans 16.31 114.41 Hochries GIN:::Oasis Weber Hans 16.29 133.50 Emberger Alm Advance Sigma & GIN:::Oasis Hoffmann-Geben Marcus 74.26 111.39 Seissen-UI-Flugplatz Axxess Plus Lehmann Ernst 74.20 111.31 Siegritz Winde Axxess plus Bulle Arthur 72.72 127.25 Emberger Alm Atos Heymann Olal 10.58 141.16 Kässen Sta Braun Manuela 70.55 123.47 Emberger Alm Alos S Huber Fredi 69.65 104.47 Serrig Alr-Atos Götz Peter 68.14 102.22 Siegritz Winde EXXTACY-16f König Christoph 66.19 116.89 Pfeffelbach Atos Pientka Manfred 65.83 131.65 Emberger Alm Moyes Litespeed Moritz Hubert 65.19 91.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Moritz Hubert 65.19 97.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 La				•	
Weber Hans 16.29 133.50 Emberger Alm Advance Signa 6 Hoffmann-Geben Marcus 74.26 111.39 Seissen-Ul-Flugplatz Axxess Plus Lehmann Ernst 74.20 111.31 Siegritz Winde Axxess plus Bulle Arthur 72.72 127.25 Emberger Alm Atox Heymann Olal 10.58 141.16 Kässen Sta Braun Manuela 70.55 123.47 Emberger Alm Alos S Huber Fredi 69.65 104.47 Serrig Alr-Atox Götz Peter 68.14 102.22 Siegritz Winde EXXTACY-16f König Christoph 66.19 116.89 Pfeffelbach Atox Pientka Manfred 65.83 131.65 Emberger Alm Moyes Litespeed Moritz Hubert 65.19 91.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Moritz Hubert 65.19 97.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Langer Bernhard 62.67 125.35 Siegritz Winde EXXTACY Bürger Raine				•	
Hoffmann-Geben Marcus 74.26 111.39 Seissen-Ul-Flugplatz Axxess Plus Lehmann Ernst 74.20 111.31 Siegritz Winde Axxess Plus Bulle Arthur 72.72 127.25 Emberger Alm Atox Heymann Olal 10.58 141.16 Kässen Sta Braun Manuela 70.55 123.47 Emberger Alm Atos S Huber Fredi 69.65 104.47 Serrig AlR-Ator Götz Peter 68.14 102.22 Siegritz Winde EXXTACY-16f König Christoph 66.19 116.89 Pfeffelbach Ator Pientka Manfred 65.83 131.65 Emberger Alm Moyes Litespeed Moritz Hubert 65.19 91.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Moritz Hubert 65.19 97.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Langer Bernhard 62.67 125.35 Siegritz Winde EXXTACY Bürger Rainer 62.04 93.06 Emberger Alm Peratect					
Lehmann Ernst 74.20 111.31 Siegritz Winde Axxess plus Bulle Arthur 72.72 127.25 Emberger Alm Atos Heymann Olal 10.58 141.16 Kässen Sta Braun Manuela 70.55 123.47 Emberger Alm Atos Huber Fredi 69.65 104.47 Serrig AlR-Atos Götz Peter 68.14 102.22 Siegritz Winde EXXTACY-16t König Christoph 66.19 116.89 Pfeffelbach Atos Pientka Manfred 65.83 131.65 Emberger Alm Moyes Litespeed Moritz Hubert 65.19 91.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Moritz Hubert 65.19 97.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Langer Bernhard 62.67 125.35 Siegritz Winde EXXTACY Bürger Rainer 62.04 93.06 Emberger Alm Peratect				· ·	· ·
Bulle Arthur 72.72 127.25 Emberger Alm Atos Heymann Olal 10.58 141.16 Kässen Sta Braun Manuela 70.55 123.47 Emberger Alm Atos Huber Fredi 69.65 104.47 Serrig AlR-Atos Götz Peter 68.14 102.22 Siegritz Winde EXXTACY-16t König Christoph 66.19 116.89 Pfeffelbach Atos Pientka Manfred 65.83 131.65 Emberger Alm Moyes Litespeer Moritz Hubert 65.19 91.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Moritz Hubert 65.19 97.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Langer Bernhard 62.67 125.35 Siegritz Winde EXXTACY Bürger Rainer 62.04 93.06 Emberger Alm Peratect				01	
Heymann Olal 10.58 141.16 Kässen Sta Braun Manuela 70.55 123.47 Emberger Alm Atos St Huber Fredi 69.65 104.47 Serrig AlR-Atos St Götz Peter 68.14 102.22 Siegritz Winde EXXTACY-160 König Christoph 66.19 116.89 Pfeffelbach Atos Pientka Manfred 65.83 131.65 Emberger Alm Moyes Litespeer Moritz Hubert 65.19 91.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Moritz Hubert 65.19 97.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Langer Bernhard 62.67 125.35 Siegritz Winde EXXTACY Bürger Rainer 62.04 93.06 Emberger Alm Peratect				-	•
Braun Manuela 70.55 123.47 Emberger Alm Atos S Huber Fredi 69.65 104.47 Serrig AIR-Atos Götz Peter 68.14 102.22 Siegritz Winde EXXTACY-160 König Christoph 66.19 116.89 Pfeffelbach Atos Pientika Manfred 65.83 131.65 Emberger Alm Moyes Litespeer Moritz Hubert 65.19 91.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Moritz Hubert 65.19 97.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Langer Bemhard 62.67 125.35 Siegritz Winde EXXTACY Bürger Rainer 62.04 93.06 Emberger Alm Peratect				•	
Huber Fredi 69.65 104.47 Serrig AIR-Atox Götz Peter 68.14 102.22 Siegritz Winde EXXTACY-160 König Christoph 66.19 116.89 Pfeffelbach Atox Pientika Manfred 65.83 131.65 Emberger Alm Moyes Litespeed Moritz Hubert 65.19 91.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Moritz Hubert 65.19 97.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Langer Bemhard 62.67 125.35 Siegritz Winde EXXTACN Bürger Rainer 62.04 93.06 Emberger Alm Peratect	•				
Götz Peter 68.14 102.22 Siegritz Winde EXXTACY-16/ König Christoph 66.19 116.89 Pfeffelbach Atot Pfeirlka Manfred 65.83 131.65 Emberger Alm Moyes Litespeed Moritz Hubert 65.19 91.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Moritz Hubert 65.19 97.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Langer Bernhard 62.67 125.35 Siegritz Winde EXXTACN Bürger Rainer 62.04 93.06 Emberger Alm Peratect			123.47	Emberger Alm	
König Christoph 66.19 116.89 Pfeffelbach Atox Pientika Manfred 65.83 131.65 Emberger Alm Moyes Litespeed Moritz Hubert 65.19 91.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Moritz Hubert 65.19 97.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Langer Bernhard 62.67 125.35 Siegritz Winde EXXTACN Bürger Rainer 62.04 93.06 Emberger Alm Peratect			104.47	Serrig	
Pienika Manfred 65.83 131.65 Emberger Alm Moyes Litespeed Moritz Hubert 65.19 91.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Moritz Hubert 65.19 97.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Langer Bernhard 62.67 125.35 Siegritz Winde EXXTACN Bürger Rainer 62.04 93.06 Emberger Alm Peratect	Götz Peter	68.14	102.22	Siegritz Winde	EXXTACY-160
Moritz Hubert 65.19 91.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Moritz Hubert 65.19 97.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Langer Bernhard 62.67 125.35 Siegritz Winde EXXTACN Bürger Rainer 62.04 93.06 Emberger Alm Peratect	König Christoph	66.19	116.89	Pfeffelbach	Atos
Moritz Hubert 65.19 97.78 Siegritz Winde Exxtaccy 138 Langer Bernhard 62.67 125.35 Siegritz Winde EXXTACN Bürger Rainer 62.04 93.06 Emberger Alm Peratect	Pientka Manfred	65.83	131.65	Emberger Alm	Moyes Litespeed
Langer Bernhard 62.67 125.35 Siegritz Winde EXXTACN Bürger Rainer 62.04 93.06 Emberger Alm Peratect	Moritz Hubert	65.19	91.78	Siegritz Winde	Exxtaccy 135
Langer Bernhard 62.67 125.35 Siegritz Winde EXXTACY Bürger Rainer 62.04 93.06 Emberger Alm Peratect	Moritz Hubert	65.19	97.78	Siegritz Winde	Exxtaccy 135
Bürger Rainer 62.04 93.06 Emberger Alm Peratech	Langer Bernhard	62.67	125.35	•	EXXTACY
· ·	•			•	Peratech
	Lumme Andreas	60.70	91.05	Emberger Alm	Advance Bi Beta II



NFIEMP	lu 🌉	(20)76-	Sierri	G.eräl
Dajek Ulrich	60.42	90.63	Emberger Alm	Edel Prime
Teuchert Juergen	60.08	105.14	Schmittenhöhe	Hornet
Fritz Peter	59.40	89.10	Emberger Alm	Advance /BiBeta
Müller-Bliimlein Udo	57.05	99.83	Wildkogel	Proton GT
Riedl Stefan	55.98	83.97	Wallberg	Swing Astral 2
Ertle Peter	55.66	83.49	Schmittenhöhe	Hornet Sport
Meis Jupp	54.54	109.08	Schmittenhöhe	GIN Nomad
Saum Bernhard	53.93	94.37	Emberger Alm	None
Stichlmair Dorothea	52.66	78.99	Wallberg	GIN Nomad
Schneider Albert	51.85	90.74	Emberger Alm	Edel Response
Eberle Klaus-Günter	50.99	89.24	Eichenhärtle	XIX Sens 2C
31. 05. 20	02			
Schmidt Michael	224.46	336.69	Forst	Twister
Fritz Lorenz	205.14	301.71	Forst Flugplatz	Laminar ST
Djamarani Andre	201.63	302.45	Kandel	Litespeed 5
Wöhrle Roland	200.63	300.94	Kandel Schwarzwal	d Moyes Lightspeed 4
Pöppl Reinhard	183.19	274.79	Forst	Atos
Meierkord Adi	170,20	340.40	Oetz-Mittelstation	Atos-C
Brunner Willi	149.56	224.34	Wallberg	Swing Stratus 4
Bocks Stefan	140,67	210.93	Wallberg	Boomerang Aerosport
Schmidt Oliver	136.85	205.28	Melibocus Tv	ATOS-C
Sterzing Thomas	117.31	234.63	Bösingen	Atos
Wilming Klaus-Peter	111.71	167.57	Kandel	Litespeed 5
Becher Tom	107.53	215.06	Austria - Kärnten -E	mberger Alm MOYES
Niedermann Helmut	99.47	114.08	Eichberg	ATOS
Kielinger Hans	86.41	129.61	Hollersbach	Compat 2
Leimkühler Herbert	85.62	171.23	Oetz Mittelstation	Atos
Eberle Klaus-Günter	79.69	119.54	Eichenhärtle	XIX Sens 2C
Stichlmair Dorothea	74.36	111.54	Nebelhom	GIN Nomad
EngelhardKonstantin	70.89	106.33	Kandel Südschwarz	wald ATOS S
Pieper Martin	70.66	105.99	Emberger Alm	Boomerang
Schuhmacher Joachim	70.27	105.41	Brauneck	Advance Omega 5
Krick Joachim	69.52	104.28	Emberger Alm	Advance Omega
Scholz Jan	69.18	103.76	Greifenburg	Tribute
Keller Peter	69.02	103.52	Emberger Alm	Boomerang
Ouetting Michael	68.90	103.35	Eichberg	lamouette topless
Storch Christoph	65.59	98.39	Emberger Alm	Mistra12.24
Kiefel Heinz	65.27	97.91	Büchelstein	Twister
Schmollermeyer Uli	64.87	97.30	Wallberg	Swing Ventils

