

B 5591 F

Oktober/November 2002

DHVV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

118



Center



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

Harzer Gleitschirmschule

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



Flugschule Siegen

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

[Flugschule Sieger](#)

Glideleit Flugschule Tübingen

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



Flugschule Göppingen

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

flugschule
göppingen

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

Flu⁹schule Chiemsee GmbH

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

-Peueset e.

Papillon Drachen- und Gleitschirmflugschule Wasserkuppe - Rhön

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

PPC Paragliding Performance Center

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

Flugzentrum Ruhpolding

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



Adventure Sports Gleitschirm-Schule

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

ad e tun,

Paragliding Tegemsee

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



HABIS riuonsoort.

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

Klev7Alp

Flugschule Martin Mergenthaler

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

Gleitschirmschule
MartinMergenthaler

OASE Flugschule Peter Geg

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

1. DAeC Gleitschirm- Schule

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



Flugzentrum Bayerwald

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



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

ioot

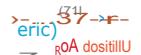
Flugschule Athensee

Eki Maute
Buchau 20
A-6212 Maurach
Tel.: 0043/5243/20134
Fax: 0043/5243/20135
office@skyconnection.at
www.skyconnection.at
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



Euro-Flugschule Engelberg

Wasserfallstraße 135
CH-6390 Engelberg
Tel.: 0041/41/6370707
Fax: 0041/41/6373407
www.euroflugschule.ch
info@euroflugschule.ch
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt



- 4 **WICHTIG – NEU – KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 8 **NEU AUF DEM MARKT**
Neuigkeiten von den Anbietern
- 10 **HERBSTLICHT**
Impressionen
- 12 **PROVENCE**
Sonne und Thermik im Spätherbst
- 17 **FLACHLANDFLIEGEN** Auch mit dem Gleitschirm gibt es ein Zurück
- 18 **REUNION**
Fliegen auf der Insel der Vulkane
- 2, **GLEITSCHIRM-GÜTESIEGEL**
Mit einem DHV-Testpiloten unterwegs
- 25 **FLUGSPORT UND NATUR**
Fliegen auf der schwäbischen Alb
- 26 **DHV-GROUNDHANDLING**
Übung macht den Meister
- XC-DOKUMENTATION**
Streckenfliegen mit dem Taschencomputer
- 34 **SICHERHEITSJOURNAL**
Sicherheitsmitteilungen
- 37 **NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 38 **TUCH UND STAHL**
Zu Besuch bei der Luftwaffe
- 40 **GELÄNDE**
Neues aus den Fluggebieten
- 47 **SEILBAHNEN IN DER SCHWEIZ**
Der 3. Teil der Flugbei-geübersicht
- 55 **ARMBRUCH BEIM DRACHENFLIEGEN**
Ein notwendiges Übel?
- 56 **TEST** Ergebnisse der neuen Musterprüfungen
- 65 **VEREINSNACHRICHTEN**
Nachrichten der Vereine
- 7.: **BRIEFE**
Leserbriefe
- 72 **DHV-ONLINE CONTEST**
Die Meister stehen fest
- 77 **SZENE G**
Hintergründiges aus der Szene
- 78 **WETTBEWERBE**
Nachlese der großen Wettbewerbe und aktuelle Berichte



-
- 54 DHV-Shop
- 42 Gebrauchtmart
- 97 Impressum
- 99 Versicherungsprogramm
-



**Titel: Ulrich Grill
Pilot: Mike Küng**



**Er fliegt auf und davon
und mit ihm unsere Beiträge**

Es geht um Ihr Geld

**Ja höher sein Nervenkostel,
desto stärker muskulo-Belastung!**

Es geht um Ihr Geld!

**Er ist abhängig von kaltem Nix,
Wir von einem Gascheck!**

Es geht um Ihr Geld!

Liebe Gesundheitspolitik,
Die persönliche Freiheit ist ein
hohes Gut. Aber wenn Einzelne
ihre Suche nach Gefahr zum Spiel
mit dem Grundbedürfnis aller
machen, hat der Spaß ein Ende.

Wer das Risiko nicht, soll lieber
in die Tasche greifen. Alps andere
zu Missbrauch der Solidarität
Eigenverantwortung sichert die
persönliche Freiheit.



Sparen (ja, aber richtig!)

Antwort auf Kampagne

Der Pharmagroßhändler GEHE und der Apothekerverband ISA hatte während der Wahlkampfzeit eine üble großseitige Anzeigen-Kampagne gegen gesetzlichen Krankenversicherungsschutz für Gleitschirmfliegen, Klettern und Motorradfahren geführt. Die Bevölkerung war aufgerufen, im Internet für diese Initiative abzustimmen. Der DHV machte bei seinen News unter www.dhv.de auf die Aktion aufmerksam. Offensichtlich haben viele Piloten reagiert, denn kurz darauf hat GEHE die Abstimmungsergebnisse nicht mehr gezeigt. Eine Flut von Protestschreiben ging bei GEHE ein und der DHV ließ rechtliche Schritte gegen die Kampagne prüfen. Mit den anderen betroffenen Verbänden, Alpenverein für die Kletterer und ADAC für die 1,5 Millionen bei ihm organisierten Motorradfahrer stimmte der DHV sein Vorgehen ab. In einem Schreiben an die Bundestagsparteien und an die Bundesministerin für Gesundheit fragte der DHV nach den politischen Absichten in der Frage des gesetzlichen Krankenversicherungsschutzes für Sport. Die Parteien antworteten kurzfristig und der DHV informierte laufend in seinen dhv.de-News. Die Parteien-Statements wurden auch von den anderen Verbänden aufmerksam registriert. Nun hat auch das Bundesgesundheitsministerium erfreulich eindeutig geantwortet.

BUNDESMINISTERIUM FÜR GESUNDHEIT

Sehr geehrter Herr Tänzler,

für Ihr Schreiben vom 4. September 2002 an Bundesgesundheitsministerin Ulla Schmidt danke ich Ihnen. Sie hat mich gebeten, Ihnen zu antworten. Eine Ausgrenzung von Leistungen aus der gesetzlichen Krankenversicherung, die durch Sportunfälle oder als Folgen von Hochleistungssport verursacht werden, steht von Seiten der rot-grünen Bundesregierung bei den Überlegungen zur nächsten Gesundheitsreform nicht zur Debatte.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

ity
Obert

**Bitte um Auskunft
wg Kampagne gegen Krankenversicherungsschutz für Sportler**

Sehr geehrte Damen und Herren,
derzeit läuft eine große Anzeigenkampagne des Arzneimittelgroßhändler Gehe und des Apothekerverbandes mit dem Ziel, bestimmte Sportarten aus der Krankenversicherung auszuschließen. Vermutlicher Beweggrund ist die Absicht, von den vergleichsweise hohen Arzneimittelkosten in Deutschland abzulenken.

Wir bitten Sie um Mitteilung der Position Ihrer Partei zur Beibehaltung des gesetzlichen Krankenversicherungsschutzes für alle Sportarten.

Einige Argumente, auch am Beispiel der von uns vertretenen Sportart Gleitschirmfliegen, wollen wir Ihnen zu bedenken geben:

Es ist seit langem ständige Rechtsprechung, dass Drachen- und Gleitschirmfliegen keine besonders gefährlichen Sportarten im Sinne des Lohnfortzahlungsgesetzes sind und dass deshalb der Arbeitgeber bei Verletzungen durch Drachen- und Gleitschirmfliegen genauso den Lohn fortzahlen muss wie bei einer Verletzung durch Fußballspielen. Dem entsprechend haben auch die Sozialgerichte entschieden, dass die Krankenversicherungen die notwendigen Versorgungsleistungen (Sachleistungen und Kostenerstattungen) bei Verletzungen, die durch Drachen- oder Gleitschirmfliegen eintreten, ohne Einschränkungen übernehmen müssen. Die Aussage der Kampagne, dass beim Gleitschirmfliegen angeblich »Einzelne ihre Suche nach Gefahren zum Spiel mit den Grundbedürfnissen aller« machen, ist daher falsch und diffamierend.

Sollte überhaupt in diese Richtung gedacht werden, müssten die durch Fettleibigkeit, Rauchen und ähnlichem Risikoverhalten erzeugten Kosten in erster Linie in Betracht gezogen werden, allein schon wegen der Häufigkeit dieser Fälle.

Das Risiko der Sportausübung wird mehr als aufgewogen durch positive Trainings- und Ernährungseffekte. Der Sportler ernährt sich bewusst, stärkt seine Abwehrkraft, er beugt durch seine Sportausübung zum Beispiel den Herz- und Kreislauferkrankungen vor, vorzeitige Alterserkrankungen werden vermieden, ebenso Muskeler schlaffung und mangelnde Fitness. Beispielsweise sind Rückenprobleme auf fehlendes Training der Muskulatur zurückzuführen und ein hoher Kostenfaktor für Krankenkassen und Betriebe. Das seelische Wohlbefinden wird durch Sportausübung gesteigert, dies reduziert die Therapiekosten der Krankenkassen.

Im übrigen darf nicht von dem spektakulären Anblick etwa des Gleitschirmfliegens auf eine entsprechend große Gefährdung geschlossen werden, denn für diese Sportarten – Beispiel Gleitschirmfliegen – gibt es strenge Sicherheitsregeln, vorgeschriebene Ausbildung und Prüfung, Pflicht für Geräte und Zulassungspflicht für Gelände. Außerdem würde die etwaige Kostenersparnis durch Ausschluss der wenigen angesprochenen Sportarten nur eine verschwindend geringe Reduzierung der durch Sport ausgelösten Verletzungskosten bewirken, man denke nur an die nicht angesprochenen Massensportarten wie Fußball, Skifahren, Inlineskaten.

Wir hätten gerne von Ihnen auch Auskunft, ob Sie in dieser Frage die derzeitige Rechtslage ändern wollen, möglichst noch vor der Bundestagswahl, damit wir unsere Mitglieder über Internet informieren können.

Mit freundlichen Grüßen
Klaus Tänzler, Geschäftsführer

FDP Antwort

Sehr geehrte Damen und Herren,
für Ihr E-Mail vom 4. September des Jahres danke ich Ihnen.

An eine isolierte Ausgliederung von Unfällen bei bestimmten Sportarten ist nicht gedacht. Wenn überhaupt, wären Unfälle aus der GKV herauszunehmen. Für sie müsste es dann allerdings ein Pflicht zur Versicherung mit Kontrahierungszwang der Versicherer geben.

Mit freundlichem Gruß
im Auftrag, Sandra Zorn
FDP-Bundestagsfraktion

CDU Antwort

Sehr geehrter Herr Tänzle,
für ihre freundliche Anfrage vom 4. September 2002 danke ich Ihnen.

Der stellvertretende Vorsitzende der CDU/CSU-Bundestagsfraktion Horst Seehofer, der im Kompetenzteam des Kanzlerkandidaten der Union, Ministerpräsident Dr. Edmund Stoiber, für Soziales, Rente und Gesundheit zuständig ist, hat deutlich gemacht, dass es mit einer unionsgeführten Bundesregierung keine Regressansprüche oder Risikozuschläge bei Gesundheitsrisiken, wie etwa Sport geben wird. Dies gilt auch für Drachenflieger und Gleitschirmflieger.

Zu Ihrer weiteren Information übersende ich Ihnen als Anlage einen Auszug aus dem gemeinsamen Regierungsprogramm 2002 bis 2006 von CDU und CSU. Dieses Regierungsprogramm ist die Grundlage unserer Politik für die nächste Legislaturperiode. Dies gilt auch für den Bereich Gesundheitspolitik. Mit dem Kapitel »Gesundheit ist ein hohes Gut« hat die Union eine überzeugende Gesamtkonzeption für eine umfassende Strukturreform des Gesundheitswesens vorgelegt, das auf den Säulen Prävention, Wahlfreiheit, Wettbewerb und Transparenz aufbaut.

Mit freundlichen Grüßen
Albert Markstahl

PDS Antwort

Auszug (voller Wortlaut siehe www.dhv.de unter News)

Sehr geehrter Herr Tänzle,
Als gesundheitspolitische Sprecherin der PDS-Bundestagsfraktion, die selbst über lange Zeit Leistungssportlerin war und dem Sport politisch auch heute eng verbunden ist, nehme ich gerne zu ihrer besorgten Nachfrage wie folgt Stellung: Wir haben nicht die Absicht, den Leistungskatalog der gesetzlichen Krankenversicherung einzuschränken. Das bezieht sich auch auf immer wieder diskutierte Ausgrenzungen von bestimmten Risiken bzw. Tätigkeiten oder Verhaltensweisen.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Ruth Fuchs

SPD Antwort

Sehr geehrte Damen und Herren,
die SPD tritt im Gesundheitswesen für die Beibehaltung des einheitlichen Leistungskatalogs in der gesetzlichen Krankenversicherung ein. Der Ausschluss bestimmter Risiken oder Sportarten aus diesem Leistungskatalog würde dem Solidarprinzip im Gesundheitswesen widersprechen und wäre wohl auch kaum praktikabel gegeneinander abzugrenzen.

Mit freundlichen Grüßen
Jörg Trautner
SPD Parteivorstand
Referat Sozial- und Gesundheitspolitik

CSU Antwort

Sehr geehrte Damen und Herren,
vielen Dank für Ihre Anfrage zum Krankenversicherungsschutz für Sportler. CDU und CSU planen in der gesetzlichen Krankenversicherung keine Regressansprüche oder Risikozuschläge für bestimmte Sportarten. Vielmehr wollen wir Prävention und gesundheitsbewusstes Verhalten stärken.

Mit freundlichen Grüßen
Markus Zorzi
Referent für Sozial- und Gesundheitspolitik
CSU-Landesleitung

Gerling erhöht Prämien

Erstmals seit 1988 erhöht Gerling die Prämie der **Halterhaftpflichtversicherung** für Gleitschirm und Drachen, und zwar um 5 €. Folgende Gründe führt Gerling an:

Der Gesetzgeber hatte in den letzten Jahren die Versicherungssteuer mehrmals erhöht, von ursprünglich 5 % auf heute 16 %. Ab 1.8.2002 erhöhte er zudem die Mindesthaftungssummen im LuftVG und weitete den Anspruch Geschädigter auf Leistungen aus, zum Beispiel wurde der Anspruch auf Schmerzensgeld hinzugefügt. Dies traf Gerling, aber auch andere Versicherer, in der schwierigen Phase nach dem 11. September und der jüngsten Hochwasserkatastrophe. Die Möglichkeiten, zusätzliche Belastungen auf sich zu nehmen, waren nun erschöpft.

Die Halterhaftpflichtversicherung des DHV-Versicherungsprogramms bleibt dennoch weiterhin mit großem Abstand die günstigste. Und das in 23 Jahren Partnerschaft mit Gerling gewachsene Vertrauen wissen die DHV-Mitglieder zu schätzen. Wer dennoch wegen der Prämienhöhung seine Gerätehaftpflicht kündigen will, hat Sonderkündigungsrecht bis zum 30.11.2002 (Einschreiben an die DHV-Geschäftsstelle).

Das selbe Sonderkündigungsrecht gilt für alle **Unfall-Versicherungen** und die **Passagiersicherungen** des DHV-Versicherungsprogramms. Hier gelten am 1.1.2003 ebenfalls höhere Prämien; siehe S. 99. Die Schadensquoten liegen in beiden Bereichen erheblich zu hoch. Dies hat eine entsprechende Prämienhöhung erfordert. Über eine Verbesserung der Progression der Unfallversicherung laufen derzeit Gespräche. Wir werden aktuell unter www.dhv.de und im nächsten Info berichten.

Schlepppauskünfte

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

Gerling Lebensversicherung attraktiv

Aktuell wird in den Medien über eine erneut erforderliche Reduzierung der Überschussbeteiligung bei vielen Lebensversicherungen berichtet. Die Solidität einzelner Versicherer ist dabei ins Gerede gekommen. Nicht so bei Gerling Leben. Der Gerling Konzern teilt mit: „Die stillen Reserven der Kapitalanlagen von Gerling Leben lagen bislang stets über dem Branchendurchschnitt. Hoher Anlagebestand und gesicherte Liquidität, niedrige Stornoquote und weiter gesenkte Verwaltungskosten stellen eine gute Ausgangslage für eine zufriedenstellende Rendite auch angesichts einer schwierigen Kapitalmarktsituation dar. Dies kommt auch darin zum Ausdruck, dass Gerling Leben die Konten der Versicherten im laufenden Jahr mit über 7% - d. h. mit mehr als dem doppelten des Garantiezinses — bedient.

Gerling Leben fordert von DHV-Mitgliedern keinen Prämienzuschlag für Flugrisiko. Siehe auch Seite 44.

Videoclips für DHV-TV

Auf www.dhv.de ist unter News neu DHV-TV zu finden. Dort gibt es aktuelle Videoclips rund ums Drachen- und Gleitschirmfliegen zu sehen. Wer ISDN oder besser noch DSL-Anschluß hat, muss nur noch kurze Ladezeiten in Kauf nehmen. Bestimmt sind einige von Euch beim Fliegen mit einer digitalen Video-Kamera unterwegs. Da ist doch sicher der eine oder andere gute Mitschnitt entstanden. Aktuelle oder besonders interessante, kurze Beiträge sind uns sehr willkommen, selbstverständlich auch Fotos für unsere News bei www.dhv.de.



Reger Zulauf bei DHV-Mailinglisten

Bereits 1.291 Mitglieder verzeichnet die DHV-Mailingliste für Sicherheitsmitteilungen und auch die Benachrichtigung über neue Musterprüfungen stößt auf großes Interesse. Nochmals zur Erinnerung: Alle Pilotinnen und Piloten mit e-mail-Adresse können sich unter www.dhv.de/deutsch/maillinglistemail_register.html in verschiedene Mailinglisten eintragen. Im Moment stehen zwei Listen zur Auswahl: eine für Sicherheitsmitteilungen und eine für neugeprüftes Fluggerät. Einfach den Namen und e-mail-Adresse angeben sowie die gewünschte Rubrik abonnieren. Dann werdet Ihr bei jeder Meldung im gewählten Abonnements automatisch per e-mail benachrichtigt. Wollt Ihr den Service nicht mehr in Anspruch nehmen, genügt ein Mausklick auf den entsprechenden Link zum Löschen des Abonnements.

Zentrale Notrufnummer für Deutsche im Ausland

Das Auswärtige Amt hat einen Telefonservice eingerichtet, der bei dringenden Notfällen im Ausland rund um die Uhr erreichbar ist. Zwar funktioniert die Handy-Notrufnummer 112 in allen Mobilfunknetzen Europas, aber um Sprachprobleme zu vermeiden leistet der neue Service des Auswärtigen Amtes wertvolle Hilfe. Nummer: 0049 1888 / 17 44 44 4

Weitere Informationen unter der Internetadresse: <http://auswaertiges-amt.de/www/detaarnitbuergerservice/notruf.html>.

Tandemfliegen für einen guten Zweck

Betroffene des Anschlages vorn September fliegen Gleitschirm

Gleitschirmfliegen hat so viele Facetten, am Schönsten ist es natürlich, wenn man anderen damit eine Freude bereiten kann. Mit Leuchtenden Augen stehen Pat und Tom Forley am Landeplatz der Hausbergbahn in Garmisch Partenkirchen. „We loved this flight. You will never forget something like this“

Der 32-jährige Sohn der Forleys arbeitete als Feuerwehrmann beim New Yorker Fire Department (FDNY) und verlor am 11.09.2001 beim Rettungseinsatz in den Trümmern des World Trade Center sein Leben. Thomas war ein wilder Teufel, liebte Bullriding. Gleitschirmfliegen wäre nach seinem Geschmack gewesen, Pat und Tom Forley gehören zu einer der Gruppen, die auf Einladung der Commerzbank in Frankfurt einen 14-tägigen Erholungsurlaub im Hotel Ludwig der Bayer in Ettal/Oberbayern verbringen.

Verschüttete Feuerwehrleute aus New York und Washington, ehemalige Beschäftigte im World Trade Center und Angehörige der Opfer des Anschlages von 11. Septembers versuchen dabei ihre traumatischen Erlebnisse zu verarbeiten und ihren Schmerz zu lindern. Auf einer ihrer Sightseeing-Touren beobachteten die Amerikaner fasziniert die lautlos über den Bergen schwebenden Gleitschirmflieger. Begeistert erkundigten sie sich nach Tandemflügen. Garmisch-Partenkirchen als Mekka des Gleitschirmsports bot beste Voraussetzungen. Edith Fehrenbach von Aerotaxi übernahm die Organisation und versammelte alle verfügbaren Tandemprofis. Der Termin war auf Mittwoch den 4.9. angesetzt, der Flugwetterdienst hatte beste Bedingungen versprochen. Bei strahlendem Sonnenschein erhoben sich fast 30 Tandemgespanne in die Luft. Nach einigen Runden vor dem eindrucksvollen Zugspitz- und Wettersteinmassiv landeten die Piloten mit ihren Gästen sicher und kontrolliert am Hausberglandeplatz. Rundum waren glückliche Gesichter zu sehen, vor allem die Kinder strahlten. Die nächste Gruppe hat bereits einen Termin reserviert.



Thomas Forley



Pat, die Mutter des ums Leben gekommenen Feuerwehrmannes Thomas Forley



Wetternetz auf Seite 31



Big Bird gewinnt den World Cup der Superlative

Achim Joos gewinnt den World Cup im türkischen Erzincan. Dort fand vom 8 bis 14 September der vierte von insgesamt fünf World Cups statt. Fünf gewertete Durchgänge wurden in der Hochgebirgslandschaft Anatoliens ausgetragen, die mit dem Owens Valley vergleichbar ist. »Das ist mein Gelände und meine Bedingungen«, meint Achim nach dem ersten Trainingstag mit Steigwerten bis 10 m/s und Basishöhen bis 4.500 m. Bereits im dritten Task übernimmt der 24-jährige Sportsoldat die Führung in der Gesamtwertung. Auch während den weiteren Durchgängen kann keiner der internationalen Spitzenpiloten »Big Birds« Platzierung gefährden, souverän gewinnt Achim Joos vor Scotty Marion USA und Jean-Marc Caron FRA. Torsten Siegel verfehlt das Podium nur knapp und wird Vierter. Somit gelingt es Achim Joos nach Uli Wiesmeier und Harry Buntz in die »hall of fame« der deutschen Welt Cup Sieger einzureihen. Ein weiteres Highlight und neuer Rekord: Vier deutsche Gleitschirmpiloten in den Top-ten der CIVL-Weltrangliste, darunter Oliver Rössel, Achim Joos, Norman Lausch und Torsten Siegel.

Sponsorvertrag verlängert

Der Versicherer D.A.S., ein Unternehmen der ERGO-Versicherungsgruppe, hatte die Drachenflug-Damennationalmannschaft bei der Weltmeisterschaft finanziell unterstützt. Anlässlich des erneuten Titelgewinns der Damen gab D.A.S eine Pressemitteilung heraus und lud das Team und den DHV zum Empfang. Dabei sagt die D.A.S dem DHV-Vorsitzenden Charlie Jöst (r.) die Verlängerung des Sponsorvertrages zu.



Kommissionsbeschluss zur Serienklasse

In der Saison 2003 wird der bisherige German Cup A als Serienklasse Cup ausgetragen. Teilnahmeberechtigt sind auch Ligapiloten mit Schirmen bis zur Kategorie 2-3. Für das Format der Austragung – Wochenendtermine, Wochenblöcke und Anzahl der Wettbewerbstage usw. – wird der DHV in den kommenden Wochen einen Fragebogen an alle German Cup A und B sowie alle Ligapiloten der Saison 2002 versenden. Es bleibt bei dem Beschluss keine Deutsche Meisterschaft in der Serienklasse auszutragen.

NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter



Neue T-Shirts

Nach längerem Out-of-Stock sind neue T-Shirts mit modischem Schnitt und trendigem Design erhältlich. Die Frontseite ist dezent bedruckt mit dem original Logo, der Rückenprint mit frechem Schriftzug dem Zeitgeist entsprechend dynamisch - erhältlich in den drei Farben Blue-Night, Goblino-Blue und Orange-Ochre ab Juli bei allen ADVANCE-Partnern. Team ADVANCE, homepage: www.advance.ch.

Handschuhe gegen kalte Hände

Die Finger warm zu halten ist eine Kunst! Hier muss entgegen der natürlichen Körperfunktion gearbeitet werden, denn der Körper spart bei Kälte zuerst an den Extremitäten. Deshalb hat sich der Handschuhhersteller Schwenkei auf die Entwicklung von Handschuhen für den Flugsport spezialisiert. Zusammen mit Wettkampfpilot Achim Joos wurde eine eigene Kollektion entwickelt, die speziell auf die notwendigen Eigenschaften beim Fliegen abgestimmt ist. Alle eingesetzten Materialien sind von den Eigenschaften her wärmespeichernd, dabei gleichzeitig zur Handschuhaußenseite hin schweißtransportierend. Der Aufbau einer



»Kältebrücke« durch Feuchtigkeit wird durch den Handschuhaufbau verhindert. Die Modelle Como, Chamonix und Owens Valley sind im Innenbereich mit PrimaLoft Insert, einer »künstlichen Daune« und Hipora Insert, eine auf Winddichtigkeit ausgelegte PES Membrane, ausgestattet. Der Außenbereich ist mit einer extrem

feinen Microfaser aus Polyester/Polyamid-Mix seidenweich, reißfest, angenehm im Griff, winddicht und wasserabstoßend gearbeitet. Die Modelle Bright, Aspen und die Sturmhaube Alaska sind aus Fleece, dem Funktionsgewebe No. Kälteschutz aus aufgerauten molligen Polyesterfasern mit Membranefunktion durch PES Membrane. Kevlarprotektoren bei allen Modellen sichern an empfindlichen Stellen ein langes Handschuhleben. Die Handflächen bieten bei allen Modellen hochabriebfestes Clarino oder Sprintex Kunstleder, kombiniert mit rutschfesten Noppen und Silikonprints. Alle eingesetzten Materialien sind problemlos bei 30 Grad waschbar. Flugschulen oder Turnpoint www.turnpoint.de, Tel: 08142/41263.

Nova / Charly fliegt mit Karstadt

Sind wir mal ehrlich: Karstadt und Gleitschirmfliegen hört sich an wie mit dem Tretroller zum Südpol fahren. Aber was da Deutschlands Kaufhaus-Multi und die Gleitschirmspezialisten Nova und Charly-Produkte ge-



meinsam ausbrüten, klingt richtig spannend. Während der nächsten Winter-Saison wird im »Karstadt Outdoor-Bike-Snow« auf der Münchner Theresienhöhe eine richtig gute Event-Reihe stattfinden. Und bei vier Themen geht es um das Gleitschirmfliegen. Erstklassige Referenten wie Toni Bender, Karl Slezak, Peter Bräuniger und Knut Jäger haben ihre Teilnahme zugesagt. Den Auftakt macht Toni Bender mit seinem Film »Glücklicher Ikarus«. Aber Toni wird nicht nur den Film zeigen, sondern ihn immer wieder unterbrechen, um zu erklären, warum er welche Routen geflogen ist. Tipps und Tricks direkt vom Profi.

Freitag, den 11. Oktober 2002, Beginn 16.30 Uhr, Eintritt frei!

Der DHV Sicherheitsreferent Karl Slezak setzt im November die Veranstaltungsreihe fort. Karl Slezak gibt Tipps zum sicheren Gleitschirmfliegen. Die Zuhörer sollten hier im Event-Forum die Chance nutzen und dem Referenten Fragen stellen und vielleicht auch ihre Erfahrungen weitergeben.

Samstag, den 23. November 2002, Beginn 12.00 Uhr, Eintritt frei!

Damit es nicht gar zu trocken wird, gibt es eine non-alcoholic Cocktail-Bar. Um die Veranstaltung auch für ganze Familien interessant zu machen, gibt es für »kleinste Nachwuchspiloten« eine Kinderkletterwand und Multivisionsgrotte. Die U-Bahnstation »Theresienhöhe« ist keine 2 Gehminuten entfernt. Einem kurzem Trip in die Münchner Innenstadt steht nichts im Wege. Parkmöglichkeiten gibt es im eigenen Parkhaus oder direkt bei der U-Bahnstation »Theresienhöhe«.

Karstadt Outdoor-Bike-Snow, Schwanthalerstr. 113, München

GPS: N 48° 08' 13" / E 11° 55' 06"

Weitere Infos zu allen Veranstaltungen sind unter

www.nova-wings.com und www.charly-produkte.de zu erfahren,

Wissen, wo der Wind herkommt

Schluss mit ausfransenden Windsäcken! Aus massivem Aluminium, wasserstrahlgeschliffen, mit Pulverlack beschichtet, fertigt die Firma WOB aus Berkatal Windrichtungsanzeiger. Ideal für Flugschulen oder Privat. Auf spezielle Wünsche wird geachtet. Der Preis beträgt komplett 295,00 Euro (auch als Drachensmotiv erhältlich). Info über Klaus Herwig, Tel: 05651/60772.

"CHAMPIONS LENKEN IMMER OAS BESTE FAHRZEUG ¹¹

(Enzo Ferrari)

Wir von ICARO 2000 wissen nicht, ob diese Aussage von Enzo Ferrari im Flugsport im gleichen Maße anzuwenden ist, wie in der Formel 1. Wir können nur feststellen, daß auch in diesem Jahr wieder die wichtigsten Erfolge im Drachenflugsport von Piloten erfliegen wurden, die Hängegleiter von ICARO 2000 flogen.



Christian Ciech
Weltmeister 2002
Klasse 5 - Strates

Kary Castle
Weltmeisterin 2002
Klasse 1 - Laminer.

Manfred Ruhmer
Weltmeister 1999/2001
Europameister 1999/2000/2002
Klasse 1 - Laminer

... von der Erfahrung jener, die Flügel konstruieren, die gewinnen:

HÄNGGLEITER

- Laminar Relax** - DHV 1
- Laminar Easy** - DHV 2
- Laminar BIP** - DHV 2 biplace
- Laminar Master** - DHV 2-3
- Laminar MR700** - DHV 3

PARAGLEITER

- CVEIER** - DHV 1
- FORCE** - DHV 1-2

GURTZEUGE

- TENAX MR** - Hängegleitergurt
- ENERGY** - Paragleitergurt

FLUGHELME

- SkyRunner**



www.Ry-more.com - E-Mail: office@more.com
Tel. +49101 8035 6189 - Fax +49 (0) 8035 8481

Anzeige

Das Paragliding-Portal Schwerelos.de bietet nun noch mehr Möglichkeiten

www.schwerelos.de bietet ab sofort durch eine Community-Plattform noch mehr Informationen, Möglichkeiten zum Info-Austausch und Überblick. Durch eine anpassbare, professionelle Community-Lösung auf Datenbank-Basis sind nun der Ideenschmiede aus dem westfälischen Hamm keine Grenzen mehr gesetzt. Seit Anfang Juli 2002 gibt es auf den Seiten von www.schwerelos.de nicht nur ein kommerziell entwickeltes Forum, das sicherlich keine Wünsche offen lässt, nein, es gibt noch viel mehr: Endlich können die Betreiber ihre Ideen sofort und absolut professionell in die Tat umsetzen. Seien es Aktionen wie Chats, Umfragen, Bestenlisten, Downloads, Datenbanken, Vermisstenlisten für verlorenes oder gestohlenen Equipment, Mailinglisten, Kleinanzeigen, Veranstaltungskalender, Bildergalerie, Wettbewerbe, News, Flug- und Erlebnisberichte, Urlaubstipps und Sicherheits-Infos, Bücherempfehlungen, Versicherungstipps, Wetterinfos und und und... Desweiteren bieten die Betreiber allen Vereinen nun die Möglichkeit, ein eigenes Forum unter dem schwerelosen Dach im Bereich Forum unter der Rubrik Vereinsleben einzurichten. So kann jeder Club die Vorteile des neuen, professionellen Paketes nutzen. Und dies absolut kostenfrei!
Kay Büchmann

Einsteigervario

Trotz fortgeschrittener Saison gibt es bei uns immer wieder etwas Neues. Um es allen Flugeinsteigern leichter zu machen, haben wir ein sog. »Einsteigervario« entwickelt. Um die Kosten niedrig zu halten, haben wir auf bewährte Komponenten aus der bisherigen Serie zurückgegriffen. Entstanden ist ein modernes, einfach zu handhabendes Vario im attraktiven »iMac« Look, das Alto-Vario-Pilot, kurz gesagt, AV-PILOT. Zuverlässigkeit und

Robustheit sind oberstes Gebot. Trotz günstigem Preis und üblichem Funktionsstandard braucht der Pilot nicht auf Luxus zu verzichten, wie Flugspeicher für 50 Flüge, QNH Darstellung, Integrator wenn gewünscht und vieles mehr! Der empfohlene VK liegt unter 200,00 Euro + jeweiliger MwSt. Nähere Infos bei Braüniger Flugelectronic GmbH, e-mail: info@brauniger.com, homepage: www.brauniger.com.



Thermik 2002

Bereits zum siebten Mal findet dieses Jahr die THERMIK-Messe - am 7. Dezember 2002 - in der CCB Sporthalle in Böblingen statt. Die Messe bietet schon im alten Jahr ca. 2000 Messebesuchern Gelegenheit sich über Neuigkeiten für die Saison 2003 zu informieren. Die THERMIK hat von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr geöffnet. Aktuelle Informationen über Aussteller, Wegbeschreibung usw. können unter www.thermikmesse.de abgerufen werden. Kontakt über info@thermikmesse.de.

PACKERLEHRGANG

Rettungsgeräte Seminar
siehe www.dhv.de unter
Ausbildung

Herbstlicht

Foto: Oliver Barthelmes





Foto: Steffen Hertling



Wenn der Herbst die Blätter der Bäume in eine bunte Farbenpracht verwandelt und die Sonne uns nur noch für wenige Stunden ihr Lächeln schenkt, ist die Zeit gekommen, wo wir das schöne Wetter und die gute Bedingungen eher gen Süden suchen müssen. Dort kommen wir genau richtig zur Thermik-

Nachsaison. Wie überall in der Nachsaison, so auch die Intensität, der Thermikbedingungen nehmen

beherrschbar ist man im Sommer in der Provence hauptsächlich damit

Druck Provencen Gelänge der Provence sind sowohl für Gleiteer geeignet. WeSiein der Coxigteekenht, f t jeden g gink Möglichkeit um— seinen Schirm oder Dachen er bten. ZuNprSLVincent_ ht fast immer. Problem: Andere: „,, Pileree de¹rd elke.Gera dese 41-iloch 'Velem e oten. Oft stnd und enghirten grenzwertig! Die OM '14... el !: .4' atatterigrebriee gefährliche 13,mgpsjonenlip

0.44

Text und Fotos: Karsten Kirchhoff

Provelice

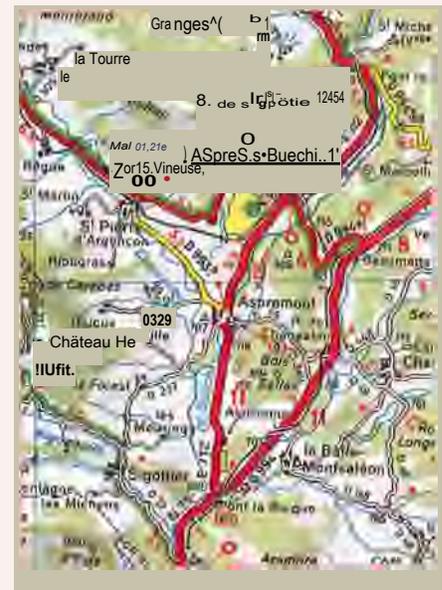
»Von Brise bis Mistral«

Die schönsten Fluggelände in der Haute Provence

Aspres:

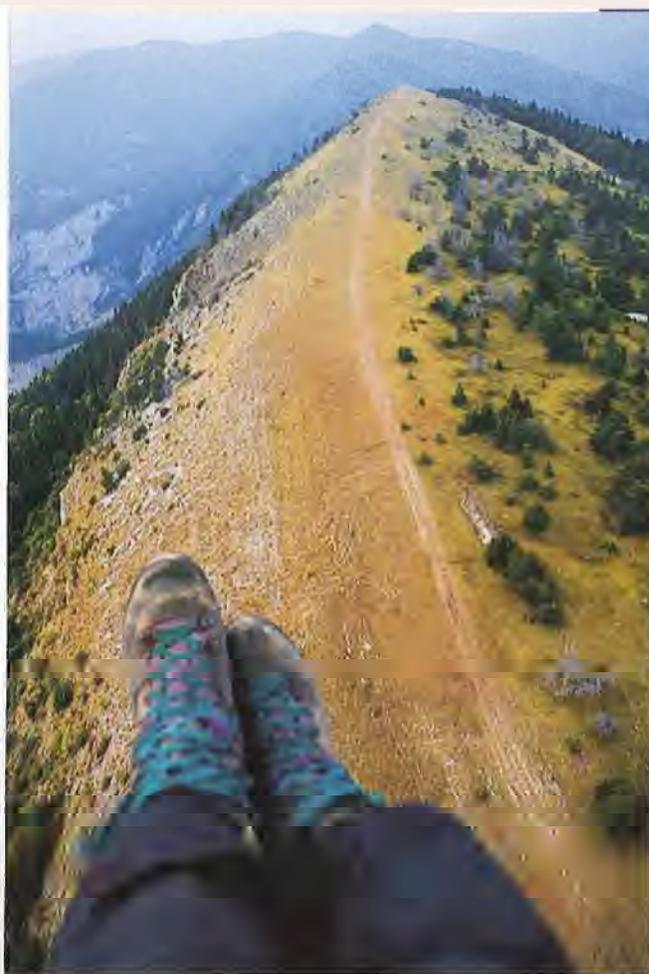
Freiflug für den Magen

Es empfiehlt sich, die Stoßdämpfer seines eigenen Autos zu schonen und den Wertverlust möglichst gering zu halten, indem man zur Auffahrt zum Startplatz auf die Navette, ein französisches Sammeltaxi umsteigt. Für verhältnismäßig wenig Geld wird der Magen in angenehmer Gruppenatmosphäre mal so ordentlich auf Betriebstemperatur gebracht. Wem von der Auffahrt noch nicht schlecht genug ist, der kann sich den letzten Kick in der impulsiven Mittagsthermik vor dem riesigen Südstartplatz holen. Als Genussflieger sollte man früh aufstehen oder erst mal die Sonne am Startplatz genießen und sich erst gegen Abend auf einen gemütlichen Soaringflug entlang der Westkante vorbereiten. Auch am Landeplatz lässt der abendlich nachlassende Talwind einen gemütlicheren Landeanflug als tagsüber erwarten. Übrigens: Ersatzleinen und Klebematerial sind bei den scharfkantigen Steinen auch in Aspres ein beliebtes Mitbringsel.

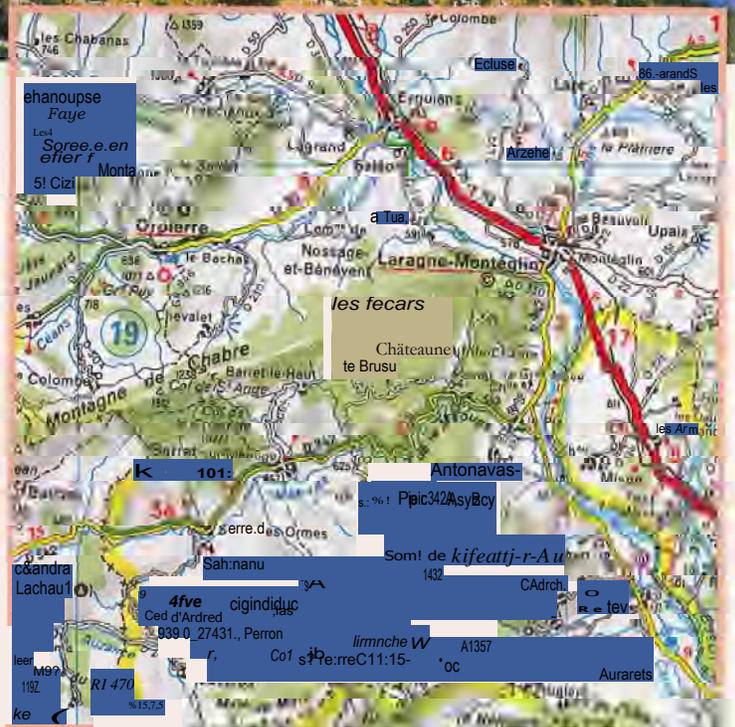


Geländebeschreibung

Windrichtung:	Süd - West
Eignung:	HG, GS
Höhendifferenz:	ca. 650 m
Anfahrt:	Mit der Navette vom Flugplatz in Aspres. in La Faure Schotterstraße zum La Longeagne.
Start:	1. Süd-Südwest, große Wiesenflanke vor dem Parkplatz. 2. West, den Schotterweg vom Südstartplatz folgend bis zum westlichen Ende der Flanke.
Flug:	Entlang des gesamten Rücken des La Longeagne. Streckenflugmöglichkeiten Richtung Larnage.
Landung:	1. Toplandung 2. ca. 5 km hinter dem Flugplatz Le Chevalet von Aspres an der D993 Richtung Valence, am Fuß des Berges. 3. Flugplatz Le Chevalet von Aspres, Flugbetrieb beachten!
Notlandeplätze:	Felder am Fuß des Berges.
Besonderheiten:	Starke Thermik am Mittag. Hangflugregeln beachten! Flugbetrieb vom Flugplatz in Aspres beachten. Starker Talwind! Gefährlich bei Mistral.



Über den Rücken des Chabre zu fliegen ist schon ein besonderes Flugerlebnis. Es ist Platz genug für Drachen und Gleitschirme.



Laragne Leinen los

Das wohl bekannteste Fluggebiet der Region bietet Start- und Landemöglichkeiten auf der Nord- und Südseite des Bergrückens des Mt. Chabre. Steinig ist der Weg in die Luft immer. Eine Leineninspektion ist vor und nach jedem Flug in diesem Fluggelände angesagt. Entlang der Ost-West ausgerichteten Felsformation geht der Weg für »Außenlander«. Ein schöner Streckenflug führt nach Aspres.

Geländebeschreibung

Windrichtung:	Nord, Süd
Eignung:	HG, GS
Höhendifferenz:	ca. 700 m
Anfahrt	Entlang der N 75 - E 712 nach Laragne. Von der D 942 zweigt die Strasse hinter Laragne auf den Mt. Chabre ab.
Start:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Südstartplatz: Schotterfeld am Ende der Auffahrtstraße. 2. Südstartplatz: Dem Trampelpfad bis zur Wetterstation folgen, Schotterfeld. 3. Nordstartplatz: Hinter der Wetterstation. Kurzes Wiesestück, dann Klippe, Erdanker vorhanden. 4. Nordstartplatz: In der Letzten Kurve vor dem Grat rechts abbiegen. Ca. 5 Gehminuten. Steiles Schotterfeld.
Flug:	Mit ausreichender Höhe kann man mehrere Kilometer entlang des Grades Richtung Westen Siegen. Oder Streckenflug Richtung Aspres.
Landung:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Landeplatz Süd: GS kleine abfallende Wiese neben der Auffahrtstraße. 2. Landeplatz Süd: HG große Freifläche auf halber Auffahrtstrecke links der Straße. 3. Landeplatz Nord: HG,GS großer Landeplatz vor Laragne (beschildert) 4. Landeplatz Nord: HG,GS großer Landeplatz am Campingplatz.
Notlandeplätze:	Süd: keine Nord: Freiflächen zwischen Obstplantagen.
Besonderheiten:	Starke Thermik, starkes Talwindssystem.

Mison

Der Umkehrthermik auf der Spur

Wenn in Laragne sich gegen Abend die Aufwinde langsam zu Ruhe begeben, ist der Zeitpunkt gekommen das schnuckelige Fluggelände von Mison aufzusuchen. Das Gelände befindet sich unweit von Laragne oberhalb des Flussbettes der Buïch. Der Höhenunterschied ist nicht gerade atemberaubend, aber die wie ein Brennglas geformte Hangkante, liefert auch am Abend mit Westwind akzeptable Aufwindkomponenten.

Geländebeschreibung

Windrichtung:	West
Eignung:	HG, GS
Höhendifferenz:	ca. 00 m
Anfahrt:	Von der N 75 • E 712 abbiegen auf die D 124 Richtung Mison.
Start:	Feldweg zum Startplatz an der Hangkante.
Flug:	Soaring im dynamischen Aufwind entlang der Hangkante.
Landung:	Am Fuße der Hangkante Feld mit Windsack, Toplandung auf Feldern hinterm Startplatz möglich.
Notlandeplätze:	Bei geringem Wasserstand Landung am Flussbett möglich.
Besonderheiten:	keine



St. Agnes und der Startplatz von St. Vincent



Obiou:

Vorsicht Stau!

Ein weiterer Geheimtip bei Mistral ist auch Obiou, in der Nähe von Mens gelegen, ca. 1 Autostunde von Aspres in Richtung Grenoble entfernt. Allerdings sollte man sich vor der Abfahrt Zeit für einen Blick zum Himmel nehmen. Oft spart man sich so viele Fahrkilometer, denn quillt im Norden die Staubewölkung über die Berge, bleibt einem meist nur noch die Flucht nach St. Vincent, Obiou ist einfach zu befliegen und mit einem toll präparierten Mattenstartplatz wie auch einem geräumigen Landeplatz ausgestattet.

Geländebeschreibung

Windrichtung:	Süd
Eignung:	HG, GS
Höhendifferenz:	ca. 650 m
Anfahrt:	N 75 E 712 Richtung Grenoble. Nach dem Col de la Croix Haute Wegzweigung rechts nach Mens abfahren.
Start:	Hinter dem Landeplatz links auf die Schotterstraße zum Startplatz am Col des Fraisses.
Flug:	Mit ausreichender Höhe kann man sich an den Flanken des 2.790 in hohen l'Obiou hinaufhängeln.
Landung:	große Landwiese mit Windsack vor dem Ort.
Notlandeplätze:	Felder auf dem Flugweg zum Landeplatz.
Besonderheiten:	oft vom Mistral geschützt.

St. Vincent:

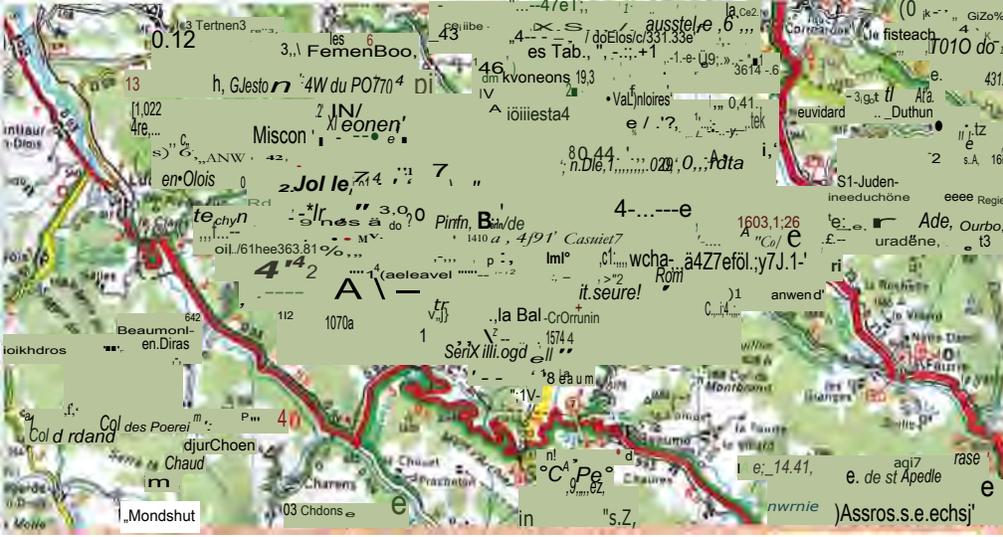
Vom Winde verweht!

Die Lenticularis Wolken türmen sich am Himmel, niemand denkt ans Fliegen! Noch eine Kurve. Endlich öffnet sich der traumhafte Blick auf das idyllisch am Hang gelegene, provençalische Dörfchen mit seiner Kirche und der Burgruine. Ich traue meinen Augen kaum. Wie Weintrauben an einer Rebe hängen die Schirme in bunter

Farbenpracht am Himmel. Die Bedingungen sind genial und das trotz Mistral. Das ist halt St. Vincent! Das Gelände liegt von hohen Bergen umgeben so geschützt, dass der Mistral das Talwindssystem meistens nicht verdrängen kann und in der Höhe über St. Vincent »drüberpeift«. Turbulent geht es in der Luft selten zu, eher schon beim Toplanden, wenn einen der Leerotor am Startplatz mal so richtig durchbeutelt. Ohne Erfahrung ist Toplanden hier nicht angesagt. Eine »Top Landemöglichkeit« bietet dagegen der Strandlandeplatz am Ufer des Lac de Serre-Poncon•

Geländebeschreibung

Windrichtung:	West
Eignung:	HG, GS
Höhendifferenz:	ca. 500 m
Anfahrt:	Von Gap D 900 B Richtung Barcelonnette.
Start:	Oberhalb der Zufahrtsstraße in den Ort.
Flug:	Mit ausreichender Höhe kann man sich zu den Flanken der 2505 m hohen Dormillouse wagen.
Landung:	1. Toplandung 2. Auf der Landzunge am Lac de Serre-Poncon, Zugang über Campingplatz.
Notlandeplätze:	Wiese direkt unterhalb des Startplatzes. Wiese oberhalb des Strandlandeplatzes, in der Kurve zum Campingplatz.
Besonderheiten:	Hochspannungsleitung im Flugweg zum Landeplatz. Steile Böschung und Straße kurz nach dem Startplatz. Auch hier kann der Mistral schnell und unerwartet durchschlagen. Oft mistralgeschlitz.



nen Tagesausflug nach Grasse machen und sich selbst mit den Düften der Provence in einer der zahlreichen Parfümerien einnebeln lassen. Die Fahrt dorthin sollte unbedingt über Gordon führen, einem touristischen aber idyllisch gelegenen Bergdörfchen. Auch hier besteht die Möglichkeit seinen Textilflügel zwischenzulüften.

Achtung: In einigen dieser Fluggebiete und Städtchen ist »mein« und »dein« ein großes Problem. Keine Wertsachen im Auto und keine Fluggeräte unbeaufsichtigt lassen!

Luc

Klein aber fein

Das kleine Örtchen Luc liegt ca. 45 Autominuten von Aspres (D 993 Richtung Valence) entfernt. Wer es ruhig und gemütlich haben möchte, ist in Luc bestens aufgehoben. Der Höhenunterschied reißt einen auch hier nicht vom Hocker, dafür ist aber der Ausblick über die bizarre Landschaft der ursprünglichen Provence umso reizvoller. Allein ein »Abgleiter« ist hier schon seine Reise wert. Umso besser, wenn die aufsteigenden Luftmassen zum Erklimmen höherer Aussichtspunkte einladen.

Geländebeschreibung

Windrichtung: Nord
 Eignung: HG, GS
 Höhendifferenz: ca. 500
 Anfahrt: Von Aspres die D 993 und D 93 Richtung Die. Hinter dem Ort auf die D 61. Dann links abfahren. Die Straße führt um den Montagne de Clamontard.
 Start: Schotterstartplatz.
 Flug: Prallhang bei Talwindssystem.
 Landung: Große Wiese unterhalb des Startplatzes
 Notlandeplätze: Wiesen am Hangfuß. Vorsicht: Hohe Bäume.
 Besonderheiten: Gefährlich bei Mistral. Starker Talwind.

Wenn der Wind bläst

So vielfältig wie die Flugmöglichkeiten, sind auch die Freizeitmöglichkeiten, sollte wirklich mal der Mistral zu kräftig sein. Wer Shopping und Stadtbummel mag ist in den schnuckeligen Städtchen Sisteron und Castellane sehr gut aufgehoben! Gerade hier schmeckt ein Gläschen Wein noch mal so gut!

Wer schon in Castellane ist, sollte unbedingt noch ein Stück weiter fahren, zum Grand Canyon Verdon, der französischen Kopie des amerikanischen Grand Canyon. Die »Freizeitgruppe« kann die atemberaubenden, mehrere hundert Meter tiefen Schluchtenformationen von der Bergstraße aus fotografieren, wogegen die »Sportgruppe« sich einen Abstieg in die Tiefe gönnen sollte. Hier bestehen hervorragende Möglichkeiten zum Wandern, Canyoning und Klettern. Anschließend lädt am Ende der Schlucht der türkisblaue Lac de Ste Croix zum Baden oder Paddeln ein, Sehenswert auch das malerische Städtchen von St. Agnes, das ebenfalls ein Fluggelände beherbergt.

Wem die Fahrerei nichts ausmacht, der kann ei-

Allgemeine Informationen

Anreise mit dem PKW: Über die Schweiz (Zürich, Bern, Genf; Vignette auf Autobahnen in der Schweiz erforderlich), dann A 41 über Chambéry nach Grenoble (Autobahngebühren). N 75 Richtung Sisteron bis Aspres sur Buch.

Einreise: Personalausweis

Währung: Euro, ec-Karte funktioniert überall.

Kleidung: Sommer- wie Winterbekleidung ist zum Thermikfliegen angesagt (Schichtenprinzip!). Ebenso empfiehlt sich eine Wind/Regenjacke.

Unterkunft: Für jeden Geschmack und für jeden Geldbeutel gibt es was. Gute Erfahrungen habe ich auch mit Camping in dieser Jahreszeit gemacht (Achtung: viele Plätze schließen aber bereits im Herbst.)

Camping Aspres: am Aerodrome

Camping Laragne: im Ort von Laragne

Camping Castellane: Camp du Verdon, Domaine de Fombeton

Verpflegung: Supermärkte gibt es an jeder Ecke, meist auch am Wochenende geöffnet. Essengehen in Frankreich beansprucht den Geldbeutel und verwöhnt nicht immer den Gaumen.

Ansprechpartner:

Flugschule Göppingen, Zeppelinstr. 3, 73105 Dürnau

Tel.: 07164/12021

e-mail: office@flugschute-goeppingen.de

Domaine de Fombeton, F-04200 Vaumeilh

Tel.: 0033-492621266

e-mail: fombeton@wanadoo.fr

Reisezeit: Beste Reisezeit zum Fliegen sind die Spätsommermonate.

Souvenirs: Lavendelhonig, Wein, Parfüm



St. André ist in weiterer Klassiker unter den Geländen in der Provence. Siehe DHV-info Nr.117



Geschlossene Flachlandaufgabe mit dem Gleitschirm

Soll ich heute noch (praktisch) ausschließlich aus der Wärme am Rande der Beilrode, immer wieder beschäftigt mit einer geschlossenen Aufgabe mit dem Gleitschirm aus der Wärme fliegen kann. Am Morgen ging der Gedanke an eine geschlossene Aufgabe wieder durch meinen Kopf, erst gegen 14 Uhr trieb ich mich bei schwachem Wind aus verschiedenen Richtungen als, ersichtlich: der Wind bereit. Nach dem Windenschiepp ein paar Suchkreise über der Flugzeughalle, die oft den Hausbart auslöst, und dann gleichmäßig nach oben. Die Kreise versetzen leicht nach Süden, also geht es in diese Richtung. Bei etwa 1.000 m eine recht ruppige Inversionsschicht mit einer leichten Windscherung und weiterhin keine Wolke weit und breit. Über der Elbschleife bei Kamitz, etwas 5 km südlich des Platzes, geht es »immer« und ich komme auf gut 1.700 m, es scheint doch ein guter Tag zu werden.

