

B 5591 F

üidober/Novcrriber 2.00.

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

124





Performance Center

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

Papillon Drachen- und Gleitschirmflugschule

Wasserkuppe - Rhön

St. Laurentius Straße 7
36163 Poppenhausen
Tel.: 06654/7548
Fax.: 06654/8296
www.gleitschirm-flugschule.de
FSPapillon@gleitschirm-flugschule.de

0. (06654) 73 98

Harzer Gleitschirmschule

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



Flugschule Siegen

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

BY Flugschule Siegen

Luftikus Luftsportgeräte GmbH

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

LUFTIKUS

GlideZeit Flugschule Tübingen

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



Flugschule Göppingen

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

flugschule
SoPPingen

SkyTeam - die Gleitschirmschule

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

S Y-TEAM

Airpower Gleitschirmschule

Beim Steinernen Kreuz 10
79798 Jestetten
Tel.: 07745/308
Fax: 07745/477
wimair-power.de
Gleitschirmschule-airpower@t-online.de



Flugschule Chiemsee GmbH

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

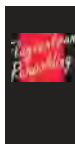
FLUGSCHULE
-CHIAMSEE

Piracel'di9g D'performance Cet'Pr 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
Tel.: 08042/9486
Fax: 08042/14831
www.adventure-sports.de
info@adventure-sports.de

etduceifre

Paragliding Tegernsee

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



HABIS Flugsood

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



Flugschule Ma.tin Mergenthaler

Waltenerstraße 20
87527 Sonthofen
Tel.: 08321/9970
Fax: 08321/22970
www.flugschule-mergenthaler.de
flugmergen@aol.com

Gleitschirmachute
MartinMergenthaler

OASE Flugschule Peter Geg

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



1. DAeC Gleitschirm-Schule

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



Flugzentrum Bayerwald

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



Flugschule Achensee

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



Skv Ouh Austria Walter Schrempf

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

Skv

Flugschule Aufwind

Franz Rehl
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 Engetberg

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

Papillon

Harald Huber
Rue craglise
F-68470 Fellerling
Tel.: 0033/38982-7187
Fax: 0033/38982-7187
mAv.papillon@web.de
hari@papillon-web.de



	WICHTIG - NEU - KURZ Neuigkeiten und Wissenswertes
L	NEU AUF DEM MARKT Neuigkeiten von den Anbietern
12	HERBST Die Zeit der »Genussflieger«
14	BILLIGFLIEGER »Geiz ist geil«
22	CLUBS IN DEUTSCHLAND 5 erfolgreiche Clubs stellen sich vor
31	JUNIOR FUN CUP Gemeinsam mit Spass zu mehr Sicherheit
32	RED BULL•ALPS Stefan Bocks Dritter bei den »harten Männern«
3	SICHERHEITSJOURNAL Karabiner im Belastungstest
41	FLUGSPORT UND NATUR Vom Jägerlatein, Schwammerlsuchen und Gleitschirmfliegen
42	BIKE AND FLY Mit dem Motorrad zum Fliegen
44	NFGH Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
46	TEST Ergebnisse der neuen Musterprüfungen
55	GELÄNDE Neues aus den Fluggebieten
56	GLEITSCHIRME SIND MASCHINEN Hat der Schirm eine Seele?
58	TESTE DICH SELBST Wie schätze ich mein Können ein
60	VEREINSNACHRICHTEN Nachrichten der Vereine
6>	LESERBRIEFE
70	DHV ONLINE CONTEST Die Fakten eines erfolgreichen Flugjahres
78	GERMAN OPEN IM DRACHENFLIEGEN Finale am Diedamskopf
Sn	VOR-WM•HG Generalprobe an der EmbergerAlm
82	WELTMEISTERSCHAFT DER DRACHEN Showdown in Brasilia
86	GERMAN OPEN IM GLEITSCHIRMFLIEGEN Meisterkür in Oberstdorf
88	WELTMEISTERSCHAFT IM GLEITSCHIRMFLIEGEN Bronze für Deutschland in Portugal
94	GERMAN CUP 2003 Entscheidung in Garmisch
96	WETTBEWERBE Landesmeisterschaften und Termine



	DHV-Shop
66	Gebrauchtmarkt
97	Impressum
99	Versicherungsprogramm



Foto: Oliver Barthelmes
in Kössen



Neu im DHV-Shop

Fluggelände der Alpen

Die reiselustigen Drachen- und Gleitschirmflieger haben auf die neue Fluggebietskarte der Alpen schon lange gewartet. Die schönsten Fluggelände der Alpen sind auf drei speziell für Drachen- und Gleitschirmflieger herausgegebenen Karten im Maßstab 1:400.000 eingetragen. Im Infoteil werden die Gelände mit den wichtigsten Angaben zu den Start- und Landeplätzen näher beschrieben. Die Ostkarte umfasst den östlichen Teil der Alpen von Slowenien bis ins Pinzgau, die Karte Alpen-Mitte vom Zillertal

bis zum Vierwaldstättersee und die Westkarte den restlichen Teil bis Grenoble. Die bewährte praktische Faltung (Deutsche Fluggebietskarte) wurde mit einem aufwendigen Druckweitergeführt. Die Karten sind ideal als Straßenkarte und Fluggebietsführer. Lieferbar über den DHV-Shop ab Ende Oktober (Alpen-Ost und Alpen-Mitte), die Alpen-Westkarte ab Anfang Dezember. Preis pro Karte 12,80 Euro, Sonderpreis für DHV-Mitglieder (siehe auch DHV-Shop auf Seite 8).

DHV-Piloten umfrage

Seit 1997 erhält jeder neu lizenzierte A-Schein-Pilot vom DHV einen Fragebogen zur Bewertung der Qualität seiner Flugausbildung. Inzwischen ist eine umfangreiche Datenbank mit über 3.000 ausgewerteten Fragebögen entstanden. Eine ausführliche Auswertung der Umfrageergebnisse ist unter Ausbildung/Fortbildung auf www.dh.de veröffentlicht.

OLC-Symposium

Am Samstag, den 25.10., findet um 13:30 Uhr in der Stadthalle in Gersfeld das OLC-Symposium 2003 statt. Die Veranstaltung wird durchgeführt in Kooperation mit der Segelflugschule Wasserkuppe. Die Segelflugveranstaltung ist wegen der Themen auch für Drachen- und Gleitschirmflieger interessant. Die Vorträge:

- Met-Selbstbriefing immer perfekter von Dr. Olivier Liechti und Dr. Erland Lorenzen
- Mentales Segelflugtraining (MST): Rausholen, was in dir steckt von Florian Kirchberger
- Teamflug: Im Quartett zum Rekord von Armin Behrend und Mathias Schunk

Nähere Infos unter www.segelfugszene.de.

Das besondere Weihnachtsgeschenk:

Kunst-Kalender

Gemälde über Drachen- und Gleitschirmfliegen der Schwarzwälder Künstlerin und Pilotin Hilde Willmann

Auf der DHV-Jahrestagung 2002, bei den Ortenauer Drachen- und Gleitschirmfliegern, hatten DHV-Testpilot Harry Buntz und Info-Redakteur Sepp Gschwendtner schon nach den ersten Blicken auf Hilde Willmanns Bilder denselben Wunsch: Wie könnte man diese stimmungsvollen Momentaufnahmen unseres Sports – die sich so wohltuend von den gewohnten Hochglanzfotos und Postern abheben – einer größeren Öffentlichkeit zugänglich machen. Die Idee eines Kunstkalenders wurde geboren. Herausgegeben vom DHV.

Mit diesem Kalender erhält man einen schönen Einblick in die Bilderwelt der Hilde Willmann. Wer mehr sehen möchte oder gar eines der teilweise über einen Meter großen Originalen erwerben will sollte mal auf ihrer Homepage nachschauen: www.flyartwh.de,



Fliegerische Highlights dieses Jahrhundertssommers

Sieben Piloten sind auf dem Mont Blanc (4.810 m) topgelandet. Die Basis lag bei 5.200 m. Gestartet sind die Freunde auf der gegenüberliegenden Talseite bei Plan Praz. Ein tolles Bild vom Umfliegen des Matterhorns sieht man auf www.flatlanders.ch.

131-IV-Jugend - wir tun was!
www.dhvlugend.de

1:311V-WETTERNETZ

WICHTIG NEU KURZ

Geländename	Geländehalter	Telefon
07338 Tauschwitz	Ostthüringer Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Saalfeld e.V.	0170/7287230
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge e. O.	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland e.V.	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein e.V.	06654/696
38640 Rammeisberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar e. V.	0170/6728487
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde e. V.	02274/703649
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club e.V.	0171/1514273
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertat e. V.	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle e.V. + Flugsport Lennetal e.V.	02352/21265
64665 Meerokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club e.V.	06251/983612
72258 Stückerkopf	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbrunn e.V.	07442/121425
72393 Schneithalde	DFC Starzahn e.V.	0170/4436907
74343 Teufelsberg	Die 1. Hohenastacher Flieger e.V.	07147/922156
74544 Einkorn	HG-Club Einkorn Schwäbisch Hall e.V.	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach e.V.	06261/670638
76332 Allhof	Die Althofdrachen e.V.	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau e.V.	0160/91802275
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kralchtal e.	07250/921228
76863 Förlenberg/Trifels	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club e.V.	06346/308560
77709 Kirchberg/Spitzfelsen	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Eintal 8. V.	07834/4594
78148 Hintereck	Gleitschirmclub Lenticularis e. V.	07723/5801
79102 Schensland	GSC Colibri e.V.	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald e. V.	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Erzthal e.V.	0171/9004833
79410 Hochblauen	Hängegleiter Club Region Blauen e.V.	07632/1828088
83436 Predigstuh	GSC Albatros Bad Reichenhall e.	derzeit nicht aktiv
83661 Brauneck	lenggrieser Gleitschirmflieger	0171/8169210
83700 Wattberg	DGC Tegernseer Tal e.V.	0160/96643891
87459 Breitenberg	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf	0171/8120340
93339 Jathereausen	1. Oberplätzer Drachenfliegerclub Riedenburg e. V.	09442/3295
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald e.V.	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald e. V.	017518184772
94541 Büchelstein	DGC Bayerwald e. V.	09908/891191

Visiting Pilots in Australia



In Australien ist es ist rechtliche Voraussetzung Mitglied des Australischen Hängegleiterverbandes (HG-FA) zu sein, entweder durch volle Mitgliedschaft oder durch Abschluss einer Gastpilotenmitgliedschaft (VPM), die grundsätzlich vier Monate gültig ist. Die Gebühr dieser VPM ist gestiegen (ebenso wie die der Vollmitgliedschaft). Sie stieg wegen der Verteuerung der Versicherungen über die letzten Jahre, die auch die Gastpilotenmitgliedschaft betrifft. Eine VPM kostet nun \$77 AUD und muss erworben werden, bevor man hier in Australien fliegt. Ausführliche Informationen unter www.dhv.de/news.

Sonderkonditionen für DHV-Mitglieder

Hier nennen wir Anbieter, die allen DHV-Mitgliedern Sonderkonditionen bieten. Vielleicht lässt sich das Programm auch für andere Bereiche ausweiten.

Mail an DHV:

... möchte ich mich doch einmal positiv über Eure Arbeit äußern. Wir haben eben bei Sixt einen LKW gemietet, dieser war mittels DHV Konditionen 80 EUR billiger ... Michael Thomann

ditia

Unter Angabe der Kundennummer 9904062 werden automatisch die günstigen Tarife des DHV gebucht. Reservierungen telefonisch unter 01805/25255 oder über www.e-sixt.com. Fürs Internet wird ein Passwort benötigt und das heißt natürlich „flieger“.

Reault

DHV-Mitglied Marco Junghans,
Tel. 09561/556632,
e-mail: Mjunghans@t-online.de



DHV-Mitglied Carlo Schott,
Tel. 07159/409566
e-mail: carlo.schott@auto-schott.de

X-Alps und Filmfestival im Outdoor-Center/ Karstadt Sport

Der Wettbewerb „Red-Bull X-alps“ war das Highlight des Sommers 2003 im Gleitschirmfliegen (siehe Seite 32). Stefan Bocks, der Dritte dieses Wettbewerbs, kommt am Freitag, den 24.10.2003, um 20:00 Uhr zu einem einmaligen Event in das Outdoor-Center Theresienhöhe, München und berichtet in einem Multi-Mediavortrag. Am 12.12.2003, um 20:00 Uhr werden im Outdoor-Center Theresienhöhe München die prämierten Flieger-Filme des Filmfestivals St. Hilaire du Touvet 2003 gezeigt. Bei beiden Veranstaltungen ist der Eintritt frei!



Rechtsberatung

Für die Rechtsberatung der DHV-Mitglieder steht der Rechtsanwalt Alfred Kreutzberg 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 »Frage an den DHV«.

Schlepppauskünfte

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

Sin Drachmeleger und Paragiekemlbeten ®r gefährdet Speziles?

Ian Blackmore untersucht eine der Hauptbedrohungen für unseren Sport.

Im Anfang gab es Otto Lilienthal. Lilienthal wurde von vielen wahrscheinlich für ein wenig verrückt gehalten. Ein Exzentriker, aber ohne Zweifel ein Genie, der die Theorie des Fliegens entwickelte, sich selbst einen Gleiter baute und flog. Wir sollten uns glücklich schätzen, in ein Zeitalter hineingeboren zu sein, in dem wir das Fliegen genießen können, ohne die Risiken, die unsere Sportpioniere erleiden mussten. Eine Kombination aus qualifizierten Fluglehrern, gutentwickelten Trainingsprogrammen und bemerkenswert sicherer Ausrüstung erlaubt uns dies.

Außenstehenden werden das, was wir tun, vielleicht immer noch als „extrem“ empfinden, aber für die meisten von uns bedeutet das Fliegenlernen mit einem Gleiter nicht mehr Risiko, als zu lernen, ein Pferd zu reiten. Unsere Sportarten gelten zwar als nicht so vernünftig wie Segeln oder Reiten, aber wenigstens werden wir nicht länger als Verrückte betrachtet.

Aber was ist mit der Zukunft? Welche Chance werden unsere Kinder haben, die Freiheit des Fliegens zu genießen? Die Sturmwolken ziehen sich zusammen und viele Faktoren verschwören sich, um unsere Freiheit zu begrenzen. Ich unterhielt mich mit Harriet Pottinger, Vorsitzende des Britischen Hängegleiter- und Paragleiterverbandes und fragte sie, was sie als größte Risiken für die Existenz unseres Sportes hielte. „Wenn Du mich das vor einigen Wochen gefragt hättest, hätte ich gesagt, europäische Luftraumbeschränkungen, aber jetzt sind es die Versicherungen“, sagte sie. Für die meisten Piloten ist Versicherung wohl das langweiligste Konversationsthema, welches überhaupt im Fluggelände besprochen werden kann. Traurigerweise ist es jedoch ein Thema, das uns alle angeht, besonders die Ausbilder.

Wir brauchen eine Versicherung um fliegen zu können. Es kommt Gott sei dank selten vor, dass Außenstehende als Ergebnis unserer Aktivitäten verletzt werden, aber es ist sicherlich weise für alle Piloten, sich gegen solche Unfälle zu versichern. Versicherung ist ein Geschäft, in dem durch Prämien mehr eingenommen als für Schadensfälle ausbezahlt wird. In fast allen Ländern wird die Haftpflichtversicherung angeboten, als Teil des Mitgliedsbeitrages, der an nationalen Verbände gezahlt wird. Haftpflichtversicherungen sind jedoch nicht der einzige Teil des Paketes.

Falls sich eine Person auf Privatgrund verletzt, können Entschädigungsforderungen gegen den Grundbesitzer erhoben werden, wenn er erlaubt hat, die Aktivität auf seinem Besitz durchzuführen. Infolgedessen schließen die Versicherungspolizen, die von den meisten Drachen- und Gleitschirmverbänden ausgehandelt wurden, Deckung für die Geländehalter ein. Ohne diese Deckung wäre es extrem schwierig, Zugang zu Fluggeländen mit den Grundbesitzern auszuhandeln. Vor kurzem gelang es dem kanadischen Verband eine ganze Weile lang nicht, bezahlbaren Versicherungsschutz zu finden und das Fliegen stoppte in mehreren Fluggeländen, bis ein neuer Versicherer gefunden war.

Dank den relativ seltenen Schadensfällen auf dem Gebiet der Geländehaftpflicht sind Versicherungen dafür zu finden und auch nicht zu teuer. Alle, die bereits fliegen, werden das wohl weiterhin können, allerdings bei steigenden Versicherungsprämien. Alle die bis jetzt noch nicht fliegen haben aber ein Problem, wenn sie damit beginnen wollen. Wenn wir einen kontinuierlichen Zustrom an Neumitgliedern in unseren Sport wollen, um die große Prozentzahl, die nach ungefähr fünf Jahren den Sport aufgibt, auszu-tauschen, brauchen wir Schulen und Ausbilder. Und hier liegt das Problem.