Pliat:	down	Please	Stant	Switch
Eisfeld Jochen	61.11	96.17	SchauinslandNova Ve	ertex 26, soon @ ebay
Lutz Helmut	58.33	87.49	Hochblauen	ATOS
Daschner Nero	56.44	84.66	Laveno	Stratos 2
Eberle Klaus-Günter	53.79	80.68	Eichenhärtle	Top Navigator
Sauer Heiko	53.38	80.07	Emberger Mm	UP Trango
Held Heinz	50.49	75.74	Wallberg	Gambit C
Winkler Oliver	50.25	75.37	Wallberg	Octane M
01. 06. 200)2			
Meierkord Adi	209.00	418.00	Oetz-Mittelstation	Atos-C
Gerhard Claus	205.06	307.59	Segele	Exxtacy
Schüller Franz	203.81	305.72	Hochfelln	Bullet RCS
Pöppl Reinhard	182.23	273.34	Forst	Atos
Brunner Willi	172.88	259.31	Wallberg	Swing Stratus 4
Hahne Torsten	169.82	254.13	Wallberg	Boomerang
Alimennshoter Maximilian	166.79	250.19	Fp- Forst	Laminar 13 MRX
Martens Burkhard	163.82	245.73	Brauneck	Boomerang
Lehmann Ernst	160.85	241.28	Siegritz Winde	Axxess plus
Fritz Lorenz	159.41	239.12	Flugplatz Forst	Laminar ST
Götz Peter	145.41	290.83	Siegritz Winde	Exxtaccy 160
Held Heinz	145.27	217.90	Wallberg3	Gambit
Traut Stefan	136.50	273.00	Nebelhorn	Swing Stratus 4
Dettmer Frank	132.13	198.20	Allbokhoist	Milan Racer
Otterpohl Bernd	130.44	195.66	Bahrenborstel	Aeros Combat
Schlöffel Ralph	120.30	180.45	Wallberg	Swing Cirrus
Wilms Helmut	113.95	170.93	Neustadt Glewe	Ghostbuster
Wöhrle Roland	106.59	159.89	Kandel Schwarzwald	Moyes Lightspeed 4
Leimkühler Herbert	102.56	179.48	Oetz Mittelstation	ATOS
Bastle Arthur	102.36	179.13	Emberger Alm	Atos
Hack Jörg	101.92	118.35	Schmittenhoehe	Proton
Schmidt Michael	97.07	145.61	Forst Flugplatz	Twister
Raggl Paul	95.68	191.36	Laber	Laminar MR 14
Goltermann Rüdiger	91.55	160.21	Emberger Alm	Advance Sigma 5NA
Frieß Uli	87.84	153.13	Embergeralm	Litespeed 4
Odenwald Thomas	87.56	153.23	Emberger Alm	Laminar MR 700
Staudacher Robert	85.93	128.90	Emberger Alm	SWING Astral Twin
Engels Hans	85.83	128.14	Laber	Laminar MR
Kamml Dieter	83.11	124.66	Emmberger	Laminar ST
Herms Arno	77.69	116.54	Emberger Alm	Advance Omega 4
Gaus Jürgen	76.55	133.96	Emberger Alm	Laminar ST 14

Pilot			artsi	
Günther Harald	72.75	127.31	Schmittenhöhe	ESI
Thieringer Ralf	72.29	126.50	Emberger Alm	Ato
Becker Andreas Ernst	71.77	107.66	Segeletz	Laminar 14 S
Körber Peter	70.49	105.73	Wildkogel	Bugheere N
Dajek Ulrich	69.69	104.53	Emberger Alm	Edel Prim
Schiller Hans-Jörg	69.54	139.07	Diedamskopf	Ato
Walcher Hans	68.32	119.56	Embergeralm	Gleitschirn
Bien Rüdiger	67.47	134.93	Emberger Alm	Stealth 14 KPL2
	64.55	112.96	Kandel Südschwar	
Engelhard Konstantin	64.29	96.43		
Storch Christoph		•••••	Emberger Alm	Mistral2.24
Weber Hans	63.80	95.71	Emberger Alm	Advance Sigma
Fritz Peter	63.53	95.30	Emberger Alm	Advance /BiBeta-1
Lumme Andreas	63.40	95.10	Emberger Alm	Advance Bi Befal
Gäbler Fredi	63.23	94.84	Emberger Alm	Quarz Windtech
Bürger Rainer	63.04	94.57	Emberger Alm	Paratech bi
Sörensen Klaus	62.69	109.71	Kuchalb-Winde	Ato
Keller Peter	62.64	93.96	Emberger Alm	Boomerang
Scholz Jan	62.58	93.87	Greifenburg	Tribute
Krick Joachim	62.49	93.74	Emberger Alm	Advance Omega
Bienhüls Jürgen	62.28	93.42	Emberger Alm	Swing Astra
Pieper Martin	62.28	93.41	Emberger Alm	Boomeran
Voigt Andreas	62.02	108.54	Emberger Alm	Simba
Hennig Peter	61.79	92.68	Wallberg	Advance Omega
Sauer Heiko	61.18	91.77	Emberger Alm	UP Trange
Waldmann Peter	61.15	91.72	Rauschberg	up speed 1
	60.28		Schmitlenhöhe	
Ertle Peter		90.42		Hornet Spor
Schmollermeyer Uli	59.21	103.61	Schmitienhöhe	Ventus
Wegscheider Thomas	58.26	101.95	Schmittenhöhe	Boomeran
Biburger Frank	57.86	101.26	Emberger Alm	Swing Astral N
Pötsch Ursula	57.80	86.70	Emberger Alm	Advance Sigma
Leitz Hubert	56.83	113.65	Emberger Alm	UP-Speed 1
Stinglhammer Ludwig	56.79	85.19	Pfarrkirchen	La Mouette Topless 13,5
Pientka Manfred	54.89	82.33	Emberger Alm	Litespeed !
Göhl Josef	54.16	81.39	Nebelhorn	Independence Radica
Marlog Norbert	53.49	80.24	Hochries	Proton G
Bausenwein Hans	53.21	79.82	Hochries	Gin Oasi
02.045.20	002			
Wams Helmut	215.47	323.21	Neustadt Glewe	Ghostbuste
Gerhard Claus	175.09	262.64	Segeletz	Exxtac
	143.79		Gruibingen Nort	
Christ Clamons		215 60		AIR ATOS
		215.69	•	
Sturm Johannes	14154	215.31	Wallberg	Omega 5
Sturm Johannes Meierkord Adi	14154 131.14	215.31 266.27	Wallberg Oetz-Bergstation	Omega s
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Ernst	14154 131.14 125.65	215.31 266.27 188.47	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde	Omega : Ato Axxess plu
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Ernst Neumann Ulf	14154 131.14 125.65 123.50	215.31 266.27 188.47 185.25	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg	Omega : Ato Axxess plu aden Atho
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Ernst Neumann Ulf Brenner Willi	14154 131.14 125.65 123.50 121,24	215.31 266.27 188.47 185.25 181.86	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg: Wallberg	Omega : Ato Axxess plu aden Atho Swing Stratus
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Ernst Neumann Ulf Brenner Willi	14154 131.14 125.65 123.50	215.31 266.27 188.47 185.25	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg	Omega : Ato Axxess plu aden Atho Swing Stratus
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Ernst Neumann Ulf Brenner Willi Ot1erpohl Bernd	14154 131.14 125.65 123.50 121,24	215.31 266.27 188.47 185.25 181.86	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg: Wallberg	Omega: Ato Axxess plu aden Atho Swing Stratus · Aeros Comba Strato
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Emst Neumann Ulf Brenner Willi Ot1erpohl Bernd Pfander Frank	14154 131.14 125.65 123.50 121,24 113.02	215.31 266.27 188.47 185.25 181.86 169.53	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg: Wallberg Bahrenborstel	Omega: Ato Axxess plu aden Atho Swing Stratus · Aeros Comba Strato
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Emst Neumann Ulf Brenner Willi Ot1erpohl Bernd Pfander Frank Schröter Eckhart	14154 131.14 125.65 123.50 121,24 113.02 100.12	215.31 266.27 188.47 185.25 181.86 169.53 200.25	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg: Wallberg Bahrenborstel Kandel	Omega : Ato Axxess plu aden Atho Swing Stratus 4 Aeros Combe Strato Ozone Oden
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Ernst Neumann Ulf Brenner Willi Ot1erpohl Bernd Pfander Frank Schröter Eckhart Kuhlmann Thomas	14154 131.14 125.65 123.50 121,24 113.02 100.12 95.79	215.31 266.27 188.47 185.25 181.86 169.53 200.25 143.69	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg: Wallberg Bahrenborstel Kandel Hochries	Omega : Ato Axxess plu aden Atho Swing Stratus 4 Aeros Comba Strato Ozone Oden Bautek Twiste
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Ernst Neumann Ulf Brenner Willi Ot1erpohl Bernd Pfander Frank Schröter Eckhart Kuhlmann Thomas Wöhrle Roland	14154 131.14 125.65 123.50 121,24 113.02 100.12 95.79 94.34	215.31 266.27 188.47 185.25 181.86 169.53 200.25 143.69	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg: Wallberg Bahrenborstel Kandel Hochries Altes Lager	Omega t Ator Axxess plur aden Athor Swing Stratus 4 Aeros Comba Strator Ozone Oden Bautek Twiste Moyes Lightspeed 4
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Ernst Neumann Ulf Brenner Willi Ot1erpohl Bernd Pfander Frank Schröter Eckhart Kuhlmann Thomas Wöhrle Roland Ebene Klaus-Günter	14154 131.14 125.65 123.50 121,24 113.02 100.12 95.79 94.34 94.41	215.31 266.27 188.47 185.25 181.86 169.53 200.25 143.69 141.51 188.02 119.88	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg: Wallberg Bahrenborstel Kandel Hochries Altes Lager Kandel	Omega t Ator Axxess plur aden Athor Swing Stratus 4 Aeros Comba Strator Ozone Oden Bautek Twiste Moyes Lightspeed 4 Top Navigato
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Ernst Neumann Ulf Brenner Willi Ot1erpohl Bernd Pfander Frank Schröter Eckhart Kuhlmann Thomas Wöhrle Roland Ebene Klaus-Günter Bummer Jürgen	14154 131.14 125.65 123.50 121,24 113.02 100.12 95.79 94.34 94.41 79.92 78.94	215.31 266.27 188.47 185.25 181.86 169.53 200.25 143.69 141.51 188.02 119.88 118.40	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg: Wallberg Bahrenborstel Kandel Hochries Altes Lager Kandel eichenhörtle Drumont	Omega t Ator Axxess plur aden Athor Swing Stratus ⁴ Aeros Comba Strator Ozone Oden Bautek Twiste Moyes Lightspeed ⁴ Top Navigato
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Ernst Neumann Ulf Brenner Willi Ot1erpohl Bernd Pfander Frank Schröter Eckhart Kuhlmann Thomas Wöhrle Roland Ebene Klaus-Günter Bummer Jürgen Becker Andreas Ernst	14154 131.14 125.65 123.50 121,24 113.02 100.12 95.79 94.34 94.41 79.92 78.94 72.65	215.31 266.27 188.47 185.25 181.86 169.53 200.25 143.69 141.51 188.02 119.88 118.40 108.97	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg: Wallberg Bahrenborstel Kandel Hochries Altes Lager Kandel eichenhörtle Drumont Segeletz	Omega t Ator Axxess plur aden Athor Swing Stratus 4 Aeros Comba Strator Ozone Oden Bautek Twiste Moyes Lightspeed 4 Top Navigato Ator Laminar 14 S'
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Ernst Neumann Ulf Brenner Willi Ot1erpohl Bernd Pfander Frank Schröter Eckhart Kuhlmann Thomas Wöhrle Roland Ebene Klaus-Günter Bummer Jürgen Becker Andreas Ernst Lutz Helmut	14154 131.14 125.65 123.50 121,24 113.02 100.12 95.79 94.34 94.41 79.92 78.94 72.65 67.82	215.31 266.27 188.47 185.25 181.86 169.53 200.25 143.69 141.51 188.02 119.88 118.40 108.97 135.65	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg: Wallberg Bahrenborstel Kandel Hochries Altes Lager Kandel eichenhörtle Drumont Segeletz Hochblauen	Omega t Ator Axxess plur aden Athor Swing Stratus 4 Aeros Comba Strator Ozone Oden Bautek Twiste Moyes Lightspeed 4 Top Navigato Ator Laminar 14 S'
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Ernst Neumann Ulf Brenner Willi Ot1erpohl Bernd Pfander Frank Schröter Eckhart Kuhlmann Thomas Wöhrle Roland Ebene Klaus-Günter Bummer Jürgen Becker Andreas Ernst Lutz Helmut Frankes Frank	14154 131.14 125.65 123.50 121,24 113.02 100.12 95.79 94.34 94.41 79.92 78.94 72.65 67.82 66.96	215.31 266.27 188.47 185.25 181.86 169.53 200.25 143.69 141.51 188.02 119.88 118.40 108.97 135.65 117.19	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg: Wallberg Bahrenborstel Kandel Hochries Altes Lager Kandel eichenhörtle Drumont Segeletz Hochblauen Kandel	Omega t Ator Axxess plur aden Athor Swing Stratus 4 Aeros Comba Strator Ozone Oden Bautek Twiste Moyes Lightspeed 4 Top Navigato Ator Laminar 14 S' ATOS Aeros Comba
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Ernst Neumann Ulf Brenner Willi Ot1erpohl Bernd Pfander Frank Schröter Eckhart Kuhlmann Thomas Wöhrle Roland Ebene Klaus-Günter Bummer Jürgen Becker Andreas Ernst Lutz Helmut Frankes Frank Teubert Oliver	14154 131.14 125.65 123.50 121.24 113.02 100.12 95.79 94.34 94.41 79.92 78.94 72.65 67.82 66.96 65.03	215.31 266.27 188.47 185.25 181.86 169.53 200.25 143.69 141.51 188.02 119.88 118.40 108.97 135.65 117.19	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg: Wallberg Bahrenborstel Kandel Hochnies Altes Lager Kandel eichenhörtle Drumont Segeletz Hochblauen Kandel Hochries	Omega t Ator Axxess plur aden Athor Swing Stratus 4 Aeros Comba Strator Ozone Oden Bautek Twiste Moyes Lightspeed 4 Top Navigato Ator Laminar 14 S' A703 Aeros Comba
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Ernst Neumann Ulf Brenner Willi Ot1erpohl Bernd Pfander Frank Schröter Eckhart Kuhlmann Thomas Wöhrle Roland Ebene Klaus-Günter Bummer Jürgen Becker Andreas Ernst Lutz Helmut Frankes Frank Teubert Oliver Kiele) Heinz	14154 131.14 125.65 123.50 121.24 113.02 100.12 95.79 94.34 94.41 79.92 78.94 72.65 67.82 66.96 65.03 64.69	215.31 266.27 188.47 185.25 181.86 169.53 200.25 143.69 141.51 188.02 119.88 118.40 108.97 135.65 117.19 97.55 97.03	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg: Wallberg Bahrenborstel Kandel Hochnies Altes Lager Kandel eichenhörtle Drumont Segeletz Hochblauen Kandel Hochries Büchelstein	Omega t Ato Axxess plu aden Atho Swing Stratus 4 Aeros Comba Strator Ozone Oden Bautek Twiste Moyes Lightspeed 4 Top Navigato Laminar 14 S' A703 Aeros Comba Oasi Twiste
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Ernst Neumann Ulf Brenner Willi Ot1erpohl Bernd Pfander Frank Schröter Eckhart Kuhlmann Thomas Wöhrle Roland Ebene Klaus-Günter Bummer Jürgen Becker Andreas Ernst Lutz Helmut Frankes Frank Teubert Oliver Kiele) Heinz	14154 131.14 125.65 123.50 121.24 113.02 100.12 95.79 94.34 94.41 79.92 78.94 72.65 67.82 66.96 65.03	215.31 266.27 188.47 185.25 181.86 169.53 200.25 143.69 141.51 188.02 119.88 118.40 108.97 135.65 117.19	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg: Wallberg Bahrenborstel Kandel Hochnies Altes Lager Kandel eichenhörtle Drumont Segeletz Hochblauen Kandel Hochries	Omega t Ato Axxess plu aden Atho Swing Stratus 4 Aeros Comba Strator Ozone Oden Bautek Twiste Moyes Lightspeed 4 Top Navigato Ato Laminar 14 S' Aros Comba Oasi Twiste Advance Omega 4
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Ernst Neumann Ulf Brenner Willi Ot1erpohl Bernd Pfander Frank Schröter Eckhart Kuhlmann Thomas Wöhrle Roland Ebene Klaus-Günter Bummer Jürgen Becker Andreas Ernst Lutz Helmut Frankes Frank Teubert Oliver Kiele) Heinz Herms Arno	14154 131.14 125.65 123.50 121.24 113.02 100.12 95.79 94.34 94.41 79.92 78.94 72.65 67.82 66.96 65.03 64.69	215.31 266.27 188.47 185.25 181.86 169.53 200.25 143.69 141.51 188.02 119.88 118.40 108.97 135.65 117.19 97.55 97.03	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg: Wallberg Bahrenborstel Kandel Hochnies Altes Lager Kandel eichenhörtle Drumont Segeletz Hochblauen Kandel Hochries Büchelstein	Omega t Ato Axxess plu aden Atho Swing Stratus 4 Aeros Comba Strator Ozone Oden Bautek Twiste Moyes Lightspeed 4 Top Navigato Ato Laminar 14 S' Aros Comba Oasi Twiste Advance Omega 4
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Ernst Neumann Ulf Brenner Willi Ot1erpohl Bernd Pfander Frank Schröter Eckhart Kuhlmann Thomas Wöhrle Roland Ebene Klaus-Günter Bummer Jürgen Becker Andreas Ernst Lutz Helmut Frankes Frank Teubert Oliver Kiele) Heinz Herms Arno Haslauer Toni	14154 131.14 125.65 123.50 121.24 113.02 100.12 95.79 94.34 94.41 79.92 78.94 72.65 67.82 66.96 65.03 64.69 64.48	215.31 266.27 188.47 185.25 181.86 169.53 200.25 143.69 141.51 188.02 119.88 118.40 108.97 135.65 117.19 97.55 97.03	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg: Wallberg Bahrenborstel Kandel Hochnies Altes Lager Kandel eichenhörtle Drumont Segeletz Hochblauen Kandel Hochries Büchelstein Emberger Alm	Omega t Ato Axxess plu aden Atho Swing Stratus 4 Aeros Comba Strator Ozone Oden Bautek Twiste Moyes Lightspeed 4 Top Navigato Ato Laminar 14 S' Aros Comba Oasi Twiste Advance Omega 4
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Ernst Neumann Ulf Brenner Willi Ot1erpohl Bernd Pfander Frank Schröter Eckhart Kuhlmann Thomas Wöhrle Roland Ebene Klaus-Günter Bummer Jürgen Becker Andreas Ernst Lutz Helmut Frankes Frank Teubert Oliver Kiele) Heinz Herms Arno Haslauer Toni Forstner Robert	14154 131.14 125.65 123.50 121.24 113.02 100.12 95.79 94.34 94.41 79.92 78.94 72.65 67.82 66.96 65.03 64.69 64.48 60.07	215.31 266.27 188.47 185.25 181.86 169.53 200.25 143.69 141.51 188.02 119.88 118.40 108.97 135.65 117.19 97.55 97.03 112.83 90.11	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg: Wallberg Bahrenborstel Kandel Hochries Altes Lager Kandel eichenhörtle Drumont Segeletz Hochblauen Kandel Hochries Büchelstein Emberger Alm Wallberg	AIR ATOS Omega s Ator Axxess plur aden Athor Swing Stratus 4 Aeros Comba Strator Ozone Oden Bautek Twiste Moyes Lightspeed 4 Top Navigato Laminar 14 S' ATOS Aeros Comba Casia Twiste Advance Omega 4 Sigma 4
Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Ernst Neumann Ulf Brenner Willi Ot1erpohl Bernd Pfander Frank Schröter Eckhart Kuhlmann Thomas Wöhrle Roland Ebene Klaus-Günter Bummer Jürgen Becker Andreas Ernst Lutz Helmut Frankes Frank Teubert Oliver Kiele) Heinz Herms Arno Haslauer Toni Forstner Robert	14154 131.14 125.65 123.50 121.24 113.02 100.12 95.79 94.34 94.41 79.92 78.94 72.65 67.82 66.96 65.03 64.69 64.48 60.07 51.46 51.07	215.31 266.27 188.47 185.25 181.86 169.53 200.25 143.69 141.51 188.02 119.88 118.40 108.97 135.65 117.19 97.55 97.03 112.83 90.11 77.19	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg: Wallberg Bahrenborstel Kandel Hochries Altes Lager Kandel eichenhörtle Drumont Segeletz Hochblauen Kandel Hochries Büchelstein Emberger Alm Wallberg Hauser Kaibling	Omega t Ato: Axxess plui aden Atho: Swing Stratus 4 Aeros Comba Strato: Ozone Oden Bautek Twiste Moyes Lightspeed 4 Top Navigato Ato: Laminar 14 S' ATOS Aeros Comba Oasi Twiste Advance Omega 4 Sigma 4
Christ Clemens Sturm Johannes Meierkord Adi Lehmann Ernst Neumann Ulf Brenner Willi Ot1erpohl Bernd Pfander Frank Schröter Eckhart Kuhlmann Thomas Wöhrle Roland Ebene Klaus-Günter Bummer Jürgen Becker Andreas Ernst Lutz Helmut Frankes Frank Teubert Oliver Kiele) Heinz Herms Arno Haslauer Toni Forstner Robert Götz Peter	14154 131.14 125.65 123.50 121.24 113.02 100.12 95.79 94.34 94.41 79.92 78.94 72.65 67.82 66.96 65.03 64.69 64.48 60.07 51.46 51.07	215.31 266.27 188.47 185.25 181.86 169.53 200.25 143.69 141.51 188.02 119.88 118.40 108.97 135.65 117.19 97.55 97.03 112.83 90.11 77.19	Wallberg Oetz-Bergstation Siegritz Winde Flugplatz Schmidg: Wallberg Bahrenborstel Kandel Hochries Altes Lager Kandel eichenhörtle Drumont Segeletz Hochblauen Kandel Hochries Büchelstein Emberger Alm Wallberg Hauser Kaibling	Omega t Ato: Axxess plui aden Atho: Swing Stratus 4 Aeros Comba Strato: Ozone Oden Bautek Twiste Moyes Lightspeed 4 Top Navigato Ato: Laminar 14 S' ATOS Aeros Comba Oasi Twiste Advance Omega 4 Sigma 4