Gegen 16 Uhr kurz vor Oststunde komme ich immer mehr ins Grübeln: Kann ich die 27 km wieder zurückfliegen? Soll ich umdrehen? Geht es heute vielleicht? Im Mittel waren es vielleicht 6 bis 8 km/h Nordwind. Für ein FAI-Dreieck ist es zu spät. Nur der direkte Weg zurück erscheint fliegbar. Wenn ich gezielt dieselben Bärte, die ich auf dem Hinweg hatte, wieder anfliege und nicht lange suchen muss, dann könnte es bis zum Thermikende nach Hause klappen. Also umdrehen! Nach wenigen Kilometern bereue ich fast meinen Entschluss, ich finde mich bei Lampertswalde nur noch 150 m über Grund. Irgendwie finde ich Anschluss und bin bald mit den Vögeln wieder oben, aber wieder weit auf der Strecke zurückversetzt. Der nächste gute Bart



war beim Badeteich Olganitz, dort waren auch den ganzen Tag Segelflieger zu sehen. Mühsam ging's dorthin, aber direkt zum Baden fliegen ist ja auch nicht schlecht und Sibylle wird es mir danken, wenn sie mich ganz in der Nähe abholen kann. Doch mit komfortablen 400 m über Grund erreiche ich den bekannten Bart. Die Thermik wird zusehends schwächer und am Boden sieht man die Windkraftanlagen immer schneller drehen, leider gegen meine Richtung. Mein Lieblingsbart bei Kamitz trägt nur noch auf 800 m, vier Segelflieger kreisen gleichzeitig mit mir. Das Vario zeigt an, dass ich den Flugplatz knapp nicht erreiche, aber ich muss abfliegen. Unterwegs gab es dann doch noch 100 m Höhengewinn und damit reichte es mit minimaler Höhenreserve über die Bahnlinie zum Flugplatz. Nach fast 4 Flugstunden war ich wieder am Platz, das ist mir noch nie gelungen.

Fazit: Durch die neuen Dokumentationsregeln hat man die Chance, sich im Flug entsprechend den Wetterbedingungen, die man so genau vorher nicht kennen kann, zu einer geschlossenen



Aufgabe zu entscheiden und das macht die Erfolgswahrscheinlichkeit wesentlich größer. Auch gegen geringen Gegenwind ist das Absauferrisiko hoch und die mittlere Geschwindigkeit klein. Von den Punkten lohnt es sich kaum, denn vier Flugstunden mit dem Wind im Rücken ergeben deutlich mehr Punkte. Aber es ist ein unbeschreibliches Gefühl, mit dem Gleitschirm wieder auf dem heimischen Flugplatz zu landen.

Wer den Flug nachvollziehen will, findet unter www.flugplatz-beilrode.de/dm das Programm MaxPunkte zur Streckenflugauswertung und unter den Beispielen diesen Flug.

Dieter Münchmeyer



Text und Fotos Hans G. Isenberg

ILE REUNION - INSEL DER VULKANE

Das südlichste Departement Frankreichs liegt im Indischen Ozean⁶ vor der Ostküste Afrikas. Ein tropisches Paradies für aktive Gleitschirm- und Drachenflieger, die mehr wollen, als nur 14 Tage in der Luft zu sein.



Leitschirmfliegen ist auf Reunion fast Volkssport. Drachenfliegen ist weniger populär, obwohl alle offiziellen Start- und Landeplätze in den letzten drei Jahren mit Planen ausgelegt und eingeebnet wurden. Die ausgewiesenen Landeplätze der ersten vier unten aufgeführten Startplätze sind groß genug für eine sichere Landung mit dem Drachen. Auch die offroad-ähnlichen Pisten zu den Startgeländen Dos d'Ane und Dimitile wurden deutlich verbessert. Sieben Clubs, drei sehr aktive Schulen und wenigstens 15 professionelle Tandempiloten sind registriert. Es wird ab acht Uhr morgens gestartet. Mittags oft auffrischender Seewind, der bis zum Abend anhalten kann. Deshalb achten routinierte Piloten immer auf die Wellenbildung des Meeres, bei »white horses« nicht mehr starten! Reunion ist eine Insel für Frühaufsteher. Wer zu spät aufsteht, sieht eventuell nur Wolken unter sich. Mit rascher Wolkenbildung muss auf allen Startplätzen gerechnet werden. Die beste, weil trockenste Jahreszeit mit zuverlässiger Thermik ist von Ende September bis Mitte Dezember. Jetzt, im April 2002, hatten wir bis auf einen Tag einwandfreies Flugwetter, allerdings mit etwas schwacher Thermik im Vergleich zu den Oktober Monaten meiner letzten zwei Reisen. Der Maido GS- Wettbewerb wird im Oktober veranstaltet. Tandempiloten fliegen an etwa 300 Tagen im Jahr am Colimacons.

DIE WICHTIGSTEN FLUGGELÄNDE

Colimacons 800er

Hauptfluggelände aller Gleitschirmflieger bei St. Leu an der Westküste. Flugschule vor Ort an der Auffahrt zum Startplatz, Landung direkt am Strand an der Ni. Anfängertaugliches Fluggebiet, das an Wochenenden Scharen von GS-Fliegern und Zuschauern anlockt. Stützpunkt der größten Flugschule Reunions Azurtech.

Startplatz: -21 07'53.86"
Landeplatz: -21 09'08.73", 55 18"11.4' 55 16-44.37"

Haut de la Chaloupe 1.300er

Gleiche Auffahrt wie Colimacons nur 500 m höher die Straße hinauf. Einfacher Start auf etwa unebener Wiese. Gleicher Landeplatz am Strand von St. Leu an der Ni, s.o. Startplatz ohne Hektik, aber halbstündige Auffahrt vom Landeplatz aus. Es gibt an diesem Berg noch drei weniger stark benutzte Startgelände zwischen

1.200 und 1.500 m Höhe sowie ein Schulungsgelände mit 500 m Höhenunterschied. Landeplatz immer bei St. Leu wie am Colimacons 800er. Relaxe Start und Flugbedingungen fast jeden Tag.

Dos d'Ane

Thermisch interessanter, jetzt großzügig ausgebauter Startplatz

Ca. 16 km östlich von Le Port, Westküste. Rasche Wolkenbildung ab ca. 112 11 h . Landung am Riviere des Galets. Zwei Landeplätze mit Windbändsel. Anerkannt bester Strecken- und Thermikflugberg auf Reunion. Weniger stark fre-

Anspruchsvolle Flugberge mit »Expeditionscharakter«:

Les Makes

Schwierig zu findender Startplatz am Bergücken oberhalb vom Dorf La Fenetre, ca. 3 km langer Fußmarsch zum Startplatz. Landeplatz im Fußballstadion von La Fenetre. Nur für erfahrene Piloten mit einheimischem Führer geeignet. Landeplatz: -21 12'134.47-

La Dimitile

Startplatz liegt oberhalb von Entre Deux. Lan-



Um 5 Uhr morgens

quentierter Flugberg wegen der 13 km langen Auffahrt vom Landeplatz aus gesehen. Hier treffen sich die besten Piloten der Insel.

Startplatz: -20 58'38.88"
Landeplatz: -20 58'38.88", 55 2207.19", -20 58'02.38"

Bellevue

Angenehmer Flugberg etwas unterhalb der Pass-Straße Col de Bellevue bei der Auffahrt zum aktiven Vulkan Piton de la Fournaise. Anfängertauglich. Hier wird recht selten geflogen, weil am Colimacon mehr Aktion am Boden und in der Luft ist.

deplatz im Flussbett des Riviere St. Etienne. Schwierig zu finden. Allrad-Wagen erforderlich. Nur mit einheimischen GS-Piloten versuchen.

Piton Maido

Startplatz direkt am Kraterrand. Fast ein Klippenstart. Gefahren: Rotor und starker Seitenwind. Nur bei optimalen Bedingungen mit einheimischen Guide der Flugschule starten. Die meisten GS-Piloten von Reunion sind dort noch nicht oder ganz selten geflogen. Zweimal im Jahr, meinte unser Guide von der Flugschule. Landung wie vom Dos d'Ane im Flussbett des Riviere des Galets.

Startplatz: -21 03'33.17"
Landeplatz: -20 58'02.38", 55 22-54.62", 55 1917 4"



Erkundungsflug im UL über dem Cirque du Mafate



links: Der Maito Gipfel

Startplätze im Internet und Wetterinfos:

Es gibt noch einige weitere Startplätze, die alle im Internet unter <http://jparapente.paraz000.free.fr/sites/France-index-reunion.htrn> gezeigt und beschrieben werden. Die bekannteste Flugschule Reunions ist www.azurtech.com. Flugwetterkanal 143.9875 im 2 m Band alle 15 min. Neue Notrufnummer übers Handy im Hotel erfragen. GSM-Standard.

Piton de Neige

Höchster Berg und höchster Startplatz der Insel auf ca. 3.000 m.

1. Aufstieg zu Fuß ab Cilaos mindestens acht Stunden, dann Übernachtung in Berghütte. 2. Heli-Transport ab St. Gilles. GS-Start sehr früh morgens bei Tagesanbruch wegen der überregionalen Monsunwinde. Klippenstart. Landung am Helikopter-Landeplatz in Cilaos, mit H gekennzeichnet, oder Weiterflug zum Strand. Viele Aussenlandemöglichkeiten. Nur für risikobewusste Piloten mit einwandfreier Starttechnik geeignet.

Piton de la Fournaise

Aktiver Vulkan. Aufstieg zu Fuß in ca. 5-7 Stunden oder Helitransport für 300 €. Relativ einfache Startbedingungen ca. 30 Höhenmeter unterhalb der Gipfelregion, wenn der Wind passt. Landung auf reichlich unebenem, schwarzem Lavagestein. Etwas Besonderes für konditionsstarke Piloten.

REISE-INFOS

Einreise:

Es gelten die Bestimmungen der EU. Für deutsche Staatsangehörige reicht der Personalausweis. Schweizer und Österreicher benötigen einen Reisepass und bislang noch ein Visum für einen Aufenthalt von maximal drei Monaten. Wer als Deutscher die Nachbarinseln Mauritius, die Seychellen, die Komoren oder auch Madagaskar besuchen möchte, benötigt ebenfalls einen Reisepass mit mindestens dreimonatiger Gültigkeit.

Reisezeit

Fast ganzjährig. Beste Reisezeit für Trekking-Touren ist von Mai bis Ende November. Von De-

zember bis Ende Februar besteht die Gefahr von Zyklonen. Der Monsun sorgt für ein tropisch feuchtwarmes Klima rund ums Jahr im Küstenbereich des Indischen Ozeans. In den bis über 3.000 Meter hohen Bergen sind die Nächte oft kalt. Im August, an VVeihnachten und Ostern ist Reunion fest in französischer Hand. Flugzeuge und Hotels sind auf Wochen ausgebucht und viel teurer als in der Nebensaison. Unsere Empfehlung: die ruhigen Oktober- bis Ende November-Wochen. Angenehme Temperaturen, halb besetzte Hotels, günstige Flugtarife und das thermisch beste Gleitschirm-Flugwetter.

Flugverbindung Europa-Reunion

Problemlose Anreise in ca. 16 Stunden ohne den gefürchteten Jetlag (Zeitverschiebung nur zwei Stunden) mit der Boeing 747 der Air France. Kombiticket von fast allen deutschen Flughäfen aus via Paris. Beispiel: Stuttgart - Paris-St.Denis/Reunion und zurück im Oktober/November für ca. 825 Euro. Wir buchten als Zehnergruppe für knapp 700 Euro. Es gibt keine Charterflüge ab Deutschland.

Unterkunft

International bekannte Hotelketten wie Novotel etc. sind auf Reunion vertreten. Buchung über deutsche Reiseveranstalter oder direkt im Internet: www.la-reunion-tourisme.com. Günstige Gruppentarife verlangen. Unser Stammhotel ILOHA ist eine neue, ideal gelegene Bungalow-Anlage mit flugsport- freundlicher Atmosphäre. Nur etwa 300 m vom GS-Landeplatz St. Leu entfernt. www.iloha.fr. Sehr preiswert sind außerhalb der Schulferien die Ferienbungalows der V.V.F »Village Vacances Familles« in St. Leu, St. Gilles und Cilaos, ebenso die zahlreichen Pensionen und Berghütten, die rings um die Insel an den schönsten Plätzen, wie z.B. im Cirque de Mafate, verteilt sind. Übernachtung hier pro



Typischer französischer G5-Startplatz Dos d' Ane mit Planen ausgelegt. Ideal.



Aufstieg zum aktiven Vulkan de ta Fouraise

Person ca. 20 €. Buchung vor Ort im Maison de Montagne in St. Denis oder direkt im Internet: e-mail: nature@oceanes.fr

Bus/Taxi/Mietwagen

Sehr gut ausgebautes Busnetz. Die Insel lässt sich an einem Tag mit dem staatlichen Überlandbus umrunden. Die Bergdörfer und alle bekannten fliegerischen und touristischen Highlights werden per Taxi-Kollektiv bedient. Fördert den Kontakt zur Bevölkerung. Mietwagen von Avis, Hertz etc. gibt es am Flughafen und in St. Gilles. Buchung über dt. Reisebüros oder vor Ort. Lokale Vermieter sind reichlich vertreten, aber die Versicherungsbedingungen sind kaum durchschaubar. Internationaler Führerschein wird von einigen Vermietern lt. der Prospekte verlangt, uns fragte keiner danach.



Action am Dos d'Ane

Ultraleicht Basis Felix U.L.M

Tel: 0262-43 02 59 www.fefixulm.com. Buchung und Infos über die Hotels. Preise ab 70 Euro für die halbe Flugstunde. Flexible Routenwahl und Dauer je nach Wunsch des Passagiers.

Gesundheit

Keine Impfungen erforderlich. Gut ausgebautes Netz von 21 Krankenhäusern und ärztlichen Be-

reitschaftsdiensten. Die meisten Ärzte sind Kasernenärzte und akzeptieren den Internationalen Krankenschein. Ohne zusätzliche Auslands-Krankenversicherung mit Rückhol-Police des ADAC oder DRF sollte kein Flieger Fernreisen unternehmen. DHV-Info 109 klärt darüber auf.

Sportaktivitäten:

Alle Wassersportarten, Top Surfer Gebiet. Kajakfahren, Canyoning, über 1000 km ausgewiesene Mountain Bike Strecken. Free-Climbing und Trekking Touren. Reunion ist für die französischen Outdoor Fans klar die Nr. 1

Banken/Geld/Kreditkarten

EC-Bankautomaten gibt es in fast jedem größeren Dorf. Kreditkarten: Eurocard/Mastercard und Visacard werden in den meisten Supermärkten und Restaurants akzeptiert. Barzahlungen in Euro.

Literatur

Informiert bestens: Reise-Handbuch Mauritius-Reunion, Autor Ulrich Quack, Verlag: Iwanowski. Weitere Reiseführer: Robinson Reisebegleiter Mauritius-Reunion, Autorin Monika Dreisbach und zahlreiche Videos. Auskünfte, Prospekte und Landkarten mit eingezeichneten GS-Drahen und UL-Startplätzen gibt es umsonst bei: Französisches Fremdenverkehrsamt Repräsentantin der Ile Reunion Westendstr. 47, 60325 Frankfurt/Main Tel: 069-97 580131, Fax: 069-745556 e-mail: franceinfo@mdif.de

Kosten der Reise

Dauer 16 Tage, Linienflug mit Air France ab Stuttgart, Drei Sterne-ILOHA-Bungalow-Hotel mit üppigem Frühstücksbüffet, zwei Mietwagen, alles mit 10 Mann-Gruppentarif gebucht für 1.505 Euro pro Nase. Benzin und Abendessen extra.

SWING

**ASTRAL 3
DHV 2**

3.24(S).3.260111.2.281141

3 300

scuiT=

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

Auszüge aus einem Artikel erschienen im internationalen Magazin »Cross Country«

Ers, 17estideku

**Der Amerikaner Matt Gerdes
verbringt einen Tag
mit Mike Küng, einem der
DHV-Testpiloten**

Mike Küng. Ihr habt von ihm gehört. Bestens bekannt für seine messerscharfe Flugakrobatik. Mike reist viel, um jedes Jahr an mehr als fünfzig Paragliding-Events rund um die Welt teilzunehmen.

Als Testpilot lebt und atmet er den Sport des Gleitschirmfliegens. Tatsächlich tragen in unserem Sport wenige so viel Verantwortung für die Sicherheit unserer Gleitschirme. Der Designer entwirft, die Firma produziert und Firmen-Testpiloten testen, aber Mike hat oft das letzte Wort zur Sicherheit der Gleitschirme, die auf den allgemeinen Markt mit DHV-Klassifizierung losgelassen werden.



Foto: Hannes Schmalz

Ich traf Mike im Februar am frühen Morgen in der Nähe der österreichischen Autobahn A1. »Soll ich fahren?« fragte er. »So geht es schneller.«

Well, eigentlich fahre ich auch nicht gerade langsam, dachte ich mir. Ein paar Minuten später warf ich einen Blick auf den Tacho und machte gelassen eine mentale Notiz, dass dies ein neuer europäischer Ge-

schwindigkeitsrekord für mich war, ungefähr zweimal so schnell wie die normale Highway-Geschwindigkeitsbeschränkung in Amerika.

Wir waren ruckzug auf halber Strecke durch Österreich am Hallstätter See. Nach einem kurzen Stopp bei einem Hersteller, um ein paar Gleitschirme einzuladen, waren wir mit der Seilbahn auf dem Weg nach oben zum Krippenstein Start in der Dachsteinregion auf 2.100 m Höhe. »Dies ist einer der besten Testplätze in Österreich«, erklärte Mike auf dem Weg nach oben, »sogar ohne Thermik bist du mehr als 1.200 Meter über dem See und bei guter Thermik oft 2.000 Meter darüber.«

Als wir unsere Schirme am Start auslegten, erwähnte Mike, dass der Wind am Nachmittag sehr stark aus Süden vorhergesagt war und er vorher viel Arbeit zu erledigen hätte. Zwei kurze Minuten später glitten wir auf den See zu und Mike bearbeitete bereits den Testschirm; gnadenlos aber präzise leitete er 50% und 70% einseitige Klapper, Trudeln und Full Stalls ein. Er ließ den Gleiter massiv aus einer Spirale steigen und zwang ihn dann in einen Sackflug, um seine Reaktionen zu testen. Er ging ohne Zögern von einem zum nächsten Manöver, fiel vom Himmel in einer Folge von schlimmstmöglichen Szenarien, die schlimmsten Alpträume der meisten Piloten.

Er war praktisch mit dem Testprogramm in einem Flug fertig, aber schien sich in den letzten paar hundert Metern vor der Landung auf asymmetrische Einklapper zu konzentrieren. Am Landeplatz fragte ich ihn, welche Klassifizierung dieser Gleitschirm erreichen sollte. »DHV 1, aber keine Chance,« entgegnete er. »Er ist nicht fertig, der Seiteneinklapper war zu aggressiv.« Später, als er dazu befragt wurde, welche Gleiter meist durchfielen, erklärte er, dass DHV 1 und 1-2 oft durchfielen, weil die Hersteller so erpicht darauf sind, einen Beginner oder Intermediate mit der höchst möglichen Leistung zu produzieren. »DHV 1 und 1-2 sollten sehr sichere Gleitschirme sein,« sagte er. »Diese Gleiter werden von Freizeit- oder unerfahrenen Piloten geflogen, Leute, die wirklich einen sicheren Schirm brauchen. Es ist wichtig, dass diese Gleiter in jeder Figur, die wir machen, sehr sicher sind. Für DHV 1 und 1-2 haben wir einen sehr engen Spielraum für akzeptables Verhalten; der Schirm muss innerhalb einer bestimmten Sicherheitsgrenze liegen.«

Zusammen mit dem neuesten Trend »Leistungs-1-2er« ist eine heftige Debatte entbrannt, ob oder ob nicht bestimmte Gleiter die Grenzen der 1-2er Kategorie hinaus schieben und ob sie sogar manchmal DHV 2er Verhalten an den Tag legen. Ich befragte Mike zu den neuen »heißen« 1-1ern. Seine Erwiderung war direkt.

Her, (?-e

»Es gibt keine »heißen« 1-zer. Es gibt nur Kategorie 1-2. Die meisten Leute realisieren nicht, wie eng diese Kategorie ist. Wir testen alle Schirme sehr sorgfältig, aber besonders sorgsam die 1er und 1-zer, welche sehr strikte Anforderungen haben. Die 1-2 Kategorie Tests haben sich nicht geändert. Die neuen Schirme gehen vielleicht härter an die Grenzen, aber

sie erfüllen die Anforderungen gut und jeder 1-2er, den ich getestet habe, ist sicher gewesen. Im Zweifel werden wir den Schirm immer in die obere Kategorie geben. Es <2 braucht nicht viel einen 1-2er in die 2er Kategorie zum tun.«

»Aber es muss einen Unterschied geben,« hakte ich nach, »einige 1-2er sind eindeutig weniger stabil als andere.«

»Wenn wir testen, führen wir exakt dieselben Tests an jedem Gleiter durch. Jeder Schirm muss zu jedem Test innerhalb der DHV Bedingungen reagieren. Wenn er als 1-2er durchgeht, dann ist es ein 1-2er. Was sich unterscheidet, ist der Charakter des Schirmes.

Einige Schirme liefern mehr Feedback oder verhalten sich vielleicht sensibler auf den Input des Piloten. Woran du dich erinnern musst, ist, dass wir jede Figur mit wenig oder ohne Eingreifen des Piloten testen. Wenn du bei manchen 1-ern einen Einklapper bekommst und dann überreagierst oder die falsche Korrektur machst, kann der Schirm anfangen, sich wie ein DHV 2er oder schlimmer zu verhalten. Einige Schirme reagieren empfindlich auf ungünstiges Eingreifen! Andere haben damit kein Problem. Falls ein Schirm sich nicht ohne Eingreifen von einer Figur nach DHV 1-2 Art erholt, wird er keine DHV 1-2er Klassifizierung bekommen.«

Falls ich Schirme passieren ließe, die fragwürdig sind, würde das DHV-Gütesiegel bedeutungslos werden. Es wäre einfach für mich, mich in diesem Job als »asshole« zu verhalten, aber ich bin immer so fair wie möglich. Jeder Schirm wird auf die exakt gleiche Weise getestet, und es ist nicht einfach, alle Tests exakt gleich durchzuführen. Die Regeln sagen, dass Einklapper bei exakt festgelegten Pitch-Winkeln eingeleitet werden, in einer exakt festgelegten Richtung. Das ist es, was einen guten Testpilot ausmacht, die Fähigkeit jeden Test konsequent durchzuführen.

»Ich kenne die meisten der Testpiloten und Designer in der Industrie und ich versuche mit ihnen allen eine gute Beziehung zu haben. Zum Beispiel, Christian Amon testet Gleiter für viele verschiedene Hersteller; er schickte mir im letzten Jahr mehr als 20 Schirme zum Testen. Er nimmt es nicht persönlich, wenn ich ihm einen Schirm zurückgebe, der nicht fertig ist, weil er weiß, dass ich fair bin.«

Am Abend, auf dem Weg zurück vom Hallstätter See, sprachen wir über einige Dinge das Gleitschirmfliegen betreffend, von denen er dachte, dass sie wichtig wären und über manche der Dinge, die ich schon seit einiger Zeit jemanden wie ihn fragen wollte.

Afirtshstakti

Wir kamen auf das Thema Ausrüstung und ich war fasziniert von seiner Antwort bezüglich der Gurtzeuge.

Wenn man ein Gurtzeug hat, das nicht richtig passt, dann beeinträchtigt es dein Fliegen. Es ist wie ein Schuh, der nicht passt; du kannst nicht laufen. Es ist sehr wichtig, das richtige Gurtzeug zu wählen.«

»Was sagst du zum Training?« fragte ich, »Wie kann ein durchschnittlicher Pilot am besten sein Können im Freizeitfliegen verbessern?«

»Jeden Tag zu fliegen wäre das Beste, aber ich glaube, Bodenübungen



1 +-ebne ahi spe glileeki, zfrtseniAefri,

sind genauso gut. Man kann es an vielen Plätzen machen, oft, wenn es nicht einmal möglich ist zu fliegen. Man kann seinen Schirm beobachten und all die Dinge sehen, die normalerweise in der Luft passieren, Seiteneinklapper, Stall, usw.«

Während wir etwas diskutierten, was ich von einem anderen Piloten gehört hatte, wechselte unsere Unterhaltung zur Paraglider-Szene, besonders zu den Ähnlichkeiten zwischen den Piloten rund um die Welt. Mike's Antwort kam sofort:

N redeni7 9?KA

»Ich denke, eins der größten Probleme ist zu viel reden und nicht genug zu fliegen! Wir wollen alle mehr fliegen und es ist normal, darüber viel zu sprechen. Aber es ist erstaunlich, was für Dinge die Leute über Schirme sagen, die sie kaum geflogen oder überhaupt noch nicht geflogen haben. Gerüchte können in diesem Sport sehr schnell verbreitet werden. Zum Beispiel hat es das Internet für jeden schlechten Piloten möglich gemacht, seine Meinung für jeden lesbar zu veröffentlichen. Das ist wirklich ein großes Problem, weil so viele Gerüchte auf diese Weise entstehen und die



All!>ts

hw

scriuierw ieRcitt frwt- sewn itietekb net Nedkt ' fi'r den, Giet,t Gut k.Aspot t

sind fast nie gut für die Industrie. Es ist lustig für mich, wie die Leute über die »Gleittests« oder »Leitungstests« sprechen, die sie mit diesem oder jenem Schirm gemacht haben. Sie sagen, »ich war zu leicht für meinen großen Schirm vom letzten Jahr und wir waren in einer Lee-Turbulenz dieses Berges in diesem Wind und ich war schneller und hatte ein besseres Gleiten, deshalb ist der andere Schirm nicht so gut!« Um einen akkuraten Gleittest zu machen, muss man mit demselben Gurtzeug fliegen, derselbe Pilot, mit derselben Schirmgröße, alles! Und dann, am wichtigsten, braucht man extrem ruhige Luft.

»Heutzutage ist es schwierig für einen Hersteller, einen DHV 1-2er mit einer Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h zu verkaufen. Das ist die erste Sache, auf welche die meisten Leute schauen. Für mich ist das lächerlich, weil dies die MAXIMUM Geschwindigkeit ist, das bedeutet, die volle Streckerlänge, die fast kein DHV 1-2 Pilot jemals benutzt! Die

andere Sache ist, dass viele Leute gar nicht realisieren, wie schnell man sinkt, wenn man mit einem DHV 1-zer 50 km/h fliegt. In den meisten Situationen ist für einen DHV 1-zer Höchstgeschwindigkeit nicht so wichtig.«

Mike fliegt mehr als jeder andere, den ich je getroffen habe; sprichwörtlich an jedem möglichen Tag, oft fährt er io Stunden Richtung Süden nach Monaco oder Frankreich um unfliegbarem Wetter in Österreich zu entfliehen. Er lebt sicherlich den Traum vom Fliegen fulltime, da es seine Leidenschaft, sein Hobby und Beruf zusammen ist. Und seine Wochenenderholung? Showflug-Pilot, was sonst! Typische Beispiele von Mikes freien Tagen beinhalten mit dem Gleitschirm von der 192m hohen Europabrücke in Österreich springen oder von Heißluftballonen aus größeren Höhen abspringen. Als Mitglied des Adidas Abenteuer Teams sucht Mike ständig nach neuen und aufregenden Wegen Gleitschirmfliegen zu zelebrieren. Er hält derzeit inoffizielle Weltrekorde für die höchsten und die niedrigsten Gleitschirmstarts und sagt: »Ich habe immer wieder neue Ideen, aber sie werden immer teurer und komplizierter. Sie bringen aber auch mehr Spaß! Die Europabrücke war echt cool; es war spannend, denn

g wenn du keine perfekte Öffnung hinkriegst, musst du deine Rettung sehr schnell werfen.«



oiw yitt enteNiver rgelkAffssües Training Prall micAis

Fliegen auf der Schwäbischen Alb

Die Problematik

Das Problem an der Alb ist klar. Viele Piloten haben ihr zu Hause entlang der Alb und nur eine handvoll Fluggelände stehen zur Verfügung. Konsequenz: Wöchentlich fahren die Ikarus-Jünger in die Alpen oder die Vogesen, obwohl vor der Haustüre ein einmaliges und fliegerisch taugliches Relief liegt. Andererseits handelt es sich auch um einen einmaligen Naturraum mit vielen Schutzgebieten. Der Sprengstoff liegt quasi in der Luft.

Die Idee

Vor über drei Jahren bildete sich auf Initiative des DHV und der Flugschule Klaus Irshchik die Projektarbeitsgruppe „Fußstart Schwäbische Alb“. Was mit viel Elan begann, wurde zwischenzeitlich ganz schön zäh. Zunächst wurden mögliche Fluggelände einzeln detailliert beschrieben und dann dem Umweltministerium vorgelegt. Nicht gegen den Naturschutz, sondern in Zusammenarbeit mit dem Naturschutz sollten sinnvolle Lösungen erarbeitet werden. Diese Idee nahm das Ministerium auf. Eine konkrete naturschutzfachliche Untersuchung wurde im letzten Jahr zusammen mit dem Ministerium Ländlicher Raum in Auftrag gegeben.

Gewaltige Hürden

Knapp 30 mögliche Fluggelände wurden durch das mit der Thematik vertraute Fachbüro Team 4 (Bauernschmitt) untersucht. Einige Gelände fielen bereits in der Vorauswahl durch das Raster, da äußerst wertvolle Bereiche betroffen waren. Inzwischen fand im Juli eine gemeinsame Besprechung der Ergebnisse mit den Landratsämtern Göppingen, Aalen, Esslingen und Reutlingen statt. Klar zum Ausdruck kam von Seiten der Flieger, dass eine wirkliche Lösung nur mit mehreren Fluggeländen mit einer gewissen Fliegerischen

Mögliches Fluggelände
»Breitenstein«



Ja wo fliegen sie denn? Roland Kleiser von der Projektarbeitsgruppe Schwäbische Alb

Qualität möglich ist. In einem nächsten Schritt werden nun die einzelnen Unteren Naturschutzbehörden die übrig gebliebenen Standorte überprüfen.

Einen Schritt weiter!

Bis zur Zulassung von Geländen sind viele Hürden zu überwinden, nicht nur naturschutzfachliche Fragen. Konkret müssen Grundstückseigentümer, Gemeinden und Forstämter von unserem Anliegen überzeugt werden. Manche Gelände stehen bereits kurz vor der Zulassung. Andere Gelände sind nach wie vor schwierig. In den nächsten Ausgaben des DHV-Info können wir hoffentlich über Erfolge berichten. Immerhin geht es voran, wenn auch im Schneckentempo. Wert ist es uns allemal. Denn was gibt es Schöneres als in seiner Heimat vor der Haustüre zu fliegen.

Björn Klaassen
DHV Referat Flugbetrieb / Gelände



Fotos und Text: Benedikt Liebermeister

Übung macht den

Wie ein Derwisch springt er über den Hang. Aus jeder Lage bringt er den Schirm wieder über den Kopf zurück, nicht die kleinste Unsicherheit ist zu bemerken. Der Schirm wird praktisch zu einem Teil des Körpers. Fließend gehen die Bewegungen ineinander über. Jetzt simuliert er ein komplettes Testprogramm: Ohrenanlegen, einseitiges Einklappen, Frontstall, B-Stall, Sackflug - fast jeder erdenkliche Flugzustand lässt sich am Boden trainieren. Gekonnt setzt er den Schirm direkt vor unseren Füßen ab. Unglaublich, was man mit einem Gleitschirm am Boden anfangen kann!

Wir sind mit Mike Küng auf der Wasserkuppe beim ersten DHV-Grundhandling-Training für Vereine und Fluglehrer. Ein Pilotprojekt des DHV mit dem Ziel, die Teilnehmer zu qualifizieren, »Grundhandling«-Trainings in ihren Vereinen durchzuführen. Sie lernen die praktische Übungen zu demonstrieren, die Trainingsteilnehmer anzuleiten und sie zu korrigieren.

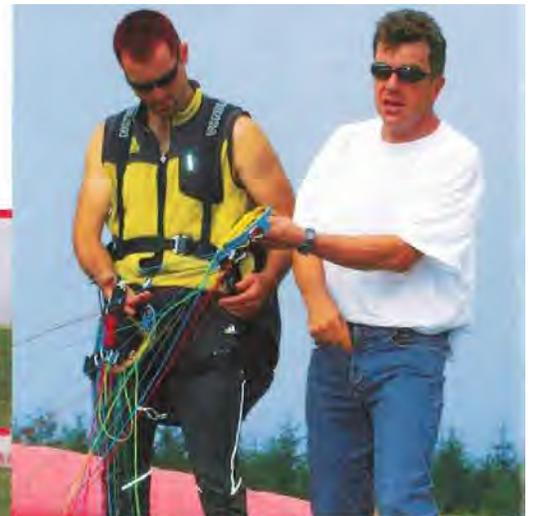
Das Teilnehmerfeld bestand aus besonders geübten Mitgliedern der DHV-Vereine und Flugschulen, die folgende Anforderungen erfüllten: gutes fliegerisches Können, sicherer Rückwärts-

start, Akzeptanz im Verein, Fähigkeit und Bereitschaft das erworbene Wissen bei Vereins-Trainings weiterzugeben, pädagogische Grundkenntnisse und eine schriftliche Empfehlung des Vereinsvorstandes.

Was ist eigentlich „Erkundhandling“?

Bodentraining mit dem Schirm, eine Trainingsmöglichkeit, die sich fast überall praktizieren lässt. Du brauchst nichts außer einer hindernisfreien Wiese, die Erlaubnis des Grundstückseigentümers und natürlich den passenden Wind.

Es gibt keine einfachere Methode, das Verhalten deines Schirmes besser kennen zu lernen und deine Pilotenreaktionen zu trainieren. Und das Ganze nahezu gefahrlos, ohne den sicheren Boden zu verlassen. Dazu kommt der Riesenspaß rasch immer besser zu werden und schon nach ein paar Übungsstunden den



Grundhandling-Trainer Mike Küng und Sicherheitsreferent Karl Slezak



Oben: Übung, den Schirm in jeder Situation unter Kontrolle zu halten
Links: Starkwind-Schirmkontrolle über Tragegurte

Meister

Schirm souverän im Starkwind zu »handeln«. Jede Stunde, die du in dieses Training investierst, schlägt sich spürbar in einer Verbesserung deines fliegerischen Könnens nieder. Nicht umsonst nutzen gerade die besten Piloten dieses Training sehr intensiv. Ganz nebenbei wirst du zum wirklich perfekten Rückwärtsstarter!

Die Basics

Früh ging's los am Samstag. Um 9.00 Uhr begrüßten Mike Küng und Karl Slezak die Teilnehmer, jeder stellte sich kurz vor und die beiden skizzierten den Ablauf des Seminars. Der Schwerpunkt liegt hier auf der Praxis und deshalb marschierten wir gleich raus zum Nordweststartplatz, den uns die Flugschule Papillon Wasserkuppe dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt hatte. Mike erklärte die Basics, denn hier wird bereits der Grundstein für ein erfolgreiches Training gelegt. Grundvoraussetzung ist die passende laminare Windstärke - 15 km bis 20 km sind ideal. Den Schirm bei dieser Windstärke nicht mehr komplett ausbreiten, die mittleren vier Zellen genügen, der Rest bleibt gerafft. Auch das Einhängen er-



Helmut Achatz

DHV Sicherheitsvorstand

„Meiner Überzeugung nach zeigt sich Flugkönnen bereits bei der Handhabung des Schirmes am Boden. Mit ein klein wenig

Einfallreichtum lassen sich am Hang oder im Flachen – etwas Wind vorausgesetzt - viele Spiele und sogar kleine Wettbewerbe durchführen. Und jede Stunde üben am Boden zahlt sich beim nächsten Start aus – garantiert! Ein Tipp zum Beginnen: Nach jedem Flug nach der Landung den Schirm nicht runterfallen lassen! Sondern mit offenem Schirm schnellstmöglich zum Schirm-Packplatz laufen.“

folgt mit dem Gesicht zum Schirm, der Haltung mit der ich den Schirm dann auch aufziehe. Im ersten Moment ist das verkehrte Einhängen total ungewohnt, doch mit bisschen Übung kein Problem. Der große Vorteil ist, dass ich den Schirm von Beginn an unter Kontrolle habe.

Der Rückwärtsstart

Mike unterscheidet zwei Rückwärtsstarttechniken. Bei moderatem Wind, wenn es in erster Linie um ein schnelles unkompliziertes Abheben geht, nimmt er die Bremsen überkreuz, die A-

Tragegurte aber jeweils in eine Hand parallel. Nach dem Aufschütteln zum Sortieren der Leinen wird der Schirm mit den A-Tragegurten konsequent aufgezogen und über die Bremsen abgefangen.

Anders bei viel Wind: Ein Abfangen über die Bremsen führt häufig zum unwilligen Abheben. Das gleiche Problem beim Spielen. Deshalb arbeitet

Im Theorieunterricht blieb keine Frage unbeantwortet





Der Trainingseifer kannte keine Grenzen



Am Boden lassen sich auch Abstiegshilfen trainieren wie Ohrenanlegen.

der DHV-Testpilot nur mit den D-Tragegurten, bzw. mit C und D.

„Es gibt viele verschiedene Start-Methoden. Ich behaupte nicht, dass nur diese beiden richtig sind. Aber im Laufe der Jahre haben sie sich für mich als die Sinnvollsten und Sichersten erwiesen. Wenn jemand eine andere Technik beherrscht, ist dagegen nichts einwenden“, schickte Mike voraus.

Das Niveau der Kursteilnehmer war erfreulich hoch, einige hatten viel Erfahrung im Bodentraining mit dem Schirm und zum Teil etwas andere Techniken. Doch zeigte sich bald, dass Mikes Methoden — vor allem bei viel Wind und zum Spielen — allen anderen überlegen waren. Am Nachmittag frischte der Wind auf und jeder war bemüht sich diese Techniken anzueignen. Unermüdlich lief Mike durch die Reihen, wies auf Fehler hin, gab Tipps und demonstrierte den korrekten Ablauf. Bis zum Abend hatte jeder bedeutende Fortschritte gemacht, noch um 20:00 Uhr waren im Wind spielende Schirme über der Wasserkuppe zu sehen.

Das Spiel mit dem Schirm

Sonntagmorgen war jeder heiß drauf, die erworbenen Fertigkeiten zu vertiefen und Neues auszuprobieren. Anfangs blies es höllisch, Mike bekam leuchtende Augen und zeigte uns, dass er die Gesetze der Schwerkraft nach Belieben außer Kraft setzt. Wir mussten unsere Ungeduld bisschen zügeln und gingen die Lehrinhalte nochmals theoretisch durch. Dann flaute der Wind etwas ab und es herrschten perfekte Trainingsbedingungen. Jetzt war kein Halten mehr. Wir übten bis zur totalen Erschöpfung unter Mikes und Karls fachkundigen Anweisungen: Schirm sauber mit den A-Gurten - jeweils getrennt in einer Hand - aufziehen, über C- und D-Tragegurte abfangen und kontrollieren. Am Boden bleiben, sich nicht wegreißen lassen. Simulation der verschiedenen Abstiegshilfen und der Extremflugzustände. Rückwärts-Abheben, kontrolliert wieder aufsetzen. Den Schirm als Kite nutzen. Der Fantasie sind in Bezug auf die Trainingsmöglichkeiten am Boden wenig Gren-



Achim Joos

Vizeteam-Europameister 2002

„Bei unserem Sport muss instinktiv ohne große zeitliche Verzögerung auf turbulente Luft reagiert werden. Eine schnelle und

richtige Reaktion ist nur durch Training am Boden mit dem Schirm möglich. Auch wenn die Thermik in den kommenden Monaten immer schwächer wird, sollte der Wind an einigen Tagen doch perfekt zum Üben sein. Sobald wir mit unserem Schirm zum Fliegen gehen und nicht umgekehrt, sind wir auf dem richtigen Weg.“

Sabine Spaltenberger fliegt erst seit Januar 2001, war beim Training eine der besten



zen gesetzt. Da der Wind außerdem zum Soaren einlud, wurde die verbesserte Starttechnik umgehend einem Praxistest unterzogen.

Fazit

„Wunschlos glücklich und restlos zufrieden“ zeigten sich die begeisterten Teilnehmer bei der anschließenden Schlussbesprechung. „Das Feedback auf meine Anregungen war sehr gut, das Niveau der Kursteilnehmer hoch und das Gelände super“, stellte Mike fest.



Torsten Sieget

Gewinner der German Open 2002, Vizeteam-Europameister 2002

„Es dürfte mittlerweile kein Geheimnis mehr sein, dass Groundhandling ein wichtiges Training ist und die Schirmbeherrschung extrem verbessert. Dennoch verzichten die meisten Piloten auf diese effektive Möglichkeit und überlassen den Schülern den Übungshang.“

Dieses überaus positive Resümee hat viele Väter. Zuerst natürlich Mike Kling, der mit großem Engagement sein außerordentliches Können und seine hohe Trainingsmotivation an die Gruppe weitergab. Dann Karl Slezak, der Sicherheitsreferent des DHV, der mit sicherem Gespür die perfekte Location ausgesucht und das Seminar organisiert hat. Den 1. Drachenflugclub

6 Lernschritte

1. Richtiges Auslegen des Schirms
2. Einhängen mit dem Gesicht zum Schirm
3. Starten mit moderatem Wind
4. **Starten** mit viel Wind
5. Simulieren von diversen Flugzuständen und Abstiegs-hilfen
5. Spiele wie Bergauf- und Oerlaufen mit dem Schirm, Rückwärts-Abheben, Klteil



Norman Lausch

Vizeteam-Europameister 2002

„Wer gut in die Luft kommen will, muss sicher starten und sein Gerät auch an schwierigen Startplätzen kontrolliert aufziehen und stabilisieren. Deshalb bei nächster Gelegenheit, am Besten mit ein paar Freunden, an den Lieblings-Übungshang und mit seinem Gerät spielen, so oft wie möglich. So lassen sich auch schlechtere Flugtage perfekt nutzen und der nächste Flug beginnt mit einem perfekten Start.“

Wasserkuppe und Andreas Schubert von der Flugschule Papillon Wasserkuppe, die uns die Gelände und ihre Seminarräume zur Verfügung



Oliver Rössel

Deutscher Meister 2002,

Vizeteam Europameister 2012

„Auch ich hatte früher so meine Schwierigkeiten, doch ich habe schnell etwas daran geändert, weil

ich begriffen habe:

i. Dass der Start Risiken birgt, die ich gerne ausschließen würde.

z. Dass ein relaxter Start die Voraussetzung für einen guten Flug bildet.

Dass es ein Hochgenuss sein kann zu starten, mit dem Schirm zu spielen und die Kraft des Windes zu spüren. Übungshang ist das Stichwort. Lasst euch beim Training beobachten oder filmen. Macht echt viel Spaß und bringt euch auch in der Luft weiter. Das Schirmfeeling wird besser und man hat weniger Klapper.“

stellten und jederzeit mit Rat und Tat zur Seite standen. Die perfekten meteorologischen Bedingungen. Und nicht zuletzt die geübten und hoch motivierten Teilnehmer aus Vereinen und Schulen, die jetzt förmlich darauf brennen ihre neu erworbenen und verbesserten Fähigkeiten an die Vereinskameraden weiterzugeben.

Einen Bericht aus Sicht eines Teilnehmers findet Ihr auf www.dhv.de unter News/DHV-Info.



Der Joker

Die Rettung vom Spezialisten!



Der Joker ist das Resultat unserer mehr als 15jährigen Erfahrung bei der Entwicklungen und beim Bau von Rettungsgeräten.



in den vergangenen Jahren konnten wir dabei viele richtungsweisende Trends setzen, Stellvertretend sei hier nur

die *Annular* Serie genannt. Diese Kappenform entwickelten wir bereits 1995. Mittlerweile haben viele Hersteller die Vorteile dieser Form erkannt und sie übernommen.

Mit dem JOKER gehen wir noch einen großen Schritt weiter!

Wir machen Rettungsschirme wieder so günstig wie vor 15 Jahren - und das mit neuester Technik!

Fakten zum Joker:

- Annakir Form - selbstverständlich mit Mittelleine
- Extrem kurze Öffnungszeit
- Innencontainer mit Hilfsschirm
- Sehr gute Anhängelast
- Zwei Größen



Teilnehmer i. Groundhandlingseminar:

Hans Walcher, Klaus Römer (Flugfreunde Ulm/Donautal), Sebastian Freier (Ammergauer Drachenflieger), Herbert Gmeiner, Werner Wolff (»Borkie« Sasbachwalden), Hans Tullmann, Wolfhard Godau (GSC Samtgemeinde Landesb.), Rüdiger Asche, Ralf Hodler (DFGC Starzeln), Markus Bernhardt (Flugschule Flyart), Patrick Lauber (SV Oberes Banfetal), Rene Gensert (Gleitschirmflieger lindenfels), Felix Wirth, Marcel Lübbe (Gleitschirmflugverein Saaletal), Thomas Ebert, Stefan Brandstetter (DHC Aalen), Charly Groß, Thomas A. Gieß (XC-Flatlands), Sabine Spaltenberger (Harzer Gleitschirmschule), Andreas Quattrer (Fluglehrer).

ab **400,- €**

Fly Market GmbH & Co KG

höbsiener Straße 15

Tel: 49/8364/9833-0

D-87637 Eisenberg

Fax: 49/8364/9833-33

www.perche.com

Mail: info@perche.com

XC-Dokumentation mit dem Taschencomputer

Ar.

Mit dem neuen Reglement des DHV-Online Contests ist es auf einmal unkompliziert an der deutschen Streckenflugmeisterschaft teilzunehmen - man schaltet einfach das GPS ein und fliegt nach Lust und Laune, soweit die Luft einen trägt. Für alle, die eine Alternative zu einem neuem GPS suchen, bietet die Kombination Handspring Visor (<http://www.handspring.com>) oder auch Palm Handheld mit einem Magellan GP5 Companion eine erweiterbare und interessante Möglichkeit.

Ein Handspring Visor ist ein vielseitiger, kleiner Handheld Computer, der normalerweise mit Termin-, Adress- und Notiz-Verwaltungsfunktionen ausgestattet ist. Mittlerweile sind aber Tausende von zusätzlichen Programmen verfügbar, die diesen kleinen Computer dementsprechend erweitern, so dass man e-mail- und Internet-Ab-ruf per Handy bis hin zur GPS Navigation damit betreiben kann.

Der GPS Companion von Magellan (<http://www.mageillangps.com>) passt in einen Erweiterungsschacht hinten am Visor und ist ein vollwertiger 12 Kanal GPS Empfänger mit der üblichen Genauigkeit (ca. 10-50 Meter) und den entsprechenden Initialisierungszeiten (25-60 Sekunden). Magellan liefert einige Standard Programme mit, die am Visor unter anderem Lat-Long Koordinaten, Geschwindigkeit und einfache Tracklogs darstellen. Dabei ist auch eine Route Europe CD, die einfache Straßenkarten Europas in den Visor laden

kann, die eine Online GPS Navigation ermöglichen. Allerdings ist die Auflösung dieser Karten ziemlich gering, was eine echte Navigation entsprechend erschwert.

Besitzer von Farbdisplay Handhelds finden unter <http://www.fugawi.cle> ein (kostenpflichtiges) Kart ramm zum Navigieren, das das Ei genes Karten anbietet.

Versorgt wird der Visor mit zwei AAA Zellen und das GPS ebenfalls mit zwei AAA Zellen. Dies genügt für ca. 10 Stunden Dauerbetrieb, mit Akkus erreicht man allerdings höchstens 5 Stunden. Hilfe bietet ein kleines Solar Akku Ladegerät, das bei entsprechender Verkabelung unterwegs Strom liefert. Äußerste Vorsicht ist mit der Visor Stromversorgung geboten! - sollten die Batterien leer werden bei laufender Tracklog-Aufzeichnung, kann das einen Totalverlust der gesamten System- und aller Flug Daten bedeuten! Dann muss mit einer erneuten Installation gerechnet werden.

Für den Online Contest wird ein GPS Tracklog (idealerweise mit Höhenangaben) im soge-

nannten igc (International Gliding Commission) Forne benötigt. Freundlicherweise hat Kjeld Jen4ein Copyrighted Freeware Program - CetusGPS - im Internet zum Download bereit gestellt (<http://www.cetusgps.dk>), das genau solche Tracklogs aufzeichnen kann. Während der Aufzeichnung werden am Display die Geschwindigkeit über Grund, Abstand zum nächsten Wendepunkt, Höhe usw. dargestellt.

Tracklogs werden in verschiedenen Auflösungen angeboten und in der Größe nur vom Visor Speicher begrenzt. Ein 5-stündiger Flug, mit einem Track Punkt je so Sekunden aufgenommen, hat eine Speichergöße von ca. 50 kb - da Visors mit bis zu 16 MB Speicher erhältlich sind, sollte dies selbst für die längeren Flugurlaube genügen!

Nachdem ein Flug aufgezeichnet wurde, werden die Daten per Hotsync auf den PC übertragen (dies ist ein Standard Palm Program für die Synchronisation und den Backup alle Visor Daten am PC).

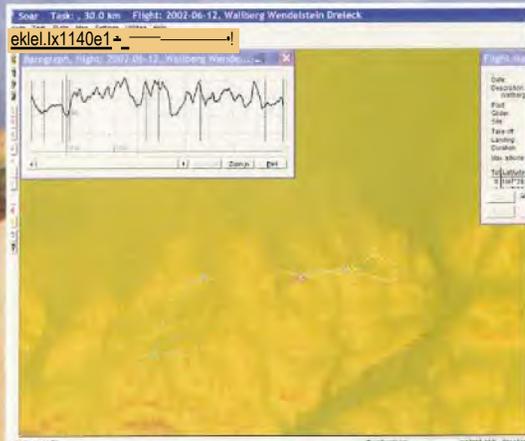
Zum CetusGPS gehört auch das Windows/Mac ,1 Programm TrackData um die Daten in das igc Format umzuwandeln. Nach Angabe der Quell- und Ziel-Datei-Namen kann zwischen Text-, XML- und igc-Ausgabeformaten gewählt werden.



Visor mit Cetus GPS



Cockpit: Vario, Solarzelle, GPS



Screenshot, Brauneck-, Wallbergflüge

Die igc Datei muss entsprechend umbenannt werden (siehe <http://www.4riecck.cle/holc-dionlinefaqm.html>) und wird dann zum Online Server hochgeladen.

Weitere nützliche Verarbeitungsschritte sind außerdem: Erstellung einer optimierten Wendepunkt Datei (olc Datei), aus der der Online Contest Server die größte Streckenpunktzahl ermitteln kann. Wieder ein Dank - diesmal an Dietrich Münchmeyer für das Programm MaxPunkte (freier Download unter www.flugplatzbeilrode.de/dm/home.html), das genau das tut. Mit Soar von Luke Beerts (freeware download unter www.aeroclub.student.kuleuven.ac.be/ivzcisoart) können igc Tracklogs über ICarten dargestellt werden für die nachträgliche Betrachtung und Analyse des Fluges am Computer.

Peter Wild

Hardware:

Palm oder Handspring Visor (8MB) mit Magellan GPS Companion Erweiterung.

Kosten:

Handspring/Palm ab EUR 250
Magellan GPS Companion ca. EUR 250.
(beide können häufig unter www.ebay.de günstig ersteigert werden)
CetusGPS-Freeware
MaxPunkte-Freeware
Soar-Freeware

Vorteile:

Palm/Handspring vielseitig einsetzbar, nicht nur als GPS
Tracklog Größe nur durch Visor Speicherkapazität begrenzt

Nachteile:

Kurze Batterielebensdauer
(ca. 5 Std mit Akkus)
Systemabsturz und Datenverlust bei Stromverlust



DHV-WETTERNETZ

Geländename	Geländehalter	Telefonnummer
07338 Tauschwitz	Ostthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld.	0175/4069390
32457 Porta Kiesbetise	Delta-Club Wiehengebirge	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein	06654/696
38640 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar	0170/6728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde	02274/703649
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club	0171/1514273
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Heiortel	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle e.V. + Flugsport Lennetal .	02352/21265
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club	06251/983612
72258 Stöckerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn	07442/121425
72393 Schneithalde	DFC Starzeln	0170/4436907
74343 Teufelsberg	Die »1. Hohenhaslacher Flieger«	07147/922156
74544 Einkorn	HG-Club »Einkorn« Schwäbisch Hall«	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach	06261/670638
76332 Althof	Die Althofdrachen	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau e	0160/91802275
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal	07250/921228
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticularis	07723/5801
2079102 Schauinland	GSC Colibri	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal	0171/9004833
83661 Brauneck	Lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tal	08022/95137
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf	0171/8120340
93339 Jachenhausen	1. Oberpfälzer Drachentfliegerclub Riedenburg	09442/3295
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald	0175/8184772
94541 Büchelstein	DFC Bayerwald	09908/891191



Flugferien inklusive Matt

- Neuca, 1dvance
- Hotel Unii Zimmer r, rülhaineek
- Beireut durch SMV 13i4V
- e.nbrinance Center

5 Tage alles inklusive ab E. 59X

Engelberg-Luzern

- vtanässigte Verhältniuse
- vechiedene
- -Sis-2600 m Höhendüirrenz
- Bahnen ganzjährig in 13trieb
- firmilienfreundlich

Evra-Rug4chulf, galber9
Wataariallst!
CH-6340 Enge
f 247
Tel. 41 41 637 07 07
Pax t 41 41 637 34 07
Faio43and + 41 41 637 06 07
www.eurnflugschule.ch

Janina, 6 Jahre, zum Thema Gerechtigkeit:

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

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



Europas Nr. 1 im Rechtsschutz.