Egal wie erfahren und vorsichtig der Ausbilder ist, Unfälle beim Trainieren passieren. Nicht sehr oft, aber sie passieren. Sogar mit bester Ausrüstung, qualifiziertem Training und Lehrmethodik ist es unmöglich, sie vollkommen zu eliminieren. In Großbritannien sind wir glücklich, als Teil unseres BHPA-Versicherungspaketes eine Police zu haben, die Schulen, Tandempiloten und Ausbilder gegen Haftungsansprüche ihrer Schüler und Passagiere absichert.

Trotz des unfreundlichen Wetters in Großbritannien haben britische Schulen ziemlich viel zu tun und ziehen viele Kunden an. Die übliche Frage, die sie stellen, ist gewöhnlich: „Wie sicher ist es?“ Und die Antwort ist: „Ziemlich sicher, statistisch gesehen sicherer als Reiten. Es gibt Unfälle, aber sehr wenig schwerwiegende.“ Und das ist eine ehrliche Antwort. Der Schüler ist darauf vorbereitet ein kleines Risiko einzugehen und ihm wird in dieser Entscheidung geholfen, indem er weiß, dass die Schulen und Ausbilder versichert sind. Wenn jedoch die Schüler wüssten, dass es keine Versicherung gäbe, würden sie es sich vielleicht zweimal überlegen, diesen Sport zu erlernen.

Hier, in Großbritannien, gab es bisher relativ wenig ernsthafte Unfälle von Flugschülern und nur ein paar schwerwiegende beim Tandemfliegen. Trotzdem sind aus diesen Unfällen Anspruchssummen von mehreren Millionen Pfund hervorgegangen. Die Versicherer des BHPA haben daraufhin die 300.000 Pfund betrachtet, die sie jedes Jahr an Prämiegeldern einnehmen und der Wahrscheinlichkeit gegenübergestellt, alle paar Jahre einige Millionen auszusahlen. Und dann haben sie das Risiko neu eingeschätzt. Bisher waren sie bereit, den qualifizierten Piloten, den Geländehaltern, Flugschulen und Fluglehrern Deckungsschutz in Höhe von 2.000.000 Pfund zu gewähren. Aber ab 1. September sind die Schulen, Fluglehrer und Tandempiloten nur noch für ein Maximum von 25.000 Pfund abgedeckt. Die Versicherer haben sich geweigert einen höheren Deckungsschutz zu gewähren. Der Verantwortliche für Versicherungen bei der BHPA, Martin Heywood, sagt, um die bisherige Deckungssumme zu erhalten, müssten wir eine 10- bis 20-fache Steigerung unserer Prämien hinnehmen, was einfach nicht machbar ist. Das BHPA erwartet nun, dass mehrere Schulen eher schließen werden, als das Risiko einzugehen, mit limitierter Deckung zu arbeiten.

Eine der ältesten bestehenden Schulen in Großbritannien ist Michel Carnets „Sky Systems“. Michel sagt, dass er Versicherungen hasst. „Sie ziehen Dir das Geld aus der Tasche“ erzählte er mir „deshalb genügt mir Versicherungsschutz, der lediglich die gesetzliche Mindesthöhe abdeckt.“ Michel schien nicht sehr besorgt wegen der nun reduzierten Deckungssumme, vorausgesetzt, dass auch die Prämien abgesenkt werden. „Meine Fluglehrer sind jedoch sehr besorgt, dass im Falle eines Schadensfalls die Anwälte Ansprüche auf ihren Besitz, wie zum Beispiel ihre Häuser, erheben könnten. Wir holen uns gerade rechtlichen Rat, wer verantwortlich sein würde, die Schule oder die Fluglehrer.“

Ein anderer Schulinhaber erzählte mir eine ähnliche Geschichte. Dean Crosby überlegt ernsthaft, seine Schule zu schließen. Er sagt, dass ohne anständige Versicherung das Risiko für Besitz, wie sein Haus und seine Schule zu groß sei und er möglicherweise den Geschäftsbereich Schule schließen müsste. Dean sagt, selbst wenn er die Flugschule geöffnet ließe, würden seine Fluglehrer wohl trotzdem aufhören zu unterrichten. „Einige



von ihnen, die seit ungefähr zehn Jahren bei mir sind, sind ausgezeichnete Lehrer, aber sie empfinden das Risiko für ihren Besitz zu groß", sagt er. Es sieht also so aus, dass wir wohl eine große Abnahme an Schulen und Ausbildern sehen werden und in der Folge den Rückgang an neuen Piloten in Großbritannien. Die einzigen Leute, die weiterhin unterrichten werden, sind Betriebe mit wenig Besitz. Aber was passiert, wenn gegen sie eine große Forderung gestellt wird? Die 25.000 Pfund sind wahrscheinlich genug, um für die Anwälte eine Klage lohnenswert zu machen, aber sie sind kein wirklicher Schutz gegen eine größere Forderung. Wenn der Ausbilder keinen Besitz hat, an wen würden sie sich dann wenden?

Ein mögliches Ziel ist der BHPA selbst. Aber die verbandseigene Deckung, wurde ebenfalls ab 1. September auf 25.000 Pfund gekürzt. So wird das 400.000 Pfund schwere Vermögen des BHPA ein mögliches Ziel für Anwälte sein. In vielen anderen Ländern arbeiten im Moment viele Schulen ohne Versicherungsdeckung durch ihre Verbände. USA und Kanada haben keine, Australien hatte eine, gab sie aber auf, als sie zu teuer wurde. Keiner, mit dem ich sprach, konnte bisher eine Lösung für dieses Problem erkennen. Die Schulen und Ausbilder werden einfach mit reduziertem oder fehlendem Versicherungsschutz arbeiten müssen. Im derzeitigen Klima führt das dazu, jeden mit irgendeinem Vermögen davon abzuhalten, eine Schule zu eröffnen oder eine Lehrtätigkeit aufzunehmen. Mit abnehmender Pilotenzahl werden die Haftpflichtversicherungen noch teurer werden.

Anmerkung der Redaktion: Dank der großen Anzahl der Versicherten beim DHV-Rahmenversicherungsvertrag ist die beschriebene Gefahr in Deutschland bisher nicht aufgetreten. Allerdings hat es bei der Tandemversicherung letztes Jahr eine kräftige Prämienhöhung gegeben.

reichlich Informationsmaterial

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

Haldenweg 4
87672 Roßhaupten
☎ 08367-598
Fax -1026

www.ausflugweb.net/aktuell

Flugschule Tegelberg

G R E C H E N L A N D

**fly LYMP C
EAGLES**

DAS CAMP FÜR DRACHEN- UND GLEITSCHIRMFLEIER

SOMNIERFLUGGERIETE
Olymp - Meteora-Klöster - Ossagebirge

WI NTERFLUGG EIBI ETE
Süd-Griechenland - Peloponnes

Info & Prospekt anfordern! Video € 9,

Deutschland: Tel. 0049/8 21/2 62 95 51, Fax 2 62 95 50
Schweiz: Tel./Fax 00 41/71/9 23 88 51
Griechenland: Tel. 00 30/972 45 34 95, Tel./Fax 352044464
e-mail: eagles-club@katforthnet.gr
www.olympic-eagles.de

Filmfestival im Rahmen der Free Flight 2004

MEHR FILM — MEHR ERLEBEN! 2.-4.

April 2004

APUVILSC PARTENKIRCHEN

Der Free Flight Film Award

erstmalig 1999 ausgeschrieben, jährt sich 2004 zum siebten Mal. Das bereits liebgewonnene Film-Spektakel wurde für 2004 einer Reform unterzogen. Anstatt nur Kurzfilme dürfen erstmals Beiträge bis zu einer Filmdauer von 45 min. angemeldet werden.

Dotiert mit 6.000 Euro Preisgeld

werden in folgenden Kategorien Preise vergeben:

Großer Preis	€ 1.500,
Preis der Jury	€ 1.000,
Beste Kamera	€ 1.000,
Originellste Idee	€ 1.000,
Beste Erstveröffentlichung	€ 1.000,
Bester Kurzfilm (unter 5 Min.)	€ 500,

Preis des Publikums wertvoller Sachpreis

Für weitere Platzierungen sind zusätzliche Sachpreise vorgesehen. Also ran an die Kameras und lasst eurer Fantasie freien Lauf. Wir freuen uns über eure Beiträge zum Thema „Freien Fliegen“ und wünschen euch ein ruhiges Händchen.

Ausschreibungen können ab sofort beim Veranstalter angefordert werden.

Unter www.free-flight.de wird in Kürze auch der Download der Ausschreibung möglich sein.

Free Flight Virtuell

Auch die Web-Anhänger werden 2004 wieder mit multimedialen Kreationen von Amateuren und Profis überrascht.

Alle die am Internet-Schmieden Freude haben, möchten wir einladen, wieder am Free Flight Web Award 2004 teil zu nehmen. Den Siegern winken tolle Sachpreise und natürlich der berühmte Kunstpreis des Free Flight Web Award 2004.

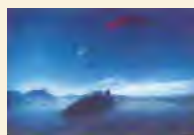
Informationen zur Free Flight 2004 und Anmeldeunterlagen unter:

mich communicete
Ludwigstraße 90
D-82457 Garmisch-Partenkirchen
Tel. +49 4188 21-188 53
info@free-flight.de

www.free-flig
(online ab Oktober 2003)

FREE

Bücher / Lehrpläne / Videos /



Abgehoben - in Tuchfühlung mit den Alpen

Ein Bildband von Andreas Bussfinger
Traumhafte Farbbilder übers
Gleitschireiegen auf
120 Seiten.
Preis: 50,10 €



Erste Hilfe Päckchen

Wer im Falle eines Falles nicht mit leeren Händen dastehen will und Erste Hilfe leisten möchte, sollte es dabei haben! Inhalt: SAM Splint biegsamer Metallstreifen, der sowohl als Schiene für Arme und Beine wie auch als Halskrause verwendet werden kann), Verbandsmaterial, Rettungsdecke, Trillerpfeife, 1 Paar Schutzhandschuhe, Maße: 20*14*5 cm
Preis: 35,80 € incl. SAM-Splint 18,40 €, ohne SAM-Splint (sonst gleicher Inhalt)

Prüfungsfragen

- für A-Schein
Ha GS
Preis: 12,30 €
- Für 0-Schein
HG, GS
Preis: 12,30 €
- Für Windschlepp
HG, GS
Preis: 10,25 €
- Für Flugfunk
Preis: 3,60 €

ICAO-Karten

München
Preis: 9,00 € je Blatt

Info - Sammelordner

Preis: 0,20 €

Flugbuch für Drachenflieger und Gleitsegler

Rubriken: Flug Nr., Gerätetyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen.
Preis: 4,10 €

Rettungsschnur-Set

Bestehend aus 30m Nylon-Flechtschnur und 30g Bleigewicht;
Preis: 4,19 €



Fluggebiete der Alpen

Auf drei Karten im Maßstab 1:400.000 sind die schönsten Fluggebiete der Alpen dargestellt und im Infoteil mit den wichtigsten Informationen beschrieben. Die Karten sind als Straßenkarte mit praktischer Faltung und als Fluggebietsführer zu verwenden. Die Karten Alpen-Ost und Alpen-Mitte sind ab Ende Oktober, die Westkarte ab Anfang Dezember lieferbar.
Preis pro Karte: 12,80 €
Sonderpreis für DHV-Mitglieder

Wieder lieferbar ab Frühjahr 2004



Deutsche Fluggelände

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

Preis: 9,20 €



AeroGlider 1.0

Die Version des AeroGlider 1.0 ist ein virtueller 3D-Fluggebietsführer und Flugsimulator, der sich auch als Thermik-, Hangsoaring- und Streckenflugtrainer eignet. Ausführliche Infos, Systemanforderungen und kostenlose aktuelle Updates gibt es im Internet unter: www.aeroglider.de.
Preis: 35,50 €



DHV-CD-ROM

25 Video-Hits, 97 Fotos von den besten Filmmachern und Fotografen der Szene und eine exzellente Grafik machen die CD-ROM mit umfassenenden Informationen über Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen zum multimedialen Erlebnis. Hardware-Mindestvoraussetzung 486er mit Soundkarte und CD-ROM-Laufwerk und Mouse, läuft auf allen Windows und Mac-Versionen,
Preis: 17,80 €



geittleL

Kunstkalender vom Gleitschirm- und Drachenfliegen

Zeichnungen und Gemälde der Schwarzwälder Künstlerin Hilde Willmann, hochwertig reproduziert und gedruckt in einem einzigartigen Kunstkalender. Format DIN A3.

Preis: 24,80 €

DHV-Lehrplan Windschlepp



Schlepp-Lehrplan

Neue Lehrpläne zum Thema Windschlepp und UL-Schlepp. Windschlepp 85 Seiten
Preis: 16,90 €
UL-Schlepp 60 Seiten
Preis: 12,50 €



Windsysteme und Thermik im Gebirge

Das Buch richtet sich an Aile, die ihr meteorologisches Wissen über thermische Windsysteme verbessern wollen. Von Martin Dinges, 62 Seiten, 48 Skizzen, s/w,
Preis: 15,25 €

LE S'ALE LE

Nur noch in den angegebenen Größen lieferbar



Outdoor Jacke

Multifunktionsjacke Oberstoff: Lazzali New Ulk, High Tech Line aus 100% PA mit Beschichtung, Wassersäule 2000mm, atmungsaktiv und winddicht. Futter: Pontetorto Qualitätsilecce, 100% PL, 160g/qm
Farben: schwarz und blau
Größen: S-M-L blau, M-L schwarz

Preis: 42,60 €



T-Shirt

Jersey T-Shirt aus 100% gekämmter BW. 180g/qm.
Farben: schwarz und blau, Größen: schwarz 5, blau 5-M

Preis: 7,85 €



Polo Shirt

Piquet Polo-Shirt mit Dreiknopfleiste aus 100% gekämmter Baumwolle, 190g/qm.
Farben: schwarz und blau
Größen: S-M-L

Preis: 8,95



V-Neck

Piquet S-Shirt mit 9-Kragen, 100% gekämmte Baumwolle, 260g/qm
Farben: schwarz und blau, Größen: S-M-L

Preis: 10,70 €

Wool-Cap

Preis: 6,80

specials

DHV-SHOP

CDs / Karten / Sicherheit / Unterhaltung



Lehrplan-Passagierfliegen

Dieser Lehrplan dient als Grundlage für die Ausbildung zur Passagierberechtigung für Gleitschirmfliegen. Aber auch für die vielen Piloten, die eine Tandemberechtigung bereits besitzen, ist er eine Informationsquelle über den aktuellen Stand des Luftrechtes, Hattungs- und Versicherungsfragen, die optimale Ausrüstung und die aktuelle Flugtechnik. Der Lehrplan ist so aufgebaut, dass die einzelnen Abschnitte in sich geschlossen sind und eine möglichst umfassende Information über diese Themen geben.

Preis: 19,90 €



Gleitschirmfliegen für Meister - neu aufgelegt

Das Lehrbuch für den Streckenflieger wurde jetzt grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert. Neu hinzugekommen ist der Beitrag von Claus Viecher. Der Gleitschirmfliegerlehrer und erfolgreiche Streckenflieger im Mittelgebirge und Flachland gibt im Kapitel "Streckenflug Flachland" sein wertvolles Wissen für den Streckenerfolg außerhalb der Alpen weiter. Die beiliegende CD-ROM bietet ein packendes Video über einen Streckenflug des Gleitschirmpiloten Toni Bender über die Alpen. Des Weiteren enthält sie aufschlussreiche Videos, die Wetterphänomene erläutern. Zudem werden die Lieblingsrouten der Streckenflieger grafisch dargestellt, insbesondere jene Zonen, die aufgrund ihrer Thermik einen erfolgreichen Streckenflug ermöglichen.

Preis: 39,90 €



Gleitschirmfliegen

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

Preis: 35,70 €



Drachenfliegen für Meister

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

Preis: 24,50 €



Drachenfliegen

Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler, weitere Autoren Peter Cröniger und Knut v. Hentig.