ende: ok!

te beginnen...

Freitag 21.6.02 8:30 AM: Wettercheck fürs Wochen-

Nach drei erfolglosen Versuchen war es am Sams-

tag den 23.6.02 endlich soweit. Die Einschreibung

zum ersten German Cup B der DHV Geschichte konn-

Der Planet Sonne meinte es gut mit uns und strahl-

te kräftig vom Himmel. Nach einigem Stau in der Tou-

ri-Schlange beförderte uns die superfreundliche

Crew der Rauschbergbahn endlich in die kühleren

Startgefilde. Mit einem erneuten Wettercheck und

nach Absprache mit den Locals entschieden sich Ste-

fan »Staps« Hüglin und Peter »Henne« Hensold für ei-

ne 33,8 km lange Aufgabe mit individueller Zeitnah-

me, einem sogenannten »Speedrun«. Dank der kom-

fortablen GPS-Auswertung konnte jeder Pilot und die

einzige Pilotin sich Ihren Startzeitpunkt trotz der für

einen solchen Wettkampf etwas beengten Verhältnis-

se bequem aussuchen und sowohl Früh- als auch

Spätstarter hatten Ihre Chance die Aufgabe erfolgreich

zu bewältigen. Die Route führte die Piloten zuerst Richtung Osten über Inzell hinweg zur Kohleralm, dann über Rauschberg und Unternberg wieder zurück und weiter zur Hörndlwand mit anschließender Landung im Ziel zum kühlen Eis oder Landebier beim Fischerwirt mitten im Ruhpoldinger Tal. Ein Local, Dietmar Sieglbauer, zeigte dann den weitgereisten Teilnehmern den schnellsten Weg und erreichte das Ziel mit einem 24 km1h Schnitt. Die Auswertung erfolgte nur mittels GPS-Tracklog, so konnten die offiziellen Er-

gebnisse schon kurz nach 8:00 Uhr am fahrenden GC-

Office Bus ausgehängt werden.