NEU!
25% Rabatt

für DHV-Mitglieder bei Neuabschluss



**D.A.S. Rechtsschutzversicherung mit
Rechtsschutz-Expert und D.A.S. Anwalts-Notruf**

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

entweder per Fax oder per Post an:

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

**Petelgasse 1
82362 Weilheim**

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

Antragsteller:

Name, Vorname:	
Straße, Nr.:	
PLZ Wohnort	
Tel	Geb.-Datum.
Konto- Nummer:	Bankleit- zahl:
Geldinstitut:	
Zahlungsweise:	<input type="checkbox"/> L i jährlich <input type="checkbox"/> 1/2-jährlich mit 3% Zuschlag <input type="checkbox"/> 1/4-jährlich mit 5% Zuschlag
Vertragsbeginn: ab dem _____ 0 Uhr (frühestens am Tag nach Eingang bei der D.A.S.)	
Bei welcher anderen Gesellschaft Vertrags-Nr. ist oder war Antragsteller/Partner rechtsschutzversichert?	Wurde der Rechtsschutz- vertrag von der Gesellschaft gekündigt? <input type="checkbox"/> ja LJ nein <input type="checkbox"/>

**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, Thames-Dehler-Straße 2, 81737 München

Jahresbeiträge inkl. 1.16% Vers.-St.
ohne Selbst-
herbeitrag EUR mit Selbst-
beteiligung 1150 EUR)

Privat- und Berufs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige (5 25 ARB 2002) **134,90*** **97,50***

Privat-, Berufs- und Verkehrs-Rechtsschutz für **Nichtselbstständige** (5 26 ARB 2002) „Ideal“ **216,60*** **168,20***

ohne Wohnungs- und
Grundstücks-Rechtsschutz

Verkehrs-Rechtsschutz (5 21 Abs. 2 ARB 2002)
mit Fahrer- und Fußgänger-Rechtsschutz für meinen Pkw/Kombi amt. Kennz./je Fahrzeug

je Fahrzeug **79,90*** **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*** **92,80***

Wohnungs- und Grundstücks-Rechtsschutz (als Ergänzung) für das selbst bewohnte Objekt mit Anschrift wie oben
 3 Eigentümer Mieter einer Wohnung eines Einfamilienhauses

49,10* **35,70***

Diese Preise sind Nmmaltarife -
für DHV-Mitglieder giD abzüglich 25 %

Rechtsschutz für Selbstständige und Vermieter auf Anfrage bei den Vertrauensleuten

Name des Lebenspartners' _____

Antrag auf D.A.S. Sicherheitsbrief

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

**Deutscher Automobil Schutz
Versicherungs-AG**

Vertragsbeginn s.: _____ 0 Uhr, frühestens am Tag nach Eingang bei der D.A.S.	Vertragsdauer: _____ Jahre	Zahlungsweise <input type="checkbox"/> jährlich <input type="checkbox"/> 1/2-jährlich	Beitrag lt. Zahlungsweise	EUR
<input type="checkbox"/> Q.A.S. Sicherheitsbrief für den Versicherungsnehmer	<input type="checkbox"/> Q.A.S. Familien-Sicherheitsbrief	<input type="checkbox"/> Ausschluss des Krankenversicherungsschutzes in Ausland		
<input type="checkbox"/> Ausschluss von Leistungen, die bereits im Rahmen einer Kraftfahrtversicherung ritt Schutz riel abgedeckt sind	Name und Sitz des Versicherers	Vertrags-Nr. _____		
mit <input type="checkbox"/> 10 PUR Nachlass für das Fahrzeug LKennzeichen _____	amt. Kennzeichen _____	und <input type="checkbox"/> 10 EUR Nachlass für ein 2. Fahrzeug (nur im Familien-Sicherheitsbrief)		
Weltweite Sicherheit rund um die Uhr!	für 56,80 EUR im Jahr D.A.S. Sicherheitsbrief	für 74,70 EUR im Jahr D.A.S. Familien-Sicherheitsbrief	DHV-Mitglieder zahlen bei Neuabschluss 15 % weniger	

Wenn eine Selbstbeteiligung von 150 EUR vereinbart ist, zahlt der Versicherungsnehmer diese in jedem Rechtsschutzfall selbst.
Beim Schadenersatz-, Disziplinar- und Standes-, Straf-, Ordnungswidrigkeiten- sowie Beratungs-Rechtsschutz im Familien- und Erbrecht beginnt der Versicherungsschutz sofort. In allen anderen Fällen gilt eine Wartezeit von 3 Monaten. Für Schadenfälle, die vor Versicherungsbeginn oder in der Wartezeit eingetreten sind, besteht kein Versicherungsschutz. Maßgebend ist nicht der Zeitpunkt der Meldung, sondern der Zeitpunkt der Entstehung des Streits.
Der Vertrag hat eine Laufzeit von 1 Jahr. Er verlängert sich stillschweigend jeweils um ein Jahr, wenn nicht spätestens 3 Monate vor Ablauf eine schriftliche Kündigung zugegangen ist.
Der Privat-, Berufs- mit oder ohne Verkehrs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige (06 25, 26 ARB) kann abgeschlossen werden, wenn der Versicherungsnehmer und/oder dessen Ehepartner/mitversicherter Lebenspartner keine selbstständige Tätigkeit mit einem Gesamtumsatz von mehr als 10.000 EUR- bezogen auf das letzte Kalenderjahr - ausüben. Für Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit einer selbstständigen Tätigkeit besteht unabhängig von der Umsatzhöhe in keinem Fall Versicherungsschutz.
Verkehrs-Rechtsschutz 1* für Nichtselbstständige darf nur angeboten werden, wenn die oben genannten Personen keine gewerbliche, freiberufliche oder sonstige selbstständige Tätigkeit mit einem Gesamtumsatz von mehr als 10.000,- EUR bezogen auf das letzte Kalenderjahr ausüben. Für Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit einer selbstständigen Tätigkeit über 10.000,- EUR Gesamtumsatz besteht kein Versicherungsschutz.
Hiermit ermächtige ich bis auf Widerruf die D.A.S. Gesellschaften, meine Beiträge für alle bei diesen

laufenden Verträge im Lastschriftverfahren einzuziehen und verzichte für diese Fälle auf gesonderte Rechnungen.
Der Rechtsschutz-Versicherungsvertrag beginnt jeweils um 0 Uhr nach dem Eingang dieses Antrags bei der D.A.S. Die Versicherungssumme beträgt 300000,- HR je Rechtsschutzfall zuzüglich Strafkautions los 100000,- ERB Die Hinweise für Rechtsschutz-Verträge, insbesondere zur Einwilligung nach dem Bundesdatenschutzgesetz, sind Vertragsbestandteil. Vom Vertragsinhalt abweichende oder den Vertrag ergänzende mündliche Vereinbarungen sind nicht gültig. Die ARB 2002, die Verbraucherinformation und das Merkblatt zur Datenverarbeitung erhalte ich mit der Police.
Einwilligungserklärung nach dem Bundesdatenschutzgesetz:
Ich willige ein, dass der Versicherer im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder der Vertragsdurchführung (Beiträge, Versicherungsfälle, Risiko-Netragsänderungen) ergeben, an Rückversicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung der Rückversicherung sowie zur Beurteilung des Risikos und der Ansprüche an andere Versicherer und/oder an den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft zur Weitergabe dieser Daten an andere Versicherer übermittelt. Diese Einwilligung gilt auch unabhängig vom Zustandekommen des Vertrages sowie für entsprechende Prüfungen bei anderweitig beantragten (Versicherungs-)Verträgen und bei künftigen Anträgen.

Datum/Unterschrift

hier bitte abtrennen



hängetrauma

Durch Einschnürung der Beingurte verursachte Bewusstlosigkeit beim Gleitschirmfliegen

Ein tödlicher Unfall im letzten Jahr gab Stoff zum Nachdenken. Ein älterer Gleitschirmpilot war bei einem Flug von einem hohen Berg nach einiger Flugzeit plötzlich reaktionslos mehrere Kilometer geradeaus geflogen bis er in einer Felswand aufschlug und sich tödliche Verletzungen zuzog. Zeugen beobachteten, dass der Pilot eine auffällig hängende Haltung im Gurtzeug hatte. Die Analyse schien zunächst klar; Herzinfarkt oder Gehirnschlag während des Fluges.

Nun ergab es sich, dass in dieser Saison zwei Piloten darüber berichteten, dass sie während des Fluges bewusstlos geworden sind. Ein Tandempilot musste erleben, dass sein Passagier während des Fluges das Bewusstsein verlor.

In allen drei Fällen hingen Piloten bzw. Passagier in den Beinschlaufen des Gurtzeuges, weil es ihnen unmöglich war, ins Gurtzeug zu rutschen. Zum Glück blieben diese Vorkommnisse folgenlos für die Betroffenen.

Eine Pilotin berichtete:

»Beim zweiten Flug geschah dann folgendes: Offensichtlich durch längeres Rumstehen im Gurtzeug hat sich das Sitzbrett irgendwie verschoben oder was weiß ich... jedenfalls starte ich raus und hänge mehr oder minder vor dem Gurtzeug, hochziehen und reinzwängen unmöglich, das Sitzbrett »hing« quasi senkrecht runter. Nach einigen Versuchen diesbezüglich kam ich leider über Gelände, das für eine Außenlandung nicht geeignet war. Habe mich dann also hängend Richtung Landeplatz begeben. Bin unten dann auch angekommen, allerdings hätte das ganz schön gefährlich werden können, da mir offensichtlich durch die blöde Position was wichtiges abgeschnürt worden war und ich massive Kreislaufprobleme bekam. Ich denke, ich hatte eine Menge Glück und einen Engel, der mich runtergebetet hat auch noch.«



Gefährliche Einschnürung beim Gleitschirmflieger

Ein zweiter Pilot erlebte es noch dramatischer:

»Nach erfolgreichem Start möchte ich mich aus der hängenden Stellung im Gurtzeug in die Sitzposition bringen, was mir aber nach mehreren Versuchen nicht gelingt. Immer wieder klappt mein Sitz nach unten und ich hänge weiterhin in den Beingurten. In dieser unangenehmen Hängestellung entschlief ich mich möglichst rasch zu landen und beginne mit dem Höhenabbau durch Kreise. Ich merke plötzlich wie es mir komisch im Kopf wird. Dieser seltsame Zustand im Kopf verstärkt sich. Ich setze noch eine Funkspruch »... mir wird schlecht« ab, dann werde ich ohnmächtig. Als ich wieder zu Bewusstsein komme, liege ich in meinem Gurtzeug seitlich auf dem Waldboden, während mein Gleitschirm in den Bäumen hängt. Es dauerte einen Moment bis ich realisierte was passiert war, und dass ich nicht geträumt habe. Dann befreite ich mich von meinem Helm und meinem Gurtzeug und bin froh das ich noch am Leben bin und nur relativ geringe Verletzungen habe. Wie durch ein Wunder hatte mein Gleitschirm den bewaldeten Hang in ca. 150 m Entfernung zu meiner Flugroute angesteuert.«

Dieser Pilot führte, nachdem er dieses dramatische Erlebnis heil überstanden hatte, einen aufschlussreichen Selbstversuch durch. Beobachtet von einem Freund simulierte er die erlebte Situation in einer Gurtzeugaufhängung. Nach 12 Minuten registrierte er die ersten Anzeichen von Kreislaufproblemen. Kurz darauf musste der anwesende Freund den fast Bewusstlosen aus dem Gurtzeug befreien.

Dieser Pilot führte, nachdem er dieses dramatische Erlebnis heil überstanden hatte, einen aufschlussreichen Selbstversuch durch. Beobachtet von einem Freund simulierte er die erlebte Situation in einer Gurtzeugaufhängung. Nach 12 Minuten registrierte er die ersten Anzeichen von Kreislaufproblemen. Kurz darauf musste der anwesende Freund den fast Bewusstlosen aus dem Gurtzeug befreien.

Mögliche Ursachen

Hat man nach dem Starten massive Probleme ins Gurtzeug zu rutschen, kann das mehrere Ursachen haben:

Wenn die seitlichen Gurte zur Einstellung der Sitzposition zu eng angezogen

T Meele 311

Unter dem Begriff »Hängetrauma« versteht man einen Kreislaufzusammenbruch aufgrund des freien Hängens in einem Anseilgurt. Die Beingurte schnüren durch das Eigengewicht die Oberschenkel ab. Dies führt zu einer Behinderung des Blutrückstromes aus den Beinen. Wenn die Beine nicht bewegt werden, fällt zusätzlich die so genannte »Muskelpumpe« aus. Dadurch können große Mengen des Blutkreislaufes in den Beinen »versacken«. Durch diesen ehroturtenmangel kommt es zu einem Kreislaufschock. Das heißt, lebenswichtige Organe (wie Gehirn, Herz und Lunge) werden nicht mehr ausreichend versorgt. Die Folge ist Bewusstlosigkeit und kann bis zum kompletten Herz-Kreislaufversagen führen. Schmerzen durch die Einschnürung verstärken die Kreislaufreaktionen zusätzlich. Entscheidend hängt jedoch die Zeitspanne bis zum Eintreten von Kreislauftsymptomen von Ort und Grad der Einschnürung der Oberschenkel ab.

Hierzu wurden vom Sicherheitsreferat des Deutschen Alpenvereins schon in den 80er Jahren heroische Versuchsreihen an Freiwilligen gestartet. Bereits nach 3 Mi-



nuten freien Hängens in einem Klettergurt in einer aufrechten

Stellung. Die Leistung sinkt um 30% bis 15 Minuten später kann eine Bewusstlosigkeit eintreten. Dabei ist der Übergang von den ersten Symptomen wie Schwindet, Übelkeit oder Schweißausbrüchen zum Verlust des Bewusstseins unter Umständen sehr schnell und lässt dann keine Zeit mehr für Reaktionen.

Eine fatale Situation beim Fliegen!

Welche Möglichkeiten hat man also noch, wenn man sich trotz aller Bemühungen nicht in den Gurt setzen kann?

Erstens: keine Zeit verlieren und schnellstmöglich landen!

Zweitens: um noch einen gelegentlichen Blutrückstrom durch Entlastung zu ermöglichen und die Muskelpumpe zu aktivieren sollte man seine Beine bewegen (z.B. Vorfußkreisen und wechselseitiges, hohes Anheben der Knie).

Am Wichtigsten ist es jedoch, es erst gar nicht so weit kommen zu lassen.

Dr. Eckhart Schröter

sind, kann der Übergang von der aufrechten Haltung nach dem Start in die Sitzposition schwierig sein. Diese Gurtzeugeinstellung macht es unmöglich, den Oberkörper nach hinten zu lehnen. Mit etwas Glück sitzt man, mit »halber Arschbacke« auf der vorderen Kante des Sitzbrettes. Wenn man Pech hat, stellt sich das Sitzbrett durch die Belastung im vorderen Bereich schräg und man rutscht in die Beingurte.

Wenn das Gurtzeug bereits angelegt ist, aber der Start sich aus irgendwelchen Gründen verzögert, läuft man mit dem angelegten Gurtzeug herum, um nach diesem oder jenem zu schauen. Durch die Bewegungen lockern sich die Beingurte. Die sich lockenden Beingurte erlauben nun dem Sitzbrett seine Stellung zu verändern. Im Normalfall hat dieses, in starbereiter Haltung des Piloten, eine leicht schräge, zur Sitzfläche hin ansteigende Position. Beim Herumlaufen stößt man ständig mit dem Oberschenkel an die Vorderkante des Sitzbrettes. Dies kann, in Verbindung mit lockeren Beingurten dazu führen, dass das Sitzbrett sich weiter aufstellt und nun, unbemerkt vom Piloten, eine stark abschüssige schräge Ebene bildet. In Einzelfällen ist es sogar möglich, dass sich das Sitzbrett nahezu senkrecht, fast parallel zur Rückenfläche des Gurtzeuges stellt. Nach dem Start hängt der Pilot in den lockeren Beinschlaufen ein beträchtliches Stück unter der Sitzfläche und hat keine Chance - oder zumindest erhebliche und nicht ungefährliche Mühen - sich normal ins Gurtzeug zu setzen.

Aus Berichten von Piloten geht hervor, dass es auch noch andere Ursa-

Das DHV-Unfalltelefon

Unfallverhütung setzt Unfallforschung voraus. Wer selbst verunglückt, wer über einen anderen Unfall **Kenntnis hat** oder wer über einen Beinahe-Unfall **etwas weiß**, informiert bitte kurz die DHV-Geschäftsstelle. Tel: **08022/9675-0**, und hinterläßt dort seine Telefonnummer. Der DHV-Sicherheitsreferent Karl Slezak nimmt dann Kontakt auf. Die Unfallmeldepflicht des Piloten bzw. Gerätehalters nach § 5 Luftverkehrsordnung bleibt unberührt.

chen für solch gefährlichen Situationen geben kann:

Wunderbar warmes Wetter macht das Anlegen von Overall und Jacke für den Flug überflüssig. Der Pilot »stopft« diese Bekleidungsstücke in den Stauraum im Rücken- und Sitzbrettbereich des Gurtzeuges, wo auch noch der leere Transportsack Platz finden muss. Die Folge, Rückenteil und Sitzfläche werden derartig nach innen ausgebaucht, dass der Pilot nicht ins Gurtzeug kommt und in den Beingurten hängend einen schmerzhaften Flug überstehen muss.

Ähnlich erging es einem Piloten, der ein älteres Gurtzeug mit einem voluminösen Airbag-Rückenprotektor nachgerüstet hatte. Dieser ließ sich mit viel Mühe gerade so in Rücken- und Sitzteil des Gurtzeuges hineinquetschen. Der Effekt war der Gleiche wie oben beschrieben; der Airbag hatte, seinem Konstruktionsprinzip folgend, nach dem Einbau sein vollständiges Luftvolumen aufgebaut und war nun zu groß für den verfügbaren Raum geworden. Rückenteil und Sitzfläche bauchten sich nach innen aus, der Pilot hatte keine Chance ins Gurtzeug zu kommen.

SICHERHEITSHINWEISE

- > Ein neues Gurtzeug stets zunächst in einer Gurtzeugauffhängung testen. Hierbei mehrmals den Übergang von der aufrechten in die sitzende Haltung (und umgekehrt) ausprobieren. Es empfiehlt sich zudem, ein neues Gurtzeug zunächst bei kleinem Flügen kennen zulernen.
- >- Die optimalen Einstellpositionen aller Verstelligurte markieren, z.B. durch ein farbiges Tape.
- >- Der Vorflugeck beinhaltet die Kontrolle der Gurtzeugeinstellung und ihre Korrektur, die fast immer notwendig ist, weil sich Verstelligurte ständig „selbständig“ machen. Besonders wichtig ist dies, wenn das Gurtzeug vorher von einer anderen (kleineren!) Person geflogen worden ist. Auch dann, wenn man sich längere Zeit mit dem angelegten Gurtzeug bewegt hat, ist eine erneute Kontrolle, besonders der Beingurte und der Sitzbrettposition notwendig. Zwingend erforderlich ist eine sorgfältige Anpassung des Gurtzeuges bei Passagieren von Tandempiloten.
- >- Vor dem Start den Sitz der Beingurte kontrollieren. Sie müssen straff sitzen, (die flache Hand passt gerade noch zwischen Gurt und Oberschenkel) und, bei herkömmlichen Konstruktionen, etwa die Mitte des Oberschenkels umschließen. Dies erleichtert das Hineinrutschen in die Sitzfläche nach dem Start.
- > Vorsicht bei „Überladung“ des Stauraumes im Gurtzeug. Dies hat immer Auswirkungen auf die Sitzposition und macht meistens zumindest ein Verstellen (Größermachen) der seitlichen Gurte zur Einstellung der Sitzposition erforderlich.
- > Beim Nachrüsten von Rückenschutz- Systemen sollte der Rat eines Fachkundigen (Flugschule, Hersteller) eingeholt werden und unbedingt ein Test in der Gurtzeugauffhängung erfolgen. Neben möglichen Problemen mit der Passform des Gurtzeuges, kann ein ungeeigneter Rückenschutz in manchen Fällen auch die Auslösbarkeit des Rettungsschirmes negativ beeinflussen (Rückencontainer!)

Ich komm nicht ins Gurtzeug! Was tun?

Häufig bemerkt man schon beim Startlauf, dass mit dem Gurtzeug was nicht stimmt, besonders dann, wenn sich das Sitzbrett in den »Rücken geschoben« hat. Hier ist ein Startabbruch die sicherste Konsequenz.

Wird nach dem Abheben bemerkt, dass man tief in den Beingurten hängt und sich das Sitzbrett in den »Rücken geschoben« hat, ist ein Wieder-einlanden bei geeignetem Gelände und sicheren Windbedingungen ratsam.

Falls das nicht möglich ist, sollten hektische Aktionen in Bodennähe unterbleiben. Zunächst rausfliegen bis ausreichender Bodenabstand vorhanden ist,

Nun muss der Pilot entscheiden:

ist eine (Not- oder Außen-) Landung innerhalb kurzer Zeit möglich (man hat 10 - 15 Minuten Zeit), ist dies die sicherste Option.

Falls dies nicht machbar ist (Gelände- oder Wetterbedingungen), sollte der Schirm in einen möglichst ruhigen Bereich mit großem Bodenabstand gesteuert werden. Nun beide Bremsen loslassen und mit den Händen beidseitig festen Halt an der Gurtbandgabelung oberhalb der Sitzbrettvorderkante suchen, (Vorsicht bei Seiten- oder Rückencontainern, nicht an den Griff des Rettungsschirmes kommen!)

Beide Arme nun kräftig durchstrecken, dabei wird das Sitzbrett vom Körpergewicht entlastet. Nun muss versucht werden, das Gesäß auf die Sitzfläche des Gurtzeuges zu bringen, Gelingt dies, werden die Bremsen wieder ergriffen. Bei Versuchen mit unterschiedlichen Piloten gelang diese Übung nur jedem Zweiten. Sie erfordert in jedem Fall eine überdurchschnittliche Kraftanstrengung. Der Pilot muss sich auch darüber im Klaren sein, dass er in dieser Situation keinerlei Kontrolle über den Gleitschirm hat. Ein Einklapper beispielsweise könnte fatale Folgen haben.

Bleiben diese Bemühungen erfolglos, muss schnellstens gelandet werden. Die hängende Haltung im Gurtzeug schränkt die Steuerbarkeit des Schirmes deutlich ein, Manöver zum Höhenabbau können in der Regel nicht durchgeführt werden, weil man zu tief hängt um an A-Leinen (Ohrenanlegen) oder B-Gurte (B-Stall) zu kommen. Vor der Steilspirale sei in dieser Situation dringend gewarnt. Die hängende Pilotenposition macht Gewichtsverlagerung unmöglich, eine Kontrolle der Steilspirale ist schwierig, die Gefahr unkontrollierten Spiralen hoch. Zudem beschleunigt die Zentrifugalkraft den Vorgang des »Versackens« des Blutes in den Beinen.

Falls man gezwungen ist über längere Zeit in hängender Position zu fliegen, sollten unbedingt Füße und Beine bewegt werden (siehe Hinweise von Dr. Eckhart Schröter). Auch ein gelegentliches Entlasten der eingeschnürten Beine durch kurzzeitiges beidseitiges Hochziehen des Körpergewichtes an den Aufhängekarabinern, kann das Eintreten des Hängetraumas hinauszögern.

Ein Dank an Cordula Molz und Guido Finzer, die sich die Mühe gemacht haben über ihre Erlebnisse zu berichten und es damit ermöglichen, andere Flieger vor Gefahren zu warnen und ihnen ähnlich gefährliche Situationen zu ersparen.

Karl Slezak, Sicherheitsreferent

Warnung

für den Betrieb von Hängegleitern mit angebauten Fahrwerken oder Rädern.

In den USA ist vermutlich wegen einem durch das Fahrwerk verursachten Verschleiß ein HG-Doppelsitzer abgestürzt.

Die Flugunfalluntersuchung lässt vermuten, dass in Folge der vielen Starts und Landungen mit den angebauten Fahrwerk, ein Verschleiß oder Vorschaden im Bereich der Steuerbügelbasis oder der Steuerbügelseiten aufgetreten ist, der zu einem Bruch geführt hat.

Piloten, die Fluggeräte mit angebauten Fahrwerken benutzen, sollten deshalb die betroffenen Bauteile bei der Vorflugkontrolle besonders sorgfältig überprüfen

- Trapezrohre (Seite und Basis) können durch angebaute Räder eine überdurchschnittliche Belastung erfahren. Sie sind regelmäßig auf Biegung zu kontrollieren und gegebenenfalls auszuwechseln.

alle Verbindungspunkte (Basis/Trapezseitenrohr und Trapez/Kielrohr) sind regelmäßig auf Vorschäden oder Verschleiß zu überprüfen. Ausgeschlagene Bleche etc. sind unbedingt fachgerecht zu ersetzen.

Bei eloxierten Bauteilen kann eine Überlastung häufig durch farbliche Unterschiede erkannt werden. Solche farblichen Unterschiede weisen auf Materialschäden hin.

Gmund, 23.9.2002

Klaus Tänzler, Geschäftsführer

Bruch eines farbig eloxierten Austri Alpin-Parafly-Alu-Gleitschirm-Karabiners



AustriAlpin teilt mit: Nach Abschluss der Untersuchungen steht nun eine Fehlanwendung außer Zweifel. Über die Art der Fehlanwendung könnte man einige Theorien aufstellen.

Die Art der Verformung ließe sogar den Schluss zu, dass der Bruch (bzw. die Beschädigung welche zum Bruch geführt hat) nicht im Flugbetrieb passiert ist.

Wir sollten jedoch diesen Vorfall als Warnung verstehen, wie schnell eine Fehlanwendung zu schweren Verletzungen oder sogar zum Tod führen kann. Es ist bei jedem Produkt eine unsachgemäße Verwendung ein großes Problem. Je nach Einfluss der entsprechenden Fehlanwendung auf die Funktion, oder Festigkeit eines Produktes, schwindet die Sicherheit. Wenn man davon ausgeht, dass ein funktionstüchtiges und richtig benütztes Teil bestmögliche Sicherheit bietet, kann unter Umständen durch eine Fehlanwendung nur mehr einen kleiner Prozentsatz an Sicherheitsreserve übrig bleiben, oder im schlimmsten Fall kann sogar das Bauteil versagen. Wenn die bisher verwendeten Karabiner(aller Fabrikate, größtenteils Alu mit Festigkeitswerten von 15 bis ca. 22 KN) keine Beschädigungen aufweisen, optimal funktionieren und richtig angewendet werden, (unter 500 Flugstunden) kann damit bedenkenlos geflogen werden. Aufgrund des gestiegenen Anteils an Flugsportlern, steigt auch die Dunkelziffer von ungewollten Fehlanwendungen, und somit auch die Gefahr von Materialversagen durch Fehlanwendung. Abhilfe kann durch folgende Maßnahmen erzielt werden.

a: Noch mehr Sorgfalt bei jeder Kontrolle vor jedem Start.

b: Entsprechende Materialwahl welche ein ungewolltes Öffnen weitgehend verhindert, bzw. welches auch bei einer Fehlanwendung (z.B. Schnapper offen) noch entsprechend hohe Sicherheitsreserven vorweist.

Eine Abhilfe wie unter Punkt »b« beschrieben sollte jedoch nicht den Eindruck erwecken, dass man mit dem neuesten und besten Material es sich leisten kann sorglos und unachtsam umzugehen. Die Kontrolle vor jedem Flug ist noch immer die beste Versicherung einen Flug zu genießen, und unten heil wieder anzukommen.

Beim Flugsport kann ein Karabiner bei sorgfältigem Umgang selbst nach einer Zeit von 20 Jahren und häufigem gebrauch nahezu neuwertig erscheinen. Deshalb empfehlen wir Alukarabiner nach 500 Flugstunden auszutauschen. (als Vergleich unser neuer Powerfly Nirosta nach 1000 Flugstunden)

Anmerkung des DHV

Über die im November 2001 durchgeführten DHV-Festigkeitsversuche an Karabinern wurde bereits im DHV-Info Nr. 116 berichtet. Dem DHV sind derzeit keine Festigkeitsprobleme von Alu-Gleitschirmkarabinern anderer Hersteller bekannt. Dennoch empfiehlt der DHV generell Alu-Karabiner nach spätestens 500 Flugstunden auszutauschen, in jedem Fall sofort bei Beschädigung und Funktionsmängeln. Darüber hinaus ist die Verwendung von Stahlkarabinern wegen deren größeren Robustheit ratsam. Dies zeigt jedenfalls die über Jahrzehnte hinweg gewonnene Erfahrung im Drachensport.

Tödlicher Unfall am Hesselberg mit dem Hängegleiter Atos

Der erfahrene Starrfliegerpilot Fritz Schleußinger verunglückte bei einem Thermikflug am Hesselberg tödlich. Der DHV führt eine umfangreiche Untersuchung dieses Unfalls durch und wird baldmöglichst weiteres berichten. Der Hersteller des Atos hat den DHV darüber informiert, dass viele Atos bisher nicht, wie gesetzlich vorgeschrieben, zur Nachprüfung gebracht wurden. Die Nachprüfung hat größte Bedeutung für den sicheren Flugbetrieb des Atos. Starrflieger müssen nach spätestens 2 Jahren zur Nachprüfung, sonst dürfen sie nicht geflogen werden.

239/118

Sicherheitsmitteilung

Hängegleiter Atos DHV 01-0347-99, Atos s DHV 01-0361-00, Atos C DHV 01-0380-02

Es wurden an einigen Geräten am Nasenbeschlag Risse (siehe Bild i und 2) festgestellt. Diese Risse befanden sich am Gabelstück, an der Stelle, an der die Gewindestange eingeschaubt ist.

Jedes Gerät ist vor dem nächsten Flug vom Piloten auf diese Beschädigung hin zu überprüfen. Diese Stelle muss weiterhin nach jedem Landecrash, bei dem die Flügelnase Bodenkontakt hatte, überprüft werden.

Im Falle einer solchen Beschädigung muss der Beschlag vor dem nächsten Flug ausgewechselt werden.

A-I-R GmbH
Borsigstr. 17
D-71277 Rutesheim
www. A-I-R.de
Tel. +49 (0)7152 351 251



240/118

Neue Musterzulassungen

Gleitsegel

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Klasse
DHV G5-01-1022-02	Windtech Coral 32	Skyline Flight Gear 80 kg - 225 kg	1 GH
DHV G5 01-1023-02	Hype	Skywalk GmbH & Co. KG 80 kg - 105 kg	1-2 GH
DHV 95-01-1024-02	Windtech Tonic 32	Skyline Flight Gear 95 kg - 125 kg	1 GH
DHV 65-01-1025-02	Windtech Tank 29	Skyline Flight Gear 80 kg - 100 kg	1 GH
DHV 65-01-1026-02	Windtech Tonic 27	Skyline Flight Gear 70 kg - 85 kg	1 GH
DHV GS-01-1027-02	Edel Live L	wings of change 100 kg - 125 kg	1-2 GH
DHV 65-01-0281-02	Edel Live M	wings of change 80 kg - 205 kg	1-2 GH
DHV G&Lo229-02	Edel Live S	wings of change 70 kg - 95 kg	1-2 GH
DHV GS-01-030-02	Nova Phorus L	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 200 kg - 125 kg	1 GH
DHV GS-01-4031-02	Independence Aue 5	Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG 64 kg - 85 kg	1-2 GH

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Klasse
DHV GS-01-032-02	Independence Avalon M	Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG 80 kg - 105 kg	1-2 GH
DHV 65.01-1033-02	Independence Avalon	Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG 35 kg - 120 kg	1-2 GH
DHV GS-01-034-02	Independence Avalon XL	Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG no kg - 240 kg	1-2 GH
DHV 85-01-1035-02	XIX Inter 2L	XIX GmbH no kg - 130 kg	1a GH
DHV G5.014036-02	XIX Inter 2 S	XIX GmbH 70 kg - 95 kg	1-2 GH
DHV GS.01-1031-02	Titan S	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. 60 kg - 85 kg	2 GH
DHV 65-01-1038-02	Joker M	heeX air sports GmbH 80 kg - 105 kg	GH
DHV GS-01-1039-02	Joker M-S	heeX air sports GmbH So kg - m5 kg	1-2 GH
DHV G5-01-1a40-02	Ainwave Sport XS	Ainwave Villingen Ges.m.b.H. 50 kg - 70 kg	2 GH
DHV GS-01-4102	Atis	Lukavsky Zdenek na kg - 130 kg	1-2 GH
DHV GS-01-42-02	Advance Epsilon 4/24	ADVANCE Thun AG 58 kg - 75 kg	1-2 GH
DHV G5.011043-02	Advance Epsilon 4/26	ADVANCE Thun AG 70 kg - 90 kg	1-2 GH
DHV GS-01-44-02	Advance Epsilon 4/28	ADVANCE Thun AG 85 kg - 105 kg	1-2 GH
DHV 65.01-1045-02	Advance Epsilon 4131	ADVANCE Thun AG 100 kg - 130 kg	1-2 GH
DHV G3.011046-02	Anis S	Lukavsky Zdenek 65 kg - 90 kg	1-2 GH

Hängegleitergurtzeuge

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Anhängelast max.
DHV 03-0117-02	express	Delta Fly Hans Madreiter	100 kg

Gleitsegelgurtzeuge

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Anhängelast max1
DHV 5-03.0261e	SUP AIR DUO	Aerosport International GmbH	200 kg
DU 65-03.0262.02	Paratech A Serie	Paratech AG	100 kg
DHV 05-03.0263e	Paratech M Serie	Paratech AG	100 kg
DHV 65.03.2264-02	SUCCESS	ADVANCE Thun AG	100 kg

DHV/OeAeC- anerkannte Betriebe für Luftsportgerät

Name,	Adresse, Telefon, Fax, eMail	Anerkennung für
Eder OEG	AT 6091 Götzens Kirchstraße 14, Tel. 0043/5234 33985 oder 87 Fax 0043/5234 33987, office@m2ourdooccom	Herstellung und Instandhaltung von Gurtzeugen



Titel

Militärischer Tiefflugbetrieb

Wann: An Werktagen zwischen 7.00 Uhr bis 17.00 Uhr. Freitags endet der Betrieb in der Regel **um** 14.00 Uhr

Wo: Nahezu gesamte Bundesrepublik Deutschland; keine feste Strecken

Flughöhe: Mindestflughöhe 1000 ft GND, in Ausnahmefällen 500 ft GND

Fluggeschwindigkeiten: Jets bis ca. 900 km/h

Informationen: Militärische Übungen (z.B. Clean Hunter) werden in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht. Zudem Informationen auf der DHV Homepage sowie bei der Deutschen Flugsicherung (www.dts.de) und beim Amt für Flugsicherung der Bundeswehr (06103/3105751). Fragen zum militärischen Flugbetrieb werden bei der Flugbetriebs- und Informationszentrale (FLIZ) des Luftwaffenamtes Köln kostenfrei beantwortet. (0800/8620730)

UND STAHL

Unterschiedlicher könnten zwei Fluggeräte nicht sein. Das eine aus ein paar Quadratmeter Nylon, das andere aus Stahl mit kraftstrotzenden Triebwerken und Bewaffnung an Bord. Während die einen im Aufwind unter den Wolken gleiten, fliegen die anderen mit Schallgeschwindigkeit und im Tiefflug unten durch. Da stellt sich unter anderem die berechnete Frage, ob die Piloten im Cockpit uns Drachen- und Gleitschirmflieger überhaupst sehen.

Von einander lernen

Im Rahmen der Zulassung von Fluggeländen beteiligt der DHV bei Ausklinkhöhen von über 150 m GND immer das Luftwaffenamt. Im Laufe der Zeit hat sich die Zusammenarbeit als fruchtbar erwiesen. Die Luftwaffe erhält von uns Informationen über Flugbetrieb und Fluggelände, während wir besser über den militärischen Übungsflugbetrieb informiert werden. Regelmäßig finden Treffen zwischen DHV und Luftwaffe statt. Ergebnis: Die wichtigsten Fluggelände (Hang- und Windenstart) wurden in die militärischen Luftfahrerkarten eingetragen (nicht zu verwechseln mit der

ICAO-Karte). Vermutlich wird bald auch die Bundeswehr im Internet Übungen und Infos für Piloten öffentlich darstellen.

Srennpunkt militärische Übungen

Seit 1980 hat sich das militärische Flugaufkommen um ca. 80 % reduziert. Die alliierten Verbände wurden zum Teil abgezogen und viele Trainingsflüge werden weitgehend im Ausland abgehalten. Dennoch häuft sich der militärische Flugbetrieb an manchen Tagen auch bei uns, insbesondere bei Übungen. „Den Teilnehmern der Übungen soll die Möglichkeit gegeben werden, so realitätsnah wie möglich zu trainieren. Es sollen fliegerische und taktische Fertigkeiten und Fähigkeiten erreicht und



Das DHV-Team beim Lokaltermin



Team-Weltmeisterin im Drachenfliegen Regina Glas, DHV-Sportsekretärin Margit Wohlrab, GS-Streckenflugmeisterin Babsi Lacrouts

erhalten werden. »Train like you fight«, denn nur was im Friedensflugbetrieb beherrscht wird, kann im Krisenfall sicher und professionell angewandt werden, erklärt WS0 Major Thoben vom Luftwaffenamt Köln, der lange Zeit auf dem Waffensystem Tornado eingesetzt war. Bei Übungen werden teilweise die Lufträume für den Zivillflugbetrieb gesperrt. Diese Events nennen sich »Clean Hunter«, »Guided Eagle« oder »Elite« und werden über NFL bekannt gegeben.

Brennpunkt geographische Besonderheiten

Militärjet-Besatzungen nutzen häufig geographische Merkmale zur Orientierung. Dies können Berggipfel oder Erhöhungen sein, die auch für Tuchflieger vorzugsweise zu Thermikflügen genutzt werden. Aufgrund der geringen Größe und der niedrigen Geschwindigkeit sind Drachen und Gleitschirme von den über 800 km/h

schnellen Jets schwer zu erkennen. In einer Sekunde werden so leicht 200 m zurückgelegt. Da bleibt für die Piloten wenig Zeit zu Ausweichmanövern. Vom Bordradar können Drachen- und Gleitschirmflieger praktisch nicht erfasst werden, da die Rückstrahlfläche zu gering ist. Der Gleitschirm- oder Drachenflieger sollte, wenn möglich, durch »Fläche zeigen«, z.B. Wingover auf sich aufmerksam machen. Geländehalter können ihr Gelände über den DHV dem Luftwaffenamt melden, wenn sich Begegnungen häufen. Wichtige Gelände können dann ggf. auf der Militärkarte eingezeichnet werden.

Brennpunkt Grenzen und Luftraum-Engpässe

Häufig finden militärische Flüge parallel zur Grenzabstandslinie z.B. im Bayerischen Wald oder an den Alpen entlang statt. Auch besondere Luftraumstrukturen führen teilweise zu Engpässen, wenn beispielsweise Kontrollzonen dicht neben einander liegen. Im übrigen wird militärischer Tiefflugbetrieb nahezu überall in der Bundesrepublik ausgeführt. Die Mindestflughöhe beträgt i000 ft GND, in Ausnahmefällen 500 ft GND.

Björn Klaassen
DHV Referat Flugbetrieb



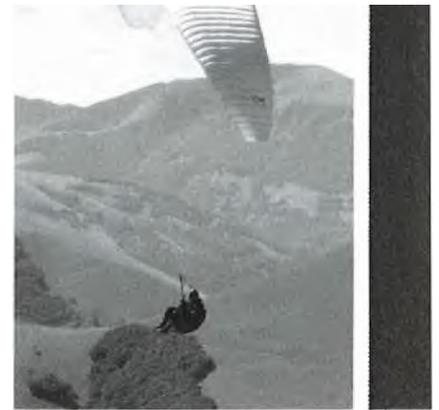
Aus der Sicht eines Phantompiloten

Major Gerhard Peter fliegt seit 1989 in Neuburg an der Donau beim Jagdgeschwader 74 Mölders F4F Phantom und ist dort seit 9 Jahren als Fluglehrer tätig. Auf seine Initiative wurde der DHV vom Geschwader in Neuburg zu einer Informationsveranstaltung eingeladen. Der Besuch erlaubte uns einen faszinierenden Blick hinter die Kulissen. Überraschend für uns

war, dass die Besatzungen ausserordentlich gut über die Fluggelände der Drachen- und Gleitschirmflieger im Altmühltal und entlang der Alpen informiert sind. Schon bei der Ausbildung der jungen Besatzungen wird besonders auf die neuralgischen Berührungspunkte zwischen ziviler und militärischer Fliegerei hingewiesen. Daher ist es selbstverständlich, dass bei Tiefflugübungen sämtliche Fluggebiete und die thermischen Bedingungen an den jeweiligen Tagen eine wesentliche Rolle der Streckenplanung spielen. Problem für die Besatzungen von Kampfflugzeugen ist generell die stark eingeschränkte Sicht aus dem Cockpit. Bei Geschwindigkeiten von über 800 km/h bleiben nur Sekundenbruchteile um zu reagieren. Größere Gefährdung als Drachen und Gleitschirme stellen jedoch die Segel- und Leichtflugzeuge dar, die in der Regel zusätzlich zu ihrer schmalen Shilouette auch noch helle Anstriche haben. Sie sind bei diffusem Hintergrund sehr schwer zu sehen.

Stellvertretend für alle Kameraden wünscht sich Major Peter aus Gründen der Flugsicherheit mehr Mut zur Farbe (je greller desto besser) bei Gleitschirmen und Drachen um Kollisionen zu vermeiden.

11 NINI
333



avalon

DHV I

spEEd, biplace

DHV 1-11

dragon

DHV 1-11

radical

DHV 11-111

raptor

PERformance

ferCE
Ers r a Lv iots

Pröbstener Straße 15
12-87637 Eisenberg
TEI: 491E1354/9E133-0
Fax: 49/8364/9833-33
Info@Independence-world.com



Oppenau/Schwarzwald

Nach zähem Ringen und einem gigantischen vom DHV organisierten Orts-termin mit knapp 20 Teilnehmern konnte in Oppenau (Landkreis Offen- burg) im Frühling endlich ein Fluggebiet im Nordschwarzwald eröffnet werden. Eine vom Sturm Lothar freigeblasene Fläche dient nun dem jungen



Verein als Startplatz. Die Orts- gemeinde hatte das Projekt unterstützt. Mit Auflagen wur- de sichergestellt, dass ein Au- erhuhn-Biotop nicht beeinträch- tigt wird. Weitere Infos beim Oppenauer Gleitschirmflieger e.V. unter Werner.Geiser-Op- penau@t-online.de. In unmit- telbarer Nachbarschaft konnte auch das Fluggelände »Vogts- meier Kanzel« vom Baiersbronner Verein zugelassen werden.

Björn Klaassen
DHV Referat Flugbetrieb



Fotos: Björn Klaassen



Hintereck/Schwarzwald

Die Naturschutzansprüche sind in Baden-Württemberg besonders hoch. Am Hintereck konnte die Zulassung aufgrund erheblicher Bedenken des Naturschutzes (Vogelschutz) bisher nur probeweise außerhalb der Brut- zeit erteilt werden. Ein Gutachten ist seit Jahren in Bearbeitung. Zur Ver- wunderung aller Beteiligten wurde nun eine wo m hohe Windkraftanla- ge am Startplatz genehmigt und aufgebaut. Zwei weitere Mühlen werden dieses Jahr gebaut. Weitere Infos beim Gleitschirmclub Lenticularis, Peter Hühne unter peter@huehne.org

Björn Klaassen
DHV Referat Flugbetrieb

www.paramotor.de

Harzer
GLEITSCHIRM
Schule & Shop
Knut Jäger



Angme,HT

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

www.gleitschir.reisen.com

adventure
SPORTS
Gleitschirm-Flugschule

- Grund- und Höhenflugschulung
- Schnupperkurse und TandernRüie
- Performancecenter (DHV), SeAnare und Weiterbildung
- Reisen in Europa und weltweit
- Shop, Testcenter, Service, Gebrauchteräte...
- Infos unter www.adventure-sports.de oder den kostenlosen Prospekt anfo

Adventure Sports
plsteon
-4366itenggries
Fon '08042/9486

Geheimtip für den Traumflug nach Feierabend

Die dichtestbesiedelte Region Deutschlands, das rheinisch-westfälische Industriegebiet, ist von der Natur für Drachen- und Gleitschirmflieger leider sehr benachteiligt: Die nächsten Flugberge liegen im Sauerland, in der Eifel oder am Teutoburger Wald. Zum Glück gibt es in Hamm beim VDV und (<http://home.tonline.de/home/Karlheinz.Haslerivestis-i.htm>), in Uedem bei den FFN (www.esmnet.de/ffn www.schwarze-heide.coe und in Coesfeld (www.schleppstart.de/) wenigstens einige Windenschleppgelände in der weiteren Umgebung, ohne die unser Flachland komplett unfliegbar wäre. Eine Alternative gerade für Wochentage, die man kurzfristig auf eigene Faust nutzen will und kann, und gerade für Drachenflieger im westlichen Ruhrgebiet, bietet nun Norbert Javan (www.uls-jovan.de) auf dem Flugplatz Dinslaken-Schwarze Heide (EDLD) an: Er schleppt hinter seinem Sonic/Smart-Trike direkt in die Thermik hinein, notfalls bis auf 1000 m über Grund oder mehr. Das funktioniert so gut, dass es für Piloten aus den umliegenden Städten wie Bottrop, Essen, Gladbeck, Duisburg und Oberhausen trotz Familie und Beruf kein unerfüllbarer Traum ist, sich an einem ganz normalen Wochentag mittags von Schreibtisch oder Werkbank loszueisen, sich hinter das Trike zu hängen, einen schönen Zweistundenflug zu genießen und pünktlich zum Kaffee oder spätestens zum Abendessen wieder zu Hause zu sein. Norbert macht's möglich durch seine fast ständige Anwesenheit auf dem Flugplatz, wo auch seine Flugschule sowie sein Trike-Service und Charterbetrieb angesiedelt sind - in aller Regel genügt ein Telefonanruf. Und es lohnt sich! Der Flugplatz (www.schwarze-heide.com) inmitten der landschaftlich reizvollen Kirchheller Heide ist thermisch recht aktiv und hat bei den dort ansässigen Segelflugvereinen als Thermik- und Streckenrevier einen ausgezeichneten Ruf. Durch die großzügige Schleppstrecke ist der Start bei den vorherrschenden Windbedingungen unproblematisch; es bestehen Lagermöglichkeiten für Drachen. Für Otto Normaldrachenflieger ist die UL-Schlepp Ausbildung mitunter recht aufwendig, daher ist vorgesehen, künftig in Dinslaken auch entsprechende Kurse unter der Leitung erfahrener Ausbilder durchzuführen.

Termine und Infos: Norbert Jovan, Tel.: +49/172/2626819, info@uls-jovan.de.

Dietrich Schröder

Tegelberg/Allgäu

Nachdem im vergangenen Spätherbst die Rampe abgebaut wurde, waren insbesondere die Drachenflieger enttäuscht, Erst nach der Schneeschmelze konnte weitergearbeitet werden, um die Situation zu verbessern. Die Tegelbergbahn hat als Geländehalter zudem die Flugbetriebsordnung am Tegelberg erneuert. Notwendig ist eine Einweisung in das Fluggelände. Hierfür wird als Flugberechtigung eine „Grüne Karte Tegelberg“ ausgestellt. Aufgrund von Vorfällen beim Tandemfliegen wurden auch neue Doppelsitzerregelungen eingeführt. Somit darf mit Doppelsitzern nur gestartet werden, wenn eine schriftliche Genehmigung der Tegelbergbahn vorliegt. Weitere Informationen und Details unter www.tegelbergbahn.de, Tel: 08362/98360 oder bei den örtlichen Flugschulen und Vereinen.

Schleppgelände in Ostwestfalen

Im Paderborner Land (Ostwestfalen) gibt es einen optimalen Landstrich der absolut TOP zum Windenschlepp geeignet ist. Dieser Platz liegt zwischen Paderborn und Salzkotten. Auf diesem Gelände kann das Schleppseil rein theoretisch auf über 1.500 m Länge überwiegend in Startrichtung 0 - W ausgelegt werden. In der Richtung N - S sind immerhin noch ca. 800 m möglich. Es gibt nur ein Problem: Momentan bin ich die einzige Person, die am Aufbau dieses Geländes interessiert ist, d. h. ich suche engagierte Flieger (Drachen, Gleitschirm), die bereit wären, sich am Aufbau eines solchen Vorhabens zu beteiligen. Das Problem kennt Ihr ja sicher alle. In näherer Umgebung wohnt ein Flieger - und man kennt ihn nicht. Deshalb mein Aufruf: Wer Interesse hat und in der Nähe des bezeichneten Gebietes Paderborn Salzkotten - Delbrück - Geseke - Lippstadt - Büren - Soest wohnt, bitte melden! Kontaktadresse: Chris Urban, Lange Brückenstr. 7, 33154 Salzkotten, Tel: 05258/3852 oder 6396, Fax 3777, e-mail: bece.urb@t-online.de.

Höllenberg/Pfalz

Lange hat es gedauert! Über Jahre hinweg haben sich Christoph Fath und seine Mitstreiter vom Südpfälzer Gleitschirmfliegerclub um ein Fluggelände im Pfälzerwald bemüht. Nun ist es endlich wahr geworden. In Zusammenarbeit mit Ortsgemeinde, Forst- und Naturschutzbehörden konnte in einem Kiefernwald eine Startfläche angelegt werden. Begeistert sind nicht nur die Piloten. Auch Wanderer und Naturfreunde haben die Schönheit des Pfälzer Waldes an diesem Aussichtspunkt entdeckt. Der DHV konnte die Erlaubnis erteilen, nachdem auch die Frage des Wanderfalkenschutzes geklärt wurde. Mit einem Festakt des Vereins haben Dr. Heiner Geißler und der DHV Vorsitzende Charlie Jöst das Gelände im Mai feierlich eingeweiht. Der Weg zur Wolkenbasis ist nun frei und Christoph Fath darf sich freuen. Zur Belohnung für seinen Einsatz wird er durch seine Clubmitglieder zum Startplatz getragen – immerhin 140 Höhenmeter! Weitere Infos unter www.duddflieger.de.

Björn Klaassen
DHV Referat Flugbetrieb



Ortstermin mit DHV und allen Beteiligten am Höllenberg / Pfalz

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

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT 2.11. - Info Nr. 119

Später eingehende Kleinanzeigen werden automatisch in das nachfolgende Info aufgenommen.

Kürzungen vorbehalten

Haftungsausschluss!

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

Gleiterschirme

1

Gradient Bright 26, N. 7/02, Rettung UP 22, NP 4.000,- Euro, Tel.: 0173/1493517
19.00 20.00 Uhr

Edel Control L, 51.3/2000, incl. Gurtzeug SupAir Evolution u. Rettung, Check 6/2004, VB 2.200,- Euro, auch einzeln, Tel.: 0171/6457269

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

Nova Phelix 25, Bj. 2000, rot, 80-100 kg, 1.600,- Euro, Woody Volley X-Press Airbag, 250,- Euro, Rettungsgerät Perchä Oskar 16, 250,- Euro, Tel.: 0172/8277676

Nova Phelix 21, Bj. 9/2000, 60-85 kg, Check neu, VB 1.500; Euro, Tel./Fax: 08022/65367

Advance Alpha 2/24, Bj. 00, gelb/blau, 60-80 kg, incl. Gurtzeug, Rettung, Helm, Check neu, VB 2.000,- Euro, Tel.: 07661/904309

Nova Phelix 25, Bj. 9/2000, 80-100 kg, türkis, Gurtzeug Elite m. Prot. Scooter 94 u. Rettungsschirm u. Insider Chorly Helm, aus gesundhlt. Gründen 7.306,- DM für 2.400,- Euro, Tel.: 08243/2471

Nova Phelix 25, Gurt Sup Air M u. Rucksack, NP 6.500,- DM für 2.100,- Euro, Tel./Fax: 089/6013466

Nova Phelix 23, rot, 1.100,- Euro, Tel.: 08322/6474

Nova Philou 26, Bj. 95, 75-100 kg, VB, Tel.: 06144/1007

Nova Phelix 25, Bj. 4/02, mit Pecksuck u. Beschleuniger, VB 1.900,- Euro, wg. Krankheit, Tel.: 06171/24043 od. 0175/3868635

Nova Phelix 25, Bj. 4/2002, u. Packsack u. Beschleuniger, wg. Arbeitsunfall z. verkaufen, 1.800; Euro, Tel.: 0175/3868635

1-2

Paratech P23 24, Bj. 97, 65-85 kg, Check bis 1/03, Euro 380,-, Tel.: 08381/929675 od. daniela.schwertfeger@gmx.de Level 80, Bj. 97, 85-110 kg, Check 4/2003, kompl. mit Gurtzeug Edel incl. Protector, Rettung Firebird RS II u. Rucksack, 1.250; Euro, Tel.: 09405/961956

Apco Sierra 28, Erstzulassung 11/98, kompl. Ausrüstung (Schirm, Gurtzeug, Rettung, Helm) für VB 1.600,- Euro, Tel.: 0171/1717251

Gin Oasis L, chilly rot, VB 2.400,- Euro, evtl. mit Gurtzeug u. Rettung, Tel.: 0171/3503592
S2 26-VT, Bj. 8/98, blau, Check 1/03, incl. Gurtzeug XC Pro und Rettung Amigo Pl, Beschleuniger, Packsack, wg. Hobbyaufgabe, VB 990; Euro, Tel.: 089/60600389

Arcus M, Bj. 8/99, 80-105 kg, Check bis 12/03, rot, 1.200,- Euro, Gurtzeug Airea, Bj. 98, Gr. I., Rücken- und Seitenprotector, Rettung seitlich, 350,- Euro, Tel.: 08458/346993 ad. die.mayers@veweb.de

Airea Rebel M, rot, 990,- Euro, Tel./Fax: 089/6423123

Pure L, Bj. 6/01, rot, incl. Gurt Free X Control Millenium, incl. Rettung UP Profile 22, VB 2.000; Euro, Tel.: 0171/7827748

Ignition L, Bj. 8/98, blau/weiß, 75-95 kg, 950; Euro, Gurtzeug Balance Magic, 190; Euro, Rettung Annulor 22 (bis 120 kg), 220; Euro, Helm Charly Insider XL 75; Euro, Koch-Schleppklinik 50; Euro, Tel.: 05361/31436

Matrix L, Bj. 5/00, 90-115 kg, gelb, Check neu, mit FB Gurtzeug »Bodyguard« Bj. 7/00 u. Rettung FB RS2 u. Helm M »Insider«, VB 1.750; Euro, Tel./Fax: 08845/607

Discus 1000/80, Gurtzeug Parotech Al, Rettung Firebird, Vario, Checknochweise, 700,- Euro, Tel.: 02330/72760

P23 27, Bj. 8/97, orange, Gurtzeug Perche Fly Magic, Rettung, Helm, Vario Bräuniger, VB 1.800; Euro, Tel.: 0171/5442776 od. Teer-komp2t-online.de

Mistral 2.22, Stortgewicht 60-80 kg, rot/weiß, Bj. 06/2001, 1.500,- Euro, Tel.: 08052/909434

Arcus Bi. 7/99, blau, Check bis 7/2004, Rettung Minitex 110, 100,- Euro, Bergsteiger Leichtgurt Signma, 100,- Euro, Tel.: 09123/5398 od. Fax/AB -5397

Flair M, rot, Check neu, Sitz Controll., Rettung RS 2, Bräuniger ID classik, Free X Overall L, VB, Tel.: 06152/909392 od. 0171/4203004

Nova X-Act-23, Bj. 98, Check neu 1/01, 75-95 kg, weiß, Gurtzeug Sup Air mit Seitenairbag, Rettung Sup Air, Bräuniger Verb 10-Basis II, Helm Gr. L, Comfort Rucksack, kompl. 1.500,- Euro, Tel.: 07562/4220 od. Fax -4173, Schirmers-ny@tonüne.de

Mistral 2.22, Bj. 3/02, rot/weiß, VB 1.990,- Euro, Tel.: 089/48953700 od. Fax-26011665

Ignition L, B. 2/00, rot, 75-95 kg, Check neu, incl. FB RS2 Rettung u. FB Bodyguard Gurtzeug, VB 1.700; Euro, Tel.: 0841/66261 od. Fax -9516661

Groove L, Bi. 5/00, gelb/weiß, 95-120 kg, VB 1.250,- Euro, Tel.: 089/52389546 od. 0179/2011110

Nova Carbon M, Bj. 3/01, 85-105 kg, rot, 1.290,- Euro, Tel.: 06406/1844

Quartz L, Bj. 4/96, Chorly Gurtzeug Protect. u. Rettungsschirm SC 118 (passiv), wg. Hobbyaufgabe, VB 499,- Euro, Tel.: 08862/8950 od. 0031-45/5226572 od. jengel@veweb.de

Flair 5, Bj. 99, VB 850,- Euro, gerne auch mit Gurtzeug u. Rettung (Perche Magic), Tel.: 0178/7856708

P23 27, Bj. 97, 80-105 kg, u. Gurtzeug Sup Kir u. Rettung u. Helm Icaro, Handschuhe, Check neu, Tel.: 0163/8040096

Advance Epsilon 2/31, 95-110 kg, violett/gelb, Gurtzeug, Rettung, Helm Gr. M - 58, Overall Gr. L, VGH*, NP 8.600; 0W, VB 2.200; Euro, Tel.: 0172/8514226

APCO-Gleiterschirme

Richard Roth
Deutschland und Österreich
Brunnenstr. 15

D-87669 Rieden am Förgensee
Tel. 08362/925262
Fax 08362/925099
www.apco-gleiterschirme.de
info@apcolleiterschirme.de

Jetzt Info anfordern mit
Gratis Überraschung

Flugsportladen Siegen

Claus Vischer

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 Gleiterschirme ab 1.899 €, ständig 40 gebrauchte GS vorrätig.
Inzahlungnahme, Fluglehreineinweisung am Hang oder Winde, ständig 25 verschiedene Gurtzeuge. Herstellerunabhängige Beratung, GS-Motoren: Verkauf, Service + Reparatur.

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

claus@flugsport.de www.flugsport.de

Huf tungsaußschluß!