Preis: 24,50 €



Starten, Steuern, Landen mit dem Gleitschirm

Der Lehrfilm zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Über den reinen Lehrnutzen hinaus ist der Film auch schon anzuschauen. Herstellung: Charlie Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 20 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 15,30 €



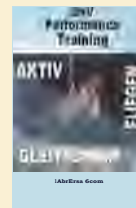
Starten, Steuern, Landen mit dem Drachen

DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung. Herstellung: Seif Heuber zusammen mit dem DHV-Lehrteam. Filmdauer: 15 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video. Preis: 15,30 €



FREE FLIGHT Film Award

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



Aktiv Gleitschirm fliegen

Der Lehrfilm stellt sämtliche Inhalte des Performance-Trainings vor und zeigt die entsprechenden Übungen. 02.3 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 2r Drachen- und Gleitschirmflieger. 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 (60 Min.) ausgeliefert. Das Video ist nicht nur für die Schleppausbildung interessant, sondern bietet auch den erfahrenen Windenfliegern einige neue Tipps und Tricks zum Thema Schlepp.

Preis: 20,45 €



Heiter bis wolkig

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

Nachwuchsförderung fürs Drachenfliegen

Durch eine langfristige Partnerschaft sehen die Drachenflugschule Kehlheim, Rudi Aumer, und Fly & more, Wolfgang Kaiser, unter dem Aspekt „Nachwuchsförderung Drachenfliegen“, positive und zukunftssträchtige Chancen. Durch die kostenlose Bereitstellung eines ICARO-Schulungsdrachens an die Flugschule Kehlheim sowie deren Doppelsitzer-UL-Schulung eröffnen sich realistische Möglichkeiten, neue Drachenpiloten auszubilden, was sich insgesamt positiv auf den leider seit Jahren stagnierenden Drachenflugsport auswirken soll. Allen Nachwuchstalenten von 14 bis 21 Jahren - auch ausdrücklich Fliegerinnen - wird mit diesem ICARO-Hängegleiter die Möglichkeit geboten, in ihre Flugkarriere unter Ausbildungsleiter Rudi Aumer zu starten. Drachenflugschule Kehlheim, Tel. 09441/4938, e-mail: rudi@dfs-kehlheim.de, homepage: www.dfs-kehlheim.de.

Umfrage zur Gleitschirmausbildung

Fluglehrer Klaus Irschik schreibt eine Doktorarbeit über Ausbildung beim Gleitschirmfliegen. Er bittet alle von deutschen Flugschulen ausgebildeten Piloten sowie alle praktizierenden Fluglehrer um Mitarbeit. Bitte den entsprechenden Fragebogen unter www.irschik.mkdesign.de abrufen und per Mausklick zurückschicken.

Flügel der Welt

Die Ausgabe 2003/2004 des Nachschlagewerks für die gesamte Welt des leichten Fliegens ist auf dem Markt. Vom Gleitschirm bis zum UL-

Hubschrauber werden nahezu alle Modelle und Hersteller aufgelistet. Auch die Importeure, Messe und Meisterschaftstermine, Flugschuladressen und Angaben der jeweilig zuständigen Verbände fehlen nicht. Für jeden, der sich fürs leichte Fliegen, ohne und mit Motor, interessiert, ist „Flügel der Welt“ eine fast unverzichtbare Fundgrube. Infos unter www.flying-pages.com und www.widola.com.



Jeder sein eigener „Schirmdesigner“

Wem das Design von der Stange zu eintönig ist, der kann jetzt auf der skywalk homepage www.skywa/k.info seinen Skywalk Schirm selbst farblich gestalten. Aus den zur Verfügung stehenden Farben können die verschiedenen Designelemente beliebig miteinander kombiniert werden. Anschließend nur noch die Daten des gewünschten Schirms an die Flugschule mailen und fertig. Der Aufpreis für das Individual-Design hält sich mit ca. 100 Euro in Grenzen.

Weitere Infos unter: Skywalk, Tel. 08641695755, e-mail: info@skywalk.org, homepage: www.skywalk.info.

Foto-Teleskopstan,ge für Gleitschirmflieger

Aus einer fixen Idee und einem erfolgreichen Messeauftritt auf der Free-Flight in Garmisch-Patenkirchen optimierte Wolfram Huber seine Fotostange zu einem hochwertigen Serienprodukt in zwei Größen. Die neuen Fotostangen bestehen aus einem geriffelten, eloxiertem Aluminium-Teleskop-



stiel und sind von 65 bis 115 cm, bzw. 110 bis 190 cm ausziehbar. Der Fotoapparat wird mit der genormten Fotoschraube auf eine pulverbeschichtete Aluminiumplatte mit Korkunterlage geschraubt. Die 1/4 Zoll Fotoschraube ist 5fach versetzbar und für jeden kleineren Fotoapparat bis 400 Gramm geeignet. Ausgelöst wird der Foto mit einer Infrarotfernsteuerung oder mit dem Selbstauslöser, der in der Regel 7 bis 10 sec. verzögert. Für Start und Landung wird am Gurtzeug eine dünne Rebschnur mit einer Schlaufe befestigt, in diese steckt der Pilot die Fotostange. Zusätzlich verhindert eine Leine das unbeabsichtigte Herunterfallen während des Fluges. Der Preis beträgt 50 Euro für die kleine Fotostange, 65 Euro für die lange Fotostange.

Vertrieben werden die Fotostangen auf der Thermik, Free Flight und bei GH-Werbebeschriftungen, www.gleitschirmbeschriftung.com, Tel: 0049(0)8051/63676.

Buch „Tragödie am Pico Colon“

Der Oberhofer Sportlehrer und Bergsteiger Frank Zitzmann kam zu Weihnachten 1992 bei einer Drachen- und Gleitschirmflieger Expedition in Südamerika mit der Besteigung des 5.775 m hohen Pico Christobal Colon, des höchsten Berges Kolumbiens, auf tragische Weise ums Leben. Wie es dazu kam, wird in dem Buch „Tragödie am Pico Colon“ in einer authentischen Schilderung nachvollzogen. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands führte der Weg Frank Zitzmann mit einer Expedition auch nach Kolumbien. Von dort kehrte er nicht mehr lebend in die Heimat zurück. Die den Angehörigen von Frank übermittelte, für eine Bergbesteigung ungewöhnliche Todesursache „Malaria tropica“ und widersprüchliche Aussagen von anderen Teilnehmern der Expedition haben seinen in Jena lebenden Vater veranlasst, Nachforschungen über das Unternehmen CC 92 anzustellen. Die Ergebnisse dieser Arbeit schildert der Autor realistisch und spannend zugleich. Dabei beschreibt er an Hand von Expeditionsaufzeichnungen und Berichten, wie die Durchquerung des kolumbianischen Urwaldes durch die Kogi-Indianer, die Ureinwohner des Landes, verhindert wurde und wie der danach durchgeführte Anstieg auf den Pico Colon in großer Zeitnot erfolgte.

Verlag „Neue Literatur-Jena-Plauen-Quedlinburg“, ISBN 3-934141-47-1

Muntegrappa Air Park Bassam Italien

Am 19.07.2003 eröffnete direkt am Gleitschirm-Landeplatz des weltbekannten Fluggebietes Muntegrappa bei Bassano der Muntegrappa Air Park (MAP) seine Pforten. Andreas Breuer, Inhaber der Flugschule TOP GLIDERS in Dresden, und sein 5-köpfiges Team beabsichtigen, den Muntegrappa Air Park zu einem auch über die Grenzen hinaus bekannten Stützpunkt des Para- und Delta-Sports zu entwickeln. Dazu gehören ein Shop und ein Test- und Service-Center für Ausrüstung und Zubehör. Als Ausbildungszentrum für Piloten werden ganzjährig Performance-, Sicherheits- und Cross

Country-Trainings angeboten. Specials sind das „Spiral Training“ und das „Feel the Air – Training“ – beides Creativ Events, von Andreas Breuer in 15-jähriger Ausbildungs-

praxis entwickelt und für Piloten ab ca. 80 Höhenflügen gedacht. Neu ist der Air Park Shuttle, ein Fahrservice zu den verschiedenen Startplätzen des Muntegrappa für Delta- und Parapiloten.

Um der international erforderlichen Anerkennung gerecht zu werden, hat A. Breuer italienische und deutsche Fluglehrer in seinem Team vereint und im Juli diesen Jahres selbst an einem italienischen Fluglehrer-Lehrgang teilgenommen. Als Mitglied im ortsansässigen Club Volo Libero Muntegrappa, im regionalen Unternehmerverband sowie im Consorzio Vivere il Grappa - dem Förderverband für Sport und Tourismus in der Region - spielt der MAP eine aktive Rolle bei der Förderung und Entwicklung des lokalen und regionalen Tourismus. Er ist damit ein wichtiges Bindeglied zwischen den Interessen des lokalen und überregionalen bzw. internationalen Flugsports. Lokale Wetter- und Fluggeländetipps erteilt A. Breuer gern per Telefon. Infos unter:

www.muntegrappa-airpark.com, www.topgliders.de,
Tel: 0039-329-15 97 944 oder 0049 172-340 08 97.

Neues Buch über die Grundlagen der Aerodynamik und Flugmechanik des Gleitschirmes

Das neue Buch über die Aerodynamik und Flugmechanik des Gleitschirmes von Otto Voigt ist für Flugschulen und alle am Thema Interessierten. Detaillierte Infos über das Buch erhält man unter www.xix.ch/otto-pan/index.htm.



Foto: Oliver Barthelmes

Moyes Meeting 2003

Das von der Firma Skyline veranstaltete traditionelle Moyes Meeting war wieder ein voller Erfolg. Von den Probeflugmöglichkeiten der neuesten Moyes-Modelle wurde mit Begeisterung Gebrauch gemacht. Viele Flugbegeisterte nutzen die Gelegenheit eines Passagierfluges um die wunderschöne Berglandschaft des Chiemgaus aus der Vogelperspektive zu betrachten.

Es standen vier Schlepp-Trikes und auch das Moyes-Dragonfly als Startmöglichkeit zur Verfügung. Wer nicht am Seil startete, kam von der Hochplatte oder vom Hochfelln zum Ausstellungsgelände geflogen. Weltmeister und Lokalmathador Toni Raumauf besuchte das Fest auch auf dem Luftweg und kam von Kössen mit seinem Starrflügel. Nach einem Erfrischungsgetränk ließ er sich wieder hoch schleppen und flog nach Hause. Die Vorstellung des neuen Litespeed S wurde mit Aufregung erwartet und Gerolf Heinrichs, Konstrukteur und Designer von Moyes Australia, erklärte das Konzept seiner neuesten Entwicklung. Anschließend gab es noch Tips, Tricks und Hilfestellung beim Tunen und Trimmen aus Experten-Hand. Zum Höhepunkt der Veranstaltung wurde das Skyline Air Race. Jeweils zwei Renn-Piloten wurden gleichzeitig auf ca. 1.000 m über Grund geschleppt. Beide mussten sich auf gleicher Höhe vor der Startlinie platzieren. Der Startschuss mit der Signalpatrone eröffnete das Rennen. Vier Bojen im Abstand von jeweils 1,5 km waren zu umfliegen und ein Tiefflugtor kurz vor der Ziellinie zu unterfliegen. Nach Sonnenuntergang eröffnete Markus

Tiefenberger mit seinen Didgeridoo die Skyline-Party. Bei seinem fast halbstündigen Solo blieb nicht nur ihm, sondern den Zuhörern der Atemweg. Das Programm wurde abgerundet mit 011i und Carols Bildern von der Drachen-WM in Brasilien und den immer wieder atemberaubenden Red-Bull Videos.

Anzeige









Mit dem Bill

Alles wird teurer, aber das Fliegen wird immer billiger. So zumindest Cost-Airlines hört. Mit immer neuen Kampfpreisen und Reisezielen. Gleitschirmflieger attraktiv sind. Wo bucht man? Was kostet das vor Ort und rückt so manche übertriebene Vorstellung zurecht.

Es klingt wie ein modernes Märchen: Mein Clubkamerad Harald flog Anfang des Jahres von Köln aus mit der Germanwings für 19 Euro nach; tizza, packte seinen Gleitschirm für acht Euro in den öffentlichen Anbringerbus nach Monaco, stieg dort beim Westminster Hotel aus dem Bus und ließ sich dann vom gleitschirmfliegenden Hotelier Maurice auf den Mont Gros zu einem genussvollen Abendflug chauffieren. Ich kam mir oben am Startplatz wie ein Depp vor, weil meine Benzinkosten und Autobahngebühren allein schon über 250 Euro gekostet hatten - one way, versteht sich. Als sparsamer Schwabe kommt man nach solch einer kalten Dusche or-

dentlich ins Grübeln und man gelobt sich eine selbst auferlegte Besserung, damit die lieben Euros im Sack bleiben.

Die Buchung: Selbst ist der Mann und die Frau

Mit Dumping-Preisen lässt sich im krisengeschüttelten Markt der Linienflug Gesellschaften auf Dauer kein Geld verdienen. Mit einer maximalen Auslastung des einheitlichen Fluggeräts aber schon, wenn zudem an den Landegebühren auf kleineren Provinzflughäfen und auch am Personal gespart



ignieger in den Urlaub

est drängt sich der Gedanke auf, wenn man die Werbung der low
en werden Fluggebiete für wenige Euros angefliegen, die für uns
Spass? Wo fängt der Stress an? Hans G. Isenberg recherchierte.

7



rmania Ellepress aMfIYANAIRcom 9""wing
«ANW.



Foto: Hans G. Henberg

wird. Verzichtet die Airline dann noch auf den teuren Vertrieb ihrer Tickets über das Reisebüro, dann kann sich das Paket schon rechnen. Nach diesem System arbeiten alle Low Cost-Airlines. Selbst bedeutende Touristik-Unternehmen wie TUI mit dem Hapag-Lloyd Express oder auch die Lufthansa mit Germanwings, sind mehrheitlich an den Billigfliegern beteiligt. In Punkto Flugsicherheit unterliegen die Low-Cost-Airlines den gleichen Bestimmungen wie die renommierten Linien-Gesellschaften. Für den Kunden bedeutet dies:

- Direktbuchung übers Internet oder telefonisch
- Keine Festpreise - Flexible Preisgestaltung
- Oft lange Anfahrtswege zum Provinzflughafen
- Eingeschränkter Bordservice
- r* Oft nur 15 kg statt 20 kg Freigeepäck

Tickets für Hapag-Lloyd Express und Air Berlin werden auch im Reisebüro, allerdings zu höheren Preisen, gebucht und verkauft, sofern man nicht selbst übers Internet buchen möchte. Der Aufpreis liegt derzeit bei ca. 15 Euro für den Hin- und Rückflug. Die Internet-Buchung vom Wohnzimmer aus geht Ruck-Zuck in vier Schritten. Telefonisch lässt sich bei den bekannten deutschen Billigfliegern auch eine Buchung durchführen, aber die Wartezeiten mit dem Call Center sind nach meiner Erfahrung während der Hauptgeschäftszeit nur etwas für starke Nerven. Ähnlich verhält es sich mit der tatsächlichen Preisgestaltung meines Tickets. Will ich zu den üblichen Zeiten fliegen, wo Geschäftsreisende unterwegs sind, kann das Ticket statt der

in der Werbung versprochenen 19 Euro durchaus auch 158 Euro nach Nizza kosten! Für den Rückflug bezahlt man ganz früh am Morgen oder spät in der Nacht dann 29 Euro oder auch mal 78 Euro, z.B. an Feiertagen. Eine flexible Preisgestaltung, je nach Auslastung, nennen dies die Low Cost-Airlines. Der Sprecher einer bekannten Fluglinie gab mir zu verstehen: „Nur etwa sechs Prozent der Sitzplätze entsprechen dem tiefsten Preis, den wir in der Werbung angeben. Zehn bis 30 Prozent der Sitzplätze sind immer noch so preiswert, dass man unbesorgt zugreifen kann, die restlichen Plätze sind keine „Sonderangebote“ mehr, seitdem die Lufthansa und andere Gesellschaften mit Frühbucher-Rabatten sich die Marktanteile wieder an Bord ziehen.“

Mein Tipp

So früh als möglich im Internet buchen, dann sind die niedrigsten Promotion-Angebote eventuell noch gültig. Für die Sommermonate werden die Flugzeiten schon Mitte Dezember auf der Homepage der Billigflieger veröffentlicht. Um den 20. Mai stehen die Winterflugzeiten fest. Früh am Morgen oder spät am Abend fliegen, die sogenannten Tagesrandflüge sind deutlich preiswerter als zu den Hauptgeschäftszeiten.