Zum Debriefing von Staps waren nahezu alle Teilnehmer (plus einiger Zuhörer) angetreten und anhand der langen Dauer von über einer Stunde konnte man schon Rückschlüsse auf das tolle Debriefing ziehen. Danke an Staps an dieser Stelle! Die Wettervorhersage für Sonntag war nicht so vielversprechend, daher fuhr man anschließend zum Fischerwirt um gemeinsam dem Wettergott noch das ein oder andere flüssige Opfer zu bringen. Schon beim sonntäglichen Briefing schossen im Norden die Castellanus-Türme in den Himmel und mahnten zur Eile. Deswegen gab es ein frühes Briefing zu einem 21,2 km langen Task mit frühem Start und Last Landing um den angesagten heftigen Gewittern am Nachmittag keine Chance zu geben den Wettkampf zu stören. Kaum war das Fen-

























202

Wertung

Platz Name

l Dietmar Siglbauer

2 Christian Maier

3 Stefan Schüler4 Uwe Wipfler

Manfred Zenker

Beste Dame:

Martina Bunse

Gerät

Advance Sigma 4

Windtech Quarx

Ozone Octane

Swing Ventus

Nova X-act

Apco Simba

ster dann offen, stabilisierte sich die Lage zusehends und alle Frühstarter fanden sich ziemlich schnell auf dem schwülen Boden der Tatsachen wieder. Die später Gestarteten fanden sich über dem Rauschberg in einer ansehnlichen Traube an der Basis zusammen, um gemeinsam kurz vor Schließung des Zeitfensters die Talquerung zum Unternberg anzutreten. Dort angekommen erwiesen sich die Verhältnisse als sehr zäh, so dass sich nach und nach bis auf zwei

Piloten alle den Frühstartern anschlossen und sich in Gruppen auf den gemähten Wiesen des Tales wiederfanden. Einer der beiden Piloten hatte Probleme mit dem GPS und wurde deswegen nur mit der Minimumdistanz gewertet. So blieb als Tagessieger noch Frieder Hiemisch, der den Verhältnissen 11,6 Kilometer abtrotzte. Dass die Aufgabe mit etwas Glück und Taktik aber zu fliegen gewesen wäre, zeigten Staps und Henne, die beide auf unterschiedlichen Routen den Weg ins Ziel fanden. Bei der Auswertung gab es dann die Überraschung: Frieder gewinnt den Durchgang mit 1,9 Punkten vor allen anderen Teilnehmern mit Minimumdistanz mit 1,8 Punkten. Aufgerundet ergibt dies dann bei allen 2 Punkte, so dass dieser Tag mit einem bis dahin wohl einmaligen Ergebnis von 42 Piloten auf dem ersten Rang endete. Dadurch wurde der gestrige Tagessieger zum Gesamtsieger und Martina Bunse erkämpfte sich den Pokal für die beste Dame.

Alles in allem ein erfolgreicher Auftakt für den German Cup B in einer ausgesprochen angenehmen Atmosphäre, der Lust macht auf mehr! Auf zum zweiten German Cup Bin Garmisch-Partenkirchen. Ein Dank geht von Seiten der Piloten und des DHV an den Ruhpoldinger Club und an die Rauschbergbahn für die freundliche Aufnahme. Bis zum nächsten Jahr!

Peter Hensold





Eurtpameisterschaft im Drachenfliegen

Doppelerfolg für das Deutsche National-Team. Bei der Europameisterschaft im Drachenfilegen von 23. Juni bis 7. Juli in Slowenien wurde der Westerheimer Thomas Schulz Europameister im Drachenfliegen in der Klasse der Starrflügler (FAI 2) vor den Italienern Franco Laverdino und Onorio Marsella. Guido Gehrmann aus Frankfurt gewann & die Silbermedaille bei den flexiblen Drachen (FAI 1). Gold 79, ging an den Österreicher Manfred Ruhmer, Antoine Boisselier aus Frankreich sicherte sich die Bronzemedaille. Thomas Schulz setzte sich bereits nach dem dritten

Durchgang an die Spitze der Gesamtwertung der Starrflügler und gab die Führung bis zum Schluss nicht mehr ab. Guido Gehrmann hat sich mit guten Ergebnissen kontinuierlich nach vorn gearbeitet und mit einer herausragenden Leistung im letzten Task den Vize-Titel erkämpft. Mit

Ergebnis Flexible (Mannschaftswertung)

Punkte

6195

5813

5678

5506

5208

'can) Laminar MR700

Aeros Combat

Moyes-Litespeed

Moves-Litespeed

Icaro Laminar MRX14

Lukas Etz zog Bilanz: "Ich bin stolz auf

die Leistung meiner Jungs. Von Thomas wird man in Zukunft noch einiges

Manfred Ruhmer

insgesamt sieben anspruchvollen Aufgaben war diese Europameisterschaft ein hochkarätiger Wettbewerb. Aufgaben bis 140 km stellten hohe Ansprüche an Pilot und Gerät. Teamchef

> hören und Guido hat erneut seine fliegerische Extraklasse bestätigt." Thomas Schulz hat sich schon früh dem lautlosen Flugsport verschrieben. Der 30-jährige Industrie-





Guido Gehrmann

Weltmeister im Drachenfliegen war Guido Gehrmann bereits 1998. Aufgrund beruflicher Verpflichtungen, der 27-jährige ist Airline Pilot bei der Lufthansa, musste er in den letzten Jahren das Training etwas einschränken. Jetzt ist er an die Spitze zurückgekehrt.

Benedikt Liebermeister

Erg	ebnis Starrfftigler (Einzelwertung)	
Plat	z Name	Gerät	Punkte
1	Thomas Schulz	Air-Atos	5968
2	Franco Laverdino	Air-Atos	5433
3	Onorio Marsella	Air-Atos	4873
4	Carlos Punet	Ai r-Atos	4251
5	Diego Bussinger	Air-Atos	4118

Erge	bnis Starrfltigter (Mannschaftswertung)
Platz	z Nation
1	Italien
2	Deutschland
3	Schweiz
4	Spanien
5	Ukraine

Platz Nation

2

3

5

Österreich

Frankreich

Großbritannien

Ergebnis Flexible (Einzelwertung)

Manfred Ruhmer

Guido Gehrmann

Antoine Bosselier

Gerolf Heinrichs

Richard Walbec

Deutschland

Italien





Big Bird Achim Joos

Hervorragende Mannschaftsleistung des Deutschen National-Teams bei der Europameisterschaft 2002 (o4.-o7. – 21.07.) in Slowenien. Silber für Deutschland, Gold für die Schweiz und Bronze gewannen die Franzosen. Europameister ist der Schweizer Alex Hofer vor Christian Tamegger aus Österreich und Jimmy Pacher (Italien). Bester Deutscher in der Einzelwertung wurde Norman Lausch aus Jena mit einem Punkt Abstand auf Rang 4. Der Oberstdorfer Oliver Rössel belegte Platz 7, Torsten Siegel aus Tettnang den 8ten und Achim Joos (Kempten) den gten Platz. Klaus Günther Eberle (Tuttlingen), Karen Hermann (Köln) und Andreas Malecki

(Münster) platzierten sich im vorderen Mittelfeld und trugen mit ihren Punkten zur erfolgreichen Teamwertung bei.

»Ich freue mich riesig über unseren gemeinsamen Erfolg und über meinen Sieg im vierten Lauf«, zieht Newcomer Norman Lausch zufrieden Bilanz. »Um einen Punkt die Bronzemedaille zu verpassen ist natürlich auch ein bisschen schade, aber meine Ziele sind Ergebnis Einzelwertung
Name Gerät

Joos, Achim (DEU)

Adamovic, Dejan (SVN)

Hofer, Alex (Che) Boomerang 2605 Tamegger, Christian (AUT) Boomerang 2482 2467 3 Pacher, Jimmy (ITA) Boomerang S 2466 Lausch, Norman (DEU) Boomerang 2463 Arnold, Marco (FRA) Boomerang 2 Cox, Steve (CHE) Omega-proto 2437 Rössel, Oliver (DEU) Up-Proto 2431 Siegel, Torsten (DEU) Up-Proto 2416

Avax-RS

Swing Stratos

Das deutsche Team

2410

2398

weitem übertroffen worden und ich bin überglücklich mit dieser Top-Platzierung.«

»Silber im Team und vier deutsche Piloten unter den Top-Ten von denen jeder aufs Podium fliegen kann. Der Abstand zu den Schweizern ist in den letzten zwei Jahren auf ein Minimum geschmolzen. Mit dieser Mannschaft fliegen wir an der Weltspitze und Gold

der Weltspitze und Gold ist nur eine Frage der Zeit«, erklärt Teamchef

Stefan Mast (Gmund) zuversichtlich. 150 Piloten a

versichtlich. 150 Piloten aus 20 Nationen garantierten ein hochkarätiges Teilnehmerfeld bei dieser Europameisterschaft. Den Rahmen für die Aufgaben bildete das imposante Massiv der Karawanken. 4 Durchgänge mit bis zu wo Kilometer stellten höchste Ansprüche an die Piloten und ihre Fluggeräte. Achim Joos stellt fest: "Für die Psyche war dies ein anstrengen-

der Wettbewerb. Lange Schlechtwetterperioden und dann am Ende zwei selektive Tasks, die die Entscheidung brachten. Aber genau hier zeigte sich die Stärke des deutschen Teams, denn bis zum Ende war die Stimmung und Motivation perfekt. Ich selbst bin froh in diesem Team zu fliegen und freue mich schon jetzt auf das nächste Jahr, wenn es bei der Weltmeisterschaft in Portugal heißt: "The window is open!" Dann werden wir hoffentlich ganz oben stehen."

Benedikt Liebermeister



1. Schweiz
2. Deutschland
3. Frankreich
4. Österreich
5. Slowenien

Torsten Siegel

WETTBEWERBS SPORT Landesmeisterschaften

Ein neuer Event, ein neues Fluggebiet:

Mitte Mai trat die flughungrige Deutsche Gleitschirmliga gesammelt in

Berchtesgaden an, um im Rahmen der Bayerischen und Baden-Württembergischen Meisterschaften endlich auch den ersten Wertungsblock für die Deutsche Gleitschirmliga auszufliegen. Geheimtipps von Locals (der Insider-Kreis wurde großzügig erweitert auf alle, die überhaupt schon einmal in Berchtesgaden geflogen waren) gehörten im Vorfeld der erstmals ausgetragenen Berchtesgaden Open zu den heißesten Informationen. Für die meisten der 84



Piloten an der täglichen Startboje Kehlsteinhaus jeweils nach dem Zufallsprinzip einen Acht-Meter-Hammer oder einen Vollwaschgang bescherte.

Nationalmannschafts-Qualifikation:

Zusätzliche Spannung bekamen die beiden Landesmeisterschaften durch die noch nicht abgeschlossene Nationalmannschafts-Qualifikation für die Europameisterschaft in Slowenien, zwei Joker-Plätze waren außer dem Damen-Platz noch frei. So bekamen ein paar der ehrgeizigen Jungs die gualmenden Socken ein-

Sieger der BGD Open: i. Achim Joos, 2. Oliver Rössel, 3. Hagen Mühlich, 2. Dame Karen Herrmann, und 4. StefanTraut

1. int. - Berchtesgaden Open 2002 Top-Bedingungen in Traum-Kulisse

Piloten, die aus fünf Nationen zu dem FAlIl-Wettbewerb angereist waren, war dieser Kessel im äußersten Südostzipfel Bayerns absolutes fliegerisches Neuland. Im Westen begrenzt von Rauschberg & Co., im Osten abgeschlossen durch die gigantische schnee-glitzernde Silhouette des Watzmann-Massivs, das sich über dem nachtblauen Königssee erhebt, gehört Berchtesgaden mit seinem hochalpinen Startplatz am Jenner zu den wenigen nicht überlaufenen deutschen Fluggebieten, die dennoch ein beachtliches Flug-Potenzial und dazu fantastische Ausblicke in einige Eisriesen zu bieten haben.

Die Teilnehmer der i. int. BGD Open bekamen das volle Programm geboten: Vier perfekte Flugtage und vier Aufgaben mit einer Gesamtlänge von knapp 200 Kilometern! Einziger Nachteil: Der Jenner-Start, auf dem gerade mal zwei Schirme gleichzeitig auslegen können, stellt größere Wettbewerbe vor erschwerte Bedingungen. Wo der Platz in der Startschlange wichtiger ist als die taktische Entscheidung über den Startzeitpunkt, kommt schon mal Unzufriedenheit auf; und manch einer war schon vor dem Flug fix und fertig und schweiß-ge-

badet vom stundenlangen Warten in voller Montur und bei bretzelnder Sonne.

Aber einmal in der Luft zeigte das Gebiet seine Stärken und Tücken. Nach dem gemütlichen Aufdrehen am Jenner und der ersten Querung den ebenso legendären wie hinterhältigen Kehlstein-Bart zum Beispiel, der den



Sieger der Bayrischen: 1. Achim Joos, 2. Oliver Rössel, 3. Hagen Mühlich, Dame Dorothea Stichlmair

Sieger BAM: 1. Rüdiger Gördes, 2. Rainer Blaich, 3. Klaus-Günter Eberle, 1. Dame Ciara Gucker

fach nicht mehr vom Gas - und da geht halt schon mal der Sprit aus. Interessant auch, dass sich bei den Mädels zum ersten Mal seit Jahren wieder ein ganz neues Bild ergibt. Auch hier trägt die Nachwuchsarbeit Früchte, und die fliegenden Früchtchen wirbeln die alte Hierarchie ganz hübsch durcheinander. Gut so!