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

Matrix M, Bj. 7/00, 75-95 kg, blau/weiß, Gurtzeug Pole Position Firebird GH Bj. 2/01, m. Rettung RS 2, max 120 kg, Bj. 2/01, mit Helm u. Varia Bräuniger, VB 2.500,- Euro, Tel.: 08665/7716 od. Koelleiulycos.de

Arcus S, Bj. 1/2000, rot, 1.400,- Euro, Tel.: 06353/3314 od. 0171/4339355

Session XS, Bj. 4/99, rot, 50-70 kg, Check 5/01, Gurtzeug Dimension V, Rettung seitlich, Flight Design Mayday Plus 24, Koch Schleppklinke, nur im Paket, FP 890,- Euro, Tel.: 09171/890904

Session M, Bj. 5/99, orange, 80-110 kg, Check 5701, Gurtzeug Pro Design Jom, Rettung seitlich, steuerbar, Pro Design XS400/Help, Koch Schleppklinke, nur im Paket, FP 990,- Euro, Tel.: 09171/890904

Arcus M, Bj. 7/99, blau, Check neu, VB 1.400,- Euro, Tel.: 0173/8675180

Biplace

Astra' Twin, BI. 11/01, rot/weiß, 150-250 kg, VB 2.250,- Euro, Tel.: 08024/2422 od. 0171/1704545

Fat Willie, VB 700,- Euro, evtl. Rettung f. Doppelsitzer, Tel.: 0171/3503592

Fat Willie, Bj. 3/98, 140-250 kg, incl. Schulung 1.300,- Euro oder tausch gegen Arcus XL Twin, Tel.: 06831/9020115 od. 0179/4635062

2

EQ Sport 26, Bj. 10/90, Gurtzeug Perfect v. Perche m. Rettungsgerät, Bj. 92, Höhenmesser Afro Micropanel, Bj. 92, günstig abzugeben, Tel.: 07541/941258 od. Fax: -404867

Airea Revolution M, Bj. 7/01, VB 2.000,- Euro, Tel.: 08022/65198

Astrull, Bj. 98, blau, wg. Hobbyaufgabe, VB 750,- Euro, Tel.: 030/7444280

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

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

Astra' 2.26, Bj. 6/00, 80-105 kg, 1.750,- Euro, Tel.: 0911/479862

Gleitschirm- und Drachenflugschule Aktiv

SckNIHrt / Flecifarif / Verket %HK Berattom demem Sporther Teil'er-9



Harti Wald • Tegelbergstr. 33 • 87645 Schwangau
Telefon 0 83 62 / 92 14 57 • Telefax 0 83 62 / 92 1 3 98
www.flugschule-aktiv.de • E-Mail: flugschule.aktiv@t-online.de

Spear L, Bj. 1/97, blau, Check 3/02, Speedsystem, Packsack, VB 500,- Euro, Tel.: 05308/3247

Apco Bagheera M, Bj. 6/99, violett, VB 1.050,- Euro, Tel.: 089/7854387

Mistral 30, Bj. 96, blau/weiß, VB 650,- Euro, Tel.: 09622/717150

Space 24, Rainbow, 75-95 kg, kompl. mit Gurtzeug, Packsack, Rettung Charly Revolution II, Helm, Windschleppklinke, Check neu, BI. 94, VB 450,- Euro, Tel.: 05594/999808

Bandit M, Bj. 6/2000, Check neu, weiß, VB 990,- Euro, Tel.: 08248/7600 od. 0172/8220699

Maxx M, BI. 8/2000, Check neu, VB 1.100,- Euro, Tel.: 0174/9594935

Nova X-Ray 26, Bj. 6/98, Check 2/04, 110 kg, weiß/türkis, incl. Packsack »young pirates«, 910,- e, speditionEuroklumpp@t-online.de

Vision L, Bj. 10/94, pink, u. Vonblon Gurtzeug 250,- Euro, Rettung Up Profile 22, 130 kg, 200,- Euro, Vorio Bräuniger IQ Basis 100,- Euro, Tel.: 06074/90750

Advance Sigma 5 26, Bj. 4/02, weiß/schwarz/rot, gegen Gebot, Tel.: 08234/8931

Comet XT 26, mit Packsack, gelb, ca. 75-95 kg, Gurtzeug Steger Recar light m. Rettung 200,- Euro, Tel.: 08823/5100 abends od. -3342 tagsüber

Space 27, It 94, Check bis Feb. 04, Gurtzeug FreeX Controll Millenium Frontcontainer Bj. 6/00, Rettungsgerät »Profile«, Schleppklinke Control, Tel.: 08143/355 od. Fax -8291

Booster L, BI. 5/00, Check bis 2/04, blau, für 1.000,- Euro, Rettung Paratech PS1, 04/00 für 275,- Euro, Tel.: 036450/31084 od. 0179/4756749



Bei Drachen, Gleitschirmen, Gurtzeugen und Rettungsgeräten nicht vergessen:

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

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

Anzeigentext (Bitte möglichst kurz)

Drachenausrüstung Gleitschirmausrüstung Instrumente Gurtzeug Rettung Sonstiges

Kürzungen vorbehalten

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

Name

Telefon

Fax

Anschrift

Unterschrift

Zwei starke Partner

erji

Der Sicherheitsplan, der genug Geld fürs Hobby läßt!

- ves-** Monatliche Berufsunfähigkeitsrente bei Verlust der Arbeitskraft bis Alter 60 Jahre ohne jegliche Verweisung
- 1111.1111** Sofortige, hohe finanzielle Absicherung der Familie im Todesfall
- Nom-** Planmäßiger Kapitalaufbau
Ohne Prämienzuschlag für das Flugrisiko

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

Info-Coupon

Bitte einsenden an:

ebN

GERLING

Geschäftsstelle Affinity/Sport
z.Hd. Frau Sinks
117er Ehrenhof 3
55118 Mainz
Tel: 06131 /6151 80
Fax: 06131/615193

Name _____ Geb. Datum _____
Strasse _____ PLZ, Ort _____
Telefon _____ Beruf _____
Selbständig ___ Angestellter ___ Branche _____
Bürotätigkeit am festen Arbeitsplatz _____
Körperliche Tätigkeit _____ 0 _____
Personalverantwortung für _____ Personen _____
Gewünschte monatliche Berufsunfähigkeitsrente _____ Euro
Todesfallabsicherung gewünscht _____ Euro
Sonstige Wünsche _____

Der neue Sicherheitsplan für DHV-Mitglieder

Höhere Absicherung bei geringerem Prämienaufwand

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

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

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

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

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

Ein 30-jähriger Mann muß für einen Todesfallschutz von 50.000 EUR, einer Berufsunfähigkeitsrente von 1.000 EUR monatlich und einem Kapitalaufbau von 15.000 EUR (incl. Gewinnbeteiligung 36.000 EUR) eine monatliche Prämie von 94,11 EUR aufbringen. Rechnet man die derzeitige Gewinnbeteiligung sofort mit in die Prämie ein, reduziert sich diese auf 81,64 EUR. Der Schutz gilt bis zum 60. Lebensjahr. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt auch die Kapitalauszahlung.

2.3

Advance Sigma III 30 S, Bj. 97, plus Charly Rettung u. Gurtzeug, 1.000,- Euro, Tel.: 07224/68835

Aerologic 55, Bj. 8/93, pink, 80-135 kg, Gurtzeug CC-Top, Rettungsschirm Sigma Security G 111, Helm mit Funk, 580,- Euro, Tel.: 08141/7504 od. 0170/3490018

Mistral 24, Bl. 10/01, 75-95 kg, VB 1.600,- Euro, auf Wunsch m. Gurtzeug und Rettung Sup Air L, Bj. 6/01 u. Helm u. Varia Bräuniger 10, Tel.: 07721/70240 od. beschdie@onlinehome.de

Spydair 44, radial, 32m2, Bj. 5/97, 100-120 kg, 150,- Euro, Tel.: 08342/41531

Hanggleiter

1-2

Supersport 153, Bj. 94, Gurtzeug Delta Racer Sport, Weiterhülle, VB 1.100,- Euro, Tel.: 089/7600086 od. -85

2

Impuls 14, Bj. 10/98, Check bis 10/03, rot/gelb, 2 Ersatzsteuerbügel, für 45-75 kg Piloten, nur 22 kg schwer, 950,- Euro, Tel.: 089/50028448 od. CLE74@web.de

Impuls, Bj. 94, Check wird bezahlt, Charly 190 cm Rettung, Klinke, Helm, kompl. 600,- Euro, Tel.: 0211/343637

Speed S, Bj. 8/99, weiß/gelb, 75-130 kg, VB 2.500,- Euro, Tel.: 06107/4232

Astir, Check 04, Sonderfarben-unikat! 1.350,- Euro, Bräuniger PIV 180,- Euro, Charly Pinguin m. Reserve 183 cm-85 kg, 350,- Euro, Toly-Träger 130,- Euro, alles zusammen 1.950,- Euro, Tel.: 06500/7267

2-3

Pamir, Bj. 92, mit Erbststeuerbügeln, US blau/weiß, Anströmkannte schwarz, 300,- Euro, Bautek Gurt Caddy XC 175-190 cm m. Columbus 18 Doppelkoppenschirm 150,- Euro, Helm u. Vario f. 40,- Euro, Tel.: 02405/83890 od. 0173/9629453

Klassik 13, Bj. 3/97, weiß/blau mit Räder u. Gurtzeug einschl. Rettung, Check bis 4/2004, VB, Tel.: 06321/487580 od. 06321/930332

Twister, Bj. 7/2000, US blau/gelb, mit 2 Ersatztrapezrohren u. Carbon-Speedbar, VB 2.650,- Euro, Tel.: 09208/57401

Twister, Bj. 5/00, VB 3.000,- Euro, wg. Aufgabe des Flugsports, Tel.: 07520/920910

Litespeed 4, Mylar, Anströmkantereinschub, Alu-Trapez, runde Speedbar (Carbontrapez optional), weiß/blau/rot, 4.500,- Euro, Tel.: 0170/4403080

Viagro 14 Race, Bj. 10/2000, Alu-Helm, VB 2.400,- Euro, Tel.: 0228/678228

Stealth 14 KPL 2, Bj. 00, Mylar, Carbonholm, Carbonwingslets, rot, profil. Speedbar, Räder, VB 2.500,- Euro, Tel.: 0341/5804340

Haftungsausschluß!

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

Exxtacy, Bj. 99, gelb/weiß, 4.200,- Euro, Tel.: 06703/960070 od. 0172/7484530

Litespeed 4, Bj. 4/01, weiß/blau/orange, VB 4.200,- Euro, Tel.: 07081/8172 od. Fax -3642 od. uli.blumenthal@t-online.de

Litespeed 4, Bj. 4/2002, 4.500,- Euro, Tel.: 089/6911587

Xtralite 147, Bj. 95, Power-rib sail, 2 Ersatzsteuerbügelseitenrohre, Räder, 750,- Euro oder umtauschen für Airwave Klassik 13, Tel.: 0043-512/299973 od. j.jennings@medel.com

Atos, Bj. 4/2000, weiß/blau, Check neu, Tel.: 08035/1338

Merlin 133, Bj. 97, ohne Check, 750,- Euro, HG-Gurtzeug Woody Volley, Gr. /182 cm, Bj. 97 200,- Euro, Tel.:

Atos, Bj. 5/00, incl. Regenhülle u. 2 Trapezrohre, Tel.: 0041(o)792167280 od. epmeister@freesurf.ch

Laminar 14 / ST, Bj. 10/98, Check b. 4/2004, Untersegel gelb/grau, 2.000,- Euro, Tel.: 07835/65252

Zephir CX, Bj. 87, ohne Check, 150,- Euro, Gurtzeug günstig, Tel.: 06074/50138

GS-Gurtzeuge

SUP'AIR Randonneuse, 1700 gr. Gewicht, mit Rettung SC 96, 400,- Euro, Tel./Fax: 089/6423123

Sup Air Profeel Race, 400,- Euro, Tel.: 05308/3247 GS-Gurtzeuge

AIRSEAT, mit Protector, 160-185 cm, Bj. 9/2001, VB 230,- Euro, Tel.: 089/7854387

Alto Volo Root, bis 100 kg, Bj. 97, VB, Tel.: 06144/1007

GS-Rettungsgeräte

RS 2, Bj. 1/2002, bis 125, 330,- Euro, Tel.: 089/7854387

RS 2, Bj. 3/2000, bis 110 kg, 34 m2, 290,- Euro, Tel.: 08052/909434

Sup Air L, im Frontcontainer, Bj. 7/2001, Tel.: 07721/70240 od. beschdie@onlinehome.de

va^{9e}, sioral 410111t,c

Centir, S Y
e rCA :222



Flugsportclub
Sky Club Austria
Walter Schindler
Mölkweg 111
A-6040 Gars
Tel. +43 028 25222
Fax +43 028 25210
E-Mail: skyclub@skyclub.at
http://www.skyclub.at

Parraraninbuiling
alehehell training
Hesscaulur W. 131.1111111111

Finftungsnuss(hluß!

Jede Hoftang des DHV und seiner Mitarbeiter out Grund der Veröffentlichung des Gebrauchtmarkts ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Gertita, ihre fuftehgkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewöh

HG-Gurtzeuge

Racer Spaghetti, 250,- Euro, Tel.: 08681/471719

Aeros Xtreme rarer, mit Sondercontainer, blau 170-180 cm, Bj. Anfang/01, VB 500,- Euro, Tel.: 07081/8172 od. Fax: -3642 od. ulillumenthal@t-online.de

Pinguin, 170 cm, blau/gelb, 100,- Euro, Tel.: 06764/302592 abends

Pinguin, Bj. 94, drei Frontschnallen, Fallschirm seitlich, 180-190 cm, VB 150,- Euro, Tel.: 07520/920910

Verb), FLYTECH 3030, mit Barograph, VB 250,- Euro, Tel.: 0171/1717251

Vario, Flytec 3020, mit Drachenhaltung, VB 180,- Euro, Tel.: 0241/25309

Nokia Handy 3110, mit Zubehör, Notruf ohne Karte möglich, 50,- Euro, Tel.: 0160/5883366

Flugstiefel, Hanweg Fly 2000, Gr. 42, 90,- Euro, Tel.: 07723/91030

Varia, Wasmer CAP, Serial 3907, 100,- Euro, Tel.: 08681/471719

Geschwindigkeitsmesser, 10,- Euro, Tel.: 08681/471719

Kevlar-Integralhelm, weiß, Gr. 59-60, f. 25,- Euro, Tel.: 0228/623536

Wohnmobil VW LT 28, Diesel, Bj. 10/84, ca. 115km, LKW-Zulassung (160 Euro Steuer)Reimo Originalausbau m. Noßzelle, Umluftheizung m. Gehläse, Gasherd u. v. mehr, winter-touglich!!! TÜV, ASU, Gasprüfung neu, VB 5.500,- Euro, Tel.: 08846/602 od. 0179/6696377 od. M.Hoebel@orconde

Aerotec Topnavigator, 600,- Euro, regino@dhv.de

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

Integralhelm Icaro, mit Visir, Gr. M-58, 670 g, weiß, VB 90,- Euro, Tel.: 07081/8172 od. Fax: -3642 od. uli.blumenthal@t-online.de

Gefunden! !! Kamera am Landeplatz in Tannheim am 20.08.2002, Tel.: 09371/2670

Vario, Bräuniger IQ Comfort II, //02, NP 289,- Euro, VB, Tel.: 0173/1493517 19.00-20.00 Uhr

2 Funkgeräte, Alinco DJ-SI E, eine Freispruchanlage, 150,- Euro, Tel.: 05205/970467

Vario, Bräuniger u. Höhenmesser, 180,- Euro, Tel.: 089/6911587

DHV-Info und Fly&Glide aus den Jahren

1994-2001 kostenlos abzugeben. Geländeinfos großteils noch in den Heften vorhanden. Die Hefte müssen abgeholt werden.... die Schachtel ist sehr schwer!! Tel.: +49172/7200593 od. rene@fammu.de

Helm Charly Insider, »Integral«, Bj. 2000, Vario Bräuniger IQ Basis 1999, Preis je 95,- Euro, Tel.: 07721/70240 od. beschdie@onlinehome.de

Vario, Bräuniger, Höhe-, Steig-, Sinkakustik, 70,- Euro, Tel.: 08131/52691

Vario, Flytec 3030 m. Drachen- und Gleitschirmhalterung, Barograph Epson Drucker u. Druckerkabel, VB 250,- Euro, Tel.: 07322/23808 od. th.baudisch@gmx.de Zubehör/Sonstiges

Cockpit mit Kartenhalter, von Skyline, 30,- Euro, Tel.: 08851/7447 od. mulzenuli@freenet.de

Altausrüstung im Keller?, Aufkauf von alten Gleitschirmen, Rettungen, Gurtzeugen, Venus, alles anbieten!!, Tel.: 0178/

GS-Schleppklinke, »Control«, GS-Schleppklinke »Noch«, GS-Schlepphilfe, GS-Schnellpacksack, alle Preise VB, Tel.: 06144/1007

Alinco DJG5-F, 2 x, erweitert m. div. Zubehör, Twin-Bänder = 70 cm u. 2 m gleichzeitig!, jetzt nur 550,- Euro, NP 1.100,- Euro, Tel.: 08342/41531

Helm Charly Insider, Silber, 90,- Euro, Fax: 08061/342712 od. ulein@ap.org

Packsack von Nova, VB 60,- Euro, Tel.: 089/48952283 od. petraschmidt@gmx.de

Drachenfliermagazine, 1978 - 2000, 50,- Euro, Tel.: 06074/50138

Gesuchte

Gleitschirmgurtzeug Sup Air Profeel, ab Bj. 99, mit Rettungsgerät, Tel.: 089/31230970 od. Fax: 089/3827046020

Swing Arcus M, oder Pro Design Effect, Tel.: 089/31230970 od. Fax: 089/3827046020

Ausrangierten Gleitschirm, zu Dekazwecken, gegen Selbstabholung, Tel./Fax: 09482/959991 od. kraenkl@addcom.de

Einstiegs GS-Ausrüstung, 1 od. 1-2, 80-120 kg, nicht älter als 3 Jahr, Tel.: 0341/8616140 - Fax -41

Suche für meine , Parawaiting lernenden Freunde in Indien abgelegte Ausrüstungen, auch ohne Check (Schirme, Gurtzeug, etc) gegen Danke-schön, Tel.: 06165/911930 od. ulrich.üamendtdte

Gebrauchtes Drochengurtzeug, ich bin 1,92 cm groß, schlank und wiege 75 kg, Tel.: 0043/512/299973 od. j.jennings@medel.com

Wer hat am 28.06.2002 in, Andelsbuch/Niedere gegen 15.30 Uhr meine Not-Landung an der Rettung gesehen und fotografiert?? Bitte Kontakt unter 0049-0172/9835118 od. HOEUPE@gmx.de DANKE

Griechenland - Olymp Glaisschmmentrum Abenteuerlaiden XC-,Thermikseminare



**OLYMPIC
WINGS**
p a ragliding center
& adventur e
hofidoys

- Über 15 Flugoeh reim versprechen einzigartige Themik-Soaring- und Streckenflüge für Genussflieger und Profis
- Fluglehrerbetreuung, Flughafentransfer Transport zu den Fluggebieten
- Vollständige Geländeeinweisung, Wetter- und Fluginformationen
- Biplace Flüge, einzige Flugschule am Olymp
- Eine Woche Ü/F EUR 380,-, Ermässigung für Nichtflieger

Info / Anmeldung:

GR teillax: +30-3520-41741

mobil: +30-942215980

info@olympicwings.gr

web: www.olympicwings.gr

Into-Tel: Flugschule Göppingen

07164-12021

Reisebüro

Alle Kurse

SKYSPORT
Flugschule Hochries
Hochriessh.-80
er n413-122 Samerbez0
e02;
www.flugschule-hochries.de
Mail: Flugschule_1-lochries@t-online,
Flugsafaris **Shop**



Fliegen in Thüringen

Ganzjährig Kurse
alle Ausbildungsstufen
Winclenausbildung
Flugsafaris • Shop

UL-Ausbildung: Motorschirm

Prospekt anfordern!

Rosenlhak'r Str. 25 - 07318 LAutenbei

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE

in: 03 67 349 03 57 , Handy: 01 71/5 14 27112 • e-mail: (0,1111017n3erglehsairmchuleet-enhinralr

Fliegen im sehellen
Fluggebiet der Ze
scheide+

**flugschule
emmetten**

Grund- und girevetkurse
Flugwochen
Flugreisen
Weiterbildungskurse
DHV-/CreAC4SHV-geprüft

++41. '20 12'12 --ae5*
www.flugschule-eniflitetten.Qit

Von Hans G. Isenberg



SCHWEIZER FLUGBERGE

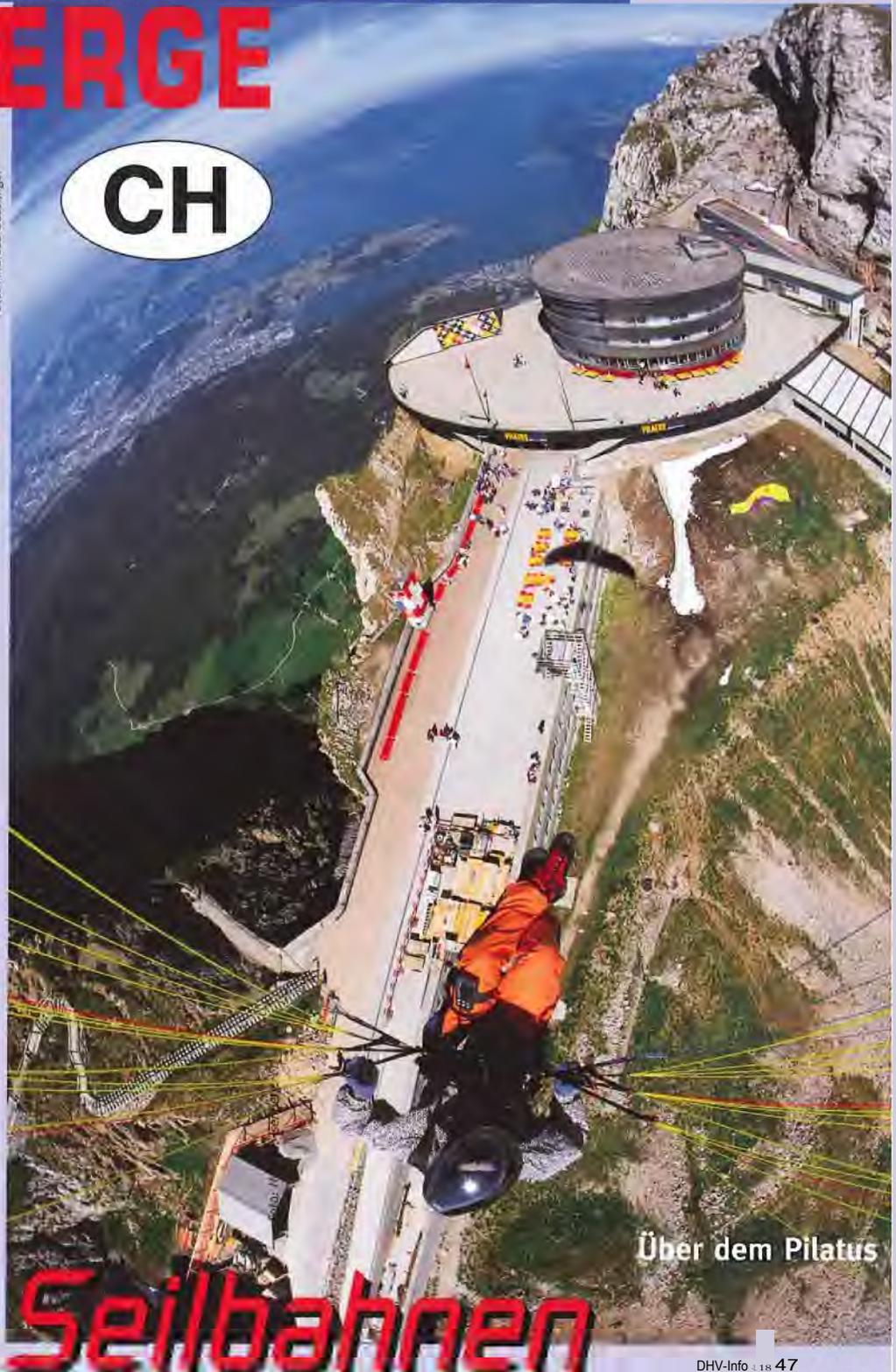
CH

Foto: Andreas Busslinger

650 Seilbahnen und Lifte stehen zur Auswahl, wie uns der Schweizer Seilbahn Verband (info@seilbahnen.org) nicht ohne Stolz erzählte. Redaktionell gesehen, ein Schock: Arbeit, Arbeit - und draußen blubbert die Thermik. Zum Glück für unser Magazin, das aus allen Nähten platzen würde, ist nicht jeder kleine Skilift und oder jede private Kabinenbahn im Schweizer Seilbahn Verband organisiert. In seiner Kartei sind 97 ausgewiesene Flugberge, die mit offiziellen Start- und Landeplätzen ausgestattet sind, also dreimal so viel wie in Deutschland. Alle 97 Seilbahnen wurden angeschrieben, von 66 Bahnen kam eine prompte Antwort, die oft mit Prospekten und erstklassigen Revierbeschreibungen für Flieger garniert war. Dafür möchten wir uns herzlich bedanken. Bei vier Bahnen stellte sich heraus, dass sie zum sicheren Fliegen nicht geeignet sind. Deshalb fehlen sie in der Aufstellung. 31 Seilbahn-Betreiber sahen sich nicht in der Lage, das Formblatt auszufüllen, Vielleicht lag es an der Hitze oder an anderen Unpässlichkeiten. So schrieb mir ein Bahnbetreiber zum Thema Drachen: « Sind das diese langen Dinger, wo die Flügel beim Fliegen ausgestreckt sind? » Jawohl, so ist es. In der Schweiz nennt man Drachen Deltas. O.k., habe ich kapiert. Diese Bahnen stehen im Anhang.

Fliegen kostet leider immer mehr Geld. « An sich müssten wir als fliegende Werbeträger für die Region fast umsonst auf den Berg transportiert werden », meint Sepp. Weil das die Bahnbetreiber anders sehen, reicht die Preisklasse für die Tickets in der Schweiz von 3.50 bis zu 54 Fränkli für die einfache Fahrt. Da kommt man schon ins Grübeln.

Noch eine Bitte für zukünftige Aktionen: Wer seinen Lieblings-Flugberg nicht in der Liste findet, sollte mir eine Info zukommen lassen. E-mail Adresse: autorisenberg@aol.com, oder an die Redaktion des DHV Info-Magazins schicken. RS. Die Aufstellung der deutschen Schlepplänge mit Gastflieger- Startberechtigung ist fürs DV-info 120 geplant.



Über dem Pilatus

Seilbahnen

Fluggebiet, Ort Website Telefon	Betriebszeiten	Revisionszeiten	Preis Bergfahrt GB-Pilot	Preis Bergfahrt Drachentranspo
Adelboden/Tschentenalp, Adelboden, www.adelboden.ch 033/336731106	Ganzjährig, Sommersaison bis ca.20.10.02	Unter der Woche oder tel. Anfragen 0041/793019047	11 SFR , plus 5 SFR Landekarte pro Tag oder 20 SFR fürs Jahr	Wie Gleitschirme
Beatenberg/Niederhorn, Beatenberg Niederhorn@bluewin.ch, www.beateriberg.ch 033/6410841	Ganzjährig	Im April/Mai und ab 4.Nov/20.Dez.2002	Ab 14 SFR je nach Höhe	Wie Gleitschirme plus 5 SFR
Bellwald/Garns, Bellwald info@bellwald.ch www.beliwald.ch 0275711226	Ganzjährig	In der Zwischensaison. Infos tel. und Internet	14SFR	
Betelliery/Mülkertratten, Lenk-Betelberg Info@betelberg.ch wwebetellerg.de 033/7332020	18.Mai - 20.Oktober 2002	Noch offen, Auskunft s.o.	15 SFR	Nur Gleitschirme
Settmerhorn, Betten-Bettmeralp Info@bettmeralphahnen.ch www.bettmeralphahnen.ch 049/279271281	Ganzjährig	Ende April bis Mitte Juni je nach Wetterlage	8.40 SFR	15 SFR
Bonistack-Melchsee-Frutt, Melchsee-Frutt Sportbehnen@melchsee-frutt.ch viriimelchsee-frutt.ch Telefon	Ganzjährig	26104 -14 D5.20002	Ab 16 SFR je nach Startplatzhöhe oder auf tel.Anfrage und im Internet	Ja, Tageskarte 30 SFR.
Elrunni, Engelberg Info@brunnish www.brunni.ch 041/6396060	Ganzjährig	8.April - 3.Mai .Zusätzliche Infos s.u.	18.50 SF	
Chanbery, Chamber Telechambery@nortesdusuleil.com www.telechambery.com 024/4790200	15.06.02-20.10.02 und 7.12.02-27.04.03	Revisionszeiten: Nov.2002	11SFR	
Charme Crriarray en Grruyere Secretanat@charmey.ch www.cherney.ch 041/269275580	7 SFR	Ja für Gruppen etc.	Nein	
Dmetta, Orselina/Tucerno info@cardada.ch Wihflkcardadacli 091/7353030	Ganzjährig	Vom 4.11 - 13.12.02	14 SFR	Wie Gleitschirme
Cisentis, Cisentis Bergbahnen@disentis3000.ch vivirdergeahrien@disentis.ch 081/9203040	Ganzjährig	Tel. Auskunft oder im Internet	13 - 25 SFR je nach Höhe	Nein
Fiescheralp, Fiesch esfAgumhwwwweishorn.ch	Ganzjährig	15.Aprilbis 31.Mai 2002 und 28.10.2 4.0ez.2002	17.20 SFR ohne und 13.80 SFR mit Gästekarte	Wie Gleitschirme plus 7 SFR.
First-Grindelwald, Grindelwald Firstbahnen@grindelwald.ch www.gofirst.ch 033/8545050	9.05 - 20,10.02	8.April - E.Mai 2002 und 21 .0kt. - 7_ Dez.21302	29 SFR	36 SFR
Hirns-Weiße Arena/, Flims Contact@elpenarena.ch www.alpenerena.ch 0131/9277001	Ganzjährig. Sommerfahrplan vom 6.Juk bis 20.0kt.2002	Tel. Auskunft oder im Internet und zwischen dem 21.10.02 - 26.0kt.2002	20 SFR Einzelfahrt	Wie Gleitschirme
Flomsrberg, Flurnserberg Info@flurnserbergbahnen.com www.flurnserberg.com 081/7201818	Sommers 29.06-20.10.02	Unter der Woche	17 SFR	Kein Transport möglich
Fronalstock, Morschach-Sto P's 041/7504967	Ganzjährig	Mai und Oktober	14.90 SFR	We Gleitschirme
Gampekeizinger, Gampel 027/9321H5	Ganzjährig	13.05 - 18.05 und 11.11.-16.11.02	Einzelfahrt 6.70 SFR	Wie Gleitschirm
Gemsstoekgipfel, Andermatt Andermatt@tic.ch www.andermatt.ch 041/8871445	Ganzjährig	Ab Mai und ab Mitte Okt. Zeiten im Internet oder tel.	Ab 18.50 SFR je nach Höhe	Wie GS plus 10 SFR. Aufpreis
Gotschnegrat-Parsenn, Klosters Info@gotschna.ch im.gotschna.ch 081/4102060	Ganzjährig	Tel. oder per Internet erfragen.	Tageskarte 30 SFR ohne Gästekarte Tageskarte 25 SFR mit Gästekarte	Wie Gleitschirme
Lumen, Braunwald Bahnen@braunwald.ch ;exbraunwalde 055/6535565	15.Juni - 20.Okt. sowie Sonderfahrten für Klettersteige	Zwischendurch bei schlechtem Wetter	Linthal-Gurren 17.50 SFR.	Wie Gleitschirme
Jakobshorn, Genus Info@jakobshorn.ch www.lun-mountain.ch 081/41420001	Ganzjährig	Irr Nov.2002 sowie Tel. Anfrage und Internet.	26SFR ohne Gästekarte. 21SFR mit Gästekarte	Wie Gleitschirm plus 5SFR.

	<i>Maximale Packlänge Drachen</i>	<i>Ermässigung 5/10er Karte z.B.</i>	<i>Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung</i>	<i>Wetterauskunft</i>	<i>Besonderheiten</i>
	Keine Beschränkung	Gruppentarif ab 12 Pers.	Wird je nach Wetterlage entschieden	Talstation 033/6731106 0	Getrennte Landeplätze für Gleitschirme und Drachen im Tal. Topplandungen auch für Drachen am großen Startplatz möglich.
	6m	Ermässigungen für 1/2 Tageskarten, Punktekarten etc	Ja	Wetterstation Tel.0793681020 oder Tel.s.o.	Zwei Fahrstationen mit der Drahtseil- und Gondelbahn. Startplätze In verschiedenen Höhe für Gleitschirme und
		Ja, wie Einheimische ca. 10% preiswerter	Ja	027/9711926	Komplettpreis für beide Bahnen zum Startplatz
		Zahlreich z.B. 7 Tageskarte 60 SFR.	Je	0041/33 733 20 20	Keine
	Bis 12 m mit Spezialanhänger an Bahngondel	6 Fahrten 40.80 SFR für GS. etc.	Nein	Live Don im Internet. S.o.	Verschieden hohe Startplätze die mit drei Bahnen angefahren werden
	Ja	Sommersaisonkarte 120 SFR etc		041/6697070 und 041/669760	Der technische Leiter der Bahn ist Gleitschirmpilot
	10er Karte 130 SFR	Ja		Automatisches Infoband 041/6396066	Wetter, neueste Revisionszeiten etc. übers Infoband oder Internet
		5 Bergfahrten 40 SFR	Ja	024/4790211	Keine
				041/793881025	Juni: Freitag-Samstag Sonntag, JuF-August je den Tao. Mitte Sept.- Mitte Okt. Samstag und Sonntag
	5m	Tageskarte 22 SFR	Ja	0900552183 und Live Garn an der Bahnstation	Keine
			Je	081/9203044	Zwei Seilbahnen fahren am Disentis je nach Wetterlage zu unterschiedlich hohen Startplätzen.
	Keine Einschränkung	6er Karte minus 15%, 12er Karte minus 20% ermäßigte Halbtageskarten etc.	Nein, aber mit Rabatt	027/9712622	Keine
	Nur bis 4m	2 Tageskarte 55 SFR. Halbtageskarten etc.	Nein	D79/3881022	Keine
	em	Tageskarte 38 SFR	Nein, 6 SFR Talfahrt	081/9277000	Je nach Wetterlage und Jahreszeit sind verschiedene Lifte und Bahnen im Betrieb
		3 Tage Region Heidiland 49 SFR	Nein	091/7201515	Die Bahn fährt auch im Winter bei guter Wetterlage. Auskunft tel. oder im Internet
	2.50m	Tageskarte 27 SFR	Ja	041/8114080	Keine
	5m	Tageskarten 15 SFR, 12 Fahrten 30.80SFR. etc.	Ja	027/9321265	Keine
	Ca. 5.30m	Gruppentarife	Ja	041/8670181	Startplätze mit unterschiedlicher Höhe. Die Daten gelten auch für den Gurschen
	5m. Nach Rücksprache bis 6m	Ja. z.B. Vier Tageskarte 70 SFR mit Gästekartell® SFR. ohne Gästekarte	Ja	081/4152133	automat. Wetterdienst und Live Cams auf der Homepage s.o.
	Zwei Meter	Keine Ermässigung	Ja his Braunwald	055/6536575	Wetterauskunft nur bei schönem Wetter in Betrieb
	Bis 6m	Ja, Tageskarten SFR.25 mit Gästekarte, 4 Tagesabo 70SFP mit Gästekarte etc.	Ja	041/81 /4149090 und 041/81/415213	Keine

Weitere Flugberge in der Schweiz unter www.dhv.de/Fluggebiete

Fluggebiet/Ort Website Telefon	Betriebszeiten	Revisionszeiten	Preis Bergfahrt GS-Pilot	Preis Bergfahrt Drachentrailspo
Kalberalp-Danusa, Grösch Bergbahnegruesendanusa.com www.gruesch-clanuss.com 081/3251234	Anfang Dez.-April/Ostern	Sommer - Herbst	18 SFR	Kein Drachentransport
Kandersteg-Oeschinen/, Kandersteg Sesselbahn.oeschinen@bluewin.ch www.oeschinese.ch 033/6751118	ab ca.20.Dez.- Mde März	Ab Mitte März	14 SFR	Kein Transport möglich
Kerenzerberg, Filzbach Info@kerenzerberg.ch www.kerenzerberg.ch 055/61468	Ganzjährig	Mitte März-1 Mai und 1.Nov.-15.Dez,	5 SFR	Wie Gleitschirme
Laax-Weiße Arena, Laux Ciontact@alpenarena.ch znu.alpenarena.ch 081/9277001	Ganzjährig	&Juli - 25. Aug.02 und 5. - 20.0kt.02	16 SFR	Kein Drachentransport
Lagalb, Pontresin Robert.bachmann@skiengadin.ch www.skiengadin.ch 081/8426591	Nur im Winterbetrieb	Nach der Skisaison	18 SFR	Wie Gleitschirm plus 7.20 SFR
Leysin-Berneuse, Leysin Info@teleleysin.ch www.teleleysin.ch 024/4941635	Ganzjährig	15.04. - 31.05.02 und 28.10. - 15.12.02	15 SFR	Kein Drachentransport
Lungern-Schönbuel, Lungern Info@panoramewelt.ch w'n'.panoramewelt.ch 041/6781485	1.Juni- Ende Oktober	B.April bis 31.Mai	12 SFR.	Wie Gleitschirme
Männlichen, Wengen Info@maennlichen.ch wivw.maennlichen.ch 033/8552933	Dez.-April und Juni-Okt.	Mai und November	21 SFR	Bis 2.50m 24 SFR darüber 33 5Fr
Moleson-Gruyeres, Moleson Info@moleson.ch www.moleson.ch 026/9212434	Ganzjährig	2.04. - 8.05.02 und 1.10.02 - 30.10.02	9.50 SFR	Wie Gleitschirme
Montana-Cry des Bellaai, Montana-Vermala info@mycma.ch www.mycrech 027/4858610	Bis 22.06-15.09 jeden Tag. Ab 13.0kt. 2002 nur Wochenende	Tel. Anfrage oder im Internet	Je nach Höhe 11 SFR plus 10 SFR zum Gipfel	Kein Drachentransport
Monte Tamara, Rivera Inferntintetamarasch MW. montetamaro.ch 091/9462303	Ganzjährig	11.11.-6.12.02	16 SFR	17 SFR
Motto Naluns, Scuol Info@bergbahnschuol.ch vwww.scuol.ch 081/8611414	Ganzjährig	15.04-7.06.02	15 SFR	25 SFR
Niederbauen, Emmetten www.niederbauen.ch 041/6203340	Ganzjährig	Einzelne Tage im April und November	9 SFR	Kein Drachentransport
Piz Mundaun-Hitzeggen, Surcuolm Mundaun@bluewin.ch WM.surcuolm.ch 081/9331344	13.07.-18.08 und 28.09-20.10.02	Dazwischen	7 SFR	Wie Gleitschirme
Pizol, Wangs Info@pizol.com vwww.aizol.com 081/7204820	Ganzjährig	14.04,-30.06 und 21.10.4.12.02	17 SFR	Kein Drachentransport
Retterli, Schönried Retterli@schoenriedsch www.retterli.ch 023/7488721	18.Mai bis 27.0kt. durchgehend	9.Mai bis 12.Mai	14 SFR	Wie Gleitschirme
Rickenbach-Rothenfluh, Seh Rothenfluh@mythen.ch www.rothenfluh.ch 041/8112550	Ganzjährig	Anfang April bis Anfang Mai	12.60SFR	21.30SFR
Riederela, Mörel Info@riederalpbahnen.ch www.nederalpbahneach 027/9286611	Ganzjährig	Im Internet oder tel, Anfrage	8.40 SFR	16,30 SFR
Riedli-Nüegg-Heitern, Dientige Info@wirihornbahnen.ch www.wirihornbahnen.ch 033/6841233	Ganzjährig, Sommer nur Sa. und So. Sesselbahn	Tel. und im Internet	10 SFR	18 SFR
Rigi-Staffelhöhe, Rigi-eeggis le1,1981777angl.ch	Ganzjährig	25.-29.-Nov.2002	12 SFR	Kein Drachentransport
Rigi-Scheidegg, Rigi-Scheidegg www.rigi-scheidegg.ch 041/8261838	Ganzjährig	April/Mai ca. 2 Wochen	15 SFR	15 +3 SFR

Maximale Packlänge Drachen	Ermässigung 5/10er Karte z.B.	Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung	Wetterauskunft	Besonderheiten
	Gruppentarife	Ja	051/3251373 und im Internet s.o.	Keine
		Nein	033/6758080	Keine
4m	Ja, vier Punktekarte	Ja	055/5141166	Keine
	Tageskarte 38 SFR.	Nein, Zuschlag 5 SFR zur Bergfahrt	081/9277000	Keine
5.50m	Nein	Ja	081/8426415 oder im Internet	lt. Bahnverwaltung fährt die Logalb -Bahn ab Herbst 2002 nur noch im Winter
	10er Karte 90 SFR und Gruppentarife	Nein	024/4943719	Keine
Keine Beschränkung	5er Karte 55 SFR, iCker Karte 100 SFR.	Nein	041/6781455	Keine
5m	10er Karte 170 SFR	Nein	033/8536677	Keine
Keine Beschränkung	Nein	Nein	Tek 162 oder im Internet: nw.meteonews.oh/fr/ohpunktlog/05609,htm/	
	Gruppentarife	Nein	027/4858910	Verschiedene Startplätze an der Mittelstation und am Gipfel
4.50m	Ja und Gruppen ab 10 Personen	Ja	091/9452303	
6m	1/2Tageskarte 20 SFR. Tageskarte 28 SFR. etc.	Ja	081/8611474	
	10er Karte 80 SFR	Ja	041/6201212 bei Flugschule Einmetten	
Keine Beschränkung	Gruppentarife	Ja	081/9331344	
	Günstige Tageskarten	Nein	081/7204825	
Bis 6m, vorher anmelden	20% Rabatt	Ja	033/7488721g	
Bis 6m	Ja, ca. 20%	Ja	041/8117630 und Live cam im Internet	
Normale Drachen s.u.	6 Fahrten 15%, 12 Fahrten 20% Rabatt	Nein	027/9286611	Pendel und Gondelbahn. Drachentransport nur mit der Pendelbahn
5m	40 und 80 Punkte Karten mit Rabatt	Nein	033/6841233 Talstation Bahn	Keine
	Jahresab• 175 SFR	Ja, Regelung im Aushang an der Talstation	041/3998787	Der Rigi Startplatz Staffelhöhe ist einer der zahlreichen Startplätze in unterschiedlicher Höhe und Richtung.
5 - 6m	20%	Nein	9281838	Keine

Fluggebiet/Ort
Website
Telefon
Betriebszeiten
Revisionszeiten
Preis Bergfahrt
GS-Pilot
Preis Bergfahrt
Drachentranspo

 Rothorn-Schwarzhorn, Lenzerheide
 Info@rothorn.ch www.rothorn.ch
 081/3850385

29.06-20.10.02

Tel. oder im Internet

22 SFR

Wie Gleitschirme

 Kthornanherd, Zermatt
 Info@rethorn.ch www.rothorn.com
 061/3850385

Ganzjährig

14.10.. 22.11.2002

36 SFR

Aul Anfrage

 Savognin-Somtgant, Savognio
 Bergbahnen@sevegnin.ch www.savogninbergbetmen.ch
 081/3221866

Ganzjährig

Tel. Auskunft oder im Internet

16 SFR

 Schabell, Elm
 Info@sportbahnen.ch www.sportbahnene
 055/642E060

Nur Winter 1.Dez. - 15.April

Sommers

12.50 SFR

Wie Gleitschirme

 Schiltham, Möwen
 Info@schilthorn.ch www.schilthorn.ch
 033/8231444

Ganzjährig

22.04. - 26.04 und 6.12.02

52 SFR

Wie Gleitschirme

 Seetaifun, Grächen
 Mile

Ganzjährig

Im Febr. tel. erfragen oder im Internet

18.80 SFR

 Splügen-Tanatzähl, SplUge
 Tambo@splugen.ch www.splugen.t
 081/6505010

20.Nov. bis ca. 15.April

Im Sommer

14 SFR

 St. Moritz-Corde, St. Morit
 Smbb@skiengadinth iffl.corriglia.com
 081/8365050

 Nur im Winterbetrieb vom
 30.11. - 21.04.03

Nach der Wintersaiso

12 SFR

Wie Gleitschirme

 Stanserhorn, Stans bei Luzern
 Info@stanserhorn.CH cov.stanserhordch
 041/6186040

Besonderheiten s.u.

3.Nov. bis 10.April 03

31.60 SFR.

Wie Gleitschirme

 Stemen, Hoch-ybrig
 Info@hoch-ybrig.ch wiughoch-ylorig.ch
 055/4143060

6.Juli - 27.Okt.

29.04. + 5.07. und ab 28.10. im Winter

17 SFR

 Stoos-Fronalpstock, Schwyz
 Info@stoos.ch www.stoos.ch
 041/8111344

Ganzjährig

 Wetterbedingt Anfang April bis
 Mitte/Ende Mai und Nov. bis Mitte Dezember.

22 SFR

 Tour de Don/Tronchey, Targon
 Teletorg@ormedia.ch www.torgen.ch
 041/244812942

Ganzjährig

Auskunft tel. oder im Internet

9 SFR

 Tracouet, Nendaz
 Telenendaz@nendaz.ch www.telenendaz.ch
 027/2885200

29. 06 - 20.10.02

 15.04 - 28.06 und
 21.10.-Mitte November

10 SFR.

10 SFR

 Verbier-Savoieyres, Verbier
 Info@televerbier ah www.televerbier ah
 027/7752511

 6.07. - 2528,02 und
 14.12. - 21.04.03

15.04-5.07.02 und 28.8.02-21.04.03

7 SFR.

9 SFR

 Vercorin Cret-du-Midi, Vercorin
 Televercorin@netplus.ch www.vercorin.net
 027/4522900

 29.06. -13.09. täglich
 und Sa/So. bis 3.11.02

Unter der Woche im Herbst

10 SFR

15 SFR

 Wasserauen-Ebenalp, Wasserauen
 www.wassraden.ch
 071/7981212

Ganzjährig

Tel. anlagen

12 SFR plus Landakarte

Plus 5 SFR, je nach Länge

 Wasserfallen, Reigoldswil
 Info@wasserfallenbann.ch www.wasserfallenbahn.ch
 061/9411820

Ganzjährig s.u.

 März und Nov. für 3 Wochen.
 Se/So. Fahrbetrieb

12.80 SFR

Nicht möglich

 Weissenstein, Weissenstein
 Info@seilbahnweissenstein.ch www.seilbahnweissenstein.ch
 032/6264600

Ganzjährig

 Jeweils drei Wochen Ende
 Herbst und Ende Winter

13 SFR

Wie Gleitschirme

 Weisshorngipfel, Arosa
 Info@srosanrgbahnen.ch www.arosabergbahnen.ch
 081/3768484

 Mitte Juni-Ende Okt.
 und Anfang Dez.-Mitte April

Wenn die Bahn nicht fährt s.o.

16 SFR

Kein Trensput

 Wiler-Lauchernalp, Lauchernalp
 Info@lauchernalp.ch www.lauchernalp_ch
 027/9366999

Ganzjährig

Im Mai und November

12 SFR

14 SFR

 Zugerberg-Hcchwacht, Zug
 Info@z'g.ch im.zbb.ch
 041/7285800

Ganzjährig 7h bis 23.30h

Während der Revisionszeiten fährt der Bus

3.80 SFR

Transport linder cht mar

Maximale Packlänge
Drachen

Ermässigung
5/10er Karte z.B.

Kostenloser Taltransport Wetterauskunft
bei Wetterumschwung

Besonderheiten

s.o. und im Internet
MW rothum.ch

Keine

				041/279662799	Drachentransport auf Anfrage bei Bahn 3 Bahnabschnitte bis Startplatz am Gipfel
				061/6E141500	Zahlreiche Startplätze und Bahnen bis auf 2670 m Höhe [Piz Martegnas]
				055/6426060	Keine
				D33/8562141	Bei Drachentransport wird vorherige tel. Auskunft empfohlen
				027/19556011	Keine
				081/6509032	Keine
				081/8365050	Preisänderung vorbehalten lt. Bahngesellschaft
				041/61B8040	
				055/4141756	
		Ca 20% Erregung	Ja	041/8114080	
			Nein	041/244812942	Keine
Ca. 5m		Gruppentarife bei 20 Personen 10% etc.	Nein	027/2895200 oder 027/2881488	Drachen jeder Länge konnten bislang ohne Probleme transportiert werden.
Keine Beschränkung		Keine	Nein	162	Keine
4m bis 8.30 9m		1/2 Tag 20 SFR. Tageskarte 25 SFP	Ja	027/4569145	Winterbetrieb ab 14.12.-21.0403 täglich
5.50m		Tageskarten etc.	Ja	071/7991212	Keine
		7er Punktekarte 62 SFR. etc.	Ja	061/9411881	Die Bahn fährt nicht montags
Keine Beschränkung		Sehe Aushang	Ja	041/2490790	

Weil die Standseilbahn aus einzelnen Abteilen
besteht, ist der Transport von Drachen leider
nicht möglich.

red»iZer.(-

Us-t-pgs«;1,

Outdoor Jacke

Multiunktionsacke
Oberste Lazzati New Ulk
Tech UN aus 100% PA mit Beschichtung
und Winddicht,
Wassersäule 2003mm, atmungsal PL, 16001qm
GLialität 99C. 100%
Fuller; 4ontetorto
Farben, schwa Pro blau
M. Preiv. 131

Polo Shirt

Piquet Polo-Shirt mit Öreknopfeiste aus
100% gekämmter Baurriwolle, 190g/qm.

Patent, schwarz und blau
Größen, schwarz - L, blau M - Preis 296

T-Shirt

1,15ey T-Shirt aus 1013% gekämmter, V-N, 180
Baumwolle, 260g/qm, schwarz M, blau M-L
Orgen.

Preis: 14,32 €

V-Neck

V-Kragen, 103% gekämmte
Piquet S-Shirt, 260g/qm
Baumwolle, 260g/qm
Farben, schwarz und blau, Größen,
- L Preis

24,54

Woolcap

Strickmetze aus 100% Polyacryl mit
erhabener Stickerei. Preis, 9,71 €

Juniorko Uekt ▶ on

11-Neck-Sweatshirt, Preis, 15,34 €

Polo-Shirt, 12,79 €

T-Shirt, Preis, 25 €

Outdoorjacke blau, Preis, 60,84 €

Farben und Qualität wie oben beschrieben

Gleit schirm fliegen

4119.

Gleitschirmfliegen

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



DHV Performance Training



Aktiv Gleitschirm fliegen

Der Lehrer stellt sämtliche Inhalte des Performance-Trainings vor und zeigt die entsprechenden Übungen. Das Video ist in erster Linie für die engele Fort- und Weiterbildung in Schulen und Vereinen geeignet, es soll aber auch der interessierten Piloten, dem interessierten Piloten am heimisch Fernseher Lust auf Training und Weiterbildung anregen.

Herstellung: Charlie Jäst zusammen mit IV-Lehrteam. Filmdauer: 42 Minuten, Zum Verkauf als VHS-Video.
Preis: 20,45 €



Deutsche Fluggelände Karte

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



Kalender 2002 lieferbar ab Anfang Dezember
Format 54x42 cm, 13 Blätter, Hochglanz
Preis: 25,00 €



CDs

AeroGlider 1.0

Die Version des AeroGlider 12 ist ein virtueller 30-Fluggebietslehrer und Flugsimulator, der sich auch als Thermik-, Hangsoaring- und Streckenflugtrainer eignet. Ausführliche Infos, Systemanforderungen und kostenlose aktuelle Updates gibt es im Internet unter: www.aeroglidende.com. Preis: 35,53

CD-ROM

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



Filme

Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

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

Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

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

Heiter bis wolkig

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

FREE FLIGHT Film Award

Die besten Filme der letzten Jahre
Laufzeit 37 min.
Preis: 20,46 €



Bücher

Flugbuch für Drachenflieger und Gleitsegler

Rubriken: Flug Nr., Gerätetyp, Datum, Ort Höhen-differenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen.
Preis: 4,00 €

Drachenfliegen für Meister

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

Drachenfliegen

Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene nun Peter Janssen und Klaus Tänzler, weitere Autoren Peter Geiger und Knut n kerdigi
Preis: 24,54

Windsysteme und Thermik im Gebirge

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

Abgehoben - in Tuchfühlung mit den Alpen

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

Verschiedenes

Erste Hilfe Päckchen

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

Inhalt: SAM Splint (biegbarer Metallstreifen, der sowohl als Schiene für Arme und Beine wie auch als haikrause verwendet werden kann), Verbandsmaterial, Rettungsdecke, Trillerpeife, 1 Paar Schutzhandschuhe, Maße: 20'14'5 cm
Preis: 35,79€, Incl. SAM-Splint
18.41 E. ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

Rettungsschnur-Set

Bestehend aus 30m Nylon-Flechtschnur und 30g Bleigewicht.
Preis: 4,09 €

Prüfungsfragen

- Für Befähigungsnachweise A Hangeglditen, A Gleitsgeln, Preis: 12,27 €
- Für B Hängegleiten, B Gleitsgeln, GE-Windschlepp, HG-Windschlepp, Windenfahrer Preis: 10,23 €
- Krr Fluglunk, Preis: 3,58 €

Icao-Karten

Alle Kartenblätter der BRD, München, Stuttgart
Preis: 9,00 je Blatt

Info - Sammelordner

Preis: 0,26 €

Produkte ohne Abbildung

Armbruch beim **IN** Drachenfliegen,

ein notwendiges Übel?

Schon über Jahre verfolge ich das Tabuthema »Oberarmbruch« in der Drachenfliegerszene. Die Piloten, welche noch sagen können: »Kann mir nicht passieren. Die können halt nicht landen.«, werden immer weniger. Ein Oberarmbruch hört sich im Vergleich zu den Wirbelsäulenverletzungen bei den GS harmlos an. Jedoch wird dabei auch oftmals der Hauptnerv der Hand stark verletzt. Deshalb kann ein Armbruch bedeuten, daß die Hand sehr lange nicht mehr bewegt werden kann. Dies kann neben Operationen und monatelangen Reha-Maßnahmen zur Berufsunfähigkeit führen! Wie kommt es zu diesen Unfällen? Klar, voraus geht immer ein Pilotenfehler. Nach einem in Bodennähe geflogenen Wingover und anschließend unkonzentrierter Landung im hohen Gras habe ich mir vor 7 Jahren den Arm gebrochen. Die Basis fädelt/hakt ein, das Trapez bleibt schlagartig stehen, während der Pilot mit mehr als 35 km/h gegen die Steuerbügel kracht. Bei ungünstigem Aufschlagwinkel bleibt der Steuerbügel heil und der Knochen nimmt die Energie auf. Die Unfälle variieren: Mal ist es die Rückenwind-Außenlandung, beim nächsten Mal die thermisch aktive Landewiese im Lee. So geschehen bei unserem letzten Clubausflug im Juni 2002. 4 Flugtage = 4 Oberarmbrüche und 13 kaputte Steuerbügel. Hier gibt es dringenden Handlungsbedarf!!! Was tun?

Verbesserung der Landetechnik

Ein Freund von mir hat ein Sicherheits/Landetraining für Hängegleiter ausgearbeitet und dem DHV zur Verfügung gestellt.*

*Anmerkung der Redaktion: Lehrteam-Mitglied Peter Cröniger steht den Vereinen für ein solches Training zur Verfügung.

Räder

Fliegt nur mit ausreichend großen Rädern! Macht eine Radlandung wenn die Bedingungen miserabel sind und die Wiese gemäht ist. Gibt nur Abzüge in der B-Note.

Übrigens, die Regel: »Wenn es kracht die Arme schnell an den Körper legen.« Sie funktioniert nicht! Niemand kann die Arme so schnell von den Steuerbügel wegziehen, wie das Trapez auf einem zukommt (>35 km/h + 0.5 sec. Reaktionszeit!)

