B 5591 F

Aber..k,,idir'2002./00:3

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

119

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

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

Harzer Gleitschirmschule
Amsbergstraße 10
38667 Bad Harzburg
Tel.: 05322/2415
Fax: 05322/2001
www.harzergss.de
info@harzergss.de

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

Luftikus Luftsportgeräte GmbH
Eugen Köninger
Hartwaldstraße 65b
70378 Stuttgart
Tet 0711/537928
Fax 0711/537928
info@luftikus-flugschule.de
www.luftikus-flugschule.de

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

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

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

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

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

Paragliding Performance Center Chiemsee
Süddeutsche Gleitschirmschule
Martin Ogger & Richard Gallon
Hauptstraße 53
83246 Unterwössen
Tel.: 08641/7575
Fax: 08641/61826
www.einfachfliegen.de
info@ppc-chiemsee.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
Tot,: 08042/9486
Fax: 08042/4831
www.adventure.sports.de
info@adyenture-sports.de

Paragliding Tegernsee
Tegernseer Straße 88
8370o Reitrain
Tel.: 08022/2556
Fax: 08022/2584
www.para.pbm.de
Para-Tegernsee@t-online.de

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

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

OASE Flugschule Peter Geg
Auwald 1
87538 Obermaiselstein
Tel.: 08326/38036
Fax: 08326/38037
www.oase•paragiicling.cuill
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•leitschirm-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

Flugschule Achensee
Eki Maute
Buchau zo
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

Sky Club Austria Walter Schrempf
Moosheim 113
A - 8962 Grübming
Tel.: 0043/3685/22333
Fax: 0043/3685/23610
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

Flugschule Aufwind
Franz Rehrl
Dachstein 52
A - 8972 Ramsau
Tel.: 0043/3687/81880
o. 82568
Fax: 0043/3687/818804
www.aufwind.at
office@aufwind.at
Der Flugtechnikteil des Performance Trainings findet über Wasser statt

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

INHALT

119

DEZEMBER/JANUAR 2002/2003

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

8 **NEU AUF DEM MARKT**
Neuigkeiten von den Anbietern

10 **FOTOWETTBEWERB**
Impressionen unseres Flugsports

16 **FREEFLIGHT** News von der größten Drachen- und Gleitschirmmesse

18 **OSPEDALETTI** Fliegerisches Kleinod an der italienischen Riviera

22 **MAURITIUS**
Fliegen und Tauchen

24 **MAROKKO**
Fliegen im Orient

31 **NACHTFLUG**
Frei nach Saint Exupery

3$ **TÜRKEI** Flugtipps und Interview mit Kadri Tuglu

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

42 **ATOS**
Sicherer mit Schwanzflosse

44 **SICHERHEITSJOURNAL**
Sicherheitsmitteilungen

56 **TEST** Ergebnisse der neuen Musterprüfungen

AIRBAG Protektoren lassen sich verbessern

62 **GELÄNDE**
Neues aus den Fluggebieten

66 **ST. HILAIRE - 2002** Jubiläumsstimmung beim zo. Coupe Icare

71 **VEREINSNACHRICHTEN**
Nachrichten der Vereine

7• **SATIRE**

BRIEFE
Leserbriefe

82 **WETTERSTATIONEN**
Bei Anruf Info

84 **SOFTWARE REVIEW** Flugauswertungs-programme im Vergleich

88 **DHV·ONLINE CONTEST**
Rückblick und Vorschau

WETTBEWERBE
Aktuelle Berichte

Foto: Wolfgang Döfler

Foto: Charlie Jöst

Foto: Felix Rükle

(-50 Gebrauchtmarkt

55 DHV-Shop

97 Impressum

99 Versicherungsprogramm

Titel: Andreas Busslinger
Pilot: Björn Klaassen in Jordanien im Wadi Rum

WICHTIG

Gleitschirmfliegen als Pluspunkt

In der Pfalz hat man es erkannt. Gleitschirmfliegen ist inzwischen ein Qualitäts-Label für die Gemeinden. Die Gemeinde Spirkelbach hat mit dem Südpfälzer Gleitschirmverein einen Startplatz eingerichtet und sich prompt bei »Unser Dorf soll schöner werden« qualifiziert. Besonderer Pluspunkt: Die Möglichkeit einer umweltfreundlichen Natursportart.

Wer sind die Schönsten im Land?

Großbundenbach und Spirkelbach auf Landesebene qualifiziert für „Unser Dorf soll schöner werden"

Mit Spirkelbach, Verhamlagenveinde Hauenslein, in der Hauptklasse und Großbundenhach, Verbandsgemeinde Zwei. Iwürken-Land, in der Sonderklasse konnten sich zwei stld. weslpfähische Teilnehmergemeinden im Gebietsentscheid des Weltbewerbes „Unser Dorf soll schütter werden • Unser Dorr bat Zukunft" für den Lan• desentscheid qualifizieren

Sie erreichten hinter Rübingen, Landkreis Südliche Weinstraße, beziehungsweise Albig, Landkreis Alzey•Worms, her Gebietsentscheid jeweils den zweiten Platz.

Das in Grün eingebettete Was. gaudorf Spirkelbach in der Südostecke des Landkreises Süd. westpfalz habe sich durch eine überzeugende Präsentation vorgestellt, Mit Kletterfelsen, Gleitschirm-Start- und -Landeplatz, Wander. mut Radwegen. einem Walderlebnispfad. einem vorbild• lieh gestalteten und sehen gelegenen Grillplatz und dem originellen Dorfgasthaus „Hutrot" - eine umgebaute Scheune — zeige Spirkelbach begrüßenswerte Ansätze eines sanften und adsangepassten Tourismus, stelhe die Bewertungskommission die Vorzüge Spirkelharits dar.

Einprägsam für das Ortsbild seien insbesondere die dominante, ansprechend restaurierte katholi-

Ein Plus von spirkelharh: Die mogfirhkeit des Glenschirndregens am Höllenberg.

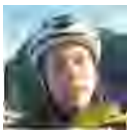
arbeiten seivorbildlich, wobei insbesondere die Mitwirkung der Schüter und jugendlichen binnen und gleichzeitig eine at- in den vergangenen Jahren rund denbach sei die Kindertal iraktive, zeitgemäße Infrastruk- 30 Dorfemeuerungsmaßnah- te mit frisch zubereitete tur entwickelt. Die sechs land• men durchgeführt worden. die tagsnsch. der auch ältere

Zeitungsberichte über Gerling

Laut Mitteilung vom 27.11.02 hat der Gerling Konzern sich von seiner verlustbringenden Rückversicherung getrennt. Gerling verbleiben hieraus keine Risiken. „In der Erstversicherung arbeiten wir in allen Bereichen profitabel", so der Vorstandschef Vor allem in der Lebensversicherung sei der Konzern sehr erfolgreich. Gerling will sich auch weiterhin auf das Verbandsgeschäft konzentrieren.

Der DHV richtet ehrenamtliche Funktion eines Verbandsarztes ein

Als Verbandsarzt des DHV wurde Dr. med. Eckhart Schröter benannt. In diesem Ehrenamt soll er dem DHV bei medizinischen Fragen beratend zur Seite stehen. Er wird die Interessen des Verbandes gegenüber medizinischen Kommissionen vertreten. Auch die Betreuung der Nationalmannschaften gehört zu seinen Aufgaben. Als Mannschaftsarzt begleitet er die Drachenflieger bereits seit drei Jahren. Der Orthopäde unterweist die Fluglehrer in Flug- und Notfallmedizin und hält seit 4 Jahren Erste-Hilfe-Kurse für Vereine und auf der Junior-Challenge. Seit 1989 fliegt er Drachen und hat 1996 mit dem Gleitschirmfliegen begonnen. Fasziniert ist der 34-Jährige vom Streckenfliegen und hat in diesem Jahr auch am Wettkampffliegen Gefallen gefunden. Wenn ihm dann neben seiner Tätigkeit in der Orthopädie und Sportorthopädie am Klinikum Rosenheim noch etwas Zeit bleibt, macht der Traunreuter die Berge mit dem Bike oder den Tourenski unsicher.



Neu auf dhv.de - News-Mailingliste

Unsere News werden laufend aktualisiert und auf DHV-TV neue Videos bereitgestellt. Damit ihr auf keinen Fall etwas verpasst, könnt ihr euch unter News in die Mailingliste eintragen. Einfach den Namen und die 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.

Revisionszeiten der deutschen Bergbahnen

Bahn	Ort	Zeit
Alpspitzbahn	Garmisch-Partenkirchen	Beginn Wintersaison
Alpspitzbahn	Nesselwang	
Berchtesgadener Bergbahn	Schönau/Königssee	1) + 2)
Bergener Hochfelln-Seilbahn	Bergen	Beginn Wintersaison 1)
Blombergbahn	Bad Tölz	Beginn Wintersaison 1)
Brauneck-Bergbahn	Lenggries	08.12.2002
Breitenbergbahn	Pfronten-Steinach	Ca. Anfang Dezember
Hausbergbahn	Garmisch-Partenkirchen	23.11.2002
Hochalmbahn	Garmisch-Partenkirchen	Beginn Wintersaison
Hochgratbahn	Oberstaufen	21.12.2002
Hochplattenbahn	Marquartstein	
Hochriesbahn	Samerberg	
Hohen-Bogen-Bahn	Neukirchen b. Hl. Blut	Beginn Wintersaison
Hornbahn	Hindelang	Beginn Wintersaison 2)
Imbergbahn u. Ski Arena Steibis	Oberstaufen	21.12.2002 2)
Iselerbahn	Oberjoch	01.12.2002 1) + 2)
Kampenwand	Aschau	
Kreuzeckbahn	Garmisch-Partenkirchen	Neueröffnung voraussichtl. Weihnachten 2002
Laber-Bergbahn	Oberammergau	25.12.2002
Mittagbahn	Immenstadt i. Allgäu	17.11,2002 1)
Nebelhornbahn	Oberstdorf	21.12.2002 1) + 2)
Obersalzbergbahn	Berchtesgaden	
Predigtstuhlbahn	Bad Reichenhall	
Rauschbergbahn	Ruhpolding	
Tegelbergbahn	Schwangau	14.12.2002
Unternbergbahn	Ruhpolding	
Wallbergbahn	Rottach-Egern	14.12.2002

*) Revisionszeiten standen zum Redaktionsschluss noch nicht fest.

1) Bei ausreichender Schneelage/schönem Wetter an Wochenenden in Betrieb.

2) Verschiebungen je nach Schnee- bzw. Wetterlage sowie Revisionsverlauf möglich.

Piloten

Seit Ende 1977 erhält jeder neu lizensierte A-Schein-Pilot, zusammen mit seinem Luftfahrerschein, einen Fragebogen zum Ausbildungs-und Prüfungsablauf zur freiwilligen Beantwortung. Knapp 600 zurückgesandte Fragebögen kamen dieses Jahr hinzu, die Datenbank ist inzwischen auf ca. 2.500 ausgewertete Fragebögen angewachsen.

Zusammenfassung der wichtigsten Umfrageergebnisse

Zeitraum der Befragung: bis **11/2002**

Wie beurteilst Du den theoretischen Unterricht Deiner Flugschule ?

Sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
57%	36%	5%	2%	0%

Wie beurteilst Du den Zusatnd der Schulungsgeräte Deiner Flugschule ?

Sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
54%	38%	6%	20/.	0%

Wie beurteilst Du die organisatorischen Fähigkeiten Deiner Flugschule ?

Sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
45%	38%	12%	5%	o%

Wie beurteilst Du das Sicherheitsbewußtsein Deiner Flugschule ?

Sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
84%	14%	1%	f/o	o%

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

Sehr gut	gut	zufriedenstellend	verbesserungswürdig	ohne Angabe
63%	30%	4%	3%	o%

Wie beurteilst Du den DHV-Prüfer ?

Seine Entscheidungen waren entsprechend der Prüfkriterien korrekt

Ja: 99,2 % Nein: 0,8

Sein Auftreten war freundlich und kompetent ?

la: 96,5 % Nein: 3,5 %

Ausbildungs-Überprüfung

Die Ergebnisse der Pilotenumfragen sind Grundlage für die Tätigkeit der DHV- Beauftragten für Ausbildungsaufsicht, die gemäß der luftrechtlichen Vorschriften der LuftVZO durchzuführen ist. Dle Ergebnisse zeigen, dass insgesamt ein gutes Niveau festzustellen ist, dass aber auch Beanstandungen vorliegen. Häufig beanstandete Flugschulen werden vordringlich einer Überprüfung durch die Beauftragten unterzogen. Die Kontrolle kann einen Teilbereich, oder - bei generellen Mängeln - den gesamten Ausbildungsbetrieb der Flugschule betreffen. Werden bei der Überprüfung Mängel festgestellt, muß der Ausbildungsleiter deren Beseitigung innerhalb einer zweiwöchigen Frist nachweisen. Schwere Verstöße gegen bestehende Vorschriften, z.B. Schulung mit nicht zugelassenen Geräten oder Schulung ohne Fluglehrer- Lizenz, können zu einer Stilllegung des Schulbetriebes führen.
In der Saison zooz haben 8 Flugschulüberprüfungen stattgefunden. Die beanstandeten Punkte konnten in den meisten Fällen rasch verbessert werden. In einem Fall waren die Mängel so gravierend, dass der DHV die Flugschule vorübergehend stilllegte. Bei einer weiteren Flugschule wurden strafrechtlich relevante Verstöße festgestellt. Die Angelegenheit wurde dem Luftfahrtbundesamt übergeben.

Verbesserte Unfallversicherung

Die wichtigste Leistung der privaten Unfallversicherung ist die Invaliditätsleistung. Sie hilft bei Folgen eines Unfalls, zum Beispiel Einkommenseinbußen. Bei hoher Invalidität sind die finanziellen Belastungen besonders groß. Deshalb ist die progressive Unfallversicherung im Ernstfall mit besonders hohen Leistungen zur Stelle. Gerling bietet ab Januar für unsere Piloten folgende Versicherungssummenkombinationen mit 500% progressive Invalidität an:

TOD	INVALIDITÄT	VOLLINVALIDITÄT	PRÄMIE
2.500 €	**25.00o** €	**125.000** €	**76,-** €
2.500 €	**50.00o** €	**250.000** €	**136,-** €

Der Versicherungsschutz erstreckt sich auch auf Unfälle innerhalb und außerhalb des Berufes (24-Stunden-Deckung).

Schleppauskünfte

Auskunft über Fragen und Probleme zum Schlepp erteilt der Schleppfachmann Horst Barthelmes im DHV-Informationsbüro für Schlepp regelmäßig Montag bis Freitag jeweils von 10.00 bis 12.00 Uhr, telefonisch unter 06654/353, per Fax unter 06654/7771, per e-mail: dhvschleppbuero@t-online.de.

Rechtsberatung

Für die Rechtsberatung der DHV-Mitglieder steht der Rechtsanwalt Alfred ICreutzberg zur Verfügung. Sprechzeit für DHV-Mitglieder ist montags zwischen 15 bis 19 Uhr. Tel: 02224/6690. Rechtsfragen werden auch im Internet-Forum (www.dhv.de) beantwortet, unter der Rubrik »Fragen an den DHV«,

NEU AUF DEM MARKT

Infor mationen der Anbieter

Bemalte Porzellantassen

Jetzt steht sie wieder vor der Tür – die thermik- und flugarme Zeit. Kein Grund Trübsal zu blasen, denn Möglichkeiten gibt es genug: Flucht nach Übersee oder zumindest jeden Morgen beim Kaffeetrinken den Blick auf sein vertrautes Fluggerät.

Heike Faber, eine gelernte Porzellanmalerin, malt eure Drachen/Gleitschirme oder was ihr sonst wollt auf Porzellan, Porzellanbecher etc. Zugegeben, eine nicht ganz billige Angelegenheit, dafür handgemalt, künstlerisch klasse und garantiert ein absolutes Unikat.

Info bei Heike Faber (selber Drachenfliegerin), Tel:/Fax: 07142/222819 abends ab 19:00 Uhr,
e-mail: martin.frank@ritterundfrank.de (kleiner Bruder).

Turnpoint zieht um

Ab dem 01.11.2002 lautet die neue Anschrift:
TURNPOINT fastline GmbH
Edlingerstraße 68, 83071 Stephanskirchen/Baierbach
Telefon: 08036/9088261, Fax: 08036/9088260
Die e-mail Adresse bleibt natürlich gleich (Info@Turnpoint.de).
Sollte es Komplikationen geben, sind wir jederzeit erreichbar unter 0171/9564270.
Schöne Grüße, euer Turnpoint Team

e-X-treme

Der AiRTiME Handschuh „e-X-treme 4 season" wurde speziell für Para- und Hängegleiter zum Einsatz in der kälteren Jahreszeit entwickelt. Durch den Hipora Innenhandschuh bietet der „e-X-treme 4 season" seinem Benutzer selbst bei längeren Winterflügen ein angenehmes Klima im Inneren und zwingt somit keinen Piloten zu einer vorzeitigen Landung. Der Handschuh ist wasserdicht und dennoch atmungsaktiv. Durch die Gummierung auf der Handinnenfläche ergibt sich eine sehr gute Griffigkeit. Diesen bewährten Handschuh gibt es für nur 5o,- Euro in der Farbe blau/schwarz oder schwarz/rot (Größe 5, M, L, XL, XXL) im Online-Shop von Blue Sky in Sillian.

Info: Blue Sky, A-9920 Sillian 82,
Tel:+43/(o)/4842/5176 Fax: 20176
e-mail:
blue-sky@magnet.at,
www.bluesky.at.

Weltmeisterinnen sind fit durch FitLine

Gesponsert werden die »Goldmädels« unter anderem von der Firma »FitLine«. Diese erzeugt hochwertige Nahrungsergänzungs- und Sporternährungsprodukte für Sportler.

Damen WM-Team 2002 in Lake Chelan

Unter www.1063.fitline.com werden alle Produkte vorgestellt und ihre Wirkungsweise erklärt und bei www.22oo3o.pm-internationaLcom könnt Ihr Partner werden und anschließend mit erheblichen Preisvorteilen für euch und eure Clubs direkt bestellen. Bei Fragen zu FitLine wendet euch bitte direkt an: Wolfgang Weise, Frauenschuhstraße 3, 82377 Penzberg, Tel:/Fax: 08856/935819.

GIN Avenum Kalender 20E13

Ein ganz besonderer Gleitschirmkalender - Kunstkalender - Para-Shooting in Wien.
12 klassische Motive aus Wien mit GIN Gliedern und Avenum, dem Haupt-Sponsor der Österreichischen Gleitschirm Liga.
Hochwertiger Din A-2 5-Farb-Druck im 7oer Kristallraster auf lasiertem, schwerem Chromolux Papier. Design und Idee Abdulkader Hönig (GIN A-Liga Pilot aus Wien). Das ideale Weihnachtsgeschenk nicht nur für den GIN-Fan oder Wien-Liebhaber. Den gesamten Kalender kann man bei www.aerosport.de im GIN Fanshop ansehen und zum Preis von 15,- Euro auch bestellen.

AM SEIL NACH OBEN - neues DHV-Lehrvideo

Der neue Lehr- und Informationsfilm des Deutschen Hängegleiterverbandes zeigt alles Wissenswerte zum Thema Windenschlepp. Gleitschirm- und Drachenschlepp werden getrennt vorgestellt, aber beide Filme werden gemeinsam auf einer einzigen Kassette (6o Min.) ausgeliefert. Das Video ist nicht nur für die Schleppausbildung interessant, sondern bietet auch den erfahreneren Windenfliegern einige neue Tipps und Tricks zum Thema Schlepp. Das Video wird noch vor Weihnachten kostenlos an alle DHV-Vereine versendet, um die Winterzeit zur Fortbildung zu nutzen. Alle anderen Interessierten können den Film ab sofort im DHV-Shop für EUR 20,45 bestellen.

NOVA-Schirm nach Wahl zu gewinnen

Streckenflug-Wettbewerb mit 1-er Schirmen

Wer mit einem NOVA DHV Klasse 1-Schirm - Philou, Phorus oder Pheron - in Europa die weiteste Strecke fliegt, gewinnt einen NOVA-Gleitschirm nach Wahl. So heißt es in der Ausschreibung zur »NOVA Class One Challenge«. Der Wettbewerb läuft bis zum 31. September 2003. Gültig sind alle Flüge innerhalb der verschiedenen anerkannten nationalen Streckenflug-Wettbewerbe. Alternativ können sie auch nach FAI-Regeln dokumentiert werden.

Der österreichische Gleitschirm-Hersteller möchte mit der »NOVA Class One Challenge« mehr Piloten animieren, nicht nur mit Hochleistern, sondern auch mit modernen, leistungsfähigen und trotzdem sicheren DHV Klasse 1 Schirmen auf Streckenflug zu gehen.

Info: »NOVA Class One Challenge«
Adresse NOVA, Bernhard Höfelstr. 14,
A-6020 Innsbruck,
Einsendeschluss 30.09.2003,
Dokumentation innerhalb der verschiedenen anerkannten nationalen Strecken-flug-Wettbewerbe (d.h. mit GPS-Dokumentation) oder nach FAI-Regeln, weitere Infos: www.nova-wings.com, www.charly-produkte.de.

Variaschutz mit Spüliflasche

Eine originelle Idee konnten wir kürzlich bei einem italienischen Piloten entdecken. Das kostbare Vario wurde einfach in eine leere Spüliflasche eingepasst. Nicht schlecht und das alles für wirklich wenig Geld und eine halbe Stunde Zeit.

Karstadt geht neue Wege

Während dieser Wintersaison findet im „Karstadt Outdoor-Bike-Snow" an der Münchner Theresienwiese eine Veranstaltungsreihe für aktive und werdende Gleitschirmpiloten statt. Den Auftakt zu dieser Eventreihe machte Toni Bender. Vor vollem Haus führte er am nm. den Film „Glücklicher Ikarus" vor. Der Film handelt von einer Alpenüberquerung, die Toni mit seinem Gleitschirm durchgeführt hatte. Toni hielt den Film immer wieder an, gab Tipps zum Fliegen, erzählte, wie die einzelnen Filmsequenzen realisiert wurden und selbstverständlich gab er auch einige Anekdoten preis, die sich während des Drehs ereigneten.

Robert Kleinhans (Charly-Produkte), rill Gottbrath (PR), Toni Bender, Michael Enste (Karstadt), Reinhold Speidel (Teamleiter Outdoor), v.l.

Doch wie kommt es, dass ein Kaufhausmulti Veranstaltungen zum Thema Gleitschirmfliegen anbietet?

Von Spezialisten für Spezialisten - so lautet das Motto des Karstadt Outdoorcenters an der Theresienhöhe in München. So hat der Warenhauskonzern auch eine Gleitschirmabteilung eingerichtet. Reinhold Speidel ist mit seiner Gleitschirmschule „Untermieter" und zugleich Teamleiter Outdoor. Als er zusammen mit Robert Kleinhans von Charly-Produkte / Nova Germany und Wolfgang Lechner von Nova ein umfangreiches Warensortiment für Piloten zusammenstellte, kamen sie auf die Idee auch Gleitschirmveranstaltungen im Event-Forum des Outdoorcenters anzubieten. Michael Enste von Karstadt erklärt zum Konzept: „Selbstverständlich wollen wir wie jeder Händler Ware verkaufen. Aber wir wollen mehr sein als nur das. Wir möchten uns gerne zum Herzen einer lebendigen Szene entwickeln." Und dazu gehören eben auch Veranstaltungen für Gleitschirm-Interessierte.

Nachdem Karstadt in den nächsten Jahren weitere ähnliche Häuser im gesamten Bundesgebiet eröffnen will, glaubt Robert Kleinhans, dass der Warenhauskonzern mit seiner Marketing-Power dem ganzen Gleitschirmsport nützlich sein kann, indem er das lautlose Fliegen in Großstadtmetropolen präsentiert.

Die Veranstaltungsreihe wird mit Vorträgen von Karl Slezak zum Thema „Sicheres Gleitschirmfliegen, von Peter Bräuniger zur „OLC Dokumentation beim Streckenfliegen" und von Knut Jäger zum Thema „Mit dem Motorschirm und Heißluftballon durch die Sahara" fortgesetzt. Die genauen Termine findet ihr rechtzeitig auf der DHV-Homepage www.dhy.de unter News, der Eintritt ist frei.

NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter

Paketabholdienst zum 2 Jahres-Check

Anrufen - und die Flugausrüstung wird abgeholt. »Einfacher geht's nicht«, meint Walter Schrempf, Chef der Firma Flugsport-Service Sky Club Austria, die diesen einzigartigen Kundenservice bereits seit Jahresbeginn bietet. »Kein umständliches Paketschnüren, kein auf die Post Latschen, nur eine Unterschrift und der Schirm ist in besten Händen. Bis zu einem Gewicht von 31,4 kg kostet der Abholdienst für Piloten aus Deutschland 18,50 € und aus Österreich 14,50 €. Es können also bis zu 3 Schirme auf einmal kostensparend versandt werden. Im Winter gibt es als zusätzliches Zuckerl auch noch Rabatt auf den Check und eine spezielle Servicecard.«
Infos bei: Flugsport-Service Sky Club Austria, Moosheim 113, A-8962 Gröbming, Tel: 0043/3685/22333, e-mail: office@skyclub-austria.com, homepage: www.skyclub-austria.com.

Bücher und Kalender

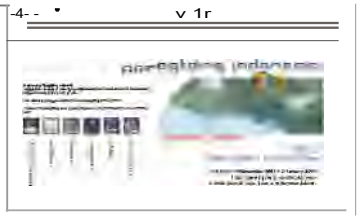
Die Luftsport- und Luftfahrtmedien-Seite www.Luftfahrtbuecher.de mit knapp 5oo Büchern und Videos führt ab sofort die neuen Kalender 2003 für den Luftsport und die allgemeine Luftfahrt. Im Angebot sind Classic, History, moderne Airliner mit besonderer Werbung, Sport und Cartoon Kalender. Teilweise wird dadurch auch die Arbeit von Unicef unterstützt. Neu ab diesem Jahr ist der mehrsprachige Gleitschirmkalender des spanischen Perfils Verlages mit hervorragenden Fotographien von Xavier Murillo, Jerome Maupoint, Michel Ferrer, Oliver Guenay, Martin Scheel und anderen.

Neue Vertretung für Flight Design Starrflügler

Die IMPULS Flugdrachen GmbH in Putzbrunn bei München übernimmt ab sofort die Generalvertretung Deutschland und Österreich für alle Starrflügler von FLIGHT DESIGN. Der anerkannte Herstellerbetrieb für Luftsportgeräte vertreibt nicht nur die aktuellen Starrflügler Axxess, Exxtacy und Exxtacy Bi sondern führt auch alle Checks aus einschließlich Ghostbuster. Darüber hinaus ist IMPULS einer der wenigen verbliebenen Drachenhersteller, der in Bezug auf die Impuls Modelle 14, 17 und IC sowie Drachen-Gurtzeug CUMULUS alles selbst in Deutschland vor Ort fertigt: vom Segel über die Näherei bis zur Feinmechanik! Wills Wing Drachen werden verkauft und gecheckt sowie ein Fallschirm-Packservice angeboten. Ein umfangreiches Zubehör-Sortiment von Helmen bis zum TOLI-Träger rundet die Palette für Drachenflieger ab.
Nähere Infos bei: Impuls Flugdrachen GmbH, Tel: 089/469956, Fax: 089/469977, e-mail: info@impuls-flug.com, homepage: www.impuls-flug.com.

Fliegen in Indonesien

Die Fluggebiete und vieles mehr werden auf der neu-designten Internetseite www.paragliding-indonesia.com gezeigt.



Schon über tausend Gleitschirmbilder auf haudichraus!de

Das wohl größte Archiv an Gleitschirm-Bildern ist im Internet unter www.haudichraus.de zu finden. Jeder kennt das Problem: Bei einer Gleitschirmreise, einem Kurs oder auf einer jFliegerparty wurde fleißig geknipst, aber aus dem »Da musst Du mir aber unbedingt Abzüge machen!« wird meistens nichts. Halb so schlimm, denn die inzwischen auf über tausend Bilder angewachsene Webseite lädt zum Blättern in zahlreichen virtuellen Fotoalben ein.
Neben eigenen Galerien der Rhöner Drachen-und Gleitschirmflugschulen finden sich auch Links zu Bilder-Seiten von Kursteilnehmern. Über 20.000 Pageviews im Monat und Platz eins in der schwerelos.de-Toplist belegen die Attraktivität der Homepage.
Neuestes Highlight auf haudichrausIde ist ein Videoclip vom Red Bull Vertigo 2002, geschnitten von R.A.P. (Rhöner Acro Pilots). Dieser spektakuläre Clip soll zugleich Anregung für andere Hobby-Filmer sein, eigene Produktionen auf haudichraus.de zu veröffentlichen.
Kontakt und Info: info@wasserkuppe.com, homepage: www.haudichraus.de.

Apco mit Fly & more

Fly & more – Deutschland / Österreich Importeur für ICARO Hängegleiter, Gleitschirme, Zubehör und Woody Valley HG-Gurtzeuge – übernimmt die Verkaufsrechte und Serviceleistungen für APCO Produkte in Deutschland und Österreich. Die Ziele dieser neuen Kooperation zwischen Apco und Fly & more sind eine Steigerung der Marktanteile und eine Stabilisierung der Marktposition durch einen erfahrenen zuverlässigen Partner mit entsprechender Infrastruktur sowie Verkaufs- und Serviceorganisation. Ein flächendeckendes Händlernetz soll den Dienst am Kunden bestmöglich gestalten. Die Firma Apco ist seit vielen Jahren im Gleitschirm- und Gleitschirmzubehör-Sektor weltweit in führender Position und ständig durch Neuentwicklungen im Paragleiter-Flugsport aktiv.
Nähere Infos unter Tel: 08035/6189, Fax: 08035/8481,
e-mail: office@fly-more.com, homepage: www.fly-more.com.

Buchvorstellung

Fliegen, wo Fontane wanderte Drachenflug-Abenteuer in der Mark Brandenburg (von Claus Gerhard und Andreas Becker) Packende Flugliteratur gibt es nicht viel am deutschen Büchermarkt. Umso erfreulicher ist diese Neuvorstellung der bekannten Flachland-Streckenflieger und Weltrekordler Claus Gerhard und Andreas Becker.

In der Qualität des Segelflug- Klassikers »Das Stille Abenteuer« von Jochen von Kalkreuth beschreiben die beiden Drachenflieger ihre schönsten Streckenflüge nicht nur in ihrer Heimat, sondern auch bei Ausflügen in die Alpen und in andere Regionen Deutschlands. Dabei gelingt ihnen eine wunderbare Mischung aus kurzweiliger Unterhaltung und theoretischem Reflektieren ihrer zum Teil meisterlichen Flüge, dass auch Gleitschirmflieger auf ihre Kosten kommen. Das zzo Seiten umfassende und mit gelungenen Fotos garnierte Buch ist ein wunderbares Weihnachtsgeschenk für alle von winterbedingter Flugabstinenz geplagten Pilotinnen und Piloten und weckt Verständnis bei deren nichtfliegenden Lebensgefährten. Das Buch kostet [LIR io,5o und ist zu bestellen bei:
Dr. L. C. Gerhard, Oranienburger Str. 70, in 13437 Berlin.
(ISBN 3-924091-06-4), e-mail: kuddelaw@t-online.de.

UP Schweiz

Der einfache Weg Gleitschirmequipment aus zweiter Hand zu kaufen oder zu verkaufen. Schau mal rein!
www.euroglider.info
info@euroglideninfo

Fotowettbewerb auf Gleitschirm-FAQ (www.gleitschirm-facbdel

Bilder mit dem Thema Gleitschirmfliegen geschossen? Und? Gut geworden? Na prima. Dann habt ihr die Gelegenheit, die Bilder beim Fotowettbewerb auf Gleitschirm-FAQ einzureichen und mit etwas Glück einen der Preise zu gewinnen. Ab Mitte/Ende Dezember wird der Fotowettbewerb online sein und die Fotos für Januar zoo3 können eingereicht und begutachtet werden. Abgestimmt wird dann Ende Januar. Der erste Gewinner darf sich über eine Digitalkamera von Kodak freuen. Einen herzlichen Dank an alle Sponsoren, die durch ihre Preise den Wettbewerb möglich gemacht haben.

Indornfliegen am Münchner Airport

Der Tatort: das Münchner Airport Center. Das Motiv: 70-jähriges Firmenjubiläum der Willy Bogner AG. Die Täter: 400 Akteure aus ShowBiz und Sport. Die »Opfer«: 2.50o geladene Gäste.
Mike sollte auf einer eigens für die »B-Show« aufgebauten Skischanze starten und auf der Bühne landen. Okay. - Aber die futuristische Halle des Airport Centers ist an zwei Seiten weit offen. Ein richtiger Windkanal, wie sich bei den Proben herausstellte. Mit extremen Verwirbelungen, besonders oben auf der exponierten Schanze.

»Was für ein Wind ist denn oben?« fragt der Regisseur mit besorgtem Blick, als Mike vom Location Check wieder heruntergeklettert kommt. »Kugelwind!« Mike's grinsende Antwort. Ein leicht verwirrtes »Achso?« ist die Reaktion des Bogner Mitarbeiters. »Geht's also nicht?« »Geht nicht, gibt's nicht! Schau'n wir mal!« antwortet Mike und schnappt sich seinen Packsack und klettert wieder die Skipiste hinauf.
Schirm auspacken, auslegen, aufziehen. Aber ganz vorsichtig. Die gesamte Skischanze ist nämlich von Scheinwerfern gesäumt, auf der Piste stehen Kameras und über der Schanze hängen Lautsprecher. Mike läuft auf dem frisch eingeflogenen Söldener Gletscherschnee an. Und läuft. Und läuft. Rückenwind. Shit! So wird aus Paragleiten ganz schnell mal Paralaufen. Bei den weiteren Proben ist Mike dann sogar abgehoben. Aber die Bedingungen waren extrem schwierig.
Für den Veranstaltungstag hatte der Deutsche Wetterdienst eine Sturmwarnung herausgegeben. Na toll, auch das noch. Aber am Abend beruhigt sich die Windsituation dann doch etwas. Ein Glück für den prominentesten weiblichen Gast der Show. Verona Feldbusch hätte in ihrem Hauch von Ledershorts sonst sicherlich arg gefroren. Während die männlichen Zuschauer plötzlich unter akuten Hitzewallungen litten. Dann war's soweit. Frank Elstner, der durch die zweieinhalbstündige Veranstaltung führte, kündigte das kultige Blödel-Duo Erkan und Stefan an. Mike sollte zwischen den beiden Spaßvögeln landen. »Wo ist denn der Toni Sailer?« - »Der hat sich abgeseilt!« witzeln die beiden herum. Mike ist nicht wirklich zum Lachen zumute. Er spürt den kalten Wind im Nacken.
Doch als er das Startzeichen vom Regieassistenten erhält, kommt tatsächlich eine Brise von vorn! Mike zieht auf und nach zwei Schritten fliegt er. Und zwar so hoch, dass er zu den beiden Komikern herunter-sacken muß. Er landet zwischen Erkan und Stefan, noch ein paar Sprüche und geschafft!
Also, ob das Indoorfliegen sich in Zukunft durchsetzt ist zweifelhaft. Aber diese Aktion war echt spannend!

FOTOWETTBEWERB

Kai Ehrenfried
Drachen Platz 1

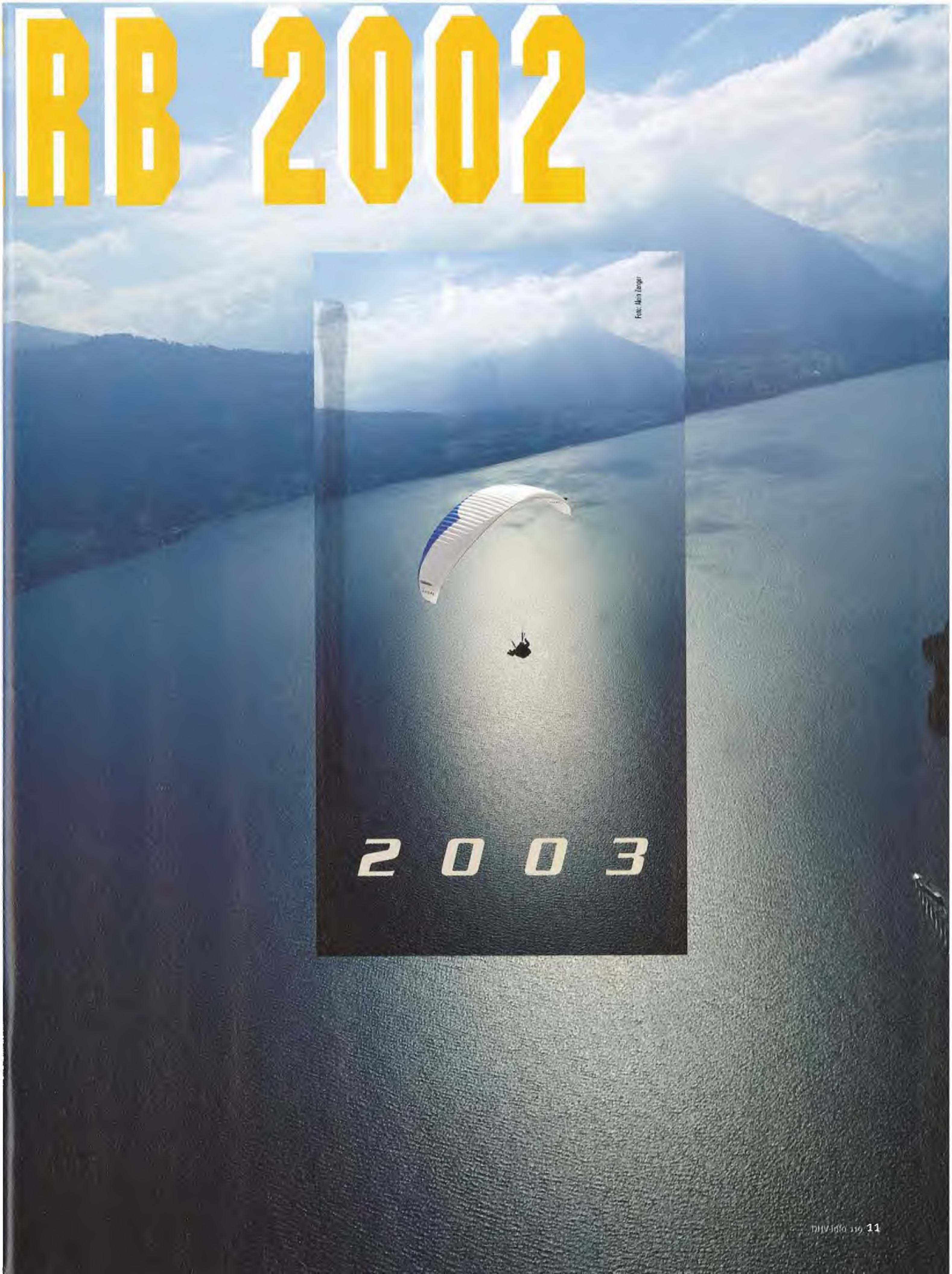


Foto: Alain Zenger

Wolfgang Dörfler
Gleitschirm Platz 1

Rainer Scheltdorf
*Gleitschirm Platz **2***

Cassian Gaida
Gleitschirm Platz 3

Dirk Haeffner
Schlepp

h.

Marcus Hoffmann-tauben
Drachen Platz 2

Steffen Hertling
Drachen Platz 3

Sylvia ICs/31er

Michael Linke

FREE FLIGHT 2003

Free Flight 2003 - Die in…
…en, UL-Fliegen und Kiten 21.-23. M…
…n - Olympia Eissp…

Informieren, amüsieren, unterhalten, staunen, tanzen, schwitzen, feiern - das Alles und noch mehr zum sechsten Mal in Folge in Garmisch-Partenkirchen.

Auch wenn mancher glaubt, dass „Free Flight" zu deutsch „Schlechtwetter" bedeutet, wir geben im März 2003 wieder Vollgas: Egal wie es kommt, wir sind vorbereitet und freuen uns auf euren Besuch.

Lasst euch überraschen von den Innovationen rund ums Fliegen, Reisen, Kiten und Feiern.

Für die „Kurzen" gibt es wieder eine große Spielecke mit vielen neuen und alt bewährten Spaßmöglichkeiten. Vom Kinderschminken bis Bobbycar-Parcours ist alles geboten, was Kinderherzen höher schlagen lässt.

Die „Großen" kommen natürlich auch auf ihre Kosten, denn nicht nur die neuesten Produkte aus dem Flugsport warten auf die Free Flight Besucher. Innerhalb und außerhalb der Ausstellungshallen gibt es wieder jede Menge spannende Unterhaltung:

Flugshows, Kino, Vorträge, Internetcafe, Film Festival und Partys am Abend sind nur einige Programmpunkte für 2003.

Film Award 2003

An alle Filmfreaks!

Zeigt uns Eure Ideen zum Thema „Freies Fliegen". Der Free Flight Pool e.V. veranstaltet anlässlich der Free Flight - nun schon traditionell - auch im Jahr 2003 seinen großen Kurzfilm-Filmwettbewerb.

Einzige Vorgaben: Die Videos müssen das Drachen- und/oder Gleitschirmfliegen als Themenschwerpunkt beinhalten.

Der Vorstellungskraft sind keine Grenzen gesetzt. Ob Spielfilm oder Dokumentarfilm, Fantasy oder Trick, Animation oder Musikvideo.

Was ist Eure Vorstellung von „Free Flight", dem „Freien Fliegen" in seiner schönsten Form. Lasst uns und die Besucher der Free Flight 2003 an euren Fantasien teilhaben.

Eine unabhängige Jury wird die besten Videos küren und auf der Free Flight 2003 in Garmisch-Partenkirchen vorstellen. Die Preise sind mit insgesamt 6.000 € gut dotiert: Hauptpreis: 2.000 €, weitere Kategorien mit 4 mal i.000 € und viele Sachpreise. Zusätzlich wird in diesem Jahr auch ein Publikumspreis vergeben.

Die kompletten Wettbewerbsunterlagen gibt es beim Free Flight Pool e.V., Klammstr. ii in 82467 Garmisch-Partenkirchen oder direkt zum Herunterladen von der Homepage des Free-Flight Pool e.V.: www.free-flight.de

Einsendeschluss ist der März 2003!

Free Flight Web Award

Mitmachen - mitsurfen - mitgewinnen!

Das große Interesse an der Prämierung der besten Internetseiten aus dem Bereich Gleitschirm- und Drachenfliegen auf der letzten Free Flight ist Grund genug, wieder einen solchen Preis für 2003 zu verleihen. Dieses Mal unterscheiden und ehren wir die eingereichten Seiten in den Kategorien „Amateur" und „Profi". Mehr dazu unter www.free-flight.de.

Infos und Kontakt:
MCN, Klammstr, 11
D-82467 Garmisch-Partenkirchen
Tel: +49 8821 18853, info@free-flight.cie, wwvv.free-flight.de

FREE
FLIGHT 2003
www.free-flight.de
Garmisch-Partenkirchen
OLYMPIA EISSPORT ZENTRUM
21.-23.März 2003
FREE FLIGHT POOL E.V.
GARMISCH PARTENKIRCHEN
mcn
communicate
GLEITSCHIRM · DRACHEN · KITE
produktschau, flugschau, parties, live-musik, kinderspielzone, film-award 2003

OSPEDALETTI

fliegerisches Kleinod an der Riviera dei Fiori

Text ur

Die schönen Herbsttage sind vorbei, das Schmuddelwetter gewinnt Oberhand. Die Freude auf sanftes Abgleiten in lautloser Winterlandschaft hält uns jetzt am Leben. Natürlich wäre es noch besser die Reflexe beim Thermikfliegen zu trainieren - vor allem im Hinblick auf das kommende Frühjahr!

Wohin also im Winter, ohne ein teures Flugzeug besteigen zu müssen? Bassano kennt man schon zur Genüge, dort klauen sie wie die Raben und es ist ziemlich frisch um diese Zeit. In Monaco herrschen dagegen immer noch angenehme Temperaturen, das Fliegen über dem azurblauen Meer ist einzigartig; doch fährt jeder Winterdepressive dort hin und die Preise liegen im astronomischen Bereich.

Eine Alternative bietet Ospedaletti, der kleine verträumte Küstenort an der italienischen Blumenriviera („Riviera di Ponente") in Ligurien, nur fünf Kilometer vom geschäftigen, berühmten San Remo und zo km von der französischen Grenze entfernt. Der Reiz dieser Region erschließt sich erst auf den zweiten Blick. Wer von Genua über die parallel zum Meer verlaufende Autobahn kommt, sieht nur die größtenteils verbaute Küstenlinie und die mit Gebäuden, Leitungen und Gewächshäusern gespickten Hänge. Doch nimmt du dann die Ausfahrt San Remo Ovest und fährst bei Coldirodi den Hügel nach Ospedatetti hinunter, kommst du in eine andere Welt. Hier scheint die Zeit stehengeblieben, von Massentourismus und Hektik keine Spur. Einziger optischer Wermutstropfen ist die Eisenbahnlinie, die direkt am Strand verläuft und deshalb eine malerische Strandpromenade wie in anderen italienischen Küstenorten verhindert. Aber vielleicht ist gerade das der Grund, warum dieser Ort von den „Segnungen" des modernen Tourismus weitgehend verschont geblieben ist.

Durch Tunnels gelangst du an den Strand, auf dem dich mehrere Trattorias und Bars überraschen. Von der Terrasse lässt sich durchaus ein malerischer Sonnenuntergang bei einem gutem Glas Wein genießen.

Zum Übernachten bieten sich mehrere Möglichkeiten an. Das Hotel Luna liegt direkt gegenüber vom Strand, von hier fährt auch der Kleinbus des örtlichen Clubs „Ponente Flight" zu den verschiedenen Startplätzen. Wer's romantisch liebt, dem sei das Hotel Lia empfohlen. Vielleicht io Minuten vom Strand entfernt befindet es sich im höher gelegenen Teil Ospedalettis mit einem traumhaften Ausblick über den Ort und das Meer.

Zum Fliegen trifft man sich entweder in der Belvedere oder Sirena Bar am Strand gegenüber vom Hotel Luna. Enzo Mamone, der sympathische Klubchef, organisiert an jedem fliegba-

Beim Start helfen alle zusammen
San Bernardo di Mendatica
Am Ende des großen Strandes liegt der Landeplatz. Außerhalb der Badesaison landet man auch am Strand.
Monte Carlo
MONACO
MENTON
SAN REMO
Bordighera
Ospedaletti
Sospel
Breil-sur-Roya
Col de Tende
Col de Braus
Col de Turini
Col du Mercantour
Pigna
Castel Vittorio
Dolceacqua
Apricale
Seborga
Vallecrosia
Cap Martin
Roquebrune
Peillon
Peille
Gorbio
Lucéram
l'Escarène
Col de Nice
Col de Fenestre
Col de Restefond
Col de Vars
Col de Larche
Col de Sampeyre
Col de Valcavera
Col de Sanson
Col de Maddalena
Col de Larche
Colle di Nava
Colle di Cadibona
Colla Bast
Colla Rossa
Colle di Tenda
Colle di Fenestrelle
Colle di Sampeyre
Colle di Valcavera
Colle di Sanson
Colle di Maddalena
Colle di

Wo geht's? Enzo checkt den Wind am Mte. Nero

Das »Shuttle« zu den Startplätzen fährt vom Parkplatz des Hotel Luna

I N FCI

Anreise
Von München über Brennerautobahn (E 45), dann E 7o folgen Richtung Mailand, vor Breschia weiter auf der E 7o Richtung Genua/Savona, E 80 an der Küste entlang bis nach San Remo, Ausfahrt San Remo Ovest nach Ospedaletti.
Alternative über die Schweiz: München (E 43) - Lindau - Chur, über Splügenpass (E 43) nach Mailand. Nachteil: nur gut ausgebaute Landstraße, ist aber vignettenpflichtig!
Oder über Zürich (E6o) - Luzern (E35) - Gottharttunnel nach Mailand. Von Mailand E 62 nach Genua/Savona.

Auffahrt
mit dem klubeigenen Kleinbus, fährt vom Parkplatz des Hotel Luna täglich um 13:oo Uhr, an Sonn- und Feiertagen um 11:00 Uhr und 13:00 Uhr, vorher trifft man sich in der Belvedere- oder Sirena-Bar am Strand. Bitte nicht mit dem eigenen Auto hochfahren, zum Teil Forststraßen.