Die oft langen Anfahrtswege zu den Provinzflughäfen müssen nicht unbedingt einen Nachteil bedeuten, da nicht wenige Gleitschirm-Startplätze gerade von hier aus gut zu erreichen sind, Problematisch sind knapp terminierte Anschlussflüge, denn bei Verspätungen verfällt das bezahlte Ticket bei den Billigfliegern meist ersatzlos. So steht's in den umfangreichen Geschäftsbedingungen, die leider nur wenige Passagiere vor dem Flug im Internet lesen. Desgleichen muss das Gepäck nach jedem Flug aus- und dann wieder beim Anschlussflug eingecheckt werden. Auch am Bordservice wird kräftig gespart. Ein Gläschen Sekt z.B. schlägt in der Regel mit 4 Euro zu Bu-



Lufthansa-Triebwerks-Werkstatt

che, Selbstverpflegung ist bei den meisten Billigairlines angesagt. Wenig erfreulich ist das eingeschränkte Beförderungsgewicht, statt 20 Kilo Freigepäck werden meist nur 15 Kilo plus 7 kg Handgepäck akzeptiert. Die Airlines ändern immer wieder ihre Beförderungsbedingungen, deshalb den Link „Gepäck“ anklicken, dann weiß man Bescheid. Die Beförderung von Sportgepäck ist im Gegensatz zu den Charter-Airlines, wie bei der LTU, derzeit nur bedingt möglich, weil der Aufwand mit dem sperrigen Fahrrad, dem Drachen oder dem Surfbrett zusätzliche Arbeit bedeutet. Gleitschirme sollte man nach unseren Erfahrungen in einem rechteckigen Transportsack verpacken, bei dem keine heraushängenden Gurte die Transportbänder bei der Abfertigung blockieren können. Passender Transportsack: (Larca Cargo XL) Bezug über www.larca.de oder Tel: 07181-938060.

Keine Buchung ohne Preisvergleich

Ein Preisvergleich zu den Liniengesellschaften mit attraktiven Frühbuche-Rabatten und besonders den Charter-Airlines lohnt sich auf jeden Fall, denn letztlich zählen für unser Budget die Gesamtkosten der Reise: Flug — Mietwagen — Unterkunft. Interessant ist: Im Spätherbst verkaufen die Charter-Gesellschaften Restplätze nach Spanien und zu den Kanarischen Inseln, Sizilien, Griechenland, Marokko, der Türkei oder Portugal für die Hälfte der gewohnten Preise mit einem tollen Service, der auch keine Wünsche in der Beförderung von Sportgeräten offen lässt. Wir geben deshalb in unserer Aufstellung auch die bekanntesten „Restplätze-Verwerter“ der Charter- und Liniengesellschaften an. Bei allen Billigfliegern ist die Buchung von allerdings relativ teuren Hotels und Mietwagen ganz einfach über den entsprechenden Link möglich. Regressansprüche an die Billig-Airlines enden derzeit oft noch

im Nirwana. Für die Zukunft fordert das Europa Parlament deshalb Nachbesserungen, die dem Regress von Charterflügen in etwa entsprechen.

Die Tricks der Branche

Nach deutschem Recht legal, aber dennoch nicht die feine Kaufmannsart, sind die Zusatzkosten, mit denen die Branche um den letzten Euro kämpft. Alle mir bekannten ausländischen Billigflieger verlangen in der Regel zusätzliche Steuern und Gebühren zum total flexiblen One Way-Ticket Preis. Unter dem Strich kann das durchaus 10 bis 25 Prozent der Flugkosten betragen. Das andere Extrem: In Sonderaktionen verzichtet der irische Marktführer Ryanair auf diese zusätzlichen Gebühren und Steuern oder „verschenkt“ sogar auf ausgewählten Strecken 100 000 Sitzplätze übers Internet. Kein Schreibfehler, nur die Steuern und Gebühren mussten bezahlt werden! Bei deutschen Billigfliegern sind meist die Steuern und Gebühren im ebenso variablen Ticketpreis enthalten, aber nicht grundsätzlich. Beim nicht empfehlenswerten Ticketkauf übers Call Center der jeweiligen Fluglinie werden völlig unterschiedliche Gebühren verlangt. Ryanair verlangt 43 Cent pro Minute, LTU ist mit dem teuren Inlandsferngespräch dabei, Germanwings und Hapag-Lloyd Express lassen es mit 12 Cent pro Minute gut sein. Positive Ausnahme ist die Air-Berlin, sie verlangt nur den Tarif für ein Ortsgespräch. Wer bei Hapag-Lloyd Express übers Telefon oder das Reisebüro bucht, zahlt eine zusätzliche Gebühr von 7,50 Euro (!) pro Flug. Ryanair kassiert fünf Euro für die Buchung mit der Kreditkarte. Easyjet verlangt sogar 6,50 Euro für die an sich empfehlenswerte Buchung über die Kreditkarte. Merke: Auch mit Peanuts lässt sich die Rendite aufbessern.

WAVIRWAWAWiVRIM«

Gut geflogen - viel gespart: Die Billigflieger im Vergleich

Wenn der Berg nicht zum Propheten kommt, muss der Prophet zum Berg kommen. Gleiches gilt auch für uns Gleitschirmflieger. Ihr träumt von einem Gleitschirmflug im sonnigen Süden, wenn bei uns die ersten Schneeflocken fallen? Alles kein Problem. Die geeigneten Flugberge befinden sich im Umkreis von maximal 150 Kilometern vom jeweiligen Zielort unserer Low Cost-Airline. Mietwagen gibt es an jedem Flughafen, den man sich vernünftigerweise mit einem anderen Fliegerkumpel teilen sollte. Die Auswahl-Liste enthält nur Flugziele, die von Billigfliegern im Liniendienst derzeit angefliegen werden. Fastwöchentlich kommen neue Flugziele und Abflughäfen dazu, so dass der aktuelle Flugplan bei den jeweiligen Fluggesellschaften die Planung erleichtert. So wird Stuttgart ab Oktober von Germanwings und dem Hapag-Lloyd Express als neuem Stützpunkt angefliegen und auch Easyjet will von hier aus im kommenden Frühjahr starten. Im Flugplan Sommer 2003 sind mehr als 1.000 Flüge und rund 200 Verbindungen aufgelistet. Die nachfolgenden Ticketpreise wurden zwischen den Osterfeiertagen und Juli dieses Jahres ermittelt. Je nach Auslastung kann sich der angebotene Preis innerhalb weniger Sekunden schon wieder ändern, denn der Rechner in der Buchungszentrale kalkuliert fortlaufend entsprechend der Auslastung die neuen Preise. Deshalb: Sofort die Buchung bestätigen, wenn das Angebot stimmt.



Warten auf den Billig-Flieger

Billigflüge nach Italien

Region Rom

Bekannteste Gleitschirm-Fluggebiete der Römer sind der Roccasecca di Volsci bei Priverno mit zahlreichen Startplätzen und Norma, ebenso der Monte Scalambra und der Monte Orso bei Formia. Weitere Fluggebiete in den Abruzzen sind der Gran Sasso Gebirgszug mit dem Fonte Cerreto, der mit der Seilbahn erklommen wird sowie der Madonna di Pietracquaria bei Avezzano. Viele andere Flugberge bieten gerade im Spätherbst und Winter noch erfreuliche Voraussetzungen für iange Flüge in sanfter Thermik.

Abflughafen	Airline	Zielflughafen	Ticketpreis/Hin- Rückflug
Berlin-Tegel	Air-Berlin	Rom-Ciampino	ca. 58-68 €
Münster	Air-Berlin	Rom-Ciampino	ca. 58148 €
Köln-Bonn	Germanwings	Rom-Fiumicino	ca. 38239 €
Köln-Bonn	Hapag-Lloyd Express	Rom-Ciampino	ca. 40-129 €
Frankfurt-Hahn	Ryanair	Rom-Ciampino	ca. 60-184 €
Stuttgart	Hapag-Lloyd Express	Rom-Ciampino	Flugbetrieb ab 26.10.03 Aktuelle Ticketpreise im Internet

Region Comer See und Tessin

Der Flughafen Bergamo liegt nur eine halbe Autostunde vom Fluggebiet Cornizzola entfernt am Comer See zwischen Lecco und Como. Mit die besten italienischen Wettkampf-Piloten stammen aus dieser thermikverwöhnten Region. Alternative Fluggebiete dazu sind der Valcava bei Bergamo, der Monte Croce di Muggio bei Valsassina und natürlich Laveno mit dem Monte Nudo und dem Sasso del Ferro

Abflughafen	Airline	Zielflughafen	ticketpreis!Hin- 8 Rückflug
Berlin-Tegel	Air-Berlin	Mailand-Bergamo	ca. 58-98
Lübeck	Ryanair	Mailand-Bergamo	ca. 60-135€
Mönchengladbach	Air Berlin	Mailand-Bergamo	ca. 58 - 129€
Köln-Bonn	Germanwings	Mailand-Malpensa	ca. 39-108 €
Köln-Bonn	Hapag-Lloyd Express	Mailand-Bergamo	ca. 39 - 100 €
Frankfurt-Hahn	Ryanair	Mailand-Bergamo	ca. 30 - 67 €
Stuttgart	Germanwings	Mailand-Bergamo	Flugbetrieb ab Oktober 2003 Ticketpreis im Internet



Region Toskana

Hierzulande weniger bekannt sind die Fluggebiete in der Toscana wie der Diecimo bei Pisa, obwohl selbst die Flieger aus dem kühlen Norden Italiens hierher zum Fliegen im Spätherbst pilgern. Innerhalb einer Fahrstunde erreicht man vom Flughafen von Pisa aus die Flugberge Prato Fiorito, Castro, Lugliano, Benabbio, Perpoli, Monte Pitra Pertusa, den La Croce Arcana und noch weitere Flugberge, die für spätere Reisen auf uns warten. Die Florenzer GS-Piloten streben den Pratomagno bei Reggella oder den San Giuliano an, der nur eine halbe Fahrstunde von Pisa aus entfernt ist.

Abflughafen	Airline	Zielflughafen	Ticketpreis Hin- & Rückflug
Köln-Bonn	Hapag-Lloyd Express	Pisa/Florenz	ca. 39-134
Frankfurt Hahn	Ryanair	Pisa/Florenz	ca. 39-110 €
Stuttgart	Fiepeelloyd Express	Pisa/Florenz	Flugbetrieb ab 8.17.03 Aktuelle Ticketpreise im Internet.

Region Neapel/Abruzzen

Selbst vom geschichtsträchtigen Klosterberg Montecassino lässt es sich fliegen. Bei San Donato im Val di Comino gelegen gibt es bei der Auffahrt zum Colle Forca d'Acero einige Startplätze auf bis zu 1.430 m Höhe. Bester Flugberg der Region im Herbst und Winter ist bei den Locals der !! Redentore bei Formia. Bei der nahegelegenen Stadt Salerno sind weitere Berge wie der Monte di Capaccio Vecchio, der Monte Faito oder der Monte Stella interessant für die kalte Jahreszeit.

Abflughafen	Airline	Zielflughafen	Ticketpreis Hin- & Rückflug
Köln-Bonn	Hapag-Lloyd Express	Neapel	ca. 39-159
Stuttgart	Hapag-Lloyd Express	Neapel	Flugbetrieb ab 6.12.63 Aktuelle Ticketpreise im Internet

Sardinien

Die etwa 15 verschiedenen Fluggebiete auf der erst im Spätherbst so richtig beschaulichen Mittelmeerinsel liegen weit verstreut übers Land. Der Flughafen von Olbia ist günstig gelegen für vier der besten Fluggebiete, die sich auch zum Küstensoaren eignen: Flugberg la Calette südlich von Olbia, dann der Monte Longu, die Cala Gonone und der immerhin rund 900 Meter hohe Monte Tului. An Flugbergen ist auf Sardinien gewiss kein Mangel, aber ein lokaler Führer erleichtert die Suche nach den besten Spots.

Abflughafen	Airline	Zielflughafen	Ticketpreis Hin- & Rückflug
Hannover	Hapeelloyd Express	Olbia/Sardinien	ca. 39-148 €
Köln-Bonn	Hapag-Lloyd Express	Olbia/Sardinien	ca. 39-136 €

Region Catania auf Sizilien

Ganzjähriges Hauptfluggebiet auf Sizilien ist der einfache Gallo d'Oro und der etwas anspruchsvollere, aber auch beeindruckendere Monte Veneretta mit identischem Landeplatz am Strand von Letojanni bei Taormina. Vom Vulkanmassiv des Ätna wird am Pizzi Deneri und bei der Nicolosi Skistation geflogen. Nicht zuletzt wird bei Palermo am San Vito lo Capo und bei Bolognetta fleißig gesoart.

Abflughafen	Airline	Zielflughafen	Ticketpreis Hin- & Rückflug
Hannover	Hapag-Lloyd Express	Catania/Sizilien	ca. 39-156 €
Köln-Bonn	Hapag-Lloyd	Catania/Sizilien	ca. 39-156 €

UP cleans up:

1. Platz Weltmeisterschaft Alex Hofer (UP Tanga?)
1. Platz Schweizer Meisterschaft Alex Hafer (UP Targa)
1. Platz Deutsche Meisterschaft DIJver Rössel (UP Targa)
1. Platz Französische Meisterschaft Jean Marc. Caron (UP Targa)
1. Platz Französische Flachland Meisterschaft Damen - Elba Houdry [UP Summit 2)
1. Platz Austria Cup (Serie + offene Klasse) Stephan Stieglair (UP Trango R)
1. Platz Belgische Meisterschaft Philippe Sroers (UP Gambit C)
1. Platz Norwegische Meisterschaft Ronny Helgesen (UP Trango R)
1. Platz (9)ordische Meisterschaft Ronny Helgesen (UP Trango FI)
1. Platz Schwedische Meisterschaft Eric Rehnfoldt [UP Trango R)
1. Platz Portugiesische Meisterschaft Gil Navalho (UP Targa)
1. Platz Croatian Open Damen Sonja Papas [UP Summit 2)
1. Platz Greek Cup Arta Thanasis Mpitsikas [UP Trango
1. Platz Greek Cup Kreta Dionisis Vlesopoulos (UP Trango R)
1. Platz Russian Open Stephan Stieglair (UP Trango R)
2. Platz Red Bull Vertigo - Christian Maurer und Peter Neuenschwander (UP Acral)



www.up-europe.com



Billigflüge nach Spanien

Region Pyrenäen

Zahlreiche bekannte Fluggebiete bei Andorra wie Castejon de Sos oder Organya, aber auch weniger bekannte Küstensoaring-Spots bei Cap Creus nahe dem Hafen Porto de la Selva und bei Portbou, direkt an der spanisch-französischen Grenze. Der Flugplatz von Girona ist ideal gelegen, aber auch Perpignan ist nur eine Fahrstunde von den besten Flugbergen dieser fliegerfreundlichen Region entfernt.

Abflughafen	Airline	Zielflughafen	Ticketpreis Hin- & Rückflug
Düsseldorf	AirBerlin	Barcelona-Reus	ca. 58-189 €
Köln-Bonn	Hapag-Lloyd Express	Barcelona-Reus	ca. 38-99 €
Düsseldorf	Air-Berlin	Barcelona-Reus	ca. 58-190 €
Köln-Bonn	Germanwings	Barcelona-Reus	ca. 38-219 €
Frankfurt-Hahn	Ryanair	Girona	ca. 38-120
Stuttgart	Germanwings	Barcelona-Reus	Flugbetrieb ab Okt. 2003 Ticketpreise im Internet

Costa del Blanca

Die Costa del Blanca bietet in der Umgebung von Benidorm zahlreiche interessante Fluggebiete für jeden Geschmack. Der Caudete an der Sierra de Oli-va ist nur etwa 65 Kilometer von Valencia entfernt im Landesinneren, hier trifft man die besten Flieger der Region am Wochenende. Wer an der Küstenstraße nach dem Flugplatz von Valencia in Richtung Benidorm weiterfährt, findet bei Cullera und mit dem Morro Toix bei Calpe perfekt ausgerichtete Kanten zum Soaren. Landeinwärts geht's bei Benissa auf dem Coll de Rates oder dem Sella im Sommer thermisch voll zur Sache. Im Herbst, Winter oder Frühjahr ist entspanntes Fliegen in dieser sonnenverwöhnten Gegend angesagt.

Abflughafen	Airline	Zielflughafen	Ticketpreis an- & Rückflug
Hannover	Hapag-Lloyd Express		
Köln-Bonn	Hapag-Lloyd Express	Valencia	ca. 39-85 €
Stuttgart	Air-Berlin	Valencia	Flugbetrieb ab Nov. 2003. Flugplan und Ticketpreise Internet.
Stuttgart	Germanwings	Valencia	Flugbetrieb ab Dkl. 2003 Ticketpreise im Internet.