Verbesserung der passiven Sicherheit / Knautschzone

Aerodynamisch geformt sehen unsere Steuerbügel aus wie mittelalterliche Schwerter. Aber auch runde Rohre, aerosafe Seitenrohre (die mit der Gummikante), sowie unverstärkte Rohre schützen nicht.

Wir benötigen gepolsterte Steuerbügel, welche die Energie großflächig absorbieren können und trotzdem aerodynamisch sind.

Bei Starrflügler sind die Steuerbügel kein tragendes Element, daher gibt es hier die besten Potentiale etwas zu verbessern:

Beim ATOS-C gibt es Carbon-Steuerbügel, welche eine Sollbruchstelle aufweisen. Zur Reparatur wird nur ein Aluröhrchen wieder eingesetzt. Dieses Konzept müsste auch bei Alu-Bügeln machbar sein.

Wo bleiben die Protpektoren für Drachenflieger?

Hier sind die Hersteller und die Verbände gefragt!

Thomas Baecke



Nicht an beherrschen ihr Gerät solliissterlich wie Liga-Pilot Guido Gehrman, ler ini rasanten illitiWrnflug.

TESTFLÜGE im info

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

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

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

KLASSIFIZIERUNG HÄNGEGLEITER

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

KLASSIFIZIERUNG GLEITSEGEL

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

Druckfehlerkorrektur vorbehalten!



Hersteller AISIECH peragien & kire seri pptripiept
Inhaber der deutschen Musterprüfung, Skyline fliehet Gear
Klassifizierung: 1 GH
Sitzzahl: 1
Windschlepp: Ja

Verhalten bei	min. fluggewicht (190 kg)	max. fluggewicht (115 kg)
füllverhalten	ungleichmäßig, Yerräguil	gleichmäßig, sofort
Aufzieherhalten	kommt eiregeil über Piletee	kommt sofort eher Fifehen
Abhebenereh Windigkeil	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSEN		
Ft rgeuchwindigkeil	31 in/h	35 hach
Geschwindigkeit beschleunigt		da kt
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENEINLÄDN		
huddellenden/	gering	nicht vorhanden
Steuer weg	hoch	hoch
Wendigkeit	turchichnillich	dorthschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackflugwenn	spät > 75 cm	spei > 15 cm
fallsialgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 (m
Brennkranstiege	durchleuchlich	hach
FRONTALES EINKLAPPEN		
Yorbexhleer ig sing	gering	
Öffnungseerhalten	selbstendig schnell	selbstendig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorheschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbul'rdig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	9DE/ad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	zeitetet eillen	seihsfndig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		Altslandie
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einhohes Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	drehschnillieh	durchschnittlich
St EU rkrallanstiege	durchschnittlich	hoch
Geneedrehen	einfach, keine Tendenz cmm	einfach, keine lendenum
	Streuungsebriss	Siremengsabass
Dileungseillallen	selbständig 'Atzegefn	selbständig schnell
FULLS1411(»Y«mädlithe lottelluft9)		
FULLSTAR (symmetrisch 9the Ausbildung)		
TRUDELN »HS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN »HS SEMIOWAREH KURVENFLUG		
STELLSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
huddellendenr	gering	nicht verbunden
Aussteilung	selbständig	sebständig
HUINEGSTALL		
Einleitung	einfach	einfach
Aussteilung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landererhalten	durchschnittlich	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FISCHERHEIT		

Pet



DHV GS-01-1023-02

HYPE M

Hersteller: Skrwels GmbH & Co. KG
 Inhaber der deutschen Musterprüfung Skywalk GmbH & Co. KG
 Klassifizierung: 1-2 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschlepp: ja

Verhalten bei	in. Fluggewicht (80 kg)	man. Fluggewicht (105 kg)
STARS		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sekundär
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Stallhandlung insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	35 krah	36 krah
Geschwindigkeit bei Beschleunigung		51 krah
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLUNG		
Eindellenden	gering	gering
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackluggrenze	durchschnittlich 60 cm + 25 cm	durchschnittlich 60 cm + 15 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm + 80 cm	durchschnittlich 65 cm + 80 cm
Bremskralenstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenerlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenerlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig
EINSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	hoch	hoch
Steuerkralenstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)		
FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung)		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENBUG		
STIELSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellenden	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
BIENENSTALE		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Taderverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

DHV GS-01-1 024-02

WINDTECH TONIC 32

Hersteller: YHIDIECH paraglidng & kile surf equinred
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: Skyline flight Gear
 Klassifizierung: 1 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschlepp: ja

Verhalten bei	min. Fluggewicht (95 kg)	max. Fluggewicht (1125 kg)
STARS		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sekundär
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	keine roten über Piloten
Abhebegeschwindigkeit		durchschnittlich
Stallhandlung insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit bei Beschleunigung		44 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLUNG		
Eindellenden	gering	gering
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Füllstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskralenstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	c 90 Grad	c 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenerlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenerlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
EINSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkralenstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
RESUES (symmetrische Ausleitung)		
FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung)		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STIELSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellenden	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
BIENENSTALE		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Taderverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

DHV GS-01-1 025-02

WINDTECH TONIC 29

Hersteller: YHIDIECH paraglidng & kile surf equivrt
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: Skyline flight Gear
 Klassifizierung: 1 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschlepp: ja

Verhalten bei	min. Fluggewicht (180 kg)	max. Fluggewicht (1100 kg)
STARS		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sekundär
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Stallhandlung insgesamt	einfach	einfach
GERADERISFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit bei Beschleunigung		44 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENHANDLUNG		
Eindellenden	gering	gering
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Füllstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskralenstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenerlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
EINSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Steuerverhalten	durchschnittlich	gering
Steuerkralenstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)		
FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung)		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENBUG		
STIELSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellenden	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
BIENENSTALE		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Taderverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

DHV G91-1026-02



WINDTECH TONIC 27'

Hersteller: WINDEN paragliding & kite seif equipment
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: Skyline flight Gear
 Klassifizierung 1 GH
 Stuhl: 1
 Windschlepp: Je

Verhalten bei	min. fluggewicht (70 kg)	max. fluggewicht (85 kg)
STARE		
Aufverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Adziehverhalten	kernul solor über Hohen	komm' soloi über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschallich
Starthandling logesenil	einfach	elurach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	36 km.1	37 knst
Geschwindigkeit freischleider		46 km h
Rolldämpfung	hoch	had
KURVENHANDLING		
Trudellendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGE ÜBERZIEHEN		
Sackluggrenze	spät> 75 an	spei > 75 rm
fullstallgrenze	spät > 90 an	päl>Nun
Bremskrallensieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständi schnel	selhräudig schnel
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		gering
Of inanegehaften		selbständig schnel
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Non_sverhellen	selhandie schnel	selbständig schnel
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BECHLEUNE)		
Wegdrehen		90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit <i>kärenimm</i>	
fläheverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnel
EINSHAGES FINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einlaches Gegenbremsen	selhrandig
Steuerweg	durchschmittliche	durthschallich
Stau krallensieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz <i>nun</i>	einfach, keine Tea m <i>uni</i>
Öffnungsverhalten	selbständig schnel	selhandig schnel
RILL MIL		
MUSEALE (Ausleitung)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
Inn AUS STATIONAREM KURVENFLUG		
STEILSPIRALE		
Einleitung	einfach	efolach
hudel ten dar	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
BEINEN STALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selhendig	selbständig
LANDUNG		
Landererhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR		

DHV G5-01.1027-02



EDEL LIVE L

Hersteller: Edel Korea, HISPO Cold
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: wiege of change
 Klassifizierung: 1-2 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschlepp: Je

Verhalten bei	min. fluggewicht (100 kg)	max. fluggewicht (125 kg)
HART		
Aufverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	koma soloi über Prielien	hemmt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschallich
Starthandling logesenil	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	km.1
Geschwindigkeit beschleun		17 keil
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschallich
KURVENHANDLING		
Trudellendenz	gering	nicht ruhenden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschallich
BEIDSEITIGE ÜBERDENN		
Sackhemme	spät> 15 ux	spät > 7-5
fuhralleresie	spät > 90 us	spar > 90 cm
hemskrallensieg	durchschnittlich	durchschallich
FRONTALES EINKLAPPET		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig min ad	selhrende vorziged
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	90-180 Grad	90 113 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	AMndie	selbständige
Öffnungsverhalten	selbständig rereNger	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einfaches Gegebene	einfaches Gegenkassen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Stau krallensieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz <i>inne</i>	einfach, keine Tendenz <i>rere</i>
Öffnungsverhalten	selbständig schnel	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STEILSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
hudel ten dar	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
BEINEN STALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selhendig	selbständig
LANDUNG		
Landererhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

DHV G5-01 - 1028-02

Hersteller: Edel Korea, HISPO Gold
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: wies of change
 Klassifizierung: 1-2 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschlepp: Ja

Verhalten bei	min. flu leicht (80 kg)	man fluggereicht (105 kg)
START		
Aufverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt reregged dher Pikelien	karr soloi Ober Piloten
Abhebegeschwindigkeit	hoch	hoch
Starthandling logesenil	durchschnittlich	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	31 hü
Geschwindigkeit beschleun		dl knie
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudellendenz	durchschnittlich	nicht ruhenden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackluggrenze	durchschnittlich 60 cm + 75 cm	durchschallich 60 cm -15 an
fullsiellgrenze	durchschnittlich 63 an + 80 cm	durchschallich 65 cm + 80cm
Bremskrallensieg	durchschnittlich	durchschallich
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten	selbständig reutimid	selbiend verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (NECREUNGT)		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	90 180 Grad	90 + 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich e Verlangsamung	durchschallich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	Abslände verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen		90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich teil Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Stau krallensieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz <i>zum</i>	einfach, keine Tendenz <i>zum</i>
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STEILSPIRALE		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
hudel ten dar	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 360 Grad	selbständig
BEINEN STALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landererhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

DHV GS-01.1029-02

EDEL LIVE S

Hersteller: Edel Korea, HISPO Cold
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: wings of change
 Klassifizierung: 1-2 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschlepp: Ja

Verhalten bei	min. fluggewicht (70 kg)	max. fluggewicht (85 kg)
START		
füllverhalten	gleichmäßig, 30/101	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	lernen sofort über Piloten	kannst sofort über Piloten
Abhegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	81 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		41 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLUNG		
Trudellendenz	gering	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm + 75 an	durchschnittlich 69 ein - 75 cm
Füllstallgrenze	dreieckig e 65 - 80 ein	durchschnittlich 65 ein - 80 cm
Bremskranstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BISCHLEUNIG)		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	94-136 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkranstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FÜLLSTAU (symmetrische Weitung)		
FÜLLSTALL (asymmetrische Auslehn)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STELLSPIRALE		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
NEINEN-STALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

MEM

Landeverhalten: einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

DHV GS-01.1031-02

INDEPENDENCE AVALON S

Hersteller: Fly market Flugsportzubehör GmbH & Co. KG
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: fly market flugsport-zubehör GmbH & Co. KG
 Klassifizierung: -2 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschlepp: Ja

Verhalten bei	min. fluggewicht (64 kg)	max. fluggewicht (85 kg)
START		
füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	86 km/h	31 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		17 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLUNG		
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm + 75 cm	durchschnittlich 60 cm + 15 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 95 cm	durchschnittlich 65 cm PO cm
Bremskranstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (ESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten	Offnungsvorhalten	selbständig verzögert
EINSBUGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	< 90 Grad	90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		90-136 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	relaxiert
Steuerkranstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, heinultern zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FÜLLSTALL (symmetrische Weitung)		
FÜLLSTALL (asymmetrische Auslehn)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STELLSPIRALE		
Einleitung	Kufe	einfach
Trudellendenz	Kehl vorhanden	kehl vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
NEINEN-STALL		
Einleitung		einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landerverhalten	einfach	einfach

MEM

Landerverhalten: einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

DHV GS-01.1032.02

INDEPENDENCE AVALON M

Hersteller: Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: Fly market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG
 Klassifizierung: 1-2 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschlepp: Ja

Verhalten bei	min. fluggewicht (80 kg)	max. fluggewicht (105 kg)
START		
füllverhalten	gleichmäßig, mit	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	einfach	Wach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	31 km/h	3, km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		41 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLUNG		
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 15 cm	durchschnittlich 60 cm 15 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 30 cm	durchschnittlich 65 cm 30 cm
Bremskranstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig reaktiv
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	< 90 Grad	90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkranstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FÜLLSTALL (symmetrische Weitung)		
FÜLLSTALL (asymmetrische Auslehn)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STELLSPIRALE		
Einleitung	einfach	nicht vorhanden
Trudellendenz	kehl vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
NEINEN-STALL		
Einleitung		einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landerverhalten	einfach	Wach

MEM

Landerverhalten: einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

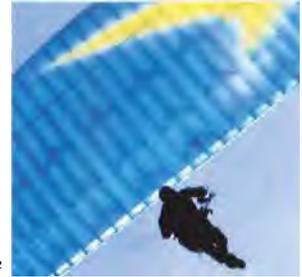
DHV GS-01-1033-02



DHV GS.01-1034-02



DHV GS-01-1035.02



INDEPENDENCE AVALON L

INDEPENDENCE AVALON XL

XIX INTER 2 L

Hersteller: fly market flugsportzubehör GmbH & Co. KG
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: fly market flugsportzubehör GmbH & Co. KG
 Klassifizierung: 1-2 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschlepp: Ja

Hersteller: fly market flugsport-zubehör GmbH & Co. KG
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: fly market flugsport-zubehör GmbH & Co. KG
 Klassifizierung: 1-2 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschlepp: Ja

Hersteller: XIX GmbH
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: XIX GmbH
 Klassifizierung: 1-2 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschlepp: Ja

Verhalten bei	min. fluggewicht (195 kg)	rin fluggewicht (120 kg)
SIAM		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt solar über Piloten	kommt solar über Piloten
Abliebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	38 kn/h	37 kn/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLUNG		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	einfach vorhanden
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Füllstallgrenze	> 90 cm	spät > 90 cm
Bremskräftenähe	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (ESCHLEUNIG)		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIG)		
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)		
FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STIELSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
DLEINEISTAIL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR SICHERHEIT		

Verhalten bei	fluggewicht (110 kg)	mez. fluggewicht (140 kg)
SIAM		
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt solar über Piloten	kommt solar über Piloten
Abliebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	35 kn/h	37 kn/h
Geschwindigkeit beschleunigt		41 km/h
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich
KURVENHANDLUNG		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerverhalten	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 15 cm
Füllstallgrenze	spät > 92 cm	spät > 91 cm
Bremskräftenähe	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (ESCHLEUNIG)		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	90 - 191 Grad	90 - 182 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIG)		
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)		
FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STIELSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
DLEINEISTAIL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR SICHERHEIT		

Gehalten bei	min. fluggewicht (100 kg)	max. fluggewicht (1130 kg)
START		
Füllverhalten	solo	gleichmäßig, solo
Aufziehverhalten	kommt solar über Piloten	kommt solar über Piloten
Abliebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	einfach	einfach
GERANDEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	35 kn/h	36 kn/h
Geschwindigkeit beschleunigt		41 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLUNG		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich SO ein + 15 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich IS - 80 cm
Bremskräftenähe	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (ESCHLEUNIG)		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	90 - 182 Grad	99 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIG)		
Wegdrehen		92 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)		
FULLSTALL (asymmetrische Ausleitung)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STIELSPIRALE		
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
DLEINEISTAIL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR SICHERHEIT		



DHV GS-01-1036-02

XIX INTER 2 S

Hersteller XIX GmbH
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: XIX GmbH
 Klassifizierung: 1-2 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschlepp: 1a

Verhalten bei	Fluggewicht (70 kg)	max. fluggewicht (195 kg)
START		
Füllverhalten	gleichmäßig, sefeel	gleichmäßig, sofort
Aufleherhalten	kommt sol'el über Piloten	hemmt nied aber Pilelen
Abhebegeschwindigkeit	durchidee dich	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	36 lemin	36 kelt
Geschwindigkeit hehxl eie		
Rollämpfung	Mthsehnigtleh	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1-2	1-2
Trudellenden	gelbe	neu
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
MIDSEITIGESOVERBERDETO	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm -15 sen	durchschnittlich 60 min -15 cm
Eulstallmenre	durchschnittlich 65 cm BEcm	durchschnittlich 65mo, 95tm
Beemskaulauseen	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öf ngenvef heller	seitslände remögeel	Weneanden verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN BESCHLEUNIGT	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	geing	gering
Öf ngenverhallen	selbständig vemegel	selbständig vorzüge'
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Wegdrehen	90 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	drehschnitlich	durchschnittlich seit
Höhenverlust	Verlangsamung	Verlangsamung
Stabilisierung	durthrehtlich	emchschleleth
Öf nungsverhallen	selbständig	selbständig
EINSEITIGES EINKLAPPEN Matt	1-2	1-2
Wegdrehen	90 -130 Grad	
Drehgeschwindigkeit	dierchschnitlichmUVulesemung	
Höhenverlust	durchschnittlich	
Stabilisierung	sekslandig	
Öf nungsverhallen	selbstedigerzögert	
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1-2	1-2
Stabilisieren	einkheeseeneheressen	einfaches Gegenkursen
Steuerweg	durchscheld	
Steuerkrallanstieg	Herr hschnitll ä	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach heim Toden eure	eiflach, keine ledern cum
Öf nungsverhallen	selbständig summen	selbständig reuegel
FÜLLSTALL (symmetrische Auslegung)	1-2	1-2
FÜLLSTALL (asymmetrische Auslegung)	1-2	1-2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRUDELN AUS STAUDEAREN KURVENBUG	1	1
STELSPIRALE	1-2	1-2
Einteilung	rituchnigfihz	durchschnittlich
Trudellenden	gering	gering
Auslegung	selbständig	selbständig
BEIENENSTAIL		
Einteilung	einfach	einfach
Auslegung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhallen	einfach	Wach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



DHV GS-01-1037-02

TITAN S

Hersteller PRO-DESIGN Geel, Hotbauer Ges.m.b.H.
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: PRO-DESIGN Graf, Hotbauer Ges.m.b.H.
 Klassifizierung: 2 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschlepp: 1a

Verhalten bei	min. fluggewicht (60 kg)	max. fluggewicht (85 kg)
START	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmäßig, solare	gleichmäßig, solo'
Aufleherhalten	kommt verengert über Vielen	kument vorigel über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschaillich	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	durchschaillich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	36 lmin	36 kat
Geschwindigkeit beschleunige		51 kneh
Rollämpfung	fixhäglich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1	1-2
Trudellenden	gering	gering
Steuerweg	durchschnech	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES UBEKINN	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm * 75 cm	durchschnittlich 60 cm 75 cm
Füllstallmenre	durchschnittlich 65 cm 80 rin	durchschnittlich 65 cm * 80 cm
Brmskrallanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gellen
Öf nungsverhallen	selbständig vemageel	selbständig vererego
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		gering
Öf nungsverhallen		selbständig vorzüge'
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	100 - 360 Grad	180- 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	duz hrchntlich	dulalichnellrich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öf nungsverhallen	selbständig verzögert	selbständig vorzüge'
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	2	2
Wegdrehen		ISO * 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchsehnigleich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öf nungsverhallen		selbständig verzögert
EINSEITIGES MUMM UND GEGENSTEUERN 1-2	1-2	1-2
Stabilisieren	einfaches Gegenbrengsea	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	dusthseh siltlich	Aurchschnittlich
Steuerkrallanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz sen	einfach, keine lendenz zum
Öf nungsverhallen	selbständig verzögert	selbständig vemegeri
FÜLLSTALL (mimellehe Auslegung)	1-2	1-2
FÜLLSTALL	1	1-2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	2
TRUDELN AUS STATIONSREH KURVHEIM	1	1
STELSPIRALE	1-2	1-2
Heilung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellenden	gering	gering
Auslegung	selbständig	selbständig
811111eSTAL	1-2	1-2
Einteilung	einfach	einfach
Auslegung	Amf engem fahre auf	nimmf zeegeand Fahrt auf
LANDUNG	1-2	1-2
Landeverhallen	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



DHV GS-01-1038-02

JOKER M

Hersteller: IreeX air spurte GmbH
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: IreeX air sports GmbH
 Klassifizierung: 1 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschlepp: 1a

Verhalten bei	min. Fluggewicht (80 kg)	bei max. Fluggewicht 1105 kg
START		
Füllverhalten	gleichmäßig, netel	gleichmäßig, solort
Aufleherhalten	hemmt samt Gber Piloten	kommt sah' über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschalell e	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSRE		
Trimmgeschwindigkeit	37 loh	37 WI
Geschwindigkeit beschleunige		d9 her t
Rollämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURTEN HANDLING		
Trudellenden	nicht vorhanden	al vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öf nungsverhallen	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (HIFCKIEUEllg)		
Vorbeschleunigung		
Öf nungsverhallen		
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit	durchschnittlich mit
Höhenverlust	Verlangsamung	Verlangsamung
Stabilisierung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öf nungsverhallen	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (MACKE GEM)		
Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öf nungsverhallen		
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkrallanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz sen	einfach, keine lendenz zum
Öf nungsverhallen	selbständig sehend	selbständig schnell
FÜLLSTALL 09mm		
FÜLLSTALL (asymmetrische)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONAREM KURVENFLUG		
STELSPIRALE		
Einteilung	einfach	einfach
Trudellenden	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Auslegung	selbständig	selbständig
84EINDI-TAIL		
Einteilung	einfach	einfach
Auslegung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhallen		
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

DHV GS-01-1039-02



JOKER MS

Hersteller: IreeX als sports GmbH
 Inhaber der deutschen Musterprüfung IreeX ein sparte GmbH
 Klassifizierung: 1-2 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschleppla:

Verhalten	min. Fluggewicht (50 kg)	max. Fluggewicht (105 kg)
START		
füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, select
Aufziehverhalten	knall sehnitter Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhob euer hs9 ind	dü mhschnillich	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	31 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		d9 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	unk nilltlich
KURVENHANDLUNG		
Trudellandern	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackluggrenze	spät 75 cm	spät > 75 cm
Füllstallgrenze	spät 90 cm	spät > 90 cm
Bremskrallausleg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN		
As rd eschlur	gering	gering
011nemsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
011teug verhalten		seihständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	Verlangsamung	Verlangsamung
Höhenerlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (USCFREUGIG)		
Wegdrehen		90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
	Verlangsamung	Verlangsamung
Höhenerlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		sei händle verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuernkrallausleg	hoch	hoch
Gegendrehen	einlechr, keine tendenz	einfach, keine tendenz
	Strömungsabriss	Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STELLSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellandern	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	seitlich	seitlich
BIENENSTALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

DHV GS-01. 1040-02



AIRWAVE SPORT XS

Hersteller: Airwave Gliders
 Inhaber der deutschen Musterprüfung Airwave Villinger Ges.m.b.H.
 Klassifizierung: 1 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschleppla: Ja

Verhalten bei	min. fluggewicht (50 kg)	max. fluggewicht (70 kg)
START		
füllverhalten	gleichmässig	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	hemmt seri über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhobegerewindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	35	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		d8 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENHANDLUNG		
Trudellandern		
Steuernweg		
Wendigkeit		
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackluggrenze	durchschnittlich 60 cm • 75	durchschnittlich 60 ein • F.5 w
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 ran • 80 cm	durchschnittlich 65 cm, El co
Bremskrallausleg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
(11fnungseha lren	seitlich	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		gering
Üfthangseverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	>360 Grad	90 - 180 Grad
Drehewerh	durchschnittlich null	durchschnittlich mit
	Verlangsamung	Verlangsamung
Höhenerlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	Abstände
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
	Verlangsamung	Verlangsamung
Höhenerlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einlechr Gegenbremsen	einlechr Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuernkrallausleg	hoch	hoch
Gegendrehen	einlechr, keine tendenz	einfach, keine tendenz
	Strömungsabriss	Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FÜLLESTALL (symmetrische Ausleitung)		
FÜLLESTALL (asymmetrische Ausleitung)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STELLSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellandern	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	seitlich	seitlich
BIENENSTALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

DHV GS-01-1041-02



ATIS L

Hersteller: Sky Peraglidem
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: tukarsky Zdenek
 Klassifizierung: 1-2 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschleppla: Je

Verhalten bei	min. Fluggewicht (100 kg)	max. fluggewicht (130 kg)
START		
Nillies ha lten	gleichmässig, seleri	gleichmässig, Wert
Aufziehverhalten	kommt eesägäd dar Fliehen	kommt sofort über Fidlern
Abhobegerewindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		d8 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENHANDLUNG		
Trudellandern	gering	gering
Steuernweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackluggrenze	durchschnittlich 60 cm • 75 cm	durchschnittlich 60 cm • 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskrallausleg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	sathnetn sehnert	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	90 180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenerlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Höhenerlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einlechr Gegenbremsen	einlechr Gegenbremsen
Steuernweg	hoch	durchschnittlich
Steuernkrallausleg	hoch	hoch
Gegendrehen	einlechr, keine tendenz	einfach, keine tendenz
	Strömungsabriss	Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)		
HILLSPIRAL (asymmetrische Ausleitung)		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
STELLSPIRALE		
Einleitung	einfach	einfach
Trudellandern	nicht vorhanden	gering
Ausleitung	seitlich	seitlich
BIENENSTALL		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

DHV GS-01-1042-02



ADVANCE EPSILON 4/24

Hersteller: ADVANCE Thun AG
 Inhaber der deutschen Musterprüfung ADVANCE Thun AG
 Klassifizierung: I-2 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschleppi: Ja

Verhalten bei	ein. fluggewicht (158kg)	max. fluggewicht (75 kg)
START		1-2
HHverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort eher Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSHUG	1	1-2
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	31 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLUNG	1-2	
huddellendenz	gering	gering
Steuernweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1-2	0-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 66 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fallsiallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm + 80 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES HOKKLIPPEN		1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
WEINTALES EINKLIPPEN (BESCHLEUNIG)		1
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES FMKLIPPEN		
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 189 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
(115111616) EINKLIPPEN (BESCHLEUNIG)		
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLIPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	hoch
Steuernkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einlade, keine Tendenz zum	einlade, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	Störungsabriss	Störungsabriss
	selbständig schnell	selbständig schnell
(symmetrische Ausleite)	1-2	2
FULSTALL (asymmetrische Ausleite)	1	2
TRUDELN 6119	1-2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		1
SEILSPIRALE	1	2
Einteilung	einfache	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Hachdrehen (80 360 Grad)	selbständig
LANDUNG		
Landeeerhalten	einfach	einfach
ERGAN011 320R RUGSICKKIHT		

DHV GS-01-1043-02



ADVANCE EPSILON 4/26

Hersteller: ADVANCE Thun AG
 Inhaber der deutschen Musterprüfung ADVANCE Thun AG
 Klassifizierung: I-2 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschleppi: Ja

Verhalten bei	min. fluggewicht (70 kg)	max. fluggewicht (90 kg)
START		
HHverhalte	gleichmäßig, mmt	gleichmäßig sofort
Auf ziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandlung insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSHUG	1-2	
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENHANDLUNG	1-2	
Trudellendenz	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm 25 cm
Fallsiallgrenze	durchschnittlich 65 cm + 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 89 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES MAPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLIPPEN (BESCHLEUNIG)		
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLIPPEN	1-2	
Wegdrehen	90, 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLIPPEN (BESCHLEUNIG)		1-1
Wegdrehen		96 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		Verlangsamung
Stabilisierung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLIPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuernkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einlade, keine Tendenz zum	einlade, keine Tendenz zum
Öffnungsverhalten	Störungsabriss	Störungsabriss
	selbständig schnell	selbständig schnell
FULSTALL (symmetrische)	1-2	1-2
MSLALL	1-2	1-2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRUDELN STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
SEILSPIRALE	1	1-2
Einteilung	einfache	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	! Onslager
BIENEN-91M		
Einteilung	einfache	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeeerhalten	einfach	einfach
MANIIMGBU MM		

SUKUMUKS

PARAGLIDERS



HYPE!



Oet

= 11

HYPE! — nach einem probeflug in deiner flugschule gibst du ihn nicht mehr her...

DHV 1-2

S IA.GMBH & CO .KG

BIRKENWEG 3
 83224 GRASSAU/GERMANY

FON + rifs 641 695 755
 FAX +49 (0) 8641 695 760

www . k yW ..i nfo



DHV GS-01 1044-02



ADVANCE EPSILON 4/28

Hersteller: ADVANCE Thun AG
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: ADVANCE Thun AG
 Klassifizierung: 1-2 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschleppi: Ja

Verhalten bei	min. fluggewicht (185 kg)	max. fluggewicht (108 kg)
START	1-2	1
füllverhalten	gleichmässig, Alert	gleichmässig, Wel
Aufziehverhalten	konund seien üben Piloten	soled fier Pkier
Abhebegeschwindigkeit	durchschnalle	durchsneidich
Stärhandlung insgesamt	*Wach	einlach
GERADEAUSFLUG	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	36 kWh	31 knih
Gaschwindigkeit beschleunigt		1kkmh
Rolldampfle	hoch	hoch
KURVENHANDLUNG		
irudellendenn	gering	gering
Steuweg	hach	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1-2	1
Sackfluggrene	durchschnittlich 65 cm • 15 cm	durchschnittlich 60 ui- 75 cm
Füllskaligrerde	durchschnittlich 65 cm • 08 cm	durchschn 9 lich 65 cm • 80 cm
Bremskrallensieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1	
Vorbeschleunigung	durchschnillich	dueschule
Öffungsverhalten	selbständig schnell	
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		gering
Öffungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1-2	-2
Wegdrehen	90 • 180 Grad	90 - 181) Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	inhschnidlich mil
	Verlangsamung	Verlangsamung
Eleter grrtd	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffungsverhalten	selbständig schnell	selhslandie schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1-1
Wegdrehen		90 • 185 Grad
Drehun 9 Windig knil		durchschnittlich mil
		Verlangsamung
Hdhanner ei		durchschnittlich e
Stabilisierung		selbständig
Öffungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1-2
Stabilisieren	eielaches Gegenbremsen	einlaches Gegenbremsen
Steuweg	dukschnillich	durchschnittlich e
Steuwkrallendleg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine landete num	einfach, keine lendenz
	Strömungsabriss	Warnungsabriss
Öffungsverhalten	Albsedie schnell	selhsräudig schnell
FULLSTADT (symmetrische Ausleilunn)	1-2	1-2
R11.1511 (asymmetrische Anlededung)	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
USD AUS STATIONÄREN KURVENFLUG		
STELSPIRALE		
Einteilung	einlach	einlach
Trudelfendenn	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbsiandn
HINE MIL		
Einteilung	einlach	einlach
Ausleitung	selhsländle	Albsrändre
LANDUNG		
Landeeerhalten	einlach	einlach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

DHV GS.01 1045-02



ADVANCE EPSILON 4/31

Hersteller: ADVANCE Thun AG
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: ADVANCE Thun AG
 Klassifizierung: 1-2 GH
 SHzahl: 1
 Windschleppi: la

Verhalten bei	min. fluggewicht (103 kg)	max. fluggewicht (130 kg)
START	1-2	1-2
füllverhalten	91eichmüssig, solud	gleichmässig, soloi
Aufziehverhalten	kommm) solori über Piloten	kommm' seid über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	dueschnihre
Stärhandlung insgesamt	einlach	einlach
GERADEAUSFLUG	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	36 kmh	38 km. %
Geschwindigkeit beschleunigt		d9kmh
Rolläm lung		mitlfice
KURVENHANDLUNG	1	1
Trudelhendnr	geilen	gering
Steuweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	heb
BEIDSEITIGES ABERZIEHEN	1-2	1-2
Sackdugeren ra	durchschnittlich 60 cm • 15 cm	durchsch 9 ille e cm - 75 cm
Füllskaligrerde	durchschnittlich 65 cm • SD zur	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskrallendreg	huh	herb
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		gering
Öffungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1-1	
Wegdrehen	90 130 Grad	90 • 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mir	gering mit Verlangsamung
Hähnenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selhslandie	Albstände
Öffungsverhalten	Abländig schnell	selbständig snel
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		90 1 9n Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mir
		Verlangsamung
Hehenverlust		dertshisei geh
Stabilisierung		selbständig
Öffungsverhalten		selhslandie schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	
Stabilisieren	einlaches Gegenbremsen	einfades Gegenbremsen
Steuweg	dueschnille	durchschnittlich
Wemkrallendlee	hoch	bah
Gegendrehen	einfach, keine lendeer zum	einlach, keine Tendeer rum
	Sirteinsesebrise	Strimmoachtr51
Örtreaggerrialrer	5p1klädig schnell	selhsändig schnell
NULLSTALL	Ausleüung1	1-2
FULLSTALL	TasymmeNliithe	1-2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		1-2
TRUDELN AUS SIMONAREM KUIVENHLIG		1-2
STELSPIRALE		
Einteilung	einlach	einlach
Trudelfendenn	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
LEINEN-STALL		
Einteilung	einlach	einlach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Landeeerhalten	einfach	einlach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

DHV GS-01 -1046-02



ATIS S

Hersteller: Sky Paragliders s.r.o.
 Inhaber der deutschen Musterprüfung: tukavsky Zdenek
 Klassifizierung: 1-2 GH
 Sitzzahl: 1
 Windschleppi: Ja

Verhalten bei	min. fluggewicht (65 kg)	max. fluggewicht (99 kg)
START	1-2	1
GERADEAUSFLUG	-2	1
Trimmgeschwindigkeit	36 lemer	36 knul
Geschwindigkeit beschleunigt		48 kmt
Rollänpläne	buch	hoch
KURVENHANDLUNG		
Trudelhendenn	gering	nicht vorhanden
Steuweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1-2	1-2
Sackflugglena	dinseinlich 80 cm- 75 orti	dueedle 60 ein • 75 trn
füllskaligrerde	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskrallendien	hoch	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		gering
Öffungsverhalten		selbständig schnell durch
		Pumpen mN Bremse
EINSEITIGES EINKLAPPEN		1
Wegdrehen	<90 Grad	90 • 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	durchschnittlich mir
		Verlangsamung
Hohenedusr	gering	dttetidnillne
Sieb ilisierung	selbständig	selbsendig
Öffungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1
Wegdrehen		90 - 188 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
ilbfena Mied		dueschndich
Siebliderrung		selbständig
Ölf na nosverfillen		Absmadig schnell
EINSBUGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	
Stabilisierer	einiedres Gegenbremsese	nl Athei Gegenfieräsen
Steuweg	dueschnillich	hoch
Stenerleranslang	hoch	hoch
Gegendrehen	einlach, keine Tendenz zum	einfach, keine linder za
	SIOMUlg3dbil15	Strömungsabriss
Öffungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTADT (symmetrische		
RILLSTADT (asymmetrische Auslellarg)		1-2
TRUDELN AUS TRIAMGESCOMIGUIT	1-1	1-2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	1
STELSPIRALE		1-2
Einteilung	einlach	einlach
Trudelfendenn	geig	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	Nachdrehen 180 360 Grad
LEINEN-STALL		
Einteilung	einlach	einlach
Ausleitung	selhsündin	selbständig
LAMM		
Landeverhalten	einfach	einlach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



2. Ecard-Raab-Gedächtnis-Cup

Der Eckard-Raab-Gedächtnis-Cup wurde letztes Jahr von den befreundeten Vereinen WSG XC-Flatlands e.V. und 1. Gleitschirmclub Donau-Altmühltal e.V. (1.GSCDA) initiiert und wird zum Gedenken an unseren durch einen tragischen Unfall tödlich verunglückten Fliegerkameraden als Flachland – Streckenflugwettbewerb durchgeführt. Dieses Jahr wurde der Wettbewerb von den Piloten des Gleitschirmclubs Donau-Altmühltal e. V. auf dem Vereinsschleppgelände bei Scheinfeld / Eichstätt ausgerichtet. Aus der Runde von 21 teilnehmenden GS-Piloten aus beiden Vereinen konnte nach Begrüßung und kurzen einleitenden Worten des Vorstands Franz Steidl (i.GSCDA) das Task-Setting Komitee nominiert werden. Auf Grund der Wetterlage, mit Windspitzen von mehr als 40 km/h aus westlicher Richtung, war im Zeitraum von 12 –16 Uhr eine sichere Streckenflug- Wettbewerbsdurchführung nicht gewährleistet. Das Startfenster wurde bis ca 17 Uhr geschlossen und der 1. Durchgang für bereits gestartete Piloten gecancelt.

Für den 2. Durchgang beschlossen die Task-Setter Franz Steidl, Harry Hecht und Klaus Werner ein Zeitfliegen mit Ziellandung als Aufgabe. Beim Zeitfliegen erlog „Manilla-Open-2002“ - Teilnehmer Franz Steidl mit Abstand die Bestmarke(=wooo Pkte), während beim Ziellanden die Piloten Hans Breindl und Flachlandprofi Klaus Werner mit nur 40 cm Distanz zum Landepunkt „full points“ kassieren konnten (=500 Pkte)! Ergo: Die Kombination macht's: 1. Hans Breindl, 2. Klaus Werner, 3. Roland Heider, 4. Franz Steidl, Die Siegerehrung wurde von Franz Steidl vorgenommen und der Wanderpokal nebst Siegerurkunde wanderte vom Vorjahressieger 10 Liederer unter frenetischem Jubel an Hans Breindl ; Franz Steidl erhielt den 4.Preis und wird kostenfrei einen Ziellande-Kurs besuchen (bei den Flatland's ?). Ein Highlight war sicherlich das extra für diesen Wettbewerb kreierte „offizielle“ T-Shirt, welches jeder teilnehmende Pilot in Empfang nehmen durfte! Special thanks to Franz! Ein großes Lob ging an Roland Heider, Klaus Loderer und Thomas Hüttinger, die wesentlich zum Gelingen der Veranstaltung beitrugen. Speziell bei Top-Windenfahrer Thomas Hüttinger bedankten sich mehrere Piloten für die sorgfältig und professionell durchgeführten Schlepps bei durchaus schwierigen Schleppbedingungen. Ein Grillabend mit Lagerfeuer und reichlich Elektrolyt-Getränken aus 20 Liter Fässern sorgten für einen angemessenen Ausklang der Veranstaltung bis in die frühen Morgenstunden des nächsten Tages und Vorfreude auf den 3. Eckard-Raab-Gedächtnis-Cup 2003 bei den „Flatlands“ !

PS: Piloten aus der Region sind jederzeit herzlich willkommen; Kontaktaufnahme und Info durch unsere Web-Seite: www.gscda.de .Und hier gibt's auch Ergebnisliste und Bilder zum Wettbewerb!

Fly saue !

1. GSCDA
Helmut L. Weininger

Was ist der schnellste Weg von A nach B?

Die Einen werden sagen: Na klar, das ist natürlich eine Linie!

ich sage: Na klar, das ist natürlich die Spirale!

Mein Traum aus der Zeit meiner L-Schein Schulung ist nun in Erfüllung gegangen. Gerade in der Anfangszeit meiner Pilotenkarriere ist diese Flugfigur für mich, und ich glaube auch für viele andere Piloten, die Attraktion am Himmel gewesen. Ich weiß noch gut, wie in der Gleitschirmschulung jedes Mal ein kleines bewunderndes Raunen durch die Gruppe ging, wenn Piloten innerhalb kürzester Zeit in gleichmäßig schönen kontrollierten Kreisen 'abspiralten'. Natürlich wuchs da bei mir der Wunsch, irgendwann auch diese effektive Abstiegshilfe und zudem sehr ästhetische Flugfigur zu erlernen. Als 'Wenig -Fliegerin' und eher ängstliche Fliegerin war es für mich allerdings bis vor kurzem unvorstellbar, demnächst selbst 'durch die Lüfte' zu spiralen, wo ich doch noch genug mit meinen Starts, Landungen und allen anderen Flugzuständen zu tun hatte, Jetzt aber ist es soweit. Durch die Flugschule Achensee und deren grandiose Idee ein Spiraitraining anzubieten, war es mir möglich, mein langersehntes Ziel zu erreichen, Innerhalb 2 Spiraltrainings habe ich es geschafft, über viele sogenannte kleine aber sehr effektive Übungen, wie Pendeln, Rollen, Wing-Overs, schnelles Achtern usw., physisch und mental mein fliegerisches Können so zu steigern, dass ich schließlich und tatsächlich meine ersten kontrollierten Spiralen geflogen bin. Wow, ich bin begeistert!

Viel habe ich in diesen beiden Trainings gelernt, über mich, meine Angst beim Fliegen, über mein fliegerisches Potenzial und es gibt mir ein gutes Gefühl ein Gefühl, endlich zu fliegen und nicht mehr geflogen zu werden!

Ruth Riehle

Schon 10 Jahre gemeinsam »auf Strecke«

Eine tolle Überraschung erlebten Bernd (in Fliegerkreisen als Bonnsei bekannt) und Sabine Gebhard an ihrem Hochzeitstag vor 10 Jahren: Als sie die Kirche verließen, standen sie vor einer Kulisse wie auf einem Startplatz; viele aufgebaute Drachen leuchteten ihnen in ihren bunten Farben in der Sonne entgegen und mehrere Schaulustige des Dorfes hatten sich eingefunden, um das Spektakel mitzuerleben, Nicht nur, dass ein aufgebauter Drache in Gebieten, in denen wenig geflogen wird, Aufmerksamkeit erregt, ein Drache, an dem ein Hochzeitspaar hängt, ist schon etwas besonderes. Diese Idee hatten die Fliegerfreunde der damals beiden aktiven Piloten aus der UL-Haltergemeinschaft Lauterbach. Sie montierten an einem Kran einen aufgebauten Drachen, als improvisierter Sitzplatz wurde ein Brett hinter dem Trapez aufgehängt und schon konnten die beiden gemeinsam »in den 7. Himmel« schweben. Herzliche Dankesgrüße noch einmal an die Fliegerfreunde in Lauterbach!

Sabine Ruckelshausen-Gebhard



Jugendarbeit

»Wie ist denn das mit dem Drachen- und Gleitschirm fliegen?« sprach uns vor ein paar Wochen der kleine Fabian Janner an. Schnell hat sich herausgestellt, dass der ca. 11-jährige an unserem schönen Flugsport nicht nur einfach interessiert ist, sondern für seine Schule, die Grund-, Haupt- und Werkrealschule in Hohenhaslach, ein Referat über das Drachen- und Gleitschirmfliegen vorbereiten und halten wollte. Als begeisterte Flieger haben wir uns natürlich mit Freude seines Anliegen angenommen und uns ausführlich mit Fabian über das Drachen- und Gleitschirmfliegen unterhalten. Das von uns zur Verfügung gestellte Anschauungsmaterial wie die DHV-Videos, DHV-Flyer und Poster sowie Bücher und ein Gleitschirmgurtzeug zum Anfassen war für die Vermittlung der Informationen äußerst hilfreich und gaben dem Vortrag eine zusätzliche Komponente

der Lebendigkeit. Das Referat, welches unter dem Motto, »Purer Spaß? Oder riskantes Unterfangen!«, von Fabian alleine gehalten wurde, stand in einer Reihe von anderen Referaten mit Themenbereichen wie z.B. Wasserverschmutzung, gesundes Essen oder das Sonne-Mond-System. Das anschließende Urteil der Klasse war einmütig und dürfte Sebastian geschmeichelt haben: »So ein spannendes Referat hatten wir noch nie.« Außer Fabian hat sich darüber auch die 1. Vorsitzende des Vereins gefreut, welche dem Referat von Fabian auf der Hinterbank stillsitzend beiwohnen durfte und Zeuge wurde, wie Faszination und Begeisterung über unseren Flugsport auf die noch jungen Pennäler übergriff. Die Unterstützung von Fabian zeigt anschaulich, wo Jugendarbeit bereits ansetzen kann. Der so ausgesäte Samen kann in einigen Jahren bei guter Pflege und Betreuung Früchte tragen: Nämlich neue Drachen- und Gleitschirmflieger/innen.

Hohenhaslacher Flieger
Sonja Heidler



Nachwuchspilot Janosch Kochale malte dieses Bild nach einem Urlaub im Zillertal.

Viel Interesse in der Kandelstadt

Die erste Teilnahme der Drachen- und Gleitschirmflieger des DFC-Südschwarzwald am Waldkircher Stadtfest war ein Riesenerfolg. Wir waren pausenlos mit der Beantwortung von allen möglichen Fragen zum Thema Fliegen mit dem Drachen oder Gleitschirm beschäftigt. Außerdem wurden natürlich Info-Blätter verteilt und Videos liefen über die ganze Festzeit. Schließlich rundete ein Preisrätsel den informellen Teil für alle ab, bei dem Tandem-Flüge, Schnupperkurse und einige



Trostpreise verlost wurden. Höhepunkt des ganzen Stadtfestes - im wahrsten Sinne des Wortes - war eine Flugsimulation mit einem Drachen an einem 40 m Kran-Ausleger über der Stadt Waldkirch. Über das gesamte Fest haben wir ungefähr 300 flugbegeisterte Gäste reibungslos in die Höhe gezogen, erst die Dunkelheit setzte das zwangsläufige

Flugende. Jedem Verein, der einmal mit seinem zentralen Thema Fliegen uneingeschränkt positiv in der Presse erscheinen will, kann eine solche Aktion nur geraten werden.

DFC Südschwarzwald
Klaus Mettke



Kalender 2002
kostenlos!

Schuluna
IniWettergarantie,

Online Shop
2-Jahres-Check

www.BLUE SKY.at
A-992051111an 82-Tel.(43) 04842 5178

- Andalusien
- La Palma
- Toscana
- Norditalien
- Istrien
- Slovenien
- Schweiz
- Castelluccio
- Dolomiten
- Brasilien

UNTER DEUTSCHER LEITUNG

flyOLYMPIC EAGLES CLUB e.V.

DAS CAMP FÜR DRACHEN- UND GLEITSCHIRMFLIEGER

SOMMERFLUGGEBIETE
Olymp - Meteora-Klöster - Ossagebirge

WINTERFLUGGEBIETE
Süd-Griechenland - Peloponnes

Info & Prospekt anfordern! Video € 9,-

Deutschland: Tel. 0049/821/2629551, Fax 2 62 95 50
Schweiz: Tel./Fax 0041/71/9238851
Griechenland: Tel. 0030/972453495, Tel./Fax 352044464
e-mail: eagles-club@kat.forthnet.gr
www.olympic-eagles.de

Starthilfe für Neueinsteiger

Hallo Flieger aus dem Großraum Köln! Wir, die Ostwindfreunde, laden alle interessierten »Neulinge« des Drachen- und Gleitschirmsports zu einem gemütlichen Stammtisch ein. Er findet statt am 7. Oktober 2002 ab 19:30 in der Gaststätte des Hotels »Haus Hubertus«, Gladbacherstr. 124 in Elsdorf-Angelsdorf (Anfahrtsbeschreibung auf der Homepage!). Also unbedingt vormerken! Dort möchten wir unseren Verein, unsere Vereinsaktivitäten und nicht zuletzt natürlich unsere Fluggebiete vorstellen. Wir alle waren ja mal Anfänger und - frisch aus der Schulung in den Bergen, wo es natürlich an Fluggelegenheiten nicht mangelt - ist man zunächst mal ein wenig orientierungslos und fragt sich: Wo flieg' ich denn im Plattland?! Wenn Ihr also wollt, geben wir Euch ein bisschen »Starthilfe« und den ein oder anderen Tipp zu Ausrüstung, Fortbildung und beantworten gerne Eure Fragen zum Flugsport. Also, wir hoffen auf zahlreiches Erscheinen. Vorab könnt Ihr Euch schon über uns auf unserer, wie ich finde, sehr schön gestalteten Homepage unter www.ostwindfreunde.de informieren. Termin vormerken: 07. 10. 2002! Bis dann!

Ostwind freunde
Claudia Beyer



Sommerferien-Programm

Gleitschirme und Drachen einmal hautnah erleben, das war ein Nachmittag lang das Thema beim Sommerferien-Programm in Weilheim /Teck. Der Drachen und Gleitschirm Club Weilheim lud 15 Kinder im Alter zwischen 10 und 16 Jahren, zum Schnuppern auf den alten Sportplatz ein. Nach einer kurzen theoretischen Einleitung des Vorstandes Erhard Weiss hieß es dann: ran, an die »Matratzen«. Fünf Clubmitglieder stellten ihre alten Gleitschirme und einen Drachen zur Verfügung. Schon nach erstaunlich kurzer Zeit war es für die Teenager kein Problem, den Gleitschirm zu starten und auf der Ebene in den Wind zu stellen. Ein Gurtzeug wurde in das Fußballtor angehängt, so konnten die Kids das Steuern mit Gewichtsverlagerung simulieren, Selbst der Rückwärtsstart sah bei den Kleinen spielend aus. Nach 3 Stunden bei schönstem Wetter waren die 2 Kisten Apfelsaft-schorle eine kühlende Erfrischung. Die meist gestellte Frage am Ende des Schnupperkurses: »Wo kann man sich zum Fliegen anmelden«.

Drachen- und Gleitschirmclub Weilheim
Wolfram Huber

Wetterfrosch gewinnt Clubmeisterschaft

Den ersten Sieg verbuchte dieses Jahr unser »Wetterfrosch« und Organisator Lorenz Datz. Noch ehe der Wettbewerb überhaupt begonnen hatte, fischte er aus den z. T. gegensätzlichen Wetterprognosen die richtige heraus und entschied sich für den

Start am lange zuvor geplanten Wochenende. Wettermeldungen hatten von NW-Wind bis 60 km/h gesprochen, tatsächlich war der NW aber schwach und ideal für unser Fluggebiet in Andelsbuch, 15 Piloten, darunter 2 Damen begannen den ersten Durchgang, einen 30 min. Schätzzeitflug, den der Favorit und letztjährige Sieger Joachim Bäckter deutlich mit 935 Punkten vor Roland Kleiser und Wolfgang Wohlgemut gewann. Beim 2. Durchgang musste eine Vorgabezeit von 60 min, erfliegen werden. Zusatzpunkte konnte man sich durch einen Kartoffelabwurf und Landegenauigkeit erkämpfen. Hier gelang Karsten Weiß ein fehlerfreier Flug. Den Abschluss des Tages bildete die traditionelle Grillparty am Fischteich, bevor am Sonntag der 3. Flug gestartet wurde. Diesen Durchgang, einen 60 min. Schätzzeitflug mit Bojenerkennung, gewann wieder J. Bäckter, der damit zum überlegenen Gesamtsieger wurde und als dreimaliger Sieger in Folge den Wanderpokal mit nach Hause nehmen durfte. ihm folgten auf Platz 2 und 3 Karsten Weiß und Wolfgang Wohlgemut. Dank unserer zahlreichen Sponsoren konnten aber wieder jeder Teilnehmer und die vielen Helfer ein Erinnerungsgeschenk aus der Tombola ziehen.

1. Parafly-Club Schwaben
Wolfgang von Brunn



Rehbock und Gleitschirm auf einem Logo!

Unglaubliche Vorgänge geschehen im Westerwald! Was vor Jahren noch undenkbar war, ist nun Wirklichkeit geworden: Rehbock und Gleitschirm finden sich einträchtig nebeneinander auf dem neuen Logo der Waldinteressentenschaft Sassenroth. Große Teile des Waldes im Bereich Siegerland und Westerwald sind in der Hand von privaten Waldinteressentenschaften auch Haubergsgenossenschaften genannt. Sie haben bei der Jagdverpachtung wesentliche Mitspracherechte und sind ein Schlüssel für die Zulassung von Fluggeländen. Das neue Logo ist das Ergebnis einer über 10-jährigen erfolgreichen Zusammenarbeit des DGF Hellertal mit der Waldinteressentenschaft Sassenroth. Hier zeigt sich, dass bei Einhaltung gegenseitiger Vereinbarungen ein gemeinsames Miteinander von jagdlicher und forstwirtschaftlicher Nutzung einerseits und Drachen- und Gleitschirmfliegen andererseits möglich ist. Das Logo ziert nicht nur den Briefkopf der Waldinteressenten, sondern ist auch auf ihren Fahrzeugen zu finden. Wir hoffen, dass hierdurch eine Signalwirkung auf andere Waldbesitzer ausgeht, die uns aufgeschlossenere Gesprächspartner bei zukünftigen Geländeerschließungen bescheren.

Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal
Svenja Held

Breitenberg-Wanderpokal

Das seit mehreren Jahren stattfindende Wettfliegen zwischen Stratos, Pfrontner Gleitschirmflieger und den Marktoberdorfer Gleitschirmfliegern um den Breitenberg-Wanderpokal fand am 22.7. in Pfronten statt. Ausgerichtet wurde die Veranstaltung dieses Jahr von den Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmfliegern Marktoberdorf und deren neuen Sportwart Bernd Vogel.

Trotz Westwind konnte das Startfenster um 12:00 Uhr geöffnet werden. Sofort machten sich die ersten Piloten auf den Weg, um möglichst viele Wendepunkte anzufliegen. Nur die Letzten, die um bessere Flugbedingungen pokerten, mussten mit der Bahn nach unten fahren, nachdem ab 13:30 Uhr die Startbedingungen immer kritischer wurden. Nach der

Auswertung mussten die Ostallgäuer leider den Pokal wieder an Stratos zurückgeben. Dies tat der Stimmung jedoch keinen Abbruch, und so wurde bis in die späten Abendstunden gegrillt und gefeiert. An dieser Stelle ein Dankeschön an alle 41 Piloten, die durch ihr umsichtiges Verhalten mit dazu beigetragen haben, dass diese Veranstaltung unfallfrei über die Bühne ging. Den Stratosianern herzlichen Glückwunsch zum Gewinn der Trophäe und gleich die Vorankündigung für nächstes Jahr: »Jungs, wir schenken Euch nichts!«

Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf

Horst Hüttner



VEREINSRECHT:

Werden Mitgliedsvereine des DHV über den Tisch gezogen?

Im Rahmen der von uns aufgenommenen Rechtsberatung der DHV-Mitglieder ist uns aus vereinsrechtlicher Hinsicht ein wirklich sonderlicher Fall angetragen worden, der bestimmt für viele Drachen- und Gleitschirmfliegervereine interessant ist. Ein in Süddeutschland beheimateter Hängegleiterclub wurde in rechtlich nicht haltbarer Weise zur Kasse gebeten. Besagter Hängegleiterclub ist in seiner Stadt »assoziertes Mitglied« des örtlichen Sportverbandes, in dem alle Sportsparten vertreten und zusammengefasst sind. Dieser örtliche Sportverband hat nun einen Fliegerball und ein Fliegerfest ausgerichtet, bei dem finanziell ein hohes Defizit entstand. Unabhängig von der vermeintlichen Fehlplanung der Festivitäten sollten nun die angeschlossenen Sportvereine, ihre Mitgliederzahl als Berechnungsgrundlage genommen, die Verluste ausgleichen, auch der »assozierte« Hängegleiterclub. Dabei ist zu bemerken, dass es durchaus um erhebliche Beträge ging, die nicht aus der Portokasse zu leisten sind. Eine assoziierte Mitgliedschaft bedeutet in der Regel, dass das Mitglied erst einmal für eine bestimmte Zeit einen Beobachterstatus in einem Verband hat und während dieses Zeitraumes zwar schon (zumindest teilweise) beitragspflichtig, aber nicht in der Mitgliederversammlung stimmberechtigt ist, sondern daran lediglich beratend teilnehmen kann. Nach einem bestimmten Zeitablauf wird eine solche Mitgliedschaft in eine ordentliche Mitgliedschaft umgewandelt.

Nach Überprüfung der jeweiligen Satzungen musste ich im vorliegenden Fall jedoch feststellen, dass in besagtem Sportverband eine »assozierte Mitgliedschaft« gar nicht vorgesehen war. Dies bedeutete, dass der Hängegleiterclub ohne rechtliche Grundlage zwar seine Mitgliedsbeiträge leistete ohne jedoch die Rechte eines ordentlichen Mitglieds zu besitzen. Er durfte zahlen, aber nicht mitentscheiden. Darüber hinaus fehlte in der Satzung des örtlichen Sportverbandes auch jede Grundlage für eine Deckungspflicht von derartigen Verlusten durch die Mitglieder. Im Ergebnis war demnach festzustellen, dass der Hängegleiterclub zum einen um seine Mitgliedsrechte gebracht wurde und zum anderen auch noch ohne rechtliche Grundlage zusätzliche finanzielle Beiträge leisten sollte.