Kontakt
Klub Ponente Flight, Tel. +39/0184/5351188
Enzo Mamone, mobil: +39/340/4751905

Unterkunft
Hotel Ga, 18014 Ospedaletti, Via Cesare Battisti 38
Tel: +39/0184/689025, www.gattei.it/lia
Hotel Luna, Piazza Gramsci 1
Tel: +39/0184/689398
Hotel Kalla, Via Matteotti 11
Tel: +39/0184/689045 Fax: +39/0184/689045
Hotel Savoia, Via XX Settembre 5
Tel: +39/0184/689190 Fax: +39/0184/689190

Camping
Villaggio dei Fiori, 18038 San Remo, Via Tiro a Volo 3
Mondäne Campinganlage, auch Bungalows und Wohnwägen zu mieten.
Tel. +39/0184/660635
Fax: +39/0184/662377
e-mail: info@villaggiodeftiori.it
www. villaggiodeifiori.it

Fremdenverkehrsamt
18014 Ospedaletti, Corso Regina Margherita 13
Tel: +39/0184/689085
Fax: +39/0184/684455

Karte
Mairs Geografischer Verlag, Italien - Mailand, Turin, Italienische Riviera (Nr. 4) 1:200.000. ISBN 3-89525-219-0.

Wetter
Am besten über das Internet:
Ventimiglia eingeben bei http://de.weather.yahoo.com und www.wetter.com oder www-4.wetteronline.de/Monaco/Monaco.htm

Alternatives Fluggebiet
San Bernado di Mendatica, Geheimtipp in den Bergen (Alpi della Riviera), 41 km von Imperia entfernt.
Kontakt: Associazione Volo Libero San Bernado
Tel: +39/0183/328724
Präsident Walter Gandolfo

.s-rAue-ri=[6] LÄTZ E

Monte Nero, Hauptfluggelände
Windrichtung: Südost
Höhendifferenz: 53o Meter, es gibt am Mte. Nero auch zwei weitere Startplätze, beim Klub (Enzo) erkundigen.
Gleitzahl: 3
Besonderheiten: Hochspannungsleitung, Vorsicht bei West- und Nordwind.

Monte Carparo
Windrichtung: Süd bis Südost
Höhendifferenz: 905 Meter
Gleitzahl: 5
Besonderheiten: Hochspannungsleitung, Vorsicht bei reinem Ost-, West- und Nordwind.

Pianoro Passe del Bandito
Windrichtung: Süd, Südwest
Höhendifferenz: 800 Meter
Gleitzahl: 5
Besonderheiten: Hochspannungsleitung, Vorsicht bei reinem West-, und Nordwind.

Capo Nero
Windrichtung: Südwest
Höhendifferenz: 200 Meter
Gleitzahl: 3
Besonderheiten: anspruchvoller Starkwind-Startplatz, Soaringgelände, Landemöglichkeit auf der Strandpromenade direkt vorm Bahnhof (Piazziale al mare), auf Lichtmasten achten!

Landeplatz:
Westlich des Stadtstrandes auf einer parkartigen Wiese (Baia verde) mit Windsack.
Besonderheiten: Bäume (Turbulenzen) und schmal, in Längsrichtung langer Endanflug möglich.

Das Fluggebiet ist auch für gute Drachenflieger geeignet.

Startplatz Capo Nero. Nicht ganz unkritisch. Der Flug hinaus übers Meer entschädigt für manches Herzklopfen am Start.

spart sich eine unnötige Auffahrt. Von den Startplätzen am Monte Carparo und am Pianoro del Bandito ist der Landeplatz nicht einzusehen, Die Flugstrecke führt über die Autobahn und die verbauten Hänge, Gleitszahl 5 ist unbedingt erforderlich. Wunderschön ist ein nachmittäglicher oder abendlicher Soaringflug am Capo Nero. Im traumhaften Licht gleitest du über Ospedaletti hinaus aufs türkisfarbene Meer, fliegst zurück zum Hang, soarst wieder auf und beginnst das Spiel von neuem. Säufst du wider Erwarten ab, landest du auf der Strandpromenade direkt vorm Bahnhof. Etwas problematisch ist der anspruchsvolle Startplatz. Ein perfekter Rückwärtsstart und in der Stärke idealer Wind von vorn sind Grundvoraussetzung. Leichter ist der Start von den höher gelegenen Startplätzen, um dann über Capo Nero in den Hangaufwind einzusteigen.

Gelandet wird offiziell auf einer westlich des Strandes gelegenen parkähnlichen Wiese. Dort stehen außer einem Windsack auch relativ viele Bäume, doch in der Längsrichtung ist ein langer Endanflug möglich. Start- und Landeplätze stellen hier, wie so oft in den südlichen Ländern, nicht unerhebliche Ansprüche an den Piloten. Außerhalb der Badesaison kann auch am Strand gelandet werden.

PIZZERIA TRATTORIA
BAGNI BELVEDERE
Tel. 0184 68.91.29

Aufgrund der abgeschirmten Lage durch hohe Bergketten im Norden und dem dadurch bedingten Mikroklima ist die Flugausbeute recht hoch, besser noch als in Monaco. Auch ich war fast täglich beim Fliegen, doch daneben hat mir vor allem die Ursprünglichkeit dieses kleinen Örtchens gefallen. Nach Ausflügen ins benachbarte San Remo oder nach Monte Carlo war ich froh wieder auf diese Insel der Ruhe zurückzukehren.

Mauritius

Fliegen und Tauchen

Text und Fotos: Tina Roedel-Schmid

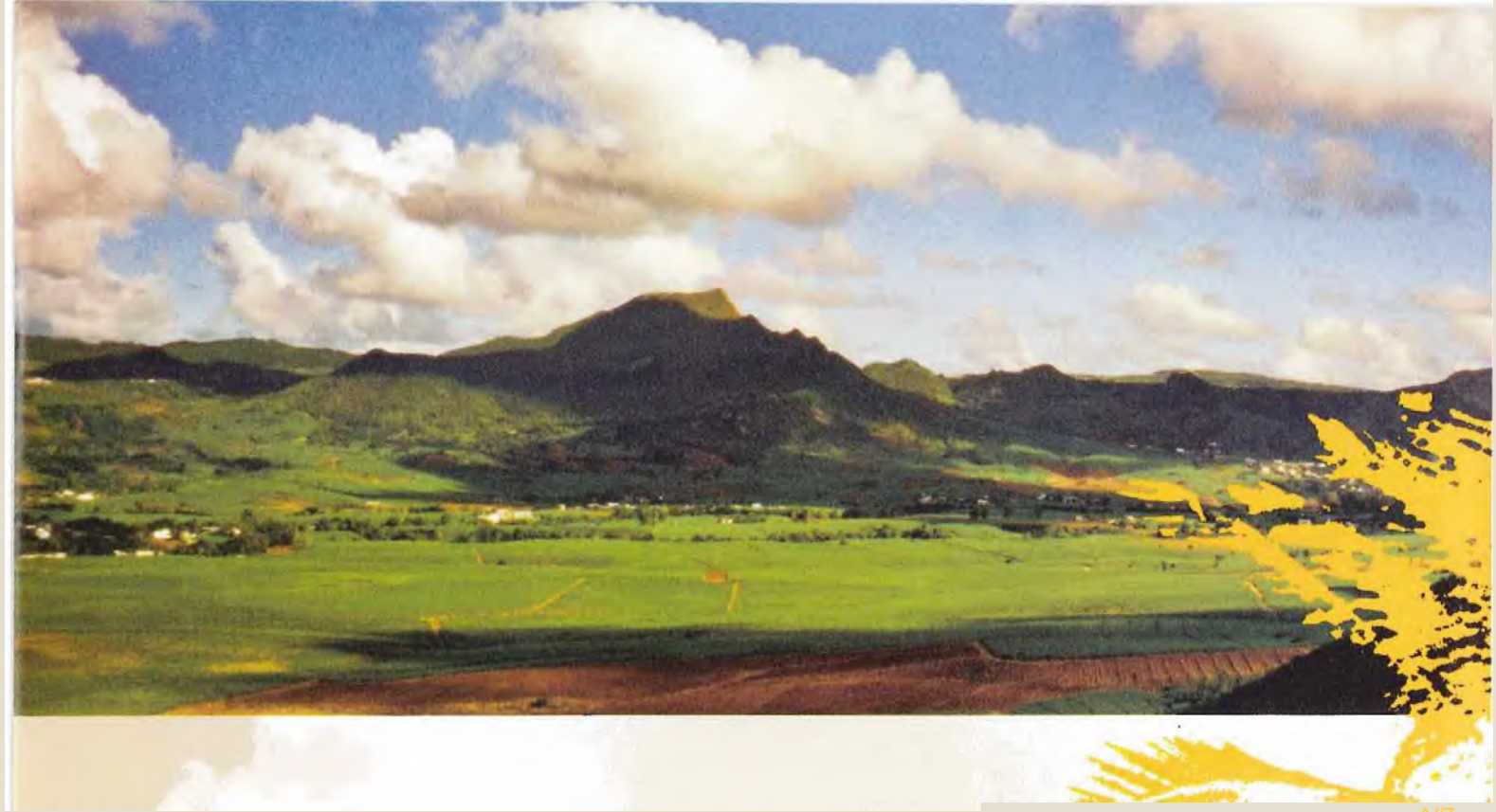
...endlich war es soweit. Wir hatten uns noch das Jawort gegeben und die Hochzeitsreise konnte beginnen... Da standen wir also am Flughafen in München bei der Air Mauritius mit an die Zoo kg Gepäck: 2 komplette Taucherausrüstungen, i komplette Tandemausrüstung und zum Ausgehen hat man ja schließlich auch noch gerne das kleine Schwarze dabei. Mit ein bisschen Trinkgeld geht alles...12 Stunden später landet die Maschine gemütlich auf dem Flughafen Plaisance im Süden der 6o km langen und 55 km breiten Insel mitten im Indopazifik an der Südostspitze Südafrikas.

Schon beim Landeanflug erkennt man eine saftig grüne Insel mit einem Gebirgszug und mit immerhin an die 85o m hohen Bergen. Der höchste ist der Piton de la Petite Riviere noire mit 828 m im Süden.

Wir fuhren mit dem Taxi nach Norden, vorbei an Port Louis, der Hauptstadt Mauritius mit 120.000 Einwohnern. Die Gesamtbevölkerung beträgt 1,2 Millionen Menschen. Die Einheimischen sprechen Kreolisch und Französisch, doch aus der britischen Kolonialzeit stammt der Linksverkehr und die Amtssprache Englisch. Seit 1968 ist Mauritius unabhängiger Mitgliedsstaat im British Commonwealth und seit 1992 eine unabhängige Republik. In Grand Baie angekommen an der Pointe aux Cannoniers gleich neben der riesigen Anlage des Club Mediterannee liegt unser Domizil Für die nächsten 3 Wochen, Eine kleine Bungalowanlage mit 10 Aflartments direkt am Strand. Um Mauritius herum erstreckt sich ein fast geschlossenes Außenriff, das in den einzelnen Buchten große Lagunen bildet, die zum ausgiebigen Schnorcheln einladen. Hier trifft man schon fast die ganze Reihe von Korallenfischen, die der Indische Ozean so zu bieten hat. Von der Nordwestspitze aus sieht man direkt auf ein paar vorgelagerte Inseln, u.a. die Coin de Mire, die wir dann auch am nächsten Tag gleich mit einem Hochseekatamaran ersegeln durften. Um Wind braucht man sich hier nie zu sorgen, denn der weht meist aus nördlichen Richtungen. Die Wassertemperatur liegt im Schnitt bei 29 Grad Celsius und auch die Luft ist genau so warm. Nur im Winter, also in unserem Sommer, gehen sie auf 25 Grad zurück.

Um die Insel gründlich zu erforschen, ist ein Mietauto unbedingt erforderlich. Gerade mal 5 Minuten von Pointe aux Cannoniers entfernt liegt die Tauchbasis Paradise Diving im Bereich des Hotels Mon-Choisy. Von hier aus fährt man mit dem Tauchboot der Basis zu nahe gelegenen Tauchspots um ausgiebige Tauchgänge in das blaue Tief der vorgelagerten Riffs zu unternehmen. Es gibt hier auch schöne Wracks zu erkunden. Man sollte aber unbedingt einen Adapter für die Tauchflaschen mit im Gepäck haben. Nachdem wir dann eine Woche getaucht und die Berge vom Wasser aus betrachtet hatten, bekamen wir langsam Flugentzug und wollten endlich fliegen... also rein ins Auto und rauf auf die Berge. Aber dies erwies sich als sehr schwierig, weil die meisten Straßen um die Berge herum führen und es dort nichts als endlose Zuckerrohrplantagen gibt. Auch auf den Bergen sieht man entweder Zuckerrohr oder Macchia. Zu Fuß den Berg erklimmen scheiterte dann an gewissen Zäunen, denn manche dieser Berge sind in Privatbesitz. Als es uns dann schließlich zu heiß wurde, kehrten wir frustriert, nicht fliegen zu können, an eine wunderschöne Bucht ganz im Süden bei Baie du Cap ans Wasser zurück, um erst mal ein erfrischendes Bad zu nehmen.

Noldi packte seinen Schirm aus, um am Strand ein paar Aufziehübungen zu machen. Dann kreisten auf einmal ein paar Flieger über uns, aber sie hatten einen Motor dabei, den wir ja zwecks Übergewicht nicht auch noch hätten



mitnehmen können. Und ich finde es auch ganz schön laut. Noch frustrierter blickten wir diesen Fliegern hinterher, als plötzlich ein Jeep neben uns hielt, dem ein netter Franzose entstieg. Er erzählte uns gleich, dass er so etwas wie der Präsident des Fliegerclubs sei, Michel de Ravel und ob wir nicht Lust hätten, ihm bis Le Paradis zu folgen, denn dort könnte er uns mit Hans bekannt machen, einem sehr netten Deutschen, der seit 15 Jahren auf Mauritius lebt und heute Nachmittag zum Fliegen ginge. Wir packten in Windeseile unsere Sachen zusammen und versuchten Michel zu folgen. Knapp eine halbe Stunde später saßen wir in Hans' Auto und er brachte uns auf den Petit Moka, der sich im Gebiet der Terres de Sept Couleurs befindet, zu unserem ersten Startplatz. Startplatz ist auch übertrieben; es handelt sich hierbei um ein Feld ungefähr 10 m lang und 8 m breit. Gerade mal so groß, dass man einen Schirm auslegen kann und nur notdürftig mit dem Buschmesser von der Macchia befreit. Und hier mussten wir auf den Wind warten, denn wir hatten gerade mal 3 Schritte zum Beschleunigen! Aber gerade an diesem Nachmittag kam natürlich kein Wind. Mit schon viel besserer Laune verabredeten wir uns für den nächsten Nachmittag mit Hans zum Fliegen, diesmal aber im Norden in der Nähe von Port Louis im Gebiet des Long Mountain. Der Landeplatz liegt auf 50 m NN und zum Startplatz geht man 15 Minuten. Diesmal war der Startplatz auch viel größer, so dass ein Start mit Nordwestwind von 170 m NN problemlos möglich war. Hans gab uns noch den Hinweis, dass es überall nur nach oben geht und dies der Topspot der Insel sei, Und so war es dann auch. Wir starteten um 17 Uhr in Richtung des 823 m hohen Pieter Both. Normalerweise ist es möglich, den Gipfel locker zu überhöhen und zu umrunden und dann gemütlich im Sonnenuntergang wieder zum Landeplatz zurückzufliegen. Doch wir zogen es vor, uns nicht hinüberzuwagen, nachdem wir beobachteten, wie mühsam es für Xavier war, sich von dieser geringen Höhe zum Gipfel hinaufzuarbeiten. Gegen 19 Uhr landeten wir dann eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang im Mondschein, obwohl man sicher noch lange hätte fliegen können...

Am nächsten Tag das gleiche Spiel, vormittags zum Tauchen (aber bloß nicht zu tief wegen der Deko!) und nachmittags zum Fliegen. Das hätte man auch beliebig wiederholen können, aber leider waren unsere Flitterwochen zu Ende...

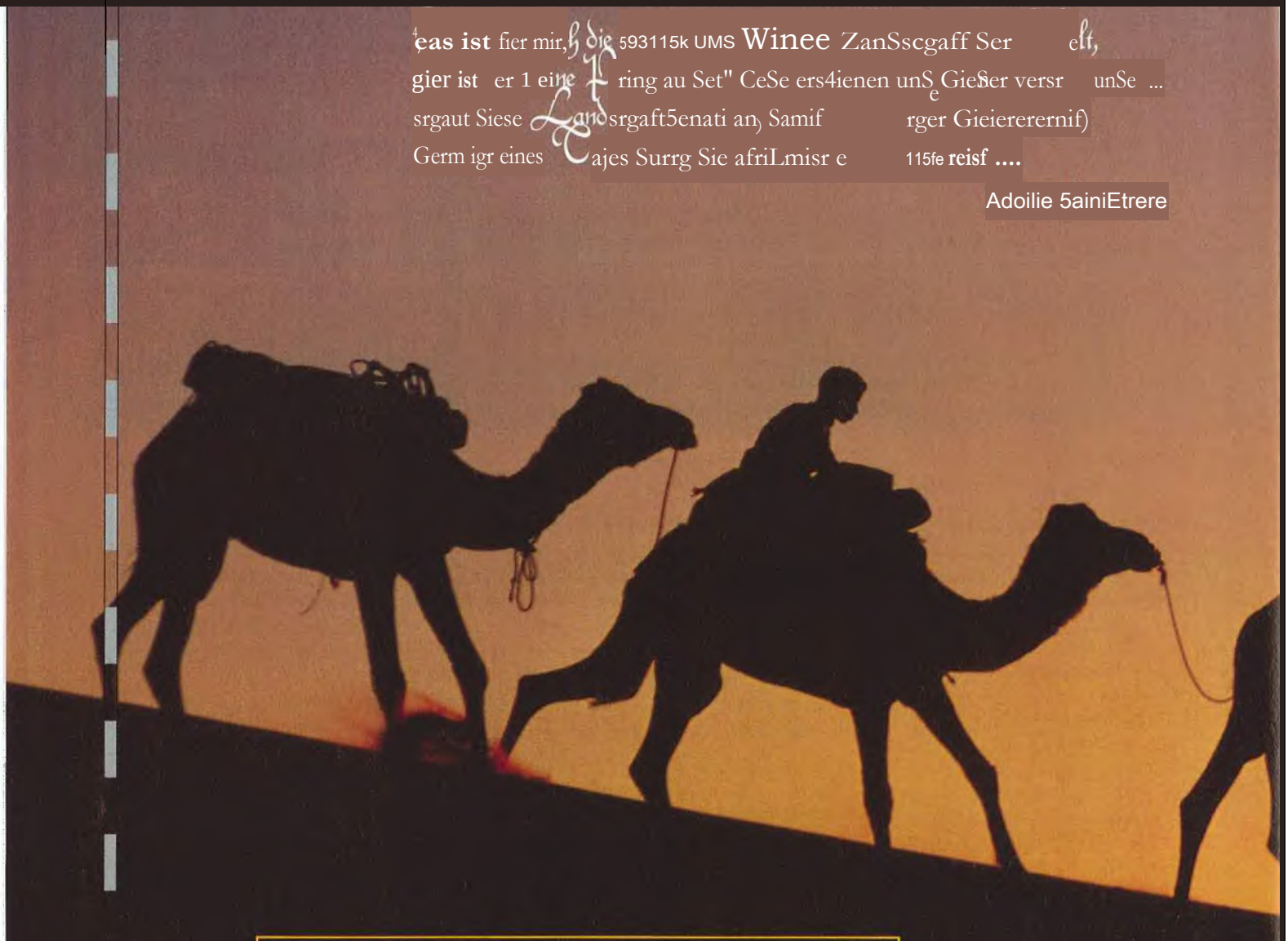
Es gibt noch mehrere Startmöglichkeiten auf Mauritius, doch ohne Insidertipps kann man diese nicht ausfindig machen. Wenn ihr also mal nach Mauritius kommt, könnt ihr gerne Michel oder Hans kontaktieren, die beiden freuen sich riesig, Gastfliegern behilflich sein zu können.

Normalerweise ist Mauritius eine der teureren Inseln und es empfiehlt sich, entweder privat ein Haus zu mieten oder wie wir einen Selbstversorgerbungalow. Sonst ist man locker mit 3.000 bis 4.000 Euro pro Woche dabei. Die Lebenshaltungskosten dagegen sind relativ günstig. Der Norden der Insel ist mehr touristisch erschlossen, wohingegen der Süden noch wilder ist und einsame Strände zu bieten hat. Wer Lust hat, kann auch bei der starken Brandung mal zum Wellenreiten. Auch lädt die immer steife Brise zum Surfen und Segeln ein. Für Golffans gibt es ebenfalls genug Grün.

INFO

Michel de Ravel (französisch+englisch)
Tel: (230)/234/189o/1/2
Mobil: (230)/2503297
Hans
Tel: (230)/2635505
Mobil: (230)/2535735 (auch deutsch)
Koordinaten:
Startplatz Long mountain:
S 20°09.116' E 57°33.113'
Landeplatz Valton:
5 20°08.927' E 57°33364.
Startplatz Mont sur mont (Petit Moka):
5 20°26.498 E 57°21-843.
Landeplatz : Sportplatz oder Strand.

inähimmarell



4eas ist fier mir, die 593115k UMS Winee ZanSscgaff Ser elt,
gier ist er 1 eine ring au Set" CeSe ers4ienen unS Gie er versr unSe ...
srgaut Siese Landsrgaft5enati an Samif rger Gieierererernif)
Germ igr eines ajes Surrg Sie afriLmisr e 115fe reisf ....

Adoilie 5ainiEtrere

Text und Fotos: Oliver Guenay

Fliegen in Marokko

Marokko - so nah zu Europa und doch so weit aus unseren Gedanken. So anders, weil Afrika... Wir verbinden dieses Land mit orientalischen Märchen und Farbenpracht, mit Kamelkarawanen und Sanddünen, mit hohen schneebedeckten Bergen hinter Palmen. Doch für die meisten endet ihr Urlaub diesseits der Strasse von Gibraltar, wo die Infrastruktur wartet, die man kennt. Wo nichts im Ungefähren liegt und kein Allah von Minaretts aus angerufen wird, sondern der Gott der Technik und des Fortschritts uns vom Frühstückscappuccino am Swimmingpool zum bequemen Startplatz lotst per Shuttlebus.

Ich will das nicht verdammen, nur den grundsätzlichen Unterschied andeuten. Ich will nur sagen, dass es noch ein anderes Fliegen oder Erleben gibt. Marokko gehört dazu. Man muss dafür ganz besonders sein Herz, seine Seele öffnen und fliegen lassen, oder erlebt es nicht. Es ist ein Erlebnis, das nur jeder für sich selbst aufnimmt und verarbeitet und keiner gleich sieht. Und das ist gut so!

Wir kommen im deutschen Charter nach Agadir. 4 Stunden wie bei Polt, nur halt im wirklichen Leben... Otto und Erika streiten sich schon die ganze Zeit darüber, wer wie viel Zigaretten von welcher Marke in zollfreien Kippen die nächsten zwei Wochen über Agadirs Strände verteilen darf und Hannelores Reisepass ist nur noch 2 Monate gültig. Fritz findet seine Bildzeitung nicht mehr im Handgepäck und die kleine Nicole hat ihr Käse-Mayonnaise Häppchen über die Nachbarn verteilt. Du meine Güte! Die Marokkaner sind wirklich nette Menschen, wenn sie

Fluggebiete

1 Agadiz; kashba
1a Cap Rhir
2 Legzira
3 Sidi 1fizi
Boulalanz
Bellevue
La Rouwya
4 Coldu Kerdous
5 Tafraout
Mikel
Doussdirm
Fifilou
5a Täta
6 Tizi n 'Test
7 Aguezgour
7a Ourika
Oukaimelen
Imlif
Toufkal
8 Tassourt
9 Jebel Zugora
10 Tizi Ben Selmane
11 Merzouga

die da... reinlassen. Der Zollbeamte lächelt freundlich und gelassen. Wir haben uns schon mal getroffen...«Bienvenu au Maroc, Olivier!«, und winkt mich durch.

Schnell weg von ....ich lotse meine kleine Gruppe zum wartenden Chauffeur. Abdullah war schon einige Male mit dabei und kennt die Fluggebiete. Wir verstauen unser Gepäck auf dem Dach des Landrovers. Platz für bis zu sieben Leute inklusive Chauffeur. Vom

Hoch über der Präsahara bei Zagora

Große Felsgebirge am Rande der Sahara

modernen Flughafen Agadirs sind es knapp 30 Kilometer in die Stadt. Meistens kommen diese Flieger alle am selben Tage - dienstags - in Agadir an. Dann ist Chaos angesagt am Flughafen und die Schlangen sind lang. Darum schadet eine Nacht hier auch nicht, bevor es weitergeht.

Agadirs Kasbah ist manchmal der afrikanische Begrüßungsflug - das erste Mal. Ein nur etwa 260 Meter hoher Hügel mit einer Burganlage, die teilrestauriert wurde. Zwei Startplätze gibt es. Ich stehe vor meinem Team und erkläre, was sie unbedingt wissen müssen. Der Wind steht ausnahmsweise an und wir können den Start zum Strand benutzen. Auf dem Asphalt wird ausgelegt und dann vor der Flanke gesoart. Achtung auf Windwechsel - ab dem Nachmittag setzt bei Schönwetter oft der Passatwind ein und der weht, genauso, wie auf den kanarischen Inseln, aus Nordosten. Jedoch ist das bei Marokkos Atlantikküste ein Problem, denn der Wind kommt dann küstenparallel. Bei Nordwind riecht alles nach Fisch, weil der Wind dann von einer Fischfabrik herüber weht. Fliegende Sardinen hat man uns schon genannt!

Agadir verlassen wir, so schnell es geht. Wir starten unsere Reise Richtung Marrakesch. Nicht nur, weil die Stadt eines der ganz großen Erlebnisse des Landes bietet, sondern auch wegen der Nähe zu vielen Fluggebieten.

Nach Marrakesch sind es etwa 5 Stunden mit dem Landrover. Die Straße ist abwechslungsreich. Die roten Tafelberge erinnern an den Südwesten Amerikas. Wenn wir den Atlas durchquert haben, geht es in weite Kalkebenen. Marrakesch mit seiner i6 km langen Stadtmauer taucht auf. An schönen Tagen ein Spektakel im Abendlicht vor den schneebedeckten Gipfeln des Atlas. Solche schönen Tage hat man oft im März und April.

Unser erster Flugplatz ist eine weite Anhöhe mit Blick auf die Ebene von Marrakesch und den Stausee von Lalla Takerkoust. Keine Angst vor dem Landen! Ein Blinder würde treffen. Nur eine einsame Hochspannungsleitung muss man beachten. Aguergour heißt das hier nach dem gleichnamigen Dorf. Thermik gibt es hier schon früh, aber am Spätnachmittag muss man auf den Nordwind achten, denn der kann dann von hinten einsetzen, Eine Piste führt vom Landeplatz zum Dorf und dann heißt es zwanzig Minuten die Schirme vom Dorfplatz am Grat entlang empor tragen. Manchmal treffen wir hier auch französische Piloten. Sie schlafen beim Landeplatz in einem Berberhaus. Im Rücken erhebt sich die Kette des Toubkal, mit 4.167 m der höchste Punkt Nordafrikas. Vor acht Jahren gelang mir der Flug vom Gipfel, zusammen mit einem Freund.

Heute ist Blauthermik angesagt. Ich bespreche alles. Unser Chauffeur ist dabei, er hat Handy und Funk und hört aufmerksam zu. Wir wollen gemeinsam eine kleine Strecke vor dem Kalkplateau fliegen und zum Startplatz zurückkehren - insgesamt etwa 20 km. Ich starte um 14 Uhr als Dummy und drei aus unserer Gruppe haben beschlossen, hinterher zu fliegen. Es ist keine Schande, unterwegs »abzusaufen«! Über tausend Meter erreiche ich Höhengewinn und sehe die Anderen zu mir aufschließen. Die Perspektive ist überwältigend und alleine schon die ganze Reise wert. Wir kommen nicht alle wieder ans Ziel, und einer wird zu zur Schnapsrunde verdonnert, als ihn der »Landy« (unser Landrover) aufsammelt.

Unser nächstes Ziel ist ein geradezu perfekter Grat, nicht zu hoch, aber genau vom Wind angeströmt. Er ist gut 15 km lang und bildet den ersten Aufschwung des Atlas auf dem Weg zum Tizi n' Tichka, unserem Übergang über die Berge nach Süden! Bei Ait Ourir biegen wir rechts ab. Vom Landeplatz muss man zu Fuß aufsteigen, es sei denn,.... ja, da kommen sie schon! Die Kinder und Jugendlichen aus dem Dorf Tassourt tragen dir deinen Schirm für io Dirham zum Startplatz. Halt! Ich muss ein Machtwort sprechen... dem Kleinsten den schwersten Schirm aufbürden, so geht's nicht, meine Herren!

Der Startplatz ist ein Gratsattel, genau da, wo der Gratverlauf abknickt und eine größere Kuppe bildet. Die ebenen Hangflanken laden zum Kratzen und Hanglanden ein. Reicht es nicht, kann man das gut üben! Auch dieser Berg ist für den Anfänger geeignet.

Heut geht es zum Soaren. Ein leichter Nordwestwind beschert uns schöne Abendstunden über der Ebene von Marrakesch. Das Nachtquartier wird dafür etwas schlichter. Wir liegen mit unseren Schlafsäcken im bequem gepolsterten Speisesaal der kleinen Wirtschaft in der Nähe des Atlaspasses - übrigens ein ganz alltägliches Bild in Marokko.

Über den höchsten Atlaspass auf die Südseite. Unser Ziel heißt Ouarzazate, eine Oasenstadt und übrigens Drehort berühmter Filme. In den Filmstudios kann man sich die Kulissen anschauen und Ausschnitte aus den Filmen wie »Lawrence von Arabien, Die Mumie, Der englische Patient usw. Da der Ort außer etwas Oasenkultur nicht viel zu bieten hat, verbringen wir den angebrochenen Tag im Pool unseres Hotels La VaMe und machen uns gedanklich mit der Fahrt in die Wüste vertraut.

Auf dem Weg in die Westsahara

Das gute Wetter hat ein bisschen nachgelassen und es weht ein trockener, böiger Wind aus der Wüste - Shergi. Dann geht es nicht zum Fliegen. Auch das muss man mal in Kauf nehmen, aber wir haben Zeit und eine interessante Fahrtstrecke. Der Chauffeur witzelt »Ihr müsst eure Teppiche kleiner machen, habt ihr keine Schere mit?«.

Stattdessen geht es das berühmte Dadestal entlang, vorbei an zahlreichen alten Berberburgen aus den vergangenen Jahrhunderten. Ein Abstecher führt in die Todraschlucht, mit ihren gewaltigen Felswänden, an denen sich einige Kletterer tummeln. Wir müssen vor Mittag hier raus, weil dann die Touristenbusse kommen und die Stimmung versauen. In Erfoud erreichen wir das Ende der Zivilisation. Meine Gruppe staunt. Einige haben noch nie die Wüste gesehen.

Von Merzouga in die Stille hinein. Wir sind an der algerischen Grenze - 1.5oo km trennen uns von Agadir. Über 35o km Steinpiste durch Schotts, Täler und über Kämme bringen uns nach Zagora, der größten Palmenoase Nordafrikas. Über eine Million Palmen existieren hier, vom Wasser des teils unterirdisch fließenden Draa gespeist.

In Zagora treffen wir wieder auf Europäer in Reisebussen. Vom Jebel Zagora steigen wir nach einem schwierigen Start empor in die raue Luft der Prä-Sahara. Ein Ausflug in die Blauthermik vor der Weiterfahrt. Endlose Gebirgsketten und ihre abgetragenen Reste begleiten uns entlang der Reise. Baumlose Steppen wechseln mit Felslandschaft ab. Die kleine Straße nach Tata entführt uns weiter nach Westen. Für den Fotofreak ist das der Auftritt. Oft stoppen wir, weil alle die Kameras zücken. Das ist kein Problem: Hier ist es so einsam, dass du dein Ohr auf die Straße legst und heute hörst, wer morgen kommt! sagt unser Fahrer. Pass nur auf, dass dir keiner ein Ohr abfährt!, lache ich.

In Tafraout liegt das Herz des Anti Atlas. Hier verteilen sich auch die meisten Fluggebiete. Die bizarre Landschaft besteht aus Tausenden von Granitsandsteinformationen, überragt vom Felskamm des Ammeltales, den Dolomiten Marokkos. Für Sportler und Naturliebhaber ist diese Gegend ein Eldorado!

Der Abend wird ein gelungenes Stelldichein. Doch am nächsten Morgen müssen wir die fliegenden Teppiche auspacken. Dazu fahren wir ins Ammeltal und einen kleinen Pass empor. Der Startplatz liegt etwa 25 km von Tafraout. Die Aufgabe: nach Hause fliegen! Um zwei Uhr ist der Wind stark genug und wir können über der Dolomitenlandschaft abheben. Keine Angst! Wer es am Idikel, so heißt das hier,

nicht schafft, endet unten in einem weiten Hochtal und gelangt nach 20 Minuten Fußmarsch hinauf in ein Dorf, wo er aufgesammelt wird.

Zu Zweit erreichen wir die Türme des Lekstkammes und drehen auf am Löwengesicht, einem berühmten Felsen. Unten im Tal ist Markt. Doch die Menschen sind stehen geblieben und schauen zu uns. Unsere Flugteppiche landen mangels geeignetem Landeplatz wenige Kilometer vor Tafraout. Ein Polizist kommt auf uns zu, schaut den Stoff an und meint »Trh bien, Monsieur, vous avez le courage (Sie sind sehr mutig!).

Es gäbe Hunderte von Geschichten zu erzählen. Doch wir müssen weiter. Das Dach des Landys wird voller. Neben fliegenden liegen dort jetzt auch zwei nichtfliegende Teppiche - sogenannte Kelims!....

Über den Col du Kerdous geht es ans Meer, unsere Rundreise nähert sich dem Ende, zwei Wochen und viertausend Kilometer Marokko. Die Köpfe sind voll von Eindrücken und Erinnerungen. Und wie viele Fluggebiete haben wir besucht? Welche fehlen uns diesmal - Stoff für weitere Reisen hierher!

Beim nächsten Mal unbedingt den Tizi n' Test mitnehmen - Streckenfluggebiet. Ja, und Tata, wo ich selber meine ersten großen Flüge gemacht habe. Aber das ist nur der Süden. Im Mittleren Atlas und bei Rabat gibt es ein Dutzend weiterer Möglichkeiten. Wer weiß, wann!

In Sidi Ifni sind wir nur mehr zoo Kilometer von Agadir und weitab vom Tourismus. Die alte Stadt hat bis 1969 zu Spanien gehört und ist bekannt für ihre Stimmungen, ihre tollen Wellen, ihr gemütliches, zeitloses Vor-sich-Hintreiben. Ein Ort für Müßiggang und Besinnung. Auch Fliegen kann man. Ich habe von 1991 - 94 hier fünf Fluggebiete geschaffen, Ein paar Einheimische waren dabei, sind am Tandem mitgeflogen, haben die Startplätze mitangelegt.

Wir übernachten bei Abdellah in seinem Hotel Legzira, nur 9 km von der Stadt am Strand. Kein Schild weist auf das Hotel hin. Es hat weder Strom noch Telefon, aber Duschen und Kerzenlicht und exzellentes Essen - vor allem frischen Fisch. Der Strand ist lang und gut zum Einlanden. Baden und Surfen kann man (auch wenn der Atlantik etwas frisch ist) und Felsentore aus Sandstein bewundern und befliegen. Im Hinterland warten endlose Pisten auf den Mountainbiker. Über den Toren von Legzira fliegen wir stundenlang in den Abend hinein, nehmen Abschied vom großen Süden Marokkos.

INFO JUAT LAVEN

Anreise ab Deutschland/Österreich/Schweiz
Benötigt wird ein noch mind. 6 Monate gültiger Reisepass!

Mit dem Flugzeug:
Am schnellsten sind die deutschen Charter ab allen größeren Flughäfen mit Direktflügen nach Agadir: LTU, Condor, Hapag LLoyd, Aerolloyd, Deutsche BA, Air Berlin etc. Die besten Preis-Leistungen haben dabei LTU und Aerolloyd (Sportgepäck etc.). Geflogen wird in der Regel nur jeweils dienstags (außer in der absoluten Hochsaison: dann auch freitags).
Royal Air Maroc (RAM), die marokkanische Fluggesellschaft, hat sich verbessert. Sie fliegt ab Frankfurt täglich über Casablanca (umsteigen) nach Agadir, Marrakesch, Ouarzazate etc. Anschlussflugermäßigung nach Frankfurt bei Lufthansa.
Von Österreich (Wien) gibt es derzeit nur die Möglichkeit eines Anschlussfluges nach Frankfurt und weiter mit RAM.
Von der Schweiz aus ab Zürich und Genf mit RAM oder Charter ab Zürich und Basel-Mulhouse.

Mit dem Auto:
Einreise über Fährhafen Algeciras (Spanien) nach Ceuta bzw. Melilla und über Tanger nach dem Süden Marokkos. Zollformalitäten! 2 · 3 Tage ab Mitteleuropa.

Beste Jahreszeit zum Fliegen:
Die Sommer sind zu heiß und turbulent. Die beste Jahreszeit für den Süden Marokkos ist das Winterhalbjahr mit gemäßigten Temperaturen. Das Winterhalbjahr kann jedoch, insbesondere im November, Januar und Februar nördlich des Atlas und entlang der Küsten ergiebige Regenfälle und heftige Winde produzieren. Auf zwei bis drei trockene Winter können wieder zwei bis drei feuchte Winter folgen. Keine Regeln. An der Küste weht der NO- Passat bei Hochdruckwetter küstenparallel von Norden herab ab dem Mittag. Im Landesinneren wehen schwache bis mäßige West- bis NW-Winde in der Höhe. Bei Wetterumschwüngen kündigen sich Süd- bis Südostwinde an (Shergi). Starker Nordwind bedeutet im Süden trockene, föhnartige Bedingungen, nördlich des Atlas Regenfälle.
Nordmarokko und mittlerer Atlas beste Jahreszeit: September / Oktober und April bis Juni.
Südmarokko, Hoher und Mittlerer Atlas - beste Jahreszeit: September /Oktober und März / April / Mai. Auf den höchsten Kämmen auch bis in den Juni.
Westsahara - beste Jahreszeit: Oktober / November bis März / April

FLUGGEBIETE

eine Auswahl:

Agadir - Kasbah:
NO- und S-Start, direkt über der Stadt Agadir, Landung am Strand bzw. ebener Fläche neben Straße. Ab Mittag kann starker Passat wehen und dann ist Fliegen problematisch bzw. unmöglich. Nur der Südflug am Vormittag oder an windstillen Tagen ist für Gelegenheitsflieger geeignet.

Sidi Ifni - Legzira
Mehrere Fluggebiete um die 180 km südlich von Agadir gelegene Küstenstadt.
Sehr relaxte Atmosphäre, kaum Tourismus oder Infrastruktur. Die Einheimischen sind nett und unaufdringlich - im Gegensatz zu Agadir).
Legzira - 6 km nördlich von Sidi Ifni, Auffahrt mit Fahrzeug per Piste. Startrichtung S - NO, toplandbar.
Bei dynamischem Wind aus West kann direkt über dem Strand von Legzira gesoart werden, bei Passat am Nachmittag über den Felsentoren an seinem südlichen Ende. Diese können von oben erreicht werden per Gleitflug.
Direkt über Sidi Ifni (Piste) liegt der Rücken des Boulalam. Mehrere Startmöglichkeiten nach NW. Verfolgt man die Piste am Sattel nach Süden, kann bis zum La Rouia-Felsen gequert werden (eine schwierige Passage durch ein kleines Tälchen hinauf). Von dort schöner Start und Flug hinab. Man landet etwa 5 km südlich von Sidi Ifni neben der Piste.

Tafraout
Fünf bis sechs Fluggebiete liegen um Tafraout im Herzen des Anti-Atlas - 17o km SO von Agadir. Von hier wurden bereits große Strecken geflogen. Tafraout bietet für Bergsteiger und Mountainbiker genauso großartige Erlebnisse.
Der beste Startplatz liegt am Idikel über einem weiten Hochtal (SW, W) - zu erreichen vom Passeinschnitt (Co(Tizi WH!) an der Straße hinab ins Ammeltal. Man verfolgt nach Osten eine sehr holprige Piste (3 km) oberhalb des Passes.
Direkt am Pass liegt: Le Fifilou (W, SW) - von dort aus kann das gesamte Tal mit seinen an die Dolomiten erinnernden großen Felsbergen beflogen werden - nicht bei Nord- und Ostwind!
Südlich von Tafraout beim Dorf Agerd - Oudad: Doussdirm - Nachmittagssoaringhügel (W, 5W).

Col du Kerdous
Liegt zwischen Tiznit und Tafraout, etwa 200 km SO von Agadir. Hinter dem Passhotel zweigt eine kleine Asphaltstraße ab. Unmittelbar am Hang über der Straße. Startmöglichkeiten NW, N. Ebenso direkt von der Straße zum Col du Kerdous beim Km 5o am ersten Gegenhang über dem Tal.

Tizi n' Test
Der gewaltige Pass führt von Taroudant nach Marrakesch und bietet hochalpine Flüge auf der Südwestseite des Hohen Atlas - ein MUSS für thermikerfahrene Piloten! Start SO - 5W.

Agergour
Oberhalb des Dorfes an der Hochfläche wird nach N, NW gestartet. 500 Hm oberhalb des Stausees von Lalla Talcerkoust. Straße/Piste von Asni bei Marrakesch (Straße Richtung Tizi n'Test).

Tassourt
W - N, langer Gratzug 3o km östlich von Marralcesch; ideal zum Soaren und Thermikfliegen am Nachmittag. Straße zum Tizi n'Tichka bis Ait Ourir. Dort nach Süden und in Höhe der höchsten Erhebung zu Fuß ansteigen (2 Kasbahruinen in der Nähe). I(inder bieten sich gelegentlich zum Schirmtragen an für io DiH.

Weitere Ftugggebiete:
Aglou-Plage (Küstenkette 10 km von Tiznit) NW, zu Fuß.

Cap Rhir (NW und S), nördlich von Agadir, zu Fuß, am Nachmittag heikel!
Taourirt Ouzfatou (S0,0), Halbwüstenberg nahe Tata bei Tizgui Ida Ouballou am Südrand des Anti Atlas; guter Strecken und Thermikofen, nur zu Fuß, je nach Wind auch am ersten Absatz startbar.
Oukaimden (Skigebiet im Atlas bei Marrakesch), sehr hochalpin, verschiedene Startmöglichkeiten (NW - 5W); Straße und zu Fuß (Lifte nur bei Schneetage).
Erg Chebbi / Merzouga (SW,W); Dünensoaren am »A...der Welt, I000 km von Agadir in Marokkos Sandgürtel; südlich von Erfoud / Rissani.
Tazerkount (NW), Start beim Sender oberhalb von Afourer, bei Beni Mellal (Mittlerer Atlas); Straße und io Gehminuten.

und viele andere Möglichkeiten...

SONSTIGE INFOS

UNTERKÜNFTE

Agadir:
Hotel Aferni, Tel: (+212)/(0)48 - 840730, Fax; 840330 (mit Pool, ruhig).
Hotel Pellte Sude, Tel: 048/840779, Fax: 840057 (preiswert).
Camping Agadir; zahllose Touristenhotelkomplexe.

Tiznit
Hotel Tiznit, Tel: 048/862411, Fax; 862119.

Tafraout
Hotel Les Amandiers (nobel), Tel: 048/800088, Fax: 800343.
Hotel Tafraout, (einfach) Tel. 048 - 800121.

Marrakesch
Hotel Ali , bekannter Trekkertreff, Tel: 044/444979•

Zagora
Hotel La Fibule; Tel; 044/847318.

Sidi Ifni
Hotel Legzira, romantisch, direkt am Strand von Legzira (Landeplatz), sehr gutes Essen!
Kontakt: 048/780457.
Hotel Bellevue (einfach) in Sidi Ifni, Tel: 048/875072.

Erg Chebbi (Dünenwüste)
Auberge - Camping Oasis, 045/577321, Fax: 576826.

Ouarzazate
Hotel La Valle e, Tel: o 44/854034, Fax: 854043.

Afourer / Beni Mellal
Auberge du Lac, (Bin et Ouidane) Tel:/Fax: 043/442465.

Tizi n' Test
Einfache Unterkunft »Restaurant du Tizi n'Test«, unterhalb vom Pass, kein Tel., oder Biwak 6 km nördlich vom Pass rechts von kleinem Sattel.

(Vorwahl Marokko 00212)

AUTOVERMIETUNG/ TRANSPORT

ERG Tours, Tel: (+212)/48/80021o, Fax: 229993 www.ergtours.com
Landrover mit Chauffeur, ca. 15o Euro/Tag (Platz für 4 - 6 Personen), mein zuverlässiger Partner seit Jahren! Ausgestattet mit Funk und Handy, ständiger Kontakt im Falle von Flugunfällen!
Ansonsten gibt es diverse Autovermieter in Agadir und Marrakesch oder Casablanca.
Kleinwagen (Fiat Uno, R 5) kosten Tagesmiete ca. 4o•50 Euro, Woche ca. 3.000 Dirhams Euro =. ca. so Dih), Benzinpreise sind sehr hoch, ca. 8o Cent/Liter.

T/PPS:
Empfohlen wird für Individualreisende mit GS eine Mitgliedschaft bei der Deutschen Rettungsflugwacht (kostenlose Rückholung und Erstversorgung!). Die marokkanischen ICrankenhäuser und Behandlungen sind bei schwereren GS-Unfällen nicht unbedingt vertrauenerweckend! Es gibt jedoch deutsche und französische Ärzte in Agadir.
Adresse: DRF, Echterdinger Str. 89, D - 70794 Filderstadt, Tel. 0711/7007-0, Fax 0711/7007-333.

MITREISE BEI ORGANISIERTER MAROKKOTOUR:
Für Neugierige organisiert der Autor die Möglichkeit, marokkanische Fluggebiete mit dem Landrover zu erleben. Info unter www.gleitschirmurlaub.de. Zeit: Ende Februar 2003 und/oder Mitte/Ende April.
Eine Non-Profit-Tour für 3-4 Leute.
Auskunft Tel. 08363/94443, e-mail : mail@outdoorvisions.info.

KARTE
Michelin Nr. 969 übersichtskarte Marokko. Detailkarten können *nur* in Rabat über die Division des Cartes Marocaines im Maßstab 1:100.000 besorgt werden.

LITERATUR:
Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer, Oliver Guenay, 2, Auflage in Arbeit; Thermik Verlag, 2002.

Frzew

Nach »Nachtflug« von Antolne Saint-Exupery

Die Frau des Piloten wurde geweckt durch einen kühlen Luftzug, der durch die halboffene Bullytür hereinwehte und ihr empfindlich kalt über den Rücken strich, so dass sie die Schulterblätter zusammenzog und mit den Händen schlaftrunken nach der heruntergerutschten Decke tastete.

Doch eine merkwürdigen Stimmung ließ sie nicht mehr einschlafen und so betrachtete sie ih e Mann. Sie bewunderte seine klar gewölbte tj-pit dem dichten schwarzen Haarpelz, der sie, le ihn zum ersten Mal erblickte, beinahe erSC ckte und von dem sie niemals geglaubt hätte, dass er so weich sein könnte und sie musste an einen starken Bären denken.

Noch lag er neben ihr im Bett, geborgen wie ein Grizzly in seiner Winterhöhle und damit sein Schlaf nicht gestört wurde, zog sie ihm die Decke, die bis zu seinem Bauchnabel herabgerutscht war, zurück über seine breiten Schultern, die ihr so viel Geborgenheit vermittelten, wenn sie sich an sie schirnegte. Dann erhob sie sich leise und vorsichtig, setzte sich in die Tür des Bullys und ließ sich den morgendlich frischen Wind um die Nase wehen.

Von hier oben, nicht umsonst hatten sie diesen Platz für die Nacht gewählt, konnte sie das ganze zerklüftete Tal überblicken, das sich eineinhalb Kilometer unter ihnen durch die schroffen Felsen schnitt.