The Window is open:

Der erste Task, eine kurze, aber knackige Aufgabe über 37,2, stellte schon mal einiges auf den Kopf. Nachdem die Führungsmeute blitzschnell die vier Wenden im Tal im Zickzack genommen hatte, hieß es Parken an dem sonst so zuverlässig im Talwind aktiven Grünstein, der aber völlig seinen Dienst versagte. Einzig Youngster Norman Lausch, der mit seinem Boomerang bis dahin weit vor dem Favoriten-Feld unterwegs gewesen war, verlor die Nerven in dem Gesuppe und stieg, die Freikarte für die EM im Hinterkopf, ins Gas. Lange Zeit sah er für das Publikum am Landeplatz beim Kohlhiasl in Schönau wie der sichere Sieger aus - und musste dann, t000 Meter vor dem Ziel am Boden

stehend, die Verfolger über seinen Kopf hin ins Ziel jagen sehen. In Sekundenabstand jagten die Cracks Achim Joos (Gradient Avax), 011i Rössel (UP-Proto) und Hagen Mühlich (UP-Proto) über die Ziellinie, aber gewonnen hatte, sehr zur Überraschung des vermeintlichen Führungspulkes, ein anderer: Klaus Günter Eberle, genannt KGE, Nationalmannschafts-Pilot vor



Links oben: Andreas Malecki, rechts Achim Joos

Viktory Torsten Siegel, Ernst Strobl.

Unten rechts: Rückhol-Bolide

werbstage hin, der Gesamt-Sieg nicht mehr zu nehmen und damit - zum wiederholten Mal - auch nicht der Titel des Bayerischen Meisters vor 011i Rössel und Hagen Mühlich.

Neue Frauenpower:

Ganz anders dagegen bei den Mädels, an dem jeder Wettbewerbstag alles durcheinander rütteln kann: Neben Dorothea »Dorli« Stichlmair sind auch die für Ba-Wü starten-

den Fliegerinnen Monika Mack und Chiara Gucker voll ins Wettkampfgeschehen eingestiegen. Zusammen mit Karen Hermann, die bereits bei mehreren Weltcups mitgeflogen ist und Renate Griebl, deutsche Streckenflugmeisterin des vergangenen Jahres, bilden sie ein Team, das hoffen lässt.

Sieger:

Nach den vier spannenden Tasks stand es dann fest: Achim Joos gewinnt - wieder einmal - die bayerischen Meisterschaften und die Gesamtwertung der 1. int. BGD Open zooz vor Oliver Rössel und Hagen Mühlich, bei den Mädels hatte sich Urgestein Karen Hermann noch deutlich von ihrer dichtesten Verfolgerin Dorothea Stichlmair absetzen können, die sich gleich-

> zeitig über ihren ersten Titel als Bayerische Meisterin freuen kann. Der wohnsitzhalber zum Schwaben mutierte Rüdiger Gördes schockte die schwäbische Konkurrenz unterdessen mit seiner irritierenden Mundart und konnte sich so einen Vorsprung herausfliegen: Der Titel des Ba-Wü Meisters vor Rainer Blaich und KGE war die Belohnung.

Was gab's sonst noch:

Freikarten für die Bahn für jeden Flieger! Versuch eines Complaints, weil angeblich Seriengeräte niemals vorne mitfliegen können! Zentner von Spargel, Schnitzel, Salat und Gemüse in Neros rollendem Feinschmecker-Kommando auf dem Wettbewerbs-«Parkdeck« am Königssee! Dreimal fünf Minuten TV-Aufzeichnung auf B3 über diesen Event; perfekte Organisation; Fliegerpartys mit Livebands und SMART Rückhol-Shuttle Flotte und und und. Ein toller Event, tolle Flugausbeute und nicht zuletzt ein super Fluggebiet - die Berchtesgaden Open könnten einen neuen Fixpunkt in der deutschen Wettbewerbsszene geben.

Ulrike Bäuerlein

Urzeiten und nach langer berufsbedingter Pause zurück im Wettkampfgeschehen, hatte auf seinem XiX Sens C2 eine ganz private Route gewählt und war geschlagene drei Minuten zuvor bereits ins Ziel geflogen - praktisch unbemerkt vom Publikum.

Auch der zweite Task gehörte einem Individualisten: Streckenjäger Stefan Traut, der lieber seiner Nase folgt als sich ins Rudel einzuklinken, schaffte ein ähnliches Kunststück: Nach fast 60 Kilometern tauchte er von unerwarteter Seite in fantastischen 2:17 Stunden über der Ziellinie auf und verblüffte seine erst ganze sieben Minuten später von anderer Seite im Sekundentakt einschlagenden Konkurrenten (Achim Joos, Oliver Rössel, Andreas Malecki, Hagen Mühlich) mit seinem Sieg.

Hatten schon die ersten beiden Tasks an der Watzmannhütte oder dem

Mühlsturzhorn geniale Einblicke in die Schneeriesen im Osten des Berchtesgadener Tals geboten, kam am dritten Tag die Blaueishütte als Wende mit dazu und die heißt nicht umsonst so! Dank simpelster GPS-Dokumentation ohne Foto-Stress lassen sich im Wettkampf jetzt auch die Wenden mal richtig genießen!

Big Bird fliegt souverän:

Der deutsche und bayerische Meister des Vorjahres, der Kemptener Sportsoldat und Nationalmannschaftspilot Achim Joos, der bislang das Feld vor sich hergejagt und schön kontrolliert hatte, lag in der Gesamtwertung bereits vor dem dritten Task weit in Führung, konnte am dritten Wettbewerbstag erstmals einen Task für sich entscheiden und schoss nach 2:30 Stunden über die Ziellinie, was ihm auch heute wieder erfreulich viele Piloten nachtun konn-

Der vierte Durchgang über 42,5 Kilometer brachte dann die Entscheidung: Achim Joos, der sekundengenau mit Michael Hartmann (Swing Stratus 4) ins Ziel flog, war nach konstantester Leistung über alle vier Wettbe-

Wertung Bayrische Meisterschaft

Pla	tz Name 🖛 👄 r	ät	Punkte
	Achim Joos	Gradient Avax RS	3882
2	Oliver Rössel	UP-Proto	3728
3	Hagen Mühlich	UP-GambitC	3632
4	Stefan Traut	Swing Stratus 4	3578
5	Peter Keller	Gin Gliders Boomerang	3268
	Dorothea Stichlmair	Gin Gliders Nomad	2285

Wertung Berchtesgaden Open

3	
Gerät	Punkte
Gradient Avax RS	3860
UP-Proto	3723
UP-GambitC	3625
Swing Stratus 4	3577
Gin Gliders Boomerang	3460
UP-Trango	2430
	Gradient Avax RS UP-Proto UP-GambitC Swing Stratus 4 Gin Gliders Boomerang

Wei	tung BaWü		
Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Rüdiger Gördes	Gin Gliders Boomerang	3571
2	Reiner Blaich	UP-Gambit C	3446
3	Klaus-Günter Eberle	XIX-Sens C2	3366
4	Jürgen Gaudera	UP-Gambit C	3198
5	Michael Hartmann	Swing Stratus 4	3186
	Chiara Gucker	Apco Simba	2147

DHV-info 117 **89**

WETTBEWERBS SPORT Landesmeisterschaften

Hessische HG + 65411eisterschaft

Einschreibung: Bei den Drachen kommen 55 Piloten, bei den Solo-Schirmen 46 Piloten und bei den Tandems

8 Teams zusammen.

29. Mai

Endlich scheint die Sonne und es geht fliegen: Die Gleitschirme und die Tandems starten um 12:00 Uhr bei guten Bedingungen zur 41 km Aufgabe. Gegen 13:00 Uhr schattet es ab. Die Abschattung und der Gegenwind auf dem Weg zum Ziel sorgten dafür, dass einige Piloten kurz vor dem Ziel am Boden stehen. Ganz besonders hart trifft es Andreas Schubert, der 5 Meter vor der Ziellinie am Boden steht. Das weiteste Tandemteam fliegt immerhin 35 km.

Um 13:00 Uhr geht's bei den Dra-

chen los, 67,5 km. Walter Schurr wird Sieger des ersten Wertungsdurchgangs.

30. Mai

Alle Drachenflieger sind glücklich, ein erfolgreicher Tag. Für einige war es die längste Aufgabe ihrer Fliegerlaufbahn, eine Strecke von insgesamt 92,3 km. Tagessieger wurde Oliver Barthelmes nach 1 Stunde 37 Minuten und 19 Sekunden, das entspricht einem Schnitt von 56,91 km/h.

Für die Solo Gleitschirme waren heute 82,7 km, für die Tandems aus Sicherheitsgründen 60,9 km zu bewältigen. Nach einer Flugzeit von nur 2 Stunden 12 Minuten und 55 Sekunden steht Volker Franke als erster von 27 Solos im Ziel. Um 14:47 Uhr schwebt das erste Tandemteam, die

Eheleute Fritz, ins Ziel und innerhalb der nächsten 25 Minuten folgen weitere fünf.

31. Mai

Die Gleitis hatten heute schwere Bedingungen Eine lange Aufgabe bei einer sehr niedrigen Ba sis forderte das Können eines jeden Piloten. 78,9 km waren zu bewältigen, gewonnen hat diese Aufgabe Rüdiger Gördes vom RDG. Die Tandems hatten eine um 16,8 km kürzere Aufgabe. Durch die schwache Thermik kam kei ner ins Ziel. »Kratzen am Hang mit Passagier nein danke« war die Devise. Der weiteste, das Team Bürger/Bürger, flog immerhin 46,3 km

Drachen: Dieter Müglich kam nach 96 km als Erster ins Ziel, gefolgt von Oliver Barthelmes, der wieder Tagessieger wird.

Der letzte Tag, 1. Juni.

und wurde damit Tagessieger.

Die Drachen hatten 87,8 km zurückzulegen. Knackpunkt war heute das



Die Tandemsieger



GS-Sieger

Die Gewinner Gleitschirm/Solo

Platz Name 1 Reinhard May (Hessenmeister) 2 Martin Pieper 3 Jan Scholz 4 Peter Keller 5 Rüdiger Gördes 30 Conny Dechert (Hessenmeisterin) Swing/Arcus

Manschaftsmeister Paraclub Lindewerra

Die Gewinner Gleitschirm/Tandem

atz	<u> 1</u>	١	a	m	<u>ie</u>				
									0:

1 Ulrich Dajek/Ulrike Sieger 2 Rainer Bürger/Mara Bürger 3 Andreas Lumme/Sven Gerhard

Fritz P./Fritz. A
 Weitzel B/Rothacker H.

Gerät Edel-Prime

Paratech PBi4

Advance-Bi Beta 2
Advance-Bi Beta 1
Flight-Design Twin 3

gesamt kamen 28 Piloten ins Ziel. Tagessieger wurde mal wieder Oliver Barthelmes. Bei den Gleitschirmen ging es um 11:30 Uhr los. 65,8 km waren zu fliegen, für die Tandems fiel die vierte Wende weg. Bei sehr guten Bedingungen wurde wieder sehr schnell geflogen, als Erster von 22 Piloten kam Peter Keller ins Ziel. Nach 63,7 km kamen bei den Tandems vier ins Ziel, Tagessieger wurde das Team

Anna-Schutzhaus. Ins-

Dajek/Sieger. Am Abend dann Freibier, Steaks und die Siegerehrung. Die Wettbewerbsleitung bedankte sich noch einmal bei allen Helfern für ihren Einsatz. Dank ging auch an die Hauptsponsoren die Flugschule Papillon/Wasserkuppe und die Gemeinde Greifenburg.

Conny Dechert, Annette Carstensen, Klaus Staubach



Sieger Oliver Barthelmes im Landeanflug

Oliver Barthelmes

(Hessenmeister)

Jörg Bajewski

Moyes/Litespeed

Aeros/Combat 2

AIR/Atos Bautek/Twister Seedwings/Vertigo

Moyes/Litespeed

essenmeisterin)

Manschaftsmeister 1. Odenwälder Drachenflug Club





tim

Wertung

Platz Name



www.fly-more.com - www.icaro2000.com E-Mail: office@fly-more.com Tel. +49 (0) 8035 6189

UP - Gambit C

UP - Gambit C

Beste Dame: Nicole Elsenbach (Advance Omega 5)



Internationale Pfalzen 2802 in den Vogesen

Vom 14. bis 16. Juni 2002 veranstaltete der Südpfälzer Gleitschirmflieger Club e. V. die internationale Pfalz-Open 2002. Austragungsort war das bekannte Gleitschirm- und Drachenfluggebiet rund um den »Le Treh« in den Vogesen. Angemeldet waren immerhin 46 Teilnehmer, davon drei Frauen, die aus Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg, Bayern, Nordrhein-

Westfalen und sogar aus dem Ausland wie Belgien, Schweden und Australien anreisten. Insgesamt 13 Ligapiloten reihten sich in die Schar der Piloten ein. Selbst Piloten aus der Nationalmannschaft wie Nicole Elsenbach. Jens Kierdorf, Andreas Malecki, Jogi Gaudera und Torsten Siegel gaben dem Flug-Event die besondere Note. Das Organisationsteam rund um Uwe Rihm, Sportwart des SGC, plante insgesamt drei Durchgänge an drei Tagen.