An diesem Beispiel lässt sich erkennen, dass besondere Mitgliedschaften in Verbänden nur möglich sind, wenn diese auch in der Satzung vorgesehen sind. Sind Sie also z.B. »assoziertes Mitglied« in einem übergeordneten Verband, so sehen Sie einmal in der Satzung dieses Verbandes nach, ob dies überhaupt vorgesehen ist. Wenn Sie als Verein oder Ihre Mitglieder über Ihren Verein in einem übergeordneten Verband Mitglied sind, so achten Sie darauf, welche Beitragspflichten Sie tatsächlich haben. Für jegliche Beitragsforderungen muss es eine Grundlage in der Satzung geben. Sind besondere Leistungspflichten nicht vorgesehen, so muss mindestens eine Mitgliederversammlung darüber entscheiden. Ein Beschluss des jeweiligen Vorstands oder Präsidiums reicht hierfür nicht aus.

Für eine weitere Diskussion über diese Thema stehen wir auch insbesondere im DHV-Forum, Abteilung Rechtsberatung, zur Verfügung.

Carl Sonnenschein
Rechtsanwalt
Kanzlei Kreuzberg

15 Jahre Gleitschirmclub Ratisbona

Im Dezember **ie** gründeten ein paar Fliegerfreaks den GSC Ratisbona in Steinerbrüchl bei Regensburg. Erst im Januar ige nach einem größeren Mitgliederzu-
lauf hat es der Verein für sinnvoll erachtet, zur besseren Interessensvertretung
sich als Gleitschirmclub im Deutschen Hängegleiterverband zu organisieren. Viele
Mitglieder mit Eintrittsdatum Januar 1989 nehmen noch heute aktiv am Vereinsge-
schehen teil. Der GSC Ratisbona zählt im Jubiläumsjahr ca. 110 Mitglieder bei ei-
nem 10%-igen weiblichen Pilotenanteil. Das jüngste Mitglied im Verein ist 22 Jah-
re alt, das älteste Mitglied 69 Jahre. Das Durchschnittsalter beträgt im Moment 44
Jahre. 1997 war für den Verein mit 25 Neuzugängen das erfolgreichste Jahr der
Vereinsgeschichte. Seit drei Jahren etwa ist die Mitgliederzahl konstant. Im Jahr
werden ca. 25 Veranstaltungen in Form von Ausfahrten, Seminaren oder Flieger-
stammtischen durchgeführt. Heute ruht die Vereinsphilosophie auf drei Säulen:
Säule 1: Nachwuchsförderung: Zum Zwecke der Nachwuchsförderung wurde im
Jahr 2000 mit dem Fluggelände Pröllerfeld ein Übungshang angepachtet, um auch
Mitgliedern, welche sich noch in der Flugausbildung befinden, eine Möglichkeit zu
geben, die Starttechnik und das Schirmhandling zu verfeinern. Obwohl die Pacht
für dieses Gelände mehr kostet als alle unsere anderen Gelände zusammen, fand
es die Vorstandschaft wichtig, um einer Überalterung im Verein entgegenzuwir-
ken. Säule 2: Natur und Umwelt: Der GSC Ratisbona ist seit Jahren Mitglied im
Bund Naturschutz und im Landschaftspflegeverband der Region. Jährlich werden
in den Fluggeländen Reinigungsaktionen durchgeführt, werden abgestorbene Äste
und Sträucher ausgeschnitten, Startplätze renaturiert und die Pflege des Mager-
trockenrasens ernst genommen. Wenn auch in den Anfängen manchmal Schwie-
rigkeiten mit Jägern und Landwirten bestanden oder Vögelschützer ihre Bedenken
anmeldeten, so zeichnet sich heute meist eine gute Zusammenarbeit ab. Durch
unsere Natursportart sind wir Flieger sensibilisiert für Natur und Umwelt, oftmals
mehr als man uns zutraut. Säule 3: Sport und Wettbewerb: Der GSC Ratisbona
verfügt über ein gutes Potenzial an Leistungs- und Wettbewerbspiloten, welche
sich deutschlandweit schon oft Erfolge sicherten. Sowohl im Deutschen Strecken-
flugpokal als auch im Ostbayerncup sind Mitglieder des GSC Ratisbona präsent.
Da das Sponsoring im Gleitschirmbereich allgemein sehr mager ausfällt und die
Wettbewerbspiloten oftmals tief in die eigene Tasche greifen müssen (Anreise,
Startgeld, Unterkunft), haben wir im Verein eine Sportförderung eingerichtet, wel-
che zumindest etwas die Kosten beim Streckenfliegen abmildern soll. In Form von
»Kilometergeld in der Luft« wird ein kleiner Anreiz für unsere Fliegercracks ge-
schaffen. Gleitschirmfliegen, eine Symbiose aus Sport und Natur, das Zusammen-
spiel von Wind und Thermik, das Befinden in der dritten Dimension, das Gefühl
von Freiheit und Losgelöst-Sein - all das macht unseren Sport so faszinierend. Die
Wolken markieren dir den Weg, die Vögel zeigen dir das Hinkommen; der Wind
ist dein Antrieb, die Sonne dein Auftrieb. Nur mit Respekt vor der Natur und Er-
kennen seiner eigenen Grenzen kann das Gleitschirmfliegen zum unvergesslichen
Erlebnis werden. Ich wünsche uns allen für die Zukunft schöne und unfallfreie Flü-
ge und dem GSC Ratisbona weitere fruchtbare 15 Jahre Vereinsgeschichte.

GSC Ratisbona
Helmut Rauscher

Thermikseminar der »Thermik- möwen« mit Oliver Rössel

Auf dem Gelände der »Thermikmöwen« in Lüdingen (Lüneburger Heide) fand ein
Thermikseminar mit Oliver Rössel, 3. WM Sieger, statt. Der Vorstand des Bremer
Vereins hatte in seinem Jahresplan den Aspekt der Weiterbildung einen hohen
Stellenwert eingeräumt und für ein Thermik-Streckenflugseminar den Allgäuer
Spitzenpiloten Oliver Rössel verpflichten können. Das Wetter, das in dieser Saison
schon so manches Vorhaben gecancelt
hatte, kam den »Streckenjägern« an
diesem Wochenende sehr entgegen. Am
Samstagsmorgen begann das Seminar
zeitig und unter reger Anteilnahme der
meisten aktiven Flieger. Oliver erklärte
im ersten Teil des Seminars die wichti-
gsten Auslöser für Thermik und deren An-
zeichen. Und obwohl Oliver in den Ber-
gen zu Hause ist, verfügt er aufgrund seiner internationalen Wettkampferfahrung
natürlich auch über umfangreiche Flachlanderfahrung. Nach gut 2 Stunden Theorie
bildeten sich die ersten kleinen Cumuli am blauen Himmel und es war Zeit, die
Theorien in die Praxis umzusetzen. Auch dabei konnte Oliver auch den besten
»Thermikmöwen« noch viele Praxistipps geben und trotz schwacher Thermik mit
einem stundenlangen Flug um das Vereinsgelände verblüffen. Abends beim Gril-
len stellte sich Oliver den vielen Fragen der Flachlandflieger und erzählte bis spät
in die Nacht eindrucksvoll aus seinem Erfahrungsschatz. Am Sonntagmorgen ging
es bei strahlendem Sonnenschein mit dem Theorieunterricht weiter. Nach ca. 3
Stunden begab man sich hoch motiviert in die Luft und versuchte die Bedingun-
gen so gut zu nutzen wie möglich. Das Seminar war von Oliver professionell vor-
bereitet. Mit vielen Dias und Skizzen hat er sein Wissen anschaulich vermittelt. Je-
der Teilnehmer des Seminars konnte sein eigenes Wissen erweitern und aus den
vielen Tipps den Teil herausziehen, der ihm am besten hilft, die Flachlandthermik
optimal zu nutzen. Auf jeden Fall waren alle Teilnehmer hinterher gut motiviert,
auch mal die heimischen Wiesen zu verlassen und auf Strecke zu gehen. Mit ge-
teilter Freude sehen's nur die Abholer, die sich dieses Jahr auf so manche Tour
einstellen können. Info Oliver: Handy 0175/7547039, e-mail: olli@fly-zone.de.



Gleitsegelclub Weser
Ilka Dorn/Kai Warkentin

Vereinsmeisterschaft D'Allgäuer Drachenflieger

Bei hervorragenden Flugbedingungen fand die jährliche Vereinsmeisterschaft
D'Allgäuer Drachenflieger am Tegelberg statt. Insgesamt gingen 19 Piloten an den
Start, darunter 1 Gleitschirmflieger. Da das Wetter an beiden Tagen fantastisch
war, wurde am Samstag und Sonntag ein Dreieck von 50 km geflogen. Jos Gug-
genmos und Arnd Flosdorff erfüllten an beiden Flugtagen die gestellten Aufgaben.
Der 1. Flugtag wurde standesgemäß mit einem zünftigen Grillfest beendet.
Ergebnis: 1. Jos Guggenmos/ESC (1.900 Pkt.), 2. Arnd Flosdorff/RCS (1.766 Pkt.), 3.
Christian Saal/RCS (1.303 Pkt.)

Allgäuer Drachenflieger
Heike Zoepke

Drachensimulator beim Heidenheimer Stadtfest

Ganz groß raus kam der DHC Heidenheim beim internationalen Stadtfest in Heidenheim mit einem »Drachen-am-Kran« Flugsimulator. In attraktiver Lage, direkt neben dem Heidenheimer Rathaus, konnte der von einer örtlichen Baufirma kostenlos zur Verfügung gestellte Kran aufgestellt werden, und Firmenchef Florian

Mattem ließ es sich nicht nehmen, diesen den ganzen Tag über selbst zu bedienen. Trotz eher mäßiger Prognose spielte das Wetter optimal mit, und nachdem Oberbürgermeister Ilg samt Kreissparkassenleiter Böged höchstpersönlich den ersten »Rundflug« gedreht hatten, war der Andrang so groß, dass die Flugbegeisterten zeitweise längere Wartezeiten in Kauf nehmen mussten. Gelegentliche Windböen sorgten dabei manchmal durchaus für ein echtes »Flugfeeling«, und beim Aussteigen gab's durchweg strahlende Gesichter, vor allem bei der Jugend. Ob durch diese Aktion unmittelbar neue Mitglieder gewonnen werden konnten, darf bezweifelt werden, aber vielleicht wurde doch bei dem einen oder anderen das Interesse an unserem Sport geweckt. Auf jeden Fall war's eine sehr gelungene Präsentation unseres Sports und unseres Vereins in der Öffentlichkeit und eine dringend benötigte Aufbesserung der Vereinskasse obendrein.

Mattem ließ es sich nicht nehmen, diesen den ganzen Tag über selbst zu bedienen. Trotz eher mäßiger Prognose spielte das Wetter optimal mit, und nachdem Oberbürgermeister Ilg samt Kreissparkassenleiter Böged höchstpersönlich den ersten »Rundflug« gedreht hatten, war der Andrang so groß, dass die Flugbegeisterten zeitweise längere Wartezeiten in Kauf nehmen mussten. Gelegentliche Windböen sorgten dabei manchmal durchaus für ein echtes »Flugfeeling«, und beim Aussteigen gab's durchweg strahlende Gesichter, vor allem bei der Jugend. Ob durch diese Aktion unmittelbar neue Mitglieder gewonnen werden konnten, darf bezweifelt werden, aber vielleicht wurde doch bei dem einen oder anderen das Interesse an unserem Sport geweckt. Auf jeden Fall war's eine sehr gelungene Präsentation unseres Sports und unseres Vereins in der Öffentlichkeit und eine dringend benötigte Aufbesserung der Vereinskasse obendrein.

DHC Heidenheim

Thomas Baudisch



Es ist was los bei den Pohlheimer Drachenfliegern!

Zum Auftakt fand an Himmelfahrt der 2. Openair-Gottesdienst auf dem Segelfluggelände Pohlheim statt. Nachdem wir im letzten Jahr ca. 300 Gottesdienstbesucher begrüßen konnten, fanden sich in diesem Jahr, dank gutem Wetter, ca. 500 Kirchengäste ein. In den Medien wurde das Ereignis bereits Wochen vorher angekündigt. Für die musikalische Umrahmung sorgte in diesem Jahr der Gospelchor »Celebration« aus Giessen, der mit mitreisenden Songs und tollem Gesang das Publikum begeistern konnte. Ein extra angereicherter Missionsflieger des ev. Missionsdienstes machte mit seiner Cessna Station am Platz und berichtete über seine interessante Arbeit. Nach dem Gottesdienst hatten die Gäste die Möglichkeit sich am Grill zu stärken und mit einem Rundflug über Pohlheim die Stadt mal von oben zu sehen.

Dann begann unser diesjähriges Fliegerlager, zu dem wir über das DHV-Info bundesweit eingeladen hatten. Bei einigermaßen gutem Flugwetter konnten wir zahlreiche Flüge an der Winde absolvieren. Große Streckenflüge kamen zwar leider nicht zustande, aber die Stimmung war trotzdem bei allen Beteiligten sehr gut. Wir konnten Fliegerkameraden von den Althofdrachen, den Aßlarer Gleitschirmfliegern und den Klippenspringern begrüßen. Sogar von der fernen Stadt Kleve fand ein Gleitschirmflieger das Fluggelände in Pohlheim. Auch Rainer Scholl, ein »Rolli-Flieger« aus Süddeutschland, war unserer Einladung gerne gefolgt. Alle Beteiligten freuen sich schon auf das Fliegerlager im nächsten Jahr, wo wir versuchen werden, mit einem ausgeschriebenen Streckenflug-Wettbewerb unsere Veranstaltung nochmals zu verbessern.

Es folgte ein Drachentreffen der besonderen Art. Einige bunte Riesendrachen (die an der Leine gefesselt sind) tanzten Ballett am Himmel über Pohlheim. Organisator Frank Feyerhabend hatte international zu diesem i. Drachentreffen auf dem Segelfluggelände Pohlheim eingeladen. 2000 Besucher kamen, angelockt durch Presseveröffentlichungen in Medien, Rundfunk und Fernsehen auf unser Fluggelände, um die selbst erdachten und in mühevoller Kleinarbeit gebauten Prachtexemplare, meistens bekannte Comicfiguren aus der Sesamstraße, zu bestaunen. Die Drachen- und Segelflieger verzichteten auf ein Flugwochenende, um diese Veranstaltung erst möglich zu machen. Zu danken ist an dieser Stelle allen aktiven Vereinsmitgliedern, die mit ihrem Arbeitseinsatz zu dieser sehr gelungenen Veranstaltung beigetragen haben, was auch unser Image in der Öffentlichkeit deutlich verbessern dürfte.

Drachenflieger Pohlheim

Hartmut Lehr

Flugsportbekleidung & Zubehör

FLY MIKE

Overalls zum abheben!!!

www.fly-mike.de

Online-Shopping Rund um die Uhr im Internet

Fly Mike Overall
Fly Mike Helm
Schnellpacksäcke
Fliegerschne

Jetzt Prospekt anfordern

Fly Mike, Ketschendorfer Str. 32-84, 96450 Coburg, Tel.: 09561-55220, Fax: 09561-55228



Nachwuchspilot Phil Theis beim Training.

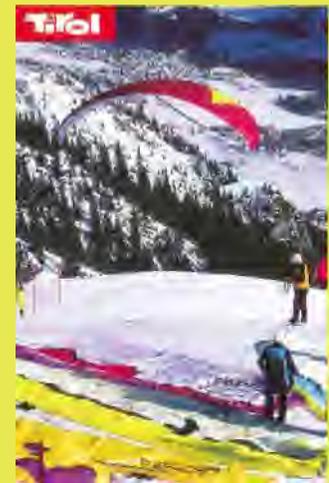
Foto: Stephan Müller

Adler und Flieger

Ihr Bericht im DHV-info Nr 117 » Thermik nützen - Adler schützen« veranlasst mich zu einer, ich denke interessanten Verhaltensbeschreibung von Adlern in unserem Fluggebiet. Ich fliege seit Oktober 1986 im Oberstdorfer (Allgäu) Flugbereich, welcher auch seit geraumer Zeit teilweise als Naturschutzgebiet deklariert wurde. Da ich mich in früheren Jahren als Hobby-Ornithologe beschäftigte und im Auftrag der Vogelwarte Radolfszell die hiesigen Adler beobachtete und beringte, hatte ich schon sehr oft die Gelegenheit, mit den Adlern zu fliegen und deren Verhalten hierbei zu beobachten, ich möchte hierbei erwähnen, dass die Betonung auf »mit den Adlern« liegt, was v411 mehreren Fliegerkollegen durch selbst Erlebtes immer wieder bestätigt wurde. Das selbe Verhalten erlebte ich auch einmal mit einem Bartgeier-Paar, welches sich ca. dreieinhalb Jahre bei uns in einem begrenzten Gebiet aufhielt. So ist es für uns jedoch immer wieder ein Erlebnis, wenn die Adler die gleichen oder direkt benachbarten Thermikbärte aufsuchen in dem wir uns direkt oder in unmittelbarer Nähe bereits befinden. Wir waren schon bis zu 6 Schirme am Platz und trotz allem flog das Adlerpaar mit uns. Hierbei sei noch erwähnt, dass die Adler nicht durchzogen, sondern Ihre Höhe mit uns erfliegen. So konnte ich schon des öfteren Begebenheiten beobachten, dass der/die Adler in ca. 100 m Entfernung an mir/uns vorbei ihre Kreise zogen und um vieles schneller an Höhe gewinnen konnten. Adler im Elope aus solcher Nähe zu sehen ist sehr beeindruckend. Hierzu muß ich noch bemerken, dass solche Erlebnisse sich nicht auf wenige oder bestimmte Fluggebiete konzentrieren, sondern sich regellos auf mehrere Flugbereiche in unserem Gebiet verteilen. Auch wenn der Adler auf einem Fels sitzt und wir in ca. 30 m Entfernung vorbei fliegen, kann kein Erschrecken, Ducken oder dergleichen festgestellt werden. Man sieht lediglich, wie er unser Tun (Fliegen, Kreisen) durch Schiefstellen des Kopfes verfolgt. Ebenso sei erwähnt, dass ich auch Balzspiele der Adler in der Luft bereits zweimal in unmittelbarer Nähe (ca. 50 - 100 m) längere Zeit beobachten konnte, welche ich aus früherer Tätigkeit kannte. Keinerlei Reaktion zeigte, dass meine Nähe die Adler interessierte oder störte. Es gibt unter uns Fliegern (auch Einheimische) sehr wenige, welche die Horste der Adler bzw. deren Lage kennen. Von den wenigen Fliegern und den hiesigen Lägern werden diese bewusst nicht weiter gegeben, in der gemeinsamen Meinung, dass die Bekanntgabe der Horste durch die dann evtl. erweckte Neugierde zu gewissen Störungen oder gar Schäden führen könnte. Adler reagieren sehr empfindlich (vernachlässigen evtl. sogar ihre Brut für mehrere Tage) auf Störungen im Horstbereich. Meine/unsere diesbezüglichen Erfahrungen und Beobachtungen bestätigen mir jedoch, dass die betroffenen Horstbereiche bisher schadlos überflogen und auch befliegen wurden und keines der Adlerpaare abwanderte. Hierbei sei erwähnt, dass das Flugaufkommen in den Horstbereichen entsprechend unseren Fluggebiets-Vorschriften (und deren Kontrollen) durch den örtlichen Club niedrig ist. Vielleicht dienen meine Zeilen ebenfalls dazu, die Einschätzung und das Zusammenspiel zwischen den Adlern und uns Fliegern richtig und treffend zu deuten, zumal betreffende Studien und Gutachten teilweise sehr wenig sachbezogen sind, sondern eher entsprechenden einseitigen Interessen zu zuordnen sind,

11. Steiner

STUBAITAL



SUPER FLUGGERIET

Wetter begünstigt, große Lande- und Startplätze.

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

Internationale Flugscheine

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



2-Jahrescheck-Test-Zentrum

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



Neuer Terminplaner 2002

Ab sofort bei uns erhältlich.

Pärntiv FLUGSCHULE

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

Online Contest

Streckenflugmeisterschaft 2002

Deutsche Meisterschaft

Stand 10.09.02
Vorläufige Endergebnisse

Orcherr			
Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Tom Becher	Litespeed	1161.65
2	Karl Schuhmann	Icaro Laminar	1153.92
3	Ralf Tschurtschenthaler	kam Laminar	1048.00

Sterfleel			
Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Gerd Langwald	Air Atos	1141.06
2	Adi Meierkord	Atos	922.96
3	Jürgen Bummer	Air Atos	919.11

Greitschäm nee Masse			
Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Stefan Traut	Swing Stratus 4	916.82
2	Sepp Gschwendiner	Gin Boomerang	902.09
3	Stefan Bocks	Boomerang Aerosport 844.30	

Gelee Sportklasse			
Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Christoph Kirsch	FreeX IMade	141.44
2	Rüdiger Gollermann	AdVance Sigma 5	626.88
3	Stefan Riedl	Swing Astral 2	623.67

)(1BRÄUNIGER
FLUGELECTRONIC



Foto: Corinna Schwiegerhausen

sponsored by www.brauniger.com www.hanwag.de www.finsterwalder-charly.de

Auch wenn das offizielle Endergebnis noch feststeht (Protestfrist läuft noch bei Verfassung dieses Berichtes), fest steht : der Online Contest hat voll eingeschlagen, die Teilnehmerzahlen haben sich mehr als verdoppelt, die Flugstrecken sind größer geworden, der Flugspaß hat zugenommen, der Bürokratismus ist weitestgehend abgebaut, und doch stehen wieder die gleichen Piloten auf dem Siegerpodest wie in den vergangenen Jahren.

Für mich ist dies ein Zeichen, daß der Modus so verkehrt nicht sein kann, viele Bedenken wurden gleich im ersten Jahr vom Tisch gewischt. Natürlich gibt es noch viel zu verbessern, und dies werden wir in den kommenden Monaten für 2003 in die Wege leiten. Details hierzu, sowie eine Zusammenfassung der Saison 2002 wird es erst nach detaillierter Auswertung aller Daten im nächsten DHV-Info geben.

Für das Endergebnis 2002 (vorläufige) waren wieder Flüge im Hochsommer entscheidend, es fällt allerdings schwer, hier einzelne Flüge herauszuheben oder im Detail zu beschreiben, dies ist ja auch nicht mehr nötig, da ja jeder Flug bis ins kleinste Detail „online“ nachzuverfolgen ist.

Die „deutschen Streckenflugmeister“ im Drachenfliegen 2002 sind Tom Becher (flex.wing) und Gerd Langwald (rigid wing). Seit der Zwischenwertung im Juli gelang es Tom noch punktemäßig an seinem Vereinskameraden Karl Schumann (beide DFC Achenal) vorbeizuziehen, Gerd Langwald ergänzte seine Flachlandflüge im hohen Norden Deutschlands mit Dreieckspunkten aus Spanien. Wegen fehlender Deutschlandpunkte blieb für den Titelverteidiger Adi Meiercord diesmal „nur“ der Vizemeistertitel.

Gewinnerin der Damenwertung wurde zum wiederholten Mal die diesjährige „Mannschaftsweltmeisterin“ Corinna Schwiengershausen, Sieger bei den Junioren wurde Buben Engesser.

Bei den Gleitschirmfliegern ist in der „offenen Klasse“ der alte Meister auch der neue Meister. Stefan Traut überholte noch alle in der Zwischen-

Wertung vor ihm liegenden Piloten und verwies Sepp Gschwendtner und Stefan Bocks auf die Plätze 2 und 3,

Christoph Kirsch hingegen behielt seine Führung seit der Zwischenwertung in der Sportklasse, ebenso die folgenden Plätze waren bereits im Juli mit Rüdiger Goltermann und Stefan Riedl belegt.

Auch bei den Damen siegte nicht zum erstenmal: Babsi Lacrouts, bester Junior war Tobias Schreiner, sowie bester Tandempilot: Robert Staudacher.

Wichtig erscheint mir bei diesem Wettbewerb aber auch die Breitenwirkung: so wurden nur im nationalen Wettbewerb an knapp 150 Tagen von knapp 500 Piloten mehr als 2500 Flüge mit insgesamt etwa 6000 km dokumentiert (detailliertere Angaben im nächsten Info), ein toller Erfolg.

Früher schickte man Postkarten aus dem Urlaub, heute Flüge in den OLC, jeder weiß wie gut es einem geht und wie das Wetter ist, für die Zukunft eröffnen sich noch geniale Möglichkeiten.

Rudi Bürger

Pokalwertungen (vorläufige Endergebnisse)

Wertung	Teilnehmer	Gerät	Punkte
1. Platz Tandem	Robert Staudacher	Swing Astral Twin	408.56
1. Platz Damen GS	Barbara Lacrouts	Advance Sigma 5	527.04
1. Platz Damen DR	Corinna Schwiengershausen	Litespeed	560.14
1. Platz Junioren GS	Tobias Schreiner	Independence Radical	512.27
1. Platz Junioren DR	Buben Engesser	Aeros	319.73
1. Platz Mannschaft DR	FC Achenal	(Becher/Schumann 'Ra ck I)	2985.62
1. Platz Mannschaft GS	DGC Tegemseer Tal	(Gschwendtner/Hahne/Brunner)	2461.61
Bester Windenflug HG	Gerd Langwald	Air Atos	266.72 km
Bester Windenflug GS	Michael Kleiß	Swing Astra' 3	123.58 km

Pilot	km	Punkte	Start	Gerät	ort	km	Punkte	Man	Pilot	km	Punkte	Start	Gerät	
04.05.														
Martens Burkhard	111.09	234.19	Oi	Gin Boomerang	Kirsch Christoph	93.59	115.38	Nehalhom	freeX 11009	100.09	175.47	Widkogel	Swing Stratus4	
Kuck Wilfried	71.73	107.59	Altes Lager	Swing Astral 2	Gasper Werner	76.45	133.79	Emberger Alm	Oloona Oloona	89.30	173.18	Schmittenhöhe	Lammar MR 700	
08.05.					Sünther Harald	75.28	112.92	Vogelsang	330	9173	145.85	Schmittenhöhe	Gin Boomerang	
11 Lukas	143.48	245.22	Mallibokus	Twister	Reep Peter	74.60	149.88	ins	Moyes Litespeed 5	Slichlmair Dorothea	92.45	138.68	Emberger Alm	Gin Nomad
eyher Jochen	54.74	85.80	Kendel	Altes	Staudacher Robert	69.15	121.01	Wallerbach	Swing Astral 3	Kleill Michael	81.97	160.68	Schmittenhöhe	Swing Astral 2.26
09.05.					Leidig Andreas	62.53	93.80	Hochries	Gin Boomerang	Graef Ernst	81.14	136.12	Widkogel	Ozone Odana
Burmer Jürgen	69.33	103.99	Serrig	Altes	Ertle Peter	69.98	89.99	Wallberg	Firebird Home1 Sport	Koels Andreas	80.57	158.60	Schmittenhöhe	Swing Cirrus 2.25
11.05.					Balzer Silo	58.51	87.77	Wallberg	Ozean Ortana	Achmüller Peter	80.21	135.41	Hochries	Moyes hitespeed 5
angwald Gerd	176.87	265.30	Bahrenborstel	Altes	Hecker Bernhard	52.19	19.18	Wallberg	Airea Rebel	Bauer Alfons	50.06	157.61	Schmittenhöhe	Advance Sigma 4
schwendtner Sepp	86.35	129.52	Wallberg	Gin Boomerang	Knee Harald	52.64	92.13	Laier	XIX Top 1	Faulhaber Roland	59.68	156.94	Schmittenhöhe	Advance Sigma 5
12.05.					Banner Florian	52.51	92.00	Emberger Alm	Swing Arcus	Rauscher Geom	58.53	192.80	Stuhnerkogel	Litespeed 5
alens Burkhard	11.11	131.95	Öle	Gin Boomerang	Tendler Juergen	52.11	18.16	Wallberg	Firebird Home1	Kuhn Michael	53.45	146.04	Schmittenhöhe	Airwave Sport
tobst Ulrich	51.16	111.63	Wallberg	Advance Omega 5	Hermes Arno	50.45	88.28	Untenberg	Mos	Kaustein Christoph	60.17	140.22	Laier	Wills Wing Fusion 150
13.05.					15.05.			Schmittenhöhe	Advance Omega 4	Schröder Eckhart	18.91	118.36	Hollersbach	Ozone Getana
te Ting Thomas	132.18	198.27	Dreifaltigkeitsberg	Altes	Ragel Paul	206.33	442.65	Laier	Laminar MR 14	Dzmann Jörg	18.60	157.49	Emberger Alm	Advance Sigma 5
14105					Becher Tom	208.89	313.25	Hochfölln	Litespeed	Pert Reinhold	16.32	133.56	Schmittenhöhe	Ozone Getana
runner Willi	128.26	192.39	Wallberg	Swing Stratus 4	Gschwendtner Sepp	170.73	256.10	Widkogel	Gin Boomerang	Famer Wolfgang	15.62	131.33	Schmittenhöhe	NOVA Argon 24
raut Stefan	119.93	179.90	Nehalhom/Pfobst-Hans	Swing Stratus 4	Schuhmann Karl	156.06	234.09	Hochfölln	Caro Laminar ST 14	Repp Peter	15.14	150.28	Öle	Moyes Litespeed 5
lel' Michael	91.53	110.68	Schmittenhöhe	Swing Astral 2.26	Leimkübler Herbert	151.44	302.88	Laier	Altes	Staudacher Robert	14.49	180.38	Schmittenhöhe	Swing Astral Twin
ro tst Ulrich	90.84	139.25	Wallberg	Advance Omega 5	Städler Herb oin	141.12	241.69	Osterfelder	Edel Sector TX 8	Theo Dietmar	14.17	129.80	Schmittenhöhe	Advance Sigma 5
Sch'oter Eckhart	88.06	132.28	Schmittenhöhe	Ozone Ostana	Bernhardt Markus	129.97	194.85	Pilldkogel	XIX Top 2	Karpulis Ralf	13.22	109.61	Wallberg	Advance Sigma 5
Riedl Stelan	87.37	131.08	Wallberg	Swing Astral 2	Weichselgarter Jürgen	129.92	194.88	Hochries	Caro Laminar 14 MRX	Muenzner MAUS	11.09	106.84	Widkogel	Trech Mon
Ber Mardi Markus	84.89	148.56	Emberger Alm	XIX Top 2	Schreiner Tobias	117.11	204.94	Schmittenhöhe	Independence Radical	Schmidt Nomi	69.78	103.65	Wallberg	Laminar ST
Zirgibl Thomas	84.35	126.52	Wallberg	Ozone Getana	Sünther Harald	112.10	136.16	Schmittenhöhe	Independence Radical	Schmattemeyer 011	58.05	149.08	Widkogel	Swing Ventus 2
Sch ihmacher Joachim	84.14	126.21	Wallberg	Advance Omega 5	Waldmann Peter	111.29	166.93	Schmittenhöhe	up Speed	Sittler Dieter	57.28	141.14	Schmittenhöhe	Light Design SO
Alben Tannerbauer	83.12	146.51	Emberger Alm	Seedwings Viagra	Weinholdt 111	100.11	115.20	Widkogel	Nova Krypton	Diesl Martin	54.92	94.31	Wallberg	Airea Rebel M
										Gasper Werner	51.80	94.20	Emberger Alm	Ozone Getana

Rktuell siehe LucuLu.dhv.de unter Sport

Online Contest

Rüge Online-Contest über 50 km bis 10.09.2002

Not	km	Punkte	Start	Gerät	Pilot	km	Punkte	Start	Gerät	Gart	Pilot	km	Punkte	Start	Gerät
Wagner Ingo	33.62	95.42	Melchboden	Advance Sigma 4	Diederich Michael	107.72	179.15	Schmittenhöhe	Seedwings %lige	Richers Kai	7332	128.61	Schmittenhöhe	Ozone Proton GT	
Voss Juergen	61.96	37.94	Schminnenhöhe	sin Gliders Oasis	Faulhaber Roland	100.56	174.91	Wildkogel	Advance Sigma 5	Teubert Oliver	80.88	106.50	Wildkogel	sin Oasis	
Linckh Eberhard	50.16	80.26	Kossen	Bulleit Out	treitsmiedl Christian	38.61	172.92	Schmittenhöhe	sin Bolan	Chyla Lukasz	59.12	88.69	Hahrenkamm	Dulek Pragliding	
Gaus Jürgen	58.24	81.68	Schminnenhöhe	Laminar ST 14	Lebenmeister Ben	36.44	164.28	Schmittenhöhe	Advance Sigma 5	Voss Juergen	56.16	84.39	Schmittenhöhe	sin Oasis	
Hack Jörg	57.58	86.31	Wallberg	Ozone Proton	20.06.					KeckKlaus	55.88	83.14	Hafelerlekar	Swing Astral 2	
Warbruck Achim	55.55	83.69	Wallberg	Swing Astral 3	Warbruck Achim	99.25	173.68	Schmittenhöhe	Swing Astral 3	Knips Stephan	53.68	80.38	Kossen	Appo Simba 5	
Ilmings Thomas	54.98	82.44	Schiffenhöhe	Ozone Octana	22.06.					Miller Christina	53.45	93.53	Stal	UP Trango	
Erlie Peter	54.05	81.07	Wallberg	Formal Sport	Lehmann Ernst	125.38	187.62	Loop	Access plus	09.07.					
Schüler Stelan	53.55	80.32	Wallberg	Windtech Quax	Staudacher Robert	108.04	162.08	Schminnenhöhe	Swing Astral 3	Repp Peter	10.12	122.72	Bach	Moyes Litespeed 5	
Sand Hans	51.16	18.28	Schminnenhöhe	UP Trango	Goetz Peter	103.47	155.21	Loop	DOTACY-160	Miller Christina	36.92	100.38	Kabale	UP Trango	
Miller Andreas	51.11	80.08	Schminnenhöhe	Advance Sigma 4	Probst Ulrich	99.19	198.38	Jössch	Advance Omega 5	Rocks Stefan	35.11	88.51	Wildkogel	sin Boomerang	
Kriechbaum Franz	51.41	77.20	Wallberg	Advance Sigma 5	Genermann Rüdiger	86.32	144.49	Wildkogel	Advance Sigma 5	12.07.					
Martens Burkhard	194.28	291.42	Innsbruck Hafelerlekar	sin Boomerang	Kirsch Christoph	34.31	165.03	Wildkogel	sin Boomerang	Thieringer Ralf	81.76	183.52	Bödingen	Air Atos	
Sturm Johannes	189.63	209.44	Wallberg	Advance Omega 5	Miller Blumlein Udo	37.88	153.66	Wildkogel	Ozone Proton GT	Erhardmann Peter	85.32	124.98	Sedern	Moyes Litespeed 4	
Bummer Jürgen	80	143.61	Treit	Atos	Strasser Thomas	51.20	100.10	Schmittenhöhe	Advance Sigma 5	Berhard Claus	82.86	124.30	Segglerz	Flight Design Exfacy 160	
Bantle Arthur	69.95	89.67	Bödingen Schlepp	Atos	23.05.					Engelhardt Konstantin	80.80	142.20	Kandel	Air Atos	
Anders Roland	50.07	82.51	Laragne	Erelacey	Meier Bertold	33.15	95.08	Eichberg	Atos	Engelhardt Immo	18.51	111.11	Sedern	AirAtos	
Schmidt Oliver	28	81.43	Maring-Noviani	ATOS	Schrumpf Hedwig	59.56	89.38	Eichberg	Atos	Trenke Ralph	11.41	116.11	Sedern	Aeros Stealth	
Walleiner Martin	22	19.83	Wallberg	UP Summit	24.05.					Hübner Fredi	15.00	112.49	Sedern	Air Atos	
Lutz Helmut	8.09	19.63	Laragne	Atos	Tiesch Claus	38.95	148.43	Herder	essenreih bei Siegen	Walke Joachim	74.16	112.13	Sedern	Blade	
Achtmüller Peter	10.22	420.44	Hochlehn	Moyes Litespeed 5	25.05.					Dummer Jürgen	14.56	111.14	Sedern	Air Atm	
Meierkord Adi	34.69	358.02	Deitz Bergnaton	Atos	Thieringer Rainer	19.36	138.88	Bödingen	ATOS	Eichenmüller Harald	12.88	109.33	Sedern	Air Atos	
Schuhmann Karl	2.47	104.95	Hochfenn	ICARO Laminar ST 14	Bade Arthun	51.91	101.38	Bödingen	ATOS	Pollak Jürgen	12.48	108.12	Sedern	Moyes Litespeed	
Strafen Oliver	1.18	342.31	Hochlehn	MOYES Litespeed 5	25.05.					Koelz Andreas	10.45	105.68	Hohenpölz Winde	Swing Cirrus 2.25	
Hoffmann Gundram	1.84	323.89	Hochlehn	MOYES Litespeed 5	Becher Tom	181.18	304.38	Hochlehn	Litespeed 5	Krieffel Heinz	70.39	105.58	Sedern	Bautek Twister	
Günther Harald	58.18	211.81	Schmittenhöhe	ESC	Meierkord Adi	152.21	304.13	Deitz	Atos	Quoll Joachim	50.63	88.61	Schwarzwald	Air Atos	
Dom Alfons	0.16	301.52	Oetz - Mittelstation	Atos	Graf Wolfgang	139.78	209.18	Rauschberg	Moyes Xkrane	Langwald Gerd	228.98	343.48	Bahrenbodel	Air Atos	
Nchers Kai	41.09	251.40	Stubnerkogel	Ozone Proton GT	Brenner Willi	125.61	183.11	Wallberg	Swing Stratus 4	Hummer Jürgen	154.61	231.92	Serrig	Air Atos	
Waldmann Peter	44.33	288.66	Stubnerkogel	up speed II	Bantle Arthur	103.58	155.38	Bödingen	ATOS	Schrumpf Hartwig	104.90	183.51	Eichberg	AirAtos	
Rauscher Georg	36.21	238.41	Stubnerkogel	Litespeed 5	Thieringer Ralf	101.72	203.43	Bödingen	Atos	Wehrle Roland	84.43	147.75	Kandel	Moyes Lightspeed 4	
Gschwendtner Sepp	35.10	236.43	Wildkogel	sin Boomerang	Hainberger Elias	39.38	152.42	Schmittenhöhe	Swing Astral 1	Balmer Jochen	82.31	144.04	Melbokus	AirAtos	
Bummer Jürgen	1502	112.53	Treit	Atos	Gulke Matthias	36.10	130.05	Hochlehn	Gradient Avax RS	Etz Atos	16.61	184.01	Melbokus	Bautek Twister	
Rieck Andreas	2.40	195.70	Schmittenhöhe	Advance Omega 5	Warbruck Achim	31.09	121.63	Hochlehn	Swing Antral 3	20.07.					
Held Heinz	1.04	194.31	Wildkogel	UP Gambit C	Avlhammer Kurt	78.47	111.10	Hochlehn	Laminar ST 13	Bummer Jürgen	153.49	230.23	Serrig	Air Atos	
Keller Rudolf	39.29	219.58	Stubnerkogel	Laminar 14ST	Schreiner Tobias	74.16	148.51	Kossen	Independence Radical	Goetz Peter	146.83	220.24	Siegritz Winde	flight Design Exfacy 160	
Bauer Alfons	1.66	110.91	Stubnerkogel	Advance Sigma 4	Richter Peter	128.11	145.62	sin Boomerang	sin Boomerang	Langer Bernhard	145.93	218.89	Siegritz	flight Design Ecotacy 130	
Mühlhuber Thomas	67	164.63	Wildkogel	Windtech Quax	Piltzner Dieter	70.31	105.46	Schmittenhöhe	flight Design SO	Huber Fredi	143.01	214.60	Joule	Air Atos	
Slum Johannes	27	161.41	Wildkogel	Advance Omega 5	Lehmann Ernst	56.16	133.31	Siegritz Winde	Access plus	Lehmann Ernst	133.88	195.28	Siegritz Winde	flight Design Access plus	
Martens Burkhard	1.63	160.35	Seegrube Innsbruck	sin Boomerang	Engelhard Konstantin	63.16	111.62	Kandel	ATOS 5	Christ Clemens	126.67	190.45	Gar	AirAtos	
Stichmair Dorothea	8.18	155.38	Schmittenhöhe	sin Nomad	Zirzmann Jörg	61.08	95.51	Braunec	Advance Sigma 5	Stengel Martin	121.27	181.90	Schwarzbosch Hall	Air denn	
Bunts Harry	6.94	130.41	Ostlerfelder	Swing Stratus 4	Stoll Thomas	53.92	84.31	Hausstein	sin Boomerang 2	Dz Lukas	123.05	240.10	Melbokus	Bautek Twister	
Stedler Herbert	5.12	128.59	Ostlerfelder	Fidel Senior 11 3	Dengler Sebastian	50.46	75.66	Wildkogel	UP Summit	Gerstner Jellno	91.43	181.14	Lauterbach fr	Air Atos	
Pannen Wolfgang	2.93	124.40	Stubnerkogel	NOVA Argon 24	27.05.					Koelz Andreas	86.46	129.63	Hohenpölz Winde	Swing Cirrus 2.25	
Vier Holger	.14	143.15	Emberger Alm	Ozone Octana	Langwald Gerd	212.46	318.68	Bahrenborstel	Abos	Fritz Lorenz	85.70	128.55	ferst	ICARO Laminar ST	
Göhl Josef	9.88	159.15	Höchlspitze	Independence Radical	Bummer Jürgen	182.38	273.56	Serrig	Abos	Gschwendtner Sepp	81.98	148.11	Schminnenhöhe	sin Boomerang	
Rüttgem Uwe	1.48	116.22	Stubnerkogel	Swing Arcus	29.05.					Repp Peter	82.11	123.22	Emberger Alm	Moyes Litespeed 5	
Knips Stephan	1.12	106.68	Wildkogel	Appo Simba	Quoll Joachim	186.68	204.88	Kandel	Atos	Sörensen Klaus	80.92	121.38	Marielstetten/IL	Air Atos	
Linckh Eberhard	01	100.51	Kossen	Nova Carbon	Zeyher Jochen	138.78	199.28	Korfel	Atos	Schwahl Robert	12.19	155.58	Dümsricht	AIR Atos	
Friedrich Thomas	1.22	91.83	Stubnerkogel	Nova Argon 24	Engelhard Kanneke	88.44	125.16	Kandel	11105 6	Staudacher Robert	75.46	113.20	Emberger Alm	SWING Astral 3	
Faulhaber Roland	5.14	89.29	Schmittenhöhe	Advance Sigma 5	Metzger Robert	65.58	88.77	Hanleiten	Appo Simba	Sturm Johannes	73.30	109.98	Wildkogel	Omega 5	
Diederich Michael	19.06.	88.88	Schmittenhöhe	Seedwings Vertigo	Odenwald Thomas	64.26	86.39	Lofenan	Laminar MR 100	Forstner Robert	12.09	108.13	Schmittenhöhe	Windtech Quax	
Becher Tom	05.85	411.10	Hochlehn	Litespeed 5	Djamarani Andre	51.61	114.41	Mindersdorf	Litespeed 5	Tipold Reinhard	74.39	124.94	Schmittenhöhe	Suggenmos Ballet Cul	
Schuhmann Karl	35.48	391.95	Hochlehn	ICARO Laminar 14 ST	Niedermann Helmut	50.75	76.12	Hochfenn	ATOS	Rieck Andreas	68.01	102.02	Schmittenhöhe	Advance Omega 5	
Hoffmann Gundram	89.19	318.31	Hochfalle	MOYES Litespeed 5	30.05.					Franko Volker	61.13	108.03	Schminnenhöhe	MAGUS 28	
Schmetschalerer Ralf	84.80	369.60	Stubnerkogel	ICARO Laminar ST 14	Lehmann Ernst	165.48	248.19	Siegritz Winde	Access plus	Rauscher Georg	60.78	91.11	Flugplatz Pfarrkirchen	Litespeed 5	
Gschwendtner Sepp	89.81	291.11	Wildkogel	sin Boomerang	Bocks Stefan	107.92	188.61	Hochlehn	sin Boomerang	Elyert Stefan	54.03	94.55	Hafelerlekar Seegrube	Willserra kin 150	
Skaten Oliver	68.85	337.10	Hochlehn	MOYES Litespeed 5	Keller Peter	31.14	141.99	Schminnenhöhe	sin Boomerang	Neumann Dieter	50.13	76.09	Wildkogel	FreeX Moor	
Waldmann Peter	51.63	303.26	Stubnerkogel	up speed II	Schmid Heidi	53.05	193.8	Wallberg	Laminar	Miller Christina	50.51	88.49	Kobala	Octana	
Hahne Torsten	47.75	253.58	Schmittenhöhe	sin Boomerang	Kriechbaum Franz	52.11	18.25	Wallberg	Advance Sigma 5	22.07.					
Linckh Eberhard	42.38	249.16	Schmittenhöhe	Bulleit Out	Weichselgärtner Jürgen	87.41	114.95	Felsed	ICARO Laminar 14 MRX	James Hans-Georg	166.88	235.32	Boesingen fp	Flight Design Exfacy	
Leidg Andreas	38.26	241.95	Wildkogel	sin Boomerang	Sörensen Klaus	61.78	108.12	Laragne51	Atos	23.07.					
Günther Harald	33.86	234.26	Schminnenhöhe	ESC	07.07.					Dom Alfons	122.10	245.39	Deitz	AirAtos	
Engelhardt Immo	29.64	226.88	Stubnerkogel	Atos	08.07.					Rührer Gerd	98.85	112.98	Piedrahna	Air Atos	
Lacrouis Babsi	25.19	181.78	Schminnenhöhe	Advance Sigma 5	Langwald Gerd	286.12	400.03	Bahrenborstel	Air Atos	Langwald Gerd	213.78	389.61	Piedrahna	Air	
Hennig Peter	19.15	203.52	Wildkogel	Advance Omega 5	Otterpohl Bernd	247.34	310.81	Porta Westfalica	Aeros Combat	Rohrer Gerd	126.59	221.64	Piedrahna	Air Atos	
Graf Wolfgang	8.21	171.31	Rauschberg	Hayes hallite	Traut Stefan	156.21	312.42	Vene	Swing Stratus 4	27.07.					
Gollermann Rüdiger	12.33	196.57	Schmittenhöhe	Advance Sigma 5	Rauscher Georg	116.07	114.11	Schmittenhöhe	Moyes Litespeed 5	Gerstner Jellno	83.61	161.23	Melbokus	Air Mos	
Martens Burkhard	11.43	161.14	Perken	sin Boomerang	Günther Harald	103.41	180.97	Schmittenhöhe	Suggenmos ESC	Fritz Lukas	15.27	150.03	Melbokus	Bautek Twister	
Dzmann Jörg	03.12	180.45	Wildkogel	Advance Sigma 5	Voigt Andreas	85.09	148.90	Emberger Alm	Appo Simba L						

THERMIK 2002

KITE
DRACHEN
GLEITSCHIRM

7.12.02
CCB Sporthalle Böblingen

Flot	km	Punkte	Start	Gerät	P101	km	Punkte	Start	Gerät	Priort	km	Punkte	Start	Gerät
Bummer Jürgen	70.78	141.51	Neumagen	Air Atos	Redagne Jürgen	76.46	144.69	Kühboden	Sin Oasis	Plander frank	16.52	153.04	Chalvel	caro S1ralos
KEIM Josef	90.60	135.89	Wadersdorf	caro Laminer	Engelhard Konstantin	13.05	127.83	Kandel	Air Atos	08.08.				
Schlöfel Ralph	18.41	117.70	Hohenpoelz Winde	Swing Cirrus	Salz Ulrich	68.91	103.41	Rekurs	Bliss	Niedermann Helmut	52.75	105.50	laragne	Air Atos
Hames Hans Georg	69.48	103.10	Boesingen	Right Design Exiteoy	Nagler Werner	51.91	118.85	fiesch Galvera	Advance Sigma 5	13.08				
Balsch Karl-Heinz	55.92	83.63	Maidelstetten	Air Atos	Eidel Rolf	61.28	100.92	fiesch/Kühboden	Nova Argon 24	Schmidt Oliver	76.71	153.41	Chabre	Air Atos C
Sauer Michael	53.02	80.18	Sa. Jöbisch Hall	Aeros Stealth	Haymann Olaf	53.62	121.25	Tannheim	Aeros Star	Niedermann Helmut	52.49	93.28	Laragne	Air Atos
28.07					Schlöfel Ralph	58.22	81.34	Hohenpoelz Winde	Swing Cirrus	Neumann Ulf	30.53	90.79	Chabre	Air Atos
Langwald Gerd	152.07	378.41	Lalassa	Air Mos	eyher Jochen	58.08	116.11	Kandel	Air Ales	14.08.				
Traut Stein	165.09	330.18	Hochdorf	Swing Stratus	Schmeck Ulrich	51.61	100.82	fiesch/uhboden	Bagheera	Meier Berold	120.26	240.51	Chabre	Wir Alos
Meierkord Adi	161.89	242.84	Oale	AIR Ales	Hug Albert	53.45	94.08	Galvera	Gradient Bliss	Jaschner Naro	112.88	191.46	Dormilouse	
Becker Andreas Ernst	144.86	221.77	Segneta	AIR Ales	30.07.					Schmidt Oliver	111.50	223.00	Chabre	Air Atos C
Schmidt Oliver	128.77	193.16	Neu012	AIR ATOS 0	Vischer Claus	113.18	198.08	fiesch	Sin Oasis L	Blumenthal Uli	111.14	222.21	Laragne	Moyes Litespeed 4
Millner Bömy	111.81	195.11	Kühboden	Advance Omega 4	Winner Bömy	110.87	194.02	Kühboden	Omega	Achmüller Peter	110.90	221.19	Laragne	Moyes Litespeed 5
Otterpohl Bernd	108.33	216.66	Bahrenborstel	Aeros Combat	Kielinger Hans	99.31	148.97	foist	Aeros Combat 2	Becker Andreas Ernst	110.58	221.41	laragne	caro Laminer 4ST
Falle Peter	97.26	170.15	fiesch Galvera	firebird Komel Sport	Rauscher Georg	88.88	133.33	foist	Moyes Litespeed 5	Neumann Ulf	110.39	220.77	Chabre	Air Atos
Bausenwein Hans	95.58	167.26	Kühboden	Sin Oasis	Liach Eberhard	81.58	142.77	fiesch Kühboden	Güggelnes Buk Cul	Niedermann Helmut	109.39	218.48	Laragne	Air Atos
Nissen Wolfgang	16.15	114.23	Segelzelt fp	Bautek Twister	Walter Hagen	77.62	116.42	Altes Lager	Bautek Twister	Lehmann Ernst	109.34	218.69	Laragne	Chabre (light Design Access Plus
Schlösser Sascha	15.55	113.32	Crawinkel	XIX Topf	Kühmann Thomas	77.39	116.09	Altes Lager	Bautek Twister	Schwiegerhausen C.	109.26	218.60	Laragne	Moyes Litespeed
Schmeck Ulrich	69.40	104.10	fiesch Kühboden	Apco Bagheera	Lehmann Ernst	73.96	147.92	Stiegritz Winde Hohl Design	Access plus	Klaus Peter	108.41	216.83	Laragne	Moyes Litespeed
Weinhold 10	54.75	97.18	Nebelhorn	Sin Boomerang RIE	Eitile Peter	71.28	106.86	fiesch Galvera	Horset Sport	Köhler Alexander	108.27	216.63	laragne	Moyes Litespeed
KM Ralf	54.64	96.91	Lüdingen	Advance Omega 5	Forster Franz	64.89	91.33	Schmillenhöhe	Airwaves Klassic 14	Inders Konrad	101.62	174.24	Chabre	Aeros Stealth
Thieringer Ralf	50.43	120.85	Bos ingen fp	Air Atos	Astrhammer Kurt	60.34	105.69	Emberger Alm	caro Laminer	Engelhardt Immo	101.22	202.41	Laragne	Air Wies
Hug Albert	59.15	83.13	fiesch Galvera	Gradient Bliss	Engelhardt Immo	58.11	111.53	Stiegritz Winde	Air Atos	Eichenmüller Harald	99.93	199.86	Laragne	Air Atos
Nagler Werner	56.28	98.50	fiesch Galvera	Advance Sigma 5	von Holdt Helmut	58.45	102.29	Emberger Alm	Ware Laminer	Niedermann Peter	96.08	192.16	laragne	Moyes Litespeed 5
Rohrer Gerd	55.29	96.16	Welle	AIR Atos	Bausenwein Hans	53.93	94.37	Kühboden	GliKAasis	Lutz Helmut	94.05	141.01	laragne	kam Laminer ST
Whimine Klaus-Peter	51.22	102.45	Okalora	Moyes Litespeed	Stadler Heribert	52.90	105.80	Osterfeldler	edel Seelen TX 8	Wartkes frank	91.11	183.64	Laragne Chabre	Aeros Combat
29.07.					Beutle Arthur	50.88	15.88	Bödingen Schlepp	Air Atos	Schrader Michael	83.20	154.36	Emberger Alm	Air Atos
Päppl Reinhard	405.77	307.82	Foist	Air Alos	31.07					Engasser Huber	86.63	129.98	Laragne	Heres Stealth
Engelhardt Immo	199.09	298.63	Stiegritz	Air Alos	Becker Andreas Ernst	168.94	253.41	Altes Lager	Air Atos	Pollak Jürgen	84.44	126.66	Laragne	Ortes Litespeed 4
Red Wolfgang	151.42	226.68	Waltemberg Schleppe	APCO Bagheera	02.08.					Stengel Joachim	73.44	118.50	Chalvel	Air Atos
Altmannshofer Mac	142.09	213.13	Foist	caro Laminer 13 MRX	Meier Berold	95.21	190.54	Laragne	Air Alos	Kiele Heinz	68.20	119.34	Laragne Chabre	Bautek Twister
Kielinger Hans	125.49	188.24	Barming	Aeros Combat	Lehmann Ernst	79.41	158.61	Stiegritz Winde Flight Design	Access plus	Trenkle Ralph	51.98	141.90	laragne	Aeros Combat
Otterpohl Bernd	124.98	181.41	Bahrenborstel	Aeros Combat	Luders Olga	53.45	95.18	Emberger Alm	Seedwings Verne*	15.08.				
Seistner Jethro	124.60	186.80	WasserKuppe	Air Atos	Dalnich Reinhard	50.24	105.96	Emberger Alm	Bautek Twister	Schmidt Oliver	148.30	236.61	Laragne	Air Atos C
Klein Michael	121.58	185.37	Hohenpoelz Winde	Swing Astral 2.26	von Holdt Helmut	51.35	81.53	Emberger Alm	caro Laminer 4ST	Huber fredr	143.24	236.48	Laragne	Air Alos
Wen Dietmar	123.26	184.89	Hohenpoelz Winde	Sigma 5	03.08.					Bumtel Jürgen	141.09	232.48	Laragne	Air Ales
Fuchs Berthold	116.21	114.41	Altes Lager	Sigma4	Lehmann Ernst	30.91	161.89	Stiegritz Winde Might Design	Access plus	Bocks Stefan	140.56	231.12	Kühboden	Boomerang Aerosport
Meierkord Adi	97.98	146.96	Laber	Air Alos	Schwiegerhausen C.	16.05	133.41	Emberger Alm	Moyes Litespeed 4	Friedemann Peter	119.96	209.94	Laragne	Hayes Litespeed 4
Eitile Peter	94.91	166.20	fiesch Galvera	Horset Sport	Luders Olga	67.07	100.60	Emberger Alm	Seedwings Vertigo	Achmüller Peter	114.63	200.60	Laragne	Moyes Litespeed 5
Bausenwein Hans	92.59	162.03	Kühboden	Sin Oasis	Münchmayer Dietrich	55.11	96.72	Flugplatz Beilrode	XIX Top 2	Gschwendner Sepp	113.14	199.04	Kühboden	Sin Boomerang
Plander frank	86.20	112.98	Kandel	kam Straks	Miller Andreas	51.03	16.65	Emberger Alm	Advance Sigma 4	Blumenthal Uli	106.06	185.61	Laragne	Moyes Litespeed
Rauscher Georg	81.49	122.23	Bam Ing	Moyes Litespeed 5	von Holdt Helmut	50.61	39.67	Emberger Alm	caro Laminer	Baber Götz	103.16	155.64	Galvera	Ozone Ozone 5
Kühmann inomas	80.35	120.62	Altes Lager	Ban Leider	Niedermann Helmut	55.24	91.88	Eichberg	Air Ales	Kielet Heinz	102.59	205.17	Laragne Chabre	Bautek Twister
kelt Andreas	18.61	117.91	Hohenpoelz Winde	Swing Cirrus 2.25	07.08.					Neumann Ulf	99.05	148.57	Chabre	Air Atos