Noch lag er ruhig, hingestreckt in tiefem Schlaf. Sie betrachtete seine starken Arme, die es so gut verstanden, dieses Stück Tuch zu lenken, das für ihn Lebensfreude und Herausforderung bedeutete und mit dem er auch gleich wieder starten würde und, so wie es immer war, bald darauf am Horizont ihren Blicken entschwinden. Diese Arme und Hände waren hier in ihrer gemeinsamen Koje nur für kurze Zeit zärtlich gewesen, ihr wahres Tun lag da draußen, wo der Morgen dem Schwarz der Nacht erste graue Konturen entriss. Noch einmal betrachtete sie den schlafenden Mann mit einem langen Blick. Sie kannte das Lächeln dieses Mannes, seine liebevollen Zärtlichkeiten, aber nicht seine zornige Energie in Sturm und Wetter. Sie umschlang ihn mit den Banden der Liebe und Fürsorge; aber jedesmal in der Stunde des Aufbruches fielen diese Bande von ihm ab, ohne dass es ihm Leid darum schien.

Kürze Zeit später schlug er djeAug&I auf.

»Wie spät ist es? »

»Kurz nach sieben.«

»Wie ist denn das Wetter?»

»Weiß ich doch nicht. »

Er setzte sich auf, reckte sich, und kam langsam nach vorne zur Tür gekrabbelt.

»Sehr kalt wird es nicht sein. Wo kommt denn der Wind her? »

»Wie soll ich das wissen. »

Er beugte sich hinaus. Süden. Sehr gut. Das hält br5,ti te abend. Er schaute befriedigt nach dem Meeler sich anschickte, gleich hinter den westiichen Bergen abzutauchen und der Sonne das weite Spielfeld des Himmels zu überlassen.

Alles prächtig.

Dann senkte er den Blick hinunter ins Tal, das die Nacht noch immer in ihren Krallen aus Dunkelheit gefangen hielt. Nur die vielen kleinen schimmernden Lichter vermittelten einen Eindruck von Geborgenheit und Wärme. Doch sie waren nicht von seinem Interesse, bald würde er hoch über ihnen schweben.

»Woran denkst du?«

Er dachte an den Nebel, der sich bilden könnte in den nächsten Stunden. Doch er hatte seine Taktik, wusste wo er ausbiegen konnte.

Noch immer hatte er den Oberkörper weit aus der Bullitür gelehnt. Er holte tief Luft, wie ein Schwimmer, bevor er sich in die Wogen stürzt.

»Du bist nicht ein bisschen traurig, wie lange wirst du weg bleiben?»

Acht, zehn Stunden? Er wusste es nicht.

Traurig? Nein, warum.

Diese Gipfel, diese Berge mit ihren Wiesen, ihren Gletschern, ihren Seen..., man zog aus, frei sie zu erobern.

Er lächelte, es war schön, am frühen Morgen starten zu können. Der nur weich wehende Bergwind würde einen Start zulassen. Zwar würde er kräftig und schnell laufen müssen, doch egal. Gesicht nach Süden, ein kraftvoller Spurt, und drei Minuten später sind Berge und Täler nur noch wie der Meeresgrund, verschwommen und distanzlos weit entfernt.

Sie wollte reden von all dem, was man aufgibt, bei diesem »Erobern«.

»Du liebst dein Heim nicht.«

»Doch, ich liebe mein Heim.«

Aber sie fühlte, dass er schon unterwegs war, Die breiten icflule'n ternmien sich bereits gegen den kalten Wipd,,i *.

Sie dette et dem Kin,zuÍl Himmel hinauf. »Du haAt sFki9ne W-etter, dertireelet fe Sternen ibetrei,ur.1(

Er achte. »Ja, yieißt

Sie leKre die Handel sQinet Qberarrrtinrd tle sofort durchströrrftti,ve *der iffir>e* dieses Körpersi, den sie gleich, wieeinzählte Maie vorher, an die vielen Gefahren und Unwillen des Himmels ausliefern sollte.

»Auch wenn du stark und erfahren bist, sei bitte vorsichtig!»

»Vorsichtig, natürlich bin ich das.« Bei diesen Worten lachte er abermals.

Dann kleidete er sich an. Er suchte die wärmste Unterwäsche, das dickste Fleece, und den dichtesten Overall für den langen kalten Flug, le schwerer er wurde, um so mehr bewunderte sie ihn. Sie selber klettete ihm das Variometer an den Oberschenkel und band ordentlich, Haken für Haken, seine Stiefel zu.

»Die blöden Socken drücken mich.«

»Hier sind andere.«

»Such mir eine Batterie für die Taschenlampe.«

Sie begutachtete ihn von allen Seiten, rückte hier nochmal gerade und zog dort noch mal zurecht, bis alles glatt und adrett passte.

»Du siehst richtig gut aus.«

Sie sah, wie er sich sorgfältig mit dem Kamm durch die Haare fuhr.

»Ist das für die Sterne?«

»Nein, es ist nur, damit ich mich jünger fühle.«

»Ich bin eifersüchtig... .«

Er lachte wieder, drückte sie an seine Gore-texbeharnischte Brust und küßte ihre Stirn. Dann hob er sie mit seinen starken Armen so leicht hoch, als sei sie ein kleines Mädchen, das ängstlich aufgewacht ist, mitten in der Nacht, und Schutz suchend vor dem elterlichen Bett steht und vom verständnissvollen Vater zurückgetragen wird. Er legte sie zurück in ihre Koje, zog ihr die Decke immer noch lachend bis zum Kinn. »Schlaf, es wird nichts passieren.»

Dann, den Helm bereits auf dem Kopf, das Gurtzeug angeschnallt, den Schirm über die Schulter gewuchtet, zog er die Bullytür zu und stellte sich dem noch immer dunkelgrauen Morgen.

Sie blieb still liegen. Betrachtete voll Traurigkeit die Fotos gemeinsamer Zeiten, die sie überall Dach des Bullys an die Wände geklebt hat, ließ ihren Blick über die schönen hölzernen Regale schweifen, die seine nicht nur starken, sondern auch geschickten Hände gebaut und angebracht hatten. Sie sah all die zweisame Behaglichkeit, die für ihn da draußen bald nur noch wie der Meeresgrund war, grschwornmen und distanzlos weit enhrerni:

Für,Nadjai,

Willi Polke/.

TÜRKEI-TIPPS

Kadri Tuglu, der Veranstalter der Air Garnes in ölüdeniz, steht uns Rede und Antwort

Interview und Fotos: Benedikt Liebermeister

Foto: Guenay

Kadri Tuglu, Mentor **des Gleitschirmfliegens** in Ölüdeniz

Alle Gute kommt von oben, tolle Shows bei den World Air Garnes.

»Ladies and Gentlemen, we do a basejump-show for you«. Über der malerischen Bucht von Ölüdeniz stürzen sie sich von Tandemgleitschirmen in die Tiefe. Mit atemberaubender Geschwindigkeit rasen die Körper auf die Erde zu, knapp über dem Boden öffnen sich mit einem lauten Knall ihre Fallschirme. Neben Mike Küngs Acroshow der Höhepunkt der Ölüdeniz Air Games (powered by Sky Paragliders), die zooz bereits zum dritten Mal stattfanden. Der gleichnamige Ort an einem der schönsten Sandstrände der Türkei hat sich mittlerweile zu einem familienfreundlichen Fliegereldorado entwickelt. Wer neben Fliegen, Wassersport und Faulenzen so richtig Action mag, war dort genau richtig. Die Besucherzahlen erreichten Rekordhöhen, zeitweise war von 60o bis 700 Piloten täglich die Rede. Für einen ruhigen Strand/Bade- und Flugurlaub ist die Zeit vor oder nach den Games eher zu empfehlen. Doch der Partyfan kam voll auf seine Kosten.

»Fun in the sun« war das Motto des türkischen Mega-Events. Perfekt organisiert wurde die Show von Kadri Tuglu, der weder Kosten noch Mühe gescheut hat, um ein großartiges Programm zu bieten. Wir haben die Gelegenheit genutzt und ihm ein paar Fragen gestellt.

Zur Person: Kadri, Mentor des Gleitschirmfliegens am Babadag, hilft gern in allen Belangen. Ursprünglich Ingenieur für Schiffbau erwarb er zusätzlich den Masters Degree in Business and Adminstration an der Istanbuler Universität. 1983 kam er das erste Mal nach Ölüdeniz, seit 1987 lebt er dort während der Saison (April bis November). Ihm gehört die Kult-Bar Cloud9 – der Treffpunkt der Fliegerszene – und das angrenzende Spezialitätenrestaurant für Fisch und Meeresfrüchte Deep Blue. Der sympathische 38-Jährige ist mit der professionellen Harfenspielerin Bahar verheiratet und hat eine 1, Jahre alte Tochter.

Kadri, wie waren die Anfänge des Gleitschirmfliegens in Ölüdeniz?

Französische Abenteurer entdeckten bereits 1988 die Möglichkeiten, die Ölüdeniz zum Gleitschirmfliegen bietet. Damals war der Auffahrtsweg auf den Babadag natürlich kaum ausgebaut. Die französischen Pioniere quälten sich zu Fuß auf den Gipfel des imposanten Massivs des „Vaters der Berge". Schon damals waren die Piloten vom unglaublichen Panorama verzaubert, das allein ein Gleitflug zum Strand über 2.000 Höhenmeter bietet, Seit 1991 haben sich die professionellen Tandemunternehmen etabliert.

Wann ist die beste Reisezeit?

Die Straße auf den Babadag wird Anfang April aufgemacht. Manchmal hegt in den ersten Apriltagen noch Schnee auf dem Gipfel, doch von den unteren Startplätzen wird schon geflogen. Die thermischen Bedingungen sind jetzt hervorragend, die Wolkenbasis liegt oft über 3.000 Meter. Um diese Zeit öffnen auch die meisten Hotels, einige, wie z.B. das Lykia World, haben das ganze Jahr Betrieb. Der Mai gehört zur Hochsaison, in den letzten Jahren nutzen die Flugschulen verstärkt den ruhigeren Juni, um Sicherheits- und Flugtechniktrainings anzubieten, Im September steuert die Saison ihrem zweitem Höhepunkt entgegen. Oktober ist absolute Hochsaison, bis 15., 20. November hält sich meist das sonnige Wetter und alle Hotels sind geöffnet.

Was sollten die Piloten beim Fliegen in Ölüdeniz unbedingt beachten?

Neben allgemeinen Wetterinformationen – im Cloud9 gibt es einen öffentlichen Internetzugang (www.babadag.com) und 24 Stunden-Live TV vom Gipfel des Babadag, viele lokale Tandemunternehmen drucken Wetterberichte aus – müssen sich die Piloten mit den lokalen Windverhältnissen vertraut machen. Bei überregionalem Westwind rate ich dringend vom Fliegen ab, bei Ostwind muss sehr genau auf die Stärke geachtet werden. Vorsicht vor Dustdevils und vor Starts in einen Rotor. Erkundigt Euch bei uns im Cloud9 oder bei den einheimischen Piloten. Hier sind die wichtigsten Kontaktnummern für den Notfall:
Police Headquarter: +90/252/6170055
Likya Health Center: +90/252/6166930 Kadri Tuglu: +90/533/4373102
e-mail: info@babadag.com.

Anmerkung: Bitte beherzigt diese Aufforderung. Bedenkt aber auch, dass gerade die einheimischen Tandempiloten über eine Menge Erfahrung verfügen und manchmal eine hohe Schmerzgrenze haben. Die letzte Entscheidung müsst ihr vorm Start selbst treffen. Die Startplätze sind keine sanften grünen Almwiesen, ein Fehlstart kann fatale Folgen haben. Gerade dieses Jahr gab es eine Reihe unnötiger schwerwiegender Unfälle. Fragt im Zweifelsfall eine deutsche Flugschule, es sind fast immer welche vor Ort. Viele Schulen nutzen vorwiegend die Morgen- und Abendstunden zu unvergesslichen, ruhigen Panoramaflügen.

Verursachen deutsche Piloten oder Flugschulen irgendwelche Probleme?

Nein, überhaupt nicht. Die Deutschen sind sehr diszipliniert, die deutschen Flugschulen überaus gut organisiert. Im Allgemeinen verhalten sich alle ausländischen Gastpiloten sehr positiv. Auf ausreichende Absicherung im Krankheits- oder Unglückfall sollte geachtet werden.

Anmerkung: Probleme gibt es z.B. mit unter- oder nicht versicherten Piloten aus Osteuropa. Ein Rumäne verunglückte schwer bei einer stabilen Steilspirale ins Meer. Kadri sammelte am Abend bei Gästen im Cloudg um seine Krankenhauskosten wenigstens teilweise zu decken.

Wie ist eigentlich der Flugbetrieb in der Türkei geregelt, besitzen die Tandempiloten Lizenzen?

Der Flugbetrieb in der Türkei wird von der Turkish Aeronautical Association geregelt. Türkische Piloten müssen dort ihre Fluglizenz erwerben.

Immer wieder hört man von Problemen mit der Auffahrt auf den Babadag, von Jahr zu Jahr steigen die Preise.

Reserve-Reifen eines der Auffahrtlastwägen

Wir haben in den letzten Jahren so manches Gefecht mit dem Department of National Forest ausgetragen, das ja einen großen Teil der Auffahrtsgebühr für sich beansprucht. Jetzt stehen wir in gutem Einvernehmen und können den Preis stabil bei io Euro halten. Eventuell kommen wir sogar noch etwas runter. Die Jeeps und Lastwägen haben alle eine Insassenversicherung. Wir planen auch den Bau einer Seilbahn auf den

Babadag, doch da der Berg im Naturschutzgebiet liegt, sind noch eine Menge Hürden zu nehmen.

Anmerkung: Es gab immer wieder Zwischenfälle mit den Jeeps und Lastwägen. Schon zweimal kam es bei der Runterfahrt zu Bremsversagen. Der Fahrer lenkte den Wagen gegen den Hang und brachte ihn so zum Stehen. Seht euch den Zustand der Wagen genau an, bevor ihr einsteigt, Genauso gefährlich ist es, den Wagen hoffungslos zu überladen.

Die Türkei ist doch ein islamisches Land, gibt es irgendwelche Verhaltensregeln für uns?

Die Türkei ist kein islamisches Land sondern eine demokratische Republik. Der Großteil der Bevölkerung gehört zwar dem Islam an, doch die Trennung von Staat und Kirche ist in der Türkei ganz eindeutig geregelt. Wir feiern hier die heißesten Partys und „topless" am Strand ist auch nicht verpönt.

Wie organisiert man am besten die Reise nach Ölüdeniz?

Entweder bucht ihr in Deutschland Pauschalangebote oder ihr kommt einfach mit einem billigen Last Minute Flug und organisiert die Unterkunft hier. Ich helfe euch gerne,

Anmerkung: TUI oder andere große Reiseveranstalter bieten sehr günstige Pauschalangebote. Außerdem reisen viele Flugschulen nach Ölüdeniz, Informationen in Travel und Training im Info 12o/Februar. Das Fluggebiet Ölüdeniz haben wir auch im Info 113 vom Dezember 2001 vorgestellt. Die Türkei ist ein riesiges Land mit einer Vielfalt an Flugmöglichkeiten. Oliver Guenay zeigt euch auf den folgenden Seiten eine Auswahl davon.

Fluggebiete im Südwesten der Türkei

**Ölüdeniz und sein (fast) 2.000 Meter Flug vom Babadag — wer kennt es nicht?
Im Frühjahr und Herbst ist dort Hochsaison für Flugferien mit Familie und Freunden bei vielen Hobbypiloten. Doch der Berg mit seinen immerhin sieben Startplätzen ist nicht trivial und wird leichtsinnig unterschätzt. (siehe Airgames). In Ölüdeniz sorgen inzwischen etwa 6o Tandempiloten mit 23.000 absolvierten Saisonflügen (Mai bis Ende Oktober) dafür, dass in der Luft immer „etwas los ist". Seit drei Jahren wird Mitte Oktober das einwöchige Spektakel der Air Garnes abgehalten, mit 2002 so viel Piloten wie nie zuvor. Ein Grund, sich Gedanken zu machen, ob es nicht sinnvoll wäre, einmal auszuweichen? Die Küstentandschaft der Region Lykien (Provinzen Mugla und Antalya) bietet eine Reihe von Flugmöglichkeiten, die seit 1996 erschlossen wurden.**

Ören

ein ruhiges Fischerdorf 5o km östlich von Bodrum und ebenso viele km südlich vom neuen Flughafen Milas (Bodrum) besitzt den unter meiner Anleitung im Dez/Jan. 96/97 errichteten Startplatz am Kocatepe (SW, S, leicht und N, schwierig). Der nur sechshundert Meter direkt über dem Strand gelegene Flugberg mit seiner Betonstartfläche ist per Fahrpiste erreichbar. Die Auffahrt kann mit dem Taxi und vom Hotel Alnata der Brüder Ergun organisiert werden. Der Felsgrat ist jedoch sehr nordwindanfällig und nur etwas für Piloten, die mit ihrem Schirm umgehen können — nichts für Flugschüler und Flugschulen 1 Ein Ganzjahresfluggebiet. Gelandet wird am Strand. Viele ruhige nette Fischerkneipen mit gutem und günstigem Essen !

Kontakt: ERGUN - Sportreisen GmbH, Carl-Jordan Str. 9, 83059 Kolbermoor, Tel: 08031/809573, Fax 809575, e-mail: ergunreise©gmx.de

Man trifft sich in Ören beim Pool des Alnata Hotels. Dieses kann auch die Auffahrt zum Startplatz sowie sonstige Aktivitäten organisieren.

Kas

Das nette Städtchen liegt etwa 1 1/2 Fahrstunden südwestlich von Fethiye/Ölü- deniz mit seinen beiden Marinas. Der Startplatz heißt Assas (1.005 m) und liegt 2,5 km vom gleichnamigen Dorf in den Bergen. Richtung 5W wird gestartet. Am Nachmittag zumeist Seitenwind, vor allem bei Meerbrise. Dann wird zum vorgelagerten Grat direkt über Kas geflogen, wo stundenlang gesoart werden kann, Die Landung auf der großen betonierten Fläche der westseitigen Marina ist unproblematisch, die an der

Über Cökelez

Über den Sinterterrassen Pamukkales

Am Startplatz Asaz Kas

Cökelez

Pamukkale

Kaklik

Ören

Ölüdeniz

Kas

Hafenmarina erfordert den erfahrenen Piloten. Das Gebiet wurde im Jahre 2000 von Arslan Öztürkmen erschlossen und die Piste zum Stadtplatz mit Mitteln der Stadt angelegt. Arslan besitzt am Hafen das Tandemunternehmen Sky Sports (www.skysports-turkey.com) und macht auch Gebietsführungen, insbesondere nach

Bozkaya

Das Streckenfluggebiet über Sinekcibel, etwa 68 km nördlich von Kas. Der Startplatz ist nach S, SE gerichtet und etwas steinig. Die steilen Rinnen und Flanken unterhalb bieten ausgezeichnete Thermik, die im Sommer extrem stark ist (Basis bis 4.500 m regelmäßig) und daher tagsüber den besten Piloten vorbehalten. Im Winter eher auch für gemäßigte Flieger möglich.

Kontakt: Sky Sports in Kas (nicht zu verwechseln mit Sky Sports in Ölüdeniz) direkt am Hafen gegenüber vom Parkplatz.

Arslan Öztürkmen, Tel. 0242/836 32 91, e-mail: skyarslan@hotmail.com , www.skysports-turkey.com

Shuttle zum Startplatz von 8 h –16 h bei Flugwetter alle 2 h oder für Gruppen nach Vereinbarung!

Fluggebietseinweisungen, Führungen, Tandemflüge

Pamukkale

Die weltberühmten Sinterterassen mit den Heilquellen, der Nekropolis und den gewaltigen Ruinen von Hierapolis sind ein Muss in der Türkei. Schon 1987 versuchten hier französische Gleitschirme ihr Aufwindglück. Jedoch darf man nicht direkt von den Sinterterassen in den Talwind starten. Es gibt einen nahegelegenen Startplatz und in den Wiesenflanken wird auch geschult (Club von Denizli). Der eigentliche Startplatz (SW) liegt auf dem Rücken oberhalb dahinter und heißt Dinamit. Er liegt etwas unglücklich im Seitenwind (Rotoren beachten) aus der nahegelegenen Schlucht. Diesen Wind nutzt man nach dem Start zum Aufdrehen und Soaren und kann anschließend die 3 km nach Südosten queren, um Pamukkales Sinterterassen zu überfliegen bzw. dort weiterzusoaren, falls der Talwind ausreicht I

Cökelez

Das noch kaum bekannte Thermikdorado der südwestlichen Türkei. Der unscheinbare Berg mit Sender liegt 35 km von Denizli und bietet im Sommer extrem starke Thermik. Die weiteste geflogene Strecke ist bisher 95 km. Im Winter ist die Thermik sanfter. Die Landschaft erinnert an Spaniens Sierra. Landeplatz sind ausreichend große Felder am Fuß des Berges.

Weitere Fluggebiete rund um Denzli sind: Kaklik (Talwindsoaring) und Gökbel (W, NW). Der bekannte Mount Honaz darf nur noch für Sonderveranstaltungen benutzt werden (World Air Garnes), ist sonst vom Militär gesperrt.

Kontakt: Cafe Outdoor in Denizli, seit Sommer 2002 der Treffpunkt für die ca. 7o Clubmitglieder mit Essen, Kletterwand, Internet und gemeinsamen Ausflügen zu den Startplätzen am Wochenende.

Isa Dal (spricht deutsch und englisch), Tel: 0532/2924729; e-mails: info@outdoorclub.net, dalisa@turkishtowels.net

Page: www.outdoorclub.net

Tel./Fax des Clubs: 0258/2122105

Clubshuttle zu den Startplätzen an den fliegbaren Wochenenden.

In Pamukkale gibt es noch Sefa Bayaltun, einen Piloten und Geologen, der professionell geführte Rafting und Geotouren anbietet, aber auch hilft zu den Startplätzen.

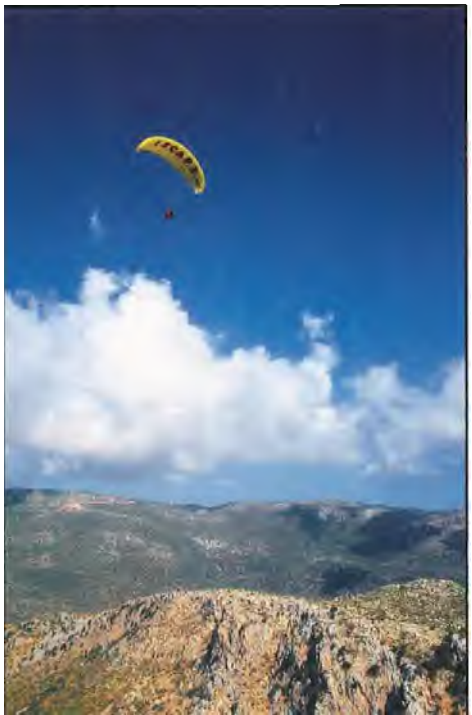
Tel: 0532/3254692, 0258/2722363,

e-mail: sefatravel@mynet.com

homepage: www.pamukkalerafting.com.trlc

Wer sich für Details interessiert, sollte sich die Neuauflage „Die schönsten Fluggebiete rund um das Mittelmeer" zulegen – erscheint gegen Jahres-ende beim Thermik Verlag, Gleitschirm.

Oliver R. Donald Guenay



Europas Nr. 1 im Rechtsschutz.

Die D.A.S. Ein Unternehmen der ERGO Versicherungsgruppe. www.das.de

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:	Bankleitzahl:
Geldinstitut:	
Zahlungsweise:	❑ jährlich ❑ 1/2-jährlich mit 3% Zuschlag ❑ 1/4-jährlich mit 5% Zuschlag
Vertragsbeginn:	ab dem _____ 0 Uhr (frühestens anr Tag nach Eingang bei der D.A.S.)
Bei welcher anderen Gesellschaft ist oder war Antragsteller/Partner rechtsschutzversichert?	Vertrags-Nr., Wurde der Rechtsschuftvertrag von der Gesellschaft gekündigt? ❑ ja 3 nein

❑ **Antrag auf Rechtsschutzversicherung**

Ich beantrage eine Rechtsschutzversicherung gemäß den Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung (ARB 2002) im Rahmen des Vertrages zwischen dem DHV und der D.A.S. Deutscher Automobil Schutz Allgemeine Rechtsschutz-Versicherungs-AG, Thomas-Dehler-Straße 2, 81737 München

	Jahresbeiträge inkl. 16"/n Vers.-St. ohne Selbstbeteiiigung DUR	mit Selbstbetai4ung (150 EH)
Privat- **und** Berufs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige (5 25 ARB 2002)	❑ 134,90*	❑ 97,50l
Privat-, Berufs- und Verkehrs-Rechtsschutz für Nichtselbständige (6 26 ARB 2002) , *Ideal"*	❑ 216,60*	❑ 168,20*
Verkehrs-Rechtsschutz (6 21 Abs. 2 ARB 2002) mit Fahrer- und Fußgänger-Rechtsschutz für meinen Pkw/Kombi amtl. Kennz./je Fahrzeug	❑ je Fahrzeug **79,90***	❑ je Fahrzeug **59,90***
Verkehrs-Rechtsschutz 1 + für Nichtselbstständige 15 21 Abs. 11 ARB 2602 1 für alle auf den Antragsteller, Lebenspartner, minderjährige Kinder zugelassenen Motorfahrzeuge zu Lande sowie Anhänger	❑ 122,30a2	❑ pauschal **92,80***
Wohnungs- und Grundstücks-Rechtsschutz (als Ergänzung) für das selbst bewohnte Objekt mit Anschrift wie oben	❑ 49,10*	❑ **35,70***

n Eigentümer ❑ Mieter Ei einer Wohnung ❑ eines Einfamilienhauses

Diese Preise sied Normaltarife - für DHV-Mitglieder gilt abzüglich 25 %

Rechtsschutz für Selbstständige und Vermieter auf Anfrage bei den Vertrauensleuten

Name des Lebenspartners' _____

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

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

Deutscher Automobil Schutz Versicherungs-AG

Vertragsbeginn an 0 Uhr, frühestens am Tag nach Eingang bei der B.A.S. | Vertragsdauer: Jahre | **Zahlungsweise** ❑ jährlich ❑ 1/2-jährlich ❑ 1/4-jährlich | Beitrag lt. Zahlungsweise EUR

1=1 D.A.S. Sicherheitsbrief für den Versicherungsnehmer ❑ **D.A.S. Familien-Sicherheitsbrief** Ausschluss des Krankenversicherungsschutzes im Ausland

❑ Ausschluss von Leistungen, die bereits im Rahmen einer Kraftfahrtversicherung mit Schutzbrief abgedeckt sind | Name und Sitz des Versicherers | Vertrags-Nr.

mit ❑ 10 EUR Nachlass für das Fahrzeug | amtl. Keimzeichen _____ | und ❑ 10 EUR Nachlass für ein 2. Fahrzeug (nur im Familien-Sich erheitsbrt | amtl. Kennzeichen _____

Weltweite Sicherheit rund um die Uhr!

IM **56,80 EUR** im Jahr D.A.S. Sicherheitsbrief

für 74,70 EUR im Jahr D.A.S. Familien-Sicherheitsbrief

DHV-IVIitglieder 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 Nichtselbständige (00 25, 26 ARBI 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 selbständigen 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,– EUR je Rechtsschutzfall zuzüglich Strafkaution bis 100000,– EUR. Die Hinweise für Rechtsschutz-Verträge, insbesondere zur Einwilligung nach dem Bundesdatenschutzgesetz, sind Vertragsbestandteil. Vom Vertragsinhalt abweichende oder den Vertrag ergänzende mündliche Vereinbarungen sind nicht gültig. Die ARB 2002, die Verbraucherinformation und das Merkblatt zur Datenverarbeitung erhalte ich mit der Police.

Einwilligungserklärung nach dem Bundesdatenschutzgesetz:
Ich willige ein, dass der Versicherer im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder der Vertragsdurchführung (Beiträge, Versicherungsfälle, Risiko-Nertragsänderungen) 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

Vorsitzender des Aufsichtsrats: Dr. Lothar Meyer, Vorstand: Wulf Nibbe (Vorsitzender), Jürgen Vetter, Peter Wiegand, Reinhold Gleichmann (st. V.)
Sitz der Gesellschaft: München, Handelsregister: Amtsgericht München HRB 41053

241/119

Sicherheitsmitteilung

Gurtzeug für Hängegleiter

Smoking Race DHV 03-0089-92

Fly & more GmbH, Kufsteiner Str. 44, D-83064 Raubling-Kirchdorf , Tel: 08035/6189, e-Mail: office@fly-more.com, homepage: www.fly-more.com, wurde von einem Piloten auf eine mögliche Behinderung durch die Beinschlaufen beim Gurtzeug Smoking Race beim Start hingewiesen.

Es ist dringend darauf zu achten, dass die Beinschlaufen so fest angezogen und auf den Oberschenkelumfang angepasst werden, dass die Schlaufen beim Start nicht nach unten rutschen können und dadurch eine Einschränkung der Beinfreiheit beim Startanlauf ausgeschlossen ist. Zusätzlich kann nach Absprache bei Fly & more GmbH auf Wunsch ein zusätzliches Gummiseil am Gurtzeug angebracht werden, welches ein Herunterrutschen der Beinschlaufen verhindert.

Eine Kontrolle kann schnell und kostenlos durch Fly & more GmbH erfolgen.

03.09.2002
Wolfgang Kaiser
Geschäftsführer
Fly & more GmbH

242/119

Sicherheitsmitteilung

Gleitsegel

Advance Sigma 4/25 S DHV GS-os.-o620-98,
Advance Sigma 4/29 5 DHV GS-os-o622-98,
Advance Sigma 4/27 5 DHV GS-os-o624-98,
Advance Sigma 4/29 DHV GS-01-o625-98,
Advance Sigma 4/27 DHV GS-01-0626-98

Nach extremen Flugsituationen mit Frontstall und abrupt erfolgter Wiederöffnung sind in vier Fällen einige Galerieleinen gerissen.

Advance erlässt mit dem DHV einen Aufruf an alle SIGMA 4 Piloten und ersetzt mehrere Leinengruppen gratis.

Wir bitten um eure Mithilfe beim Aufruf und Unterstützung der Piloten bei Unklarheiten beim Einbau.

Gemäß eingegangenen Rückmeldungen von vier Piloten sind bei extremen Flugsituationen mit Frontstall und abrupt erfolgter Wiederöffnung in der Flügelmitte einige der oberen Galerieleinen gerissen.

Trotz sofortiger interner Tests durch werkseigene Test-Piloten, Untersuchungen verschiedener Leinenhersteller, zahlreicher Diskussionen mit Verantwortlichen des DHV und externen Spezialisten konnte bis zum heutigen Zeitpunkt noch keine abschließende Erklärung gefunden werden.

Betroffen sind nur Gleitsegel des Modelltyps SIGMA 4, welche zwischen August 1998 und August 2001 produziert und ausgeliefert wurden.

Obschon der genaue Hergang noch nicht geklärt werden konnte, hat sich die Firma ADVANCE nach dem letzten Vorfall entschieden, in Übereinstimmung mit dem DHV vorsorglich folgende Sicherheitsmaßnahmen zu treffen:

1. Aufruf an alle Piloten des Modelltyps SIGMA 4 sich bei ihrer Handelsvertretung zu melden.

2. Advance stellt den betroffenen Piloten umgehend Ersatzleinen zur Eigenmontage zu. Ersetzt werden auf den Ebenen A, B und C pro Seite total fünf komplette verstärkte Leinengruppen (Stammleinen, mittlere und erste Galerie).

Die Leinen sollten so schnell wie möglich ausgewechselt werden. Der Ersatz erfolgt umgehend und kostenlos nach Eingang der Pilotenrückmeldung.

Thun, Oktober 2002
Rolf Zeltner
ADVANCE Paragliders
Tel: +41/33225/701o, Fax: 1-41/33225/7011
info@advance.ch, www.advance.ch

Anzeige

Sicherheitsmitteilung

Gleitsegel

Paratech P7o M DHV GS-o1-o715-99,
Paratech P7o L DHV GS-oi-o8o6-oo

Bei einem P7o sind während eines Kunstflugmanövers Leinen gerissen. Der Pilot konnte am danach ausgelösten Rettungsschirm landen und blieb unverletzt. Die Untersuchung ergab eine zu geringe Festigkeit einzelner Leinen bei diesem Schirm. Bei allen weiteren bisher untersuchten Schirmen konnten keine zu geringen Festigkeiten festgestellt werden.

Die Firma PARATECH AG trifft deshalb vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahme:**

Für alle P7o wird eine außerordentliche Nachprüfung der Mittelleinen gefordert, bis zur Durchführung der Nachprüfung dürfen die betroffenen Geräte nicht geflogen werden.

Betroffene Piloten wenden sich zur Nachprüfung an folgende Betriebe:

PARATECH Service, Tel: +41((o)71/7873031, service@paratech.ch
Flugsportservice Sky Club Austria, +431(0)3685/22333, office@skyclub-austria.com, Aerosport, Tel. +491(08034/1034, info@aerosport.de
Schwende, den 11.10.2002
Uwe Bernholz, Migg Lenz
Entwicklung, Geschäftsführer PARATECH AG

Warnung

Gurtzeug für **Gleitsegel, Gurtzeug für Hängegleiter**

Überprüfung der Auslösbarkeit von Rettungsgeräten an Gurtzeugen im Rahmen der Kompatibilitätsprüfung.

Bei einem Sicherheitstraining war das Rettungsgerät aus einem Gleitsegelgurtzeug der Marke Sup'Air mit integriertem Rettungsgeräte-Top-Kontainer vom Piloten nicht auslösbar.

Die Überprüfung durch den Hersteller ergab keinerlei Abweichungen vom geprüften Muster.

Der DHV nimmt diesen Vorfall zum Anlass darauf hinzuweisen, dass die Probeauslösung des Rettungsgerätes, die im Rahmen der 1<-Prüfung vorgesehen ist, durch den Piloten selbst ausgeführt werden soll. Die Probeauslösung muss unbedingt in Flugposition mit richtig eingestelltem Gurtzeug an einem Simulator erfolgen. Dies soll gewährleisten, dass biometrische Besonderheiten (z. B. Kraft, Armlänge) des Piloten berücksichtigt werden.

Die erfolgte Kompatibilitätsprüfung ist auf dem Prüf- und Packnachweis des Rettungsgerätes zu bestätigen.

Gmund, 23.9.2002
Klaus Tänzler,
Geschäftsführer

Neue Musterzulassungen

Gleitsegel

Musterprüfnummer	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Klasse
DK/ 65.01-1047.02	Nova Phons XS	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 6o kg - 8o kg	1 GH
DHV 15•co-to48-o2	Muse 25	Plasser Andrea 70 kg -90 kg	1 GH
DHV GS-o1-1049-02	Z-One L	Firebird Sky Sport AG wo kg -13o kg	1 GH
DHV 15·02-1250-02	Z-One 5	Firebird Sky Sport AG 6o - 85 kg	1 GH
DHV G5·01-1051-02	Hype 5	Skywalk GmbH & Co. KG 6o kg -9[illegible]kg	1·2 GH
DHV 15.02-1032-02	743 L	Paratech AG 95 kg - i28 kg	1-2 GH
DHV GS-01.1053-02	P43	Paratech AG 85 kg -105 kg	1-2 GH
DHV 65·01-1054-02	Ni5 M	Lukavsky Zdeaek 8o kg - 105 kg	1-2 GH

Hängegleiter

Musterprüfnummer	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Klasse
01-0382	Reim(16	Fly & More	
01-0383	Stratos	Fly & More	3E

Gleitsegelgurtzeuge

Musterprüfnummer	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Anhängelast max.
DHV GS-o3-o265-o2	GT	Aftwave Villinger Ges.m.b.H.	120 kg
DHV G5-03•0266 02	Grcovy	Eder OEG	mo kg
DHV 1S-03.0267-n	Saul	92 [der OEG	Zoo kg

Hängeg,leiterrettungsgeräte

Musterprüfnummer	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Anhängelast max.
DHV 02.0051-02	R7	Firebird Sky Sport AG	na kg
DHV 02-0052-02	Sundve 22 HG	Skyline agil! Ges	go kg

Gleitsegelrettungsgeräte

Musterprüfnummer	Muster	Inhaber der Musterprüfung	Anhängelast max.
DHV 15-02.0085-02	Lifesaver PG 1	Aini[illegible]ave Villinger Ges.m.b.H.	moo kg
DHV GS.02-0086-02	R5 7	Flrehiiel Sky Sport AG	124 kg
DHV 15.02-0087-22	SUNiVe 22 GS	Skyline Filghl Gear	go kg

F

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

Text und Fotos: Felix Rühle

im Kampf

Fortschritt
gegen Tuck und Trudeln

Mit dem von der Firma A.I.R. entwickelten V-Leitwerk ist ein wichtiger Schritt zu höherer Flugsicherheit beim Atos gelungen. Mit dem Leitwerk werden - nach Angabe des Herstellers und zahlreicher Wettbewerbspiloten auch die Flugeigenschaften günstig beeinflusst.

Felix Rühe: »Das von A.I.R. entwickelte V-Leitwerk wurde in dieser Saison im Wettbewerb mit großem Erfolg getestet und ist nun in Serie. Im Vergleich zu bisherigen Flossen hat das V-Leitwerk ein tragendes Profil und ist nicht schwenkbar. Dadurch wird die Nickdämpfung deutlich erhöht und gleichzeitig Auftrieb produziert. Es ist somit einfacher die Fluggeschwindigkeit beim Kurbeln konstant zu halten. Die erhöhte Nickdämpfung verschiebt die Grenze der erfliegbaren Turbulenz, bei der es zu einem Tuck kommen kann. Ein weiterer positiver Effekt sind die Auswirkungen auf die Stalleigenschaften. Die Stallgeschwindigkeit wird etwas reduziert. Mit dem Leitwerk kündigt sich der Strömungsabriss durch Schütteln an der Basis an. Durch die zusätzliche Seitenfläche des V-Leitwerks erhöht sich die Richtungsstabilität. Trudeln Einzuleiten wird dadurch sehr schwierig. Bei einem Stall dreht der Atos nur leicht zur Seite, um sich nach sanftem Abnicken die nötige Fahrt zu holen. Bei hoher Geschwindigkeit liegen Flügel und Pilot ruhiger und strömungsgünstiger in der Luft und der Flugkomfort erhöht sich. Der Atos mit V-Leitwerk hat alle DHV-Tests (Flugmechanik, Lasttest und Testflüge) bestanden. Das V-Leitwerk kann an jedem Atos nachgerüstet werden. Hierzu wird es einfach am Kiel angesteckt. Durch die Positionierung über dem Kiel kann beim IJL Schlepp auch mit einem Startwagen gestartet werden.«

Ein sehenswertes Video dazu gibt es auf www.dhv.de unter News/DHV-TV.

'slicen der Steilspirale

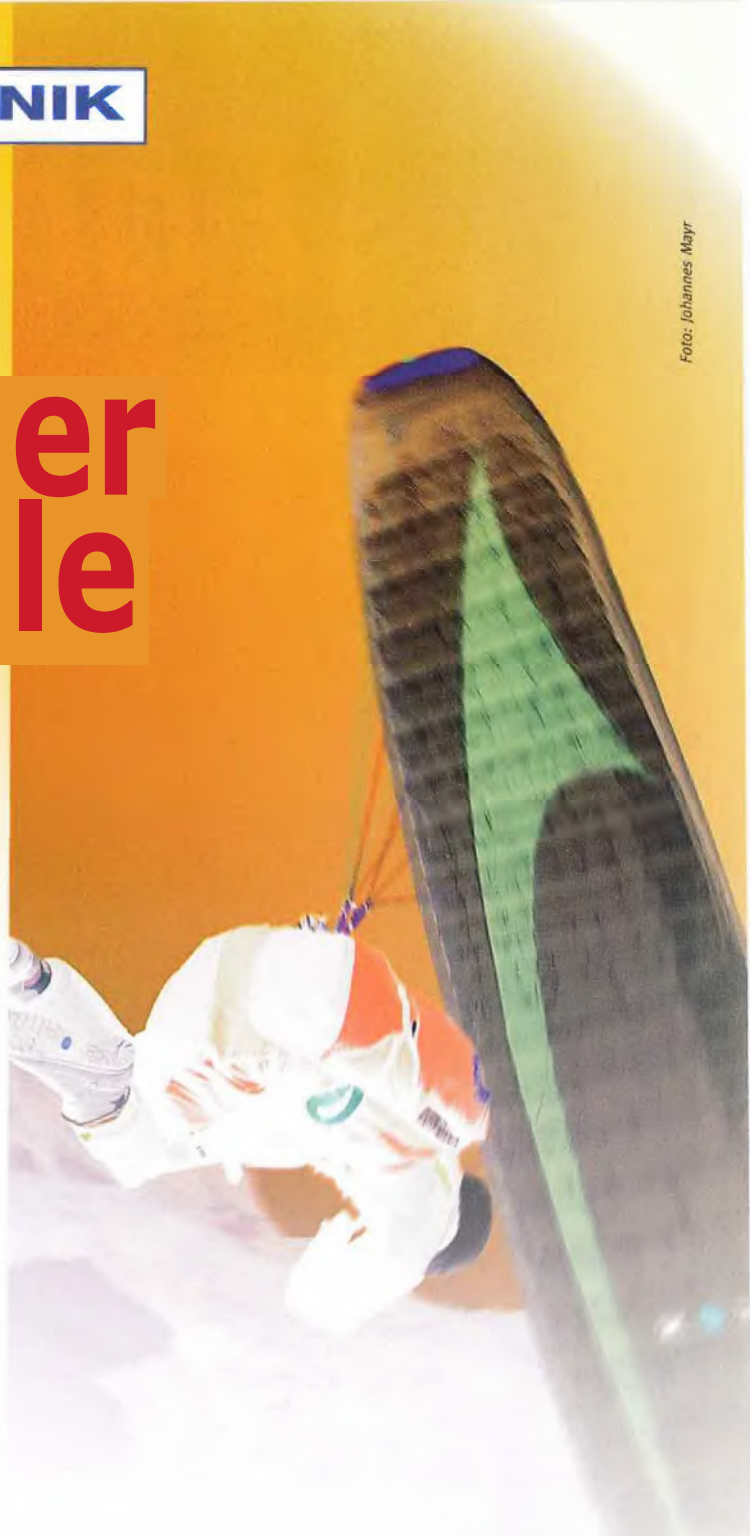


Foto: Johannes Mayr

Wir sind selbst schuld. Jahrelang wurde die Steilspirale hochgelobt, als »effektivste Abstiegshilfe«, als »Muss für einen guten Gleitschirmpiloten«, als »der Nachweis guter Schirmbeherrschung«.

Alles richtig und doch völlig daneben; denn mit dieser Mystifizierung ist ein riesiges Sicherheitsproblem entstanden. Eine zunehmende Anzahl von Piloten spiralt sich zu Tode oder entgeht diesem mit viel Glück und schweren Verletzungen.

Beim Training, beim Probefliegen eines neuen Schirmes, bei der »Showspirale« knapp über'm Landeplatz. Jeder möchte spiralen können, möchte diesen »Könnensnachweis« beherrschen und zeigen; dabei unterschätzen viele bei weitem die hohen Anforderungen dieses Manövers. Wo man hinschaut wird's ja auch vorgemacht von Leuten die einen Namen in der Szene haben. Die Unfallberichte auf diesen Seiten zeigen die schrecklichen Konsequenzen.

Warum die Steilspirale nicht nötig ist

Die Steilspirale ist ein Manöver zum schnellen Höhenabbau. Und zwar das mit Abstand Effektivste. Wenn ein Pilot wirklich so schnell runter muss, dass dazu die Steilspirale erforderlich ist, hat er aber den gravierenden Fehler schon gemacht- er ist noch geflogen, als er schon längst hätte landen müssen. Statt nun am eigentlichen Fehlverhalten - Unerfahrenheit oder Ignoranz bei der Beurteilung der Wetterentwicklung- zu arbeiten, ist die Steilspirale das vermeintlich probate Mittel um dem drohenden Unheil zu entgehen. Das freilich hat zu einer »Kultur« geführt, in welcher jener Pilot einen hohen Stellenwert genießt, der drohender Wetterunbill möglichst lange trotzt und spiralend als Letzter landet.

Bei einem vorausschauendem, defensiven Flugstil - und nur ein solcher wird den Sicherheitsanforderungen des Gleitschirmsportes gerecht sollte man nicht in eine Situation kommen, die mehr als Ohrenanlegen und Beschleunigen zum »Runterkommen« erfordert.

Warum die Steilspirale gefährlich ist

Eine außer Kontrolle geratene Steilspirale - wie hier in den Unfallberichten nachzulesen - lässt die Pilotenmasse auf Geschwindigkeiten von weit über loo km/h beschleunigen. Das ist bei einem Aufprall nicht zu überleben - außer Glück oder Zufall spielen mit.

Mensch außer Kontrolle

Außer Kontrolle - damit ist nicht nur der Mensch gemeint, der die Herrschaft über seinen Schirm in der Steilspirale verloren hat. Oft - und das wird bei der Analyse der Unfälle deutlich - verliert der Mensch auch die Kontrolle über sich selbst.

»Ich flog weniger als wo Meter an der nach unten spiralenden Pilotin vorbei. Sie saß, in Sitzposition im Gurtzeug, stark in die Kurvenrichtung hineingelehnt, ohne jede Bewegung. Ich schrie so laut ich konnte Rettungsschirm, Rettungsschirm, doch es erfolgte keinerlei Reaktion. Es hatte den Anschein, als wäre sie völlig weggetreten. Kurz darauf sah ich den Aufschlag. Und, was noch schlimmer war, ich hörte ihn, obwohl die Entfernung sicher 300 Meter betrug.«

Das berichtete der Augenzeuge eines tödlichen Unfalls. In der medizinischen Psychologie ist dieses »Wegtreten« in Situationen sehr starker Bedrohungen als »Angstblockade« bekannt. Die kognitiven Funktionen, die planvolles Handeln auch in angstmachenden Situationen ermöglichen, können bei Überbelastung zeitweise ausfallen, die Betroffenen reagieren dann reflexhaft, panisch oder eben gar nicht mehr.

Die »Spiraler« neigen dazu, die auftretenden Belastungen die auf den Körper in der Steilspirale wirken zu unterschätzen oder zu verharmlosen. Aber dann sagt wieder ein mit allen Wassern gewaschener Testpilot wie Toni Bender :« Es gibt Tage, da wird mir in einer Steilspirale schwarz vor den Augen. Und das keineswegs bei ungewöhnlich extremen Sinkwerten, sondern bei Testen unserer Prototypen für die Sinkgeschwindigkeitsgrenze des DHV- Gütesiegels, das sind 14m /Sek. Beim ersten Anzeichen des »Tunnelblickes«, also wenn der schwarze Vorhang anfängt das Blickfeld zu verengen, muss man reagieren und die Spirale ausleiten. Sonst geht es sehr schnell und Du bist bewusstlos.«

Bei einem Performance-Training wurde

Das DHV-Unfalltelefon

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

Fünf Gründe keine Steilspirale können zu müssen

Du trainierst ewig, bist Du sie in ruhiger Luft beherrscht und wenn Du sie dann mal brauchst, ist es so bockig, dass die Einleitung nicht funktioniert; dann legst Du doch die Ohren an.

Wenn Du wenig skifährst, akzeptierst Du, dass eine schwarze Piste zu anspruchsvoll für Dich ist. Wenn Du wenig fliegst, akzeptierst Du, dass Du den Trainingsaufwand zur sicheren Beherrschung einer Steilspirale nicht leisten kannst.

Wer spiralend einer drohenden Wettergefahr entgehen muss, hat sich als meteorologischer Nullchecker geoutet. Wie viel souveräner ist dagegen der Pilot, der rechtzeitig sicher ohne »Notabstieg« landet.

Du willst fliegen, nicht spiralen!!

Du bist zu jung zum Sterben.

Sechs Hinweise für alle »Spiraler« und solche, die es werden wollen

O Das Trainieren von Steilspiralen sollte grundsätzlich über Wasser unter Anleitung eines Fluglehrers und mit allen Sicherheitsmaßnahmen (Schwimmweste, Wasserrettung, Funkgeräte mit Ohrhörer) erfolgen. Dies gilt im besonderen Maße, wenn der Gleitschirm dem Piloten nicht vertraut ist. Wähle ein Sicherheitstraining, wo man sich wirklich Zeit nimmt Dir das Spiralen beizubringen. Ein Training über Land kann nur Piloten empfohlen werden, die bereits über große Erfahrung mit dem Manöver Steilspirale verfügen. Grundvoraussetzung: große Höhe, keine Spiraleinleitung unter 50o m GND, die Ausleitung muss spätestens 200 Meter über Grund vollständig erfolgt sein.