Für Freitag, den 14. Juni stand eine Flugstrecke von 48 Kilometern mit fünf Wendepunkten auf

dem Programm. Piloten berichteten von einer anspruchsvollen Aufgabe, die durch starken Wind und turbulenter Luft nur sechs Piloten ans Ziel kommen ließ. Dabei hatte der Wetterbericht beste Flugverhältnisse vorhergesagt. Auch Mitglieder des SGC, wie der Hauensteiner Flieger Stefan Seibel, standen ca. zehn Meter vor der Ziellinie auf dem Boden. Das Briefing am Samstag hatte eine 28 Kilometeraufgabe mit drei Wen-



depunkten anzubieten. Auch hier wurde vom »Le Treh« gestartet. Aufkommender starker Wind animierte das Organisationsteam, den Durchgang zu canceln. Die Aufgabe am Sonntag umfasste

den Start am »Le Treh«, zum Siebach, Grand Ballon, Staumauer Kruth zum Aero Tec Landeplatz. Die Ziellinie überflogen acht Piloten.

Alle Wettkampfteilnehmer waren mit GPS ausgestattet und erleichterten der Crew um Thomas Scheid(die Auswertung am PC. Es galt die Sieger aus der Rheinland-Pfalz-Meisterschaft zu bewerten und gleichzeitig die Ränge der internationalen Pfalz Open zu ermitteln. Bei beiden Auswertungen konnte Peter Jung (UP - Gambit C) vom SGC den ersten Platz erreichen gefolgt von seinem Vereins-

kollegen Achim Torn (UP - Gambit C). Den dritten Platz belegte Jens Kierdorf (Advance - Omega 6) von der deutschen Nationalmannschaft. Stefan Seibel und Alexander Deny (UP - Gambit C) aus Hauenstein/Pfalz belegten die Plätze vier und fünf.

Kurt Friedmann



WETTBEWERBS SPORT Landesmeisterschaften



Ostdeutsche 6S-Meisterschaft

Erstmals nicht im Schleppgelände Altes Lager, sondern im Fluggebiet Ruhpolding veranstaltete der Drachenflieger Club Berlin am Pfingstwochenende die 3. Ostdeutsche Gleitschirm-Landesmeisterschaft, 13 Tatendurstige aus Berlin, Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt waren der Einladung des ausrichtenden DC Berlin gefolgt und hofften (nach üblem Wetterpech bei den letzten Ostdeutschen LM) auf gute Thermik. Ganz wunschgemäß entwickelten sich die Bedingungen leider nicht, was zum Teil auch daran lag, dass der Hochfelln ein sehr »früher« Berg ist: Um hier Größeres zu vollbringen, hätten wir sehr viel eher da sein müssen. Unser erster Durchgang am Freitag begann also mit Parawaiting bei Rückenwind am Oststart und zähen Absauf-Bedingungen auf der Westseite. Einer nach dem anderen verabschiedete sich nach unterschiedlich langen Kämpfen gegen die Gravitation still und tief aus der Wettkampfarena. Nur insgesamt vier Piloten gelang der Einstieg in die 34-km-Aufgabe

J
mit den Bojen
Haaralm,
Kohler Alm und
LP Fischerwirt.
Großflächige
Abschattungen
erschwerten

Wertun	g	
'latz	Name	Gerät
1.	Martin Collischon	Paratech P 60
2.	Thomas Stöwe	Swing Cirrus 2
3•	Bettina Ebeling	Windtech Quarx

das Weiterkommen. So musste Thomas Stöwe bereits nach 11 km vorm Rauschberg zu Boden. Bettina Ebeling, die nach langem Schatten-Geduldsspiel genau eine Minute vor Fensterschließung ins erste winzige Sonnenloch gestartet war, versenkte sich tief angekommen mangels Talwind am Unternberg. Martin Collischon, der mutig direkt zum Rauschberg gequert war, schaffte sich durch den aluminiumhaltigen Luftraum noch bis Inzell, wo er mit 20 km im Kasten als Tagessieger landete. Pechvogel des Tages war Herbert Schumann, der versehentlich an seinem GPS die Tracklog-Funktion ausgeschaltet hatte, so dass ihm trotz respektablem Flug wegen der fehlenden Aufzeichnung nur die Minimumpunkte gutgeschrieben werden konnten. Die zweite Aufgabe am Sams-

tag war eingedenk der für Nachmittag angekündigten Gewitterfront als flott abzuhakender 20km-Zielflug mit einem WP ausgeschrieben und das Startfenster vorverlegt worden. Am Oststart begrüßte uns jedoch (sozusagen nach dem Hase-und-Igel-Prinzip) bereits strammer Rückenwind, so dass wir Parawaiting-Task 2 starteten. Im Verlauf des auf drei Stunden verlängerten Startfensters versenkte sich das Feld einträchtig mit teils interessanten Sinkwerten in der Pampa. Über das Punkte-Fiasko tröstete uns später die Info, dass ab Mittag auch von den Locals keiner mehr vom Berg wegkam, während sich

mit zunehmendem Steigen überm Flachen und beginnender Überentwicklung schon Vorboten der anrückenden Front zeigten. Die Gewitterlinie erreichte Ruhpolding am Abend und Dauerregen am Sonntag und Montag ersäufte alle Träume von einem dritten Durchgang. Trotzdem war die Stimmung bei der Siegerehrung im »Bärenstüberl« gut. Wettbewerbsleiter Willi Kuck und Jury-Chef Christoph Buddee vom ausrichtenden DCB Berlin dankten herzlich dem DC Ruhpolding mit seinem Vorsitzenden Dieter Kamml sowie der Flugschule Gebhard Holzner für Gastfreundschaft und Unterstützung. Die Ostdeutsche 2003 könnte voraussichtlich wieder im Flachland stattfinden, aber auch nach Ruhpolding, soviel war klar, wollen die »Preißn« gern wiederkommen.

Bettina Ebeling

Ostdeutsche H&Meisterschaft

Angesichts des optimalen Streckenwetters entschieden sich die Pilotinnen und Piloten zu einer neuartigen Aufgabenstellung: Jeder Teilnehmer kann seine Flugstrecke frei wählen! Ähnlich wie bei der Disziplin "Freie Strecke" zählen die geflogenen Kilometer, allerdings - darin die Neuerung - nach der beim OLC angewandten Methode über GPS-Track ermittelt und mit den einschlägigen Faktoren gewichtet. Geschlossene Aufgaben werden also höher bewertet.

Dieter Kamml, der Vorsitzende des DCB Ruhpolding, gab vielbeachtete Tipps für optimale Streckenführungen an der Nordkante sowie kleine und große Dreiecke. Hatte man den Rauschberggipfel erst einmal überhöht, gab es für uns Flachlandflieger sagenhafte Steigwerte und schon fast 3.000 m Basis. Viele zog es zu den Leoganger und Loferer Steinbergen, Ich flog dann weiter bis zum Wildkogel und von dort aus mit einem langen Abgleiter über den Hahnenkamm zurück Richtung Ruhpolding. Die spätere Auswertung ergab, dass es gerade noch ein FAI-Dreieck nach OLC-Regel geworden war und somit punktbester Flug des Tages. Wolfgang Nisser konnte ein nur wenig kleineres Dreieck über Saalfelden und Wilder Kaiser mit Landung in Ruhpolding abrechnen. Er-

staunlich, dass insgesamt nur 4 Piloten außen gelandet waren. Für den nächsten Tag versprach der Wetterbericht auch gute Streckenflüge, sagte aber zunehmende Labilität voraus. Also wurde wieder ein Durchgang nach OLC-Regeln angesetzt. Eine schwache Inversion deckelte das Steigen und man kam einfach nicht mehr auf

Offene Wertung

Beste Dame: Olga Lüders

Platz I	Name	Gerät
1.	Wolfgang Nisser	Bautek Twister
2.	Konrad Lüders	Aeros Stealth
3.	Dieter Kamml	Icaro Laminar 14 ST
4.	Mike Füllgraebe	Bautek Sunrise
5.	Bernd Wachowski	Icaro Laminar 14 ST

Menge Alu-Schrott produziert. Lokalmatador Dieter Kamml flog als Einziger eine längere Strecke ins Ziel und holte sich mit 97 OLC-Punkten den Tagessieg. Das ergab 90o Wertungspunkte für den zweiten Durchgang und zusammen mit den 571 Punkten vom Vortag den dritten Platz in der offenen Gesamtwertung. Dabei blieb es auch, denn an den beiden folgenden Wettbewerbstagen regnete es. Neuer Ostdeutscher Meister wurde Wolfgang Nisser von der Schleppgemein-

schaft Segeletz Berlin, der damit neben einer beachtlichen Geldprämie einen Gutschein der Firma Bräuniger gewann. Da mit Jutta Fürsattel und Gabi Demberger zwei Damen vom DCB Ruhpolding teilnahmen, gab es erstmalig eine offizielle Damenwertung. Neue Ostdeutsche Meisterin wurde Olga Lüders vom Luftsportverein Crawinkel.

Konrad Lüders

höher. Wolkenfetzen begannen aber schon bei 2.400 m, da wurde der Gleitflug übers Sonntagshorn spannend. Auch danach war es heute viel mühsamer, Einzig Wolfgang Nisser konnte auf seiner Vortagesroute den zweiten Schenkel noch bis zum Wilden Kaiser fliegen, die anderen Mitglieder der Berliner Mannschaft und ich vergruben sich im Saalachtal. Da es dort heftig turbulent zuging, wurde bei den Landungen eine größere

Startplatzhöhe. Nach fast einer Stunde nervenaufreibenden Wartens kam

endlich der erlösende "Durchreißer" und spülte das Feld eine Etage

Rheinland-Pfalz HG-Meisterschaft

Einen weiten Zeitraum haben wir diesmal benötigt, um die laut Wettbewerbsordnung erforderlichen Durchgänge erfolgreich abschließen zu können. Es fehlte oft die brauchbare Thermik um die Motorlosen am Himmel zu tragen.

Oliver Schmidt und sein Stammverein, der 1. Pfälzer Drachen- und Gleitschirmflieger-Club, nahmen sich als Ausrichter mit Christian Albrecht und seinen Mannen der Sache an.

12 Männer und 1 Frau bewarben um sich um die Krone des Landesmeisters. Am 30.5.02 wurde der erste Durchgang in Serrig bei besten Wetterprognosen gestartet. Es entwickelte sich keine nutzbare Thermik, also leider kein erfolgreicher Durchgang.

Am 1.6. sollte es in Neumagen/Drohn losgehen. Beschlossen wurde, eine Freie Strecke nach dem Wertungsschema des Deutschen Streckenflugpokals zu fliegen.

Oliver Schmidt und Stefan Lenert konnten das Gelände nach erstem Start nicht verlassen. Nachmittags wurde es dann besser und Andrea Ackers startete als erste und drehte auf und »sog« so alle Teilnehmer ganz schnell in der Luft. Im Pulk gewannen alle die Ausgangshöhe über Neumagen bis zu 1.100 Höhenmeter bei sehr schwachem Steigen. Thomas Luczynski und Michael Kiefer schafften es bis nach Kenn zu fliegen. Stefan Lenert kam bis Riol. Andrea Ackers und Oliver Schmidt konnten hinter Riol noch ein wenig Höhe hinzugewinnen und flogen gemeinsam bis 3 km vor Pellingen. Während für Andrea Ackers dort der Flug endete, flog Oliver Schmidt weiter bis nach Ockfen. Auch Jürgen Bummer war mit von der Partie. Sein Ergebnis aus der ersten Wertung mit anschließenden »Nullern« reichte noch bis zum Schluß für den dritten Platz.