Online Contest

Flüge Online-Contest über 50 km bis 10.09.2002

Pilot	en	Punkte	Start	Send	km	Punkte	Start	Send	Pilot	km	Punkte	Start	Send	
Martens Burkhard	97.63	146.45	Venes	Gin Boomerang	Balzer Götz	107.93	188.82	Galvera	Ozone Getane S	lylert Stefan	66.93	111.13	letz	Wills Wing Fusion 150
Becker Andreas Ernst	94.86	142.29	Laragne	Icaro Laminar 14 ST	Leidig Andreas	104.12	183.25	fiesch	Boomerang	Stengel Joachim	83.51	111.14	Kandel	Air Alos
Pollak Jürgen	94.26	141.39	Laragne	Moyes Litespeed 4	Leidig Andreas	104.72	183.25	fiesch	Boomerang	Charisse-Bosch Dieter	60.30	90.45	Börsing Fp	High Design Exstasy 160
Lehrer Friedrich	89.82	119.65	Kirchdorf	Air	Bausenwein Hans	103.17	180.55	Kühboden	GIN20asis	Leimkühler Herbert	80.07	90.11	albat	Air Mos
Niedermann Helmut	78.99	118.49	Laragne	Air Atlas	Schmollermeier Uli	101.11	176.95	fiesch	Swing Ventus 2	Djamarani Andre	59.10	118.21	Mindersdorf	Moyes Litespeed 5
Wimig Klaus-Peter	76.84	115.21	Laragne	Moyes Litespeed	Chyla Wojciech	103.51	115.89	fiesch	Dudek Paragliding Rex	Wimig Klaus-Peter	58.17	101.19	Laragne	Moyes Litespeed
Bahne Torsten	73.59	110.39	fiesch	Sigma 5	Djamarani Andre	98.16	147.14	Mindersdorf	Moyes Litespeed 4	Amann Sebastian	55.13	98.15	Osterfelder	Paratech P20
Sturm Johannes	69.95	122.41	Kühboden	Omega 5	Börschel Roland	96.19	168.51	fiesch	Swing Verdu 2	zeyher jochen	55.78	111.56	Kandel	Air Alos
Ertle Peter	68.11	120.24	Kühboden fiesch	Home Sport	Schlöffel Ralph	95.20	166.61	fiesch	Swing Cirrus 2.27	Thieringer Rainer	51.80	90.66	Börsing Fp	Air Alos
Koelz Andreas	65.29	91.84	fiesch	Kühboden	Koelz Andreas	84.14	164.15	fiesch	Swing Klerus 2.25	Thieringer Rainer	51.80	90.66	Börsing Fp	Air Alos
Rajkovic Ranko	63.66	111.41	Osterfelder	Edel Sekir IX 8	Müller-Blümlein Udo	83.54	163.60	fiesch	Kühboden	Willems Thomas	50.81	1622	Jelling-Rachlig	Astral3
Schmattemeyer UH	62.44	93.65	fiesch	Kühboden	Knips Stephan	82.26	161.46	Kühboden	APCO Simba 5	19.08.				
Schlöffel Ralph	61.45	101.53	fiesch	Kühboden	Neumann Dieter	77.88	116.81	Railwald	FreeX Moos	Bummer Jürgen	181.72	863.44	St. Andre	Air Alos
Hack Jörg	60.76	91.44	Thurletaler	Proton M	Richter Jan	77.32	115.91	fiesch	Seedwings Merlin 148	Hz Lukas	142.58	285.15	Laragne Chabre	Baulek Leisten
Kühlmann Thomas	58.55	97.82	Millau Punch d'agas	Baulek Twister	Willems Thomas	75.23	112.85	Jelling-Rachlig	Astral3	Traut Stefan	131.11	214.22	Nebelhorn	Swing Stratus 4
Börschel Roland	56.77	99.84	fiesch	Kühboden	Kaiser Martin	75.15	131.51	fiesch	Kühboden	Tschuischenhaller Ball	128.98	251.91	St. Andre	kam Laminar) ST
Mets Jupp	56.33	98.58	Emberger Alm ooGin Glider von Nomadom		Cull Joachim	68.75	103.13	Börsing	Air Alos	Becker Andreas Ernst	118.89	231.79	Erregne	Icaro Laminar 14 ST
Dajek Ulrich	55.08	96.89	Emberger Alm	Windfisch (Max)	Then Dietmar	68.71	120.25	fiesch	Kühboden	Advance Sigma 5		230.18	Nebelhorn/Oberstorf	Induodent Radical
Kriehbaum Franz	54.72	95.11	Galvera	Sigma5	Kierdorf Jens	67.46	134.92	La Gais France	Omega 6I ABVPIKE	Riedl Stefan	105.71	186.74	fiesch	Galvera
Trenk Ralp	54.25	91.81	Laragne	Aeros Combat	Bisfeld Jochen	65.29	114.25	Brimmi-Etess	Nova Vertex 26	zeyher jochen	105.97	185.44	Kandel	Air Alos
Avthammer Kurt	53.67	93.92	fiesch	Icaro Laminar 13 ST	Repp Peter	65.13	113.93	Leber	Moyes Litespeed 5	Leidig Andreas	103.97	181.94	fiesch	Boomerang
16.08.					Kriehbaum Franz	64.16	113.37	Galvera	Sigma5	Ertle Peter	101.05	116.84	Kühboden fiesch	Home Sport
Martens Burkhard	111.16	115.71	Venes	Gin Boomerang	zeyher jochen	62.93	94.45	Kandel	Air Alos	Schreiner Tobias	93.69	140.53	Schmittenhöhe	Independence Radkal
Kaiser Martin	109.33	0.00	fiesch	Kühboden	Hübner Bernd	60.81	106.06	Kühboden	Sigma 5	Vischer Claus	88.81	155.41	fiesch	Gin Oasis L
Niedermann Helmut	103.62	216.04	Laragne	Air Atlas	Springer Rainer	60.23	105.40	fiesch	Arvus Twin	Schroter Eckhart	87.51	131.31	Schmittenhöhe	Ozone Proton GT
Beumer-Fischer 50116137.58		115.16	Laragne Chabre	Aeros Combat										
Ertle Peter	134.98	183.71	Kühboden fiesch	Home Sport										
Lehmann Ernst	134.42	208.83	Laragne Chabre	light Design Axxess Plus										
Neumann Uli	134.38	208.79	Laragne	Air Mos										
Schmidt Oliver	104.34	208.61	Laragne	Air Alos C										
lang Juergen	133.46	181.06	Holmar Fp	Seedwings Vertigo										
Wilmann Klaus	132.80	205.60	Laragne	Moyes Litespeed 4										
Achmiller Peter	98.06	196.12	Laragne	Moyes Litespeed 5										
Hartmann Axel	97.69	195.25	Lauterbach fp	Air Mos										
Sturm Johannes	97.29	110.26	Kühboden	Omega 5										
zeyher jochen	93.56	140.33	Kandel	Air Mos										
Frankis Frank	93.17	139.75	Laragne Chabre	Aeros Combat										
Wachowski Bernd	86.28	129.42	Laragne	kam Laminar 14 ST										
Dajek Ulrich	85.93	128.90	Emberger	Edel Prime										
Friedemann Peter	84.08	126.12	Laragne	Moyes Litespeed										
Fritz Lorenz	81.19	168.60	Forst	Icaro Laminar										
Becker Andreas Ernst	81.15	122.62	Laragne	kam Laminar 14 ST										
Schiffmacher Fred	80.26	140.46	Emberger	Air Alos										
Meier Bernd	75.79	113.59	Laragne	Air Mos										
Kirsch Christoph	74.55	130.46	Kühboden											
Bahne Torsten	68.65	101.97	fiesch	Sigma 5										
Balzer Götz	66.83	116.96	Galvera	Ozone Getane 5										
Göhl Jesse	65.26	91.91	Nebelhorn	Indendento Radical										
Trenk Ralp	64.63	96.95	Laragne	Aeros Stealth										
Stengel Joachim	64.05	96.08	La Chalval	Magic										
Elser Juergen	62.68	94.02	Laragne Chabre	Seedwings Merlin 133										
Angler Werner	62.52	109.42	fiesch	Galvera										
Kaiser Martin	58.67	102.68	fiesch	Kühboden										
Börschel Roland	58.30	102.03	fiesch	Kühboden										
Schmollermeier UB	55.48	91.09	fiesch	Kühboden										
Bausenwein Hans	53.08	92.89	Kühboden	GIN-0538										
Horns Arno	51.89	79.33	Emberger Alm	Advance Omega 4										
Staudacher Robert	52.39	91.68	Emberger Alm	SWING Astral 3										
Knips Stephan	52.22	91.39	Kühboden	Ani Simba										
Conzelmann Egon	51.37	89.89	Il Tait Galvera	SS										
Schlöffel Ralph	50.18	88.87	fiesch	Kühboden										
17.08.														
Gschwendner Sepp	15538	312.78	Kühboden	Gin Boomerang										
Ritterer Willi	144.14	288.10	fiesch	Swing stratus 4										
Held Heinz	134.63	269.26	Kühboden	Cambil C										
Sturm Johannes	130.02	260.04	Kühboden	Omega 5										
Ertle Peter	120.11	210.25	Kühboden fiesch	Home Sport										
Strauss Klaus	117.74	116.55	Seissen-Ul	Air Alos										
Brech Stefan	111.36	205.93	fiesch	Swing Astral 1										
Probst Ulrich	116.48	203.84	fiesch	Advance Omega 5										
Pieper Martin	113.81	199.16	fiesch	Galvera										
Kleil Michael	111.41	184.99	fiesch	Kühboden										
Hödrich Rudi	90.04	fiesch	Kühboden	Icaro Laminar MR 13	Höldrich Rudi	90.04	fiesch	Kühboden	Icaro Laminar MR 13	litzmandörg	149.77	Schmittenhöhe	Advance Sigma 5	
Conzelmann Egon	104.56	Fiesch	Galvera	Unbekannt	Huber Fredi	140.60	Standle		Air Alos					
Trenk Ralp	104.22	Laragne	Aeros Stealth		Richers Kai	111.98	Kühboden		Ozon Proton GT					
Axthammer Kurt	102.61	fiesch	Icaro Laminar 13 ST		Balzer Götz	104.76	Galvera		Ozone Octane S					
Eisenbach Nicole	86.02	RachlilMosel	Omega 5IADVANCE		Elser Juergen	100.16	fiesch		Seedwings Merlin 133					
Winkler Oliver	95.24	Kühboden	Getane		20.08.									
forster Franz	78.96	fiesch	Kühboden	Airwave Klassik	Becher Tom	311.51	Hochlellin		Moyes Litespeed 5					
Eisnerheroen	104.18	Laragne Chabre	Seedwings Merlin 133		Langer Bernhard	134.43	Siegnrl Schlepffel/foonde		EXXTACY-130					
StrotbekHeinz	89.69	fiesch	Kühboden	FR Hornet	Rauscher Georg	101.16	Greinet		Moyes Litespeed 5					
Gschwendner Sepp	269.48	Kühboden	Gin Boomerang		Koelz Andreas	103.16	Hohepölz Winde		Swing Cirrus 2.25					
Christ Clemens	351.13	Geiz	Air Alos		Zitzmann Jörg	91.50	Schmittenhöhe		Advance Sigma 5					
Schmidt Oliver	239.49	Neumagen-Drohn	Air Alos C		von Bronk Peter	93.69	H%ormelkopf		Swing Ventus					
Götz Peter	217.14	Siegritz Winde flight Design Exclacy 160			Wachowski Bernd	203.16	Laragne		Icaro Laminar1451					
Millner Btrny	219.52	Cassons-flims	Omega 5		22.08.									
forster franz	154.09	fiesch	Kühboden	Airwave Klassik 14	Vischer Claus	184.74	fiesch		Gin Oasis L					
Kirsch Christoph	153.39	Diedamskopf			Daschner Ilro	163.59	Kühboden		Starlos 2					
Bayer Rudi	114.95	Venelberg	Swing Stratus		Körben Peter	147.79	Kuehoden Bahnst		APCO Bagheera					
Plander frank	184.30	Kandel	kam Skates		Balzer Götz	113.63	Galvera		Ozone Getane S					
Bahne Torsten	159.30	Mofle Lalums	Sigma 5		23.08.									
Rauscher Georg	134.84	Si Andre	Moyes Litespeed 5		Gollermann Rüdiger	150.19	Schmittenhöhe		Advance Sigma 5					
Währle Roland	151.89	Kordel	Moyes Litespeed 4		24.08.									
Brech 011	112.56	fiesch	Moyes Litespeed 5		Langer Bernhard	114.00	Siegritz Schlepffel%onde EXUACY-135							
Griebel Renate	121.26	Cassongrat	Gin Nomad		25.08.									
Cuoli Joachim	140.47	Börsing	Air Alos		lang Juergen	98.11	Emberger Alm		Vertigo15					
Erde Peter	102.35	Kühboden fiesch	Home Sport		Hartmann Michael	16.89	Wank		Skates 4					





SEPP GSCHWENDTHER

No pain – no gain" nannte ich mal in meiner aktiven Kletterzeit eine Erstbegehung, die recht schwer, aber auch durch ihre scharfen Einfingerlöcher recht schmerzhaft war. Der Spruch „no pain – no gain" kommt als Trainingsmethode eigentlich aus der Body-Building Szene, ist sogar dort umstritten, aber die Muckis wachsen so auf jeden Fall. Auch wenn man im Gleitschirmsport manchmal den Eindruck bekommt (obwohl auch ich im Glashaus sitze, werfe ich!), dass es auch nach dem schmerzhaften Prinzip geht, muss es bei uns ganz anders heißen: „No brain – no gain" ist hier die richtige Devise!

Nun hat nicht jeder immer Zeit, seine wichtigen Lehrstunden in der Luft abzusetzen oder sich so mit seinem Fluggerät zu beschäftigen. Auch am Schreibtisch kann man seine Flugperformance verbessern und sicherer machen. Sofas oder Betten sind zwar auch für andere schöne Dinge gut geeignet, aber ebenso ein guter Platz um sich mental mit der eigenen Fliegerei auseinander zu setzen. Ich mache mir zum Beispiel immer am Saisonende eine Liste über die Dinge, die ich verbessern will. Da stehen teilweise ganz simple Dinge drauf wie „Pinkelproblem lösen" oder auch elementare wie „Stabileinen einfärben" (um evtl. Verhänger zu lösen). Um sicherer und erfolgreicher zu werden, muss man oft selbstkritisch mit sich umgehen, vor Verbesserungen gehört eine schonungslose Analyse!

Als braver deutscher Bundesmichel sitze ich da Sonntag Vormittags (zumindest bei Regen) mit meiner Butterbrezel am Frühstückstisch und lese »Bild am Sonntag«. Plötzlich stellt es mir ein Brezelstück automatisch quer in den Mund, sehe ich doch da eine doppelseitige Anzeige mit dem Bild eines Gleitschirmfliegers. Der Pilot zieht im Tiefschnee sein Nachkriegsmodell eines Gleitschirms auf und drunter steht »Er fliegt auf und davon und mit ihm unsere Beiträge«.

Als ich dann allerdings die ganz Mein gedruckte Adresse des Initiators dieser tollen Anzeige im Internet besuchte, wurde mir schnell klar, worum es hier geht. Will da doch ein Pharmagroßhändler verbündet mit einem Apothekerverband z.B. der Oma klarmachen, warum der Opa die nötigen Viagra Tabletten nicht kostenlos bekommt. Statt seine Preise auf internationales Niveau zu senken (ich bekomme z.B. für mich nötige Tabletten in der ja sonst gar nicht so billigen Schweiz zu einem Preis, der bei uns alleine der Zuzahlungsggebühr entspricht), will man hier der Öffentlichkeit und auch den Politikern vorgaukeln, dass Sportler die wahren Kostenverursacher sind.

Dies soll nun nicht die DHV-Lobesseite sein, aber hier wird wohl jedem Flieger bewusst, dass ein starker Verband nötig ist, der sofort reagiert und der DHV hat reagiert!

Leider nicht wegzudiskutieren ist, dass es bei unserem doch so schönen Sport Unfälle gibt. Eine der Hauptunfallursachen beim Gleitschirmfliegen sind sicherlich Klapper in Bodennähe. Wie ich vielen Gesprächen und auch dem Internetforen entnehme, hat man dadurch davor logischerweise Angst und sucht einen »klappstabilen« Schirm. Nach meiner Ansicht kann das aber nicht die Lösung sein. Ein Fluggerät unter dem flexibel ein Pilot hängt, verhält sich völlig unkontrollierbar, wenn es die Energie, die Turbulenzen nun mal hervorrufen, nicht kompensieren kann. Also gibt es nur zwei Möglichkeiten um sicher unterwegs zu sein, ich schreibe sie auf, auch wenn ich dafür 5 € ins »Phrasenschwein« werfen muss.

Die eine Möglichkeit: Nur dann fliegen, wenn keine Klapper möglich sind. Das heißt nun vereinfacht, keine Thermik, kein Wind. Wer nun meint, dass das keinen Spaß macht, hat noch nie einen schönen Herbstgleitflug, einen ruhigen Früh- oder Abendflug gemacht. Der hat auch noch nie die begeisterten Erzählungen und die glücklichen Augen eines Tandempassagiers erlebt, dem allein das Geflogen zu sein ein riesiges Erlebnis beschert.

Die andere Möglichkeit: Klapper hinzunehmen als das, was sie sind, ein Zeichen der Natur für Schirm und Piloten, dass es nun in der Luft unruhig zugeht. Das ist logischerweise bei Thermik immer der Fall. Wenn die Luft mit z.B. 6 m/sec aufsteigt, wird sie ja auch daneben

wieder abfallen, sonst bekämen die Leute am Boden ja keine Luft mehr. Wenn dann unser Flieger je mit einer Hälfte in diesen Luftschichten ist, ist es kein Wunder, wenn er sein Ohr anlegt. Genauso ist natürlich auch, um noch ein paar Beispiele zu nennen, dass starker Wind Turbulenzen erzeugt oder ein Beschleunigereinsatz den Gerätanstellwinkel so verändern kann, dass ein unkontrolliert geflogener Schirm seine Form verliert. Da wir ja alle nicht durch einen Klapper »pain« haben wollen, müssen wir halt lernen, sie durch aktives Fliegen weitgehend zu verhindern. Sollte sich trotzdem mal ein Klapper einstellen, darf man den Schirm halt nicht zu weit wegdrhren lassen oder durch zu starkes Gegenbremsen die Strömung abreißen. Ich finde es von erwachsenen Menschen nicht zu viel verlangt, dass sie nur dann starten, wenn sie sich sicher sind, mit der Anforderung, die an sie gestellt wird, fertig zu werden. Wenn ich als Skifahrer eine vereiste Steilrinne sturzfrei runterfahren will, muss ich vorher so viel Erfahrung sammeln und trainieren, dass ich das kann. Als Gleitschirmflieger kann ich auch nur bei Verhältnissen fliegen, die meinem Können entsprechen und wenn ich mehr will, muss ich es durch Schulung und Training lernen!

Starrflügler WM in Chelan, USA



Die Stärren in Wettkampf

Das Feld der Starrflügler war bisher in keinem Wettbewerb so groß wie auf dieser WM. Die großen Pulk über dem Butte oder am Rande des 12km großen Startzylinders waren sehr beeindruckend. Das Feld teilte sich zwar in die FAI Klasse II und V auf, in der Luft waren aber nur die 6 teilnehmenden Swifts von den anderen Geräten optisch zu unterscheiden.

Für Deutschland waren 9 Starre am Start, Marcus, Ralf, Bernd, Dieter und ich waren im Team der Nationalmannschaft der Klasse V gemeldet. 011i entschied sich kurz vor Wettbewerbsbeginn ebenfalls für die Klasse V. Ulf, Gerhard und Josef nahmen die Herausforderung der Swifts an und stellten sich der Klasse II. Diese rege deutsche Teilnahme an der Klasse II ließ die Teilnehmerzahl in dieser Klasse auf unge-

samt 10 Piloten ansteigen, woraufhin ein offizieller Weltmeister ermittelt werden konnte. Die Klasse V zählte 41 Piloten. Damit waren 51 Rigids am Start.

In der Klasse V legt sich Christian schon am ersten Tag mit einem souveränen Sieg ein gutes Polster an. Mit ihm 22min fliegt er im Schnitt fast 70 Sachen schnell.

In der Klasse II kommen drei der Swifts nicht weit. Manfred gewinnt überlegen mit 75km/h Schnittgeschwindigkeit,

Wenig Dusties

Am zweiten Tag fegt der WSW Wind über die Flats. Die Wettbewerbsleitung schickt uns mit Rückenwind darüber hinweg. Als Höhepunkt

wurde ein „Dogleg“ ausgeheckt der etwa 30km gegen den Wind ins Goal Coulee City führt.

Bei den vielen Außenlandungen am Vortag konnten wir ergründen, weshalb trotz guter Thermik so wenig Dusties zu sehen waren. Der gestrige Gewitterregen führte dazu, daß die oberste Schicht des „fine dust“ etwas verkrustete. Dadurch konnten nur die stärksten Bärte Material aufnehmen und sichtbar werden.

Der Wind am zweiten Tag trocknete die Oberfläche aus und stellte die gewohnten Verhältnisse wieder her. Vom Butte aus konnten erneut mehr Dusties ausgemacht werden. Gestartet wurde von allen möglichen Startplätzen aus. Je nach Thermik waren sie alle in begrenzten Zeiträumen „on“. Die Thermik am Butte reichte höher, die Querung entpuppte sich als leichte



Manfred Ruhmer beim Start



Fotos: Corinna Schwiegerhausen

Übung. Mit Rückenwind ging's schnell über Land. Nur vor dem Sprung über den Banks Lake war etwas extra Höhe zur sicheren Querung angesagt. Die meisten Piloten erreichten den Wendepunkt. Danach aber trennte sich die Spreu vom Weizen. Jetzt zeigten sich eindeutig die Vorteile der schnellen Swift's.

Nur einer von ihnen kam etwas zu kurz, alle anderen standen im Ziel. In der Klasse V führte Alexander Ploner beeindruckend vor warum er amtierender Weltmeister war. Er segelte als einziger über die Linie woraufhin er einen klassischen L000er einsackte.

Am Morgen des dritten Tages ließ eine Meldung im Lokalradio aufhorchen, die im späteren Verlauf des Wettbewerbes für uns wichtig werden sollte: Auf der Nordseite des Sees, et-

wa zo Meilen entfernt war am Abend des Vortages ein Campfire außer Kontrolle geraten. Es hat sich zu einem Buschfeuer ausgeweitet, das sich entlang der Hänge weiterfraß. Gespannt blickten wir vom Butte aus auf die mächtige Rauchsäule, die sich bisher gebildet hatte. Zunächst war es nur eine Imposante Kulisse, die den Wettbewerb nicht beeinflusste.

Die Tasksetter entschlossen sich heute zum ersten mal, den beiden Klassen unterschiedliche Aufgaben zu geben. Klasse II wurde auf ein 126km Klasse V auf ein lizkm Dreieck mit Ziel in Chelan Airport geschickt. Die erste Wende war eine auf der Karte eingezeichnete „Ortschaft“ namens Farmer. Sie liegt an einer T-Kreuzung zweier Highways und besteht aus zwei Getreidesilos ohne irgend ein Haus daneben. Vom Startzylinder fliege ich mit maximaler Höhe, was an diesem Tag beachtliche zgoom waren, mit einem ganzen Pulk in Richtung erste Wende. Plötzlich nehme ich aus dem Augenwinkel weit über mir ein Objekt wahr. Oft schon habe ich den zunehmenden Mond auf die Schnelle mit einem hoch fliegenden Drachen verwechselt. Diesmal sehe ich genauer hin und stelle fest, daß da oben tatsächlich einer fliegt. Es ist der Spezialist für starke Bärte, Günther Tschurnig, der als einziger Pilot einen Hammer gefunden hat, der die Inversion durchstieß und ihn auf 3.300m brachte.

Ohne einen Kreis nimmt er die erste Wende. Wir Tiefflieger behalten ihn im Auge und versuchen dranzubleiben. Klasse II fliegt eine Wende mehr, um sich bei Sims Corner wieder mit

der FAI V zu treffen. Dieser kleine Umweg führt dazu, daß es eine zweite Möglichkeit gibt, mit den Swifts zusammen zu fliegen. Einen Bart weiter ging's dann schon darum die Endanflughöhe zum Flugplatz herauszukurbeln. Bei diesem Endanflug mußte aber zuerst die Kante des Plateaus geknackt werden die etwas höher lag als der Gleitweg zum Airport. Dieses Problem führte bei mir bereits im Training zu einer Außenlandung und war bei den Damen schon 1994 aufgefallen. Mit genügend Sicherheitshöhe ging ich zum Endanflug über. Unter mir beobachtete ich Piloten, die eine zu forsch eingeschlagene Gangart immer mehr korrigierten und sich gehörig einbremsen um überhaupt anzukommen. 35 Klasse V Piloten und 5 Swifts kommen heute an. Ein wahres Eldorado am Landeplatz. 7 von uns deutschen Piloten gelingt es zum ersten Mal die Ziellinie zu überfliegen. Der schöne Rasen zum Abbauen, Schatten und Getränke haben wohl unwiderstehliche Anziehungskraft auf die Piloten ausgeübt.

Am darauffolgenden Morgen komme ich mir vor, wie bei einem Pfadfinder Trip neben einem ausgetretenen Lagerfeuer, bei bedecktem Himmel. Lagerfeuer war allerdings keines in der Nähe. Der Himmel war auch nicht bedeckt, sondern die Rauchschwaden des auf 150 acre angewachsenen Buschfeuers wurden genau über den Ort geblasen. Der Gestank auch.

Dieser Tag sollte die Größte Aufgabe für Klasse II u. V bringen. 164 km über drei Wenden sind zu bewältigen. Über die Flats bläst heute ein unangenehmer Südwest. Am Start merkt

Artificial Wind in Chelan, USA

man zunächst nichts davon. Auch auf großer Höhe am Startgate wirkt der Wind nicht besonders dramatisch.

Die erste Wende ist eine Kreuzung am Süden des Banks Lake, welche mit Seitenwind angeflogen werden muß. Marcus und Ralf gelingt es, die Wende im ersten Anlauf zu nehmen, um danach mit Rückenwind richtung Norden weiterzubügeln. Dieter und ich scheitern knapp und spielen Jojo gegen den starken Wind. Dieter verliert nach einer Weile die Geduld und geht landen. Er freut sich schon über prominente Gesellschaft als Marcus, der die Wende tief genommen hatte über seinem Landeplatz auftaucht. In unglaublichen 30m müllert Marcus mit seinem Axxess aber wieder auf und läßt Dieter alleine. Über eine Stunde benötige ich um die 11 km die ich im ersten Bart abgetrieben wurde wieder aufzuholen. Der Tag läuft davon, die Aufgabe



Christian Jlach

wird größer und größer. Es scheint der Tag der Rückholmannschaft zu sein. Rudl, Ecki, Margit und die weiteren deutschen Helfer leisten ganze Arbeit. Überall verstreut im Gelände stehen ihre Piloten. Bernd muß sich an der 2. Wende geschlagen geben. Marcus zwischen 2. und 3. Wende. Josef und ich mühen uns 5 Stunden ab, was uns im final glide zumindest um die letzte Wende bringt. Kaum stehen wir im gleichen Acker ist auch schon Ecki und Margit da. Ralf kommt am Weitesten. Er muß vor dem Rand des Canyons runter der wie gestern den Gleitpfad

FAI II

Platz	Name	Gerät	Nation	Total
1	RUHMER Manfred	Aeriane Swift Light	AUT	7267
2	HAMILTON Robin	Aeriane Swift	GBR	6770
3	PORTER Brian	Aeriane Swift Light	USA	5870
4	METZ Bruno	Aeriane Swift Light	FRA	4274
5	PARTRIDGE-HICKS Stephen	Aeriane Swift Light	GBR	3305
6	STELLBAUER Josef	Flight Design Axxess	DEU	3209
9	NEUMANN Ulf	A-I-R ATOS	DEU	2271
10	LUDWIG Gerhard	A-I-R ATOS	DEU	1404

FAI V

Platz	Name	Gerät	Nation	Total
1	CIECH Christian	Icaro Stratos	ITA	6712
2	PLONER Alessaandro	A-I-R ATOS	ITA	6487
3	CHAUMET David	La Mouette Top Secret	FRA	6476
4	RIS Jurg	A-I-R ATOS C	CHE	5640
5	POSCH Johann	A-I-R ATOS	AUT	5606
9	HOFFMANN-GUBEN Marcus	Flight Design Axxess	DEU	5318
13	SCHMID, Oliver	A-I-R ATOS.	DEU	4791
16	WEBER Bernd	A-I-R ATOS	DEU	4484
18	MIEDERHOFF Ralf	A-I-R ATOS	DEU	4383

zum Chelan Airport stört. Heute kommen nur zwei Rigids der Klasse V und zwei Swifts ins Ziel. Posch / Truttmann und Ruhmer / Hamilton zeigen wie's geht. Später höre ich, daß vor der Ankunft des ersten Piloten ein Löschhubschrauber am Airport nachtanken mußte. Um ein Haar hätte dieser die Endanflüge gehörig aufge-

mischt. Für die Helicopter wurde Chelan Airport zur Basis. Deshalb durfte dort kein Goal mehr eingerichtet werden.

Die Piloten, die am fünften Tag als erste auf den Butte kamen staunten nicht schlecht, als sie am Aufbauplatz einen komplett montierten, ordnungsgemäß festgezurrten Swift vorfanden.

Es ist Manfreds. Er flog gestern über die Zielinie, zog hoch, drehte wieder auf um ein wenig über den Cascades spazieren zu fliegen. Danach landete er am Aufbauplatz, was ihm einmal Ab- und Aufbauen ersparte. Heute nahm ich mir ei-

nen frühen Start vor. Ich kam als letzter im open Window vor dem priority launch der ladies vom Green Monster raus. Ein zweites Feuer, das in der Nähe des Buttes durch einen Autounfall ausgelöst wurde sorgte später für das totale Chaos am Startplatz.

Aus Sorge um Leib und Leben ordneten die Behörden die Evakuierung des Buttes innerhalb 15 min an. Da keiner so schnell abbauen und runterfahren kann, stürzten sich die Piloten nach allen Seiten vom Berg. Ulf rannte wie ein Hase um sein Leben, um die Mindestfahrt bei 0 Wind und flachem Start für seinen Atos zu erreichen. Alle kamen gut weg, drehten im Rauch auf und flohen dann über den Canyon. Drüben ging heute richtig die Post ab. Im Bart vor dem Startgate waren Spitzensteigwerte zu erzielen. Ralfs Instrument no-

tierte einen Lift mit 15,7 m/s. Unser vorher schon erwähnter Spezialist Günther nagelt voll durch die Mitte, was seinen Atos C überlastete. Dieser Brach in zwei Teile, woraufhin Günther seinen Retter auslöste. Entsetzt stellte er fest, dass er weiter stieg, während ihm alle möglichen Wrackteile in die Ohren sausten. Über naturbelassenem Gelände voll mit größeren Gesteinsbrocken geht er endlich nieder. Nur seinem Schutzengel ist es zu verdanken, daß an der Aufschlagstelle seines Kopfes der Erdhaufen eines Fuchsloches dem mit einer Eierschale bedeckten Haupt ein sanftes Bett bereitet. Die ganze Bodenmannschaft sucht nach dem abgestürzten Piloten, dessen Identität zunächst unklar ist. Währenddessen entfernt sich Günther gelassen in Richtung Chelan.

Die Strecke führt über die gleiche erste Wende als gestern, nur mit weniger Wind. Danach geht es weiter Richtung Osten zur zweiten Wende. Der letzte Schenkel geht wieder etwas zurück gegen den schwachen Wind. An der letzten Wende komme ich mit Karie Castle zusammen. Es macht Spaß ihren perfekten Flugstil zu

studieren. Sie will Natalya nicht entwischen lassen, entscheidet sich für eine andere Route und kommt io min nach mir als einzige Frau ins Ziel.

Marcus, 011i und Dieter schaffen die 135 km ebenfalls. Ralf kommt später nach. Allerdings zu Fuß, weil ihm ein paar Höhenmeter fehlten. Bernd hat seinen Flügel an der 1. Wende so in die Botanik gesetzt, daß Ecki das Betriebs- handbuch seines 4X4 bezüglich Allrad, Vorgelege und Sperre intensiv studieren muß um wenigstens in die Nähe zu kommen. Gerhard Josef und Uff hatten in der Klasse II eine zo km weitere Strecke und keine Chance. Zwei der Swifts sieht man nur im Goal.

Der sechste Tag bringt ein Race das seines Gleichen sucht. Über drei Wenden geht's nach Waterville Airport. Der letzte Schenkel gegen den Wind ist der Knackpunkt. Er führt entlang der Powerlines über denen man nach der Querung immer beständig Thermik findet. Im sicheren Glauben gute Bedingungen vorzufinden verheize ich meine gute Höhe vor der letzten Wende. Zusammen mit Manfred Trimmel folgt ein zähes Grundeln das wir beide erfolglos abbrechen müssen. Nicht weit von mir gelingt es Gerhard in den windigen Rats auf einem Quadratmeter mit Rückenwind zu landen. Er bricht sich dabei je eine Rippe am Atos und an sich selbst. Gerhard muß sich von nun an schonen. Für ihn sollte es der letzte Flug auf dieser WM gewesen sein. David Chaumet kann diese Bedingungen mit seinem La Mouette am besten umsetzen. Er gewinnt den Tag vor Bruce Barmakin.

Seine 49,9 km/h Schnitt stehen 72,24 km/h vom schnellsten Swift Piloten gegenüber.

An den beiden letzten Tagen wird eine Wiese mit 1,5m hohen Grasbüscheln nahe Mansfield als Goal ausgewählt. Die Strecken führen jeweils über zwei Wenden dorthin. Am 7. Tag geht's über 145 km zuerst weit nach Süden über eine Stadt namens Soap Lake. Der Kurs führt über imposante Canyonlandschaften. Bernd Josef und ich fliegen weite Strecken zusammen. Beim Zurückqueren über einen Canyon an der ersten Wende fliegt Josef etwas tiefer mutig mit. Auf der anderen Seite kopiert er die Erdoberfläche bis hin zu einer Farm mit schattenspenden Baum. Bernd und ich müssen Josef dort zurücklassen und jagen einen Dustie nach dem Anderen. Beim knapp 30 km Zielanflug geht's voll durch den Rauch des inzwischen auf 3800 acre angewachsenen Buschfeuers. Fast keine Sonneneinstrahlung läßt nur wenig Thermik ver-

muten. Mitten im Rauch zieht aber ein 5m Teil durch und bringt mich etwas hinter dem Spitzenpulk in komfortable Höhen. Die Massenlandungen im hohen Gras sind speziell bei den Swifts interessant anzusehen. Christian, Alex und Steve Elkins lösen die Aufgabe heute am Besten. Erneut liegt der Schnitt bei den Swifts über 70, bei den control bar rigids sind es 57,5 km/h. 35 Piloten kommen an, was zur guten Stimmung im Goal beiträgt. Gerhard hatte Zeit zum shoppen, daher ist plötzlich übermäßig viel Landebier vorhanden.

muß Christian Ciech mit Schiene aufs Treppchen.

In der Klasse II gewinnt Manfred Ruhmer vor Robin Hamilton und Brian Porter.

Die Siegerehrung gleicht einem Trauerspiel. Im Pavillon werden die Namen der 10 Besten der jeweiligen Klassen lapidar abgelesen. Am meisten erschrickt Gerhard, der für seinen in Platz in Klasse II nach vorne muß, damit er sein Championship Diploma entgegennehmen kann. Aus einem billigen Kassettenrecorder erklingt die deutsche Nationalhymne für unser Damen



Siegerehrung

Zum Finale besteht die Aufgabe aus bereits gut bekannten Teilstücken die zum Schnellfliegen einladen. Gerade am Schluß sollten viele Piloten im Ziel stehen. Die Tasksetter beschränken sich auf 97.4 km für beide Klassen. Auf Strecke fällt immer wieder der gut sichtbare grüne ESC des Amerikanischen USHGA Präsidenten Jim Zeiset auf. Er reißt als alter Hase mit seiner „Air Force immer wieder die besten Bärte auf. Folglich markiert er oft die Spitze großer Pulks. Alle gestarteten Klasse II Geräte kommen an. Robin Hamilton mit 77,8 km/h. Nur zwei der Klasse V Piloten müssen sich heute mit dem Auto ins Goal fahren lassen. Christian Ciech wird zwar nur in. hat aber genügend Vorsprung vor Alex Ploner und David Chaumet, um sich den Weltmeistertitel zu sichern. Herzlichen Glückwunsch. Bei seiner letzten Landung verletzt sich Christian unglücklicherweise am Bein. Gut für ihn, daß heute Schluß ist. Zur Siegerehrung

Team. Das Austria-Team singt ihre Hymne für Manfreds Solotitel lieber selber. Gleich im Anschluß an die Siegerehrung wird der Pavillon umgebaut. Es erscheinen ein paar Kammermusiker und spielen schräge Melodien wie auf der sinkenden Titanic. Am Schönsten bleiben also die Erinnerungen an dieses wunderschöne Fluggebiet mit dem Erlebten während der vorangegangenen zwei Wochen. Ich wünsche mir, daß möglichst viele von euch Lesern einmal Gelegenheit haben selbst Airtime in Chelan zu sammeln. Durch den Wettbewerbssport werden neue Gelände ergründet und bekannt gemacht.

Vielen Dank für euer aller Unterstützung.

Kurt Schumann



tun startbereit -



Corinna Schwiegershausen
in Aktion



Das Rekordergebnis der 8. Frauen-WM: Acht gewertete Durchgänge an acht Wettbewerbstagen ohne Ruhetag und insgesamt 704,4 Aufgabenkilometer! Für die kommende WM 2004 hoffen alle teilnehmenden Teams auf Österreich als nächsten Veranstalter.



Der Einzeltitel war ab dem zweiten Durchgang, in dem Kari Castle ganz alleine im Ziel landete, eine klare Sache. Die 43jährige aus Bishop im Owens Valley ist nicht nur bei Gegendwindschenkeln aller Konkurrenz überlegen und durfte sich wohlverdient wieder mit Gold schmücken. Links neben ihr ihre Teamkollegen Claire Vassort, die Zweitplatzierte der WM.



Fotos: Stefan Mäst

Silber für deutsche Piloten

Vier Piloten unter den Top-Ten und Vize-Europameister in der Mannschaftswertung. Die deutschen Gleitschirmpiloten zählen seit Jahren zur Weltspitze und können in Slowenien einmal mehr ihre Leistung unter Beweis stellen.

Irgendwo zwischen dem Tauerntunnel und Viflach halte ich gerade meine Red-Bull Dose in der Hand, versuche ein paar Chips zu greifen und gleichzeitig den Radiosender zu verstellen, als plötzlich zwei Scheinwerfer an meinem Heck kleben. Ich mache die Spur frei und muss gleich darauf in die lachenden Gesichter von Stefan und Klaus-Günter schauen, die mit „Deutschland 1“ zum Überholen ansetzen. In uns allen erwacht schlagartig das Wettkampftierchen und bis zur italienischen Grenze geht es mit wechselnden Führungspositionen recht munter auf der Autobahn weiter. Eine Stunde später ist der slowenische Zöllner mit unserem ganzen Equipment überfordert, lässt uns aber nach einer Wei-

le passieren. Wir fahren einen Pass hinunter, passieren Bovec und Kobarid, bis schließlich das weite Socaltal und Tolmin vor uns liegen. In den nächsten drei Wochen wird hier unser zu Hause sein, wenn es wieder darum geht, bei der Europameisterschaft zu Punkten und in die vorderen Ränge zu fliegen.

Team Germany

Seit der legendären Regen-WM im Pinzgau sind Achim „Big Bird“ Joos, Oliver „011y“ Rössel und ich seit vier Jahren im Nationalteam und damit die „alten Hasen“ in der Truppe. Unser letztjähriger Newcomer Andreas „Pepe“ Malecki flog

in diesem Jahr seinen ersten EM-Einsatz und musste den Titel des Shooting Stars an Norman Lausch abgeben. Normans Aufstieg ist dabei wahrlich kometenhaft. Noch vor einem Jahr flog er im German Cup, qualifizierte sich dort für die Liga und stieg Ende der Saison 2001 auf einen Wettkampfschirm um. Es folgten seine ersten World Cups und internationalen Wettbewerbe, bei denen er immer wieder durch seinen schnellen Flugstil auffiel. Seine Motivation und Einsatzbereitschaft überzeugten den Sportfachauschuss und so wurde Norman für die Nationalmannschaft nominiert. „Back to the roots“ war das Motto von Klaus-Günter Eberle. Unser Race-Bike Fahrer kann wohl auf die längste National-

mannschaftsgeschichte zurückblicken. Bereits 1993 war er für das Deutsche Team qualifiziert und kämpfte mit der „alten Garde“ um Harry Buntz, Berni Koller und Ernst Strobel bei der WM in Verbier um den Titel. Klaus-Günter flog die letzten zwei Jahre wieder vermehrt bei internationalen Wettkämpfen mit und ersetzte im Team Bodo Genz, der beruflich bedingt nicht an der EM teilnehmen konnte.

Nach einem Jahr Pause wurde das Deutsche Team auch wieder von einer Dame unterstützt. Karen Hermann hatte in der letzten Zeit zunehmend an den World Cups Gefallen gefunden und sich dort an die rauen Wettkampfbedingungen gewöhnt. Einem Einsatz bei der Europameisterschaft sprach daher nichts entgegen.

Veränderungen gegenüber der Weltmeisterschaft gab es auch in der Bodencrew. Tilla Richter hatte zusammen mit Peter Hensold die langen Wintermonate genutzt, um für Nachwuchs in der Gleitschirmszene zu sorgen. An ihrer Stelle begleitet uns die Sportsoldatin Carolin „Caro“ Otterbein, die neben der abendlichen Physiotherapie auch beim Fliegen, zusammen mit Birgit Selbherr, als Helferin fungierte. Doc Michael Gärtner ist mittlerweile ein treuer Fan von uns geworden. Leider hatte er den Termin für die EM einen Monat zu früh in seinen Urlaubsplaner eingetragen. Am Ende konnte er die Münchner Kollegen aber doch davon überzeugen, dass seine Teilnahme an dem Event notwendig ist. Wie schon bei den letzten Europa- und Weltmeisterschaften wurde das extrem gut organisierte und ausgestattete Team von Stefan Mast angeführt. Seit Jahren kämpft er mit seinen Piloten um die Medaillen und der Traum von einem ersten Platz ist in ihm so lebendig wie vor 9 Jahren, als er den Job als Sportmanager beim DHV übernahm.

Fliegen im Sacatal

Durch seine eindeutige Ausrichtung ist das Fluggebiet entlang der Soca prädestiniert für schnelle Rennen. Erst ein Ausflug in den Triglav Nationalpark ermöglicht taktische Entscheidungen. Leider waren die Wetterverhältnisse aber nie gut

genug, um einen Task in die nördliche Region zu legen. So beschränkten sich die Aufgaben auf das Socatal und wie schon während des letztjährigen World Cups waren die Talsprünge Rund um Kobarid wieder die Schlüsselstellen der einzelnen Aufgaben.

Den meisten von uns war das Gebiet bestens bekannt. Norman verbrachte sogar zwei Trainingswochen in Tolmin, nahm an der Slowenischen Meisterschaft teil und gewann den Wettbewerb. Wie schon in den letzten Jahren sollte sich die perfekte Vorbereitung und Motivation auch in diesem Jahr wieder auszahlen.

Der längste Task

Mit 99,3 Kilometern fand der längste Task der EM gleich zu Beginn des Wettbewerbs statt. Mittels „Speedrun“ wurde die Startzeit individuell beim Einfliegen in einen sechs Kilometer Radius der ersten Boje genommen. Dadurch erklärte sich auch das merkwürdige Bild zu Rennbeginn. Über 1,5 Stunden flogen die meisten Top-Piloten am Rande des Zylinders und warteten dort auf einen günstigen Zeitpunkt. Die Taktik war klar: Langsamere Piloten sollten die Bärte markieren und damit die Möglichkeit schaffen, schnell und zielgerichtet die Strecke abzufliegen. Das Warten in dem schwachen Steigen machte aber alles andere als Spaß und immer öfter sah man auch gute Piloten, die in den Zylinder einflogen. Klaus-Günter und Karen begannen dann als erste Deutsche die Aufgabe, es folgten 011y, dann ich und später Achim, Norman und Pepe. Durch den Startmodus war das Feld extrem verstreut. Ich hatte das Glück, mit Alex Hofer und Christian Tamegger zwei sehr starke Piloten bei mir zu haben. Während des gesamten Rennens entlang der Soca konnten wir ziemlich genau die Ideallinie halten und an der Ridge ging es meist ohne Kreisen voran. Bis zur vorletzten Wende waren die zuerst gestarteten Piloten fast alle eingeholt, etwas später kam mir bereits Achim entgegen und auf den letzten Kilometern ging es mit Klaus-Günter und 011y gemeinsam über die Ziellinie. Achim erreichte wenig später Tolmin

und Norman machte am Ende auch noch Boden gut. Wie schon bei der Weltmeisterschaft im letzten Jahr gelang uns damit ein vielversprechender Auftakt, der alle Möglichkeiten offen hielt.

Der französische Tag

Der zweite Task wurde zum Glück wieder in gewohnter „Race-Manier“ gestartet, bei dem die Uhr für alle Piloten gleichzeitig zu laufen anfängt. Der Start verlief reibungslos und fast alle deutschen Piloten erreichten im Führungspulk die erste Wende in Bovec. Aber schon kurz nach der Boje wurde der Flugstil schlagartig anders. Nachdem an der Ridge ein schneller Delphinstil geflogen wurde, bei dem man auch mal zwei bis drei Meter Bärte links liegen ließ, drehte der Pulk plötzlich über Bovec in sehr schwachem Steigen. Der Grund dafür waren die ersten Piloten, die über die westliche Flugroute weiter an den Stol fliegen wollten und an der gegenüberliegenden Bergkette kein Steigen fanden. Es wurde schnell zur Gewissheit, dass man an diesem Tag mit der tiefen Basis nicht von Norden zum Stol gelangt. Daher ging es wieder zurück nach Osten und kurz vor Kobarid querten die ersten Piloten an die südliche Ridge. Wie auf einer Ameisenstraße zogen die weit über wo Piloten an der langen Flanke des Stol entlang und am Ende sollte es der Tag des französischen Teams werden: Mit Gregory Blondeau, Jean-Marc Caron und Marco Arnould belegten sie die ersten drei Plätze. Aber auch das Deutsche Team hat mit Norman, Achim und 011y drei Piloten unter den Top-Ten und konnte den zweiten Platz halten. In einer ungewohnten Situation befand sich dagegen das Schweizer Team: Sie rutschen nach diesem Durchgang auf Platz vier ab und müssen sogar noch die Österreicher passieren lassen.

Farwell tu Hendrik Jensen

Während Norman und Klaus-Günter sich noch über das gute Resultat und den verrückten zweiten Task mit seinem langen Umweg freuten,



Sponsored by



Nutzfahrzeuge

SCHWENKEL
sprint

machte sich am Landeplatz immer mehr betrofenes Schweigen breit. Nach und nach erfuhren die gelandeten Piloten, dass es während des Durchgangs einen tödlichen Unfall gab. Die Be-

richte über den Unfallhergang lassen vermuten, dass Hendrik Jensen aus Dänemark nach einem seitlichen Einklapper und der Wiederöffnung des Schirms in die Leinen eingedreht war. Die Situation nach der Wiederöffnung sah zuerst nicht bedrohlich aus. Der offene Schirm drehte langsam ein, wurde nach ein bis zwei Umdrehungen aber immer schneller, bevor er in eine Spirale übergang. Der Wurf der Rettung erfolgte zu spät, so dass das Rettungsgerät sich nicht mehr öffnen konnte. In der Spirale schlug Hendrik auf den Boden auf und verstarb noch an der Unfallstelle.

Das Schweizer Team schlägt zurück

Der Morgen des 16. Juli glich eigentlich dem der letzten Tage. Der Startplatz steckte in der tiefen Wolkenbasis und die meisten von uns dachten schon wieder ans Radfahren. Wie gewohnt ging es dann aber doch auf den Berg und gegen 14.00 Uhr wurden die Wolkenlücken immer größer. Meet-Director Bojan Marcic nutzte die Gunst der Stunde und schickte die Piloten per „Speedrun“ auf die 44,1 Kilometer lange Aufgabe. Wegen der drohenden Gewittergefahr wurde das Zeitfenster auf zwei Stunden begrenzt. Mit der niedrigen Basis ging es in der feuchten Luft nur zäh voran. Es war zu Beginn sehr schwierig, die Situationen richtig einzuschätzen. Die meisten von uns drehten sehr lange die Bärte aus, um nicht frühzeitig am Boden zu stehen. Dadurch verpassten wir ein wenig den Anschluss an die führenden Piloten. Als die Thermik dann aber besser wurde, gaben wir ordentlich Gas und konnten einige Plätze aufholen. Doch mitten in der Aufholjagd hörten wir Stefans mahnende Worte über Funk: „Das Fenster schließt in 20 Minuten. Dreht nicht mehr so weit auf und versucht die restliche



Torsten, 011y und „Big Bird“ bei der Startvorbereitung



Höhe bis 17:45 abzugleiten. Jeder Meter zählt!“ Norman brauchte man das nicht zweimal zu sagen. Als ich eine Minute vor der Deadline am Boden stand, zog er 50 Meter über mich hinweg, trotzte Büschen, Bäumen und Hausdächern und zog bis zum Schluss noch jeden Meter aus seinem Gleitflug heraus.

Kein Pilot erreichte an diesem Tag das Ziel, doch das Schweizer Team schlug mit aller Macht zurück. Die ersten fünf Plätze wurden von den Eidgenossen belegt, die sich dadurch wieder an die Spitze setzen konnten. Wir holten auf die Franzosen etwas auf, rutschten aber auf den dritten Rang in der Teamwertung zurück.

Die Joker punkten

Eigentlich waren wir auf viele Tasks eingestellt. Die Wetterprognosen sahen zu Beginn sehr gut aus, doch leider änderten sich die Aussichten täglich und wurden immer schlechter. Daher wollen wir es am letzten Wettkampf-Tag alle noch einmal wissen. Norman, 011y, Achim und ich waren in der Einzelwertung unter den Top-Ten und der Punkteabstand der ersten zehn Piloten war so gering, dass noch alles möglich war. Und natürlich wollten wir die wenigen Punkte zu den Franzosen aufholen, um auch in der Teamwertung noch einen Platz nach vorne zu kommen. Obwohl die 71 Kilometer lange Auf-

MANNSCHAFTSWERTUNG

Platz	Nation	Punkte
1	Schweiz	7514
2	Deutschland	7448
3	Frankreich	7445

gabe als „Speedrun“ ausgeschrieben wurde, starteten wir sehr früh und brachten uns am Startzylinder in Position. Ein Blick nach Westen reichte um zu sehen, dass uns nichts Gutes erwartete. Großflächige Abschattungen zogen heran und schon nach ein paar Kilometern war im gesamten Socatal kein Sonnenfleck mehr zu sehen. Am Vodel kreiste ich mit Klaus-Günter in einem Nullschieber. Da der Rest vom Team schon weiter geflogen war, harrte ich am Hang aus, in der Hoffnung, doch noch eine Blase zu erwischen und vielleicht etwas weiter fliegen zu können. Zu diesem Zeitpunkt wusste ich noch nicht, dass Norman mit zwei anderen Piloten die Route am Hang riskiert hatte und auf der anderen Seite so hoch ankam, dass er im Talwind wieder aufsoaren konnte. Nach einem halbstündigen Kampf im schwachen Aufwind glitt unser Shooting Star die gewonnene Höhe ab und erzielte mit 31 Kilometern den weitesten Flug des Tages. Auch Klaus-Günter setzt sein „Final-Glide“ perfekt an. Als wir wieder mal ein paar Meter höher waren, flog er los und konnte etwas weiter als Achim, 011y und Pepe abgleiten. Die drei Jungs standen bereits seit einer halben Stunde am Boden und schauten gespannt den ganzen Gleitflügen zu. Zum Glück endeten die meist vor ihrem Landeplatz.

Nach Stefans ersten Informationen wussten wir, dass unsere beiden Joker Norman und Klaus-Günter sehr gut gepunktet hatten. Wie sich der Abstand aber zu den Schweizern und

EINZELWERTUNG

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1	Alex Hofer	CH	Boomerang	2605
2	Christian Tamegger	AUT	Boomerang	2482
3	Jimmy Pacher	ITA	Boomerang	2467
4	Norman Lausch	GER	Boomerang	2466
7	Oliver Rössel	GER	UP-proto	2431
8	Torsten Siegel	GER	UP-Proto	2416
9	Achim Joos	GER	Gradient Avax	2410



Die EM im Internet

Wie schon bei der letzten EM in Garmisch und den World Air Games in Andalusien, so gibt es auch über die EM in Slowenien im Internet viele zusätzlichen Informationen. Unter www.dhv.de/deutsch/sport_termin/index.html findet man neben den aktuellen Tagesberichten jede Menge Bilder und Videos zu den einzelnen Aufgaben.

Franzosen ändern würde und wie es in der Einzelwertung aussah, wusste zu diesem Zeitpunkt niemand zu sagen. Wir konnten nur warten, bis die erste provisorische Liste ausgehängt wurde.

Spannung bis zum Ende

Während Stefan wie angenagelt beim Headquarter verweilte, zogen wir uns in unser Gästehaus zurück, ließen uns noch einmal mit einem slowenischen Essen verwöhnen und warteten bei einem Glas Rotwein gespannt auf die erste Liste. Um 19:27 Uhr klingelte dann mein Handy. Auf dem Display erschien „Mast, Stefan“ und schlagartig wurde es still in der Runde. „Es sind drei Punkte! Wir haben die Franzosen mit drei Punkten Abstand geschlagen! Wir sind wieder Vize-Europameister!“ Mein Jubelschrei ließ die anderen erahnen, was Stefan mir gerade gesagt hatte und zusammen stimmten wir unser Lieblingslied an, welches uns die ganze Europameisterschaft lang begleitet hatte: „Ihr könnt nach Hause fahr'n, ihr könnt nach Hause fahr'n, ihr könnt nach Hause, Hause, Hause fahr'n...“

Alex Hofer - der neue Europameister

Nach dem World Cup in Mexiko und den Erfolgen in der Schweizer Liga war Alex Hofer sicher ein Top-Favorit auf den EM-Titel. Erstaunlich war, wie er diese Rolle perfekt meisterte und von Beginn an auf dem ersten Platz in der Gesamtwertung zu finden war.