Costa del Sol

Wer kennt nicht das fliegerfreundliche Dorf La Herradura beim Fliegerzentrum von Almunecar? Vor zehn Jahren traf man im Winter die alten Kumpels am Hausberg Alfamar mit seinen drei Startplätzen. Heute verfügt die Region um Almunecar über zahlreiche neue Start- und Landeplätze, die nicht nur Soaring vom Besten bieten, sondern auch anspruchsvolle Streckenflüge wie am Otivar zulassen, der immerhin 925 m hoch ist und nur eine halbe Autostunde von Almunecar in Richtung Granada liegt. Im Einzugsgebiet der Sierra Nevada steht der 1.480 m hohe Cenes de la Vega, und mit 2.300 m Höhe beeindruckt der Orjiva, neben anderen hohen Flugbergen dieser Region.

Abflughafen	Airline	Zielflughafen	Ticketpreis Hin- & Rückflug
München	Deutsche BA (DBA)	Malaga	ca. 110-265 €
Stuttgart	Germania -Express	Alicante	ca. 180-240 €

Weitere Anbieter günstiger Flüge nach Malaga sind die Charter-Airlines.



Billigflüge nach Frankreich

Cote d'Azur

Bekannte Fluggebiete Monaco, Greolieres, Gourdon, Sospel, siehe DHV-Info 120, Monte Nero-Ospedaletti, Monte Bignone-San Remo etc., siehe DHV-Info 119. Nizza ist der ideale Ausgangspunkt für fast alle bekannten Fluggebiete in den französischen Seealpen.

Abflughafen	Airline	Zielflughafen	Ticketpreis an- & Rückflug
Hannover	Hapag Lloyd Express	Nizza	ca. 38-85 €
Köln-Bonn	Germanwings	Nizza	ca. 38-158 €
Stuttgart	Deutsche BA (DU)	Nizza	ca. 58-165 €

Region Gard

Weniger bekannte, aber schöne Fluggebiete in den Cevennen nördlich von Montpellier und Nimes: Anduze, Mont Bouquet, Courry, Pompignan, St. Dionisy, St. Come, Sinsans, Sueille etc. Die kaum eine Fahrstunde entfernten spanischen Fluggebiete in den Pyrenäen sind beim Flugziel Barcelona beschrieben.

Abflughafen	Airline	Zielflughafen	Ticketpreis an- & Rückflug
Frankfurt-Hahn	Ryanair	Monigellher' Perpignan	ca. 39-130 €

KONTAKTE

Air-Berlin www.airberlin.com, Tel: 01801-73800
Aerolloyd www.aerolloyd.de, Tel: 01802-302949
Deutsche BA www.flyba.com, Tel: 01805-359322
Easyjet www.easyjet.com/de, Tel: 01803-654321
Germania www.germania-flug.de, Tel: 01805-107207
Germanwings www.germanwings.com, Tel: 01805-955855
Hapag-Lloyd-Express www.h1x.com, Tel: 01805-093509
LTU www.ltu.de, Tel: 0211-9418333
Ryanair www.ryanair.com/german, Tel: 01906-69900

Billigflüge nach Griechenland

Region Thessaloniki/ Nordgriechenland

Im Spätherbst strömen noch warme Winde übers griechische Festland, da freut sich das Fliegerherz. Ab Mitte Dezember pfeift dann oft eisig kalter Wind über die hohen Berge und Dauerregen verhüllt das Land. Platamonas, der Hausberg, ist das bekannteste Fluggebiet bei Thessaloniki. Eine kleine Auswahl weiterer Fluggebiete: Stavros am Olymp, Kranea mit drei Startplätzen, Klipefki, Goni und zahlreiche Flugberge im Ossagebirge. Ohne örtliche Flugbetreuung ist man als Individual-Flugtourist auf verlorenem Terrain.

Ablflughafen	Airline	Ziellflughafen	3 Ticketpreis in & Rückflug
Köln-Bonn	Germanwings	Thessaloniki	ca. 39198 €
Köln-Bonn	Germanwings	Alpen	ca. 39 198 €
Stufiger]	Germanwings	Thessaloniki	ab Okt. 2003. Preise und Flugplan im Internet

Billigflüge in die Türkei

Die für das Fliegerzentrum Babadag in Ölüdeniz nächsten Flughäfen Dalaman oder Antalya werden derzeit von den Billigfluglinien noch nicht angeflogen. Ab dem kommenden Frühling soll eine tägliche Verbindung zwischen Köln-Bonn und Stuttgart nach Antalya auf dem Flugplan einer deutschen Airline stehen.

Ablflughafen	Airline	Ziellflughafen	& Rückflug
Köln-Bonn	Air Berlin	Istanbul	ca. 58-1 A8
Köln-Bonn	Germanwings	Istanbul	ca. 38-199 €
Stuttgart	Germanwings	Istanbul	ab Okt. 2003. Preise und Flugplan im Internet

Die Charter-Airlines schlagen zurück

Die Preisunterschiede zu den bekannten Chartergesellschaften sind in der Nebensaison oft geringer als man denkt. So flog die LTU im Februar und März jeweils donnerstags und sonntags von Düsseldorf aus für 99 Euro nach Rom und zurück. Nach Alicante und Malaga jettete die LTU im Spätherbst für 156 Euro ab Frankfurt/Main, München, und Stuttgart. Die staatliche Iberia bietet Flüge nach Malaga, Valencia und Alicante für 176 Euro im Internet an. Fazit: Die Billigfluglinien sind die Senkrechtstarter der Luftfahrtbranche der letzten Jahre, das beweisen eindeutig die Buchungszahlen der letzten zwei Jahre. Die ersten Firmenpleiten oder Übernahmen zeigen aber deutlich, dass nur wenige Billigfluglinien den mörderischen Preiskampf durchstehen werden. Wer als Gleitschirmflieger sich bei der Buchung dem geringsten Stress aussetzen möchte, bucht den etwas teureren Flug bei einer renommierten Charter-Airline außerhalb der Hochsaison, oder das Frühbucher- oder Restplätze-Ticket bei der Lufthansa und anderen bekannten Linienflug-Gesellschaften. Die absoluten Super-Schnäppchen sind hier allerdings tabu.

KONTAKTE

Vermarktet die Restplätze und Pauschal-Arrangements von Air-Berlin, Hapag-Lloyd Express und Germanwings: www.flyLoco.de.

Offizieller Restplätze-Vermarkter folgender Linien- und Charter-Fluggesellschaften:

Lufthansa, Aer Lingus, Air France, Alitalia, Austrian Airlines, British Airways, Finnair, Iberia, KLM, in LTU: www.opodo.de.

Spezialisierte Last Minute Internet-Agenturen für Restplätze von **Linienflügen und Pauschalreisen**: www.travelcharreLde, Tel: 01805/025500, www.ltur.de, Tel: 01805/212121

Marktführer in Deutschland für Restplätze mit örtlichen Agenturen.

www.start.de, 01805/7827833, www.lastminute.com, Tel: 01805/777257



3.1





foto: www.azoom.ch



Swing Fingspartgeräte GmbH
An der Leiten 4
82290 Landsberied
&ermang
tel.: +49 111 13141 3277 13138
fax.: +49 131 413277 8713
info@swingi.de

indiev.swing.de



Auf den Zahn gefühlt:

Populäre Fliegerclubs- wie sieht ihr Erfolgsrezept aus?

Dieser Beitrag soll den Einzelmitgliedern des DHV anhand einiger Beispiele einen guten Einblick in das Vereinsleben der 323 DHV-Clubs geben.

Wer lässt sich schon gerne in die Karten schauen? Bei den Recherchen zu diesem Bericht gab es wie in der großen Politik viele Wenn und Aber: "Als Vorsitzender bin ich immer der Depp, wenn in der Presse etwas steht, was so den Vereinsmitgliedern nicht passt," meinte einer meiner Gesprächspartner. Der andere Clubpräsident wollte sich mit keinem Wort über die Finanzlage seines Vereins äußern. Man sieht, es menschelt auch bei den Fliegern. Letztlich siegte die Einsicht, dass über die jahrelang geleistete Arbeit auch berichtet werden darf. Fünf ganz unterschiedlich positionierte Vereine wurden ausgewählt, denn überall in Deutschland wird geflogen, mit und ohne eigenem Flugberg, an der Winde oder am Schleppseil des Dragonfly. In der Szene sind alle fünf Clubs bekannt. Den Berliner Drachen- und Gleitschirmfliegern „Altes Lager“ gehört ein riesiger, ehemals russischer Militärstützpunkt mit einer etwa 2.300 Meter langen Start- und Landepiste, auf der schwere Truppentransporter landen könnten. Das 45 ha große Gelände fordert den 76 Mitgliedern einen freiwilligen Arbeitsaufwand ab, den wenige Flieger im Alpenvorland akzeptieren würden,

Bei den Bremer Flugsportlern „Die Thermikmöwen“ verträgt das Gesamtkonzept nur einen Bestand von 45 aktiven Fliegern. Ganz anders die Situation beim Drachen- und Gleitschirmverein Rhein-Mosel-Lahn. Dort sind 200 Drachen- und Gleitschirmflieger an sieben Naturstart- und acht Schleppgeländen fleißig an der Arbeit und am Fliegen. Im Gegensatz dazu besitzt der 277 Mitglieder starke 1. Parafly Club Schwaben in Stuttgart bislang kein eigenes Fluggelände. Dafür ist sein umfangreiches Ausfahrtenprogramm sicher einmalig in Deutschland. Dass der Tegernseer Tal Club (DGCTT) mit dem Wallberg einen Flugberg der Extraklasse betreut, zeigte sich wieder einmal in den letztjährigen Resultaten des Online Contest: Von den 197 Mitgliedern sind gut 20 Prozent strecken- und wettkampforientiert und behaupten sich seit Jahren an der Spitze der Streckenflug Pokale, Viele nicht mehr aktive Flieger gehören dem Verein immer noch an, was auf gesellige Runden an den Clubabenden schließen lässt. Kein Wunder beim spritzigen bayerischen Bier.

Drachen & Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn

Gegründet: 1985

Mitgliederzahl: 200

1. Vorsitzender: Peter Wihl

Eigenes Fluggelände: Sieben Naturstart- und acht Schleppgelände

Verhältnis Drachen- zu Gleitschirmpiloten: ca. 95% Gleitschirmpiloten

Kontaktadresse: Frank Herr, Pressewart, Niederwambacherstr. 8,

57614 Steinel, Tel: 02684/977214, FrankHerr@gmx.cle,

Info Tel: 0160/98450055

Kontakt im Internet: R.Weichsel@freenet.de

Homepage des Vereins: www.thermik4u.de

FRAGEN AN DEN PRESSEWART FRANK HERR:

Wie viele Piloten waren bei Eurer Gründung dabei, und wer war der erste Vorsitzende?

15 Piloten gründeten am 15.05.85 den Verein und der 1. Vorsitzende war Norbert Kiefl, der den Verein bis Ende 1993 leitete. Norberts Inspiration war 1973 der 1. Flug von Mike Harker von der Zugspitze. Der Verein wurde gegründet, um eine Winde zu betreiben und zum gegenseitigen Austausch von Erfahrungen, Erlebnissen und Wissen.

2. Rekrutiert sich der Verein heute primär aus Genussfliegern oder aus leistungsorientierten Strecken- und Wettkampfpiloten?

Mindestens 95% unserer Flieger sind reine Genussflieger, die nichts mit dem Wettkampffliegen am Hut haben, sondern den Sport nur aus Spaß an der Freude betreiben

3. Wie betreut Ihr Euer eigenes Fluggebiet und steht das Fluggebiet auch Gastfliegern offen?

Verlangt Ihr eine Start- und/oder Landeplatzgebühr für Gastflieger?

Jedem Fluggebiet wird ein Vereinsmitglied als sogenannter Geländewart zugeteilt, der die Aufgabe hat, sich um die Belange des Geländes zu kümmern. Natürlich nicht alleine, sondern mit Unterstützung des Vorstandes bei rechtlichen Fragen oder der Organisation von Pflegemaßnahmen etc. Unsere Fluggebiete stehen grundsätzlich allen Gastfliegern ohne Einschränkungen offen. Wir verlangen keine Start-, Flug- oder Landegebühren. Beim Fluggelände Gedeonseck in Boppard haben wir allerdings vom DHV zur Auflage bekommen, dass dort nur B-Schein-Inhaber und eingewiesene Vereinsmitglieder fliegen dürfen. Dies ist aber eine reine Sicherheitsauflage und keine Schikane Gastfliegern gegenüber.

4. Wie gestaltet Ihr Eure monatlichen Clubabende?

Wir versuchen für jeden Clubabend Themen zu finden, die ein gemütliches Beisammensein nicht ausschließen. Diashow, Vortrag von Karl Slezak, Streckenflugseminar mit Armin Harich, was bei Fliegerversicherungen zu beachten ist usw...

5. Werden sicherheitsrelevante Lehrgänge und Kurse angeboten?

Ja, regelmäßig veranstalten wir z.B. das Rettungsgerätewerfen in der Halle, Sicherheitstraining in den Alpen und auch Baumrettungs-Seminare.



6. Werden Sport- und Wettbewerbsaktivitäten vom Verein aktiv und finanziell gefördert?

Wir haben ein Budget von 600 Euro im Jahr, um Mitglieder bei Wettkämpfen finanziell zu unterstützen. Jedoch ist das Interesse an Wettkämpfen eher gering.

7. Werden Neueinsteiger und Nachwuchspiloten in der Fortbildung unterstützt?

Im Moment nicht explizit. Eine Idee wäre es, jedem neuen Mitglied ein „altes“ als Ansprechpartner zu vermitteln.

8. Engagiert sich der Verein für humanitäre Zwecke oder im Landschafts- und Naturschutz?

Landschaftsschutz betreiben wir in Zusammenarbeit mit den unteren Naturschutzbehörden. Im Ausgleich dafür, dass wir Genehmigungen für bestimmte Fluggelände bekommen, unterstützen wir personell durch Arbeits-

einsätze anfallender Arbeiten an anderer Stelle, wie Entbuschungsmaßnahmen in Weinbergen.

9. Arbeitet Ihr mit einer Flugschule zusammen und werden Umschulungen angeboten?

Wir arbeiten mit der Flugschule Airsport 2000 aus Siegen und mit der Flugschule Airpower von Mike Grau aus Freiburg zusammen, die regelmäßig Schulungen aller Art zu Sonderpreisen für unsere Vereinsmitglieder durchführen.

10. Wieviele Clubausfahrten finden jährlich statt?

Mindestens zwei Ausfahrten. Im Frühjahr geht es in die Alpen nach Westendorf, Sillian, Dorfgastein oder zum Wattles. Kriterien vor Ort sind: Fährt die Seilbahn regelmäßig? Einfaches Fluggebiet? Gutes Hotel in der Nähe der Seilbahn? Kinder- und familienfreundlich?

11. Werden auch Fernreisen außerhalb von Europa angeboten?

Ja, im Herbst werden Ausflüge geplant. So waren im Oktober 2002 18 Mitglieder zum Fliegen auf Bali und 60 Vereinsmitglieder zog es nach Ölüdeniz in die Türkei. Für 2004 steht Neuseeland auf dem Programm. Hier spielen bei europäischen Reisezielen die Billigfluglinien Germanwings und Ryan-Air eine immer größere Rolle, die von unserem Einzugsgebiet aus starten.

12. Hat der Verein ein gewisses Vereinsvermögen, und wozu soll es in Zukunft verwendet werden?

Wir haben eine „gesunde“ Kasse. Der Großteil der Investitionen geht für neue Fluggelände drauf. So kostete z.B. die Herrichtung des Geländes Bremm an der Mosel ca. 2.500 Euro. Die Wartung und Reparatur der zwei Winden verschlingt auch immer einiges an Geld. In Zukunft soll in die Jugendförderung spürbar mehr Geld investiert werden.

13. **Organisiert der Verein verbilligte** Sammelbestellungen von Funkgeräten, GPS-Geräten oder Rettungsschirmen?

Ja, neulich haben wir durch eine Sammelbestellung preiswert GPS-Geräte bezogen.

14. Besteht Kontakt untereinander über Mailing Listen im Internet, Info-Telefon oder Clubzeitschrift?

Ja, über unsere Mailing Liste im Internet und der abzeitschrift Thermik-Info, die vier Mal jährlich erscheint mit allen Neuigkeiten und Terminen. Ein Info-Telefon wird auch unterhalten, nimmt aber in seiner Bedeutung immer weiter ab, denn die schnellste Möglichkeit Mitglieder zu informieren bietet unser kostenloser SMS-Service. Alle Mitglieder erhalten hier zeitnah Fluginfos über die Fluggelände-Bedingungen etc. aufs Handy übermittelt.

15. Wie ist das Verhältnis zu anderen Fliegerclubs in der näheren Umgebung?

Gut. Mit dem Siebengebirger-Club haben wir z.B. ein Kooperationsabkommen, welches die kostenlose und uneingeschränkte Nutzung unserer Fluggebiete beinhaltet. Einmal jährlich treffen sich die Vorstände, um Termine und gemeinsame Aktivitäten abzustimmen.