O Steilspiralentraining heißt, sich langsam an das Flugverhalten herantasten. Über flaches – mittelsteiles - steiles Kreisen sollte gerade der Punkt des Beschleunigens in die Steilspirale erflogen werden, Diese Übung solange wiederholen, bis das Geräteverhalten vertraut ist, erst dann die ersten Spirale- mit wenigen Umdrehungen- erfliegen. Ganz wichtig ist das Erproben des Einsatzes der Außenbremse. Erst wenn der Pilot in der Lage ist, über die Außenbremse die Spiraleinleitung zu verlangsamen, darf die eigentliche Steilspirale angegangen werden.

O Starkes Pendeln der Kappe nach der Spiralausleitung und nachfolgendes Einklappen ist Ursache einer zu raschen Ausleitung. Da die Schirme hier sehr unterschiedliches Verhalten zeigen, ist das Training der Ausleitung eine Sache die unbedingt über Wasser erfolgen sollte.

C11 Mit einem neuen Schirm musst Du ganz von vorne anfangen.

O Eine Steilspirale hat etwa Lo m/Sinken/Sek. Alles über 14 m/Sek. ist ein Absturz.

• Beim ersten Anzeichen von Eintrübung des Bewusstseins oder der Sicht sofort ausleiten: Sonst bleibt nur der Trost: Wenn Du in der Spirale bewusstlos wirst, spürst Du wenigstens den Aufprall nicht.

6 Wenn Du zu weit herunterspiralst, wirst Dich daran gewöhnen müssen, dass alle, für die Du gerade Dein Leben riskiert hast, Dich am Landeplatz mit den Worten empfangen: »Spinnst Du, soweit runterzuspiralenll«

das Einleiten der Steilspirale geübt. Ein Teilnehmer berichtete: »Als ich die zunehmende Beschleunigungskraft spürte, begann sich mein Blick zu trüben. Ich hörte Anweisungen aus dem Funkgerät, verstand aber deren Sinn nicht mehr. In ganz kurzer Zeit wurde mir komplett schwarz vor den Augen, dann verlor ich das Bewusstsein. Ich bin erst wieder aufgewacht, nachdem der Notarzt mir irgendeine Spritze gegeben hatte.« Dieser Pilot hat unglaubliches Glück gehabt. Er war volle 40o Meter mit hoher Sinkgeschwindigkeit bis zum Aufschlag herunterspiralt. Dieser erfolgte nicht frontal, sondern in Rückenlage auf dem Protektor in einer günstigen Drehphase des Schirmes. Schwere aber folgenlose Wirbelverletzungen waren die Folge.

In der Tat lassen sich wohl die Hälfte der Unfälle beim Spiralen auf die medizinisch/psychologischen Ursachen Blackout/Bewusstlosigkeit oder Angstblockade zurückführen. Das sollte deshalb Grund genug sein, diese Problematik sehr ernst zu nehmen.

Schirm außer Kontrolle

Daneben besteht das Hauptproblem darin, dass ein Schirm in der Steilspirale für den Piloten ungewohnt extreme Reaktionen zeigen kann. Hier ist besonders das dynamische Beschleunigen in den Spiralsturz nach der Einleitphase zu nennen - sowie ein möglicher Übergang in eine stabile Steilspirale - wenn der Pilot flugtechnisch nicht in der Lage ist, Schräglage und Kurvengeschwindigkeit über Außenbremse und Gewichtsverlagerung zu kontrollieren. Die Fahrtaufnahme mancher Geräte in dieser Flugsituation ist tatsächlich atem- und manchmal wohl auch bewusstseinraubend. Gefährdet sind hier vor allem Piloten, die in ihrer Spiraltechnik noch auf dem Stand der älteren, eher undynamischen Gerätegeneration sind. Ungewöhnlich häufig gibt es deshalb Probleme dieser Art beim Probefliegen eines neuen Schirmes. Die verschiedenen gerätespezifischen Probleme sowie deren flugtechnische Lösungen sind an anderer Stelle bereits ausführlich beschrieben worden (z.B. www.dhv.de unter Sicherheit)

Hirn außer Kontrolle

Warum leitet ein Pilot 200 Meter über dem Landeplatz oder noch tiefer eine Steilspirale ein? In einer Höhe, in welcher die Steilspirale längst wieder ausgeleitet sein sollte. Schüttet der Körper beim Gleitschirmfliegen Hormone aus, die Realitäts- und Gefahrenbewusstsein schwächen? Vermutlich ist der Grund profaner und in der gleichen Ecke zu suchen, wo auch die Ursache dafür zu finden ist, warum manche Drachenflieger mit Höchstgeschwindigkeit in niedrigster Höhe bei einem Wettbewerb auf das Landefeld zuschießen (obwohl die Ziellinie bereits in größerer Höhe überflogen wurde). Es pfeift und zischt und jeder schaut hin. Fast so hartnäckig wie die Hoffnung (die bekanntermaßen zuletzt stirbt) ist unsere insgeheime oder offene Bewunderung für tollkühne aber hirnlose Stunts. Wie ernüchtert wäre solch ein Hasadeur, wenn wir ihn - der sich gerade in Lebensgefahr gebracht hat um unsere Bewunderung zu erheischen - mit einem »Spinnst Du, so weit runterzuspiralenll« statt mit den gängigen Bezeugungen des Respekts und der Anerkennung am Landeplatz empfangen würden. Leider besteht auch bei den kommenden Generationen wenig Aussicht auf Besserung dieses Zustandes. Durch Harry Potter (der Sturzflüge mit seinem Rennbesen »Zauberblitz« stets erst in 20 cm Höhe über dem Boden zu beenden pflegt) ist eine entsprechende Konditionierung bereits eine abgeschlossene Sache.

Tödlicher Gleitschirmunfall in Kössen mit einem Advance Sigma 4

Eine deutsche Pilotin starb im August 2002 bei einem Gleitschirmunfall in Kössen. Nach Augenzeugenberichten spiralte die Fliegerin mit hoher Geschwindigkeit in den Boden. Sie starb wenig später auf dem Weg ins Krankenhaus.

Pilotin

Die 47-Jährige Pilotin war Inhaberin eines österreichischen Sonderpilotenscheines und hatte mehrjährige Flugerfahrung. Erst kurze Zeit vor dem Unfall war sie von ihrem bisherigen Schirm, einem Nova Philou mit Klassifizierung auf den Sigma 4 mit Klassifizierung 2-3 umgestiegen. Mehrere Fliegerfreunde und ein Fluglehrer hatten ihr davon abgeraten, weil sie ihre Flugerfahrung für einen Hochleister als nicht ausreichend einschätzten. Wenige Tage vor dem tödlichen Unfall überstand die Piloten einen Absturz nach Einklapper unverletzt.

Unfallablauf

Nach Aussagen der Zeugen hat die Pilotin Steilspiralen trainiert. Dabei kam es in einem Fall zu einer unkontrollierten Ausleitung. Der Schirm geriet stark ins Pendeln und klappte großflächig ein. Anschließend kam es zu einem Spiralsturz über ca. loo – zoo Höhenmeter bis zum Aufschlag auf dem Boden.

Einer der Augenzeugen flog in ca. 8o Meter Entfernung an der spiralen, den Pilotin vorbei. Nach seiner Aussage zeigte sie keinerlei Reaktionen, sie befand sich in so deutlicher Gewichtsverlagerung zur Kurvenseite, dass an der Mitte der Schirmkappe ein ausgeprägter „Knick" zu sehen war. Der Flügel war an der Kurvenaußenseite leicht eingeklappt, ein Zeichen für unkontrolliertes Spiralen ohne Stabilisierung durch die kurvenäußere Bremse. An der Flügelinnenseite war der Schirm vollständig offen, ein Verhänger lag also nicht vor.

Was war geschehen ?

Vermutlich führte der starke Einklapper zum Abkippen der Pilotin im Gurtzeug zur Kurvenseite. Nach der Wiederöffnung blieb sie passiv in dieser Position. Begünstigt wurde dies noch durch die Verwendung eines extrem tief aufgehängten Wettkampf-Liegegurtzeuges. Durch die Dynamik der Drehbewegung des vorangegangenen Einklappers hatte der Schirm bereits viel Schräglage und Geschwindigkeit. Die Gewichtsverlagerung in Kurvenrichtung und das passive Steuerverhalten der Pilotin führten dann dazu, dass der Schirm die Drehbewegung trotz offener Kappe fortsetzte und in einen Spiralsturz geriet.

Ein fast identischer, ebenfalls tödlicher Unfall ereignete sich im Frühjahr 2001 in Bassano mit demselben Fluggerät. Auch hier hatte der Schirm nach einem starken Einklapper, der nach einer Umdrehung wieder vollständig offen war, bis zum Aufschlag spiralt. Nachzulesen auf www.dhv.de unter Sicherheit/Unfallberichte.

Sicherheitshinweise
Das DHV- Technikreferat weist darauf hin, dass das beschriebene Verhalten keineswegs untypisch für einen Schirm dieser Klassifizierung (DHV 2, beschleunigt 2-3) ist. Betroffen sind insbesondere Schirme, die sensibel auf Gewichtsverlagerung reagieren, nach seitlichen Einklappern überdurchschnittlich weit vorschießen und dabei in eine ausgeprägte Drehbewegung geraten. Dies ist bei vielen Gleitschirmen der Klassifizierung 2 und höher der Fall.

Das Sicherheitsreferat erinnert:

- **Der** Umstieg von einem Gleitschirm der Klassifizierung 1 auf einen Hochleister mit Klassifizierung 2-3 ist ein unakzeptables Sicherheitsrisiko.
- Bei einem großen Einklapper mit einem Schirm höherer Klassifizierung muss eine Pilotenreaktion erfolgen. Im vorliegenden Fall hat die völlige Passivität der Pilotin **in** den Spiralsturz geführt. Ein leichter Impuls zu Aufrichten der Kappe, durch Anbremsen oder Gewichtsverlagerung zur Mitte, hätte den Spiralsturz ziemlich sicher **beendet.**

Tödlicher Gleitschirmunfall am Neunerköpft mit einem Advance Sigma 5

Im September kam es im Fluggebiet Neuerköpfl in Tirol zu einem tödlichen Gleitschirmunfall. Ein 41-Jähriger deutscher Gleitschirmpilot spiralte ungebremst in den Boden.

Pilot

Der 41- jährige Luftfahrerschein-Inhaber hatte mehrere Jahre Flugerfahrung. Kurz vor dem Unfall hatte er sich einen neuen Gleitschirm, Advance Sigma 5, zugelegt. Freunden gegenüber äußerte er mehrmals, zuletzt noch unmittelbar vor seinem letzten Start, dass er den Eindruck habe, dieser Gleitschirm überfordere ihn. Piloten die den Verunglückten kannten, schilderten ihn als relativ routiniert. Eine seiner Angewohnheiten war, in niedriger Höhe Spiralen oder Wingovers zu fliegen.

Unfallablauf

Nach Zeugenaussagen leitete der Pilot in etwa 150 Meter über dem Landeplatz eine Steilspirale ein. Innerhalb von 2 Umdrehungen nahmen Sinkgeschwindigkeit und Schräglage sehr stark zu. Ein Augenzeuge berichtete, er habe noch nie eine so extreme Steilspirale gesehen. Pilot und Schirm waren nach seiner Beobachtung während des Spiralsturzes praktisch auf gleicher Höhe. Die Flügelaußenseite war leicht eingeklappt.

10-15 Meter über dem Boden versuchte der Pilot noch das Rettungsgerät auszulösen, dies gelang jedoch nicht mehr.

Der Aufschlag erfolgte auf dem Landeplatz, der Pilot starb kurz darauf an seinen schweren Verletzungen.

Tödlicher Unfall beim Drachenfliegen

Am 02.11,02 verunglückte Hans Bacher, Vorstand der »Lenggrieser Drachenflieger«, bei einem Flug mit seinem Icaro Laminar in Südtirol tödlich. Hans Bacher war ein außergewöhnlich erfahrener und technisch sehr guter Pilot. Hans war bereits längere Zeit bei leichtem Regen geflogen, als er zum Landeanflug ansetzte. Geländebedingt musste er im Übergang vom Queranflug in den Endanflug eine steile Kurve fliegen. Nach Zeugenaussagen verlor der Drachen dabei überraschend viel Höhe. Hans war nun so tief, dass er den Landeplatz nicht mehr erreichen konnte. Er berührte einen Baum in ca. 8 Meter Höhe, worauf der Drachen steil auf die Nase ging und auf einen Parkplatz stürzte. Hans Bacher zog sich beim Aufprall schwerste Kopfverletzungen zu. Er starb wenige Tage später im Bozener Krankenhaus. Bereits am Startplatz hatte es geregnet, die Drachen von 1: Hans Bacher und anderen startbereiten Drachenfliegern waren nass. Während der letzten 15 Minuten des Fluges regnete es ebenfalls leicht. Vermutlich haben Nässe und Wassertropfenbildung im Bereich der Anströmkante, das Flugverhalten des Laminar von Hans Bacher verändert. So kam es zu dem ungewöhnlich großen Höhenverlust in der Kurve zum Endanflug. Dieses Verhalten ist typisch für Vollmylar- Drachen oder Drachen mit Mylar-Anströmkante, wenn sich Wassertropfen auf dem Obersegel sammeln. DHV-Testpilot Christoph Kratzner hat die wichtigsten Information zum Thema: »veränderte Flugeigenschaften bei Hängegleitern durch regennasse Tragfläche« zusammengefasst.

Veränderte Flugeigenschaften bei Hängegleitern durch regennasse Tragfläche

Wassertropfen auf dem Drachensegel können das Flugverhalten stark negativ beeinflussen. Die Auswirkungen sind von Gerät zu Gerät unterschiedlich stark ausgeprägt und hängen insbesondere auch von dem verwendeten Segelmaterial ab. Einfachsegel mit Dacronsegel, also ohne Mylarbeschichtung auf dem Segeltuch, sind von dieser Problematik in der Regel gar nicht betroffen, wohingegen Hochleister mit Mylar-Anstömkante und Obersegel fast immer betroffen sind. Auf den glatten, nicht saugenden Materialien bilden sich durch die Oberflächenspannung Tropfen. Diese stören die Aerodynamik derart, dass vereinfacht gesagt:

1. **Der Auftrieb abnimmt**
2. **Der Widerstand zunimmt**
3. **Die Trimmgeschwindigkeit zunimmt**

Das bedeutet die Mindestgeschwindigkeit nimmt zu, das Sinken nimmt zu, die Gleitleistung geht in den Keller und der Drachen erweckt den Eindruck, als habe er kein Pitch up mehr, da er von sich aus eine höhere Trimmgeschwindigkeit einnehmen möchte, die man ihm auch gewähren muss. Problematisch wird es also immer, wenn viel Auftrieb benötigt wird, nämlich

1. **Beim Start**
2. **Beim Kurvenflug**
3. **Bei der Landung**

Außerdem kann man dadurch in Schwierigkeiten kommen, dass man mit der schlechteren Gleitleistung nicht mehr dahin kommt, wo vielleicht ursprünglich anvisiert.

Die Mindestgeschwindigkeit kann sich ohne weiteres um 3o% erhöhen, entsprechend drastisch wirkt sich das bei steilen Kurven aus.

Zum Schluss noch ein Phänomen welches recht selten in der Praxis vorkommt, und wenn, dann zur kalten Jahreszeit: Eisansatz am Drachen. Zueinanderpassende Luftfeuchtigkeit und Temperatur können Eisansatz hervorrufen auch ohne dass es regnet! Der Eisansatz bildet sich jedoch nicht nur auf dem Flügel, sondern auch auf den Trapezrohren und den Verspannungen, welche der Pilot im Blickfeld hat. Bei Eisansatz an irgendwelchen Teilen müssen sofort alle Alarmglocken läuten und man sollte schleunigst tiefer gehen bzw. landen. Die aerodynamischen Auswirkungen sind in etwa die gleichen wie bei Regentropfen, und Eisansatz kann es auch auf Dacronsegeln geben.

Die ganze Problematik betrifft übrigens auch Segelflieger.

Bei manchen Segelflugzeugen reduziert sich z.B. die Gleitzahl mit Tropfen auf der Tragfläche von ursprünglich 45 auf 20!

Selbst Mückenbefall wirkt sich bei den verwendeten Profilen und Geschwindigkeiten schon messbar negativ auf die Flugleistung aus.

Christof Kratzner
DHV/OeAeC Technikreferat.

ABH1LFEMAßNAHMEN

1. **Ist am Start schon abzusehen, dass man beim Fliegen eventuell in einen Schauer geraten könnte, kann man den Drachen mit Ge**schirrspülmittel einseifen. **Dass** Spülmittel nimmt die Oberflächenspannung und es kommt **zu** keiner Tropfenbildung. Der Effekt hält natürlich nur solange, bis das Spülmittel **vom Regen runtergewaschen ist.**

2. **Auf keinen Fall mit Tropfen auf der Anströmkante und dem Obersegel starten (ab**wischen, mit Spüli einseifen).

3. Durchfliegen von Schauern möglichst vermeiden

4. Ist der Drachen beim Fliegen nass gewor**den, kann man versuchen die Tropfen durch Schnellflug wegzublasen. Das geht natürlich nur, wenn noch genügend Höhe vorhanden** ist und man sich nicht mehr im Regen befindet.

5. Dem nassen Drachen die höhere Trimmgeschwindigkeit erlauben, also auf **keinen Fall mit Gewalt die Basis an der sonst üblichen Stelle halten, ein Stall wäre die Folge.**

6. **Enge** Kurven vermeiden, insbesondere in Bodennähe und bei der Landeeinteilung. Generell lieber zuviel als zu wenig Fahrt halten.

7. Falls es am geplanten Landeplatz regnet, besser eine Außenlandung im **Trockenen durchführen.**

8. **Sich nicht durch andere Piloten, die munter im Regen** weiterfliegen, in Sicherheit wiegen, wie oben erwähnt, gibt es Geräte denen Regen praktisch nichts ausmacht.

9. Last but not least, abgedroschen aber **auch hier gültig. Im** Zweifelsfall auf den **Flug verzichten**

Warnung

Gleitsegel Mission M DHV GS-os-o714-99
Leinenrisse bei Gleitschirmen FreeX Mission M

Am 04.10.02 rissen bei einem Mission M nach einem turbulenzbedingten seitlichen Einklapper während eines Fluges in den Dolomiten mehrere A- und B-Galerieleinen einer Flügelseite. Der Pilot löste sofort den Rettungsschirm aus, weil der Schirm in eine schnelle Drehbewegung geriet.
Die Landung am Rettungsschirm überstand der Pilot ohne Verletzungen.
Zu einem weiteren Vorfall mit demselben Schirmmodell kam es am 23.10,o2 in einem Allgäuer Soaringgelände, Etwa 20 Meter über dem Boden klappte der Schirm wegen starker Turbulenzen frontal ein. Bei der Wiederöffnung des Frontklappers **rissen** mehrere A- und B-Galerieleinen in der Mitte der Kappe. Der Schirm geriet in einen sackflugähnlichen Flugzustand, beim Aufprall auf den Boden zog sich der Pilot leichte Prellungen zu.

Beide Gleitschirme sind von der Lufttüchtigkeitsanweisung des DHV vom 08.08.2001 betroffen. Die Geräte sind in einem deutlich gebrauchten Zustand und hatten einen gültigen Check.
Die Fa. FreeX Airsport weist erneut auf die Lufttüchtigkeitsanweisung des DHV vom o8.o8.01 hin. Die betroffenen Galerieleinen sind an deutlichen Verdickungen oder aus dem Mantel austretendem Leinen-Kern-Material zu erkennen. (siehe Bilder).
Die Überprüfung der Leinen auf Fehlerhaftigkeit kann vom Piloten selbst vorgenommen werden. Schirme die diese schadhaften Leinen aufweisen dürfen nicht geflogen werden.
Die Fa. FreeX Airsport übernimmt den Austausch betroffener Leinen.
Sofern schadhafte Leinen festgestellt werden, gilt diese Sicherheitsmaßnahme auch für Geräte mit gültigem Check ebenso für Schirme, die bereits wegen der bestehenden Lufttüchtigkeitsanweisung bei FreeX Airsport zur Nachprüfung waren.

25.10.2002
freeX air Sports GmbH, Harmating 2, D-82544 Egling,
Tel. 08176/93020, Fax 08176-930244, e-mail:
info@freex.com

DHV-WETTERNETZ

Geländename	Geländehalter	Telefonnummer
07338 *Tauschwitz*	*Ostthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein* Saalfeld.	0175/4069390
32457 *Porta Westfalica*	*Delta-Club Wiehengebirge*	*0571/710227*
35088 *Eisenberg*	DFC Ederbergland	06452/8585
36136 Wasserkuppe	*Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein*	06654/696
38540 Rammelsberg	*Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar*	*017016728487*
52245 *Sophienhöhe*	*Ostwindfreunde*	*02274/703649*
55585 *Duchroth*	Pfälzer Gleitschirm-Club	0171/1514273
57562 Sassenroth	Drachen- *und* Gleitschirmfreunde Hellertal	02744/930349
58849 *Nordhelle*	GSC Nordhelle *e.* + *Flugsport Lennetal .*	02352/21265
54665 Melibokus	*Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club*	06251/983612
72258 Stückerkopf	*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* Halle	0791/4992360
74847 Finkenhof	*Delta-Club Mosbach*	*06251/670638*
76332 Althof	*Die Althofdrachen*	07083/4567
76597 Teufelsmühle	*Drachenflugclub Loffenau* e	*0160/91802275*
76703 Krämer	G/eitschirmclub *Kraichtal*	07250/921228
78148 Hintereck	*Gleitsegelclub Lenticularis*	07723/5801
79102 *Schauinsland*	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* Drachenfliegerclub *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 Mat711

engelberg
FLYING-PARK
Engelberg-Luzern

gernässigte Verhältnisse
N verschiedene Flugeebiete
is 261.1(1 m }Iahendifferenz
'ahnen ganzjährig in Betrieb
-familienfreundlieh

Euro-Flugathul gell.
Wasierfalise. 1 247
CH-6390 enge g
Tel. + 41 41 637 07 07
Fax +41 41 637 34 07
Dda-Band -1' 41 41 637 06 07
www.eurotiugschtere.eh

GEBRAUCHT MARKT

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

4.01. - Info Nr. 120

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 Gebrauchtmarkts ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttüchtigkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewöhn.

Gleitschirme

1

Arcus L, Bj. 5/02, rot/weiß, 1.950,-, V 09973/802282

Arcus M, Bi, 8/00, rot, Check neu (/04, Gurtzeug Chraly Primus, Rettung Fligth Desing, 1.500.-, V 07729/553

Arcus S, Bj. 8/00, blau/weiß, gelbe schwinge, 1.150,-, e 0172/2750227

Edel Control M, Bj. 12/99, incl. SupAir Gurtzeug u. Rettung, Check 9/04, evtl. Bräuniger Varia, 2.000,-, & 02241/1653080

Nova Phelix 25, m. Packsack u. Beschleuniger, alles Bi. April 2002, wg. Arbeitsunfall zu verkaufen, Preis 1.750,-, (t) 0175/3868635 od. 06171/24043

Advance Alpha 2/30, Bj. 8/02, 95-125 kg, Gurt Sup Air Evolution, Rettung Sup Air L, Helm Insider, VB 2.500,-, © 089/9581468

PEAK S, Bi. 9/01, rot, 60-85 kg, Bergsteigerschirm 3,9 kg, VB 2.000,-, V 07961/53774

Edel Control M, Bi. 1999, GS-Rettung Charly, Bj. 99, Gurtzeug Sup Air Echo, Bl. 99, zusammen, VB 1.850,-, u. Icor° Helm, Bj. 2000, © 0712/4174177

Nova Phelix 25 Gurt Sup Air M u. Rucksack, NP 6.500 DM für 1.600.-, 089/6013466

Nova Philo', 23 Erstflug 1/96, 65-85 kg, Check bis 9/04, in. Gurtzeug Sup Ah Protech, Bj. 96, bis 100 kg, Rettung Charly Second Chance 96, bi. 96, Preis 800.-, 07363/3104

Muse 25, Bj. 9/02, rot, 70-90 kg mit Gurtzeug XC-Pro und Reserve, VB 2.500,-, Tel.. 0163/6595958

Edel Control M, Bj. 8/00, türkis/bleu, 75-100 kg, VB 2.00,-, kompl. mit Gurtzeug Sup Air L, Rettung, Beschleuniger, Schleppklinke, V 0421/4989926

Gradient Bright 26 bis 95 kg, evtl. Gz, Vor. Bj. 7/02, 0173/1493517 ,19.00 bis 20.00 Uhr

Ozone Atom S, Bi. 01, Packsack, Beschleuniger, NP 6.500 DM, 60-85 kg, Gurtzeug Sagt Rettung, zusammen extra leicht 2.500,-, © 09854/979750

Nova Pheron M, Bj. 4/02, blau, 85-105 kg, Gurtzeug Supair Moovy L, Rettung SC 118, Helm Charly Insider XS, kompl. 2.800,-, auch einzeln mögl., ✓ 0228/9629060

1.2

Arcus M, Bj. 8/99, blau, Check 9/04, VB 1.500.-, V 0941/999586

Mistral 2.26, Bj. 6/02, 1.799,-, Tel./Fox: 06232/40623 od. 0173/8663089,luergen@maehringer.net

Atlas M, Bj. 98, gelb, letzter Check 6/2001, 450,-, Gurtzeug UP Sport, Airbag, 200,-, 0173/6207453

Nova Philou 29, Bj. 8/96, 100-130 kg, türkis/lila, Check bis 4/2003, u. Gurtzeug XT-Inka m. Rückenprot. u. Luftkissen u. integr. Reserveschirm u. Variometer, wg. Beendigung günstig zu verkaufen, V 09621/32134 tägl. von 17.30 bis 19.30 Uhr

Arcus S, B. 1/00, rot/weih, Check 6/2002, 1.200,-, 06353/3314 od. 0171/4339355

Sinus L, BI. 12/97, Check 2/04, 90-120 kg, u. Gurtzeug *XI.* von Skyline, Rettung, Packsack, VB 1.250,-, ü 09405/962782

Boogie L, Bj. 97, kompl. m. Gurtzeug, Rettung Firebird, Check bis April 03, VB 800,-, V 09563/729695 od. walf.uhlig@free-net.de

Paratech P23 24, Bl. 97, 65-85 kg, 250,-, *(Z)* 040/5366977

Nova Carbon M, Bj. 8/01, 80-105 kg, blau, 1.350,-, © 0172/8511542 od. ww-wcpl@aol.com

Ozone Vibe ML, Bj. 7/02, rot mit weißer Schwinge, 2.200,-, Te.: 0761/8814679

Atlas M, Bi. 98, Rettung u. Gurtzeug u. Vario u. Overall, V 06209/796238

Apco Presto M, Bj. 7/02, mit Packsack, Beschleuniger, Geratiekarte, 1.750,-, © 0172/6661742

Session M, B1. 9/98, rot, 80-110 kg, m. Packsack, Gurtzeug Pro Design Jonn, incl. Rückenprotektor u. seitlicher Rettung, Integralhelm, Alto-Vario P III, VB 1.450,-, *V.* 0173/2316469

Vision Classic M, Bj. 5/99, Check 6/01, Rettung Bl. 99, sitzgurt Paratech L, Varia Bräuniger, Helm Insider m. eingeb. Funk, 2 x Funkgerät Alin 60 u. Lebehör, kompl. für 2.000,-, Q 08382/943435

Nova X-Act-19 55-75 kg, Bi. 99, Check 2/02 erfolgt u. bei Bedarf mit Gurtzeug Woody Volley und Rettung Oskar, Vb 900,-, V 030/42105420

APCO-Gleitschirme

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

Jetzt Info anfordern mit Gratis Überraschung

Flugsportladen Siegen

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

Aktueller Internet-Gebrauchtmarkt bei www.dhv.de unter Service

Haftungsausschluß!

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

Arcus M, Bj. 3/2001, gelb/blau/rote Schwinge, VB 1.600,-, © 02206/5480

Mistral 2.22 60 80 kg, rot/weiß, Bj. 6/2001, 1.500,-, e 08052/909434

Arcus 5, Bj. 6/00, Check 7/04, blau, 1.400,- 09903/332 od. 0170/3514530

Pure L, Bj. 6/01, rot, 90-130 kg, incl. Gurt Free X Control Millenium, incl. Rettung UP Profile 22, VB 2.00,-, © 07031/720493

Paratech P24 27, Bj. 99, 80-120 kg, Gurtzeug Perche Magic, REttung Sup Air L, Rucksack, Helm L-60 Charly Insider, 1.950,-, © 05108/6188

Nova X-Act-19, Bi. 11/98, 55-75 kg, rot, Einsteigerschirm f. Teichgewichte, VB 750,- 0173/5667452

Moon M, Bj. 3/02, rot/schwarz-weiß, kompl. oder einzeln mit Gurtzeug Charly Slider T u. Rettung SC 118, Vario Bräuniger 10 Comf., umständeh. z. verk., Preis VS, e 0171/2105940

Arcus L, Bj. 5/99, blau, 95-125 kg, Check bis 5/03, VB 1.000,-, 0172/8944580

Saber L, Bj. 4/98, rot/weiß, 450,-, © 0511/694845

Saber XL, Bj. 12/97, Gurtzeug Sup Air m. Protector, Rettung RS 2, Vario, Packsack, © 08376/921917

Advance Sigma 5 26, Bj. 3/2002, Farbe: cristal, gegen Gebot, © 08234/8931

Mistral 27, Bj. 1/97, lila, VB 1.400,-, Gurtzeug Sup Air Protech incl. Protektor, Rettung Perche Columbus RPD 16, Bräuniger Alto Varia Basis SP, Overall, Schnellpacksack, Helm, © 06436/5218

Ozone Octane M, Bj. 4/01, 80-100 kg, 1.870,- 02306/73553

Simba S, Bj. 1/2002, 60-78 kg, gelb, Trimmer, VB 1.400,- 07432/15220

Spear M, Bj. 8/97, rot/weiß, 80-110 kg, Check 3/02, speedsystem, Packsack, VB 500,-, © 07961/53774

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

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

Promise L lila, 90-115 kg, Vh 1.300,-, © 09208/9549 u. gleitschirm-rudi@web.de

Astral 2.26, Bi. 6/00, 80-195 kg, 1.650,-, V 0911/473862 od. 0175/6917111

Apco Bagheera M, Bj. 99, violett, VB 950,- 089/7854387

Compact 31, Bi. 5/97, VB 1.000,-, 07473/21565

Mission M, Bj. 7/2000, rot/weiß, Check neu bis 12/04, VB 1.050,-, 08822/4545

2.3

G-Sport M, Bj. 4/95, weisses Segel, orange Rippen, Sitzgurtzeug mit Reserve, Rucksack, Varia Flytec 4010, VB 1.000,-, 0172/9753955

Tsunami M, Bj. 3/02, rot/blau, u. Helm Charly Insider, günstig zu verkaufen, © 0043(0)6766144546 od. lino-verputz@gmx.de

Advance Omega 111/29, Bj. 95, 90-105 kg, weiß/pink, Check neu 8/02, Preis 480,- 06346/30114 od. 06345/407804

Response L, Bj. 6/00, Preis VB, (?) 08362/2725

Tsunami M 1.500,-, © 0043 676-6144546

GS-Tandem

Paratech PBi 3 weiß, 130 228 kg, Bj. 98, Rettung Annular Tandem Bj. 98, Gurt Sup Air Bi-Fidus Bj 98, Gurt Sup Air Rare, Bj. 95, versch. Aufhängungen, VB 2.590,-, 0170/5703242

Drachen

1.2

Vektor, Bj. 92, weiß/rot m. Speedbar u. Räder, incl. 2 Ersatzsteuerbügel, Check abgel. 4/02, VB 300,- 06452/3090

gebrecht markt
au rag stenlos

info 120

Bei Drachen, Gleitschirmen, Gurtzeugen und Rettungsgeräten nicht vergessen:

Gerätename mit Größe, Hersteller, DHV-Klasse, Baujahr, Gütesiegelnummer (MZL)
Alle Angaben stehen auf der Musterzulassungsplakette! Ohne vollständige Angabe keine Veröffentlichung!

Anzeigentext (Bitte möglichst kurz)

❑ Drachenausrüstung ❑ Gleitschirmausrüstung ❑ Instrumente ❑ Gurtzeug ❑ Rettung ❑ Sonstiges

Kürzungen vorbehalten

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

Name Telefon Fax

Anschrift Unterschrift

Zwei starke Partner

Ar

Der Sicherheitsplan, der genug Geld fürs Hobby läßt!

- Monatliche Berufsunfähigkeitsrente bei Verlust der Arbeitskraft bis Alter 60 Jahre ohne jegliche Verweisung
- Sofortige, hohe finanzielle Absicherung der Familie im Todesfall
- 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:

GERLING

Geschäftsstelle Affinity/Sport
z.Hd. Frau Sinks
117er Ehrenhof 3
55118 Mainz
Tel: 06131/615180
Fax: 06131/615193

Name _____ Geb. Datum ___

Strasse _____ PLZ, Ort _____

Telefon _____ Beruf _____

Selbständig ___ Angestellter _____ Branche _____

Bürotätigkeit am festen Arbeitsplatz ___

Körperliche Tätigkeit

Personalverantwortung für _____ Personen _____

Gewünschte monatliche Berufsunfähigkeitsrente _____ Euro ___

Todesfallabsicherung gewünscht _____ Euro

Sonstige Wünsche ___ _____

_____ _____

_____ _____

ANZEIGE

Der neue Sicherheitsplan für DHV-Mitglieder

Höhere Absicherung bei geringerem Prämienaufwand

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

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

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

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

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

Ein 30jähriger Mann muß für einen Todesfallschutz von 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 81,64EUR. Der Schutz gilt bis zum 60. Lebensjahr. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt auch die Kapitalauszahlung.

GEBRAUCHT MARKT

Supersport 143, Bj. 11/92, mit Speedbar u. Räder, 1.100.-, 08033/98328

Uno piccolo, BL 90, Räder, Ersatzrohre, Gurtzeug, Schirm, Klinke, Helm, Tasche, Varia, GPS, Lehrbücher, kompl. 300.-, V 02364/14549

Laminar 16 easy,131. 4/02, VB 3.400 .-, Vario Bräuniger l0 Comfort, 200,-, 08822/6167 od. 0171/5854015

Haftungsausschluß!

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

K 2 144 Firebird, ohne Check, Gurtzeug, Winter-Vario, Helm, Duchgep.-Träger Toli, Preis VB, 02205/85643

Funfex, Bj. 93, Check 02, VB 1.250,-, V 0171/3335306

Impuls IC, Bl. 1997, Ersatzsteuerbügel, VB 1.250.-, 0179/5240175 od. 0951/17050

Jet Atlas 14/16/18, Bl. 91, mit PSR Rettung, Integral-Gurtzeug, mit Helm, Digifly VL 100 und Toli Drachenträger m. Diebstahlsicherung, 900,-, 05322/52200

Moyes XS 15 B, Bj. 90, VB 900,-, 0160/8616268

Asiir, Bi. 8/1995, schwarz/rot/weiß, Check bis 2003, zugelassen für Windenschlepp, m. Zubehör, Packmaß 6,15 m,4,7m,3,0m, e 09421/41964

Jet Atlas 14/16/18 ohne Check, Mai 1988, mit gr. Rädern, weiß/blau, mit Liegeschütze, Schlepplinke, Rademacher Rettungsfallschirm, Datum Mai 88 mit Packnachweis, () 07371/3188 od. pit-braunOweb.de, Preis VB

Jet Atlas 14/16/18, Bi. 91, mit PSR Rettung, littegral-Gurtzeug Digifey VL 100, Toli-Drachenträger m. Diebstahlsicherung plus Helm, 900,-, cr) 05322/52200

Bautek Milan, Bj. 94, blau/gelb, Check bei Verkauf neu, 900,-, oder Tausch gegen Impuls 17, V 05084/6883

2

Fusion 150, Bj. 98, Check neu, sehr viele Ersatzteile, Corbontreiger, 2.100,-, V 0551/3078780

Laminar 13/ST, Bj. 6/99, leichtes Paus-Mylarsegel, schöne Farben, VB 2.500,-, V 08822/945453

Twister, Bj. 4/99, gelb/weiß m. Carbon-Basis und Kufen,Regenhälle, VB 2.000,-, 0234/4526234 od. 0175/9342274

Twister, Bj. 4/98, US blau/rot, 2 Ersatzsteuerbügel, m. Heckflosse, VB 1.500,-, 04633/1076

Laminar 13 MR, Bj. 2000, VB 3.100,-, 0761/7074781

Litespeed 4, B. 4/2002, 4.000,-, 089/69373787

Stealth 12 kpl, Bj. 6/98, weiß/rat, u. Steuerb. u. Räder, 1.250,-, wg. Umstieg auf Starrflügler, 09227/6674

Atos s, Bi. 1/00, koml. nachgerüstet, Heckflosse, bei Kauf Check neu, 5.000,-, © 0041/792246328

Atos, Bi. 4/200, weiß/blau, 4.999,-, 08035/1338

Stealth 14 KPL 2,81. 1/02, Matrix Dacron HTP, US blau, 2 Pkx u. E-Teile, 3.200,-, 0175/3771730

Shark 156, Bj. 99, 2.000,-, 089/64280004

.1MIKlätäälk

Concept Air, Bl. 4/98, Rücken- und Seitenprotector, Seitencontainer u. Res., 400,-, 06103/45190

Control schwarz/blau, Beschleuniger, Rückenprotector Control, Rettung UP Profile 22, Frontcontainer, Funkgerät Stube XP 400, Varia AV Classic, Gesamtpreis 2.500,-, 05681/608135

Nitro bis 100 kg, Bj. 9/99, 250,-, © 07264/206740 od. christoph.hamich@web.de

Charly Index, Bj. 02, Rucksack Charly, Rettung Charly 95, VB 600,-, 0172/6067998

Energy Gr. M, VB, © 0172/8619920 od. gerd.hundsdoehonline.de

Concept Air, 131. 4/98, Rücken- u. Seitenprotektor, Seitencont. u. Res. 400,-, 06103/45190

Revolution 2, Bi. 3/97, Höchstlast 120 kg, 200,-, © 07363/3104

Paratech PS1 L, Bj. 4/00, Pilotengew. 60-85 kg, 250,-, V 0179/4756749 od. 036450/31084

RS 2, Bj. 1/2002, 125 kg, VB 320,-, 089/7854387

RS 2, Bj. 3/2000, bis 110 kg, 3412, 290,-, 08052/909434

erotepelopal 411/11/4-••
tY

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

HG-Gurtzeuge

Wills Wing Z 5 rot, sehr großer Stauraum, für Pilotengröße 172-175 cm, 350,-, © 09131/993512

Pinguin 185 cm, Bj. 89, incl. Chraly Rettungsschirm, bj. 88, VB 500,-, V 0160/8616268

HG-Rettungsgeräte

Revolution **2 HG,** Bj. 2000, mit Packnachweis, VB 390,-, © 0171/3335306

Gesuche

Sup Air Profeel, mit Seitencontainer, Gr. M, mit Rettung optional, 1 089/31230970

Suche Winde, auch zum Neuaufbau, e 036608/90861

Flugschule nach nächster Saison zu kaufen gesucht. Diskretion selbsverständlich, gleitleistung@freenet.de

Sigma 5 gut erhalten, habe Startgewicht ca 105 kg, V 0861/69555 od. heilen8@freenet.de

Impuls 17 gesucht, im Tausch gegen Milan (Bautek), Bj. 1994

Wer verschenkt nlten, ausrangierten Gleitschirm oder Rettungsgerät? Farbe, Größe, Klasse usw. sind völlig egal. Kann auch leicht beschädigt sein, Tel. 07805/1694 ab 18.00 Uhr

Zubehör/Sonstiges

Buch Gleitschirmfliegen Theorie u. Praxis, 18,-, n 07962/1478

Suche GS-Piloten (m/w) mit Flugerfahrung und Kontakt zu Ansprechpartnern in Cuba/Karibik zwecks Reiseplanung, V 0271/339604 od. ThMoSi@aol.com

Thule-Bootsträger mit Hartgummiauflogen (flexibel), ideal für Transport von Starrflügern, VK 50,-, ® 09131/993512

DHV-Info Heft 51-118 günstig abzugehen, V 0170/9305694

Reise (Flug)partnedin) gesucht für nächsten Winter weltweit und/oder ab April 03 mit meinem sehr großen Wohnmobil. Für Alpen, Spanien, Portugal (WM??), evtl. Marokko, von Schirmpilot seit 10 Jahren. Horst Giese, Königsbergerstraße 71, 87600 Kaufhuren, HORST101@Yehoo.de

Gepolsterte Aluleiter sehr leicht und stabil für Drachen- und Stanflüglertransport 20,-, e 08407/930371

Gutschein für einen Windenschleppkurs mit dem Drachen oder Gleitschirm im Wert von 545,- DM = 278,65,- Euro für 180.- zu verkaufen, einzulösen bei Flugschule Hochries in 83122 Samerberg, näheres unter 08542/3378

Overall »Gradient«, Gr. XL, rot/schwarz, NP 230.-, Preis VB, V 0179/2916509

Varia Flytec 3030 Professional mit Barograph und Software für PC, Vb 335,-, e 09761/53774

Flug-Funk-Geräte Icom IC - A3E, 350,-, und IC A 22 E, 380,-, mit Zubehör, oder zusammen 680 ., Telefon 06346/301144 od. 06345/407804

Uvex Cross Helm 20,-, Fly-Intergral helm 50,-, Schleppklinke Koch Bj. 92, 45,-, Finderwalder Pora Rotor, Bj. 90, 40,-, Photohalterung 20,-, DHV-Info ab Nr. 47, Drachenflieger/Fly 1/90-2/97 VB, 0160/8616268

Bräuniger Varia LCD VI mit Fahrtensensor, Höhenmesser analog, Speedmesser, V8 300,-, V 0160/8616268

Vario Flytec 3030 mit Drachen- und Gleitschirmhalterung, Barograph, Epson-Drucker u. Druckerkabel, Vb 250,-, Tel. 07322/23808 od. th.boudisch©gmx.de

Bräuniger Vario Höhenmesser, für HG, Alto Vario LCD II, 120,-, © 089/69373787

GS-Packsack sehr komfortübel, 80,-, V 08052/909434

AV-Vario Basis SP von Bräuniger, mit Höhenmesser, 130,-, © 08052/909434

Packsack von Swing, 55,-, 07031/654141

int :/1i1 <<

Foil 152 C, B. 1991, US lila/türkis, ohne Gütesiegel, Tel. 0170/7373555

Griechenland - Olymp
Gleitschirmzentrum
Abenteuerferien
IC-,Thermikseminare

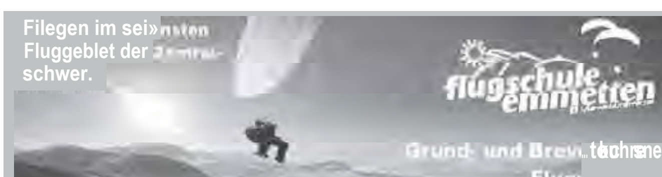
4dA OLYMPIC WINGS paragisding center & adventure holidays

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

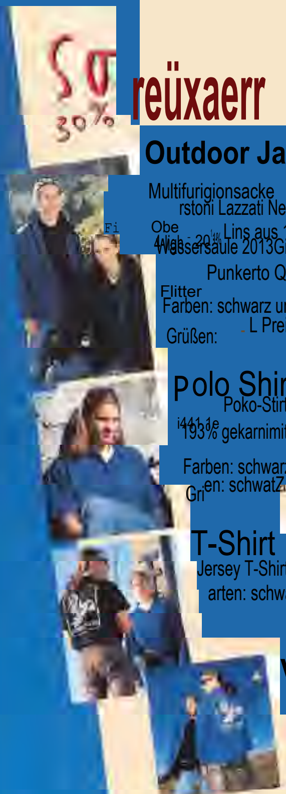
Info./ Anmeldung:
GR tel/fax: +30-3520-41741
mobil: **+30-942215980**
e-mail: **info@olympicwings.gr**
web: **www.olympicwingsgr**
OInto-Tel: Flugschule Göppingen 07164-12021

Reisebüro SKYSPORT
Alle Kurse
Flugschule Hochries
Tel: 08032113971
Fax 08C
llochriesstr.80
0-83122 Samerberg
www.flugschule-hochries.de
Mail: Flugschule_llochriesetonline. e
Flugsafaris
Shop

Fliegen in Thüringen
Ganzjährig Kurse
alle Ausbildungsstufen
Windenausbildung
Flugsafaris • Shop
UL-Ausbildung: Motorschirm
Prospekt anfordern!
kosenthaler Str. 25 • 07118 Leutenberg
OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE
Tel.: 03 67 34/3 03 57 • Handy: 01 71/3 14 27 02 osllhtlringetgleilubinnuhuleM- Mineale



greisen
Weiterbildungskurse
12 12- -- ","reHWI0eAC-ISHV-geprüft
www.flugschide-en;titei4n.cit._



polten/ reüxaerr

Outdoor Jacke

Multifurigionsacke
rstoni Lazzati New Ukk, 1 PR mit BesCetUng,
Obe ... Lins aus 10 g
Wassersäule 2013Ginrn, almungsaldiv und ihfindicht PL, 166gen
Punkerto Qualitätsileece,
Flitter
Farben: schwarz und blau 71,20 €
Grüßen: L Preis, j.D-3.5.