Alex Hofer zeichnet eine Eigenschaft aus, die ihn momentan zum Topathleten macht. Er ist einer der wenigen Piloten, die auch ohne Pulkfliegerei extrem schnell unterwegs sind. Zu Hilfe kommt ihm dabei seine Erfahrung aus den langen XC-Flügen, die schon oft die 200 Kilometer Marke gesprengt haben. Wann immer Alex eine

schnellere Route ausmacht oder eine Chance sieht sich abzusetzen, zieht er seine Linie durch und kann sich so effektiv vom Feld absetzen.

Während Alex Hofer immerhin 123 Punkte Abstand auf den zweitplatzierten Christian Tamegger hatte, trennten die Piloten bis zum zehnten Platz weniger als Zoo Punkte. Am knappsten ging es dabei bei der Vergabe der Bronzemedaille zu. Gerade einmal um einen Punkt (!) verpasste Norman das Podest und erreichte hinter Jimmy Pacher Platz vier. Insgesamt waren wir mit unserem Abschneiden aber mehr als zufrieden, denn schließlich waren vier deutschen Piloten unter die Top-Ten geflogen. Ein Ergebnis, welches es in dieser Form noch nie gab.

Louise Crandals x-ter Titel

Nach wie vor ist Louise Crandal bei den Damen nicht zu schlagen. Es scheint, als wären schon alle Superlative für die sympathische Dänin aufgebraucht. Auch in Slowenien beeindruckte Louise wieder und konnte nach einem schwachen ersten Lauf einen 400 Punkte Rückstand wieder aufholen. Dadurch musste sich Caroline



Strahlende Sieger: 2. Christian Tamegger AUT, 2. Alex Hofer CH, 3. Jimmy Pacher ITA

Brille aus Frankreich mit einem zweiten Platz zufrieden geben. Größte Konkurrentin für Louise dürfte in Zukunft aber die Schweizerin Elisabeth Rauchenberger sein. Sie holte in Slowenien die Bronzemedaille und hat einen der besten Piloten der Welt zum Freund: Alex Hofer.

Erfreulich war auch der sechste Rang von Karen Hermann. Bei ihrem ersten Einsatz für die deutsche Nationalmannschaft agierte sie sehr sicher und souverän und konnte sich im ersten Durchgang sogar vor Louise Crandal platzieren.

Weltmeisterschaft 2003 in Portugal

Kaum war der letzte Task vorbei und das Ergebnis offiziell, dachte man bei der abendlichen Abschlussfete an der Soca schon wieder über die Zukunft nach. Einige Schweizer Piloten räumten ein, dass wir ein „hurenstarkes“ Team sind und in Zukunft wohl eine ernsthafte Gefahr für ihren abonnierten Sieg darstellen. Die Anerkennung wurden natürlich postwendend erwidert und mit einem Schluck Bier bekräftigt. Im Feiern zeigten dann auch die Österreicher wieder ihre Stärken. Selbst die Franzosen hatten ihre knappe Niederlage gegen uns weggesteckt und tanzten ausgelassen zu DJ „StinkyBrinkys“ Sound.

Wenn die World Cup Saison und damit die internationalen Wettbewerbe Ende September vorbei sind, kehrt für kurze Zeit wieder die lang ersehnte Pause im Wettkampfgeschehen ein. Aber ich weiß genau, dass mir und den anderen Jungs spätestens im Februar die Decke auf den Kopf fällt und der Wettkampfkalender mehr als nötig durchgeblättert wird. Im Juli werden wir uns dann auf alle Fälle in Portugal wiedersehen, wenn in Larouco die achte Weltmeisterschaft im Gleitschirmfliegen beginnt. Bleibt bis dahin nur zu hoffen, dass nicht alle Helferinnen Tillas und Hennes Beispiel folgen. Sonst müssen wir am Ende noch ohne Damen nach Portugal reisen.

Torsten Siegel

G5-German Open in Garmisch

Spannender Showdown im Finale der Deutschen Meisterschaft

Oliver Rössel wird Deutscher Meister - Torsten Siegel gewinnt die German Open

So spannend war es selten in den letzten Jahren. Noch am Samstag, dem letzten Tag der German Open 2002 in Garmisch-Partenkirchen, traditionelles Liga-Finale und Showdown um den Deutschen Meistertitel im Gleitschirmfliegen, war offen, wer auf dem Treppchen ganz oben stehen sollte. „Ich fliege voll auf Angriff“, so „Big Bird“ Achim loos zu seiner Taktik im letzten Task. Zu verlieren hatte der lange Kempener Sportsoldat zu diesem Zeitpunkt nicht mehr viel. Nachdem das Wettbewerbsjahr schon international für den Deutschen Meister der vergangenen Jahre nicht besonders gut gelaufen war, musste Achim in Garmisch auch noch die über die Saison gehaltene Führung in der Ligawertung an seinen Nationalmannschaftskollegen Oliver Rössel abgeben. Durch einen einzigen taktischen Fehler hatte Achim fast 400 Punkte auf 011y eingebüßt. Der erbitterte Zweikampf in der Luft, den sich die Freunde bis dahin geliefert hatten, schien vorzeitig entschieden und der von Achim erhoffte Meistertitel zum

Abschluss einer insgesamt enttäuschenden Saison in weite Ferne gerückt.

Ebenso hoch war 011ys Anspannung vor dem letzten Task. „Ich muss mich total konzentrieren, damit ich vorsichtig fliege. Ich habe schon die WM versägt, das passiert mir nicht noch einmal“, so der WM-Dritte Oliver Rössel vor dem letzten, entscheidenden Durchgang der German Open.

Vorausgegangen waren vier geflogene Tasks, die an Spannung nichts zu wünschen übrig ließen. Schon am ersten Tag, der mit einer Strecke von knapp 60 Kilometern bei guten Bedingungen vom Startberg Wank – einem optimalen Wettbewerbsstartplatz – über eine Startboje aus dem Garmi-

scher Tal nach Westen und über Ettal wieder zurück führte, hatten sich Achim und 011y in der Luft nicht aus den Augen gelassen. Gemeinsam mit einem Spitzenpulk aus Nationalmannschaftspiloten hatten der Gradient Avax-Pilot



Ein Top-Team: Klaus-Günther Eberte, Achim Joos, Torsten Siegel, Andreas Malecki

Achim und der UP Proto-Pilot 011y das Feld souverän angeführt und querten in drei Sekunden Abstand die Ziellinie. Torsten Siegel (UP Proto), der wie auch 011y ebenfalls eine erfolgreiche internationale Saison hinter sich hat, entschied den ersten Task der German Open mit Sekunden Vorsprung für sich. Bis zum Ende des Wettbewerbs sollte er sie nicht mehr abgeben.

Unterdessen hatte einige Piloten schon am ersten Tag Bekanntschaft mit den Besonderheiten des Geländes gemacht und etliche „Waschgänge“ durchlaufen: Der kräftige Talwind, der gegen Mittag von Norden in das Garmischer Tal schwappt und bis über den Wank reichen kann, verursacht in einigen Südseiten wie dem Kramer extrem „sportliche“ Leeverhältnisse. Darauf wurde dann beim Briefing seitens der Locals noch ausführlich hingewiesen.

Der zweite Task, wegen labiler Verhältnisse als kurzes Race über 48 km kreuz und quer im Garmischer Tal angesetzt, endete nach vielversprechendem Start nur in einem erweiterten Gleitwinkelwettbewerb. Tiefe Basis und völlige Abschattung am Kramer ließen keine Chance, die Aufgabe zuzumachen. Immerhin brachte dieser Task für viele der insgesamt 71 Piloten aus zehn Nationen das Erlebnis, im Goal zu landen – denn das lag auf dem Weg zur nächsten Boje. Wiederum war das Glück auf 011ys Seite: Mit 27,9 Kilometer glitt sein UP Proto am weitesten. Zwar gab es mit 430 Punkten für den Sieger nur wenig aus diesem Task zu holen; dennoch blieb Achim wiederum zehn Punkte hinter seinem Kontrahenten.

Ein Beispiel für optimale Ausbeute an einem eher schwachen Tag bot die Aufgabe des dritten Tages. Noch beim stundenlangen Warten am Start bei tiefer Basis glaubte niemand so recht daran, eine Aufgabe fliegen zu können; so trüb sah es aus, dass sich ein Australier beschwerte, nicht genug Licht für sein Solar-Vario zu haben. Das Tasksetting Komitee mit dem Organisator Peter „Henne“ Hensold von der Garmischer Firma Sport Concept und Wettbewerbsleiter Stefan Mast aber hatten ein glückliches Händchen und einigten sich auf eine perfekte Aufgabe über 29 Kilometer. Zwar verloren etliche Piloten bereits nach der Startboje die Lust am Warten und in extrem schwachen Verhältnissen und standen am Boden, doch wer das Glück hatte, sich fliegend zum Skistadion zu retten – und sei es auf

Höhe des Schanzentisches – hatte Anschluss an den Soaring-Aufzug am Hausberg und damit die Fahrkarte ins Ziel schon in der Tasche. Shooting-Star Norman Lausch, der auf seinem Gin Gliders Boomerang eine sensationelle internationale Wettkampf- und Weltcupseason hinter sich hat, hatte mit viel Mut zum Risiko und eigener Routine am Ende die Nase vorn. Ihm folgten auf Plätzen endlich einmal andere Gesichter: Der junge Marco Hierling, der auf seinem Swing Stratus 4 gerade eine Super Junior Challenge geflogen ist und mit seinem Bruder zu den größten Nachwuchshoffnungen der Wettkampf-szene gehört, schaffte es auf den zweiten Platz vor Rüdiger Gördes, dessen beständig gute Jahresform noch belohnt werden sollte.

Die Vorentscheidung über den Ausgang von Deutscher Meisterschaft und German Open fiel schließlich in einem Super-Task am Freitag. Nach langen Diskussionen hatten die Tasksetter darauf gesetzt, dass sich der angekündigte Hochdruckeinfluss doch noch durchsetzen würde und mit knapp 30 Kilometer eine selektive Aufgabe ausgeschrieben. Der Weg führte zunächst nach Westen Richtung Reutte und über die Ammergauer Alpen zurück nach Garmisch. Nach nur 2:30 Minuten schoss mit einem unglaublichen Schnitt von fast 30 Stundenkilometern der alte und neue National-

pulle als Elfter ins Ziel flog, war die erste Frage: „Wo ist Achim?“. Die beiden hatten sich in der Luft aus den Augen verloren, als Achim bei einer Gratquerung auf dem Rückweg zehn Meter tiefer angekommen war als 011ys Pulk. Bei beiden hatten in diesem Task die Nerven blank gelegen. Dann der Anruf: Achim steht am Boden. Nach 67 Kilometern war für ihn der Task beendet und damit die Deutsche Meisterschaft verloren. Denn was niemand Achim gewünscht hät-

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT

Platz Name	Gerät	Punkte
1 Oliver Rössel	UP-Proto	6713
2 Rüdiger Gördes	Gin Gliders Boomerang	6396
3 Achim Joos	Gradient-Avax RS	6385
4 Klaus-G. Ebene	XIX Sens 02	6151
5 Torsten Siegel	UP-Proto	6086
Damen		
28 Chiara Gucker	Nova X-Ray	3264
29 Dorothea Stichhaft	Gin Glider Nomad	3223
34 Nicole Elsenbach	Advance Omega 5	3018

GERMAN OPEN

Platz Name	Gerät	Punkte
1 Torsten Siegel	UP-Proto	2663
2 Michael Hartmann	Swing-Stratus 4	2602
3 Klaus-G. Ebene	XIX Sens C2	2581
4 Rüdiger Gördes	Gin Gliders Boomerang	2575
5 Oliver Rössel	UP-Proto	2554
Dame		
18 Petra Krausova	Mac Magus	1882
49 Renate Griebel	Gin Glider Nomad	1101
50 Chiara Gucker	Apco Simba	1007

mannschaftspilot Klaus Günter Eberle auf seinem Xix Sens C2 vor Andreas Malecki (Gradient Avax RS) und Rüdiger Gördes (Gin Boomerang) über die Ziellinie. Von 011y und Achim nichts zu sehen. Als 011y schließlich mit einem Verfolger-

te, aber jeder dem unglücklichen WM-Dritten 011y Rössel gewünscht hätte, trat ein: Nach stundenlangem Warten am Berg am Samstag bei sich immer weiter verschlechternden Bedingungen und heran nahender Kaltfront wurde der letzte Tag gecancelt.

Jubel und Enttäuschung lagen dicht beieinander: Nach langen Jahren heißt der deutsche Meister wieder einmal Oliver Rössel, der sich schließlich hatte deutlich absetzen können und für Achim Joos blieb mit 11 Punkten Rückstand auf Rüdiger Gördes, der damit sein bislang erfolgreichstes Wettbewerbsjahr verzeichnet, nur der undankbare dritte Platz. „Es ist nicht gelaufen, ich hatte noch nie ein Jahr wie dieses,“ so Achim in seiner persönlichen Bilanz. „Ich war die letzten drei, vier Jahre immer ganz vorne in der Kaderrangliste,

im World Cup immer unter den Top Ten. Aber vielleicht ist so eine Phase auch ganz gut, um neue Motivation zu bekommen,“

Torsten Siegel

Die B-Liga hat zwar den Ruf, Spaßliga zu sein, nichtsdestotrotz hatten wir uns für die Saison viel vorgenommen.

Unser neuer Teamchef Kai Ehrenfried ist von den französischen Fluggebieten begeistert und steckte uns damit an. Also wurde beschlossen, eine Woche nach Laragne zu fahren und wir blieben dabei, als später bekannt wurde, daß auch die German Open dort stattfinden sollten. Was der Mont Blanc für Chamonix ist der Chabre für Laragne. Mehr als doppelt so lang wie der Mont Blanc hoch, stellt der Chabre infolge seiner West-Ost-Ausrichtung eine Hürde für alle Süd- und Nordwinde dar. Die sorgen deshalb für Aufwind, der regelmäßig von Thermikblasen aus dem Tal durchsetzt wird wie ein leckerer Kuchen von Rosinen. Laragne ist wegen des Chabre ein Mekka für Drachenzieher.

Am Sonntagmorgen werden nach den üblichen Formalitäten, schnell die beiden Kleinbusse vollgeladen und auf geht's, den Berg hinan. Der "Fisch" wird inspiziert, eine schmale Waldwiese auf einem Ausläufer des Chabre, die als Notlandeplatz bei Südwind herhalten muß. Oben endlich angekommen, gilt es noch ein

Fotos: Jörg Baierwieser



Flie en wie Gott in Frankreich

paar Dutzend Höhenmeter mit Muskelkraft draufzulegen, und wir sind auf dem Gipfelgrat. Malerisch die Landschaft: Sind es zackige Grate, schluchtartige Täler oder dekorative Felskragen, die Natur war hier ziemlich einfallsreich. Dazwischen gibt es eine Menge, für Außenlandungen gut geeigneter Felder und Wiesen. An schönsten Erwartungen haben wir also keinen Mangel. Die Drachen sind kaum zu bändigen, eifrig schnappen sie nach jeder Warmluftblase, die ihnen in die Nase steigt. Allmählich spricht sich herum, daß man Drachen hier festbinden muß: Eine feste Schnur an der Hauptaufhängung mit einem der hier vorsorglich einbetonierten Ankerhaken im Boden straff gespannt so verbinden, daß diese senkrecht steht auf dem Dreieck Basis-Kielrohrende.

Über dem Chabre

Kai hegt wohl große Erwartungen und stellt mit einem flachen Dreieck über 109 km eine Riesenaufgabe. Es gibt gleich Andrang an den Startstellen. Dort geht es aber bald immer schleppender, der Wind setzt oft aus, dreht ständig. Fehlstarts sind die Folge. Das zehrt an den Nerven der restlichen Piloten, etliche packen ihre Geräte wieder ein, einige warten noch lange auf eine startbare Phase, um wenigstens den "Fisch" mal auszuprobieren. Nie-

mand fliegt ins Ziel, Fredi Huber aber immerhin 89 km weit.

Am Montag sorgt ein spitzer Stein für eine Reifenpanne, das verzögert die Auffahrt. Deswegen haben wir nur 43 km im Dreieck zu fliegen. Petrus ist heute gut gelaunt, sorgt für stabilen Startwind, die Thermik bekommt sogar Sahnehäubchen aufgesetzt. Jürgen Bummer zischt als Schnellster in nur 45 Minuten ins Ziel.

Am Dienstag hat der Wind zugelegt, viele

Wolken sind zerrupft und haben es ziemlich eilig. Andere sehen aus wie Linsen, stehen stabil über dem Chabre, der dadurch aussieht wie ein Halunke mit Schiebermütze. Die oben gemessenen Windgeschwindigkeiten bestätigen den optischen Eindruck. Nach einer Stunde Abwarten wird ein Grillabend beschlossen. Die Chabre-Schlucht wird für Badausflüge und Klettertouren genutzt, die schöne Landschaft wird erkundet oder mit den schweren Boccia-Murmeln gespielt. Abends wärmen sich alle am Grill.

Der Mittwoch beginnt mit dem Durchgang einer Kaltfront. Sturzbachartig prasselt der Regen und niemand denkt ans Fliegen. Dann gibt es um 11.30 Uhr doch Briefing mit guter Hoffnung auf einen fliegbaren Nachmittag. Also wieder hoch auf den Berg und Drachen aufgepflanzt. Erst kommt der Wind aus Süden, folglich belegen die Frühfahrer die besten Südstartplätze. Die Letzten werden wieder mal die Ersten sein, denn der Wind dreht bald auf Nord. Eine kleine Aufgabe über gut 40 km erscheint trotz der kurzen verfügbaren Flugzeit als angemessen. Die Hälfte der Piloten ist gestartet, als der Wind launisch wird, auf Westen pendelt und oft ganz aussetzt. Auf dem Chabre steht man ja wie auf einem Hobeisen: eine Richtung flach, die andere nicht nur steil, sondern mit Hohlschliff 200 m senkrecht nach unten abfallend. Auf der Schneide balanciert man mit dem Drachen. Ein paar Schritte nur trennen von Abgrund und Leewalzen. Da überlegt man es sich genau, ob man losläuft. Die Startpausen werden lang und länger, 7 Piloten werden wieder abbauen müssen. Kai vermisst seinen Gleitschirmpacksack nebst Schirm, Vario, Handschuhen,... Wenn er nicht den Abhang heruntergekullert ist, muß ihn jemand »weggetragen« haben. Dann meldet sein Kleinbus die bereits dritte Reifenpanne – Kai bleibt cool!

Wieder waren die Starren die schnellsten Flieger

Am Freitag fahren wir mit den Autos dem Westwind entgegen nach Sederon. Der Startberg ist ein nicht besonders ansehnlicher Hügel, nach Westen hat er aber eine schön gleichmäßig abfallende Wiese zu bieten. Kai ermuntert uns noch mit den Worten, dass man hier leicht ab-

Deutsche Meisterschaft

GESAMTWERTUNG FAI 1 (FLEXIBLE DRACHEN)

Platz	Name	Gerät	Total
1	BAIER Bob	Moyes Litespeed	7956
2	BARTHELMES Oliver	Moyes Litespeed 4	7182
3	GEHRMANN Guido	Aeros Combat	6540
4	WÖHRLE Roland	Moyes Litespeed	6323
5	WOLL Gerald	Aeros Combat	6188

22 SCHWIEGERSHAUSEN Corinna Moyes Litespeed 4 3780

GESAMTWERTUNG FAI 5 (STARRFLÜGLER)

Platz	Name	Gerät	Total
1	SCHULZ Thomas	AIR Atos	7455
2	MIEDERHOFF Ralf	AIR Atos	6864
3	SCHUMANN Kurt	Guggenmos ESC	5920
4	MÜGLICH Dieter	AIR Atos	5362
5	NEUMANN Ulf	AIR Atos	5149

saufen kann. Allerdings drehen zunächst alle gestarteten Piloten gut auf, so dass sich Kai schon zu wundern beginnt. Die Welt ist dann wieder im Lot, als der Berg doch einmal eine Atempause benötigt und etliche gerade gestartete Pilotinnen an den örtlichen Landplatz beordert. Die sind traurig, denn die Wolken locken und viele Piloten segeln heute ins Ziel.

Am Samstag bläst es schon am Morgen munter aus nördlichen Richtungen. Kai läßt uns noch eine Runde Wetterbericht abwarten, bevor er uns wieder frei läßt. Ab in die Kaleschen und Gas gegeben, wir haben Gegenwind!

German Open und B-Liga 11.-113.8.

Als wolle Petrus die vor der Sintflut geflüchteten etwa wo Teilnehmer der German Open mit dem Fön trocknen, empfängt uns die Provence mit Mistral. Am Himmel stehen eindrucksvolle, mitunter mehrstöckige Lentis und wir blicken neidisch zu den Segelfliegern hinauf, die zwischen ihnen hin und her huschten. Steffen Hertling glückte es, als Segelflugpassagier von Klaus Ohlmann einen Traumflug zu erleben: 1.231 km Zielrück über den gesamten Alpenbogen. Es gab viel Zeit für Ausflüge, zum Klettern, Baden und wir B-Ligisten gaben unsere Erfahrungen aus der ersten Chabre-Woche zum Besten. Von denen profitierten dann alle, als wir



Die Deutschen Meister Bob Baier und Corinna Schwiegershausen



am dritten Tag endlich fliegen können. Es gibt 7 Kleinbusse und keine Reifenpannen mehr. Die A-Ligisten drängeln sich sofort in die Startgassen, weil sie durch uns wissen, dass am Chabre die Startfenster klein sind. Wir sind höflich und lassen sie ehrfürchtig vor. Steht der Wind gut an, dirigiert Coach Lukas Etz souverän seine vier Startgassenleiter und der Chabre feuert Drachen aus allen Rohren. Leider ist oft der Wind unzuverlässig, mal Nord, mal Süd. Hektisch wird es, wenn Guido oder Bob starten wollen, weil sich viele Piloten gleichzeitig als Geleitschutz aufdrängen. Dreht der Wind, dreht sich die Startreihenfolge. Die Letzten sind plötzlich die Ersten und umgekehrt. Wer in der Mitte steht hat Pech. Einige Piloten bringen es auf zwei Stunden eingehängt im Gurtzeug, drehen sich dabei wie Riesenventilatoren. Carol Binder tröstet die Piloten und erstellt eine Statistik der meisten Umdrehungen. Heiß her in der Luft ging es gleich nach dem Start zum ersten Durchgang. Drehrichtung war links, einige Freiflieger konnten wohl nur Rechtsgewinde. Dazu deckelte eine Inversion den Chabre und die Luft darunter. Wollte man nicht gleich landen, musste man mit wenig Höhe abfliegen. Glücklicherweise schob der Nordwind. Nach 12 km Wende und retour gegen Wind und Lee des Chabre. Das groundete alle B-Flexis. Auch die A-Liga musste Federn lassen, nur drei Flexis und fünf Starre im Ziel, darunter unser Fredi Huber mit der viertbesten Zeit der Starren.

Bei optimalen Bedingungen wurde am nächsten Tag 111 km Dreieck aufgegeben. Am Abend

H&German Dien und B-Lila in Südfrankreich

standen fast alle Starren und immerhin 28 Drachen im Ziel. Als einziger B-Flexi gehörte ich dazu und kassierte glücklich etliche Schulterklopper. Ich war mit der ersten Startzeit abgeflogen und konnte davon profitieren, dass mir die schnelleren Drachen bei der Thermiksuche und Routenwahl halfen, Trotzdem war ich 5 Stunden unterwegs und landete als Letzter.

Guido hatte dagegen nur knapp die Hälfte der Zeit benötigt. Noch schneller war Lokalmatador David Chaumet mit seinem Top Secret. Erfreulich gut mithalten konnten unsere beiden B-Starren Jürgen Bummer und Fredi Huber mit Platz 3 und 9 der Tageswertung.

Am nächsten Tag sind die Startbedingungen heikel. Viele Piloten kommen zu spät aus den Startlöchern, um die wieder lange Aufgabe zu schaffen. Es geht dabei weit ins Gebirge hinein über unlandbare Täler und die Dormillouse zurück. Nach dem Motto »Augen zu und drüber weg« schaffen doch 18 Piloten die Strecke. Nicht nur Lukas ist erleichtert, daß alles gut gegangen ist.

An den letzten beiden Tagen kommen wegen

Brachen B-Liga 20132

GESAMTWERTUNG

Platz	Name	Gerät	Total
1	BUMMER Jürgen	Air Atos	3706
2	HUBER Fredi	Air Atos	3388
3	SPORLEDER Klaus-Peter	Bautek Twister	2646
4	BUCHERT Jürgen	Bautek Twister	2608
5	KIEFEL Heinz	Bautek Twister	2442
6	ELSNER Bärbel	Seedwings Vertico	2379

Gewitter keine Wertungsdurchgänge mehr zu Stande.

Ganz vorn bei den Flexis liegen Guido und Bob, bei den Starren siegt David Chaumet vor Toni Raumauf und Thomas Schulz. B-Ligist Jürgen Bummer ist Zweiter der nationalen Wertung!!! Beste Frau ist Rosi Brahms, die vor Freu

Deutscher Meister
Guido Gehrman



GERMAN OPEN 2002 FAI

Platz	Name	Nation	Gerät	Total
1	GEHRMANN Guido	DEU	Aeros - Combat	2318
2	WEISSENBERGER Th.	AUT	Moyes - Litespeed	2149
3	BARTHELMES Oliver	DEU	Moyes - Litespeed 4	2140
4	BAIER Bob	DEU	Moyes - Litespeed	2109
5	RIGG Gordon	GBR	Moyes - Litespeed	1924
26	BRAMS Rosi	DEU	Moyes - Litespeed	1183

GERMAN OPEN 2002

Platz	Name	Nation	Gerät	Total
1	CHAUMET David	FRA	La Mouette - Top Secret	2487
2	RAU MAU F Toni	AUT	A-I-R - Atos	2477
3	SCHULZ Thomas	DEU	AIR - Atos	2382
4	BUMMER Jürgen	DEU	A-I-R - Atos	2194
5	MIEDERHOFF Ralf	DEU	AIR - Atos	2083

de darüber einen sauberen Flick-Flack hinzubert. Nach den vielen Ehrungen der nationalen und internationalen Wertungen, der Deutschen Meisterschaft (A-Liga) von Männern und Frauen, von Starren und Flexis, wird die B-Liga fast vergessen. Dann gibt es doch noch Pokale für Jürgen Bummer, Fredi Huber und Jürgen Buchert. Auch unsere beiden Frauen Bärbel Elsner und Olga Lüders ernten verdienten Applaus. Danach gibt es Hammelbraten und Rotwein. Am nächsten Tag bekommen wir vom Gaspedal erst dicke Füße und abends am Fernseher feuchte Augen angesichts unbändiger Wasserfluten.

Fazit

Die B-Liga kam zwar spät aus den Startlöchern, aber dann doch zu einer guten Anzahl von 7 Wertungsdurchgängen und noch weiteren Trainingsflügen. 14 Tage in Lagne waren sicher viel, andererseits hatten wir durch die erste Woche doch das notwendige Gefühl für dieses nicht einfache Fluggebiet entwickelt. Die Erfahrungen hierbei kamen der Organisation der German Open unmittelbar zugute. Wir haben eine Menge Spaß gehabt, neben vielen schönen Flügen auch die Landschaft genießen können,

also einen runden Urlaub bei stets schönem Wetter gehabt. Was die sportlichen Leistungen anbelangt, sieht die Bilanz ermutigend aus. Lediglich Jürgen und Fredi konnten mit den A-Ligisten mithalten, dabei sogar Achtungszeichen setzen. Dahinter klafft aber eine große Lücke. Die B-Flexis besetzen in schöner Einmütigkeit die Plätze ab etwa Nr. 40 der GO. Wenn sich daran in Zukunft etwas ändern

soll, muß sich konzeptionell etwas ändern. Die B-Liga soll ja nicht nur Spaß machen, sondern den Ehrgeizlingen Sprungbrett für die A-Liga bzw. Jungbrunnen für die A-Absteiger sein. Den enormen Leistungsvorsprung der Spitzenflieger kann man aber nicht dadurch aufholen, daß man so wie bisher Strecken fliegt. Das ist eine andere Qualität, und die muß erst mal durch den Kopf. Wenn einem noch niemand die Angst vor dem Absaufen genommen hat, wenn man tief an einem Grat lang fliegt, kurbelt man lieber die Bärte aus und fliegt immer »schön hoch«. Letztendlich erreicht man aber doch nur selten das Ziel, weil man zu spät startet, zu hoch fliegt, zu langsam ist, zu viele Bärte braucht (irgendwo fehlt dann einer). Wer würde nicht gern bei Guido, Bob oder 011i als Mädchen auf der Basis sitzen und lernen, wie man schnell wird? Bei der Junior-Challenge der Gleitschirme fliegen gute Liga-Piloten die Durchgänge mit und kommentieren das Verhalten der Piloten. Ähnliche Lehrvorführungen könnte ich mir in der B-Liga der Drachen vorstellen: Guido, Bob oder 011i fliegen vorn mit und kommentieren ihre Taktik und mögliche Varianten per Funk. Das wäre ein mächtiger Lerneffekt. Eine Nachbereitung am Abend würde noch den i-Punkt drauf setzen. Vielleicht läßt sich so etwas für die nächste Saison organisieren?

Konrad Lüders

GERMAN CUP 2 H2



Was die Rahmenbedingungen anging, war der German Cup 2002 wirklich nicht vom Glück getroffen. Die Wettbewerbsveranstaltungen Wallberg, Berchtesgaden und Ruhpolding mussten wetterbedingt abgesagt werden.

Für das Wochenende zum 20.07.02 lautete die Wettervorhersage: Kurzer Zwi-schenhocheinfluss, leichte bis mäßige Quellbe-wölkung mit Basis im Kammbereich und stärkerem West-wind! Was macht man da? Erneut absagen?! Nein: Sachverstand einsetzen, mit kooperativen Clubpräsidenten und Pilotensprechern telefonieren, Helfer organisieren, und trotz Verwunderung einiger an den schönen Wallberg fahren, obwohl doch Brauneck auf dem Kalender und den Pokalen stand.

Das Teilnehmerfeld war nicht voll besetzt, aber immerhin hatten sich 39 Teilnehmer zusammengefunden, um sich zu messen und unter anderem dem ortsansässigen Club zu danken, dass wir keine Start- und Landegeühren in ihrem Gelände bezahlen mussten. Die schöne Gegend und die herrliche Aussicht hatten die Anreise auf alle Fälle schon einmal belohnt.

Vom Wallberg aus zum Seeberg Gipfel nach Bayrischzell, danach von Wallberg Moos zur Bodenschneid, die letzte Wende Schloss Ringberg und zum Landeplatz zurück, das war die 45 Kilometer lange Aufgabe, die es zu bewältigen gab.

Bei den angekündigten niederen Basishöhen sollte dies jedoch kein leichtes Spiel werden. Richtig eilig hatten es die Teilnehmer nur bei der ersten Talquerung zur Bodenschneid, danach wurde jedem bewusst, so einfach würde die 45 km-Strecke heute nicht werden. Jetzt ließen sich die Piloten etwas mehr Zeit um sicher Höhe zu machen, aber bei niedriger Basis gehts nun mal nur bis zu einem gewissen Punkt. Stück für Stück gings dann weiter: über den Berg aufdrehen und an den nächsten Grat. Wer es sich zu leicht machte und nicht jede Thermik ausnutzte wurde hart bestraft. Gedreht wurde viel, jede Menge Kreise war nötig um überhaupt Stecke zurücklegen zu können. Viele Freiflieger hatten den Wallberg überhaupt nicht mehr verlassen, nachdem sie die Mühen der

1



Wettkampfpilo-ten sahen.

Alle Teilnehmer, die an diesem Tag eine Strecke zurückgelegt hatten, haben durch ihren Einsatz mit an der guten Punkt-kurve dieses Tasks gedreht: Der Task ergab dadurch volle wo° Punkte für den Gewinner. Das bestätigte, die Aufgabe war auf das Wetter und die Piloten richtig zugeschnitten.

Es gelang 9 Piloten ins Ziel zu fliegen, wobei der schnellste, Matthias Raab auf Swing Ventus, nur knapp 3 Stunden benötigte.

Peter Keller (Ozone Proton GT) wurde Zweiter und Uwe Sommer (Apco Simba) Dritter. Alle anderen, die nicht ins Ziel gelangten, wurden mit Streckenpunkten belohnt.

Wer behauptet, im German Cup sei nichts los oder das Niveau sei schlecht, der ist hiermit herzlich eingeladen, sich dort zu messen. Alle Piloten, die mitgeflogen sind, waren sich einig, es lohnt sich auf jeden Fall: Ein Streckenflugtag mit Aufgabe, Ziel und Auswertung inklusive Debriefing zum Tag, an dem die Flugrouten und die taktischen Entscheidungen der Aufgabe besprochen werden. Dazu ein direkter Vergleich mit anderen Piloten und viel Spaß in einer großen Runde mit Gleichgesinnten über seine Eindrücke und Erfahrungen zu plaudern, ohne dass jemand auf die Idee kommt und sagt, aber heute reden wir nicht übers Gleitschirmfliegen.

Nach diesem Wettkampf trifft sich die German Cup Gemeinschaft zum Finale in Garmisch-Partenkirchen.

Harry Buntz



Foto: Harry Buntz

Startplatz Alm am Wattberg

Sponsored by





Fotos: Stefan Mast

let's get ready!

Die Erfolgsschmie des DH

Es ist derselbe Austragungsort wie damals. Ziemlich genau vor acht Jahren kam ich zur Junior und Ladies Challenge, um mich für die deutsche Gleitschirmliga zu qualifizieren. Damals waren Toni Bender, Initiator der Challenge, und Harry Buntz unsere Trainer. Nun stehe ich als Coach mit unserem Teamchef Stefan Mast, den Nationalmannschaftspiloten Norman Lausch und Oliver Rössel vor den Jungs und Mädels, welche irgendwann die Sperrspitze des Gleitschirmwettkampfsportes bilden sollen. Ein schönes Gefühl, aber irgendwo auch komisch, denn einige der Teilnehmer sind älter als ich selbst.

Auch wenn sich der Ort des Geschehens in den letzten Jahren nicht geändert hat, das Drumherum schaut gewaltig anders aus. Wo wir früher noch Nachwuchsprobleme hatten, stehen nun um die 60 Teilnehmer motiviert bereit, um in den kommenden Tagen ein gewaltiges Paket an fliegerischem know how verabreicht zu be-



Die Fans der Ladies

kommen. Übrigens, so langsam wird es kritisch. Die Ladiesfraktion neigt dazu, uns Männern das Fürchten zu lernen. Waren doch über die Hälfte der Starter weiblich. Aber ganz ehrlich, über diese Entwicklung sind wir alle mehr als glücklich.

Einige der Teilnehmer/innen sind zum ersten Mal nach Greifenburg in Kärnten gekommen. Deshalb wurden alle erstmal bei einem Trainingstag in das Fluggebiet eingewiesen. Doch dann geht es recht schnell los. Das schöne Wetter will genutzt werden. Wir entschließen uns für einen 50 Kilometer Task. Nach dem Start bin ich happy zu sehen, wie schnell und gezielt mittlerweile bei den youngsters geflogen wird. Nach einem schnellen Rennen landen 28 Piloten/innen im Ziel. Eine super Leistung und ringsherum smilende Gesichter. Was für ein Anfang! War die geflogene Strecke doch für viele die

weiteste überhaupt. Am Abend waren hier und da doch noch Sätze zu hören, wie z.B: »während des Brefings wurde ich schon etwas unruhig, gleich so eine große Aufgabe zu fliegen. Der Flug war aber das geilste überhaupt.« Und genau hier setzt die Philosophie der Challenge



Es war wieder viel los bei der Challenge
Starke Flieger, starke Sieger.
Daniel und Marco Hierlig, Jan Scholz,
Tobi Schreiner



Christine Miller, Renate Griebel, Dorly Stichlmair

an. Die zu fliegenden Kilometer sind nur eine Zahl. Jeder gibt einfach sein Bestes und bekommt später bei den D-Briefings von den mitfliegenden Profis allerhand an feedback.

In den kommenden Flugtagen ist zu sehen, dass die Tipps und Tricks angenommen werden und die Junioren und Ladies erfolgreich an ihrem Flugstil feilen. Für das DHV coaching Team ist dies eine weitere Bestätigung, dass wir mit unserer Nachwuchsarbeit auf dem richtigen Weg sind. Auch wenn es bei der Challenge vorrangig um das Fliegen geht und während des Wettbewerbes natürlich um jeden Punkt gekämpft wird, ist sie viel mehr als nur das. In der Luft wie am Boden ist gemeinsames Miteinander klare Sache, Ich persönlich kenne keinen zweiten Wettbewerb, bei dem die Stimmung unter den Teilnehmern so genial ist, wie bei der Challenge.

Insgesamt wurden drei Durchgänge gewertet. Hört sich wenig an. Wenn man aber bedenkt, dass rund um das Drautal sintflutartiger Regen herabstürzte und die Flüsse so anstiegen, dass selbst Kanuten über zu viel Wasser klagten, relativiert dies einiges. Nach einer knappen Woche standen dann endlich die Gewinner fest. Ligapilot Jan Scholz gewinnt vor Marco Hierling und Tobias Schreiner. Bei den Ladies wurde nicht minder gefightet und hier machte das Rennen Renate Griebel, vor Christine Miller und Dorothea Stichmair. Den Abschluss bildete eine perfekt organisierte Sie-

gerehrung mit Sachpreisen, die ihres Gleichen suchen. Für den Sieger gab es sogar einen Kite. Aus der Sicht der Betreuer kann ich sagen, es hat uns allen riesig Spaß gemacht mit euch zu fliegen und zu feiern. Es haben alle viel dazu gelernt und ich bin mir sicher, dass einige den Sprung nach ganz oben schaffen können. Bis zum nächsten Jahr auf der Junior und Ladies Challenge 2003.

Was gab es sonst noch:

Die Dragon Riders stellten wieder einiges auf die Beine. Eine lässige Abschlussparty mit allem was dazu gehört. Leider begann mit dieser auch der Regen. Chili Out Sofas am Landeplatz mit Sound Beschallung. Einfach genial. So manchen störte dieser »Krach«. Verstehen wir ja, aber Feiern gehört ebenfalls zum Fliegerlifestyle. Das nächste mal bitte nicht ärgern, sondern rüberkommen und die Hüfte mitschwingen. Dabei natürlich auf den Ischias aufpassen. Badesse, Volleyballspiele, super Mountainbike touren, viele nette Plauschabende etc. etc. Ach ja, natürlich waren die legendären Auseinandersetzungen zwischen den shuttle services live mitzuerleben,

Achim Joos



Die Drachenflieger waren bei dieser Junior und Ladies Challenge mit einem starken Feld vertreten. Kein geringerer als der vormalige Drachenweltmeister Guido Gehrmann stand den Drachen-Teilnehmer(innen) als Betreuer und Ratgeber zur Verfügung. Und so hatte selbst Challenge-Sieger Michael Gebert jemanden von dem er lernen konnte. Michael trug von Anfang an das gelbe Trikot, platziert vor Erik Rau und Florian Kotscharnik. Bei den Ladies gewann Monique Werner vor Olga Lüders und Nicola Demmeler. Während der Challenge gab es gute Fortbildungsseminare: Der Management-Trainer der Commax AG Rainer Krumm vermittelte Inhalte des mentalen Trainings, der Team-Arzt der Drachenflug-Nationalmannschaft Ecki Schröter Sportmedizin und Notfallversorgung und laufend gab es debriefings mit den erfahrenen Wettkampfpiloten. Weitere Informationen siehe „Jugend“ bei www.dhv.de



Dragonrider Steffen Hertling konnte sich zufrieden eine Abkühlung gönnen.

Ladies Challenge Siegerin Monique Werner

19. Europacup der Senioren

Piloten aus Italien, Polen, der Tschechei, England, Österreich, Belgien und Deutschland trafen sich vom 27.07. bis zum 02.08. in Ruhpolding, wo der Deltaclub Bavaria zusammen mit Uwe Eichhorn den diesjährigen Seniorencup veranstaltete. An allen drei Wettbewerbstagen herrschten hervorragende Startbedingungen am Unternberg. Das kam den Teilnehmern entgegen, konnten sie doch nach nur wenigen Schritten zeigen, dass in der Luft das Alter die geringste Rolle spielt. Auch wenn das Bodenhandling dem Einen oder Anderen schon schwer fiel, airborne zeigten alle, wo Bartel den Most holt. Bei nicht einfachen Bedingungen wurden respektable Leistungen abgeliefert. Da der Unternberg an keinem der Tage ordentlich ging, musste zuerst das Tal zum Rauschberg gequert werden. Und das war bei teils starkem Gegenwind gar nicht so einfach. Wer dann die Leethermik am Rauschberg nicht zu nutzen verstand, stand nicht immer am Landeplatz, aber immer gesund am Boden. Gewertet wurde in zwei Klassen. Die Konkurrenz der 41 Flexiblen gewann Lokalmatador Girgl Weinzierl, gefolgt von Johann Sulzbacher(A) und Norbert Schnell. Dass alle drei auf einen Turm verzichteten zeigt, dass auch beim Seniorencup die Zeit der traditionellen Drachen langsam zu Ende geht. Zumindest für die Piloten, für die sportlicher Ehrgeiz den Ausschlag für die Teilnahme gibt und nicht der gesellschaftliche Aspekt - Bei den 8 Starren verwies Jos Gugenmos Zimmerer und Müller auf die Plätze. Ein Fairnesspreis wurde leider nicht

vergeben. Gewonnen hätte ihn, ohne Konkurrenz, Thomas Pellicci. Der Drachenbauer (Ikarus i000) und Händler (Aeros) reparierte in kreativer Nacharbeit Francescos Flieger, nachdem nirgendwo passende Ersatzteile aufzutreiben waren. Einem tschechischen Piloten stellte er ein Ersatzgerät zur Verfügung, der ähnliche Probleme hatte. Und das alles für »Gotteslohn«!

Beim 19. Seniorencup wurde die Geschichte unseres Sports lebendig, Piloten der ersten Stunde erzählten Geschichten aus den ersten Stunden. Drachen fast aus der ganzen Epoche des freien Fliegens waren am Start. Und wer erlebt hat, welche Glücksgefühle noch der abertausendste Flug auszulösen vermag, kam der Faszination des Drachenfliegens ein wenig mehr auf die Spur, Zum Aussterben verurteilt? Noch lange nicht. Der älteste Teilnehmer, Alois Mayer, ist mit 75 noch kein bisschen müde. Seinem Beispiel folgend, können die Jüngsten, einer war der einheimische Siegfried Zeller, kaum 50, noch mindestens 25 Jahre fliegen! Welch tolle Perspektive! Alle »Juni-

orpiloten«, das sind nächstes Jahr alle, die mindestens 1953 (Frauen Jg. 57) geboren wurden, sind aufgerufen, 2003 an den Monte Dolada zu kommen: Nur einmal im Leben gibt's die Chance, mit 50 der Jüngste zu sein. Informationen erhält man beim Deltaclub Monte Dolada (www.deltaclubdolada.it) und bei Uwe Eichhorn, Triftensiek 15, 32547 Bad Oeynhausen, bzw. unter u.eichhorn@t-online.de.

Dieter Rebstock

DRACHEN

Platz	Name	Nation	Gerät
1	Weinzierl Georg	D	Littespeed
2	Sulzbacher Johann	A	Laminar
3	Schnell Norbert	D	Laminar
4	Böckman Jürgen	D	Twister
5	Rova Ugo		Littespeed
6	Dvoroznak Emil	CZ	Laminar
6	Möller Rainer	D	Ram Air

STARRFLÜGLER

Platz	Name	Nation	Gerät
1	Gugenmos Jasef	D	ESC
2	Zimmerer Norbert		Atos
3	Müller Ulrich	A	Atos

Odenwald Pokalfliegen und moderner Vierkampf

Der CfD Hardheim veranstaltete wieder den Odenwald Pokal im Drachenfliegen. Bei nicht optimalen Bedingungen am Samstag mussten die



Piloten zwischen den einzelnen Regenschauern die angesetzten Durchgänge mit Zeit-Zielwertung fliegen. Der Sonntag versprach dann bessere Bedingungen, so dass herrliche Flüge absolviert werden konnten.

Platz 1 belegte Rainer Rössler (Muldingen), Platz 2 Ralf Tränkle (Althof Drachen), Platz 3 Franz Schütz (CfD Hardheim), Platz 4 Ewald Haag (Lilientaigleiter), Platz 5 Rolf Münch (CfD Hardheim), Platz 6 Jürgen Hahn (Muldingen). Begleitend zum Odenwaldpokal wurde noch ein moderner Vierkampf, in dem die Disziplinen Drachenfliegen, Gleitschirmfliegen, Mountainbiken und Laufen enthalten sind, als Teamwertung durchgeführt. Hier belegte das Team »Dream Team« vor »Kamikaze Bleifrei« und »Four Seasons« Platz eins.

CfD Hardheim
Reiner Kunert

Viele Flüge beim XC-Cup Rheinland-Pfalz

Der Streckenflugwettbewerb in Rheinland-Pfalz zeigt eine erfreuliche Entwicklung. Die Ergebnisse der Vorjahre sind bereits weit übertroffen. Zurückzuführen ist dies auf die größere Anzahl von Vereinen, die in diesem Jahr teilnehmen, aber auch auf die neue Teamwertung. Weitere Anreize wurden durch unsere Sponsoren geschaffen. So werden in diesem Jahr Sachpreise in einem Wert von ca. 1.500 Euro, zusätzlich zu den Geldpreisen, vergeben. Bis zum 01.08.2002 sind von 28 Teilnehmern fast 80 Streckenflüge eingereicht worden, Die Anzahl der erflogenen Kilometer konnte auf fast 3.500 gesteigert werden. Wurden in den letzten Jahren fast ausschließlich freie Strecken erflogene, so konnten in dieser Saison bisher 20 Dreiecksflüge gewertet werden. Wohl auch durch den OLC des DHV verbreiten sich GPS-Geräte zunehmend, Soweit möglich sind die Flüge des XC-Cups im Internet nachvollziehbar. Die Siegerehrung des XC-Cup wird in diesem Jahr vor der DHV-Regionalversammlung am 26.10.2002 in Landau stattfinden. Unter allen anwesenden Teilnehmern des XC-Cups werden die Sachpreise verlost. Alle Informationen zum XC-Cup, aktuelle Ergebnisse, interessante Flugberichte und Neuigkeiten im Internet unter www.xccup.de.

Thomas Willems



von links (mit Pokalen): Harry Müller, Norbert Merz, Hubert Fallner, Werner Metzger

Hessische UL-Schleppmeisterschaft der Drachenflieger

Die Sportfachgruppe Hängegleiten/Gleitsegeln hat neben der Hessenmeisterschaft in Greifenburg auch in diesem Jahr wieder zur 6. UL-Schleppmeisterschaft auf hessischem Gebiet geladen. Der zweite Termin war auf der Wasserkuppe. Am Samstagmorgen kam Jürgen Rüdinger mit seinem Dragonfly. Da wegen des starken Windes am Samstag kein Durchgang geflogen wurde, nutzten die Piloten den Dragonfly für Probeschlepps.

WERTUNG

Platz	Name	Gerät	Verein
1	Gerstner Jethro	Air Atos	1.DFC Wasserkuppe
2	Hartmann Axel	Air Atos	Wernges/Lauterbach
3	Kretschmar Günter	Icaro Laminar	1.DFC Wasserkuppe
4	Klein Thomas	Seedwings Merlin	1.DFC Wasserkuppe
5	Mühle Lutz	Icaro Laminar 14 ST	Main Taunus Flieger

Am Sonntag konnte dann eine kleine Aufgabe mit zwei Wendungen bei einer geschlossenen Wolkendecke angesetzt werden. Keiner kam ins Ziel aber Uli Eyseler und Jethro Gerstner flogen über die Mindeststrecke, damit hatten wir einen gültigen Durchgang. Am Samstag des Ersatztermins in Lauterbach/Wernges bei super Wolken konnte den anwesenden Piloten die Aufgabe nicht groß genug sein. Ein dreieckiges FAI Dreieck musste her, die Umrundung des Knüllgebirges: 1. Wende nach 33,9 km war Niederthalhausen, 2. Wende Schliersbach und zurück nach Wernges, das waren 100,1 km. Nach dem Klinken merkten die Piloten bald dass man ohne Kampf heute gleich wieder auf der Landebahn neben dem UL steht. Nach seinem zweiten Start biss Jethro wohl in seine Basis. Doch durch den Gegenwind zur zweiten Wende lief ihm die Zeit davon, so stand er aber nach fast 80 km am Boden.

Klaus Staubach

Herausgeber:

Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC.
Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der
Bundesrepublik Deutschland,
Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee

DHV homepage:

<http://www.dhv.de>

e-mail DHV:

dhv@dhv.de

Telefon-Nummern

Info-Fon: 08022/9675-55

Mitgliederservice/Versicherung

08022/9675-0

e-mail: mitgliederservice@dhv.de

Ausbildung

08022/9675-30

e-mail: ausbildung@dhv.de

Sport

08022/9675-50

e-mail: sport@dhv.de

Betrieb/Gelände

08022/9675-10

e-mail: gelaende@dhv.de

Technik

08022/9675-40

e-mail: technik@dhv.de

Öffentlichkeitsarbeit

08022/9675-62

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 Überarbei-
tung vor. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder
übernehmen Redaktion, DHV und Verlag keine Haftung.

DHV: vertreten durch Charlie Jöst - 1. Vorsitzender

Vereinsregister-Nummer: AG München, Vereinsregister 9767

Umsatzsteueridentifikationsnummer DE 131 206 095

Druck und Repro:

Mayr Miesbach, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

Papier: chlorfrei

Auflage: 33.000

Titel: Ulrich Grill

Vereinsmeisterschaft des Delta-Club Condor

In Rickenbach wurde vom Delta-Club Condor der »Zweite »Heue-Cup« - Ziellandewettbewerb« im Fluggebiet »Heue« durchgeführt. Die Aufgabe bestand aus zwei Durchgängen mit Ziellandung, wobei der zweite Durchgang mit einer Flugzeitschätzung der anspruchsvollere war. Teilnehmen durfte jeder mit einer gültigen beschränkten Fluglizenz. Die 16 Teilnehmer bewältigten die Durchgänge innerhalb von ca. drei Stunden. Alles ging unfallfrei über die Bühne und der drohende Regenschauer blieb aus. Ansonsten brachte der Bewerb viel Spaß und gute Stimmung und fand bei einem kleinen Grillfest einen gemütlichen Ausklang.
Robert Metzger

i.000-Euro-XC-Cup in der Rhön

Die Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen veranstalten den t000-Euro-XC-Wettbewerb. t000 Euro werden für den ersten Streckenflugpiloten ausgeschüttet, der einen Flug von einem Hang der zahlreichen Flug- und Schulungsgelände in der Rhön mit einem Gleitschirm der 1-er Klasse von 100 km, in der offenen Klasse von 150 km, mit dem Drachen von 200 km oder mit einem Starrflügler von 250 km nachweist. Die Siegerehrung wird am 17. Mai 2003 im Rahmen der in-Jahres-Feier des Rhöner Drachen- und Gleitschirmvereines stattfinden. Nähere Informationen unter Tel: 06654/7548 oder www.wasserkuppe.com.

Weite Flüge beim Wallberg-XC

Auch 2002 hat der Wallberg XC Streckenflug Wettbewerb wieder zahlreiche Teilnehmer angezogen. Mit ausschlaggebend dürften wohl die attraktiven Sachpreise, gesponsort von der Firma Charly, für alle Teilnehmer im Gesamtwert von 5.500,- Euro gewesen sein. Auch dieses Jahr wurden wieder sehr weite Strecken geflogen und die erreichten Punktzahlen sprechen für sich. Dank OLC wurde die Auswertung einfacher und konnte zeitnah im Internet verfolgt werden (www.gleitschirm.de/cx_ergo2.htm). Siegerin in der Sportklasse ist Babsi Lacrouts mit 295 Punkten vor Bernd Hübner mit 253 und Stefan Riedel mit 215 Punkten. Sieger in der offenen Klasse und Gesamtsieger ist Willi Brunner mit 483 Punkten vor Peter Hennig mit 439 und Johannes Sturm mit 424 Punkten. Alle Ergebnisse findet Ihr unter www.gleitschirm.de/cx_ergo2.htm. Leider war die Siegerehrung im Rahmen des Rottacher Seefestes etwas verregnet, was der guten Stimmung aber keinen Abbruch tat. Der DGCTT bedankt sich beim Sponsor Charly und hofft auf eine rege Teilnahme beim Wallberg XC 2003.
Axel Stuckenberger

Termine

Sonstige Wettbewerbe

	Termin	Kontakt
Halloween Cup Bassano	2./3.11.	g.corradi@libero.it

**Aktueller Stand
unter www.dhv.de
unter sport**

*komm vorbei
bei uns gibt's außer
dem optimalen Buckel
individuelle Beratung
eine gute Tasse Kaffee
alles zum Fliegen*



reichlich Informationsmaterial

Haldenweg 4
87672 Rofshaupten
☎ 08367-598
Fax -1026

www.abtschweb.net/aktuel/

www.abtschweb.net/schul/

Flugschule Tegelberg

FLY NOW

PAY LATER

**FINANZIERUNG
OHNE ANZAHLUNG:**
NULL PREIZENT'EFF. JAHRESZINS
EET MCINATEN LAUFZEIT

www.jenair.de

D-07749 JENA - TELEFON (0 36 41) 82 59 00
MOBIL 01 72 / 3 60 96 29

GLEITSCHIRMKURS-
UND -TOUREN

FLIEGERSHOP
ONLINE-VERSAND

jenair@jenair.de

PARAGLIDING

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

(für UL im Internet www.dhv.de oder bei der DHV-Geschäftsstelle)

Stand: 1.1.2003, Versicherer: Gerling Köln

Halterhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel
- für Mitgliedsvereine
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für Hersteller/Händler
- für Gerätevermietung

Deckungssumme: 1.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Okay auch in Österreich.

Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechnigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekennezeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:

28,- € bei 250,- € Selbstbeteiligung (SB), 35,60 € ohne SB

Nur Gleitsegel:

25,40 € DM bei 250,- € SB, 30,50 € ohne SB

Flug-Unfall

Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.

Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
23,10 €

40.2 Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (GSL)

Deckungssumme: 4.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Okay auch in Österreich.

Umfang Halter-Haftpflicht:

wie oben »Halter-Haftpflicht« ohne Selbstbeteiligung.

Umfang Passagier-Haftpflicht:

Luffrachtführer, Halter und berechtigter Benutzer.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
560,- €

Für alle Mitgliedsvereine 3-
kostenlos

Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

ei» Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod
5.000,- € bei Invalidität.

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Gelände-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

Startwinden-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung.

Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Startwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
33,20 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
33,20 €

Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme: 5.000,- €
Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
6,60 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
16,50 €

4: V; Flug-Unfall Passagier

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Verzehnfachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
13,30 €

Flug-Unfall Passagier nur in Österreich

Deckungssumme: 40.000,- € bei Tod und Invalidität.

Jahresprämie inkl. Vers. Steuer
47,80 €

Für alle Mitglieder
kostenlos

Bergungskosten

Deckungssumme: 2.500,- €
Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts.

Schirmpacke^r

Haftpflicht
Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.

Startleiter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Startleiter mit Luffahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

ra; Kapital-Lebensversicherung

Versicherungssumme: bis 200.000,- € Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen. Prämienbefreiung bei 50% Berufsunfähigkeit.

Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung

Jahresrente 24% der Versicherungssumme, maximal 19.000,- € Jahresrente. Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen.

Direktinformation bei Gerling, Tel. 06131/615180 o. Fax 06131/615193

Deckung: weltweit 91) Europa III = Deutschland 3.3 1 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.

PILOTS
RIGHT STUFF

Der Spass

begin bereits

Boden . . . !



Fotos: Felix Wölk - Blue Project - Design: Abudi Hönig



max fun @ min weight
DHV 1 leichtester zugelassener Gleitschirm

AEROSPORT INT. GmbH

tel +49(0)80 34 - 10 34 f·x +49(0)80 34 - 33 84 info@aerosport.de www.aerosport.de