Am 2.6. versprach der Wetterbericht bestes Wetter. Bei dem starken Ostwind wurde eine 90 km Aufgabe bis nach Frankreich beschlossen. Nur wenige Flieger schraubten sich bis auf 1.100 m Startüberhöhung und zogen von dannen. Der Streckenflugversuch endete dann aber für alle Flie-



ger spätestens bei Trier-Ehrang, wo auf einer Wiese nacheinander zwei Starrflügler und zwei Flexible landeten. Somit ergab dies zwar einen gül

Rheinland Pfalz HG

Platz 1\lame Gerät 1. Oliver Schmidt AIR Atos Andrea Ackers A.I.R. Atos Jürgen Bummer A.I.R. Atos A.I.R. Atos Stefan Lehnert Thomas Luczynski Flight Design Exxstacy

tigen Durchgang, aber sehr wenig Punkte. Nach drei gewerteten Durchgängen plazierten sich:

Peter P- Rother

WETTBEWERBS SPORT Landesmeisterschaften

Baden-Württembergische H6-Meisterschaft

Nach 2 Durchgängen auf dem Fluggelände der Leibertinger Segelflieger steht der neue Baden-Württembergische Meister fest: Ligapilot Andre Djamarani dominierte mit 2 Tagessiegen souverän die Meisterschaft, gefolgt von Hans Georg Hames und Thomas Sterzing.

Der erste Tag, eine 42 Kilometer Aufgabe zum Segelfluggelände Hayingen. Die Bodenmannschaften schließen Wetten ab, ob überhaupt jemand ins Ziel segeln wird. Die ersten Außenlandemeldungen gehen ein. Arthur Bantle und Roland Wöhrle sind nahe ans Ziel gekommen. Als die ersten Piloten schon ihre Daten der Außenlandung in den Laptop einlesen, kommt die Nachricht, dass AndrO Djamarani als Einziger das Ziel erreicht hat. Andre und Roland liegen jetzt in der Wertung vorne, da Arthur trotz weiterer Strecke als Roland durch den Faktor (Malus) als Starrflügel weniger Punkte bekommt.



Wettbewerbsleitung und Pilotensprecher entscheiden sich für ein 49 km großes Dreieck rund um Leibertingen. Schloss Sigmaringen, Schloss Krauchwies und Kloster Beuron heißen die Wendepunkte.

Fast das gesamte Feld bewegt sich jetzt irgendwo zwischen Sigmaringen und Beuron. Mit geübtem Auge können immer wieder einzelne Piloten beim Anflug auf die letzten Wenden beobachtet werden.

Kurz nach 14.30 überfliegt der erste Pilot das Ziel. Hans Georg Hames

hat mit seinem Exxtacy in der drittschnellsten Zeit sogar den Großteil der Atos Konkurrenz abgehängt und durch seinen frühen Start die "Early Bird" Bonuspunkte einge-

heimst. Diese zu-

Pla	tz Name	Gerät
1	Andre Djamarani	Moyes Litespeed
2	Hans Georg Hames	Flight Design Exxtacy
3	Thomas Sterzing	Air Atos
4	Ralf Thieringer	Air Atos
	Rainer Thieringer	Air Atos

sätzlichen Punkte bringen ihn sogar vor den schnellsten Piloten, Thomas Sterzing, der mit seinem Atos in nur 1 Std 48 Min. einen Schnitt von 26,8 Km / Std. erreicht hat. Da Andre Djamarani mit seinem Moyes Lightspeed immerhin der zweitschnellste Pilot war und vom Gerätefaktor profitiert, gewinnt er auch diesen Durchgang mit deutlichem Punktevor-



Die Gewinner, v.l.n.r. Ralf Thieringer (Rang 4), Thomas Sterzing (Rang 3), Bill Moyes, Andre Djamarani (Range), Hans Georg Hames (Rang 2), Rainer Thieringer (Rang 4)

Sprung. Mit rund der Hälfte der Teilnehmer im Ziel, darunter die beiden Thieringer Brüder Ralf und Rainer aus Bösingen, die sich punktgleich auf Rang 4 schieben, ist dieser Durchgang eigentlich kaum noch zu toppen und macht mit einer Wertigkeit von fast wo° Punkten einer Landesmeisterschaft alle Ehre.

So erscheint es verständlich, dass bei den Piloten am vorletzten Tag der Meisterschaft bei immer dichter und dunkler werdendem Himmel keine große Begeisterung mehr für weitere Durchgänge zu wecken ist. Der Wettbewerb ist zu Ende, die Meisterschaft hat verdiente und würdige Meister, und alle sind jetzt neugierig auf den langerwarteten Dragonfly, der, von Mister Moyes persönlich gesteuert, im Anflug auf Leibertingen ist

"Mister Drachenflug" beehrt die Alb

Während die ersten Piloten schon ihre Fluggeräte einpacken, um dem augenscheinlich drohenden Regen zu entgehen, kämpfen sich Jürgen Rüdinger, Importeur und Musterbetreuer des Dragonfly, und Bill Moyes, Flugpionier und Hersteller, zwischen einzelnen Schauern Richtung Leibertingen. Jürgen etwas komfortabler in seinem geschlossenen Condor, Bill im offenen Dragonfly.

Ein kurzer Funkspruch mit Bill "Yeah, it's lousy cold up here, 1 need a cup of hot coffee, where are we?" und Jürgen " Hi Bill, straight ahead









behind the Bark clouds is Leibertingen", verstärkt die Hoffnung, doch noch den Dragonfly bei seiner Deutschland-Premiere als Schleppflugzeug zu erleben.

Souverän setzt Bill den leichten Vogel aufs Gras und steht schon nach wenigen Metern Rollstrecke.

Er trägt einen dicken Skianzug, aber keinen Helm, und die Stirn glänzt vom Regen. Wir entschuldigen uns für das miese Wetter und fragen, warum er keine Kopfbedeckung trage :"I never in my life wore a helmet and I will never wear one". Kernig und kurz teilt sich Bill seiner Umwelt mit, dabei lächelt er manchmal verschmitzt und man mag nicht glauben, dass der Mann in Kürze 7o Jahre alt wird.

Auffallend herzlich ist sein Verhältnis zu Jürgen Rüdinger, seit die Beiden wochenlang miteinander am Dragonfly gewerkelt haben, bis endlich die Zulassung in Deutschland geschafft war.

Noch bevor die ersten Regenschauer in Leibertingen niedergehen, werden wir Zeuge des ersten Drachenschlepps mit dem frisch zugelassenen Dragonfly. Jürgen Groß aus Schwäbisch-Hall hat die Ehre, sich mit seinem Aeros Combat von Mister Moyes persönlich in den Himmel ziehen zu lassen.

Ganz ruhig, nahezu gemächlich, ziehen die beiden bei offensichtlich guten Steigraten dem dunklen Himmel entgegen. "So schön bin ich noch nie geschleppt worden", verkündet der Drachenpilot nach der Landung. Sachkundig erklären uns Bill und Jürgen die Veränderungen, die nachträglich am Dragonfly für die deutsche Zulassung zu machen waren. Nicht alles ist für Bill so einsichtig, "because these crazy germans make everything much more perfect than necessary", und dann lächelt er wieder verschmitzt. Auf den Einwand der behördlichen Vorgaben reagiert er auf seine unnachahmliche Art: "I was first – the rules were later".

So wird unsere Siegerehrung durch die Anwesenheit von Bill Moyes international aufgewertet und Bill noch mal richtig munter, als er erfährt, dass Andrä Djamarani als Gewinner und neuer Meister einen Moyes Lightspeed geflogen hat.

Charlie Jöst

Ergebnisse der Norddeutschen Landesmeisterschaft

Pla	tz Name	Gerät	Punkte
1	Dettmer, Frank	Bautek-Milan Racer	959
2	Gidde, Andreas	Guggenmos - ESC	910
3	Meyer, Bernd		776
4	Dengler, Eberhard	Flight Design - Atos	771
5	Wilms, Helmut	Flight Design - Exxtacy	731
Erg	ebnis Flexible		
Plat	tz Name	Gerät	Punkte
1	Dettmer, Frank	Bautek - Milan Racer	835
)	Meyer, Bernd	Aeros - Stealth	712
3	Dengler, Eberhard	Firebird - Laser 14	690
1	Siemers, Sebastian	Icaro - Laminar	503
)	Meyer, Detlef	Aeros - Combat	425
Erg	ebnis Starre		
Dlat	z Name	Gerät	Pun te
iai	Gidde, Andreas	Guggemos - ESC	1176
	Wilms, Helmut	Flight Design Ghostbuster	
	Kenst. Johann	Aeros - Stalker	739
	Efftinge, Horst	Flight Design - Exxtacy 5	
	Littingo, Florat	Tilgiti Design - Exxiaty 3	UJ

Hier abtrennen und dem Bevollmächtigten aushändigen!

VOLLMACHT

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

Name des Vollmachtgebers

Mitglieds-Nr.

Anschrift

Ich übertrage mein Stimmrecht bei der DHV-Regionalversammlung 2002 auf den dort anwesenden

(Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum

Unterschrift des Vollmachtgebers

HG-Liga-Pfingsten

Die Drachen-Liga zu Gast bei der Österreichischen Staatsmeisterschaft Die deutschen Ligapiloten sind der Einladung der Österreicher gefolgt und treffen sich an dem langen Pfingstwochenende in Bramberg am Wildkogel,

Für den Freitag sind die Bedingungen sehr günstig vorhergesagt und das Pilotenkomitee entschließt sich für ein 132,3 km flaches Dreieck, Punkt 13:15 Uhr machen sich die 99 Teilnehmer fast zeitgleich auf den Weg.

Erster im Ziel ist der Schweizer Martin Härri auf seinem Litespeed, knapp gefolgt von Manfred Ruhmer, Mit über 62 km/h im Durchschnitt sind die Beiden sogar schneller als der beste Starrflügler: kein anderer als der Kössener Lokalmatador Toni Raumauf, mit einer Durchschnitts
e geschwindigkeit von 61,79 km/h.

In der deutschen Liga unterstreicht Bob Baier wieder mal seine Leistung -5 und wird fünfter. Auch Gerald Woll, Thomas Rauch und Semo Schweier gehören zu den schnellen Deutschen.



Flexible

Liga-Ergebnisse nach bisher 6 Durchgängen

		Gerät	Punkte
1.	Bob Baier	Moyes Litespeed	5638
2.	Oliver Barthelmes	Moyes Litespeed	4886
3.	Thomas Rauch	Seedwings Verti	go 4607
4.	Gerald Wut	Icaio Lammar	4542
5.	Jörg Baiewski	Aeros Combat	4331

Beste Dame

Corinna Schwiegershausen Moyes Litespeed

Am Samstagnachmittag wird die Annäherung einer Störung mit Gewittern erwartet, und man entscheidet sich für eine kurze Aufgabe: ein 110,4 km FAI – Dreieck.

Toni Raumauf schießt als Erster über die Ziellinie, wieder mit über 6okrnih im Durchschnitt, vor Wolfram Dunst und Manfred Trimmel. Manfred Ruhmer fliegt als erster "Flexibler" ins Ziel, gefolgt von Gerolf Heinrichs und Martin Härri, auch in Weltrekord-Geschwindigkeit unterwegs. (Leider nicht nach FAI-Regeln dokumentiert.) Schnellster Ligapilot ist Bob Baier (Vierter), dicht

Bob Baier (Vierter), dicht dahinter Oliver Barthelmes (als Sechster).

In der Ligawertung baut Bob Baier seinen Vorsprung weiter aus. Oliver Barthelmes rückt auf den zweiten Platz vor. Thomas Rauch festigt seinen dritten Rang. Manfred Ruhmer gewinnt wieder die Österreichische Staatsmeisterschaft und gleichzeitig den Internationalen Wildkogelpokal. Bei den Starren gewinnt überlegen Toni Raumauf, Der Tiroler ist der Österreichische Hoffnungsträger bei der Starrflügler-WM in den USA. Corinna Schwiegershausen ist "Beste Dame" im Gesamtfeld und führt gleichzeitig in der Ligawertung.

Oliver Barthelmes





Die Starrflügel-Liga in Thüringen

Starrflügel

"Local hero" Dieter Müglich aus der Rhön schlägt vor ein 82 km Dreieck zu fliegen, eine schöne, sinnvolle und auch machbare Aufgabe. Dieter beweist es selbst; er wird Tagessieger und steht nach 3 h 12 min im Ziel. Auch Newcomer Thomas Schulz schafft die Ziellinie, mit fast gleicher Flugzeit. Da er aber später abgeflogen ist, bekommt er weniger Punkte. Trotzdem: mit diesem Flug schiebt sich Thomas in der Gesamtwertung auf Platz 1.