Polo Shirt

Poko-Stirt mit Oreiknopfleiste aus
i441.1e 193% gekarnimiter Bauntwolie, 190g!qm.
Farben: schwarz Mau blau M - L Pteis:..20e 14,60 €
Gri en: schwatZ

T-Shirt

18Cigfcp,
Jersey T-Shirtaus 1Q0% gekämmtes schwarz M, blauM - L
arten: schwarz und blau, Gri €

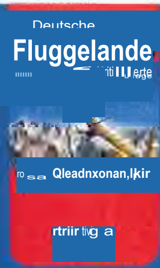
V-Neck

Pigue S-Shirt mit V-Kragen,100% gekämmte
Baumwolle,2613g/qm L Preis:
Falben. scwarz und blau, Größen: M
17,10

NNOdCaP
Strickmütze aus 103% Polyacryl 6,80€
erhabener Stickerei. Preis:

Juniorkollektion

10,70
153.4r«
J-Neck-Sweatshirt. 8,95 €
Poloshirt.Pres: 12...7e€ 1. 85 €
1-Steht. 1.1,2r5e 511A4-e 42,60 €
OutdocracMe blau. Preis:
Farben und Qualität wie oben beschrieben



Deutsche Fluggelände Karte

400 Fluggelände Itir 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 Flugge-Netsführes zu verwenden,
Preis: 9,20 €

Kalender 2003

Format 54x42 cm, 13 Blätter, Hochglanz
Preis: 25,00 E

Gleitschirmfliegen

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

Aktiv Gleitschirm fliegen

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

AM SEIL NACH OBEN -

Windenschlepp für Drachen- und Giertschineleger
Der neue Lehr- und Informationsfilm des Deutschen Hängegleiterverbandes zeigt altes Wissenswerte zum Thema Windenschlepp. Gleitschirm- und Drachenschlepp werden getrennt vorgestellt, aber beide Filme werden gemeinsam auf einer einzigen Kassette (60 Min.} ausgeliefert. Das Video ist nicht nur für die Schleppausbildung interessant, sondern bietet auch den erfahreneren Windenfliegern einige neue Tlpps und Tricks zum Thema Schlepp.
Preis: 20,45 E

CDs | Filme | Bücher | Verschiedenes

CDs

AeroGlider 1.0

Die Versen des AercGlider 1.0 ist ein virtueller 3D-rüggebietsführer und Flugsimulator, der sich auch als Thermik-, Hangseering- und Streckenflugtrainer eignet. Ausführliche Infos, Systemanforderungen und kostenlose aktuelle Updates gibt es im Internet unter www.aeroglidecde. Preis: 35,53 €

CD-ROM

25 Video-Hits, 97 Fotos von den besten filmernaehern und Fotografen der Szene und eine excellente Grafik machen die CD-ROM mir umfassenden Informationen über Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen zum mulilmedialen Erlebnis, Hardware-Mindestvoraussetzung:
489er mit Soundkarte und CD-ROM-Laufwerk und Mouse. räutt auf allen Windows und Mac-Versionen.
Preis: 17,79 €

Filme

Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

Der Lehrttim zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Über den minen Lehrnutzen hinaus ist der Film auch schür) anzunehmen. Herstellung: Chartre Jtäst zusammen mit dem DHV-Lehdeam. Filmdauer: 20 Minuten, Zum Verkauf als VHS-Video.
Preis: 15.34

Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

DHV-Lehdilm für Drachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Slart, den Flug und die Landung. Herstellung: Aalt Herber 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 Dracnentliegens.
Herstellung: 1985. zusammengestellt von Charlie ,löst aus zahlreichen Amateurstreifen. Filmdauer. 25 Minuten- Zum Verkauf als VHS-Video.
Preis: 20,45 €

FREE FLIGHT Film Award

Ilke besten Filme der Jahre 2000 und 2001
Laufzeit 37 min.
Preis: 20,45 €

Bücher

Flugbuch für Drachenfliege und Gleitsegler

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

Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben von Feier Janssen und Klaus Tänzler, weitere Autoren Helmut Denz, Dr Victor Henle und Peter Cräniger: zahlreiche Abbildungen,
Preis: 24,54 €

Drachenfliegen

Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Täufer, weiter Autoren Peter Crtiniger und Knut v. Hantig.
Preis: 24,54 E

Windsysteme und Thermik im Gebirge

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

Abgehoben- in Tuchfühlung mit den Alpen

Ein Bildband von Andreas Bussringer
Traumharte Farbbilder übers Gleitschirmfiiegen auf 1212 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 dabeihaben!
Inhalt: SAM Splint (biegbarer Metallstreifen, der sowohl als Schiene für Arme und Beine wie auch als Halskrause verwendet werden kann), Verbandsmaterial, Rettungsdecke, Trillerplella. 1 Paar Schutzhandschuhe
Maffe: 20 14 5 cm
Preis: 35,79 €, inul. SAM-Splint
18.41 f, ohne SAM-Splint (sonst gleicher IntatE

Rettungsschnur-Set

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

Prüfungsfragen

- Für Befähigungsnachweise A Hängegleiten, A Gleitsegeln, Preis: 12,27 €
- Für B Hängegleiten, B Gleitsegeln, GS-Windenschlisep, HG-Windenschlepp, Windenfahrer Preis 13,23 e
- Für Flugfunk. Preis: 3,58 €

Icao-Karten

Stuttgad
Preis: 9.03 e je Blatt

Info - Sammelordner

Preis: 0,25 €

DHV-SHOP

Zu bestellen über: Tel.: 0802219675-0 **Fax: 08022/9675-99e** shop@clfw.e. www.dhv.de Alle **Presse** verstehen sich zuz • fiele-Portgo.sten

TESTFLCIGE im /nfv

Das Testberichtschema für Gleitschirme und Hängegleiter

Die hier veröffentlichten Testberichte stellen Auszüge und Zusammenfassungen der im Rahmen der Musterprüfverfahren ermittelten Testflugprotokolle dar.
Jedes Gerät wird von zwei DHV-Testpiloten geflogen. Gleitsegel-Testflugprogramme werden grundsätzlich an der unteren und an der oberen Gewichtsgrenze geflogen. Da sich daraus oft abweichende Beurteilungen ergeben, veröffentlichen wir die Ergebnisse für die jeweiligen Gewichtsgrenzen und nicht nur eine Zusammenfassung.
Gesamtnoten ergeben sich aus der jeweils ungünstigsten Einzelbeurteilung. Dies gilt sowohl für die Gesamtklassifizierung als auch für die Noten für die einzelnen Manöver.
Geschwindigkeitsangaben werden mit Bräuniger-Flügelradsensoren ermittelt, die werksseitig speziell geeicht wurden. Die Ergebnisse sind trotzdem mit den zwangsläufigen Unsicherheiten behaftet und daher nur als Richtwerte zu verstehen.
Bei Hängegleitertests besteht das generelle Problem, dass Trimmmaßnahmen die Flugeigenschaften beeinflussen. Die Testflüge erfolgen mit demselben Gerät und derselben Trimmeinstellung, mit welchem auch die Flugmechanik-Messfahrt durchgeführt wurde.

KLASSIFIZIERUNG	ZUSATZ	BESCHREIBUNG
1		Gleitschirme mit einfachem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.
1-2		Gleitschirme mit gutmutigem Flugverhalten.
2		Gleitschirme mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. *Für* Piloten mit regelmäßiger Flugpraxis.
2-3		Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit umfassender Flugerfahrung und regelmäßiger Flugpraxis.
3		Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und sehr heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit überdurchschnittlich hohem Pilotenkönnen.
	G	Nur spezielle, namentlich aufgeführte Gurtzeuge sind mit diesem Schirm zugelassen
	GH	Brustgurtzeuge - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GH angehören, sind mit diesem Gleitschirm zugelassen (dieser Gruppe gehören fast alle modernen DHV/OeAeC-zugelassenen Gurtzeuge an)
	GX	Gurtzeuge mit festen Kreuzgurten - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GX angehören sind mit diesem Gleitsegel zugelassen
	Biplace	Der Schirm ist für doppelsitzigen Betrieb zugelassen
	Y	Hängegurtzeug (frühere Konstruktion)
	S	Spezialgurtzeug

NOVA PHORUS XS

Herstell NOVA Vertrieb eseilselall e
Inhaber der deutschen hiusiermitiung: NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Klassilizierung: I GH
Situahl: I
Windenschleppi Ja

Verhallen bei	fluggewicil (60 kg)	f Ingewichleo 111
f Uliverhallen	gleichmässig, solort	gleichmassig, solo
AAdrerhalten	kamrot sofort über Pifuten	hemmt sofort km Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnidlich
Starthandling insgesamt	einfach	einlach
Trimmgeschwindigkeit	36 len	36 Inh
Geschwindigkeit beschleunigt		18 krnh
Rolldgmplung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLUNG		
Trudeltenden:	nicht rerhanden	nicht vorhanden
Steuer weg	durchschnittlich	durdschnildich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
IIIDSTHIGES		
Sacktlugereim	durchschnittlich60cm 75 cm	durchschnittla 60 - 75 cm
fullstallgrenre	durchschnittlich 65 cm- 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskrarranstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN		
Vor besdneenieurei	gering	gering
üllnungwerhalien	selbslandig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKUPPEN (81SCHLEUNI61)		
Vorbeschleunigung		gering
011eunisrerhailen		selbstendig schnell
EINSWIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
011 uner *verhallen*	selbständig schnell	selbständig schnell
DISSEIIIGES EINKTAPPIN IBISCHTIUNIGO		
Wegdrehen		<90 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering
Höhenverlost		gering
Stabilisierung		selbständig
Off nungsrerhalten		SelbSiälldigsdnell
HASHTIGES HHKUPPEN	6E61161111fRN 1	
Stabilisieren	einlaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Sleuerwee	durchschnittlich	durchschnittlich
Sleuerkraltanstin	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine leadenc	einfach, keine Tendenz
	zum SIIÖMIIIg eSS	*zum* Strömungsabriss
Ofnungwerhallen	selbstandig schnell	selbständig schnell
	j nunetriiche Welke	
fUELSIALL Easymmeliiithe		
AUS IRINNGESCHWININGKiil		
STATIONAREN KURVTNEHEG		
STEEPIRALE		
Einleitung	einfach	einlach
Irudeltendenr	n al vorhanden	nicht verbanden
Auslailueg	selbständig	selbständig
ILEINDASIA		
Einladung	einlach	einfach
Aesleilung	selbständig	seibilendig
LANDUNG		
Indererhalten	einfach	Hach
ERGÄNTUNGEN	flUGSkC	

MUSE 25

START

GMDEAUSFLUG

BURVENIANDEING

Trudeltendenz
Steuerweg
Wendigkeit

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

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

FRONTALES EINKLAPPEN

FIONTA113 EINKUPPEN (BESCITERINIGI)

EINITIGES EINKUPPEN

ONSEITIGO EINKLAPPEN (BESCHIEUNIGO

EINKLAPPEN GEGENSTEUERN

selbständig schnell

FULLSTALL (symmetrische Ausleitung)

FUESTALL Ausleltung)

AUS IRINMUSEBINDIGKEIT

MODELN AUS SUTEIGHAREM KURVENFING

SIELSPIRAIE

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG

Landeverhalten	einfach	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

ZONE L

START

GERADEAUSRUG

KURVENHANDLING

BEIDSEIIIGES UBBIZIEINN

FRONTALES EINKUPPEN

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)

EINSEITIGES EINKLAPPEN

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHIRINIGI)

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN

selbständig schnell

FULLSTALL (symmetrische Ausledun)

HKSTAU (asymmetrische Ausleitung)

AUSIIIIIIMGESEHWINDIGITE1

TRUDEN AUS STATIONÄREN K URVENBUG

SEILSPINATE

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig

B-LEINEN-STALL

LANDUNG

Landeverhalten	einfach	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Z-ONE S

START

GERADEAUSENG

KURVENHANDLING

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

Sackfluggrenze
Fullstallgrenze
Bremskraftanstieg

FRONTALES EINKLAPPEN

EINKUPPEN IBESCNOUNIGI)

EINSEITIGES EINKUPPEN

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGE)

EINSEITIGES EINKUPPEN

FULLSTATT mmelri[g]he Ausleitun

FRSTAU (

TRUDELN AUS TROINGESCHVIIIIDIGNiff

TRUDEIN AUS STATIONÄREN KURVENFLUG

STEILSPIRALE

B.LENEN,STALL

LANDUNG

DHV GS-01 1051-02

HYPE S

Hersteller: Skywalk GmbH & Co. KG
Inhaber der deutsch en blusterefülung: Skiwalk GmbH & Co. KG
Klassilizierung. 1 2 GH
SHnah' I
Windenschlepp Ja

Verhallen bei	ein. fluggewichl (60 kg)	man. fluggewithl (90 hei
START		
fällverhallen	gleichmässig, solorl	gleichmässig, solorl
Auhiebverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt soloil uber Pilieren
Abhebegeschwindigkeit	durchschiliglich	durchaniglich
Stailhendling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSETUG		
Trimmgeschwindigkeit	36 krah	31kmh
Geschwindigkeit beschleunig'		50 krah
Rolldämpfung	duichschniglIch	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
hudellendent	gering	gering
Steuerweg	durchschniglich	derchschniglich
Wendigkeit	durchschniglich	durchschnittlich
OBERHEINI		
Saddluggrenre	durchsehni g lieh 60 cm .75 cm	durch ani g lich 60 cm .75 an
full reue	derchschnilllich 65 c fit • itfl em	durchschniellich 65 cm 80 cm
Bremskrallanstieg	durthanitilich	durchschnildich
FRONLIEB EINKUPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
011nungsverhallan	selbständig vertged	selbständig verzagen
UNKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		gering
Off nungsvethalten		selbständig
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen	< 90 Grad	90 · 180 Grad
drehgeschwiedigkeir	durchschniglich	durch schnittlich mit Verlangsamung
Hohenveriusi	durchschnilllich	durchaniltlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Gitnungsrerhallen	selbständig schnell	selbsländig sdmell
EINSEM613 EINKUPPEN (BBC HLEUNIGI)		
Wegdrehen		90 180 Giad
Drehgeschwindigkeit		durchschalltla Verlangsamung
linhenverlusl		durchschniglich
Stabilisierung		selbständig
011nungsverhagen		selbsländig anal
EINBLITIGB EINKUPPEN	GE1611111211	
Stabilisieren	einlackes Gegenbremsen	einlaches Gegenbremsen
Sienerve	durchschnittlich	durchschgirlich
Sfeuerkragendien	hoch	hoch
Gegendrehen	einlach, keine Indem nun Strömungsabriss	einfach, keine fanden mm Strömungsabriss
011nungsverhallen	seihslaedie wokeil	selbsländig verogner
FUUSTILL (symmetrische Ausleihung)		
TUUSIAII Austeilung)		
AUS TRIMMGESCEINDIGREIT		
TRUDEDI SIATIONARDI KURVENFLUG		
STERSPIRMI		
Einleitung	einlach	einfach
hudeltenden	gering	gering
Ausleilung	selbständig	selbständig
DLIINDTSTILL		
Einladung	einlach	einfach
Ausleilunn	selbständig	selbständig
LANDUNG		
teedeverhallen	einfach	einlach
ERGÄNZUNGEN MGEEHER		

DHV GS•01.1052-02

P43 L

Hersteller Paratech AG
Inhaber der deutschen Muslerprülun g Perelech AS
Klassilizierueg 1.2 GH
SWzahl 1
Windenschlepp Je

Verhallen bei	fluggewal (95 kg)	mar. Fluggewicht (128 kg)
START		
fällverhaden	gleichemsig. sofoil	gleichmässig, sofort
Aulrieh reihelter	kommt verrägerl über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegesehwindigkeit	du Rhscheitdich	durchsehnigla
Starthandling insgesamt	einlach	einlach
GERADEAUSIIIIG		
frinungeschrrindigkeit	34 kinh	37 krah
Geschwindigkeit beschleunig'		50 ltra
Rolldämpfung	durchschniglich	hoch
KURVENHANDLING		
frudellendenz	gering	gering
Sleuerweg	herb	huch
Wendigkeit	dinchschniglich	hoch
BEIDifIIES UBERZIEHEN		
Sackluggreers	durchschnittlich 60 cm-15 cm	durchschädlich 50 cm • 75 cm
taugigmute	durchschnilllich 65 an -80 crn	durchsehe illlich 65 cm • 80 un
Bmmskiallanslien	hoch	hoch
FROIDATIS EINKUPPEN		
Vorbeschleunigung	durchschnitilieh	gering
üfeungsveihallen	impulsiv	selbslandig schnell
(BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
hflnregererhallen		selbständig schnell
EINSEITIGES TINKUPPEN		
Wegdrehen	< 90 Grad	90.180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Häheereeluei	durchsehniglieh	gering
Stabilisierung	selbsländig	selbsländig
Ölleunnsverhallen	selbständig verzögert	selbständig schnell
EINSEIIGES EINKLAPPENI1130111UNIGT)		
Wegdrehen		<90 Grad
Dreheeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Gilnungs ruhalten		selbständig schnell
EINSEITIGB BHKUPPEN	GIGENSIEUERN	
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einlaches Gegenbremsen
Ste uerweg	duzhandlich	durchschniglich
Sleneikrallanslien	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	ehe, keine Tendenz surr sf fernen grab rine	einlach, keine lenden Siromungsabriss
011oungsverballen	salbslaerdig schnell	selbständig schnell
nunetrische Ausleilung)		
FULISIALI (asymmetrische Aeesleilun)		
WURDE TRIMMGESCHWINDIGKDI		
IRUDelli AUS STAUWEILREH KURVENFLUG		
STEILSPIRAlf		
Einteilung	durchschrillla	einfach
hudellendenz	durchschni g lich	gering
Ausleilung	Hachdrehen 180 , 360 Grad	Nachdrehen 180- 350 Grad
811INOTSIALL		
Einleitung	einfach	
Ausheilung	selbsländig	selbständig
LANDUNG		
landereihallen	durchscheiglich	einlach
ZURIIIIGSICHERHIII		

DHV G5-01.1053.02

P43 M

Hersteller Paratech AG
Inh aber der deutschen Muslernrühme Paratech AG
Kla g illaierune : 1-2 GH
Sitnahl: 1
Windenschlepp: Ia

Verhallen bei	min. Flua g ewal (65 kg)	max. fluggewichf (105 kg)
STAR		
Füllverhallen	gleichmässig, mimt	gleichmässig, sofort
Aul g eh verhallen	kommt verägel über Piloten	kommt reirogert über Piloten
Ahhebegeschwindigkeil	duarchni g lich	durchsehnigla
Starthandling insgesamt	einlach	einfach
GERADEAUSDU		
I erngeschwindigkeit	35 kWh	31 krah
Geschwindigkeit beschleunig'		51 km/
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENHANDLING		
Imdelleodem	en	gering
Steuerweg	*huh*	hoch
Wendigheil	hach	durchschnilllkh
BBDSUHGES UBEKINN		
Sackflugnrenn	durchschnittlich 60 cm - 75cm	derchschnilllich 60 cm • 75 cm
Iullga g e ren re	durchschnittlich 65 cm • BO cm	durchschniilich 65 cm • 80 cm
Brenrcluallanslien	hoch	dieshich alich
FRONLILB EINKUPPEN		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Olfoungsverhallen	selbsländig schnell	selbständig schnell
DMKUPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		
WMmosreshallen		salbslae g ig schnell
EINSEITIGB EINKUPPEN		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mir Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbsländig	selbständig
011e engserhallen	selbsländig schnell	selbständig schnell
EINSEDIES EINKUPPEN (BESCHEIDHIGH		
Wegdrehen		90 Grad
Drehgeschwindigkeit		gering feil Verlangsamung
Höhenyerlusi		gering
Stabilisierung		selbsländig
öffnungsverhalten		selbsländig schnell
IUNSEHIOB EINKLAPPEN GEGENSTEUERN		
Stabilisieren	einfache Gegenbremsen	einlaches Gegenbremsen
Sleuerwen	durchschnittlich	durchschnittlich
Sleuerkraltanslieg	durchschnittlich	clurchrcheigl a
Gegendrehen	einlach, kehrelenden rum Slrämumsaheieu	einlach. keine Tendenz rum
Strömungsabriss		
011eungsverhallen	selbsländig schnell	selbsländig schnell
RILLSTAII Is m g nirische Ausieitun i)		
FUUSIAII (asymmetrische Ausleitung)		
TRUDELN AUS TRI)411613C EINDIGKEII		
IRUDIEN AUS SIAIIONARDI KURVENFLUG		
SIEILS910		
Einleitung	einfach	einlach
hudeltendeer	gering	gering
Auslegung	selbsländig	selbsländig
BUHEST&		
Einleitung	einfach	einlach
Ausleitung	selbständig	selbständig
UNG		
landeverhallen	einlach	einlach
RUGSICHEEEIT		

DHV 6S-01-1054-02

ATIS M

Hersteller Paragliders
Inhaber der deutschen Musterprelung ; lukavsky Idenek
Klassifizierung 1-2 GH
Sitzzahl :1
Windenschlepp : Ja

Verhalten bei	min fluggewichl (80 kg)	reue, Fluggerrichl 1105 kg)
Füllverhalten	Salon	gleichmässig soke
Annehrehang	kommt seien über Pliolen	kommt sofort über Piloten
Ahhebegesthwingigkell	durthschninlich	durthuheilll a
Starthandling insgesamt	einlach	ein faul
GERADEABFIII	1 —2	1 -2
Trimmgeschwindigkeis	36 lel)	36 kräh
Geschwindigkeit beschleunigt		50 krtelt
Rolldemplung	hoch	hoch
KURVENHANDLING		1
Trudeltenden	gering	gering
Steuerweg	hoch	dunhuhnlil a
Wendigkeil	hoch	hoch
BEIDSEITIGES OBERZIEHEN	1	1
Sackfluggrenze	duascheiltlieh 60 an -15 cm	durchschnilllich 60 cm -15 an
Fullslallgrenze	dunhuheilllich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 ins
Bremskrenanslieg	hoch	hach
FRONTALE EINKUPPEN		1
Vorbeschleunigung	gering	gering
ültriungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKUPPEN (BEICHM111611		1
Vorbeschleunigung		gering
Olinungsverhalten		Selbständig schnell
EINSEIIIGE EINKLAPPEN	1	1 —2
Wegdrehen	< 93 Grad	90 • 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenredust	gering	gen
Stabilisierung	selbständig	selbständig
011eungserhallen	selbständig schnell	seihshändig schnell
EINSEITIGE EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1
Wegdrehen		< 90 Grad
Diehgeschwindigkeit		gering mit Verlangsamung
Hohenverlusi		gering
Stabilisierung		selbständig
011nennsverhallen		selbständig schnell
EINSEIDGE EINKUPPEN UND GEGENSHUFAN	I	1
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsan	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	duanheiltla	durrhschnitilich
Heuedualianslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einlach, keine Senden En	einlach, keine Senders zum
	Stornuagsabriss	Strömungsabriss
bogmied	selbständig schnell	seihshändig schneit
FÜLLSTALL (sammaldathe NÄHR		
MISIALL (asymmetrische Aus	1	1 —2
TRUDEIN AUS TRINM6ES MINDIGKEIT	I —2	1 —2
TRUDELN AUS STAIIONA REN KURVEINIG	1 -2	1 —2
SIEHSPIRALE		1
Einteilung	einfach	einlach
Budenendees	gering	gering
Ausleihung	selbständig	selbständig
ULEINEILSIAL1	1	1
Einteilung	einlach	einfach
Ausleihung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
handererhallen	einlach	einlach

NNROM ZUR MGMNERREIT

DHV 01.0382-02

RELAX 16

Herstellet fly & more GmbH
Inhaber der deutschen Musterprülung Fly & more GmbH
Klassifizierung 1
Fluggewicht :83 Kg 115 Kg
Sitzzahl :1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit 60 kmth
Windenschlepp :Ja
[1-Schlepp : Ja

IMNISCHE MERKMALE

Trimmvorrichtungen	
Art des Steuerhügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	

BODENHANDLING UND START

Staliuhe Lastigkeit	leicht heckrostig
Aerodynamische Lasteeis	neutral
Abhebegeschwindigkeit	gering

GRABEAUSFIN

V Min Nnih)	28
V met Geh)	60
Bügeldruck bei 60 km%	ducchschrtillicHnoch
Bügeldruck bei 80 herb	
Richlungssiabilitat {Gieren}	gute ifichlunostabilllät

KURVENHANDLING 1

Krallauf wand her Einleiten	derchschnillt a
Kraltaulwand für Ausleihen	dunhuhninch
Rollseil kn fieleiren	durchschnfili a
Rollseil lin Aasteilen	derchschMillich
Schräglage bei V min.sink	nauhal

VERHALTEN BEIN STRONUNGSABRISS

Geradeausflug • Bügel langsam vor	problemlos
Geradeausflug • Bügel schnell vor	problemlos
Kurvenflug - Bügel langsam vor	problemlos
Kurveellen • Bügel schnell vor	problemlos
Provoziertes trudeln	nicht möglich

LANDUNG 1

Amuhwellesieer ha	kurz
Moment des Stallen	einlach zu finden
1-Bereich des Stehlens	gulß
Kraftaulwaed beim Stallen	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERI E

DHV 01.0383-02

STRATOS

Hersteller: fly & more GmbH
Inhaber der deutschen Musterprulung fly & more GmbH
Klassifizierung 3 E
Fluggewicht: 85 Kg -150 Kg
Sitzzahl :1
Höchstzulässige Fluggeschwindigkeit 80 kmth
Wirdenschlepp : Je
Ur-Sch le o la

TECHNISCHE MERKMALE

Trimmvorrichtungen	Wölbklappen
Art des Steuerbitgels	
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten Staullügel in CFK Bauweise: Klapprigem Wölbklappe; Spoilersteuerung über beweal. Trasse armeleekt,	

BODENHANDLING UND	Walkla pe 15 Grad	2
Sta che eed	laicht hack'astig	
Aerodynamische laslinke	neutral	
Abhebegeschwindigkeil	gering	
GERABUIISRUG	Wölbilappe OGrad	Yfölliklappe 10 Grad 3
V min Ilsrnin	35	28
V man Tkm-h)	>G0	>80
Bildduck bei 60 herb	gering	gering
Bügeldruck bei 80 kreih	gelmg•dunhuhniltlid)	neringdunchschnitilich
Richtuegsstabillal {Gieren)	kein Gieren	kein Gieren
KURVENHANDLING		
Kraltaulwand für Einleiten	gering	gering
Kraftaufwand für Ausheilen	gering	gering
Rollreis In Einleiten	durchuhnilli alang	durchschnillta•lang
Rollzeit für Ausheilen	durchschnilllkhlang	durchschnillta-lang
Schräglage bei V sein.oinh	leicht zunehmend	leicht innehmend
VERHALTEN SIONUNGSABRISS		3
Geradeausflug • Bügel langsam vor	stabiler Sallug	stabiler Sackflug
Geradeausllug • Bügel schnell vor	starkes Abnicken	nickt schwach ab
Kurvenflug • Hügel langsam vor	Kurvensackflug	nickt sanft ab, Kurvensackflug
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nickt deutlich in die Kurre	nickt sann ab Kurrensackflug
Provoziertes trudeln	keine Nudelneigung	keine trudelntigere
LANDUNG	7116[111	2
Amiswebestrecke	kürz	
Moment des Stallees	einlach zu finden	
Bereich des Shellees	durchschnilllich	
Krallautwand beim Hallen	durchschnittlich	

ERGÄNZUNG@ HEIGSICHEIHEIT

trudeln läfli sich im Folremlall eventuell provozieren uni ist unbedingt ru unlerlassen.
Einweisung lull, Aufbau und Flug ist erlorderl d.

Vom Tetrapack zur Senftube

Helmut Hintner aus Salzburg hat den Schaumstoffprotektor für Gleitschirmsitze erfunden und dadurch sicher viel dazu beigetragen Unfallfolgen zu mindern. Nun hat er seine Idee weiterentwickelt und stellt sie vor.

Tetrapacks sind würfelförmig, weil sie so gut zu stapeln sind. Schaut man sich die Kammern der auf dem Markt befindlichen Schaumstoff-Airbags im Querschnitt an, so erinnern sie an aneinandergereihte Tetra-Packs im Supermarket-Regal. Ja und ? — Warum soll das schlecht sein ? Weil die Performance darunter leidet!

Eine gerade Trennwand muss zuerst ausgebeult werden, bevor sich im Kissen Druck aufbaut und die komprimierte Luft den Aufprall abbremst. Bei "alten" Airbags mit geraden (!) Seitenwänden kann man das gut beobachten. Seitdem letztere gerundet sind, hat sich auch die Performance deutlich verbessert, d. h. die "g s" wurden immer weniger — und das bei gleicher Bauhöhe !

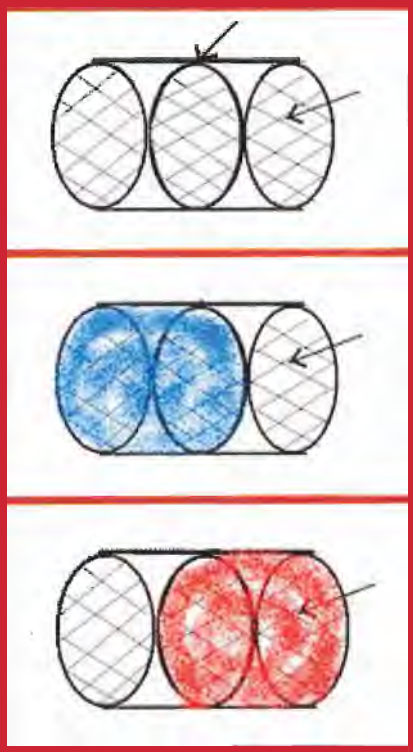
Nun sind aber die inneren Trennwände in der Fläche fast doppelt (I) so groß wie die seitlichen und bis die sich ausbeulen, geht wertvoller Bremsweg verloren, nur sieht man's nicht !

Beim Belastungs-Test ist der Unterschied offensichtlich: Während im roten Kissen mit den vorgewölbten (Trenn-) Wänden vom ersten Zentimeter an Druck u. damit Widerstand aufgebaut wird, fällt das Brett am schwarzen Kissen so weit ohne Widerstand durch, bis sich die geraden Wände ausgebeult haben.

Meine neue Erfindung sieht vor, die bislang einfachen & geraden Trennwände durch doppelte runde zu ersetzen - aus der Trennwand wird ein Trenn-Körper. Nähtechnisch wird das Material doppelt genommen und in der Höhe ca. 3o - 40 % größer zugeschnitten, dazwischen wird ein entsprechend geformter Schaumstoffteil (ca. io "/n größer) eingeschoben.

Um die Fertigung zu erleichtern, werden beide Enden des so entstan. denen Hohlkörpers, wie bei einer Senftube, flach zusammengelegt und mit der (gerundeten) Außenwand mit einer Naht vernäht. Möglicherweise ist einseitig ein ICfettverschluß vorzusehen, der nach Einschub des

Schwarz: Trennwände ä la Tetrapack, d.h. gerade. Rot: gleiche Kammer, aber mit den neuen »runden« Trennwänden



Schema- Zeichnung:
Seitenansicht Naht (der „eierförmige" Trennkörper – schaumgefüllt - ist rundum mit der äußeren Airbag-Hülle vernäht)

Blau: optimal geformte Druckzelle, gebildet durch i + 2 samt Zwischenraum
Rot: detto durch 2 + 3

Schaumkörpers geschlossen wird.

Werden diese neuen Trennwände so angeordnet, dass sich die einzelnen Kammern berühren und gegenseitig abstützen, so kann auf eine Schaumstoff-Füllung im Zwischenraum verzichtet werden.

Bei einem Schaumstoff-Airbag mit physikalisch "korrekter" Formgebung (auch innen!) kann entweder ein leichterer Füll-Schaum verwendet oder ein eher fester Schaum durch Ausnehmungen erleichtert werden, dies bringt eine deutliche Reduzierung von Gewicht und Packvolumen.

Der jetzt verwendete, relativ schwere und feste Schaum muss nämlich das schädliche Ausbeulen der geraden Innenwände verringern helfen, diese Stütz-Funktion ist mit den neuen Trennwänden verzichtbar.

Österr. Patent AT 405 789 v.19.02.99
Deutsches Gebrauchsmuster
Nr. 299. 23815.6 v. 23.01.01

Helmut Hintner/Salzburg
e-mail: hintner@aon.at

Aktueller BumpAir mit geraden Trennwänden

*40

BumpAir "Neu" mit eierförmigen Trennwänden

So fing's an:
Prototyp 1989

www.independence-world.com

Avalon
DHV 1
spEEd, biplacE
DHV 1-11
dragon
DHV HI
radical
DHV 11-111
raptor
PErformancE

independence
gliders for real pilots

Prbbstener 9trabel5
D-87637 Eisenberg
TeI: 49/8364/9833-0
Fax: 49/8364/9833-33
infoOlndependence-world.com

Foto: Björn Klaassen

Vol Libre –

oder warum in Deutschland die Freiheit nicht grenzenlos ist!

Vol Libre - Freies Fliegen, davon träumen wir alle. Vorbild dafür sind die Vögel und dem Vogelflug ziemlich nahe kommt das Drachen- und Gleitschirmfliegen, Wir haben es dem Federvieh abgeschaut und fliegen dank Otto Lilienthal mit den Vögeln um die Wette. Dennoch ist es in Deutsch• land mit der Freiheit des Fliegens nicht so einfach bestellt. Anforderungen des Naturschutzes, Luftraumbeschränkungen oder Probleme untereinander sind nur einige Punkte. Grund genug für uns, die Geländesituation in Deutschland einmal näher zu betrachten,

In der SthuccliniP Stehen hPicnialswPica Start-/t nrlPnlatniPhiihren cnwie die Problematik des „Vol libre", also des freien Fliegens für alle Piloten. In diesem Zusammenhang wird das Beispiel Frankreich immer wieder genannt. „Dort klappt es doch auch mit dem „Vol libre".

Prinzipiell können wir den Ärger einzelner Piloten gut verstehen. Deutschland ist in vielen Dingen schon sehr speziell. Vielleicht eine Frage der Mentalität. Da gibt es die tollsten Geschichten von zwischenmenschlichen Problemen mit Naturschutz, Jagd oder auch unter uns Fliegern. Wir versuchen in solchen Fällen zu vermitteln. Im Gegensatz zu anderen Ländern ist das Gleitschirm- und Drachenfliegen fest in das Luftverkehrsgesetz eingebunden. Das hat natürlich Vor- und Nachteile. Immerhin sind wir Piloten so im LuftVG integriert, dass wir damit auch ein Recht auf Fliegen haben, Beispielsweise kann der Luftraum G und E voll genutzt werden. Der DHV konnte damals übrigens erreichen, dass das Zulassungsverfahren für Gelände durch den DHV durchgeführt werden kann, ein unschätzbarer Pluspunkt!

Geländezulassung – Ohne geht es nicht!

Um die Problematik der Fluggelände zu verstehen, muss man sich den Vorgang einer Zulassung eines Fluggeländes in Deutschland vor Augen führen. Der Gesetzgeber schreibt seit 1993 eine spezielle Geländeerlaub nis nach § 25 LuftVG vor, Damit ein Gelände in Deutschland zugelassen werden kann, wird zunächst die Zustimmung des/der Grundstückseigentümer benötigt, Ist diese erste Hürde genommen, wird anschließend der Naturschutz am Verfahren beteiligt. Dies ist in der LuftVO vorgeschrieben. In den seltensten Fällen stimmt die Naturschutzbehörde dem Antrag sofort zu. Es kommt nicht selten vor, dass sich Zulassungen bis zur endgültigen Erlaubnisentscheidung über mehrere Jahre hinziehen. Oft ist eine Zulassung nur mit vielen Auflagen, Einschränkungen und Kompromissen möglich. Entsprechend groß ist das Interesse des Geländehalters und die Sorge, dass diese Auflagen auch eingehalten werden. Denn eingeschränkt Fliegen ist besser als gar nicht zu fliegen.

Kommunikation ist alles! Es hat sich gezeigt, dass die besten Ergebnisse erzielt werden, wenn vor Ort die zuständigen Stellen und Bedenkenträger einbezogen werden. Da ist immer viel Aufklärungsarbeit notwendig. Hnapkahrt ist auch Verständnis Anilaun Anliegen des Naturschutzes und sonstiger Beteiligten notwendig. Auch hier unterstützt Euch der DHV.

1

Einer für Alle - Alle für Einen

Die Vereine leisten bei der Zulassung und dem Unterhalt der Gelände ehrenamtlich den Löwenanteil der Arbeit und stecken dabei zum Teil große Summen in die Gelände. Schade, wenn sich bei manchen Piloten eine gewisse Dienstleistungs-Mentalität entwickelt hat. Der Verein hat zu liefern und ich gehe zum Fliegen! Ruft mich an, wenn der Wind von vorne kommt und das Gelände zugelassen ist. So geht es halt nicht!

Foto: Björn Klaassen

nRstflugproblematiken

In manchen Fällen wollen auch die Grundstückseigentümer (z.B. Gemeinden) nicht, dass Gäste das Gelände nutzen. Das ist manchmal ziemlich grotesk. Beispielsweise bemüht sich eine Wirtschaftsförderungsgesellschaft auf der Schwäbischen Alb zusammen mit Vereinen und DHV um ein vernünftiges Fluggelände (Tourismusförderung) und im gleichen Landkreis sperren sich die Bürgermeister heftigst mit dem Argument: Da kommen ja dann die vielen Fremden aus Stuttgart - die wollen wir nicht !!!

Wie Ihr seht, steckt eine Menge Energie hinter einer Zulassung, mal von den Unkosten des Zulassungsverfahrens oder den Pachtkosten für Start- und Landeflächen ganz abgesehen (hier steckt der DHV übrigens auch eine ganze Menge Geld rein – Wildbiologische Gutachten, Geländezulassung, etc.), Oft sind auch die Gelände so speziell, dass eine Einweisung vor dem ersten Start unerlässlich ist (z.B. spezielle Vogelschutzzonen, Überflugverbotszonen, usw.). Manchmal hängt eine ganze Geländeerlaubnis an rücksichtslosem oder unwissendem Verhalten einzelner Piloten. Grundsätzlich streben wir bei den Zulassungen allgemeinen Flugbetrieb an, damit auch Gäste dort fliegen können.

Sehr wichtig erscheint uns dazu noch das Verhalten von (deutschen) Piloten im Ausland. Häufig fliegen gerade die Deutschen viel im Ausland. Aber auch dort sind Gelände gefährdet, wenn vorgeschriebene Dinge (z.B. Naturschutz in Spanien, Österreich, USA, etc.) nicht eingehalten werden. Daher ist eine Geländeinfo international notwendig. Wir haben diesen Punkt übrigens beim letzten Treffen der Europäischen Verbände (EHPU) im Januar 2002 angesprochen. Dort hatten wir die Möglichkeit einer großen, gemeinsamen Geländedatenbank für Europa angeregt.

In der Pfalz und im Badischen haben Vereine ausdrücklich festgeschrieben, dass alle ausländischen Gäste kostenlos fliegen können. Das ist eine gute Geste und kann zur Nachahmung nur empfohlen werden. Im Nordschwarzwald entwickelt sich gerade eine Initiative, dass dort alle Piloten in den Vereinen gegenseitig auf allen Geländen fliegen dürfen. Ein sehr attraktives Gelände, der Merkur (www.schwarzwaldgeier.de), ist dort vor kurzem zugelassen worden. Gäste sind herzlich willkommen, wenn sie sich an die Spielregeln halten, Übrigens macht der Ruhpoldinger Verein am Rauschberg offensiv Werbung für Gäste.

Basis für Breitensport

Viele Möglichkeiten zum Fliegen und zum Training sind für unseren Sport und die Entwicklung notwendig. Deshalb können wir nur anregen, die Augen nach guten Flugmöglichkeiten in unserem Land aufzuhalten, und mögliche neue Fluggelände anzugehen. Der DHV unterstützt Euch dabei.

Auch im Flachland tun sich immer wieder Möglichkeiten auf. Eine Kalihalbe für Hangstarts ist im Moment durch eine kleine Gruppe von Piloten im Raum Celle in Arbeit (www.flugberg.de). Sollten hier Früchte geerntet werden, wird eine ganze Region schlagartig belebt.

Für Rückfragen steht der DHV gerne zur Verfügung.

Björn Klaassen / Karsten Kirchhoff
DHV Referat Flugbetrieb

Foto: Eric Gottwald

Merkur / Nordschwarzwald

Manchmal haben Naturkatastrophen auch etwas Gutes. Für die Piloten im Nordschwarzwald ist dies wohl eindeutig der Fall. Der Orkan Lothar fegte an Weihnachten 1999 mit voller Wucht über den Schwarzwald und legte, zum Leidwesen der Forstleute, hektarweise die Wälder flach. So geschehen auch am Merkur bei Baden-Baden. Direkt neben der Bergstation war plötzlich eine Freifläche geschaffen worden, die den GSV Baden für eine Zulassung motivierte.

Eigentlich fing alles schon viel früher an. Johannes Lauinger (Jahrgang 1937) hatte bereits als Bub die Vision vom Merkur zu Fliegen. Der passionierte Gleitschirmflieger startete mit Martin Lohse und seiner Mannschaft nach der Sturmkatastrophe eine beispielgebende Initiative. Ortstermine und Besprechungen zusammen mit dem DHV Referat Flugbetrieb waren notwendig, um die Stadt Baden-Baden und andere Stellen von den Träumen zu überzeugen. Im Frühjahr 2002 konnte nach Vertragsabschluß dann endlich konkret Hand angelegt werden. Umgestürzte Bäume und Wurzelwerk wurden von vielen Freiwilligen bearbeitet und die Fläche in einen Startplatz verwandelt.

INFO

Auffahrt mit historischer Standseilbahn (Fliegerkarte 5 Euro)
Startplatz für GS direkt an der Bergstation
Schneise, relativ steil
Startrichtung: 260°
Startplatzhöhe 65o m MSL
Landeplatzhöhe 245 m MSL
Höhendifferenz: 405 m
Landeplatz: Wiese unterhalb Talstation
Auflagen hängen im Schaukasten aus! Unbedingt beachten.
Weitere Infos: www.schwarzwaldgeier.de

Dass der Merkur Thermik bietet, konnte man schon immer an den steigenden Segelfliegern beobachten. Und tatsächlich! Bei Probeflügen konnten die Piloten im Sommer bis zur Basis aufdrehen, gratis dazu eine gigantische Aussicht über Baden-Baden und die Höhenzüge des Schwarzwaldes.

Das Gelände der Extraklasse wurde mit einem feierlichen Festakt am Oktober 2002 offiziell eingeweiht. Der GSV Baden hatte hierzu die Stadtverwaltung, die Vereinsvorsitzenden des Nordschwarzwaldes und den DHV gela-

den. „Der Gleitschirmstartplatz passe hervorragend in das Konzept der Stadt Baden-Baden," so Dr. Hammer von der Forstverwaltung. Bei Nebel, Regen und gerade mal wo m Sicht wurde das Gelände mit dem Zerschneiden des Roten Bandes den Fliegern zum Fliegen übergeben. Sekt gab es anschließend, Die große Sause für alle gibt es dann im Frühjahr zoo3 beim offiziellen Anfliegen.

Gäste sind übrigens auf dem Merkur willkommen. Die Philosophie von Martin Lohse, i. Vorsitzender des GSV Baden: „Fliegen und fliegen lassen!" Die Gästekarte gibt es an der Talstation. Alle Auflagen (auch Naturschutz) für das Gelände hängen dort ebenfalls aus. Bitte unbedingt beachten! Außergewöhnlich ist auch die Zufahrt: Das Gelände ist direkt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

Björn 1(laassen
DHV Referat Flugbetrieb

Die Verhandlungen mit den Behörden taufen, wie hier am Tegelberg/Geistingen

Illegales Fliegen an der Schwäbischen Alb

Das Landratsamt Esslingen weist eindringlich darauf hin, dass das Fliegen im Naturschutzgebiet Jusi und am Naturdenkmal Vulkanschlot (Gewann Ob der Neuffen Steig) verboten ist. Das Landratsamt Esslingen wird bei Verstößen gegen die Piloten ordnungsrechtlich vorgehen. Starts dürfen nur auf zugelassenen Geländen erfolgen.

Landratsamt Esslingen
Untere Naturschutzbehörde

Anmerkung des DHV:
Das Projekt „Fußstart Schwäbische Alb" für die Schaffung von weiteren Startplätzen an der Alb steht kurz vor dem Abschluß (siehe DHV-Info ii8). Die Verhandlungen mit Gemeinden, Forst und Naturschutz laufen derzeit konkret an verschiedenen Geländen. Illegales Fliegen gefährdet unter anderem den Erfolg. Wir bitten daher eindringlich die Piloten Rücksicht auf die Belange des Naturschutzes zu nehmen. Für Fragen zum Projekt steht der DHV gerne zur Verfügung.

Björn Klaassen
DHV Referat Flugbetrieb / Naturschutz

Fliegen an der Nordsee — neue Perspektive für Ftachländer

Ich flieg auf Westerland

Das erste offizielle Nordseegelände konnte über den Sommer hinweg in Sylt eröffnet werden. Hierfür hatte Gunnar Godt in Westerland langwierige Verhandlungen mit Naturschutz und Küstenschutz aufgenommen. Da sich das Gelände innerhalb der Kontrollzone am nahe gelegenen Flughafen befindet, musste der DHV auch die deutsche Flugsicherung beteiligen. Mit Erfolg! Auflagen regeln nun den Betrieb in der Einflugschneise.

Schlussendlich konnte man sich mit den Behörden auf eine Startrampe an der 3o m hohen „Himmelsleiter-Düne" einigen. Auf einer kleinen Holzlatten-Konstruktion wird der Schirm ausgelegt. Das Beherrschen des Schirms ist unabdingbar, der Rückwärtsstart obligatorisch. Bei Wind aus West mit der richtigen Stärke kann der Schirm zum Soaren ausgepackt werden. Der Lohn der Arbeit für Gunnar Godt und seine Fliegerfreunde sind stundenlange Flüge über dem Strand von Westerland. In diesem Sommer wurden die ersten Touristen mit Doppelsitzern die Dünen entlang geflogen. Eine prima Werbung für den lautlosen Flugsport. Und wenn der Wind von der Seite kommt und sich kein Aufwindband bildet, lässt sich am Strand wunderbar das Groundhandling trainieren. Auch das macht eine Menge Spaß.

Aufwind für das Projekt Dünenfliegen gab es vom örtlichen Tourismus-Service Westerland, der das Projekt unterstützt. Über den Winter soll die

Rampe abgebaut und im kommenden Sommer wieder aufgebaut werden. Eine erneute Genehmigung seitens des Naturschutzes muss dann eingeholt werden. Sollte nächstes Jahr wieder geflogen werden können, informieren wir im DHV-Info darüber. Ansprechpartner vor Ort ist Gunnar Godt. Zu erreichen unter 0162/8704857.

Björn Klaassen
Referat Flugbetrieb

Erfahrungen mit Wanderfalken

Ein Aufruf an alle Geländehalter und Piloten. Habt ihr Wanderfalken in eurem Fluggelände? Bitte meldet die Erfahrungen die ihr mit dem Vogel gemacht habt an den DHV, Referat Flugbetrieb / Naturschutz. Gerade bei Geländezulassungen sind Wanderfalken immer wieder ein Thema. Rückmeldung über e-mail gelaende@dhv.de, Post oder Telefon. Vielen Dank für eure Mithilfe!

Björn Klaassen
DHV Referat Flugbetrieb

Anzeige

Fliegen im zentralen Münsterland — Gastpiloten willkommen!

Jetzt fliegen wir, die Windenschleppgemeinschaft Skyrider e.V., schon seit 11 Jahren auf unserem Schleppgelände nahe der bekannten Reiterstadt Warendorf mitten im Münsterland. Doch kommt es tatsächlich vor, dass viele Piloten und Passanten dieses wunderschöne Fluggelände nicht kennen.

Wer sich bislang nicht ins Flachland gewagt hat, wird erkennen müssen, wie viele aktive Clubs mit z.T. sehr anspruchsvollen thermischen und attraktiven Geländen im Münsterland existieren. Und einfache Landewiesen gibt es hier 000hne Ende, nicht nur für Streckenaspiranten.

Das Schleppgelände Warendorf – Freckenhorst liegt zentral zwischen Hamm, Münster, Osnabrück und Gütersloh ca. 2 km östlich von Freckenhorst – Warendorf, verborgen in der schönen Bauerschaft Hägerort, welche von Naturschutzgebieten nur so strotzt. Hier ist unser aktiver Club für Drachen und Gleitschirm anzutreffen. In familienfreundlicher Atmosphäre können die Vorteile des Windenschlepps genossen werden. Sommerfeste, Clubfahrten, Grillparties und Biwak gehören zu unserem Jahresprogramm. Wer die Windengemeinschaft Skyrider kennen lernen möchte, ist gerne eingeladen. Schaut einfach bei uns vorbei. Zudem treffen wir uns an jedem ersten Freitag in den Wintermonaten in unserem Fliegerlokal Stiftshof Dühlmann in Freckenhorst. Weitere Infos und die Wegbeschreibung findet Ihr auch auf unser homepage unter www.skyrider.de.cx oder ruft einfach mal an (Erhard Ziller: 02581/632373).

In der nie endenden Hoffnung auf klasse Flugwetter wünschen wir euch eine tolle Flugsaison 2003 und allzeit Happy Landing!

Erhard Ziller
Windenschleppgemeinschaft Freckenhorst e.V.

Saint Hilaire 2002

Jubiläumsstimmung beim 20. Filmfestival in Frankreich und ein gelungener Coupe Icare

Bericht und Fotos von Charlie Jöst

Eigentlich ist es nur ein kleines Bergdorf in der Nähe von Grenoble. Wenn aber im Herbst „les liberistes" aus nahezu allen Erdteilen in den t strömen, erwacht Saint Hilaire du Touvet zum Mittelpunkt des „vol libre des Freien Fliegens. Mit dem Verkleidungswettbewerb Coupe Icare, immerhin schon zum 29. Mal ausgetragen, und dem angeschlossenen „Festival International du Film de Vol Libre" hat sich einer der größten Events unseres Sports etabliert. Neben dem hohen Unterhaltungswert bietet die Veranstaltung außerdem eine attraktive Produktmesse und den wahrscheinlich weltweit größten Gebrauchtgerätemarkt.

Markt und Messe

Auch in diesem Jahr wurde den vielen Besuchern wieder eine bunte Mischung aus mehreren Bereichen des Freizeitsports geboten. Deutlich gewachsen war auch das Angebot für Kinder und Jugendliche. Bungeejumpen, Simulatorfliegen und Drachenbasteln schien den Kindern am besten zu gefallen und soll• te uns auch in Deutschland zur Nachahmung anregen. Aber auch die Fliegenden Eltern kamen nicht zu kurz. Das Warenangebot der in großen (Zelten untergebrachten Messe ist hauptsächlich auf Drachen- und Gleitschirmflieger ausgerichtet. Ein weiterer Publikumsmagnet ist der Gebrauchtgerätemarkt. Das Besondere dabei: Direkt neben der Ausstellungsfläche kann auf einem kleinen Hügel der gebraucht erworbene Gleitschirm oder Drachen sofort ausprobiert werden, wenn das Wetter mitspielt.

Der Verkleidungswettbewerb

In diesem Jahr kam Saint Hilaire beim Wetter gerade noch mal mit einem blauen Auge davon, nachdem im Jahr zuvor der Coupe Icare buchstäblich ins Wasser gefallen war.

Bei durchwachsenen Bedingungen

konnten am Wochenende sowohl die Freiflieger s auch die verkleideten Teilnehmer in die Luft gehen. Allerdings waren die Startbedingungen nicht immer ideal, so dass manche der Attraktionen – wie zum Beispiel die mit viel Liebe zum Detailhergestellte Freiheitsstatue – nicht in die Luft kamen und beim Startabbruch beschädigt wurden.