16. Sind weitere Mitglieder willkommen oder besteht eine Aufnahmesperre, und wenn ja, warum?

Wir haben keine Aufnahmesperre und neue Mitglieder aus der Region sind herzlich willkommen.

17. **Was ist Euer Erfolgsrezept auf den Punkt gebracht? Wovon profitiert das einzelne Mitglied ganz besonders?**

Die Sonne scheint von oben. Engagement ist gefragt. Es ist wichtig, im Vorstand ein paar „Verrückte“ zu haben, die die Sache in die Hand nehmen. Nicht diskutieren, sondern machen-machen-machen. Auch im Vorfeld oft tot diskutierte Maßnahmen wurden plötzlich für gut befunden, als sie vom Vorstand durchgedrückt wurden. Jedes Mitglied profitiert davon. Es werden Ausfahrten organisiert, Weiterbildung wird angeleiert und vor allem werden Fluggebiete in unserer Heimat gesichert.

18. In welchem Punkt besteht Nachholbedarf?

In der Jugendförderung. Wir überlegen, ob wir allen jugendlichen im Einzugsgebiet einen kostenlosen Schnupperkurs anbieten können.

Golden Dill 11 ?

Bright omni 1

Aspen DHV 2

Bliss DHV 2-3

6951D/EADT

www.gradient.cx

Turnpoint GmbH

Edlingerstrasse 68

0 83071 Stephanskirchen/Balerbach

Tel 08036-9088261, Fax: 08036-9088260

info@turnpoint.de, www.turnpoint.de

DEUTSCHLAND + AUSTRIA

Avax RSE

Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Berlin-„Altes Lager“ im DCB (DGF)

Gegründet: 11. November 1996
 Mitgliederzahl: 76 (33 HG; 43 GS)
 1. Vorsitzender: Hans-Christoph Buddee
 Eigenes Fluggelände: ja, Sonderlandeplatz „Altes Lager“ und Teufelsberg in Berlin
 Kontaktadresse: Hans-Christoph Buddee, Gervinusstraße 16, 10629 Berlin, Info Tel: 030/3231376 mobil: 0171 / 2337589, e-mail-Adresse: buddeedcb@t-online.de, Kontakt im Internet: www.dcb.org

FRAGEN AN DEN VORSITZENDEN HANS CHRISTOPH BUDDEE

1. Wie viele Piloten waren bei Eurer Gründung dabei, und wer war der erste Vorsitzende?

11 Mitglieder waren bei der Gründungsversammlung dabei; erster Vorsitzender war Roland Knupper, zweiter Hans-Christoph Buddee und Kassenswart Bernd Bodtke, die auch den Vorstand des Drachen-Flieger-Club Berlin e. V. (DCB) bildeten. Der DCB ist Berlins ältester Drachenfliegerclub, der als Delta Club Berlin e. V. (DCB) am 20. Januar 1976 gegründet und auf der Mitgliederversammlung vom 08.02.1979 in Drachenflieger-Club Berlin umbenannt worden ist. Der geschäftsführende Vorstand beider Vereine ist identisch, um hier von vornherein widerstreitende Interessen auszuschließen. Gründungs-idee des DGF war von Anfang an, nicht nur ein Fliegerclub zu sein, sondern sich aktiv in die Diskussionen über die sportliche Ausgestaltung unseres Luftsportes im DHV „gestaltend“ einzumischen.

2. Rekrutiert sich der Verein heute primär aus Genussfliegern oder aus leistungsorientierten Strecken- und Wettkampfpiloten?

Wir haben derzeit 102 aktive Luftsportler, von denen im vergangenen Jahr 26 auf Strecke gegangen sind und insgesamt 3.959,30 km geflogen wurden. Neun Streckenflüge lagen zwischen 105 und 144 km. Unsere streckenflugbegeisterten Piloten haben alle als Genussflieger angefangen und versuchen heute, den Gedanken des leistungsorientierten Streckenfliegens unter den Genussfliegern zu verbreiten.

3. Wie betreut Ihr Euer eigenes Fluggelände und steht das Fluggebiet auch Gastfliegern offen? Verlangt Ihr eine Start- und/oder Landegebuhr für Gastflieger?

Wir haben zwei Fluggebiete: 1. Teufelsberg in Berlin, der einzige Flugberg mitten in einem kontrollierten Luftraum in Deutschland, allerdings eher ein Übungs- hang mit etwas mehr als 50 m über Grund. Startrichtungen:

Nord/West und Süd. Jeder Pilot kann dort fliegen, meist sind es heute Gleitschirmpiloten. Zur Deckung der Kosten wird eine Jahresgebühr erhoben. Gäste, die nur besuchsweise in Berlin sind, fliegen dort unentgeltlich.

2. Sonderlandeplatz „Altes Lager“. Wir sind im Wesentlichen ein Windschleppverein mit einer Koch- und einer Wesselmannwinde. Für Vereinsmitglieder ist der Schlepp unentgeltlich. Der Schleppbetrieb wird über die Mitgliedsbeiträge finanziert. Gäste zahlen Schleppgebühren, siehe DHV-Info 120. Seit Oktober 2002 ist unser Platz als Sonderlandeplatz „Altes Lager“ auch für Ultraleichtflugzeuge zugelassen. F-Schlepp für Hängegleiter kann derzeit nur im Rahmen von § 25 LuftVG-Genehmigungen erfolgen.

4. Wie gestaltet Ihr Eure monatlichen Clubabende?

Unsere monatlichen Clubabende sind fast immer Arbeitssitzungen, auf denen die Probleme unseres 45 ha großen Fluggeländes „Altes Lager“ diskutiert, Arbeitseinsätze abgesprochen und die Übernahme freiwilliger Aufgaben abgesprochen werden. Gemütliches Beisammensein findet auf dem Platz am Lagerfeuer statt.

5. Werden sicherheitsrelevante Lehrgänge und Kurse angeboten?

Ja, einmal im Frühjahr Rettungsschirmwerfen und -packen. Fast jedes Jahr findet ein mehrtätiges Windschleppsicherheitsseminar in Theorie und Praxis mit Horst Barthelmes sowie ein saisonales Vorbereitungstreffen unserer Streckenpiloten statt.

6. Werden Sport- und Wettbewerbsaktivitäten vom Verein aktiv und finanziell gefördert?

Der Verein bezahlt z. B. die Startgebühr beim Norddeutschen XC-Cup, Kosten beim Online-Contest sind den einzelnen Teilnehmern bisher nicht entstanden, die ggf. im kommenden Jahr fällig werdenden 2,00 Euro pro Teilnehmer

werden wahrscheinlich die Piloten tragen. Bisher hat der Verein sich bis zu einem Betrag von etwa 155,00 Euro an den Ausbildungskosten zum Windenführer beteiligt.

7. Werden Neueinsteiger und Nachwuchspiloten in der Fortbildung unterstützt?

Das geschieht während des Schleppbetriebes und bei Vereinsausflügen nach Teneriffa (Gleitschirme) und Lanzarote (Drachenflieger).



8. Engagiert sich der Verein für **humanitäre Zwecke oder im Landschafts- und Naturschutz**?

In Absprache mit den entsprechenden Naturschutzverbänden pflegen wir große Teile unseres Wiesengeländes so, dass Bodenbrüter sich weiterhin heimisch fühlen und sich ausbreiten können. Kostenlose Schnupperkurse können wir mangels Fluglehrer leider nicht anbieten.

9. **Arbeitet Ihr mit einer Flugschule zusammen und werden Umschulungen angeboten?**

Wir bieten wieder mangels Fluglehrer keine Schnupperkurse an. Bei Nachfragen nach Ausbildungsmöglichkeiten verweisen wir auf die in Saarmund tätige Flugschule von Lukas Bader, der bei uns Mitglied ist sowie auf Flugschulen in Jena und auch auf die Flugschulen in Bayern.

10. **Wieviele Clubausfahrten finden jährlich statt?**

Das hängt von den Aktivitäten einzelner Mitglieder ab, der Clubvorstand organisiert derartige Ausflüge nicht. Jedes Jahr gibt es einen Clubausflug nach Teneriffa für unsere Gleitschirmpiloten, bis vor einem Jahr regelmäßig auch nach Lanzarote für Drachenflieger, jetzt nur noch gelegentlich.

11. **Werden auch Fernreisen außerhalb von Europa angeboten?**

Nicht vom Club. Einzelne Mitglieder fahren regelmäßig nach Australien und gelegentlich in die Türkei.

12. **Hat der Verein ein gewisses Vereinsvermögen und wozu soll es in Zukunft verwendet werden?**

Der Verein ist Eigentümer des Sonderlandeplatzes „Altes Lager“. Er besitzt darüber hinaus zwei Winden, 7 Shelter, einen Flachbau, der gerade wieder instandgesetzt wird. Zwei Shelter sind zur Unterbringung unserer Winden, Lepos und als Abstellraum für Trikes hergerichtet worden. Außerdem haben wir ein großes Drachenlager auf dem Platz.

13. **Organisiert der Verein verbilligte Sammelbestellungen von Funkgeräten, GPS-Geräten und Rettungsschirmen?**

Ja, bei Bedarf der Mitglieder.

14. **Kontakt untereinander über Mailing-Liste im Internet, Info-Telefon oder Clubzeitschrift?**

Mailing-Liste und Info-Telefon sowie drei bis viermal über das DCB-INFO.

15. **Wie ist das Verhältnis zu anderen Fliegerclubs in der näheren Umgebung?**

Freundschaftlich. Reduzierte Schleppgebühren, bei Vereinsbesuchen Pauschalvereinbarungen. Visionäres Ziel ist es, alle Clubs der Region Berlin/Brandenburg um Berlin herum auf unser Fluggelände zu konzentrieren.

16. **Sind weitere Mitglieder willkommen oder besteht eine Aufnahme-sperre, und wenn ja, warum?**

Wir freuen uns über jedes Neumitglied und werden keinen Aufnahmestopp verhängen, weil unser Sport das nicht verträgt, es der Entwicklung unseres Sportes abträglich ist und letztendlich wie ein Boomerang auf den Verein zurückschlägt.

17. **Was ist Euer Erfolgsrezept auf den Punkt gebracht? Wovon profitiert das einzelne Mitglied ganz besonders?**

Ausschlaggebend für den Erfolg unseres Vereins ist in erster Linie unser Fluggelände, der Sonderlandeplatz „Altes Lager“, das nach unseren Informationen das größte Schleppgebiet Deutschlands ist. Aber ebenso wichtig war die Entscheidung des Vereins, den Windenschleppbetrieb für die Mitglieder über den Jahresbeitrag zu finanzieren und keine gesonderten Schleppgebühren zu erheben. Weiterhin hat sich der regelmäßig nicht nur an den Wochenenden, sondern auch unter der Woche stattfindende Windenschleppbetrieb positiv ausgewirkt sowie die Bereitschaft vieler Mitglieder, Winde zu fahren. Es ist nicht nur Politik des Vorstandes, sondern auch unserer Streckenflieger, jeden aktiven Drachen- bzw. Gleitschirmpiloten anzuhalten, sich zum VV in den Führer ausbilden zu lassen und Winde zu fahren. Dabei lösen sich die Windenfahrer regelmäßig so ab, dass jeder auch in die Luft kommt.

18. **In welchem Punkt besteht Nachholbedarf?**

Was uns fehlt, sind Drachen- und Gleitschirmfluglehrer im Verein. Weiter fehlt ein vereinseigenes Schlepptrike und die notwendige Zahl ausgebildeter schleppberechtigter Piloten. Wir haben zwar Mitglieder mit Trikes und entsprechenden Berechtigungen, die jedoch in Saarmund stehen und dort aktiv sind, weil der Flugplatz von Berlin aus sehr schnell zu erreichen ist. An diesem Aufgabenfeld wird gearbeitet, aber das scheint noch ein längerer Weg zu sein.



GLEITSEGELCLUB WESER (GSC-WESER)

Gegründet: 1993

Mitgliederzahl: 40 aktive und 22 passive

1. Vorsitzender: Prof. Dr. Uwe Apel

Eigenes Fluggelände: Fluggelände Lüdingen gepachtet

Verhältnis Drachen- zu Gleitschirmpiloten: 38 GS zu 2 HG

Kontaktadresse: Helmut Giesen, 2. Vorsitzende, Heinrich-Heine-Str.74, 28211 Bremen, Tel: 0421/ 230839

Kontakt im Internet: gscgieserenord-com.net

Homepage des Vereins: www.gsc-weser.de/www.gsc-weser.info

FRAGEN AN DEN VORSITZENDEN PROF. DR. UWE APEL

1. **Wie viele Piloten waren bei Eurer Gründung dabei, und wer war der erste Vorsitzende?**

Sieben Piloten gründeten den Verein mit dem ersten Vorsitzenden Rainer Haake. Sie sahen sich in der misslichen Lage, immer zum Fliegen in die Berge fahren zu müssen. Deshalb lag es nahe, einen Verein zu gründen und an der Winde zu fliegen.

2. **Rekrutiert sich der Verein heute primär aus Genussfliegern oder aus leistungsorientierten Strecken- und Wettkampfpiloten?**

Mit der Ausnahme von drei Piloten sind alle Mitglieder Genussflieger



3. Wie betreut Ihr Euer eigenes Fluggebiet und steht das Fluggebiet auch Gastfliegern offen? Verlangt Ihr eine **Start- und/oder Landeplatzgebühr für Gastflieger?**

Die Betreuung erfolgt durch unseren „Geräte- und Geländewart“. Gastflieger sind willkommen und zahlen eine Schleppgebühr von 5 Euro je Schlepp.

4. Wie gestaltet Ihr Eure monatlichen **Clubabende?**

Es gibt jeden 1. Mittwoch im Monat einen GSC-Stammtisch zum Plaudern.

5. Werden **sicherheitsrelevante Lehrgänge und Kurse** angeboten?

Ja, zum Beispiel Windseminare, Sicherheitstraining, 1. Hilfe Kurse und Fliegercamps zur Fortbildung.

6. Werden **Sport- und Wettbewerbsaktivitäten vom Verein aktiv und finanziell gefördert?**

Nach Absprache. Teilnahme am Streckenflugpokal XC-Cup. Keine finanzielle Förderung, Mitglieder sind fast ausschließlich Genusssflieger.

7. Werden **Neueinsteiger und Nachwuchspiloten** in der Fortbildung unterstützt?

Ja, z.B. beim Bodenhandling unter Starkwind-Startbedingungen.

8. **Engagiert sich der Verein für humanitäre Zwecke oder im Landschafts- und Naturschutz?**

Ist derzeit bei uns in der Diskussion.

9. **Arbeitet Ihr mit einer Flugschule zusammen und werden Umschulungen angeboten?**

Wir haben gute Beziehungen zur Harzer Gleitschirmschule von Knut Jäger.

10. **Wieviele Clubausfahrten finden jährlich statt?**

Eine schon traditionelle mehrtägige Ausfahrt nach Saalbach/Hinterglemm.

11. **Werden auch Fernreisen außerhalb von Europa angeboten?**

Nein.

12. **Hat der Verein ein gewisses Vereinsvermögen, und wozu soll es in Zukunft verwendet werden?**

Wir stehen finanziell auf gesunden Füßen und beabsichtigen ein Schleppgelände zu erwerben sowie den Kauf eines Tandemschirms zur Förderung des Luftsports.

13. **Organisiert der Verein verbilligte Sammelbestellungen von Funkgeräten, GPS-Geräten oder Rettungsschirmen?**

Ja, je nach Bedarf.

14. **Kontakt untereinander über Mailing Liste im Internet, Info-Telefon oder Clubzeitschrift?**

Ja, über unsere Mailing Liste im Internet und übers Windenhandy 0170-71 27 165. Telefonisch abrufbare Telwind-Wetterstation unter 0160-91 25 95 30.

15. **Wie ist das Verhältnis zu anderen Fliegerclubs in der näheren Umgebung?**

Freundschaftliches Verhältnis zu den Hamburger Drachenfliegern und Nutzung eines ihrer Fluggelände in Hörpel.

16. **Sind weitere Mitglieder willkommen oder besteht eine Aufnahme-sperre, und wenn ja, warum?**

Wir sind jetzt 40 aktive Piloten. Auf einer Mitgliederversammlung wurde eine maximale Mitgliederzahl von 45 beschlossen, weil sonst der Schleppbetrieb für den Einzelnen darunter leiden würde.



17. **Was ist Euer Erfolgsrezept auf den Punkt gebracht? Wovon profitiert das einzelne Mitglied ganz besonders?**

Das Erfolgsrezept liegt in unserer finanziellen und organisatorischen Struktur. Durch die Finanzierung über einen festen Mitgliedsbeitrag und ein Minimum an Regeln für die Abläufe im Verein können die Mitglieder ihren Sport mit minimalem organisatorischem und nicht-fliegerischem zeitlichen Engagement betreiben.