Sein erstes Ligajahr – und dann gleich ein Senkrechtstart! Am nächsten Tag erweist sich die gestellte Aufgabe als nicht möglich, die zweite Wende liegt unter einer großen Abschattung. Ernst

2441114641				
Liga-Ergebnisse nach bisher 7 Durchgängen				
Platz	Name	Gerät	Punkte	
1.	Thomas Schulz	Air Atos	4899	
2	Ralf Miederhoff	Air Atos	4422	
3.	Dieter Müglich	Air Atos	4203	
4	Kurt Schumann	Guggenmos ESC	4177	
5.	Helmut Wilms	Flight Design Ghostbuster	3773	

Lehmann fliegt am weitesten und gewinnt den Tag.

Am Pfingstmontag geht die Aufgabe bis kurz vor die Wasserkuppe und zurück. Allerdings sehen die Wolken trübe und niedrig aus, das wird schwierig. Kurz vorm Ziel müssen Bernd Weber und Thomas Schulz aufgeben und abdrehen, zu tiefer gelegenen Landewiesen. Bernd trägt sein Gerät dann die letzten Meter ins Ziel – mit allerbester Laune. Thomas muss einen Kilometer weit geholt werden. Mit dieser Flugleistung baut er seine Ligaführung sogar weiter aus: auch er ist happy.

Fazit: Der erste mitteldeutsche Ligatermin war eine gute und zukunftweisende Sache. Auch das Fernsehen interessierte sich für diesen Wettbewerb und brachte einen aktuellen Beitrag zur besten Sendezeit. Mein besonderer Dank geht an die UL-Piloten.

Es bleibt spannend, bis zum Ligafinale während der German Open in Laragne (Südfrankreich) 11.8. –17.8.2002.

Lukas Etz

Das Erprobungsprogramm

Seit fast zwei Jahren läuft ein Erprobungsprogramm vom DAeC und DHV zum Drachenschlepp mit 3-Achsern. Geschleppt wird momentan mlt drei ULs:

> Dragonfly (Bob hiley, Moyes; ca. 40-90 km/h im Normaleinsatz)

> STOL CH 701 (Roland Aireraft, 45- 180 km/h lt. Hersteller)

> TL 232 Condor (Fa. TL aus Tschechien; ca. 6o-18o km/h)

Der Dragonfly hat seine herausragenden UL-Schleppfähigkeiten seit fast to Jahren auf der ganzen Welt demonstriert.

Der STOL ("ShortTakeOffandLanding") ist eine Art moderner "Fieseler Storch", eine Ganzmetallkonstruktion mit Vorflügeln (dadurch unglaublich langsam).

Interessant ist auch der "Condor". Er ist der "Schnellste" und auch zugelassen für Schlepp von ein- und doppelsitzigen Segelflugzeugen mit maximal 650 kg Gewicht.

Jürgen Rüdinger war mit dem Condor dabei und hat geschleppt was das Zeug hält. Die normale Schleppgeschwindigkeit am diesem Flieger beträgt etwa 70 km/h. Diese Geschwindigkeit bleibt fast völlig konstant, auch in thermischen Bedingungen. Die Drachen- und Starrflügelschlepps sind somit sehr angenehm, der Geschleppte muss weniger korrigieren als hinter einem Trike. Der Schleppverband bleibt ruhig, die Sollbruchstellen halten deutlich länger - eine prima Sache.

Ich kann mir gut vorstellen, dass sich in Zukunft einige Segelflugvereine für preiswerte und leise UL-Schlepps mit Condor und ähnlichem entscheiden. Und dann können hoffentlich auch wir (Drachen- und Starrflügel-Piloten) öfter mal auf dem benachbarten Segelflugplatz vorbeischauen! Bei weiterhin positivem und unfallfreien Verlauf des Erprobungsprogramms wird es wahrscheinlich auf individuell angepasste Zulassungen hinauslaufen - Drachendoppelsitzer dürfen sich dann vom Dragonfly schleppen lassen und schnellere Starrflügel vielleicht sogar von richtigen Motorseglern.

Lukas Etz

Norman Lausch auf Erfolgskurs

Noch vor seinem ersten Nationalmannschaftseinsatz bei der EM in Slowenien kann unser "jüngster Nationalmannschaftspilot" seinen ersten Sieg bei einem internationalen Wettbewerb verbuchen, Bei der Slovenian Open, die als FAI-II Wettbewerb ausgeschrieben



war und im EM Gelände ausgeflogen wurde, kontrollierte Norman Lausch das 131 Piloten starke Teilnehmerfeld vom ersten Durchgang an. Nach insgesamt 8 anspruchsvollen Durchgängen ist Norman Lausch Sieger der Slovenian Open 2002.

Deutscher Geschwindigkeitsrekord über 200 km FAI-Dreieck

Am 17.5.2002 gelang dem Drachenflieger Ralf Tschurschenthaler (Icaro Laminar) vom Rauschberg aus ein 212 km großes FAI-Dreieck. Der Flug und die Wendepunkte sind im Internet unter www.dhv.de mit entsprechender Software zu sehen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 34,26 km/h.

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

sport@dhy.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 redaktionelle Überarbeitung vor. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder übernehmen Redaktion, DHV und Verlag keine Haftung.

Druck und Repro: Mayr Miesbach Am Windfeld 15 83714 Miesbach

Papier: chlorfrei Auflage: 33.000

Titel: Ignazio Bernardi



Gleitschirm

Deutsche Gleitschirmliga 2002

ettbewerb	Termin	Auswelchtermin	Wettbewerbsort
German Open • CIV1-Kai2	25.08 31.08.02	kein Ausweichtermin	Garmisch

»Landesmeisterschaften; German Open«

ettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
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 4 4	20.07 21.07.02	27.07 28.07.02	Lenggries
German-Cup Finale	07.09 08.09.02	14.09 15.09.02	Garmisch
German - Cup 8 4 2		22.06 23.06.02	Ruhpolding
German - Cup A 3	13.07 14.07.02	20.07 21.07.02	Garmisch
Ladies- & Junior Challenge	02.08 08.0802	kein Ausweichtermin	Greifenhurg

Wettbewerbe mit Teilnahme - offizielles DHV Team

ettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Europameisterschaft	04.07 20.07.02	kein Ausweichtermin	Slonenien/Tolmin
PWC - Italien - CIVL•Kal.2	22.07 28.07.02	kein Ausweichtermin	Cornizolio
PWC - Frankreich • CIVL.Kal.2	11.08 17.08.02	kein Ausweichtermin	[eine
PWC - Trkei • CIVL.Kat.2	08.09 14.09.02	kein Ausweichtermin	EfliCBP
PWC - Finale in Korea - CIVL-Kat.2	29.09 05.1002	kein Ausweichtermin	Mungysking

Organisatoren GS

 Liga u. German Open
 Stefan Mast - tel. 0171/3543772

 Shlast@Compuserve.com

 German Cup
 Stefan Mast tel. 0171/3543772

 SMasi@Compuserve.com

 Ladies- & Junior Challenge
 DHV - lel. 08022/9675.50

 INFO & Anmeldung

Anzeige



Drachen

Deutsche Drachenliga 2002 (A-Liga)

ettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort	
German Open	11.08 17.08.02	kein Ausweichtermin	Ausschreibung	
			Local reg. entryform	
Liga-B und Junior&l	_adies Challenge			
ettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort	
Ladies- & Junior Challenge	02.08 08.08.02	kein Ausweichtermin	Greifenburg	
Wettbewerbe mit Teilnahme offizielles DHV Team				
ettbewerb	Termin	Ausweichteen	Wettbewerbtort	

Sonstige Wettbewerbe

altbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Best of Dieulms - XC	15.08118.08.02	kein Ausweichtermin	Ausschreibung/
			Kontakt

Organisatoren HG

Liga A

Lukas Elz tei. 06251/586436

Lukas Elz@gmx.de

Liga - 8

Rudi Bürger tel. 08032/8134
Rudl.Buerger@tonline.de

Kai Ehrenfried
KaiEhrenfried @tenline.de

Ausschreibung & Anmeldung

Ladies- & Junior Challenge

DHV - Iel. 08022/967550

INFO & Anmeldung

Offene Veranstaltungen

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.Quadrothicn Wilder Kaiser
29.09.2002

www.kaiseradler.com

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

(für UL im Internet www.dhv.de oder bei der DHV-Geschäftsstelle)

Stand: 1.1.2002, Versicherer: Gerling Köln

Halterhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel
- für Mitgliedsvereine
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für hersteller/Händler
- · für Gerätevermietung

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:

23,00 € bei 255,00 € Selbstbeteiligung (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 berechtigte 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 Osterreich. 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 Mitglieder kostenlos

Bergungskosten

Deckungssumme: 2.557,00 € Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts,

Schirmpacker-Haftpflicht

Deckungssumme: 511.292,00 € pauschal für Personen- und Sachschäden

Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Vorraussetzung.

Startleiter-Haftpflicht

Deckungssumme: 511.292,00 € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 511.292,00€ pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 511.292,00f pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme:

2.557,00 € bei Tod 5.113,00 € bei Invalidität.

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Gelände-Haftpflicht

Deckungssumme: 511292,00€ pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

Startwinden-Haftpflicht

Deckungssumme: 511.292,00f pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückhoffahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung.

Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Startwinden-

Haftptl icht

Zusatzdeckung **inkl. Personen**schäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie _{inkl.} Vers.-Steuer 33,20 €

Flug-Unfall Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2.557,00 € bei Tod, 5.113,00 € bei Invalidität. **Umfang:** Verdreißigfachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeltsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 1 7,80 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 2 5,5 0 €

Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme: 5.113,00 € Umfang: Verdreißigfachung 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 € Genesungsgerd je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unialldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 1 2.70 €

Flug-Unfall Passagier

Deckungssumme: 2.557,00 € bei Tod. 5.113,00 € bei Invalidität. Umfang: Verzehnfachong möglich

Jahresprämie inkl. ∨ers,-Steuer 1 0, 20 €

Flug-Unfall Passagier nur in Österreich

Deckungssumme: 39.971,00 € bei Tod und Invalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 36,80 €

tet) 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.

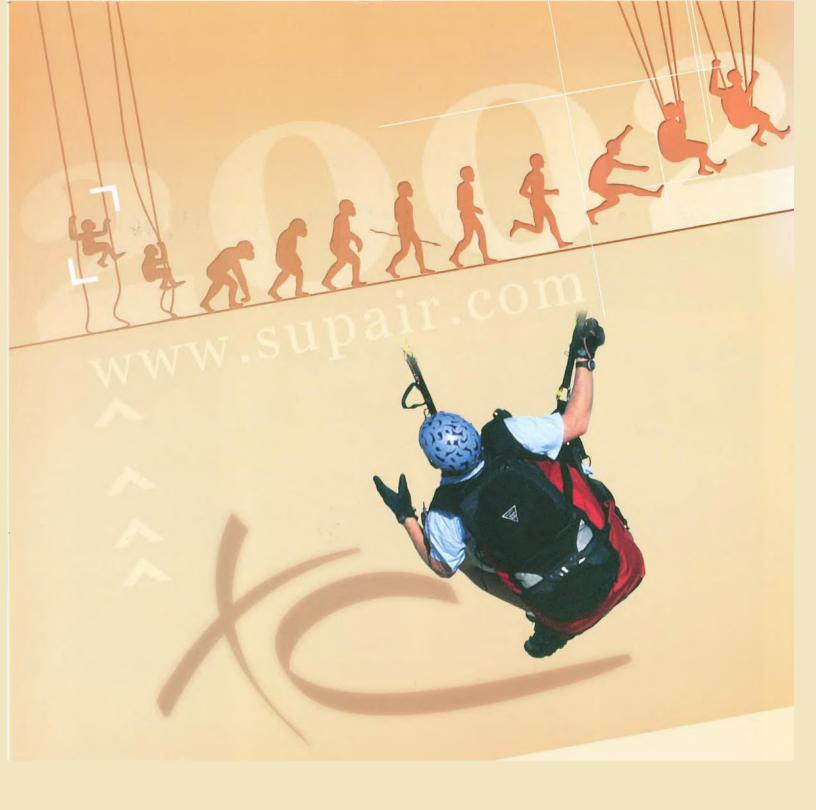
Direktinformation bei Gerling, Tel. 06131/615180 o. Fax 06131/615193

Deckung: (M) weltweit

Europa Deutso

Deutschland mim Österreich

Bei Versicherungsabschluß während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie. Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern. Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Boden-Unfall für Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.



AEROSPORTINT.GmbH

tel +49(0)8034-1034 fax +49(0)8034-3384 email info@aerosport.de www.aerosport.de