Am Startplatz herrschte bei jedem Startversuch eine unbeschreibliche Atmosphäre, wenn aus mehreren tausend Kehlen die Anfeuerungsrufe für die Piloten erschallten. Es würde den Rahmen dieses Berichts sprengen, alle Masken aufzuzählen, die übrigens nicht immer die ungeteilte Zustimmung des Publikums fanden. Bei der Verkleidung Twin Towers des WTC zum Beispiel, bei dem der eine Turm qualmte und der andere Turm ein stilisiertes Flugzeug dabei hatte, gab es Diskussionen unter den Zuschauern, ob diese Darstellung nicht zu makaber sei. Auch den Start eines Piloten mitsamt seinem Krankenbett und angehängter Infusion fanden einige Besucher nicht so originell wie zum Beispiel das gelungene Roulette-Duo oder den riesigen Michelin Reifen.

Der Filmwettbewerb

Da ich mit insgesamt 7 Filmpreisen zu den erfolgreichsten Teilnehmern in Saint Hilaire zähle und auch beim ersten Filmwettbewerb 1983 einen Preis gewonnen hatte, wurde mir die Ehre zuteil, in der Jubiläumsjury mitzuwirken. Waren früher die Organisatoren noch froh, wenigstens einige attraktive Beiträge im Wettbewerb zu haben, werden heute schon in der Vorauswahl strenge Kriterien angelegt. So stammten die meisten Filme aus professioneller Produktion, was sie aber nicht automatisch „professionell" machte. Umso mehr freute ich mich über den Erfolg von „On The Run" von Felix Wölk, der schon beim Free Flight Film Award in Garmisch zwei Preise gewonnen hatte. Mit viel Witz, Humor und Fleiß haben da drei junge Leute mit einer einfachen Digitalkamera abwechselnd als ihre eigenen Darsteller, Kamerafrauen und -männer und Cutter agiert und sowohl das Publikum als auch die Jury begeistert. Längere Diskussionen gab es allerdings bei anderen Beiträgen. Dies hängt auch mit dem großen Themenbereich zusammen. In Saint Hilaire dürfen nämlich mittlerweile Filme aus fast allen Sparten der Luftfahrt, einschließlich Themen mit Wind und Natur (Vögel), eingereicht werden. Und da tut sich ein überzeugter Drachen- und Gleitschirmflieger natürlich schwerer, wenn es um die Beurteilung anderer Beiträge geht. Die Jury muss aber unabhängig von der Sportart die Qualität des Filmes bewerten – und das ist kompliziert genug.

allik Anzeige

Nach teilweise zähem Ringen vergab die Jury folgende Preise:

Grand Prix du Festival (Großer Preis)

VOL AU-DESSUS D'UN MD DE VAUTOURS

(52 Min.) von Gilles Santantonio (Frankreich)
Inhalt: Der in Frankreich bekannte Biologe Michel Mouze will mehr über die Flugtechniken einer Geierkolonie erfahren und erhält mit den Weltklassepilotinnen Sandie Cochepain (G5) und Francoise Dieuzeude (HG) professionelle Unterstützung.höhepunkte sind das gemeinsame Fliegen mit den Geiern im Aufwind und der Doppelsitzerflug des schwergewichtigen Vogelforschers mit Sandie im Gleitschirm-Doppelsitzer. Der Film hat zwar einige Längen, wenn man die französischen Kommentare zum Vogelflug nicht versteht, aber auch einige wunderschöne Einsteilungen bei den Flugaufnahmen.
Vertrieb: UNIVERSE 34 bis cfAubervilliers, 75019 Paris. Tel: 01/420511/12

Prix special du jury (Sonderpreis der Jury)

LE PEUPLE MIGRATEA: LE MAKING OF

(52 Min.) von 011ie Barbe (Frankreich)
Inhalt: Wem der Film „Nomaden der Lüfte" über Zugvögel zu langatmig war sollte sich dieses „Making Of' anschauen. Grandiose Bilder, die vor allem zeigen, wie die Tiere mit Hilfe vorleachen-UL, und Gleitschirm-1 gefilmt wurden. Tipp: Den kompletten Film plus das „Making Of" gibt es zu einem sehr günstigen Preis (19 Euro) als DVD (Doppelpack) oder als Video (ca. 15 Euro) z. B. bei Amazon oder Lufthansa zu kaufen.

Prix du Film artistique
(Bester Künstlerischer Film)

VAGUE INFLUENCE

(26 Min.) von Manu Berlin (USA)
Inhalt: Der Pionier des Kitesurfens, Manu Bertin, beim Versuch, die größten Wellen Hawaiis zu bezwingen. Wunderschöne Bilder mit fast mystischer Ausstrahlung – besonders für Kitesurfer.
Herstellung: Manu Bertin 1 Taravana p.o. box 790 240, 96779 Paia Maui, Hawaii, USA,
Tel. 0616/399/465, email: manu @maui.net

Prix de la premiere realisation (Bestes Erstlingswerk) und
Prix du Public (Publikumspreis)

LES BALLONS PIRATES DE RIO

(53 Min.) von Etienne Chambolle (Frankreich)
Inhalt : Ein liebevolles Porträt über die Ballonenthusiasten der Favelas von Rio, die aus Papier zum Teil riesige und oft kunstvoll verzierte unbemannte Heißluftballons bauen und fliegen lassen. Wegen der Brandgefahr haben die Behörden diese langjährige Tradition verboten und damit Zorn und Enttäuschung unter den Bewohnern der Favelas hervorgerufen.
Vertrieb: Tele Image International 64 rue Pierre Charron 75oo8 Paris, Tel: 01/44351700

Prix de [Humour (Humorvollster Film)

ON THE RUN

(5 Min.) von Felix Wölk (Deutschland)
Inhalt: Auf der Flucht vor einem trotteligen Polizisten gerät der Ausbrecher in haarsträubende Situationen bei der Verfolgungsjagd mit Drachen und Gleitschirm, bis er schließlich von seiner Gangsterbraut gerettet wird. Ein lustiges Abenteuer voller Witz und fliegerischer Action.
Vertrieb: VG-Verleih der Filmemacher, Schleißheimer Str. 426 Haus 33, in 80935 München,
Tel: 089/351/1015. Das Video ist auch enthalten auf dem VHS-Sampler „Best Of Free Flight Film Award 2000 und zoon", erhältlich im DHV-Shop.

Prix du film documentaire
(Beste Dokumentation)

X FORCE :SCIENCE OF FLIGHT

(5o Min.) von Peta Carey (Neuseeland)
Inhalt: 4 Gleitschirmflieger wollen in einem mehrtägigen Crosscountry-Biwakflug den höchsten Berg Neuseelands erreichen. Dazu müssen sie zum Teil über eine wilde und unerschlossene Landschaft fliegen. Unterstützt werden sie von einem erfahrenen Segelflieger, der die Route schon mehrmals geflogen ist. Neben der grandiosen Landschaft gefallen auch die eingestreuten Erklärungen zur Flugphysik, auch wenn der Film dadurch manchmal etwas akademisch wirkt.
Vertrieb: Hollie Henson Explore International, 33 Ovington Square, Knightsbridge SW 3-12 1 London, Tel: 020/7581/7112 Fax: 020/7581 7200

Prix du film spectaculaire et visuel
(Spektakulärster Film)

SAT REPUBLIC

(5 Min.) von Daniel Crespo Valdez und Paul Rodriguez (Spanien)
Inhalt: Die weit über die Grenzen ihres Landes bekannten Rodriguez Brüder in atemberaubender und perfekter Action mit dem Gleitschirm, filmisch modern und stilistisch interessant in Szene gesetzt.
Produktion: Acro Sat Productions,
C/ Travesia Horcajo No 1, 2B Miraflores de la Sierra Madrid 28792 (Spanien)
Tel: 34/637/900/659 oder 34/91/8445407

Prix du meilleur scenario
(Bestes Drehbuch)

MORT AU BARBUE OU LE CRASH DU GYPAETE

(30 Min.) von Claude Delieutraz (Schweiz)
Inhalt : Ein junger Comiczeichner soll in einem Comic für den Schulunterricht die Bedeutung des Naturschutzes bei der Arterhaltung der Geier in den Alpen herausstellen. Da sein Chef mit den ersten Entwürfen nicht einverstanden ist soll er sich selbst vor Ort kundig machen und erfährt so viel über die Tiere, aber auch über die komplizierten Mechanismen des Artenschutzes. Ein feinsinniger, gut umgesetzter Film, der aber nur mit besten Kenntnissen der französischen Sprache zu verstehen ist.
Produktion: Claude Delieutraz – c/o Television Suisse Romande, case postale 2344211,
Geneve 8, Tel: 022/708/20720 Fax: 022/708/98/05

Mention späciale du Jury
(Besondere Erwähnung der Jury)

MILLE ET UN VOLS

von Sophie Chapuis und jacques Paul Stefani (Frankreich)
Inhalt : Ein einfühlsames Porträt über einen früheren Olympiateilnehmer aus dem lernen, der bei einem französischen Freund Gleitschirm fliegen lernt und diesen neuen Sport seinen Landsleuten zu Hause vorführt. Die Filmemacher zeigen die Begegnung des uralten Kulturkreises mit dem neuen Sport, was immer wieder Situationskomik erzeugt, ohne die Menschen und ihre uns fremden Sitten und Bräuche bloßzustellen oder lächerlich zu machen.
Produktion: Sophie Chapuis et laques Paul-Stefani, Residence crAjaccio Bat C, rue Nicolas Pkaldi,

Müllplatz oder Fluggelände

Wenn Flieger zu Müllmännern werden müssen.

Es ist doch immer wieder erstaunlich und traurig zugleich, wie Flieger und andere „Naturliebhaber" mit derselben umgehen. Im Beispiel (siehe Bild) wurde eine alte Autositzbank achtlos inmitten des Startbereichs des Übungsgeländes liegen gelassen, anstatt diese (wenn man schon eine Bank braucht) entweder wieder mitzunehmen oder sie im nahegelegenen Gestrüpp unsichtbar für den nächsten Gebrauch zu deponieren. Unser Verpächter beschwerte sich verständlicherweise bei uns und hat uns unmissverständlich erklärt, dass dies die längste Zeit ein Übungshang gewesen sei, wenn diese Sauerei kein Ende fände, „Für den Schaden, der an meinen Maschinen entsteht, habt ihr aufzukommen!", so der Landwirt.

Die Flugschule Remstal sieht sich aufgrund der Vorfälle gezwungen, folgende Regelungen ab sofort in Kraft zu setzen: Wer unerlaubt und ohne vorherige Anmeldung unter Missachtung der angebrachten Ordnungstafeln die Fluggelände der Flugschule Remstal benutzt, hat mit einer Anzeige und Flugverbot zu rechnen. Unser Appell an alle Flieger: Bitte beachtet die Regelungen in den Fluggebieten und entsorgt euren Müll dahin, wo er hin gehört.

Flugschule Remstal
Thomas Schmidt und Peter Österle

Sicherheitstraining des 1. Parafly-Club-Schwaben

Beim 1. PCS wird das Thema Sicherheit großgeschrieben und deshalb fördert der Club auch alle Aktivitäten in dieser Hinsicht.

So fanden sich bei Fabian Schreiner am Vierwaldstättersee im Fluggebiet Klewenalp bei Beckenried zwanzig Mitglieder zum Sicherheitstraining zu besonderen Konditionen ein, Das gute Wetter ermöglichte neben der Theorieschulung, der Durcharbeitung des umfangreichen Lehrmaterials und der Einweisung in das Fluggebiet - vor allem in die Besonderheiten des stark geneigten Landeplatzes - bis zu fünf Flügen an zwei Tagen, Das Programm umfasste: Nicken, Rollen, Steilspirale, Ohrenanlegen, Klapper mit und ohne Gegensteuern, beschleunigt und unbeschleunigt, B-Stall, Negativdrehen, Fullstall und Sackflug aus B-Stall. Von Flug zu Flug wurden die Schwierigkeiten gesteigert bzw. nicht gelungene Aktionen wiederholt, wobei jeder Pilot die Aufgaben entsprechend seinem Können oder Wollen anpassen konnte. Dass einige Piloten mit dem Rettungsschirm baden gingen, war zum Teil Absicht, denn auch dieses Erlebnis gehörte zu den freiwilligen Aufgaben. Die anderen gingen nach dem schweißtreibenden Programm gerne am Ufer des Sees unmittelbar vor dem Hotel zum Schwimmen ins Wasser, ein Vergnügen bei der unbarmherzig brennenden Sonne. Der erste Abend schloss mit einem Grillfest am See nach herrlichem Sonnenuntergang, der zweite leider mit der mehrstündigen Heimreise. Insgesamt war es für die Teilnehmer ein lehrreiches und vergnügliches Wochenende, das auch noch beim nächsten Clubabend für reichlich begeisterte Diskussion sorgte. Es ist beschlossene Sache, dass diese Ausfahrt im nächsten Jahr wiederholt wird.

Parafly-Club-Schwaben
Wolfgang von Brunn

Zollerflugpokal und langer Flug

Schon seit mehreren Jahren wartet der von Horst Bisinger gestiftete Zollerflugpokal auf einen Besitzer. Josef Kather aus Hausen i.k. mit seinem gelben Apco Simba erflog sich jetzt den Pokal. Um den Pokal zu erlangen musste ein Startfoto, aber auch ein Foto von der Burg Hohenzoller gemacht werden. Beides aus der Luft und von einem vorgeschriebenen Sektor aus. Beides wurde korrekt erfüllt. Nach dem Foto von der Burg kreiste der Pilot noch ca. 3o Minuten über dem Brielhof und schraubte dabei seine Höhe von 75o m auf über 1.900 m, bis er weiter über Weilheim, Ostdorf, Owingen, Geislingen und Rosenfeld nach 1,5 Stunden, bei einer Maximalhöhe von 2.300 m, 40,8 km nach GPS aufgezeichnet, kurz vor Leidringen landete. Mein größter Wunsch ist, dass unser Sport im Killertal – der zweifellos für die Piloten, aber auch für die Zuschauer attraktiv ist – genauso Anerkennung findet wie andere Sportarten auch und wir mit der Unterstützung der Gemeindeverwaltung von Hausen und Starzeln irgendwann einen weiteren Startplatz erschließen können.

Neuer Dauerflugrekord. Wenn im Killertal der Nordwind weht, ist an der Schnaithalde was geboten. Lorenz Datz aus Hettingen baute seine alte Bestmarke von 3,5 Stunden Flugzeit Non Stopp auf sage und schreibe 5 Stunden aus, Der Wetterbericht sagte zum Sonntag Wind aus Südost voraus, was viele Mitglieder des Starzelner Vereins ins Gebirge fahren ließ. Die Piloten, die hier blieben – es waren acht – hatten den besten Tag des Jahres vor sich. Bei Wind aus Nord mit 20 – 40 km/h starteten die Piloten um 14:oo Uhr. Bei einer maximalen Startplatzüberhöhung von 380 m und einer Flugzeit von 5 Stunden landete Lorenz Datz pünktlich um ig:oo Uhr beim Nikolausheim in Hausen. Herzlichen Glückwunsch!

DGFC Starzeln
Josef Kather

Imme

Gleitschirmpilot Ekki macht seinen **ersten Drachenflug** gleich **mit zwei Passagieren**

„Kranfliegen" in Dresden

Erschütternde Bilder einer Naturkatastrophe von bislang unbekannter Intensität gingen Mitte August um die ganze Welt. Sie zeigten, wie eine ganze Region und Kulturlandschaft von den Wassermassen der Elbe und ihrer Nebenflüsse verschluckt *wurde. Doch auch diese Bilder konnten nicht das ganze Maß der Zerstörung und die persönlichen Tragödien der Betroffenen zeigen. In solchen Zeiten relativiert sich manches, auch die Öffentlichkeitsarbeit eines Drachen- und Gleitschirmclubs. So haben wir auch intensiv diskutiert, ob und in welcher Form die lange zugesicherte Teilnahme am Sommerfest des KIC (Kultur in Cotta) in Dresden am ersten Septemberwochenende realisiert werden kann. Nachdem die Infrastruktur in Form des 27-m-Krans und der Verfügbarkeit der Vereinsmitglieder gesichert war (keiner von uns war direkt schwer vom Wasser betroffen), haben wir unser geplantes Programm, Fußgängern das Flugerlebnis unter einem Drachen nahe zu bringen, um den Verkauf von Digitalbildern der Flieger erweitert. Der zuvor gerade kostendeckende Preis für einen „Flug" wurde um 1,50 EUR zugunsten der Flutopferhilfe angehoben.*

Das gesamte Wochenende über dröhnte der Motor des Hubsteigers und hob die „Piloten" in eine beeindruckende Aussichtshöhe, um sie dort im Vollkreis hoch über der Festveranstaltung zu schwenken. Die Begeisterung war groß und unser Kranführer Fritz lief anschließend in einem ausgeprägten Seemannsgang, Trotz unserer Tandemstrategie konnten nicht alle „Flugwilligen" bedient werden und dem Ostsächsischen Fliegerclub wurde das Versprechen abgenommen im nächsten Jahr wieder dabei zu sein. Zum guten Gelingen der Veranstaltung hat nicht zuletzt die tolle Unterstützung durch den DHV beigetragen. Reichhaltiges Info-Material konnte denjenigen in die Hand gegeben werden, die in dem Drachen am Kran mehr als eine Jahrmarktgaudi gesehen haben. Am Rande der Veranstaltung wurden mit Interessenten ernsthafte Gespräche über die Schönheiten, Gefahren und Möglichkeiten unseres Sports geführt. Diese Form der Öffentlichkeitsarbeit wird von den Mitgliedern des Ostsächsischen Fliegerclubs als sehr direkt und effektiv bewertet und erscheint uns als ein vielversprechender Weg aus der Nachwuchsproblematik,

Ostsächsischer Fliegerclub
Dirk Lindackers

Verkleidungsfliegen und Meisterschaft

Die offenen Vereinsmeisterschaften des DGFC Starzeln-Zollernalb fanden an der Schneithalde in Burladingen-Hausen statt. Dank der guten Mitarbeit der Wettergötter fanden die Wettbewerbsflüge auch in der Öffentlichkeit ein sehr gutes Echo. Die Tandempiloten waren rund um die Uhr im Einsatz und der Drachensimulator und das in diesem Jahr zum ersten Mal durchgeführte Verkleidungsfliegen fand an diesem Wochenende vor allem bei den Kindern so viel Anklang, dass die Veranstaltung allen Teilnehmern und Besuchern als gelungenes Volksfest in Erinnerung bleiben wird. Ganz besonderen Dank gebührt dabei den vielen Helfern, die hinter den Kulissen unermüdlich geschafft haben.

Auf Grund der Windlage wurden die meisten Flüge von der Winde durchgeführt. Gewertet wurde die Ziellandegenauigkeit. Vereinsmeister wurde Lorenz Datz vor Karl-Heinz Baur und Jean-Lopez Diaz. Als farbenfrohe Gäste stellten sich Donald Duck, Harry Potter, ein fliegender Teppich, der Weihnachtsmann, Grisu mit Vater, einige Sommerfrischler und Schwester Abdallah ein, die allesamt begeisterten Zuspruch ernteten.

Das Meisterschaftswochenende war für den DGFC Starzeln-Zollernalb sicherlich der Höhepunkt eines Flugjahres, das trotz der unbeständigen Wetterbedingungen viele beeindruckende Flugleistungen (so zum Beispiel der 5-stündige Flug von Lorenz Datz an der Schneithalde am 25.8.) und viel Öffentlichkeitspräsenz gesehen hat. So hat sich der Verein zum Beispiel beim Schaufliegen auf der Gartenschau in Ostfeldern neben dem 1. PCS als Mitorganisator engagiert.

Durch diese Sichtbarkeit sowie grandiose Erfolge von Pilotinnen und Piloten des DGFC (hier können wir besonders die Wettkampferfolge von Chiara Gucker und Uwe Sommer erwähnen) und steigende Mitgliederzahlen erhoffen wir uns auch, in den seit vielen Jahren stillstehenden Geländefragen gegenüber den lokalen Gemeinden Fortschritte erzielen zu können. Vielleicht dürfen wir sogar eines schönen Tages ganz offiziell Gastpiloten auf die Alb einladen!

DGFC Starzeln-Zollernalb
Rüdiger Asche

Anzeige

Vereinsmeisterschaften 1. PDGFC 2002 am Drumont - Südvogesen

Auch in diesem Jahr fanden unsere Vereinsmeisterschaften in den Südvogesen bei Oderen/Aerotec statt. Wie immer hatten wir dabei Spitzenwetter gebucht, was in Hinsicht auf das miese Wetter die ganze Woche zuvor echt Klasse war.
Nach kurzem Check der Bedingungen bestätigte sich die von den Meteorologen vorhergesagte Ostlage, so dass Drumont angesagt war. Nachdem die Drachen alle verladen waren, ging's hoch zur Ferme (Gasthof] auf den Gipfel, wo der Wirt ob des massiven Ansturms der fliegenden Zunft Angst um seine Parkplätze hatte und diese mit Händen und Füßen verteidigte. Dann war - wie so üblich beim Drumont - erst mal Schleppen angesagt. Bei diesem Berg kann man wirklich sagen - erst die Arbeit, dann das Vergnügen, Da beneidet so mancher „Latten-Flieger" die „Dudde-Fliecher" ob ihrer leichteren und bequemeren Transportart. Aber wenn man erst mal keuchend oben angekommen ist und nach ca, zehnminütiger Regenerationsphase seine Umwelt wieder wahrnehmen kann, sieht man, was dieser Berg doch für einen schönen Start bietet. Keine lange Rennerei wie beim Treh, *sondern ein paar kräftige Schritte und man ist in der Luft* (muss *man auch, sonst hängt man im Stacheldrahtzaun), Zudem ist der Vorteil für die „Latten-Flieger", dass die „Dudde" weiter weg am Gusti starten und somit nicht das am Treh übliche Start-Chaos ausbricht, wenn bei der ersten Thermik alle kreuz und quer lospreschen.*

Soweit so gut, nachdem alle geschleppt und aufgebaut hatten, wurde als Tagesaufgabe ein Dreieck mit den Wendepunkten – Stausee, Trehgipfel und wieder Drumont – festgelegt. Das Startfenster wurde geöffnet, die Bedingungen waren super, und innerhalb kurzer Zeit waren fast alle auf Strecke.
In diesem Jahr wurden die Vereinsmeisterschaften von einigen Teilnehmern auch das erste *Mal mit GPS geflogen, so dass nachdem die Letzten dann gelandet waren eine professionelle Auswertung gefahren werden konnte. Der wohl selbst am meisten überraschte Tagessieger des ersten Durchganges war „Wawa"- Werner Bochmann, gefolgt von den punktgleichen Manuela, Jochen und Dada. Am Abend ließ man dann den ersten erfolgreichen Durchgang beim Grillen nochmals Revue passieren und fachsimpelte schon über die beste Taktik für den nächsten Tag - wie wohl der Wawa einzuholen wäre „, Es wurde dann empfindlich kühl, so dass im Gegensatz zu vorherigen Jahren sich alle schon recht früh zum Matratzenhorchen abseilten. Vielleicht lag's aber auch daran, dass in diesem Jahr leider unser „Blues man" Bernie Mühe nicht mit dabei war und uns somit der „Einheizer" fehlte. Am Sonntag Morgen waren somit alle recht frisch und gut drauf, was auch wichtig war, denn es war erneut Schleppen angesagt. Die Hoffnung, welche wir noch am Abend zuvor hatten, dass sich evt. die Wetterlage ändern würde und wir dann vom Treh aus starten könnten, hatte sich leider nicht bewahrheitet. Also das gleiche Spiel wie am Tag zuvor - erst die Arbeit, dann das Vergnügen. Als dann alle soweit waren, die Bedingungen eigentlich wieder super, wurde dieselbe Aufgabe wie am Samstag nochmals getoppt, indem als Zusatz noch der Vetron Gipfel über dem Stausee angeflogen werden musste. Auch jetzt waren alle nach der Öffnung des Startfensters relativ schnell in der Luft - taktiert wurde heute nicht. Zuerst ging's wie am Vortag Richtung Stausee - aber was war los? Alle dachten, es ginge so easy wie am Samstag, aber stattdessen ging's nur nach unten. Fast alle versenkten sich nach der ersten Wende und mussten am „Franzosen- Landeplatz" oder in der Nähe runter. Einzig Lothar Braun schaffte die komplette Aufgabe und stand somit als Sieger fest. Bei der abschließenden Siegerehrung konnte Lothar den Pokal von seiner Frau Manuela, der Vorjahresbesten, übernehmen (diesmal 3. Platz), d.h. die Brauns nahmen ihn wieder mit nach Hause (hat da jetzt inzwischen wohl schon einen Stammplatz). Vizemeister wurde in diesem Jahr unser 2, Vorsitzender Dieter Walther.*
Auch 2002 war die Vereinsmeisterschaft des 1, Pfälzer Drachen- und Gleitschirm-Flieger Clubs erneut ein Erfolg und alle Teilnehmer hatten ihren Spaß dabei. Wir hoffen, dass wir dies 2003, hoffentlich mit noch mehr Teilnehmern, wiederholen können.

1. Pfälzer Drachen- und Gleitschirmfliegerclub
Peter W. Körner

Fliegen am Puls der Zeit

Wie jedes Jahr waren die Zelthäuser Segelflieger diesen Juli so freundlich, unserem Verein den Segelflugplatz für die Zeit ihres Fliegerlagers zu überlassen. Somit war es auch uns Gleitschirmfliegern möglich, für 3 Wochen dort zu schleppen und zu fliegen, wo die Zeit entsteht; zumindest für unsere Funkuhren. Neben dem grandiosen Ausblick auf das Antennenarray für das Zeitsignal hat man von dort außerdem einen schönen Blick über den Main. Auch waren wieder kleinere Streckenflüge bis z. B. an *den Hahnenkamm (ja, den gibt es nicht nur in den Alpen) möglich. Leider waren wir hier der Frankfurter Kontrollzone noch näher* (nur *noch 30 km Luftlinie zum Frankfurter Flughafen), wie in unserem „Haus-Schleppgelände" in Nilkheim, was das Fliegen in der Thermik doch etwas erschwerte. Ein eigenartiges Gefühl, wenn die Airbusse direkt über dem eigenen Schirm donnernd hinwegfliegen. So nutzt man freiwillig die erlaubte Höhe nicht annähernd aus und hofft, dass die Flugzeuge nicht zu tief ankommen. Weitere Infos zu unserem Verein und unseren 3 sonst üblichen Schleppgeländen findet ihr unter www.albatros-gsc.de. Gastflieger sind – obwohl leider inzwischen recht selten – wie immer herzlich willkommen (Ausnahme: Gelände Würzberg).*

Albatros Gleitsegelclub Aschaffenburg
Kai Andersen

Vereinsmeisterschaft der Hammelburger

Das Flugniveau im Hammelburger Gleitschirmflugverein ist sehr hoch. Von den fast vierzig Mitgliedern fliegen inzwischen einige in den Alpen bei anspruchsvollen Wettbewerben, wie zum Beispiel dem »German Cup«, erfolgreich mit.
Dank der vielen ehrenamtlichen Helfern und der guten Organisation vom ersten Vorstand Marcel Lübbe und Vereinsmitglied Heiko Haas war die Vereinsmeisterschaft 2002 wieder ein voller Erfolg. Gestartet wurde gegen 11:00 Uhr vom Vereinsgelände am Ofenthaler Berg. Es gab insgesamt zwei Durchgänge zu bewältigen. Ziel war jedes Mal eine Punktlandung auf einer kleinen Markierung in den Saalewiesen, beim Windanzeiger der Drachenflieger. Aufgrund der guten Wetterbedingungen und des leicht thermischen Windes konnte sogar noch eine Bojenumrundung in den Wettbewerb eingebaut werden.
Um 15r00 Uhr waren alle Piloten wieder sicher gelandet und bei der anschließenden Siegerehrung wurde der neue Vereinsmeister gekürt. Auf den ersten Platz hat sich Reiner Herbst geflogen, zweiter wurde Alfred Ruppert und den dritten Platz belegte Udo Kippes aus der Nachbargemeinde Sulzthal.
Besonderer Dank gilt den Sponsoren des Wettbewerbes, Flugschule Blue Sky in Österreich, Fahrschule Lübbe aus Hammelburg und den Gleitschirmherstellern Aerosport, Firebird und Swing für die Bereitstellung der zahlreichen attraktiven Preise.
Gleitschirmflieger sind in Hammelburg gerne gesehen und aus dem Ortsbild auch nicht mehr wegzudenken. Diese Art des Segelfluges ist wohl die umweltfreundlichste, die es gibt. Für die Anreise zum Fluggelände werden Fahrgemeinschaften gebildet, damit die Zubringerstraßen in den Weinbergen möglichst wenig befahren werden müssen. An den Fluggeländen entsteht kein Lärm und oft kann man die Greifvögel zusammen mit den bunten Schirmen über den Saalewiesen kreisen sehen.

Gleitschirmflugverein Saaletal
Mike Oppel

---

zo. Bärenpokal

Gute Thermik und günstiger Westwind bescherte „den Althofdrachen" einen gelungenen zo. Bärenpokal, Insgesamt 24 Piloten und 2 Pilotinnen gingen am Samstagmorgen an den Start. An der Rampe am Tannschach herrschte sehr reger Flugbetrieb; 112 *Starts der Piloten gab es an diesem Tag. Die Wettbewerbsleitung um Werner Fleck und Klaus Butzke hatte drei unterschiedliche Aufgaben an die Piloten gestellt. Die Piloten konnten zwischen einem Zeitflug mit maximal 30 Min. Flugzeit, einem Bojenflug zum Bernstein mit maximaler Geschwindigkeit beim Rückflug zur Landewiese und einem Streckenflug mit mindestens 7,5 km in einer Flugzeit bis zu 2 Stunden wählen. Die zahlreichen Zuschauer in und vor dem Zelt hatten bei so vielen Starts und Landungen sehr viel Freude. Sie bewunderten gute und sichere Landungen. Unser Sprecher Uli Blumenthal erklärte unseren Gästen die unterschiedlichsten Gerätetypen, die Landeeinteilung sowie die gestellten Aufgaben. Auch die gelandeten Piloten gaben gerne Auskunft und erzählten von ihren Erlebnissen beim Flug. Am Abend konnte dann in geselliger Runde diskutiert und gefachsimpelt werden. Ein Schwedenfeuer* vor *dem Festzelt sorgte bei Dunkelheit für eine besinnliche Stimmung. Die Livemusik der Gruppe „Simply Two" aus Gaggenau zog nach und nach immer mehr Paare auf die Tanzfläche. Es wurde getanzt und gerockt bis weit nach Mitternacht. Die zahlreichen Zuschauer aus nah und fern sahen einen „bärenstarken" Wettbewerb am Sonntag. Die Starts konnten jetzt ebenso wie die Landungen aus nächster Nähe beobachtet werden. Insgesamt 85 Starts wurden mit der Winde durchgeführt. Als die Wettbewerbsleitung um 17:00 Uhr den Wettbewerb beendete, begann das große Rechnen. Die Frage, wer zo. Bärenpokalsieger und Vereinsmeister 2002 wird, wurde jetzt von allen Teilnehmern diskutiert. Um 18:15 Uhr begann unser Vorstand Peter Voigt mit der Siegerehrung und sprach einige einleitende Worte zum diesjährigen Bärenpokal. Werner Fleck und Klaus Butzke von der Wettbewerbsleitung ehrten dann die Teilnehmer und Sieger.*
Die größte Freude an diesem Abend hatte unser jüngster Teilnehmer Tim Grabowski, Durch gute und konstante Flugleistungen sicherte er sich den ersten Platz und wurde verdient Bärenpokalsieger und Vereinsmeister beim 20. Bärenpokal der Althofclrachen. Den zweiten Platz belegte Wolfgang Meschik, den dritten Platz belegte Vorjahressieger Hans-Jörg Schiller, über seinen vierten Platz freute sich Thomas Baecke; alle von „den Althofdrachen". Der fünfte Platz ging an Ewald Haag aus Hasslach. Den Damenpokal gewann in diesem Jahr mit nur 8 Punkten Vorsprung Petra Fleck vor Martina Prögel, ebenfalls beide von den Althofdrachen. Ein schöner und fliegerisch erfolgreicher zo. Bärenpokal ging mit fröhlicher Stimmung zu Ende. Die Organisatoren mit Vorstand Peter Voigt bedanken sich an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich für die entgegengebrachte Unterstützung bei allen Helfern. Ohne sie wäre ein so schöner Bärenpokal nicht möglich gewesen.

Die Althofdrachen
Ralf Bühn

Gaudiwettbewerb und Flugschulfest

Nach 8 Tagen Dauerregen wurde das Wetter fast pünktlich zum Testival besser, Es konnten ausgiebig die Schirme von Advance, Firebird, Gin, Ozone, Pilots One und UP getestet werden. Ferner möchten wir hier auch diesen Firmen für ihre tollen Preise zum Gaudiwettbewerb danken. Beim Gleitschirm-Gaudi-Wettbewerb waren drei Aufgaben zu meistern. Schwierigste Aufgabe war, möglichst eine Punktlandung zu schaffen und dabei auch noch zu stehen.
Platz i Oskar Wunder mit 9780 Punkten von io.000, Platz 2 Marko Kataneo aus Bad Tölz, Platz 4 und damit auch beste Frau Renate Schatzl aus Bad Tölz.
Abends bei Freibier - Stevie musste sich nach dem Anzapfen umziehen, die 15 verspritzten Liter wurden aber nachgeliefert und bei Klassik Rock von Wutz-Dog wurde bis in die Morgenstunden getanzt, gelacht und ausgelassen gefeiert. Adventure-Sports möchte sich bei allen Helfern und Sponsoren recht herzlich bedanken. Für Interessierte gibt es Bilder des Festes auf der Internetseite zu bestaunen. Schau mal rein. www.adventure-sports.de.

Burkhard Martens

Starrflügeltreffen in Greifenburg

Es wurde uns eine rundum gelungene Veranstaltung (ohne Teilnehmergebühren) geboten. Fast 3o Starrflügel-Piloten wie auch Interessenten aus ganz Europa folgten der Einladung des AIR-Teams. Zusammen mit Fluglehrer Klaus Irschik hatte Firmenboss Felix Rühle und Streckenflugrekordler Adi Maierkord im Kärntner Flug-Eldorado ein sehr abwechslungsreiches wie auch informatives Rahmenprogramm auf die Beine gestellt: Verbesserung der persönlichen Start- und Landetechnik durch eine ausführliche Videoanalyse. Erfahrungs- und Informationsaustausch zu allen Bereichen des Fliegens mit starren Flügeln. Infos zu Transport und Beschädigungen. Ausblick auf zukünftige Entwicklungen im Starrflügelbereich. Auch Konstrukteur los Guggenmos und Pegasus-Hersteller Jürgen Lutz lieferten wertvolle Beiträge in der abendlichen Diskussionsrunde. Die Wetterlage erlaubte den doch zahlreichen Starrflügel-Neuinteressenten – darunter auch der Streckenflugprofi Thomas Ziesel – ausführliche Probeflugmöglichkeiten an allen vier Tagen. Tipps und Ratschläge konnten somit am je darauffolgenden Tag sofort ausprobiert und in den persönlichen Flugstil umgesetzt werden. Bei der Abschlussbesprechung waren sich alle einig: Eine perfekt organisierte und tolle Veranstaltung, die unbedingt wiederholt werden muss. Im Namen aller Piloten ein herzliches Dankeschön an Klaus Irschik und das AIR-Team von Felix Rühle wie auch an los Guggenmos und Jürgen Lutz.

Günter Reimann

Flugplatzfest des LCM und der Himmelsstürmer Lahn

„Und es geht doch"– so könnte das Resultat der Veranstaltung zum 40. Jubiläum des Luftsportclub Marienberg zusammengefasst werden. Obwohl sich alle Experten darin einig sind, dass – allen voran die Jugend – heute nur aus Einzelkämpfern besteht, die ihre persönliche Karriere verfolgen, konnte einmal mehr unter Beweis gestellt werden, dass gemeinsame Anstrengungen in einem Sportverein zu erstaunlichen Ergebnissen führen können. Denn nicht die Aktivitäten eines einzelnen Veranstalters, sondern die Mitwirkung verschiedener Gruppen und zahlreicher Einzelpersonen garantierte den vielen Mitwirkenden und Gästen des Flugplatz festes auf dem Segelfluggelände Bad Marienberg-Oberroßbach nahe der Gemeinde Hof ein spannendes und fröhliches Flugplatzfest. Aktiv werden konnten die Besucher nicht nur in der – speziell für die etwas Jüngeren – aufgebauten Hüpfburg, sondern – naheliegend – bei Schnupperflügen in Segelflugzeugen (darunter der Oldtimer „Rhönschwalbe" Baujahr 1956), dem Motorsegler Vivat und der einmotorigen Regent, aber auch als Gäste beim Motorkunstflug im Doppeldecker Stampe, der zu diesem Anlass eingeflogen war. Leider konnte die Vereinsmannschaft der regen Nachfrage kaum nachkommen, aber das Erlebnis, die Welt aus unterschiedlichen Vogelperspektiven zu erfahren, hat doch die Begeisterung aller „Mutigen" auf manche am Boden Wartenden übertragen lassen – zumal diese bestens leiblich und mit Unterhaltung versorgt waren. Dazu gehörten nicht nur Musik und die fast selbstverständliche Versorgung mit Speis und Trank – wobei die Feinbäckerei der verschiedenen „Vereinsfamilien" die kulinarische Krönung bildete – sondern auch die Flüge der Drachen- und Gleitschirmflieger der ebenfalls auf dem Segelfluggelände beheimateten Himmelsstürmer-Lahn. Sie demonstrierten eine Luftsportart im Windenstart, die Vielen nur aus dem Hochgebirge bekannt ist. Wie sie sich in gleicher Art wie ein Segelflugzeug, nur an einem erheblich dünneren Stahlseil, angetrieben von einem Automotor, in luftige Höhe von 300 – aoo Meter schleppen lassen, hat doch die meisten „Fußgänger" begeistert. Persönlich am Boden bleiben auch die Modellflieger des einheimischen Modellsportflugclubs. Sie zeigten, dass professioneller Modellflug keineswegs etwas mit Kinderspielzeug gemein hat. So mancher Motor-, Drachen-, Gleitschirm- oder Segelflugzeugpilot beneidete die Modellbauer um die Möglichkeiten, die ein ferngesteuerter Flug ohne Risiko für Leib und Leben bietet. Und trotz waghalsigster Flugmanöver der Modelle, deren Steuerung sich von den „Großen" heute kaum mehr unterscheidet, blieben alle Geräte unbeschädigt. Damit noch lange nicht genug: Auch die Freunde des Automobils und der 5oer Jahre kamen auf ihre Kosten, da eine Ausstellung vereinseigener Leistungssegelflugzeuge von einer Gruppe amerikanischer Autos, vornehmlich der Marke Cadillac, eines benachbarten Oldtimer-Museums umrandet wurde. Ein ebenfalls ausgestelltes „Solarmobil" zeigte zwar an, dass sich die Zeiten wandeln und die Vernunft auf dem Vormarsch ist, aber die spritsaugenden Dinosaurier versetzten doch in nostalgische Stimmung. Es gelingt eben doch! Wenn nicht die Vereinzelung obsiegt, sondern gegenseitige Unterstützung verschiedener – auch in manchen Punkten gegensätzlicher – Gruppen und Personen mobilisiert werden kann, bewegt sich etwas. Das geschilderte Flugplatzfest kann nur ein kleiner, aber erfolgreicher Anfang sein. Abschließend noch ein herzliches Dankeschön an die Sponsoren, DHV, Flugschule FlyART, Flugschule Dreyeckland, Mosquito, Sporthaus Kaps, Kelterei Lühn, Gartenbau Adams, Independence, Paratech, Perche, Skyline, UP und XIX, die uns Himmelsstürmer Lahn so reichlich unterstützten.
Bilder zu diesem Artikel sind auf der Homepage www.himmelsstuermer-lahn.de in der Rubrik „Aktuell" zu finden.

Michael Friedchen, Himmelsstürmer Lahn
Ronald Noppe, LCM

Paralotniks Go West

Polnische Paragleiter-Vereine aus Warschau und Kattowitz zu Gast beim Drachenfliegerclub Berlin.

„Go West" – das sagt sich so leicht. Polnische Gleitschirmpiloten, die den Sprung über die

Oder wagen, um sich zum Beispiel am Brandenburger Himmel bis zur Wolkenbasis empor zu schrauben, müssen zuerst einmal büffeln - deutsche Startkommandos zum Beispiel für den sicheren Lift per Winde.

i6 Gleitsegelpiloten aus Warschau und Kattowitz ließen sich davon zum Glück nicht abschrecken; Auf Einladung des Drachenfliegerclubs Berlin (D e schlugen sie am 21. Juni 2002 ihre Zelte auf dem ehemaligen Militärflugplatz »Altes Lager« bei Jüterbog auf Der Kontakt zwischen den Berlinern und den polnischen Textilfliegern kam über DCB-Schatzmeister Dr. Lutz Cario zu Stande. Der ambitionierte Paragleiter ist beruflich intensiv in Polen engagiert und nutzt auch dort jede freie Minute, um zu Fliegen oder Kontakt zu einheimischen Sportfreunden zu knüpfen. Schon beim ersten »Get together« am Freitagabend lösten sich die befürchteten Sprachprobleme im Rauch des Lagerfeuers auf Unter Zuhilfenahme von Händen und Füßen sowie englischen, deutschen und polnischen Sprachfragmenten klappte die Kommunikation bereits beim Grillen perfekt. Nach einer ziemlich kurzen Nacht breiteten am Samstag die 16 Piloten am Oststartplatz ihre Flügel aus. Das »Sprachtraining« am Vorabend hatte hörbar Spuren hinterlassen - jedenfalls klappten die Starts an der Winde durchweg gut, Schade nur, dass die Brandenburger Luft an diesem Tag nicht richtig blubbern wollte. So endeten die meisten Flüge wieder relativ schnell in Platznähe. Am Sonntag verhinderte ein starker Ostwind den Aufstieg der »Paralotniks« (polnisch für Paragleiter). Dafür bot die benachbarte Kartbahn reichlich Gelegenheit für »Tiefflüge« über dem Asphalt. Zum Abschied überreichte der DCB-Vorsitzende Hans-Christoph Buddee seinem polnischen Kollegen Piotr Sawka zwei Flaschen Hochprozentiges für die nächste Party zu Hause. Diese revanchierten sich mit einer herzlichen Einladung an die Adresse der Gastgeber. Noch heuer planen die Berliner einen Ausflug zu ihren polnischen Freunden ins Riesengebirge.

Drachenfliegerclub Berlin
Fritz-Michael v. Pückler

GRIECHENLAND

UNTER DEUTSCHER LEITUNG

fly OLYMPIC 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. 0049/821/26295 51, Fax 2629550
Schweiz: Tel./Fax 00 41/71/9 23 88 51
Griechenland neu: Tel./Fax: 0030/2 35 204444 mobil: 0030/6972/453495
e-mail: eagles-club@kat.forthnet.gr
www.olympic-eagles.de

Fliegerlager in Bad Satzungen

Das seit Jahren zur festen Einrichtung gewordene Fliegerlager der Asslarer Gleitschirmflieger wurde auch dieses Jahr wieder auf dem Gelände des Flugsport- und DHV-Prüfungszentrums von Windenpapst Horst Barthelmes in Bad Salzungen durchgeführt. Der Wettergott war gnädig gestimmt, so konnten während dieser drei Tage zahlreiche Windenschlepps und auch die im Juni wegen Schlechtwetter ausgefallene Vereinsmeisterschaft nachgeholt werden. In den Disziplinen Punktlandung, Zielabwurf und Schätzzeitflug bewiesen Peter Koch als neuer Vereinsmeister Platz), unser „Finanzminister" Volker Benk mit dem 2. Platz und „VVindenwartassistent" Karl Schön - 3. Platz - das größte Geschick. An dieser Stelle sprechen wir ein herzliches Dankeschön an alle Gönner und Spender der tollen Sachpreise aus. Mit Stefan Braun und Wolfgang Ortmann

stehen nach bestandenen Prüfungen zwei weitere Windenfahrer zur Verfügung. Zur Deckung des erforderlichen Kalorienbedarfs, was die Steigerung der Flächenbelastung zur Folge hatte, zogen unsere Vereinsköche Udo Kassel und Volker Zimmermann am Ende eines jeden Flugtages alle Register. Die Gastfreundschaft von Horst Barthelmes und Gattin Karin rundete das gelungene Wochenende ab. Wir freuen uns auf das nächste Jahr,

Asslarer Gleitschirmflieger
Frank Sorgner

Adler und Flieger / Info 117 und 118

Der Beitrag zu diesem Thema im Info 117 sowie der Brief von H. Steiner im Info 118 veranlassen mich zur Schilderung eines Erlebnisses, das sicherlich allgemeines Interesse findet, Am 26.06.2002 bin ich mit dem Drachen nach Start an der Emberger Alm ostwärts unterwegs. Nach gutem Höhengewinn am Stagor habe ich nur noch Sinken, ein neuer Bart ist jetzt dringend nötig. Plötzlich sehe ich in einigem Abstand eine Gruppe von acht großen Vögeln kreisen. Zwar möchte ich vermeiden, die Tiere zu stören, aber *der drohende Absaufer zwingt mich dazu, diesen Bart anzunehmen, Wenig unterhalb der Vögel drehe ich ein. Zu meiner Überraschung kommen sie zu mir herunter und fliegen im Pulk um mich herum, vorschriftsmäßig in meiner Drehrichtung! Es sind Steinadler, offenbar Jungvögel, die noch zusammenhalten, bevor sie zu Einzelgängern werden. Einer der Adler bringt sich schließlich in eine Position genau in Verlängerung meiner Außenfläche mit einem Abstand von etwa 5o cm und begleitet mich bei meiner Kurbelei ca. 8 bis lo Vollkreise, wie angenagelt exakt in der gleichen Position. Wir schauen uns immer wieder gegenseitig an, offenbar ist eine Kurzzeit-Freundschaft entstanden, Leider bin ich bei der an diesem Nachmittag ziemlich niedrigen Wolkenbasis bald im dichten Dunst, muss abfliegen und verliere meine Begleiter aus dem Auge. Weil ich schon kistenweise Fotos aus der Vogelperspektive habe, habe ich bei meiner Genussfliegerei fast nie mehr eine Kamera dabei. An diesem Tage habe ich das sehr bereut! Bereits früher konnte ich schon einmal mit einem einzelnen Adler gemeinsam Thermik kurbeln, allerdings mit größerem Abstand. Beide Begegnungen mit Steinadlern zeigen, dass diese Tiere offensichtlich wenig Scheu vor Drachen haben,*

Hans Otterpohl

Mosel-Cup 2002

Zum fast schon traditionellen Mosel-Cup trafen sich wieder rund 200 *Flieger aus dem Raum Mitte.*
Die Zutaten für ein gelungenes Fliegerfest stimmten bei den Gleitschirmfliegern Rhein-Mosel-Lahn in Lasserg: Ein schönes Fluggebiet, organisierter Transport zum Startplatz, Sonnenschein, jede Menge bestens gelaunte Flieger und gute Verpflegung. Der Tick zuviel Wind, der eine Zeit lang wehte, konnte den Spaß nicht verderben. Verschiedene Hersteller boten die neuesten Schirme und Gurtzeuge zum Probefliegen an, was auch rege *genutzt wurde. Auch für Fußgänger war die Veranstaltung attraktiv, Einige Tandemgäste konnten zu Tal geflogen werden und so die Schönheit unseres Sports aus erster Hand erleben, Mut bewies die deutsche Bundesschützenkönigin Maria Erikson, als sie mit Jochen Henrichs am Tandem zu Tal flog. Den fachmännischen Kommentar hierzu lieferte Martin Röhrig – der fliegende Pastor – aus Burgen.*

Auch im Jahr 2004 wird der Mosel-Cup wieder stattfinden. Bitte den Termin aus den einschlägigen Veröffentlichungen entnehmen.
Wer mehr über die Drachen- und Gleitschirmflieger Rhein-Mosel-Lahn und deren Fluggebiete erfahren möchte, kann dies unter der neuen – sehr ausführlichen – Web-Site wwwthermik4u.de tun.