18. **In welchem Punkt besteht Nachholbedarf?**

Nachholbedarf besteht für einen großen Teil der Clubmitglieder bezüglich der Wahrnehmung der Entwicklung des Gleitschirmsports insgesamt auf die persönlichen Möglichkeiten der Ausübung. Dadurch ist u.a. eine geringe Bereitschaft da, zugunsten des Gleitschirmsports insgesamt Einschränkungen/Nachteile für sich selbst in Kauf zu nehmen. Beispiel Vergrößerung des Vereins zur Förderung des Gleitschirmsports versus dadurch eventuell bedingte leicht reduzierte Flugmöglichkeiten.



1. PARAFLY-CLUB-SCHWABEN (1.PCS)

Gegründet: 1988

Mitgliederzahl: 290

1. Vorsitzender: Lorenz Datz

Eigenes Fluggelände: Keines

Verhältnis Drachen- zu Gleitschirmpiloten:

ca. 95% Gleitschirmpiloten

Kontaktadresse:

Lorenz Datz, Privat Straße 8, 71254 Ditzingen, Info-Tel: 07152/332824,

e-mail: LorenzDatzgweb.cle

Kontakt im Internet: www.1pcs.de

FRAGEN AN DEN VORSITZENDEN LORNEZ DATZ

Wie viele Piloten waren bei Eurer Gründung dabei, und wer war der erste Vorsitzende?

Am 21. Mai 1988 trafen sich 18 Piloten bei Achim Runge und gründeten den 1.PCS. Ende 1988 hatte der Verein schon 63 Mitglieder und 18 gemeinsame Ausfahrten wurden im gleichen Jahr durchgeführt. Achim setzte auf gesellige Ausfahrten zu neuen Fluggebieten, günstige Einkäufe durch Sammelbestellungen und verbilligte Prüfungen mit befreundeten Flugschulen. Von 1996 bis 2001 führte dann Wolfgang Arnold den Verein und seit Ende 2001 steht Lorenz Datz am Ruder.

2. Rekrutiert sich der Verein heute primär aus Genussfliegern oder aus leistungsorientierten Strecken- und Wettkampfpiloten?

Grundsätzlich setzt sich jedes Mitglied seine eigenen Maßstäbe, um dann mit viel Engagement und Freude sein Ziel zu erreichen - harte Leistung erbringen wir im Job. Deshalb sind die meisten Mitglieder Genussflieger und etwa 10 % leistungsorientierte Strecken- und Wettkampfpiloten. Unsere Drachenflieger sind ohne Ausnahme auch Gleitschirmflieger.

3. Wie betreut Ihr Euer **eigenes Fluggebiet** und steht das Fluggebiet auch Gastfliegern offen? Verlangt Ihr eine Start- und/oder Landeplatzgebühr für Gastflieger?

Leider steht uns (noch) kein eigenes Fluggelände zur Verfügung. An einer Zulassung arbeiten wir. Dafür reisen wir viel und gerne. Wir freuen uns über eine gebührenfreie Nutzung von Start- und Landeplätzen, haben aber absolut Verständnis, wenn die Pflege eines Fluggeländes eine Tagesgebühr nötig macht. Bei Bedarf sprechen sich unsere Organisatoren der Touren mit dem besuchten Verein vorweg ab.

4. Wie gestaltet Ihr Eure monatlichen Clubabende?

Clubabende sind typischerweise ein Mix aus Fachvortrag eines hochkarätigen Referenten wie Corinna Schwiegershausen, Karl Slezak, Christoph Kirsch, Mike Küng, aber auch Experten anderer Flugdisziplinen wie Fallschirmsprung-Weltmeister und Base Jumper Klaus Renz. Mit dabei sind häufig Gäste befreundeter Vereine. Nach dem Vortrag folgt der „gemütliche Teil“ des Abends.

5. Werden sicherheitsrelevante Lehrgänge und Kurse angeboten?

Regelmäßigveranstalten wir mit Klaus Irschik von der Flugschule Göppingen das Rettungsgerätewerfen in der Halle. Wichtig ist unser jährliches Sicherheitstraining am Vierwaldstätter See bei Fabian Schreiner. Desweiteren bieten wir 1. Hilfe Kurse, Baumrettungs-Seminare mit der Bergwacht sowie Start-Handlingskurse an.

6. Werden Sport- und Wettbewerbsaktivitäten vom Verein aktiv und finanziell gefördert?

Wir haben einen Fördertopf für Wettbewerbspiloten, die sich seit Gründung des Online Contest deutlich vermehrt am Streckenflug-Pokal und anderen Landesmeisterschaften beteiligen. Unsere Mitglieder erhalten dafür Startgeldzuschüsse, die in diesem Jahr deutlich angehoben wurden.

7. Werden Neueinsteiger und Nachwuchspiloten **in der Fortbildung unterstützt?**

Unsere Fortbildungskurse richten sich an alle: Neueinsteiger können bei den Ausfahrten von den erfahrenen Revierkennern in der Gruppe lernen und die „älteren“ Flieger profitieren von neuen Starttechniken und dem Flugverhalten neuer Schirmtypen, die sich anders verhalten als bislang gewohnt.



B. Engagiert sich der **Verein für humanitäre Zwecke oder im Landschafts- und Naturschutz?**

Ja, unsere Einnahmen durch zahlreiche Passagierflüge, z.B. bei der Landesgartenschau 2002 flossen zu 100% an die Flutopfer vom vergangenen Jahr. Unsere Mitglieder sind bei befreundeten Clubs im Landschaftsschutz aktiv.

9. Arbeitet Ihr mit einer **Flugschule zusammen und werden Umschulungen angeboten?**

Der 1. PCS stützt sich auf die Fachkompetenz der Flugschule Göppingen in der Weiterbildung und bei sicherheitsrelevanten Themen. Jürgen Klose von der Flugschule Albatros ist unser Partner bei Winden-Seminaren.

10. **Wieviele Clubausfahrten finden jährlich statt?**

Wir waren 2002 an 175 Tagen bei 26 Ausfahrten in Europa und bei Fernreisen unterwegs, die von unseren 23 Tourenexperten betreut und organisiert wurden. 2003 stehen 33 Ausfahrten auf dem Programm, übrigens alle zum Selbstkostenpreis. 220 Mitglieder nahmen 2002 an diesen Reisen teil.

11. **Werden auch Fernreisen außerhalb von Europa angeboten?**

Unsere Highlights sind echte Hämmer, wie 2001 Südafrika, 2002 Ile Reunion und in diesem Jahr Mexiko/USA sowie die alljährlichen Fliegerurlaube auf Teneriffa, in Monaco oder Slowenien.

12. **Hat der Verein ein gewisses Vereinsvermögen, und wozu soll es in Zukunft verwendet werden?**

Der 1. PCS hat über die Jahre gut gewirtschaftet, unser Vermögen kann sich sehen lassen. Es wird für sicherheitsrelevante Kurse, die Weiterbildung, die Organisation von Reisen, aber auch für den Kauf oder die Pacht eines zukünftigen eigenen Fluggeländes verwendet werden.

13. **Organisiert der Verein verbilligte Sammelbestellungen von Funkgeräten, GPS-Geräten oder Rettungsschirmen?**

Klar ist, dass jeder Lieferant einem Club mit knapp 300 Mitgliedern verlockende Angebote unterbreitet. So bezogen wir letztes Jahr starkverbilligte GPS-Geräte für den Online Contest und unseren eigenen Streckenflug-Pokal. Viele neue Funkgeräte und über 250 Suunto-Kompasse wurden zu Sonderpreisen eingekauft. Unsere erste diesjährige Sammelbestellung

neuer Rettungsschirme lohnt sich wieder für alle Beteiligten.

14. **Kontakt untereinander über Mailing-Liste im Internet, Info-Telefon oder Clubzeitschrift?**

Kommunikation und Absprachen sind das A und O in unserer wetterabhängigen Sportart. Wir nutzen deshalb intensiv unsere Mailing-Liste im Internet und der Diskussionsliste sowie der vier mal im Jahr erscheinenden Clubzeitschrift. Das Info-Telefon soll in Zukunft eventuell durch einen topaktuellen SMS-Dienst aufs Handy ergänzt werden. Schliesslich ist unser 70 Seiten starkes Jahresprogramm das wichtigste Bindeglied zwischen den Mitgliedern.

15. **Wie ist das Verhältnis zu anderen Fliegerclubs in der näheren Umgebung?**

Da unsere Mitglieder von Hamburg bis Sillian verstreut sind, kommen wir naturgemäß mit vielen Clubs in Kontakt. Eine konkrete Zusammenarbeit besteht mit den befreundeten Fliegerclubs von Starzeln, dem Remstal und Bad Wildbad/Schwarzwald.

16. **Sind weitere Mitglieder willkommen oder besteht eine Aufnahmesperre, und wenn ja, warum?**

Unsere Organisationsform trägt noch viele Mitglieder und wir werben auch tatkräftig, damit weitere

Piloten und Pilotinnen die Vorteile unseres großen Vereins nutzen können.

17. **Was ist Euer Erfolgsrezept auf den Punkt gebracht? Wovon profitiert das einzelne Mitglied ganz besonders?**

Unsere Vielfalt von Wochenendtrips, sieben-Tage-Reisen und Fernreisen zu exotischen Flugzielen ist ein Riesenfondus für jeden und lässt die meisten kommerziellen Anbieter blaß aussehen bezüglich Preis, Flexibilität und Geselligkeit. Vorträge und Diskussionen mit den kompetentesten Fachleuten der Fliegerszene halten uns immer up-to-date. Was es bei uns nicht gibt, sind falscher Ehrgeiz und Konkurrenzgeilheit. Kurz gesagt: Es findet sich bei uns jeder zurecht.

18. **In welchem Punkt besteht Nachholbedarf?**

Wir wollen ein Fluggelände zulassen, bislang leider noch ohne Erfolg. In der Jugendarbeit sehen wir noch Defizite, die wir im Interesse des Sports angehen müssen.



Drachen und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal (DGCTT)

Gegründet: 1. 10. 1975

Mitgliederzahl: 197

1. Vorsitzender: Bernd Hübner

Eigenes Fluggelände: Ja, Walberg

Verhältnis Drachen- zu Gleitschirmpiloten:

15 aktive Drachen- ca. 70 aktive Gleitschirmpiloten

Kontaktadresse:

Bernd Hübner, Oettlweg 15, 83708 Kreuth, Tel: 08029/1482

Kontakt im Internet: www.gleitschirm.de, e-mail: info@gleitschirm.de

FRAGEN AN DEN VORSITZENDEN

BERND HÜBNER

Wie viele Piloten waren bei Eurer Gründung dabei, und wer war der erste Vorsitzende?

Am 1. Oktober 1975 wählten 12 Gründungsmitglieder Anton Staudacher zum 1. Vorsitzenden. Mit der Vereinsgründung wollte man die Zulassung und Etablierung des Wallbergs als Drachenflugberg erreichen. Schon 1977 wurde am Wallberg dann die Deutsche Meisterschaft für Drachenflieger ausgetragen. Unserer DGCTT-Mitglieder Heini Gottschlicht und Walter Feschtschenko wurden Deutsche Meister. 1978 startet Kurt Weber



4t'ed
ihes

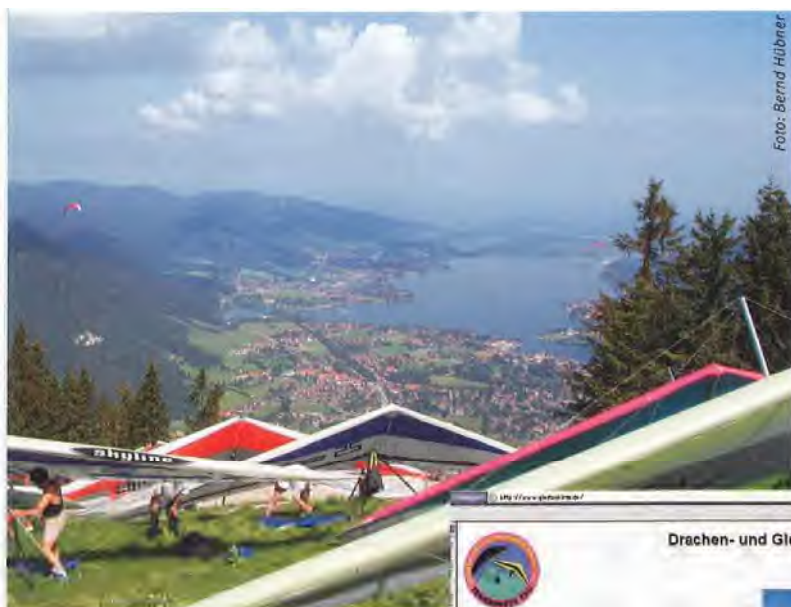


Foto: Bernd Hübner

vom Wallberg aus zum ersten Streckenflug über 12 km nach Aurach. 1982 fliegt mit Noldi Kummer der erste Gleitschirm mit fünf Zellen und der Gleitzahl 1:1 vom Wallberg.

2. Rekrutiert sich der Verein heute primär aus Genussfliegern oder aus leistungsorientierten Strecken- und Wettkampfpiloten?

Bei den wenigen Drachenpiloten sind es vier Streckenflieger und eine Wettkampfpilotin. Etwa 30 Gleitschirmflieger gehen für den DHV Online Contest auf Strecke und drei beteiligen sich bei nationalen und internationalen Wettkämpfen.

3. Wie betreut Ihr Euer eigenes Fluggebiet und steht das Fluggebiet auch Gastfliegern offen? Verlangt Ihr eine Start- und/oder Landeplatzgebühr für Gastflieger?

Eine aufwändige Infobroschüre liegt an der Talstation für unsere Gastflieger auf. An Wochenenden und Feiertagen wird von unserem Club ein Startleiterdienst eingerichtet. Die Tagesmitgliedschaft beträgt für Gastflieger 3 Euro. Im Internet findet ihr alles Wissenswerte über den Wallberg und unseren Club.

4. Wie gestaltet Ihr Eure monatlichen Clubabende?

Im Frühjahr stehen Vorträge zum Thema Streckenfliegen, Geländeinfos, Taktik, Wetter usw. auf dem Programm. Sonst treffen wir uns zu einem gemütlichen Clubabend.

5. Werden sicherheitsrelevante Lehrgänge und Kurse angeboten?

Jedes Jahr wird bei uns das Rettungsgeräthewerfen in der Halle geübt.

6. Werden Sport- und Wettbewerbsaktivitäten vom Verein aktiv und finanziell gefördert?

In unserem Club sind so bekannte Strecken- und Wettkampfpiloten wie Barbara Lacroux, Sepp Gschwendtner, Thorsten Hahne, Christoph Kirsch, Willi Brunner (im Juli 2003 verstorben) oder Hagen Mühlich, um nur einige zu nennen. Nicht zuletzt wurde Regina Glas im vergangenen Jahr wieder Mannschafts-Weltmeisterin im Drachenfliegen. Wir unterstützen unsere Piloten durch Geldpreise für gute Plazierungen von Rang 1-20. Zudem bezahlt der DGCTT auch den Ligabeitrag für seine Wettkampfpiloten.

7. Werden Neueinsteiger und Nachwuchspiloten in der Fortbildung unterstützt?

Beim Streckenfliegen zählt die Erfahrung. Im letzten Jahr dokumentierten unsere Mitglieder 12.600 Kilometer bei Streckenflügen. Unsere Nachwuchspiloten profitieren wie in kaum einem anderen Verein von den Tipps, die unsere bekannten Streckenflieger an sie weitergeben.

8. Engagiert sich der Verein für humanitäre Zwecke oder im Landschafts- und Naturschutz?

Für unseren Flugberg sind wir letztlich verantwortlich und deshalb fällt dann jedes Jahr ordentlich Arbeit im Landschafts- und Naturschutz an.

9. Arbeitet Ihr mit einer Flugschule zusammen und werden Umschulungen angeboten?

Bislang noch nicht.

10. Wieviele Clubausfahrten finden jährlich statt?

Einmal im Jahr wird ein Clubausflug organisiert

11. Werden auch Fernreisen außerhalb von Europa angeboten?

Nein

12. Hat der Verein ein gewisses Vereinsvermögen, und wozu soll es in Zukunft verwendet werden?

Vermögen wäre zu viel gesagt. Im letzten Jahr wurde von uns ein neuer Startplatz eingerichtet, der einiges Geld und viel Arbeit gekostet hat. In diesem Jahr investieren wir in eine neue Wetterstation, weil die beiden letzten Föhnstürme mit über 200 km/h die Anlage schwer

beschädigten. Außerdem wird der neue Startplatz vergrößert, was uns einiges kosten wird.