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
Frank Herr

Anzeige

Reiseprogramm 2003

Dolomiten - Bassa Po Andelsbuch - Greifenburg - Lac d "Annecy BAton (Ungarn) - Ölüdeniz (Türkei) - Sahara (Tunesien)

fly with the best

45' Mike Küng - Toni Bender - Michi Nesster Charres Kunow

Flugsportzentrum für:
+ Paragliding
+ Motorschirm
+ Reisen

SZ cp

(.. FREELF-eiT

Harzer GLEITSCHIRM Schule & Shop
Knut Jäger

Regionalveranstaltung Region Mitte

23 Piloten/innen diskutierten und übten mit Bodo Benz,

In einer Veranstaltung des DHV-Regionalbeauftragten stand der Deutsche Meister 2000, Ligapilot von 1996 – 2002 und 2. Vorsitzender des DHV, Bodo Genz unter dem Motto „Trainieren mit Piloten der Nationalmannschaft" der Region Mitte zur Verfügung.

An diesem Wochenende an der Mosel auf dem Startplatz Lasserg/Burgen galt es für 23 Piloten und Pilotinnen aus 83 angeschriebenen Vereinen, den fliegerischen Horizont zu erweitern, durch praktische Übungen die Fertigkeiten zu steigern und in einer gemütlichen Gesprächsrunde offene Fragen kompetent beantwortet zu bekommen. Wenn auch das Wetter nur 1 - 2 Flüge am Samstag erlaubte, so waren sich alle einig: Es hat sich gelohnt. Die Fliegerfreunde vom Hochwald wollten Bodo nächstes fahr sogleich verpflichten. Der Abend endete erst um Mitternacht.

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
Rudolf Weichsel

Landung im Schwimmbad

Teilnehmer am Pokalfliegen des **GCO** (vorne rechts der Sieger Reinhold May)

Auch dieses Jahr hat der Gleitschirmclub Ochsenhausen wieder ein spannendes Pokalfliegen mit diversen Hindernissen am Hochgrat organisiert.

Bereits am Freitagnachmittag trafen sich einige Unentwegte zum „freien Training" am Hochgrat, Mit Campingbus oder Zelt ausgerüstet und nach gemütlicher Runde verbrachten wir die Nacht bei Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt am Landeplatz. Am Samstag wurden wir dann mit super Wetter belohnt.

Das Fliegen bestand aus 2 Durchgängen, wobei nach dem Start die Zielgenauigkeit mittels Abwurf eines Holzklötzchens getestet wurde. Hatte man das Klötzchen in den 3o-Meter-Kreis geworfen, hatte man schon seine ersten Punkte. Mit einer sicheren Landung im 15 Meter breiten und 3o Meter langen Rechteck konnte man seine Punktzahl erhöhen. In der Mitte des Rechtecks wurde ein Planschbecken platziert, wer es trat bekam Sonderpunkte.

Aber nicht nur fliegerisch konnte man punkten, sondern auch bei den Zusatzaufgaben wie dem Zwetschgenweitspucken, Medizinballwerfen und dem Eimer mit dem Frisbee Abschießen,

Am besten schnitt Reinhold May ab. Er durfte sich über einen Gutschein von der Firma Bräuninger freuen. Auch bedanken dürfen wir uns für die Sachpreise der Firma Finsterwalder,

Gleitschirmclub Ochsenhausen
Bernhard Meier

Neuer Verein

wir begrüßen herzlich

SG-Stern Gaggenau
Rainer Großmann
Hauptstr. 107
76568 Gaggenau

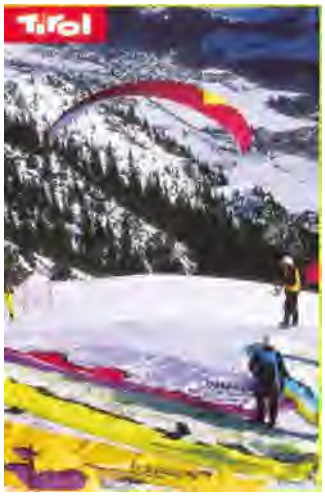
Paratrecking Allgäuer Alpen

Stuttgarter Alpenstaffel

Die Sektion Stuttgart des Deutschen Alpenvereins (DAV) durchquerte im Internationalen Jahr der Berge die Alpen von Nizza bis Wien. Stuttgarter Alpenstaffel (SAS) nennt sich das viel beachtete und logistisch aufwendige Projekt. In über wo Etappen waren die DAV-Mitglieder auf unterschiedlichste Art und Weise unterwegs, jedoch immer aus eigener Muskelkraft. Neben den klassischen alpinen Fortbewegungsarten Wandern, Klettern, Skitouren, Fahrrad und Kajak wurde auch eine Etappe mit dem Gleitschirm zurückgelegt. Matthias Rothe, Stephan Rothe und Heiko Wiening durchquerten die Allgäuer Alpen als zweitägige Paratrecking-Tour von Oberstdorf nach Steeg im Lechtal am 7. und 8. September 2002. Zwischenstation machten die Zwei auf der Kemptener Hütte (1244 m). Anschließend überquerten sie den Allgäuer Hauptkamm über das Mädelejoch und passierten die Grenze nach Österreich. Der Start von der löchelspitze (2.226 m) erfolgte bei guten Flugbedingungen um die Mittagszeit. In ruhiger Spätsommerthermik erreichten die drei Flieger immerhin noch über 2.800 m MSL, bevor dann die restlichen 7 km zum Zielort Steeg im Gleitflug bewältigt wurden. Die Landung erfolgte auf dem Fußballplatz, ganz in der Nähe der Lechbrücke, wo bereits die SAS-Plakette der nächsten Etappe angebracht war. Die drei schwäbischen Paratrecker zeigten sich sehr zufrieden, die angekündigte Tour erfolgreich durchgeführt zu haben, zumal bereits drei Termine wetterbedingt abgesagt werden mussten,

DAV-Sektion Stuttgart & 1. PCS
Heiko Wiening

STUBAITe



SUPER FLUGGEBIET

Wetter begünstigt, große Lande- und Startplätze.

Fluggebiete 11er Lifte/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.

Ilreitiv
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

Satire

SCHWARZ WEISS

Sie werden nicht glauben, was ich unlängst mit eigenen Ohren erlebt habe!
Es geschah während einer klassischen apres-Schirm Situation:
Wir zelebrierten wieder einmal einen gemütlichen Umtrunk unter ambitionierten Streckenrednern und diskutierten gerade die Flugeigenschaften sämtlicher im letzten Jahr neu erschienener Schirme, als sich plötzlich so ein dahergelaufener Fremdkörper entblödete zu fragen, ob wir denn all diese Geräte tatsächlich probegeflogen seien ....
Verstehen Sie? Dieser einfältige Mensch lebte doch tatsächlich in dem Irrglauben, man müsse einen Schirm selbst geflogen sein (und das womöglich sogar mehrfach!), um ein fundiertes Urteil über dessen Eigenschaften abgeben zu können!
Ha! Was Witz! Welch Hirnriß! Moppelkotze!
Hat man/frau so etwas schon gehört?
Muss ich denn Wurm sein, um etwas vom Angeln zu verstehen?
Ja, wozu gibt es denn bitteschön die einschlägige Fachliteratur?
Wozu sich selbst eine Meinung bilden, wenn man diese doch auch abonnieren kann?
Noch dazu mit so vielen hübschen, bunten Bildern und eben so gefärbten Testberichten! Jene mustergültigen Paradebeispiele des freien, kritischen und unabhängigen Journalismus! Und woher haben wir den unser Wissen und all die tollen Fachausdrücke, die sich so wunderbar ins Gespräch einflechten lassen?
Mitfliegen kann jeder ... wer aber mitreden will, muss lesen!
Woher wüssten wir denn sonst, dass ausschließlich die Maximalgeschwindigkeit eines 1-2er ausschlaggebend ist, die Tatsache, dass er dabei den Gleitwinkel eines Meteors hat, aber unwesentlich?
Woher wüssten wir denn, dass es nicht
- instabile Wackeltüte - sondern „quirliger Sportklasseschirm' heißen muss,
nicht - bösartiger Lappen - sondern „dynamischer Leistungsintermediate".
Und um endlich auch dem Anfänger die völlige überflüssige Angst zu nehmen, eine 2-3er zu fliegen, verleiht man diesem den Titel: „Volkshochleister'. Jawohl!
Diese Testberichte sind ein literarischer Genuss! Prosaische Meisterwerke!
Welch himmlisch zweidimensionaler Kontrast zur hässlich grauen Realität in den Wolken!
Wo sonst werden Piloten von Schirmen derart "verzaubert', dass ihnen „keine Minuspunkte aufgefallen" sind?
Wo sonst ist ein Gerät so „ausgereift" und „ohne Kritikpunkte"?
Wo sonst „ändert sich selbst beschleunigt nichts an der Stabilität ..."?
In der Luft ist das unmöglich.
Man muss es aus selbiger herausgreifen und schwarz auf rosrot zu Hochglanzpapier bringen!
wellcome to paradise ...!

Diese Satire stammt vom gleitschirmfliegenden Kabarettisten Bernhard Abb

Hängetrauma

Unter Bezugnahme auf Ihren höchst interessanten Artikel über das »Hängetrauma« im DHV-Info Nr. 118 teile ich Ihnen Folgendes mit:
Ich fliege seit ca. 2 Jahren ein Gurtzeug Woody Vally X. Über 1 Jahr hatte ich niemals ein Problem nach dem Start ins Gurtzeug zu rutschen. Irgendwann muss sich, wie Sie auch in Ihrem Artikel berichten, die Einstellung der Gurte verändert haben. Das Sitzbrett hatte sich nahezu senkrecht parallel zur Rückenfläche gestellt und ich hatte nicht die geringste Möglichkeit in den Sitz zu kommen. Nach Io Minuten Horrorflug, die Hängesituation ist unbeschreiblich, konnte ich sicher landen. Es ist mir bestimmt zu Gute gekommen, dass das o.a. Gurtzeug keine extra Beingurte besitzt, d.h. die Beingurte enden im Brustgurt. Daher tritt das Absperren der Blutzufuhr vielleicht etwas später ein.
Beim zweiten Mal (Wochen später) hatte ich das Sitzbrett nicht ganz so hoch am Rücken und es gelang mir bei hohem Bodenabstand unter Loslassen der Bremsleinen und unter Aufbringung meiner ganzen Kraft eine normale Sitzposition einzunehmen.
Ich habe versucht diverse Gurtpositionen zu verändern; optimal ist es nicht wieder geworden. Erst durch den Hinweis in Ihrem Artikel, dass die Gurte zur Einstellung der Sitzposition zu eng angezogen sein könnten (diese habe ich bewusst nie verändert), habe ich den ursprünglichen Zustand meines Gurtzeuges wieder herstellen können.
Vielen Dank für Ihren Artikel. Nun macht mir das Fliegen wieder richtig Spaß; ohne Angst »werde ich in das Gurtzeug rutschen oder nicht«.

Gilda Part!

Helm auf beim Groundhandling

Hallo Fliegerfreunde, hallo DHV.
Das Sicherheitsengagement von Euch finde ich sehr gut und die Mailingliste des DHV-Sicherheitsreferates finde ich auch eine gute Einrichtung, um schnellstmöglich über neue Sicherheitshinweise informiert zu werden und somit auch schnellstmöglich reagieren zu können. Doch ich habe nun schon zum zweiten Mal ein Foto im DHV-Info gesehen, das mich sehr nachdenklich macht. Es geht um das Foto zum Bericht über das XC-Seminar mit Achim Joos, DHV-Info Nr, 117 S. 26. Haben da etwa Piloten beim Aufziehen auf der Wiese keinen Helm an? Achim Joos und vor allem Ihr solltet doch wissen, dass auch bei solchen Übungen schwere Verletzungen entstehen können. Die plötzliche Windböe, die einen über den Rasen zerrt oder einen aus dem Stand nach oben zieht. Da liegt ein stärkerer Ast oder ein Stein auf der Wiese und man kann sich ausrechnen was passiert, wenn man mit dem Kopf unkontrolliert und ungeschützt darauf fällt, Niemand ist perfekt und selbst bei normalen Aufziehbedingungen vor solchen Überraschungen sicher. Es wäre doch bestimmt vorteilhafter und vorbildlicher, wenn Ihr nur Fotos von aufziehenden Piloten macht, die einen Helm tragen, sogar noch viel besser wäre es, wenn auch bei einem Streckenflugseminar der Verantwortliche darauf achtet, dass Helme getragen werden, dann entstehen erst gar nicht solche Fotos. Dies dient nicht nur zur eigenen Sicherheit, sondern auch als Vorbild für andere Piloten. Ich jedenfalls werde mich nicht dem Foto anschließen und werde deshalb auch zukünftig nur mit Helm meine Aufziehübungen machen, In diesem Sinne wünsche ich allen Pilotinnen und Piloten noch viele schöne und verletzungsfreie Flüge und viel Spaß bei Aufziehübungen.
Thomas Kräuter
Anmerkung der Redaktion:
Wo er recht hat, hat er recht.

FLUGGEBIETE/NACHTRAG INFO 117

Hornbahn/Hindetang

Betriebszeiten: Ganzjährig
Revisionszeiten: Nov,bis Mitte
Dezund April
Preis Bergfahrt Gleitschirm bzw.
Drachen: 6,5o EUR
Max.Packlänge Drachen: 6 m
Ermäßigung: werKarte 5 EUR
Kostenloser Transport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft: 08324/2404
Besonderheiten: keine
Hornbahn Hindelang
Ostrachstr.20, 87541 Hindelang
Tel: 08324/2404, Fax: 08324/952591

Ötscher

Adresse: A – Lackenhof
Internet: www.oetscher.at
e-mail: infocäoetscher,at
Telefon: 0043/7480/5354
Betriebszeiten: ganzjährig
Revisionszeiten: April und November, siehe Telefon und Internet
Preis Bergfahrt Gleitschirmpilot: 8,00 Euro inkl. Start- und Landegebühr
Kein Drachentransport möglich
Ermäßigung: 5er Karte 32,50 Euro inkl. Start- und Landegebühr
Kostenloser Taltransport bei Wetterumschwung: Ja
Wetterauskunft: Tel.: 0043/7480/5228
Ötscher Bergbahnen

Flieger aus Bassano halfen sofort

Fliegerfreundschaften können schnell geschlossen werden - auch wenn man die Landessprache nicht beherrscht. Diese »Lebensweisheit« habe ich am 29. September am Monte Grappa erfahren, als ich mit »alten« Freunden in wundervoller Thermiklandschaft flog, mich immer wieder hochschraubte und den Tag genoss. Nach gut 1/2 Stunden war die Landung verabredet, denn an diesem Sonntag ging's wieder zurück nach Deutschland. Die »alten Kameraden« waren schon unten und ich flog noch eine letzte Runde über einen Seitenkessel. Dort überraschte mich ein »Hammerschlauch« (oder so was Ähnliches), meine rechte Hälfte klappte ein, danach sofort meine linke und ich drehte negativ.

Nach einer Schrecksekunde warf ich die Rettung weit von mir, sie öffnete problemlos und ich schwebte zu Boden. Zu meinem Glück landete ich nicht auf schroffen Felsen sondern durch ein bremsendes Bäumchen hindurch, Ich gurtete mich ab und stand buchstäblich bei 45 Grad Hanglage im Wäldchen: erschreckt und erleichtert. Noch größer war meine Erleichterung, als ich bereits io Minuten später Laute eines »Suchtrupps« vernahm, den ich heranlotsen konnte.

Es waren Luca und seine Freunde, die mir als quasi »hilflose Person« sofort zu Seite standen und das Gurtzeug, den Schirm und die Reserve aus den Bäumchen angelten. Auch konnte ich gleich mit deren Handy meine »alten« Freunde benachrichtigen, damit sie die Heimreise antreten konnten.

Auf diesem Wege (nach einem Dankesbrief in italienisch) möchte ich mich noch einmal bei den »neuen« Freunden bedanken, dass sie so schnell zur Stelle waren und mir mit Rat und Tat so unkompliziert und selbstverständlich geholfen haben. Im nächsten Jahr werde ich mit Sicherheit wieder am Monte Grappa fliegen und wir werden die neue Freundschaft gebührend begießen.

Hagen Mukerjee

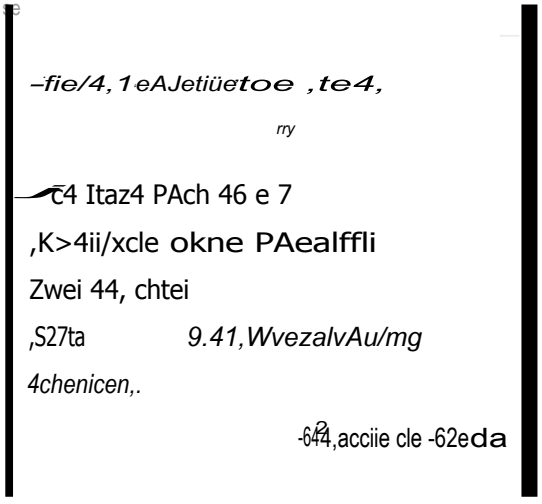
»Ein Testleben« im Info 118/5. 22

Dem Artikel »Ein Testleben« möchte ich ein paar eigene Beobachtungen gegenüberstellen. Insbesondere zu dem Abschnitt, indem der Übersetzer den DHV-Testpiloten Mike Küng zitiert: »Es gibt keine heißen 1-2er, es gibt nur 1-2er«. Seit 1996 teste ich selbst Gleitschirme auf die Eignung für Einsteiger. Unseren Flugschülern möchte ich keine Fluggeräte anbieten, die ich im Hinblick auf die Reaktion nach 6o % Einklappern für gefährlich halte. Für gefährlich halte ich ein Verhalten, das über das im Video von Karl Slezak »Sicherheitstraining Teil 2, Verhalten von ler und 1-2ern« gezeigte hinausgeht. Die Einklapper habe ich im stationären, beschleunigten Flug durch kurzes Ziehen und sofortiges Freigeben eines A-Gurtes provoziert. Die Bremse der eingeklappten Seite ist freigegeben, da die Simulation sonst m. E, für das Verhalten passiver Piloten (Einsteigern) unrealistisch ist. Ich bringe den Schirm nicht ins Nicken und benutze einen der meistverkauften Komfortgurte (GH). Ich erwarte dann ein Verhalten das nicht absturzähnlich ist - und der Pilot sollte in dieser Klasse nicht eingreifen müssen! (Beschleunigt, weil der Klapper aus stationärer Trimmgeschwindigkeit in ruhiger Luft bereits eine Beschönigung ist - der Schirm klappt ja nicht ein, wenn er nicht Anströmung von oben bekommt und /oder vorschießt. Nach Einleitung des Klappers wird der Beschleuniger sofort freigegeben.)

Seit 1998 beobachte ich eine wachsende Dynamik des Vorschießens und Wegdrehens - bei manchen DHV homologierten lern und 1-lern. 2000 passiert mir zum ersten Mal, dass ein 1-2er um 9o° vorschießt, so dass ich über die Hinterkante hinweg den Horizont sehen kann. 2001 bei einem »reinen« ler: Vorschiessen ca. 6o°, sehr schnelles Wegdrehen 180°, nach Öffnung weitere 18o° Wegdrehen. (Macht 36o° bis der erschrockene Anfänger wieder geradeaus fliegt!) Im Oktober 2002 erlebe ich einen gerade neu auf den Markt gekommen Schirm, der dabei soweit vorschießt (über 90°!), dass ich eingreifen muss und doch noch in die losen Leinen falle. Vario: Sinken über Anschlag, der Speicher meldet mehr als 13 m/s. Für diesen Typ lese ich im Testprotokoll im DHV - Info: 90-180° wegdrehen, Drehgeschwindigkeit durchschnittlich mit Verlangsamung, Höhenverlust gering. Da den Schirm eine hohe Rolldämpfung und eher deutliche Steuerkräfte auszeichnet, suggeriert er viel Sicherheit, die er einem ungeübten Piloten nicht bietet. Interessant der Vergleich mit einem anderen, ebenfalls neuen 1-2er, der im DHV-Testprotokoll schlechter als der eben erwähnte »heiße« Schirm abschneidet: Die selben Beurteilungen, nur der Höhenverlust soll nicht gering sondern durchschnittlich sein. Sein Wegdrehen war nur halb so schnell, halb so weit und bei moderaten Sinkwerten. (unter 5 m/s). (Beide Versuche mit 5 Kg unter der Obergrenze des Startgewichtes, gleiches Gurtzeug.) Sollten die DHV-Testpiloten tatsächlich alle Schirme gleich beurteilen, dann muss die Diskrepanz zu meinen Erlebnissen woanders liegen: Ich kann nur vermuten - vielleicht werden die Klapper nur sehr behutsam durchgeführt - vielleicht wird mehr Wert auf Reproduzierbarkeit als auf die markanteste Reaktion gelegt. Vielleicht ist der Toleranzbereich für »Drehgeschwindigkeit: durchschnittlich« sehr groß und verschiebt sich von Jahr zu Jahr weiter Richtung schnell. Das Vorschiessen wird - obwohl schon lange angekündigt - nicht beurteilt. Beispiel B-Stall: Im Testprotokoll steht »Einleitung einfach« - 2/3 unserer Schüler schaffen mit bestimmten Schirmen die Einleitung nicht, da Ihnen die Kraft fehlt, bei anderen schaffen es alle. Resumee: Für mich ist das DHV Testprotokoll wertlos in Bezug auf Anfängereignung das einzige was ich bestätigen kann, dass das Gegenlenken auch bei den m. M nach »heißen 1·2ern« problemlos ist. Für Pilotinnen, die das Gegenlenken nach Klappern im richtigen Moment ohne nachzudenken anwenden können und die »aktiv« fliegen, bieten diese Schirme nach meiner Ansicht ein problemloses Flugverhalten. Aber was ist mit den vielen, die nach Störungen erschreckt erstarren oder die Hände hoch nehmen? Daher sollten Anfänger, die bisher keine größeren Einklapper üben konnten, keine Schirme fliegen, die den Spielraum der DHV Kategorie 1 oder 1-2 ausschöpfen. (Aber wie sollen sie das herausfinden?)

Claus Vischer

Ausbildungsleiter Flugschule Siegen



GEHE

Im Info 118 habt Ihr über Eure Aktivitäten gegen die Anzeigenkampagne der Fa. Gehe berichtet. Zunächst einmal Danke für Euer schnelles Handeln, was ja zur baldigen Einstellung der ursprünglich über einen längeren Zeitraum geplanten Aktion geführt hat. So ist unserem Flugsport ein noch größerer Imageschaden et möglicherweise fatalen finanziellen Folgen erspart geblieben. Es hat sich wieder einmal gezeigt, wie wichtig ein starker und gut funktionierender Verband wie der DHV für uns ist. Diese unschöne Geschichte betrifft mich aber nicht nur privat als Drachenflieger, sondern auch beruflich als Apotheker. Deshalb würde ich gerne einiges dazu anmerken: ihr schreibt (auf 5.5) »der Apothekerverband« stecke hinter der Kampagne. Das ist nicht korrekt! Die ABDA, das ist der offizielle Zusammenschluss der deutschen Apotheker, hatte mit der Anzeigenserie absolut nichts zu tun! Die angeschlossenen über 20.000 Apotheken und ihre Mitarbeiter ebenfalls nicht! Nur die Fa. Gehe, einer von ca. 16 deutschen Medikamenten-Großhändlern (das sind keine Apotheken) und die ISA waren Auftraggeber. Die ,SA ist ein kleiner von Gehe unterstützter, im Mai 2002 von nur 8 Apotheken gegründeter Verband, der hier sicherlich nicht für die Mehrzahl unserer Kollegen sprechen kann. Im Gegenteil, wenn man tagtäglich selber im Gesundheitswesen tätig ist, sieht man recht deutlich wo die Kassenbeiträge bleiben: Gesetze, die wirtschaftliches Arbeiten eher erschweren als erleichtern, teurer und unnützer Verwaltungswahnsinn, volle Steuerabgeben auf Medikamente im Gegensatz zum restlichen Europa, usw. usw.. Der Anteil, den wir sogenannte »Extremsportler« haben, tendiert dagegen gegen Null. Man müsste die Werte wohl eher in Promille, denn in Prozent angeben. Speziell im Vergleich zu den Gesundheitsausgaben für Zivilisationskrankheiten, die durch fehlendes körperliches Training entstehen. Übrigens verursacht ein »typisches« Sportverletzungrezept überhaupt keine Kosten für die Krankenkassen, da hier die Medikamentenpreise unter der gesetzlichen Zuzahlung liegen, das bedeutet, der Patient zahlt alles selbst und seine Kasse übernimmt nichts! Das beste Heilmittel haben aber wir selber in der Hand, indem wir Unfälle beim Fliegen soweit reduzieren, dass wir Angriffen kein Ziel mehr bieten. In diesem Sinne wünsche ich uns allen ein schönes und unfallfreies Flugjahr 2003.

Günther Schmel

Fliegen ohne Respekt

Ich bin seit 11 Jahren Gleitschirmflieger mit Leidenschaft und habe vom 24,08. bis 14.09.2002 meinen Jahresurlaub auf dem Campingplatz in Grän /Tannheimer Tal (gegenüber vom Neunerkopf vollbracht).

Das, was ich in den drei Wochen miterlebt habe, was sich beim Paragleiten abgespielt hat, hat mir stellenweise den Atem zum Stocken gebracht und ich kann nur Gott danken, das nichts Schlimmeres passiert ist, auch wenn einmal der Rettungswagen vorfahren musste und am Montag, den 08.09. sogar ein Gleitschirmflieger mit dem Rettungshubschrauber nach Pfronten ins Krankenhaus geflogen werden musste. WAS WAR ALLES GESCHEHEN?

Haben denn wirklich so viele bei der Wetterkunde geschlafen oder sind Gleitschirmflieger einfach risikofreudiger geworden und lieben den Nervenkitzel doppelt und dreifach?

An zwei Tagen konnte ich miterleben und traute meinen Augen kaum, als plötzlich, obwohl der Neunerkopf bis zur ehemaligen Mittelstation im Nebel war, tauchten da 3 Gleitschirme aus dem Nichts hervor, ich frage mich nur, wo diese Menschen die gute Orientierung hernehmen. Am Samstag, den 06.09.; 13 Uhr 15, ich wollte eigentlich gerade hochfahren, aber nachdem ich die Wolken »studierte«, hat mein Verstand »nein« gesagt. Eine Stunde später entleerte sich ein gewaltiger Gewitterguß über Tannheim und noch 14 Gleitschirmflieger kämpften, doch nicht jeder hatte die Sache im Griff. So viele Gleitschirmflieger, die die Steilspirale als letzte Möglichkeit des Abstiegs wählten, wie ich in den drei flachen meines Urlaubs gesehen habe, selbst am Tandem, habe ich mein Lebtag nicht erlebt. Ich glaube, viele sagen sich, nach dem Motto: Jetzt bin ich schon mal hier, dann wird auch geflogen - es wird schon gut gehen.

Ich möchte an alle Gleitschirmflieger appellieren, geht mit dem nötigen Respekt und Verstand zum Fliegen, haltet Euch vor Augen, dass das Gleitschirmfliegen nur einen kleinen Spielraum der Toleranz zulässt, am Ende sollen es ja Flüge des erlebten Abenteuers und nicht Flüge der Tragik werden,

Ich musste einfach ein paar Zeilen zum Erlebten und Gesehenen schreiben, in der Hoffnung, viele zum Nachdenken anzuregen, immerhin geht es um die Sicherheit und das Ansehen unserer so wunderbaren Flugsportart.

Rainer Erdman

Positive Werbung

Im letzten DHV war der ärgerliche Bericht zu lesen über die miss-bräuchliche Negativwerbung, die z. T. mit unserem Sport und entsprechenden Assoziationen betrieben wird. Umso erfreulicher ist es dann doch, wenn eine Pharmafirma die punktgenaue präzise Landemöglichkeit von Gleitschirmen für Ihre Werbung benutzt, wie ich das kürzlich in einer meiner Fachzeitschriften gefunden habe.

Rainer Mente

Anzeige

Foto: Martin Dürrwaechter

Bei Anruf Info

ii(eres-wearicoswirril

Wenn der Wetterfrosch schwächelt

Wer kennt nicht die folgende Situation?
Am morgen hat man noch freudig und voller Erwartungen dem Wetterfrosch vertraut, der unter Einsatz seiner letzten Kräfte qualvoll die oberste Sprosse seiner Leiter erklommen hat. Doch vor Ort angekommen, lohnt es kaum seinen Textilflieger aus der Verpackung zu holen. Der Wind passt mal wieder nicht!

Mittlerweile gibt es bessere, genauere und sicherere Wetter-Informationsquellen für uns Flieger als den Wetterfrosch. Eine gute Möglichkeit aktuelle Wetter- und Windwerte zu erhalten, bieten die schon von zahlreichen Drachen- und Gleitschirmvereinen aufgestellten »Wetterstationen«. Diese zieren mittlerweile nicht nur Scheunen in den verschiedensten Regionen Deutschlands, sondern auch etliche Flugberge. Leider ist das Netz der Messstationen noch nicht flächendeckend, doch immer mehr Vereine zeigen Interesse an dieser Art der Wetterinformation, In Deutschland sind mittlerweile 34 Wetterstationsanlagen fertig installiert. Vorteil: Auf diese Weise sparen sich Gastpiloten oftmals lange Anfahrtswege in die Fluggelände. Ein guter Service, nicht nur für Alpen-Fluggebiete, den der DHV seit 1997 tatkräftig unterstützt.

Wir können alles außer Hochdeutsch!

Der DHV veröffentlicht in jeder Ausgabe des Magazines DHV-Info die bisher eingerichteten Wetterstationen unter der Rubrik Wetternetz. Die Stationen sind mit dem Geländenamen, dem Geländehalter und der jeweiligen Telefonnummern, unter welcher man die Wetterinformationen abrufen kann, abgedruckt.

Erschreckt bitte nicht, falls Ihr die Wetterwerte im Norden Deutschlands abrufen wollt und euch eine Stimme im Bayrischen Dialekt begrüßt. Sicher habt Ihr die richtige Nummer gewählt, doch einige Hersteller bleiben bei der Ansage der Werte »patriotisch« ihrem Heimatdialekt treu. Im Gegensatz zu den Wetterstationen in Frankreich, die fast auf jedem Berg angebracht sind und über Funk zumindest Windrichtung und Windstärke über die offiziellen Frequenz der FFVL 143.9875 MHz (in Deutschland wäre zum Abruf zumindest eine Amateurfunklizenz notwendig) liefern, benötigt man in Deutschland ein Telefon zur Abfrage der Wetterdaten. Die Wetterstationen sind über das Festnetz oder über das Mobilfunknetz erreichbar. Auch in der Qualität unterscheiden sich die Ansagen der einzelnen Anbieter voneinander.

Eine Anfang des Jahres durchgeführte Umfrage bei den Vereinen hat gezeigt, dass nicht alle Wetterstationen gleich gut arbeiten. Des öfteren traten bei der sehr verbreiteten Stadler Anlage »Telwind« Probleme mit dem Windsensor und der Elektronik auf. Durch Austausch oder Reparatur konnte die Funktionsfähigkeit der Anlage allerdings in den meisten Fällen wiederhergestellt werden. Ein Geheimtip für Bastler ist die Internetseite von Frank Frankus (www.frankfrankus.de) mit interessanten Informatioen und Verbesserungsvorschlägen für die Stadler-Anlage. Blitzschläge setzten Anlagen verschiedener Hersteller außer Gefecht. Zum Teil konnte ein Überspannungsschutz nachgerüstet werden. Auch die Zuverlässigkeit der Telekommunikationsverbindung via Festnetz oder Mobilfunk wies einige Schwächen auf, wobei die Festnetzverbindung durchweg positiver und zu-

Anbieter von W terstationen

dre
Stadler GmbH & Co. Elektro KG
Brunfeldstr. 1
0-94327 Bogen
Tel.: D-(o)9422-8516-o
Fax: D-(o)9422-8516-21
e-mail: info@stadler-elektro.de

,.L.M.0
Jean-Luc Esparel
2 Bis Place de la cumine
F-69510 Soucieu en Jarrest
Tel. F-(04 72 31 13 59
e-mail: Jean-luc.esparel@wanadoo.fr

ELKOBRA
Elkobra GmbH
Am Pfanderling 70
D-85778 Haimhausen
Tel.: D-(o)8133-9316-o
Fax: D-(o)8133-9316-16

verlässiger abschnitt. Dagegen konnten die Stromversorgungsprobleme durch den Austausch des Solarpaneels mit einer größeren Kapazität gelöst werden. Besser abgeschnitten haben die Anlagen der Firma Airmes, die hauptsächlich in Frankreich eingesetzt werden. Manko hier, die Windrichtung wird nur in 8 Segmenten (45° Schritten) angesagt. Für den, der auf den Ansagetext seiner »geliebten« Airmes-Anlage auch im Winter nicht verzichten kann, empfehlen wir eine Winterbeheizung.

Wenn der Wind bläst...

reicht uns Piloten wohl meistens schon die Information über Windstärke und Windrichtung. Die meisten Anlagen liefern diese Werte auch aktuell und über einen definierten, gemessenen Zeitraum zwischen io min. und 2 Stunden. Wer allerdings mehr Informationen benötigt, z.B. über Niederschlag und Luftdruck, kommt bei den meisten erschwinglichen Anlagen nicht auf seine Kosten. Kaum jemand besitzt einen Goldesel um sich eine Profianlage wie »Kollege« Kachelmann für knapp 13.000.- Euro leisten zu können. Mit der Ausgabeart und dem Umfang der Messdaten steigen auch rapide die Kosten.

ti

Legt man hauptsächlich Wert auf die Abfrage der flugtechnisch entscheidenden Daten wie Windrichtung und -stärke per Telefon, so liegen die Anlagen in einem »erschwinglichen« Rahmen von ca. 3.000.- Euro. Der DHV bemüht sich momentan um weitere Anbieter, auch im Hinblick auf eine Verwendung der Daten in der geplanten Geländedatenbank im Internet. In Kürze soll eine solche Anlage zum ersten Mal aufgestellt werden. Diese soll die aktuellen Wetterwerte dann auch über das Internet liefern. Sollten wir positive Erfahrungen mit dieser Anlage machen, werden wir ausführlich darüber berichten. Auch mit der Stadler-Anlage ist eine Übertragung der Daten ins Internet geplant.

Kosten sparen hilft der DHV allerdings jetzt schon. Auf Antrag unterstützt der DHV den Aufbau einer Wetterstation mit einer Bezuschussung. Ansonsten kann man lediglich bei der Stromversorgung der Anlage Geld sparen. Mittlerweile hat auch hier die Solartechnik Einzug gehalten. Ärgerlich nur, wenn mal nicht die Sonne scheint. Da kann es dann durchaus sein, dass die Anlage noch den letzten aktuellen Wert vom Vorabend ausspuckt. Es empfiehlt sich daher, die Werte über einen gewissen Zeitraum zu beobachten.

»Wer hat's erfunden?«

Wer das Glück hat, dass in der Nähe einer Kachelmann-Wetterstation, sein gewünschtes Fluggelände liegt, kann die Daten auch über das Internet abrufen (http://www.meteomedia.ch), auch für Gebiete in Deutschland.
Für weitere Informationen, Anträge oder Anregungen wendet Euch bitte an den DHV/Referat Flugbetrieb.

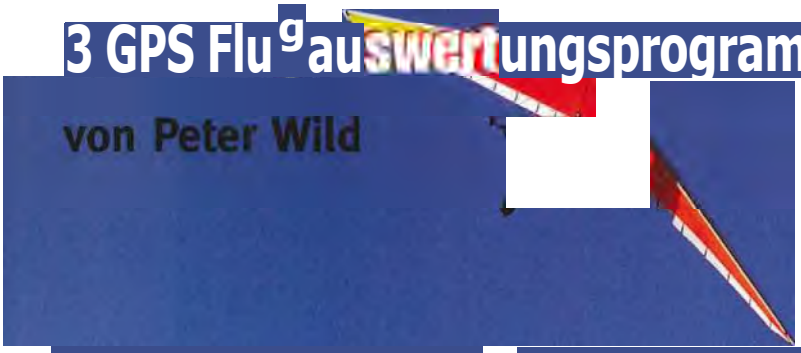
Karsten Kirchhoff
Referat Flugbetrieb

		Elkobra	Stadler	Airmes
Spannungsvers.		230V	230V	220 V
Solarpanel		12/24V, 5oW	10/20/30 W	möglich
Windgeschw.	Meßbereich Ansprechgeschw.	1-187 km/h km/h	0-190 km/h <3,5 km/h	3-167 km/h 1 km/h
Windrichtung	Meßbereich Auflösung	o°-360° 2,5°	o°-350° 10°	o°-36o° 45°
Lufttemperatur	Meßbereich Toleranz	**-25°** C - 50° C +/- 1° C	-25° C - + ss° C +/- C	-25° C - + 6o° C
Blitzschutz	überspannungsschutz	LWL-Kabet	rsociV	
Regenmenge	Meßbereich	Intensitätsansage	nein	nein
Internet		über serielle Schnittstelle	nein	nein
Mobilfunk		über serielle Schnittstelle	la	ja
Telefon		über serielle Schnittstelle	ia	ja
Sonderausst.		auf Anfrage	auf Anfrage	auf Anfrage
9-Kontakt		Elkobra GmbH Am Pfanderling 7o D-85778 Haimhausen Tel.: +49/(0)8133/9316-0 Fax: +49/(0)8133/9316-16	Stadler GmbH & Co. KG Brunfeldstr. 1 D-94327 Bogen Tel.: +491(09422/8516-o Fax: +49/(0)9422/8516-21	jean-Luc Esparel 2 Bis Place de la cumine F-69510 Soucieu en jarrest Tel.: +33/(0)472/311359 Fax: +33/(0)472/311359
Internet		www. elkobra.de	www.stadler-elektro.de	
e-mail		elkobra@t-online.de	info@stadler-elektro.de	jean-luc.esparel@wanadook

-----1111111111117---

Software Review

3 GPS Flug auswertungsprogramme für Hobbypiloten



von Peter Wild

Die Einführung des DHV-Online-Contests war ein Volltreffer, die Teilnehmerzahlen der Deutschen Streckenflugmeisterschaft explodierten förmlich. Das Dokumentieren ist so einfach wie nie zuvor. Dazu kommt, dass die Flüge jetzt im Internet abrufbar sind. Ich kann also jeden Flug, der mich interessiert, im Detail nachvollziehen: die eigenen Fehlentscheidungen sehen, feststellen, warum andere weiter geflogen sind oder ganz genau erfahren, welche fantastischen Möglichkeiten der Tag geboten hat. Beim nächsten Flug lassen sich dann die daraus gewonnen Erkenntnisse in die Praxis umsetzen.

Doch dazu benötigt man ein spezielles Programm. Wir haben drei der am häufigsten verwendeten Programme getestet, um eine Übersicht über ihre Stärken und Schwächen zu bekommen. Wer sich eine Auswertungssoftware zu Weihnachten wünscht, kann sich hier umfassend informieren.

CompeGPS

CompeGPS von Ivan Twose ist ein sehr gelungenes Programm für die Darstellung von GPS Tracklogs, vor allem in 3D. Tracklogs in CompeGPS-, igc- und ozi-Formaten werden direkt geladen und erst in 2D gezeichnet. Mit verschiedenen Farben lassen sich z.B. Flughöhe oder Variowerte während des Fluges darstellen. Die auf der CD befindlichen Karten und Höhendaten (hauptsächlich aus Europa) können jederzeit aus dem Internet ergänzt werden. Eine entsprechende Schnittstelle ist im Programm eingebaut und ein Klick auf den Tracklog startet eine Suche nach der besten »Karte« für diese Gegend. Solange die NASA ihre Satellitenbilder weiterhin kostenlos zum Download zur Verfügung stellt und eine sc nr ernet-Verbindung besteht, lassen sich 'to bis 4o MB großen Bitmaps bequem in den Rechner einspeisen. Diese »Karten« sind allerdings Satellitenaufnahmen in entweder 3o Meter pro Pixel Farb-Auflösung oder 10 Meter pro Pixel Schwarz-Weiß-Auflösung.

Wer richtige topographische oder Straßen-Karte bevorzugt, muss leider den etwas mühsamen Weg über Einscannen und anschließendes Kalibrieren gehen, was entsprechend zeitintensiv ist. Leider existiert keine Schnittstelle für die Einlesung digitaler Kartenwerke ä la Swiss Topo oder Austria West, hier müssen die Daten auch über ein drittes Programme portiert werden.

Verwendet man einen GPS Logger mit Höhenspeicherung, können die 3D Fähigkeiten von CompeGPS direkt genutzt werden. Piloten, die 2D Logger (Garmini2 usw.) verwenden, können die Höhendaten eines Vario-Barogramms hinzufügen, um ebenfalls Flüge in 3D zu betrachten. Serielle (COM) Schnittstellen bestehen für die direkte Auslesung von Garmin, Bräuniger, Magellan, MLR, Top Navigator und einigen anderen Vario- und GPS-Geräten. Leider werden solche Tracklogs, die schon am PC gespeichert sind, nicht direkt als Dateien geladen - sie müssen erst in CompeGPS-, igc- oder ozi-Formate konvertiert werden!

Auf der CD bzw. auf der CompeGPS Website steht ein 3D Höhenmodell des gesamten Alpenraums zur Verfügung. Wenn man sich an die etwas eigenartige Ladereihenfolge gewöhnt hat, zeigt das CompeGPS seine eigentliche Stärke: drehbare, skalierbare 3-dimensionale Darstellungen von Tracklogs über eine halbwegs realistische Berglandschaft.

Durch die Vielfalt an Einstellungsmög ichkeiten lassen sich ungeahnte Informationen gewinnen, die häufig zu einem »Aha Effekt« führen. So sieht man z.B., wo gute Thermik zu finden war bzw. wo taktische Fehler gemacht wurden;) Die ganzen Darstellungsmöglichkeiten bieten dann viel Gesprächsstoff, z.B. bei einer Präsentation auf einem Vereinsabend.

Ein weiteres gelungenes Feature von CompeGPS ist das Flug Logbuch. Für eine schnelle statistische Übersicht werden verschiedene Datenspalten (z.B. Flugdauer, Startüberhöhung, maximale Höhe usw.) ausgewählt und die gespeicherten Tracklogs entsprechend sortiert. Etwas versteckt, aber trotzdem vorhanden, ist die Flugweg Optimierungsfunktion, die optimierte olc-Dateien erstellt für den Online Contest.

Für die Flugplanung werden einige einfache Werkzeuge angeboten, um Abstände zu vermessen und Wegpunkte bzw. Routen ins GPS zu exportieren.

Weitere Funktionen (Wegpunkte, Routen und Wettbewerbs-Aufgaben) lassen sich per Menübefehl eingeben, was den Einsatz von CompeGPS auch für Vereine oder Wettbewerbsleiter interessant macht.

Hilfe zur verschiedenen Themen ist auf der CD in getrennten html-Dateien abgelegt und leider nicht im Kontext Menu integriert. Ergänzungen zum den teilweise etwas sparsamen Erläuterungen findet man im CompeGPS Online Forum. Beim D[redacted] Beiträge löst sich manches Problem.

Aufgrund der aufwendigen 3D Darstellung ist eine entsprechende Rechnerleistung für CompeGPS ratsam. Ein BooMHz CPU mit 256MB RAM und einer 64MB 3D-Graphik Karte sollte genügen.

SeeYou

Die Autoren Erazem Polutnik und Andrei Kolar haben mit SeeYou eine sehr umfangreiche Flugauswertungssoftware zusammengestellt - ursprünglich für Segelflieger gedacht, aber mittlerweile auch sehr interessant für Drachen-, LIL- und Gleitschirmpiloten. Die CD Version 1.83 kann auf den aktuellen Stand 1.85 per Download gebracht werden, dann sind alle neuen Features verfügbar.

SeeYou zeichnet sich durch die Verwendung schneller 2D Vector Karten zur Darstellung von Tracklogs aus. Die Vector Karten basieren auf x 1 km Grid und haben einen Höhenlinienabstand von ioo m. Städte, Strassen, Flüsse und Seen werden auch als Vectoren dargestellt. Allerdings: Das Straßennetz ist nicht sehr detailliert und kleinere Ortschaften werden nicht gezeigt. Die Vectorkarten können farblich angepasst werden, um eine beliebige Farbdarstellung de Höhen or e u en. Zusätzlich zu den Gelände-Vectorkarten wird auch eine Luftraumkarte angeboten, was sehr hilfreich für Streckenflugplanung oder Wettbewerbe ist.

Wem die Details der Vectorkarten nicht ausreichen, der muss Rasterkarten einscannen, Einige gängige Bildformate werden unterstützt, aber leider kein direkter Karten Import von einer Topo CD. Die Kalibration der Rasterkarte muss durch eine etwas mühsame Längengradeingabe für einige Punkte erfolgen.

Eine eingebaute Kommunikationsschnittstelle für das direkte Auslesen eines GPS Loggers gibt es bei SeeYou nicht. Dafür muss auf eine andere Software zurückgegriffen werden - ein Link zum GPSDump besteht auf der SeeYou Homepage.

SeeYou unterstützt erfreulich viele verschiedene Tracklog-Formate, was die Darstellung älterer Flüge erheblich erleichtert. Tracklogs können schnell in 20 gezeichnet werden, wieder mit einer farbigen Darstellung der Flughöhe, Geschwindigkeit oder anderen Auswahl-Parametern.

Die 3D Funktionalität von SeeYou beschränkt sich auf eine flache Karte, mit 3D Tracklogs - also keine topographischen Höhendaten, dies ist für eine spätere Version geplant. Unten am Bildrand können statistische Flugparameter eingeblendet werden für eine schnelle Übersicht oder einen Vergleich.

Die eigentliche Stärke von SeeYou liegt in der gleichzeitigen Darstellung und Auswertung von mehreren Tracklogs. Hierin besteht ein großer Vorteil für Wettbewerbsleiter. Er kann die Tracklogs von mehreren Teilnehmern schnell und effizient ausgewerten. Sehr nützlich ist die Luftraumverletzungs-Darstellung, die einen Flug durch verbotene Gebiete sofort anzeigt. Durch den »Airspace Editor« können die neuesten Änderungen in der Luftraumstruktur in SeeYou übernommen werden.

Die Flugoptimierung für den Online Contest kann hinzugeschaltet werden und eine Auswahl der Streckenoptionen und deren Punkte wird dann eingeblendet. Allerdings ist hier Vorsicht geboten - der Segelflugindex muss immer kontrolliert werden - z.B. sollte für einen Gleitschirm immer Index ioo eingetragen werden; weniger bringt trügerisch viele Punkte!

Für Strecken- und Wettbewerbsaufgabenplanung stehen mehrere Tools zur Verfügung, be-

	Campan 4,011 IN101 Yer3100	SeeYou 1.85	Ieln 3,01
Tracidogs Einlesen:			
Anzahl Formate Lesen/Schreiben	3/2	23/5	6/4
2D Tracklog Daten mit Vario Höhendaten zusammenfügen	✓	–	✓
GPS Loggerainrin Kommunikation:			
Einstellungen	+	–	++
Waypoints/Routes herunterladen	✓/✓	–	✓/✓
Waypoints/Routes senden	✓/✓	–	.../...****
Geräte	Garmin Magellan MIR Top Navigator PWC Top Navigator TNCOM Bräuniger Comp/IQ Bräuniger Galileo Renschier SOL Digifly Graviter NMEA	–	Bräuninger Galileo MLR Garmin Log-IT Renschler SOL 17« Bräuniger AV Bräuniger IQ (+GPS) Bräuniger AV LCD VII Flytec 3030 Professional
2D Harten:			
Geschwindigkeit	o	++	+
Einstellungen	o	++	o
Drucken	+	+	o
Raster / Vector	✓/V	✓A./	V/—
Bitmap / kalibrierbar	✓/✓	✓/✓	✓/✓
Satellitenaufnahmen	✓	V.	✓*
311 Karten:			
Dreh /Zoourbar	✓/✓	–	
Lichtquelle/Schattierung	✓ii/	–	
Tracklog Abspielbar	✓	–	–
Graph. Anzeige:	✓	V	✓
Anzahl Diagramme	13	6	13
loghoch:	r	-	
Anzahl Statistiken	25	–	
Anzahl Diagramme	13	–	–
Trachanzeige:			
21113D	rjr	✓/v	✓i-
Anzahl Modi	13	6	4
Abspielbarkeit	+	+	o
Olc-Optimierung	✓	✓	✓
Internet olc Schnittstelle	✓	✓	
Hille:			
Programmhilfe/Kontext	ei—	o/—	++/++
Onlinehilfe/Forum	o/+	+/+	—/—*****
Hanlihabung			
Geräteschnittstellen	++	–	++
Dateischnittstellen	o	++	+
Eignung für Wettbewerbs-Einsatz	o*	++	o
Eignung für persönlichen Einsatz	++	+	+
Intuitive Menusteuerung	o	+	o
Kontextmenus	V	✓	
Demo Version erhältlich	✓	✓	✓
Online Support/Upgrades	✓/✓	✓/✓	✓✓*****
Preis	ab EUR 70,-	ab EUR 129,-	EUR 100,-
Bestellung	www.compegps.com	www.seeyou.ws	ernstlehmann@yahoo.com
Betriebssystemen	Windows 95** bis XP	Windows 95 bis XP	Windows

Bewertung:
- \- schlecht bzw. nicht vorhanden
- 0 neutral
- \+ gut
- ++ sehr gut

* Für Wettbewerbe besteht eine Competition Version von CompeGPS
** nicht empfohlen
*** möglich durch Import als Raster Bitmap
**** Waypoint Export zur Datei erlaubt
***** Fragen per Email möglich

sonders schön ist der FAI Planer für die schnelle Berechnung eines »Königsdreiecks«, Leider besteht keine Export Schnittstelle für das Hochladen von Waypoints oder Routes in das GPS.

Die html Hilfe ist etwas knapp gehalten, wird aber von einer Online FAQ und dem Benutzer Forum sinnvoll ergänzt.

Da sich die Verwendung von Vectorkarten ressourceschonend auswirkt, kommt SeeYou gut mit einem einfachen Rechner klar. Laut TeamCU genügt ein 486er mit 8MB RAM! (allerdings wird schon darauf hingewiesen, dass ein Pentium 100 mit 32MB RAM und ein 3D Grafikkarte bessere Performance bringt...)

GPSVAR

Das Programm GPSVAR von Ernst Lehmann richtet sich im erste Linie an Leute, die »Freude am Spielen« haben. Die zahlreichen Einstellungsmöglichkeiten wirken vielleicht auf den ersten Blick etwas verwirrend, sind aber hervorragend dokumentiert in der Hilfe. Wer sich die Zeit nimmt, bekommt eine mächtige Werkzeug-Kiste um Flugeigenschaften auszuwerten; auch wenn die Benutzer-Oberfläche von der äußerlichen Erscheinung her etwas veraltet wirkt.

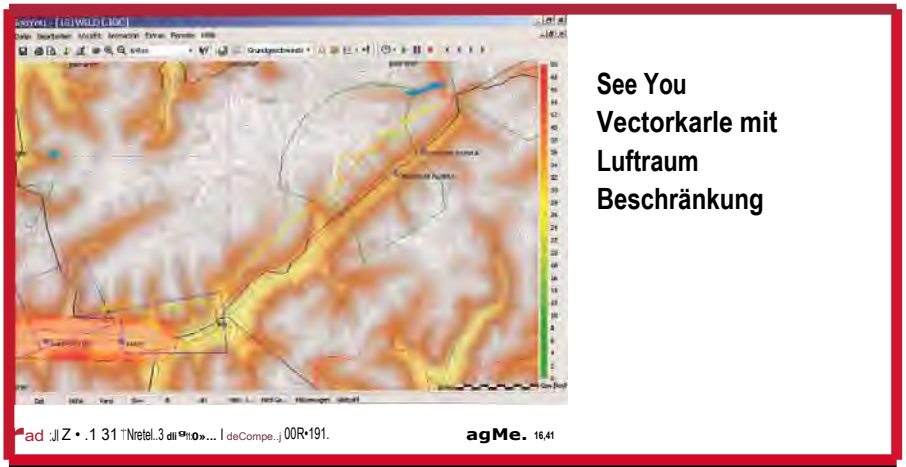
Wer Daten vom GPS Tracklogger (neuere- und ältere Generationen) oder bereits gespeicherte Tracklogs von der Festplatte öffnen möchte, findet eine Vielzahl an unterstützten Formaten. Besonders schön ist eine einfache Texteingabe, die allen, die mit einem Tabellenkalkulationsprogramm umgehen können, ein generisches Format bietet.

Die Kommunikations-Schnittstellen erlauben COM Port-, Übertragungsgeschwindigkeit-, Parity- und Stopbit-Auswahl, für den Fall, dass die Tracklogs nur widerwillig aus dem GPS Logger herauskommen. Angenehm sind die Default Werte für einige herkömmliche Geräte.

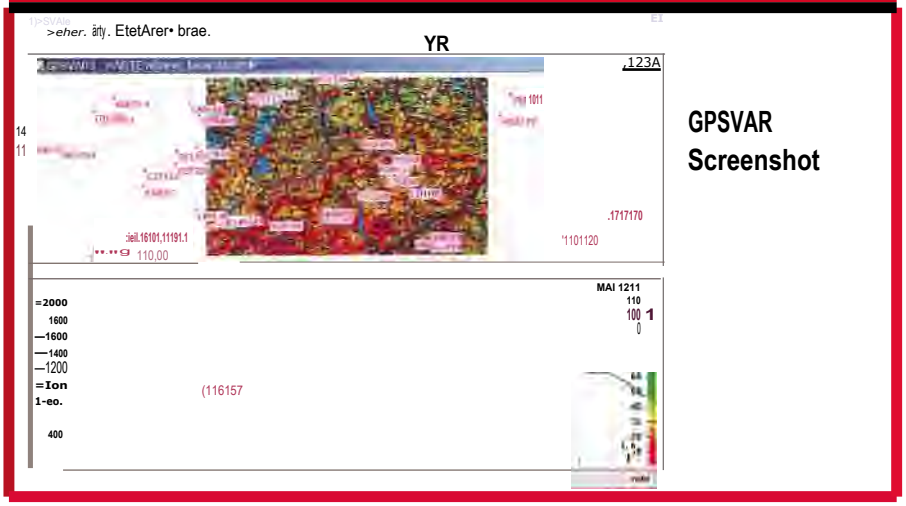
20 Tracklog- und Höhendaten eines Barogramms können zusammengefügt werden, um die 3D statistische Werkzeuge benutzen zu können. Leider besteht keine Möglichkeit die Daten in 3D darzustellen.

Die Karten-Schnittstelle bietet nur Möglichkeiten für Raster Karten - hier müssen eingescannte Karten erst kalibriert werden, bevor sie an der richtigen Stelle erscheinen. Da GPSVAR ohne Karten ausgeliefert wird, ist hier auf jeden Fall etwas Arbeit angesagt.

GPSVAR bietet auch einige Funktionen für die Flugplanung an. Über Wegpunkte und Routen lassen sich Flüge vorbereiten. Diese werden durch die Analyse Funktionen Polare-Berechnen und Sollfahrt Theorie per McCready unterstützt.



See You Vectorkarle mit Luftraum Beschränkung



GPSVAR Screenshot

Lediglich die graphische Darstellung dieser Auswertungen ist etwas einfach gehalten.

Optimierung für den Online Contest erfolgt per Mausklick, wobei sich GPSVAR etwas tiefer in den Karten blicken lässt als manch andere Software. Hier werden mehrere Optimierungsmöglichkeiten angeboten und man sieht etwas besser, wie ein Flug optimiert wird. Dateiausgabe per igc- und olc-Format ist vorhanden, aber eine Internetschnittstelle zum Hochladen fehlt. Besonders nützlich für Neu-Einsteiger ist die Hilfe Datei mit einer Schritt für Schritt Einführung zum Online Contest.

Rechnerleistung wird erst gebraucht bei der gleichzeitigen Optimierung von mehren Tracklogs: Ansonsten kommt GPSVAR mit ein CPU ab 2ooMHz, 16MB Speicher und einem Windows Betriebssystem gut zu recht.

Fazit

Wer ein Logbuch mit 3D Darstellungen sucht, findet ein hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis in der CompeGPS Pilot Version. Wenn Wettbewerbsauswertung in 2D erforderlich ist, bietet SeeYou eine schnelle Analyse, auch auf einem moderat dimensionierten Rechner. Wer gern mit Einstellungen tüftelt oder Polare und Sollfahrt braucht, wird von GPSVAR gut bedient.

Alternativen

Wie bereits kurz im DHV-info 118 erwähnt, sind auch mehrere Share- und Freeware Programme erhältlich, die zum Teil beachtliche Leistungen bieten. Eine schnelle Übersicht der zahlreichen Möglichkeiten Daten aus ein GPS zu lesen bietet www.poly-electronic.ch/gps-tools.htm. Programme wie Soar, www.aeroclub.student.kuleuven.ac.be/lvzdsoar (Freeware) und MaxPunkte, www.flugplatz-beilrode.de/dm/home.html (Full Version EUR 20,-) sind in diesen Artikel nicht berücksichtigt, bieten aber auch 2D- und 3D-Darstellungsmöglichkeiten,

Kurz vor Redaktionsschluss haben wir eine Nachricht vom TeamCLI erhalten: Die neue Version (2.0) von SeeYou hat jetzt einige Schnittstellen zum Auslesen von GPS und Logger Geräten und eine 3D Karten Darstellung.

APC
www.ap viation.com
futu
standard s
NEW-
ang & Austni
fly n vire
fst-
-8306 ling
49• ❑18035-61E19
8481
.flg-more.com
office@flg-rnore.com

Online Cantest

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

nue

Rückblick

Bereits im ersten Jahr hat sich der DHV Online Contest zu einem „Renner" entwickelt. Die Organisatoren des DHV, in Zusammenarbeit mit den Österreichern Wolfgang Dertnig und Thomas Brandlehner, drängten auf eine schnelle Einführung der „Online-Dokumentation" im Frühjahr 2002, obwohl viele technische Probleme noch ungelöst waren.

Die Planungsphase im Winter 2001/2002 reichte nicht aus, um alle Schwierigkeiten auszuräumen. So tauchten im Frühjahr viele Fragen und Probleme auf, die manch einen Piloten verweifeln ließen, als er seinen Flug versuchte online zu melden. 2002 sollte dennoch ein „Wettbewerb auf Probe" und eine Erfahrung aus „learning by doing" werden.

Die Hinzuziehung des GS-Piloten Andreas Rieck in das Organisations-und Auswerterteam des DHV brachte dann eine überwältigende Verbesserung. Andreas hat mit sehr viel persönlichem Engagement und kompententem Wissen dem Wettbewerb auf die Sprünge geholfen und ich möchte ihm an dieser Stelle meinen ganz persönlichen Dank aussprechen, er hat sehr viel für diesen Wettbewerb geleistet. Er war nicht nur Initiator für viele technischen Ideen, sondern war als Auswerter für viele Piloten der direkte Ansprechpartner für manches Problem.

eistetschaft 2002

Dank seiner Hilfe und vieler unermüdlicher Piloten, wie z.B. Bernd Hübner vom DGC Tegernseer Tal, tauchten dann die ersten Flugdokumentationen im Internet auf und summierten sich bis zum Wettbewerbsende auf insgesamt ca. 2.700 Flüge (international).

Mein Dank gilt aber auch den „Machern" der „segelflugszene.de", Reiner Rose und Dr. Hans Trautenberg, deren Wertungssystem und Flugphilosophie wir Textilflieger übernommen haben. Sie standen uns mit organisatorischer und technischer Beratung jederzeit zur Verfügung.

Ihre Philosophie bedeutet im Großen und Ganzen: ein möglichst freies Fliegen, mit möglichst einfachen Regeln und bürokratischem Aufwand, das ein möglichst großflächiges Fliegen honoriert.

Dies bedeutete ein Umdenken für viele Piloten. Die Taktik hatte sich total geändert: Nicht der Pilot bestimmt im Voraus die Wendepunkte, sondern der Computer macht aus einem durchgeführten Flug das für den Piloten günstigste Ergebnis. Viele Piloten haben noch Schwierigkeiten, dieses Umdenken zu akzeptieren, sie hängen noch an dem alten Schema der vorgegebenen Strecke mit festgelegten Wendepunkten.

Die Ergebnislisten aller Klassen, in denen die Piloten vorn liegen, die auch in der Vergangenheit schon dort lagen, beweist jedoch, daß die Flugdokumentation gemäß DHV Online Contest kein „wildes, planloses Umherfliegen mit anschließender Prämierung durch den Computer" ist, sondern, dass sehr wohl eine detaillierte Flugplanung nötig ist mit einer dem Wetter angepassten Durchführung. Die Schwierigkeit in diesem Jahr war, beide zugelassenen Dokumentationsarten (online per GPS und Fotodokumentation) zusammenzuführen. Es führte dazu, dass die Ergebnislisten nicht die Aktualität hatten, die angestrebt worden war. Dies wird es in Zukunft nicht mehr geben, es wird ab dem kommenden Jahr ausschließlich per GPS/Vario dokumentiert. Bereits im ersten Jahr wurden von den ca. 2.700 Flügen nur mehr knapp Zoo mittels Foto dokumentiert, dies rechtfertigt in Zukunft nicht mehr den enormen Arbeitsaufwand für den Auswerter.

Internationale Wertung

In der Planung des DHV Online Contest ist eine internationale Wertung. Die jeweilige nationale Wertung fließt in eine internationale Wertung ein. Im ersten Jahr beteiligten sich 3 Nationen an dem Wettbewerb. Neben den Gründungsländern Deutschland und Österreich wurde noch fleißig in Slovenien per GPS gepunktet.

Die Siegerpokale teilen sich im Jahr 2002 die Länder Österreich und Deutschland noch recht brüderlich, sie würden diese in der Zukunft aber gern auf mehrere Länder verteilen.

Gewertet werden in der internationalen Wertung die 3 (ab 2003 die 5) besten Flüge eines Piloten innerhalb Europas, es ist kein nationaler Flug notwendig.

In der flexiblen Hängegleiterklasse Klasse (FAI-class 1.) gewann der österreichische Staatsmeister Wolfgang Dertnig (Icaro Laminar) vor den beiden deutschen Piloten Tom Becher (Moyes Litespeed) und Karl Schuhmann (Icaro Laminar).
Die Klasse der Starrflügler (FAI-class 5) gewann der Österreicher Toni Raumauf vor seinem Landsmann Günther Tschurnig vor dem besten deutschen Piloten Gerd Langwald (alle Atos).
In der Klasse der Gleitschirmflieger (FAI-class 3) ging der Sieg nach Deutschland, es siegte Stefan Traut (Swing Stratus 4) vor Sepp Gschwendtner (Gin Glider Boomerang) und dem Österreicher Thomas Walder.

Rktuell siehe LUUJLU.dhv.de unter Sport/DHV Online Contest

DHV Online Cantest - Deutsche Streckenflugmeisterschaft

Die nationale Wertung im OLC ist die Deutsche Streckenflugmeisterschaft nach bewährtem Muster.

Jahresrückblick in Zahlen zur Deutschen Streckenflugmeisterschaft

Da es sich bei allen interessierten Teilnehmern um online-user handelt, beschränke ich mich hier im Text nur auf einige wichtige Eckdaten, alles weitere ist im Internet www.dhv.de unter Sport zu lesen.

Im Folgenden einige Zahlen (die Zahlen des Vorjahres zum direkten Vergleich in Klammern):

Insgesamt haben im Jahr 2002 436 (222) Piloten an 142 Flugtagen 2.461 (ca. 700) Flüge mit 138.40o km dokumentiert. Den größten Zuwachs gab es hier im Gleitschirmbereich, hier hat sich die Teilnehmerzahl verdreifacht. Jeder 2. Teilnehmer (217) ist „Newcomer", hat zumindest die letzten 5 Jahre nicht an der Streckenflugmeisterschaft teilgenommen. Es konnten also viele neue Piloten durch die neue Dokumentation für das Streckenfliegen gewonnen werden. Insgesamt 65 Vereine sind in der Vereinswertung gelistet.

Die Vereinswertung der Drachenflieger gewann in knapper Entscheidung der DFC Athental vor dem mehrfachen Titelverteidiger DC Bavaria Ruhpolding und dem DFC Hochries-Samerberg, eine Neuauflage des Chiemgaupokals.

Bei den Gleitschirmfliegern bleiben die Tegernseer unschlagbar. Der DGC Tegernseer Tal gewann vor dem GSC Inntal und den Lenggrieser Gleitschirmfliegern.

Auswertung

Im ersten Augenblick könnte man meinen, mit der Einführung der Online-Dokumentation hat sich der Auswerter wegrationalisiert. Dies ist natürlich im Moment noch nicht der Fall, die reine Auswertetätigkeit hat sich jedoch wesentlich gewandelt. Die Arbeit mit Bleistift, Lupe und Lineal hat natürlich längst der Computer übernommen, doch wird weiterhin jeder Flug hinsichtlich Formalität, Optimierung und Wettbewerbskonformität überprüft. Die Anfangsschwierigkeiten bezüglich Flugeingabe haben zwar im Jahresverlauf abgenommen, aber es sind weiterhin Hilfestellung, Korrektur und Überprüfung seitens des Auswerters notwendig, die manuelle Arbeit wird aber in der Zukunft abnehmen. Der wesentliche Aufwand erstreckt sich dann auf Programmverbesserungen und Optimierung der Wettbewerbsstruktur.

Ausblick

Im Oktober traf sich die OLC-Arbeitsgruppe zur kritischen Überprüfung des bestehenden Wettbewerbes und der Festlegung der zukünftigen Wettbewerbsstruktur. Mitglieder dieser Arbeitsgruppe sind Mitglieder der Gründungsverbände des DHV Online Contest aus Österreich und Deutschland:

Wolgang Dertnig (A, Koordinator und Auswerter HG), Thomas Brandlehner (A, Internet und Auswerter GS), Max Altmannshofer (D, Vertreter HG), Sepp Gschwendtner (D, Vertreter GS), Andreas Rieck (D, Internet und Auswerter) und Rudl Bürger (D, Koordinator und Auswerter).

In dieser Arbeitssitzung wurden Kritiken und Wünsche der Piloten, die während der gesamten Saison zahlreich eingegangen waren, besprochen und wenn möglich umgesetzt.

Eine überaus große Mehrheit der Piloten steht dem neuen Wettbewerbskonzept positiv gegenüber, einige Wenige trauern dem alten System nach.

Im Auszug hier wesentliche Richtlinien und Änderungen für die kommenden Jahre:

Ausschreibung (internationale Wertung):

Der DHV Online Contest (dies ist der offizielle Wettbewerbsname, auch für den internationalen Wettbewerb) strebt eine breite internationale Beteiligung an. Viele Länder haben Intersesse an einer Teilnahme bekundet. Interessierte Länder übernehmen das nationale Konzept (3 Wertungsflüge, davon einer mit Startplatz im jeweiligen Land) und werden damit automatisch in der europäischen Wertung geführt. Jedes Land stellt einen nationalen Auswerter, der vom DHV in seine Aufgaben eingearbeitet wird. In der europäischen Wertung werden die 6 besten Flüge eines Piloten mit Start in Europa (georaphische Grenzen und Türkei und Kanaren) geführt, ein nationaler Flug (z.B. Deutschlandflug) ist hier nicht notwendig.

Da auch schon ein Interesse aus Übersee (USA) besteht, ist an eine eigene kontinentale Wertung gedacht, ein direkter Leistungsvergleich ist jedoch schwierig, denn in anderen Kontinenten herrschen doch sehr unterschiedliche Bedingungen. Es soll nicht Derjenige gewinnen, der es sich leisten kann, z.B in New Mexico, 3 Wochen unter Weltrekordbedingungen zu punkten.

Die internationale Wertung beginnt jeweils am 01.09. des Vorjahres und endet am 31.08.. Die nationalen Wertungen beginnen am 01.03. und enden ebenfalls am 31.08..

Das Angebot wird durch den DHV über die FAI oder EHPU im kommenden Winter an interessierte Länder übermittelt.

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

Foto: Ralph Trenkle

Es gibt folgende Wertungsklassen:

Hängegleiter-Flexwing (FAI dass 1)
Hängegleiter-Rigidwing (FAI dass 5)
Gleitsegel (Paragleiter) (FAI dass 3)

Es gibt eine Nationenwertung, bestehend aus den jeweils besten 5 Piloten, getrennt nach Hängegleiter (Rigidwing wird mit Faktor 0,85 gewertet) und Gleitsegel.

Nationale Wertung [wesentliche Änderungen oder Festlegungen)

Die Bezeichnung des nationalen Wettbewerbs in Deutschland lautet: Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2003

Die Gesamtwertung ergibt sich weiterhin aus den 3 besten Flügen eines Piloten, von denen einer in Deutschland gestartet werden muss.

Die bestehenden Wertungsklassen werden beibehalten.

- Es gibt eine Vereinswertung, bestehend aus den besten 3 Piloten des Vereins, nur eine Mannschaft pro Verein wird gelistet.
- Es gibt nur noch die Dokumentation mittels GPS/Vario mit Flugmeldung online.
- Die bisherigen Flugaufgaben (FS, FAI) bleiben mit den bestehenden Faktoren und Lücken bei geschlossenen Aufgaben (80% Regel) bestehen.
- Es gibt keinen Ankunftsbonus im Ziel (technisch nicht machbar).

Die Meldefrist für Flugmeldungen bleibt bestehen.

Im Jahr 2003 wird in Deutschland noch keine Startgebühr erhoben. Es wird versucht, die steigenden Kosten (Verdoppelung der Teilnehmerzahl, Serverkosten) durch Sponsoren aufzufangen, eine geringe Kostenbeteiligung der Piloten ab 2004 ist jedoch nicht ausgeschlossen. Bisher trägt der DHV die Kosten für den gesamten Datentransfer.

- Die Teilnahme setzt die Mitgliedschaft im DHV und die deutsche Staatsbürgerschaft oder einen ständigen Wohnsitz in Deutschland voraus.

Technische Spezifikationen

Die Sicherheit bezüglich eingegebener Flugdaten wird erhöht (G-Record).
Ab 2003 muß die igc-Datei Höhendaten enthalten für:
GS ab ioo Punkte
HG ab 200 Punkte
Ab 2004 für alle Flüge (bitte beachten bei Anschaffung neuer Hard-und Software)
Aufzeichnungsrate im igc:
Min: 6o sec.
Empfohlen: 15 sec.
Max: 5 sec.
Ausfall bis 15 min. ist okay
Ab 15 min. muss die igc Datei an den Auswerter geschickt werden, hierbei ist ein Höhennachweis in der igc-Datei notwendig.
Die OLC-Org. wird:

- klare technische Spezifikationen für HOLC Hard-und Software verabschieden
- Kaufempfehlungen für Software geben
- Freeware zur weiteren Entwicklung unterstützen

Die genaue Ausschreibung für die kommende Saison ist ab dem 131.1312003 auf der DLE-Seite des DHV im Internet einzusehen.

Ungeklärt bleibt vorerst, wie zukünftig die Anerkennung von Rekorden abläuft. Ein nationaler Alleingang ist hier nicht möglich, es bleibt nichts anderes übrig, als die ergrauten Zellen der FAI rundzuerneuern und sie zu einer möglichst baldigen Dokumentationsreform zu bewegen. Ein Antrag des DHV ist hierzu in Vorbereitung.

Ich bin überzeugt, dass die diesjährige erstmalige Online-Dokumentation bei einem dezentralen Wettbewerb viele Freunde gefunden hat und dass wir mit der Nutzung der gesamten technischen Möglichkeiten erst am Anfang einer fortschrittlichen Entwicklung stehen. Die Erhöhung der fliegerischen Freiheiten ist neben der erhöhten Flugsicherheit (Wegfall von Foto im Flug, freie Routenwahl, kein Zwang vorgegebene Wende- und Zielpunkte zu erreichen) der wohl größte Gewinn dieses Wettbewerbs.

Aber bei aller Technisierung: Es sollen weiterhin die Piloten gewinnen, die aufgrund von Erfahrung, Trainingseifer und fliegerischem Können die Besten sind.

Mit den besten Wünschen für die nächste Flugsaison und vielen erlebnisreichen Flügen im DHV Online Contest 2003.

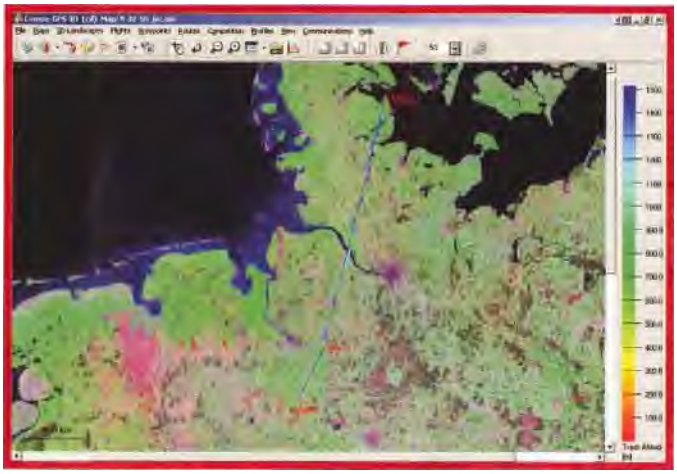
Detaillierte Informationen mit allen Ergebnissen und Flügen findet ihr bei www.dhv.de unter sport.

Rudl Bürger

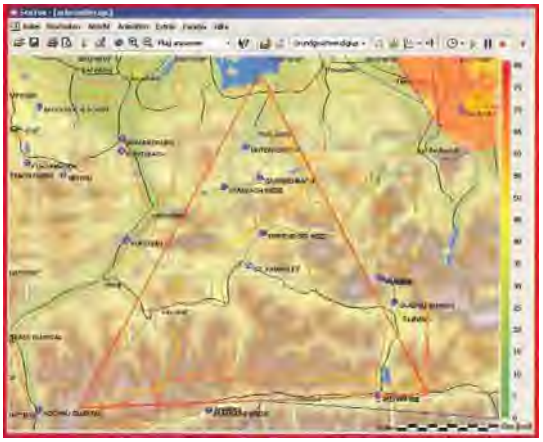
Aktuell siehe LULULIJ.dhv.de unter Sport/DHV Online Contest

Big Tasks

Die punktbesten Flüge der einzelnen Klassen im DHV OLC 2002 von einem deutschen Startplatz.

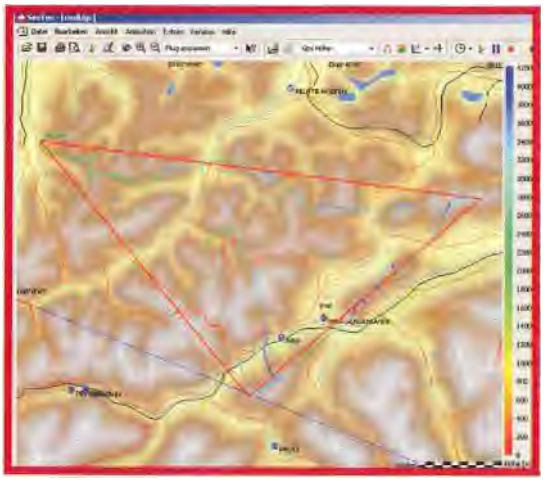


08.07.02, Gerd Langwald, Air Atos, Startplatz Bahrenborstel, 266,72 km und 400,78 Punkte



18.06.02, Peter Achmüller, Moyes Litespeed, Startplatz Hochfelln, 210,22 km und 420,44 Punkte

17.05.02, Sepp Gschwendtner, Gin Boomerang Startplatz Hochfelln 194,76 km und 292,14 Punkte



16.05.02, Stefan Riedl, Swing Astrat 2 Startplatz Nebelhorn, 106,75 km und 213,49 Punkte

Ausschreibung

Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2003 im DHV Online Contest

Veranstalter
Deutscher Hängegleiterverband e.V. im DAeC.

Zweck
Förderung des Streckenfluges mit Hängegleitern und Gleitsegeln; Qualifikation zur Liga.

Dauer
1. März 2003 bis 31. August 2003. Beginn Wettbewerb 2004 am 1.9.2003.

Raum
Europa.

Teilnehmer
DHV-Mitglieder mit Überlandberechtigung und ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland.

Geräte
Hängegleiter und Gleitsegel mit einer in der Bundesrepublik Deutschland gültigen Zulassung. Gerätewechsel erlaubt.
Bei den Gleitschirmen gibt es zwei Meistertitel, in der »offenen Klasse« und in der »Sportklasse«. Bei den Drachen gibt es jeweils eine Meisterwertung der Klasse FAI I und FAI II, sowie Titel für die Damen. Junioren, bester Windenflug sowie Tandemschirme werden mit einer eigenen Pokalwertung ermittelt.

Startverfahren
Bergstart, Windenstart und für Hängegleiter UL-Start.

Wertung
Die Wertung erfolgt getrennt nach Hängegleitern und Gleitsegeln. Gewertet werden die maximal 3 besten Flüge eines jeden Teilnehmers. Bei 3 gewerteten Flügen muss bei mindestens i Flug der Startplatz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland sein. Die Flüge sind unter Einhaltung der luftrechtlichen Bestimmungen durchzuführen.

Haftung
Die Veranstalter übernehmen keinerlei Haftung für Schäden der Teilnehmer oder Dritter.

Preise
Die io besten Newcomer (keine Teilnahme in den letzten 5 Jahren), jeweils bei den Drachen- und Gleitschirmfliegern, erhalten einen Charly Insider Helm oder einen Rabatt-Gutschein von 50 der Firma Bräuniger Flugelectronic. Außerdem gibt es Sachpreise im Wert von mindestens 5.000,00 EUR.

Die Siegerehrung und Pokalübergabe erfolgt im Rahmen der Jahreshauptversammlung des DHV.

Die genauen und allein gültigen Ausschreibungsunterlagen sind unter »Sport« ab 1.1.2003 in der DHV-Homepage
DHV-Homepage www.dhv.de einzusehen.

CHARLY Best of Air
BRÄUNIGER FLUGELECTRONIC
hanwag
sponsared by www.brauniger.com www.hanwag.de www.finsterwalder-charly.de

GERMAN CUP 2

German-Cup A Garmisch 7./8. September

Manch einer wird sich bei dem Termin Anfang September für das German Cup A Finale in Garmisch gefragt haben, ob zu diesem herbstlichen Zeitpunkt überhaupt noch Thermik herrscht. Er wurde eines Besseren belehrt. Bei Steigwerten um die 6 m/s und mit zwei selektiven Aufgaben fand die ansonsten vom Wetterpech verfolgte German Cup A Serie einen würdigen Abschluss. Lokal Hero Harry auntz und Stephan Hüglin, beide langjährige Mitglieder der GS-Nationalmannschaft, betreuten diesen abschließenden Wettbewerb.

Nach dem Einschreibe-Prozedere, Aufspielen der Wendepunktkoordinaten in die GPS und Verifizieren der Windbedingungen wurde der für Wettkämpfe bestens bewährte Wank als Startplatz ausgewählt.

Der WOW-Task:

Staunende Gesichter dann beim Taskbriefing. In Zusammenarbeit mit dem Pilotensprecher und einigen Locals wurde für den vermeintlich besseren Tag an diesem Wochenende eine entsprechende Aufgabe gewählt: Start am Wank - air started race am Geroldsee - zurück zur Esterbergalm - wieder Geroldsee - Griesen Restaurant - Skistadion - Landeplatz Osterfelder ergab in der Summe 51,7km - WOW.

Der zweite WOW-Effekt stellt sich dann in der Luft ein: Thermik wie im Frühjahr mit Steigwerten um die 6m/s ließen das Fliegerherz höher schlagen, Der erste Teil der Aufgabe wurde dann auch von den meisten Piloten mehr oder weniger schnell bewältigt, waren doch die Bärte durch das zweimalige Anfliegen des Geroldsees gut markiert.

Der Kramer erwies sich wieder mal als selektiver 1". Berg und wer nicht zuvor am Wank für genügend Höhe für den Talsprung gesorgt hatte, wurde hier mit hangparallelen Wind und wenig Thermik empfangen. Höhe machen war jedoch fast ein Muss, da das Gebiet um die Boje Griesen-Restaurant längere Zeit im Schatten lag. Im Grenzgebiet zu Österreich sind die Thermikquellen und Landeplätze rar. Während der Ostwind den Anflug zum Wendepunkt noch unterstützte und auch fast die Hälfte der Piloten den Wendezylinder durchflog, war der direkte Weg zurück nach Garmisch ans Skistadion ziemlich »tricky«. Als einzige Möglichkeit die Aufgabe an diesem Tag zu beenden stellte sich ein kleiner Umweg über den Frieder heraus. Remo Kutz vor Peter Keller, beide auf Ozone Proton GT, lautete der Zieleinlauf. Nur diese zwei Piloten schafften die komplette Aufgabe, bevor der Durchgang aufgrund eines sich aufbauenden lokalen Gewitters gestoppt wurde. Die restlichen Piloten wurden anhand ihrer bis dahin geflogenen Kilometer gewertet. Der dritte Platz ging damit an Peter Ertle auf Firebird Hornet Sport. Das Gewitter, das sich nicht an die von der Flugwetterberatung angekündigte Sperrschicht hielt, sorgte schließlich mit lautem Donner und Blitz für den dritten WOW-Effekt an diesem Tag.

Von links:
Uwe Sommer, Peter **Keller, Udo Mülter-Blümlein**

Sponsored by

FLIGHT DESIGN

freeX AIR SPORTS

skyline

Am Sonntagmorgen traf man sich zum Debriefing und Rangliste anschauen. Die höhere Labilität an diesem Tag gab den Ausschlag für einen kurzen Task um der eventuellen Gewittergefahr zu entgehen. 35 km standen heute auf dem Programm. Während beim ersten Teil der Aufgabe (ground started race am Wank - Kaltenbrunn Fabrik -Weilheimer Haus) mit Steigwerten um die 7 m/s und einer Basishöhe über 2.70o m die Bedingungen vom Vortag sogar noch übertroffen wurden, sorgte der zweite Teil der Aufgabe (Aule Alm - Skistadion - Aule Alm - Eisstadion - Landeplatz Osterfelder) für Bastelarbeit um den ansonsten gut soarbaren Hausberg. Der Führungspulk wurde eingebremst und der Hausberg füllte sich zusehends mit German Cup A Piloten. Zähe Thermik und eine Arbeitshöhe bei der man sich eher Gedanken um die Landeeinteilung macht, erforderten nun Geduld und Konzentration von den Teilnehmern. Sechs Piloten erreichten schließlich das Ziel, wobei Udo Müller-Blümlein (Proton GT) als Schnellster den Parcours beendete. Zweiter wurde Uwe Sommer (Apco Simba), Dritter Kai Richers (Ozone Proton GT).

Auch Peter Keller machte die Aufgabe noch zu und war damit der einzige Pilot, der bei allen German Cup A Durchgängen im Ziel war. Mit dieser konstanten Leistung konnte sich Peter nicht nur als Erstplatzierter des German Cups A in Garmisch feiern lassen, sondern darf sich auch auf die Siegerehrung für den German Cup 2002 bei der Free Flight '03 freuen. Den zweiten Platz bei diesem Event und im Gesamtklassement belegte Uwe Sommer. Dritter in Garmisch wurde Udo Müller-Blümlein. Matthias Raab (Independence Radical), Gewinner des ersten Durchgangs am Wallberg, wurde in der Endwertung Dritter.

In der Saison 2003 wird der bisherige German Cup A als Serienklassen Cup ausgetragen. Die Pilotenwünsche über den Austragungsmodus werden derzeit in einer Umfrage ermittelt. Ich persönlich wünsche mir, dass die angenehme Atmosphäre, die Hilfsbereitschaft untereinander, die Plattform Erfahrungen auszutauschen und facettenreiche Flüge gemeinsam zu erleben auch nächstes Jahr gegeben ist. Von Betreuerseite daher auch mal ein Danke an die Pilotinnen und Piloten des German Cup A und B. Es hat riesig Spaß gemacht mit euch zu fliegen.

Stephan Hüglin

NW«
FIREBIRD SKY SPORTS AG
GRADIENT
swing

Pokalfliegen bei Top Wetter

Die Drachenflieger des HGC-Einkorn konnten bei schönstem Sonnenschein einen zweitägigen Wettkampf um den Einkorn-Cup mit vier Zeit-Ziel-Durchgängen fliegen. Die meisten Piloten absolvierten dieses Marathonprogramm, das neben fliegerischem Können auch viel Konzentration und einiges an Ausdauer verlangte, denn auch komplett.

Die Besucher des Einkorns bei Schwäbisch Hall konnten insgesamt 90 Drachenflüge vom Start bis zur Landung verfolgen und auch zwei Drachen-Tandemflüge mit Piloten des HGC-Einkorn waren möglich.

Die Flugbedingungen waren über alle Tasks sehr ähnlich. Wolfgang Lang aus Schwäbisch Hall landete über den gesamten Wettbewerb sehr präzise im 50-Meter-Zielkreis und führte am Samstagnachmittag das Feld vo Pranke und Rössler an. Diese konnten ihn allerdings am Sonntag, der etwas bessere Windverhältnisse bot als der Samstag und durch Thermik auch längere Flüge ermöglichte, durch die besseren Flugzeiten überholen. Dabei gelang Rainer Rössler auch die einzige Punktlandung des Bewerbs auf den 1,5o Meter großen Zielpunkt. Auch Holger Kaag aus Westheim und Wilfried Pleschke aus Crailsheim, die verdient auf die Pokalränge 4 und 5 flogen, überraschten mit durchweg langen Flugzeiten. Eine tolle Leistung boten auch die beiden Newcomer Matthias Lipp und Konstantin Maier, die sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen um den Newcomer-Cup lieferten, das Lipp am Ende mit knappen 56 Punkten Vorsprung für sich entschied.

Insgesamt waren unter den 26 Startern auch 9 Nachwuchspiloten dabei!

HGC-Einkorn
Christoph Wankmülle

WERTUNG

Platz	Name	Verein/Gerät
1.	Rainer Rössler	(Mulfingen / Vertigo)
2.	Mike Pranke	(Durlangen / Stealth Combat)
3.	Wolfgang Lang	(Schw. Hall / Xtralite)
4.	Holger Kaag	(Westheim / UP Speed)
5,	Wilfried Pleschke	(Crailsheim / Quattro)

„Grazi" Man in Bad Reichenhall

Mountainbiken, Berglaufen und Gleitschirmfliegen sind die Disziplinen, die beim „Grazi Man" bewältigt werden müssen. Der Gleitschirmclub Albatros in Bad Reichenhall ist der Veranstalter dieses recht anstrengenden Wettbewerbs, der jedes Jahr nicht nur immer mehr Teilnehmer, sondern auch jede Menge Zuschauer anlockt. In diesem Jahr stellten sich insgesamt deutlich über 1.00 Teilnehmer dieser Herausforderung. Fotos und weitere Infos findet man unter www.gleitschirmclub-albatros.de.

WERTUNG

Einzelstarter			
1.	Sommer Erhart		1:26:12
Damenteams			
1.	Schnelle Hasen	(Gruber/Nöhrig/Brandner)	1:22:46
Herrenteams			
1.	Pokal oder Spittal	(Angerer/Galler/Wegscheider)	1:02:11
2.	SC Anger	(Klinger/Pickl/Baumgartner)	1:06:04
3.	Team Heavy Tools	(Hütter/Resch/Herms)	1:06:14

XC-Cup Rheinland-Pfalz 2002 mit tollen Ergebnissen

Am 30.09. endete der Streckenflug Wettbewerb in Rheinland-Pfalz. Die Ergebnisse dieser Saison übertreffen bei Weitem die vorherigen Wettbewerbe. Nicht nur die Anzahl der teilnehmenden Vereine hat sich erhöht, auch die Anzahl von Teilnehmern ist im Vergleich zum letzten Jahr sprunghaft auf 3o gestiegen. Ebenfalls gestiegen ist die Anzahl der eingereichten Flüge, in diesem Jahr wurden 94 Streckenflüge in die Wertung aufgenommen. Aus diesen Flügen konnten insgesamt über 4.28o Kilometer gewertet werden.

Bewährt hat sich die neue Teamwertung des XC-Cup. Erstmals mussten sich die Teams aus jeweils 5 Teilnehmern selbstständig zusammenstellen. Ziel dieser neuen Regelung ist es, dass sich weniger

EINZELWERTUNG

Platz	Teilnehmer	Geräteklasse	Punkte
1	Jürgen Bummer	Starrflügler	1028
2	Fredi Huber	Starrflügler	750
3	Claus Vischer	Gleitschirm	451
4	Oliver Schmidt	Starrflügler	626
5	Thomas Willems	Gleitschirm	464

TEAMWERTUNG

Platz	Team
1	Saarlothris Jürgen Bummer, Fredi Huber, Christoph König, Robert Dawo, Jörg Gregorius
2	Xtreme Crew Thomas Willems, Gerd Rosenau, Michael Müller, Axel Kalenborn, Michele Schmit
3	Dream **Team** Wolf Löhr, Wolfi Marx, Stefan Thieser, Herman Justen, Oliver Blonske

Chiara fliegt Keara

Die Deutsche Meisterin im Gleitschirmfliegen Chiara Gucker aus Albstadt fliegt in der Saison 2003 einen fast namensgleichen Schirm – den neuen Apco Keara. Bereits in ihrer Meistersaison 2002 war sie mit einem Apco-Schirm – einem Simba – unterwegs.

erfahrene Piloten mit erfahrenen Streckenfliegern zusammentun um gemeinsam als Team Streckenflüge zu unternehmen. Gewertet werden nur die drei bestplazierten Piloten eines Teams mit ihren drei besten Flügen, daher weichen Wertungs- und Gesamtpunkte teilweise ab. Den ersten Flug des Jahres konnte Fredi Huber einreichen, er flog bereits am

Februar eine Strecke von 61 Kilometern. Die letzten Flüge der Saison machten Hermann Justen und Oliver Schmidt, die noch am 15. September auf Strecke gehen konnten. Die weitesten Flüge in den unterschiedlichen Geräteklassen wurden eingereicht von:
Jürgen Bummer - 178 km mit dem Starrflügler und 68 km mit dem Hägegleiter, Claus Vischer - 94 km mit einem Sportklasse Gleitschirm, Gerd Rosenau und Thomas Willems - beide 90 km mit Gleitschirmen der offenen Klasse, Nicht zu vergessen ist, dass fast alle diese Flüge in Rheinland-Pfalz gestartet wurden, einige Flüge aus der Winde, viele in Fluggebieten mit weniger als 150 Metern Höhendifferenz zwischen Start- und Landeplatz.
Die Siegerehrung mit Übergabe der Geldpreise von 400 Euro wurde vor der DHV-Regionalversammlung in Landau durchgeführt.
Bei dieser Gelegenheit wurden ebenfalls Sachpreise im Wert von über 1.300 Euro unter den anwesenden Teilnehmern des XC-Cups verlost. Bedanken möchten wir uns bei den Sponsoren des XC-Cups 2002. Besonders bei Aersoport, die uns als Hauptpreis ein Sup'Air Gleitschirmgurtzeug im Wert von 66o Euro gestellt haben. Ebenfalls wurden von den Firmen Bräuniger, Fly Market, Apco Deutschland, Paratech, UP und Sky-Shop interessante Preise zur Verfügung gestellt. Alle Informationen, Ergebnisse, Flugberichte und GPS-Auswertungen gibt es im Internet unter www.xccup.de.

Thomas Willems

Anzeige

Unser Team braucht Unterstützung

Fluglehrer/in oder Fluglehrerassistent/in gesucht

Bewerbungen bitte an:

Flugschule Göppingen
Zeppelinstr.3
73105 **Dürnau**
Tel: 07164/12021
Fax: 07164/12029
e-mail: office@flugschule-göppingen.de

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:
dhy@diw.de

Telefon-Nummern
Info-Fon: 08022/9675-55

Mitgliederservice/Versicherung
08022/9675-0
e-mail: mitgliederservice@dhv.de

Ausbildung
08022/9675-30
e-mail: ausbildung@dhv.de

Sport
08022/9675-50
e-mail: sport@dhv.de

Betrieb/Gelände
08022/9675-10
e-mail: gelaende@dhv.de

Technik
08022/9675-40
e-mail: technik@dhv.de

Öffentlichkeitsarbeit
08022/9675-62
e-mail: pr@dhv.de

Sicherheit
08022/9675-32
e-mail: sicherheit@dhv.de

Fax 08022/9675-99

Redaktion:
Klaus Tänzler (verantwortlich),
Sepp Gschwendtner, Benedikt Liebermeister

Gestaltung und Anzeigen
Renate Miller (renate@budererhof.de)

Erscheinungsweise:
6 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

Haftung: Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung 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: 33.500

Titel: Andreas Busslinger

WETTBEWERBS SPORT

Aktueller Stand unter www.dhv.de unter Sport

TERMINE 2oo : GLEITSCHIRM

Deutsche Gleitschirmilga 2003

Ladies- & **Junior Challenge**

Wettbewerb	Termin	Wettbewerbsort
	03.08. - 09.08.03	offen

Wettbewerbe mit Teilnahme offizielles DHV Team

Wettbewerb	Termin	Wettbewerbsort
World Cup Japan	23.03. - 29.03.03	Ibaraki
World Cup Switzerland	13.04. - 19.04.03	Cran Montane
World Cup Greece	08.06. - 14.06.03	Kalavrita
World Cup France	29.06. - 05.07.03	La Clusaz
WM Portugal	11.07. - 27.07.03	Larouco

World Cup Finale

World Cup La Reunion Islands 10,11. - 16.11.03
oder
World Cup Mexico 16.11. - 22.11,03 Tapalpa

Organisatoren GS

Liga u. German Open Stefan Mast - tel. 0171/3543772 SMast@dhv.de
German - Cup Stefan Mast - tel. 0171/3543772 SMast@dhv.de
Ladies- & Junior Challenge DHV - tel, 08022/9675-50 SMast@dhv.de

ERMINE 2003: DRACHEN

Termine Liga-B

Termine:
03.04. - 06.04.03, 18.04. - 21.04., 01.05, - 04.05., 05.07. - 13.07.

Liga-B und Junlor&Ladies Challenge

Wettbewerb	Termin	Wettbewerbsort
	03.08. - 09.08.03	offen

Wettbewerbe mit Teilnahme **offizielles DHV Team**

Weltmeisterschaft	17.08. - 30.08.03	Brasilia / Brasil

Organisatoren HG

Liga - A	Lukas Etz, Tel. 06251/586436 Lukas.Etz@gmx.de
Liga - B	Rudi Bürger, Tel. 08032/8134 Rudl.Buerger@t-online.de Kai Ehrenfried - Kai.Ehrenfrieci@t-onhne.de

SONSTIGE WETTBEWERBE

	Termin
Manilla PG Open (Aus) Australieb PG Open und NZ Nationals www.flymanilla.com	1.3.2002 - 15.3.2003
Free Flight Garmisch www.freeflight.de	21.3. - 23.3. 2003
Angerer Open DCB Ruhpolding Dieter Kamm!, 08654/7267 Hias Mayer, Tel: 08656/7216	4.1.2003 (Ausweichtermin: 5.1. oder
Bregenzer Cup - Test of Diedams Info: www.gleitschirmschule.at	10.01. - 12.01.2003

ANZEIGE

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:
28,- € bei 250,- € Selbstbeteiligung (SB), 35,60 € ohne SB
Nur Gleitsegel:
25,40 € bei 250,- € SB, 30,50 € ohne SB

Deckungssumme: 1.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Okay auch in Osterreich,
Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekennzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSL)

Deckungssumme: 4.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden. Okay auch in Österreich.
Umfang Halter-Haftpflicht: wie oben »Halter-Haftpflicht ohne Selbstbeteiligung.
Umfang Passagier-Haftpflicht: Luftfrachtführer, Halter und berechtigter Benutzer.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
560,- €

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten

Deckungssumme: 2.500,- €
Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts.

Schirmpacker-Haftpflicht

Deckungssumme: 500000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Vorraussetzung.

Startleiter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Tuftaufsicht,

Flug-Unfall Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € hei Invalidität.
Umfang: Verdreißigfachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
23,10 €

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: Verdreißigfachung 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 Unfairdeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
16,50 €

NEU

Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression

Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod. 25.000.- € bei Invalidität, 125.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
76.- €

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 50.000,- € bei Invalidität, 250.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers,-Steuer
136.- €

Flug-Unfall Passagier

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Verzehnfachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers,-Steuer
13,33 €

immel Flug-Unfall Passagier nur **in** Österreich

Deckungssumme: 40.000,- € bei Tod und Invalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
47,80 €

Bei Versicherungsabschluß während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie. Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern. Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Boden-Unfall für Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

Deckung: weltweit Europa Deutschland Österreich

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 503.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenreiter, etc.

Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Alle Hängegleiter- und Geitsegalveranstaltungen des Mitgltedvereins im Versicherungsjahr.

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 Seilrück-holfahrzeuge 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 €

Vibe

JOIN THE TRIBE!

WWW.FLYOZONE.COM

情熱を注げ

DHV 1-2
in 6 Größen

OZONE

AEROSPORT...

tel +49(0)3034-1034 fax +49(0)8034-33E14 info[g] aerosport.cle www.aerosport.de