13. Organisiert der Verein verbilligte Sammelbestellungen von Funkgeräten, GPS-Geräten oder Rettungsschirmen?

Ja, bei Bedarf organisieren wir immer wieder Sammelbestellungen, die sich für unsere Mitglieder lohnen.

14. Kontakt untereinander über Mailing Liste im Internet, Info-Telefon oder Clubzeitschrift?

Unsere Clubzeitschrift »der Flattergeier« informiert unsere Mitglieder über alle wichtigen Dinge, die anstehen. Auf unserer Homepage findet jeder Gastflieger alles Wissenswerte übers Fluggebiet und unseren Club.

15. Wie ist das Verhältnis zu anderen Fliegerclubs in der näheren Umgebung?

Wir haben ein freundschaftliches Verhältnis zu anderen Clubs in der Region. Mit dem Lenggrieser Gleitschirm Club laufen derzeit Verhandlungen über die unentgeltliche Nutzung der Gelände.

16. Sind weitere Mitglieder willkommen oder besteht eine Aufnahme-sperre, und wenn ja, warum?

Neue Mitglieder aus dem Heimatlandkreis sind immer willkommen. Bei weiter weg wohnenden Interessenten erfolgt eine Einzelfallprüfung.

17. Was ist Euer Erfolgsrezept auf den Punkt gebracht? Wovon profitiert das einzelne Mitglied ganz besonders?

Die Mitglieder des DGCTT profitieren wohl am meisten von den Erfahrungen unserer Streckenflugpioniere, die durch ihre Vorträge und Erzählungen ihr Wissen ständig weitergeben. Deshalb ist auch jeder Clubabend eine Bereicherung für weniger ambitionierte Flieger.

18. In welchem Punkt besteht Nachholbedarf?

Wir machen uns schon länger Gedanken darüber, wie man für unseren Sport wieder mehr Nachwuchs anwerben kann, haben aber noch keine Lösung gefunden.



Junior Fun ("up - gemeinsam mit Spali zu mehr Sicherheit!")

Nach dem Auftakt »Youth goes Bezaun« im Mai stand Anfang August mit dem Junior Fun Cup in Greifenburg der zweite große Event der DHV-Jugend auf dem Programm. 35 junge Pilotinnen und Piloten aus ganz Deutschland trudelten schließlich am Samstag, dem 2. August, in Greifenburg ein, um gemeinsam viel Fliegen zu gehen, andere junge Flieger kennenzulernen und sich selbst in Theorie und Praxis fliegerisch weiter zu entwickeln. Auf Betreuerseite standen bereit: Andy Kohn, Initiator der Webseite schlechtflieler.de, der als Student der Luft- und Raumfahrt umfassende theoretische Kenntnisse in die Waagschale wirft und Tobias Schreiner, Mitarbeiter der DHV-Jugend und in diesem Jahr zum dritten Mal in Folge Gewinner der Juniorenwertung der deutschen Streckenflugmeisterschaft.

Eine besondere Bereicherung erhielt der Fun Cup durch den ehrenamtlichen Einsatz von Stefan Hörmann, der regelmäßig auf lahmeeente.de und im DHV-Forum seine Wetterprognosen für uns Flieger bereitstellt. Stefan stand bereitwillig jeden Morgen als erster auf, schlug sich mit mangelhafter Technik herum und schaffte es trotzdem, uns jeden Tag pünktlich um viertel nach neun mit einem detaillierten Wetterbericht für unsere Region zu versorgen, der einen Kachelmann vor Neid erblassen ließ. Der Sonntag, offizieller Beginn des Fun Cups, begrüßte uns mit Kaiserwetter, welches wir ausgiebig zum Einfliegen und zum Kennenlernen des Gebiets nutzten.

Abends, nachdem alle Teilnehmer glücklich gelandet waren und sich im Badesee die verdiente Abkühlung verschafft hatten, fiel der Startschuss zur gemeinsamen Eröffnungsparty. Der DHV-Jugend, unterstützt durch viele ehrenamtliche Helfer und das Campingplatz-Team um Franz Mandl, gelang

es, eine Party zu organisieren, die sichtlich nach dem Geschmack der Junior- und Ladies-Challenge-, sowie der Fun Cup-Piloten war.

Heißes Sommerwetter bestimmte unser Programm an den beiden Folgetagen: „Perfekt Zentrieren“ hieß das erklärte Ziel. Das System ist so simpel wie erfolgreich: Ein von uns markierte so lange die ersten 300 m des Startbastes, bis möglichst viele Teilnehmer es an die Basis geschafft hatten. Durch ständigen Funkkontakt mit dem Piloten in der Luft wie auch zum Betreuer am Boden, gelang es, dass fast jeder an diesen beiden Tagen

beim Fliegen zu erteilen und stieß dabei aufreges Interesse. Das Zelt war zum Bersten gefüllt und viele nutzten auch nach dem Vortrag noch die Gelegenheit, Fragen zu stellen und kompetent Auskunft zu erhalten. Ein herzliches Dankeschön dafür! Nachdem wir den geplanten Punktlandewettbewerb nordwindbedingt absagen mussten, wurde es am letzten Vormittag für unsere Mädels und Jungs nochmal ernst. Im Laufschrift galt es mit geöffneter Kappe eine ca. 100 m lange Strecke zurückzulegen. Gestartet wurde im K.O.-System, wobei sich jeweils die zwei Besten für die nächste

DHV-Jugend -wir tun was!

den Startplatz mal aus der Vogelperspektive gesehen hat. Abends versuchten wir in den Theorieeinheiten „Perfekt Aufmörtör und „Kilometer fressen leicht gemacht“ das Gelernte zu festigen und mit theoretischem Background mehr aus dem Erlebten herauszuholen. Anhand von Modellbergen und -bärten verschafften sich die Teilnehmer das nötige Basiswissen für die kommenden Tage. Nach drei hervorragenden, sehr heißen Flugtagen in Folge, mit wenig Wind, hoher Basis und sehr guten Steigwerten, sorgte an den Folgetagen weniger das Fliegen, als mehr das Wetter selbst für interessante und spannende Erfahrungen. Machte uns erst noch die hohe Labilität mit heftigen Überentwicklungen das Leben schwer, plagte uns in der zweiten Wochenhälfte kräftiger Nordwind, so dass einige Teilnehmer die Gelegenheit nutzten, ihre Fähigkeiten lieber beim Beachvolleyball-Turnier zu messen. DHV-Vorsitzender Charlie Jöst hatte es sich auch dieses Jahr nicht nehmen lassen, uns persönlich zu besuchen und in seinem Gepäck befand sich auch heuer wieder reichlich Filmmaterial für einen äußerst kurzweiligen Filmeabend. Verbandsarzt Ecki Schröter machte sich Donnerstagabend auf den Weg nach Greifenburg, um uns Nachhilfe in Sachen „Erste Hilfe“ und „Gefahren

Aktuell im Internet

www.dhv.de/unter_news/DHV-Info

Runde qualifizierten. Nach einem spannenden Stechen im Finale stand dann schließlich Till Gudelius als glücklicher Gewinner des von Advance gestifteten Fanjo-Kites fest.

Als es schließlich zum Abschied nehmen ging, hatten die Teilnehmer des Fun Cup für Andy und Tobi noch eine Überraschung parat. Feierlich überreichten sie beiden ein liebevoll selbstgestaltetes T-Shirt. Einige konnten sich schließlich gar nicht voneinander trennen und machten auf ihrer Heimreise den Nordengemeinsamen noch einige der am Weg liegenden Fluggebiete unsicher.

Fazit: Wir glauben, dass wir mit unserem Konzept, die Leute zusammen zu bringen, gemeinsam Fliegen zu gehen, Spaß am Fliegen zu fördern und dabei die Kenntnisse in Theorie und Praxis zu verbessern auf dem richtigen Weg sind. Nur wenn es eine Gemeinschaft der jungen Pilotinnen und Piloten gibt, wird unser Sport auch für (Noch-)Nichtflieger attraktiv. Und so geht es in diesem Sinne weiter beim Walk&Fly 2003 im Xeis.

Tobias Schreiner



Fotos: Red Bull

Boxi auf dem Weg nach oben



800 Kilometer vom Dachstein

Der Sieger von Red Bull X-Alps heißt Kaspar Henny (CH). Am 26.07.03 um 12:15 Uhr landete der 35-jährige Schweizer auf dem Dach des berühmten Beachclubs Jimmyz in Monaco und gewann damit den härtesten Gleitschirm-Wettbewerb aller Zeiten. Für die Strecke vom **Dachstein-Gletscher bis nach Monaco** brauchte Henny nur 11 Tage und 23 Stunden. Ein atemberaubendes Kopf an Kopf Rennen lieferten sich Stefan Bocks (GER) und David Dagault (FRA). Aufgrund der besseren Ortskenntnisse hatte der 27-jährige Franzose letztendlich die Nase vorn und erreichte um 17:40 Uhr ebenfalls das Ziel. **Um 21:00 Uhr landete „Boxi“, 33, im Ziel.**

Stefan Bocks, der beste Deutsche auf Platz 3, im Interview mit Benedikt Liebermeister über die extreme Härte dieses Wettbewerbs, seine erstaunliche Aufholjagd und das spannende Finale um Platz zwei und drei.

Schön hat's der Boxi daheim. Auf einer kleinen Anhöhe unterhalb des Heubergs am Eingang des Inn-tals liegt das kleine Häuschen, das er mit seiner Familie gemietet hat. Mit einem kleinen aber fei-

Reglement der X-Alps

Start am Dachstein-Gletscher, zwei Wendepunkte, die passiert werden mussten (der Croix de Coeur bei Verbier und der Mt. Gros bei Monaco), ansonsten war die Wahl der Route durch die Alpen frei. Pausen, Camps? Nein. Jedes Team sollte nach eigenem Gutdünken ruhen. (Einzige Einschränkung: In der Nacht durfte nicht geflogen werden.) Erlaubte Fortbewegungsmittel? Gleitschirm und Füße für den Athleten. Alles außer motorbetriebenen Luftfahrzeugen für den Supporter, der seinen Piloten mit Nahrung, Wetterdaten und Moral versorgen sollte. Sieger? Derjenige, der als erster am Stand von Monaco landet.

Das neue Online-Tracking-System EAST ermöglichte den Überblick über das Renngeschehen via Internet. Mternehmer konnten die aktuelle Position der einzelnen Athleten auf der Homepage der Veranstaltung (www.redbullxalps.com) jederzeit abfragen.



nem Garten, über den Balkon quellen bunte Geranien. Der Clou ist sein Hausberg, der den Namen zurecht verdient. Direkt hinter dem Haus startet Stefan zu seinen abendlichen Genussflügen, wenn auch der Startplatz nicht jedermanns Sache ist. Kein Wunder also, dass der Ausnahmepilot auf seiner 12-tägigen Gewalttour nahezu keine Startprobleme kannte. 1989 neben dem Zivildienst der erste Flug vom Breitenstein/Fischbachau. Schon hatte ihn das Flugfieber gepackt, obwohl der Schirm bei der Landung erstmal aus dem Baum gepflückt werden musste. Bereits '91 flog er vom Sulzberg/Innal zum Tegernsee. '93 Gewinn der Juniorwertung des Deutschen Streckenflugpokals. '94 holt er sich die Gesamtwertung. Die nächsten Jahre immer vorn dabei, ließ Boxi die XC-Gemeinde mit außergewöhnlichen Flügen aufhorchen. So flog er unter anderem vom Hochfellen über die Dolomiten nach Cortina d'Ampezzo.

Vom Dachstein nach Monaco, quer durch den gesamten Alpenbogen, ausschließlich mit dem Schirm oder zu Fuß. Das war eine Aufgabe ganz nach seinem Geschmack. VVirrwoollen mehr wissen und er gab gern Auskunft.

Ready to go!



nach Monaco

Benedikt: Boxi, ich gratuliere Dir zum dritten Platz bei den Red Bull X-Alps. Was hat Dich an diesem Wettkampf gereizt?

Boxi: Vor allem die Aufgabenstellung. Den Alpenbogen auszufliegen. Nicht diese von irgendwelchen Tasksettern festgelegte Bojenfliegerei. Besonders faszinierend ist natürlich die Vorstellung vom Gletscher aus ans Meer zu fliegen.

Benedikt: Kaspar Henny hat seit dem Winter trainiert. Auch Thomas Friedrich hat Tausende Höhenmeter vernichtet. Wie hast Du Dich vorbereitet?

Boxi: Körperlich nicht speziell. Da ich fest im Beruf als Ingenieur – Boxi entwickelt unter anderem medizinische Brustprothesen – stehe und auch Familie habe, hatte ich einfach keine Zeit. Ich musste mich auf meine Grundkondition verlassen. Zweimal war ich mit Tom Friedrich um 4 Uhr morgens vor der Arbeit auf dem Berg. Es war unglaublich, wir soarten in den Sonnenaufgang. Das Wichtigste war für mich, mein Gepäck zu optimieren. Mit der Briefwaage habe ich die Ausrüstungsgegenstände abgewogen. Schließlich kam ich auf 11 Kilo. Nicht nur psychologisch spielte

die Gewichtsoptimierung eine große Rolle.

Benedikt: Hans Keim war Dein Supporter. Hans ist selbst passionierter und erfolgreicher Streckenflieger – Zweiter in der Sportklasse im OLC. Wie hast Du ihn dazu gebracht?

Boxi: Ja, ich muss zugeben, begeistert war er anfangs nicht. „Wenn Du wirklich keinen Anderen findest, mache ich es“, meinte er auf meine Frage auf der Free-Flight. Doch bei allen potentiellen Kandidaten kam etwas dazwischen. Kurz vor dem Rennen stellte mir Race-Director Steve Cox ein Ultimatum und drohte mich rauszuschmeißen: Ich rief Hans an: „Du, jetzt wird's ernst, jetzt brauche ich Dich.“ Was der Hans zusagt, das hält er und deshalb machte er es auch. Bei der ersten Besprechung auf meiner Terrasse baute sich ein wahnsinniger Regenbogen auf. Ein Zeichen! Wir kommen nach Monaco!

Benedikt: Du sagst, Du konntest vorher nicht so intensiv trainieren wie manch Anderer. Was hast Du Dir für eine Strategie zurechtgelegt?

Boxi: Wie schon erwähnt, vor allem Gewicht sparen. Trotz bester Verpflegung aus Hansens Veggie-Küche wurde ich auch immer leichter, das wa-



Da geht's lang

ren zum Schluss nochmal 10 Kilo weniger. Dazu wusste ich, dass ich mit wenig Schlaf auskomme, schnell Kondition aufbaue und deshalb gegen Ende des Wettbewerbs immer stärker werde. Außerdem viel trinken! Da schmeckte abends auch ein Bier. Sehr geholfen hat, dass mich eine befreundete Heilpraktikerin mit diversen homöopathischen Zaubermitteln versorgt hatte. Ich hatte außer Blasen – Compeed wirkt da Wunder – keine Beschwerden. Natürlich war mir klar, dass meine Stärken beim Fliegen liegen und so habe ich auch in erster Linie aufs Fliegen gesetzt.

Benedikt: Am Anfang lief's ja nicht besonders. Zwischenzeitlich warst Du sogar auf den 12. Platz zurückgefallen. Was war los?

Boxi: Am ersten Tag ging es noch, doch der zweite war ein Desaster. Aufgrund der Wettervorhersage – wenig Wind, gute Thermik – hatte ich mich für den Tagkopf im Gasteiner Tal unterhalb vom Bärenkogel entschieden. Das Drama begann: Ich startete früh, kam aber wegen unerwartet starken Windes nicht ins Rauris Tal. Also abgesoffen, 500 Höhenmeter weiter unten wieder eingelandet, nochmal hoch, Wieder abgesoffen, diesmal im

Tal gelandet. Jetzt bin ich auf der Gegenseite hoch. Oben hab' ich gemerkt, dass ich unten den Helm vergessen hab', wieder runter und wieder rauf. Endlich der Start. Sofort einen Riesenklapper, ich dachte, ich bombe ein, wieder abgesoffen und dummerweise beim Landen fast in eine Stromleitung. Jetzt blieb mir nichts anders übrig, als nochmal ganz zum Gipfel hoch zu laufen. Endlich konnte ich an den Westflanken aufsoaren, flog das Gaststeiner Tal raus und kam mit dem Talwind bis kurz vor Zell am See. An dem Tag bin ich 3.000 Höhenmeter aufgestiegen und am Abend noch 40 Kilometer auf der Straße gelaufen. Vom Pech verfolgt wurde ich auch in den nächsten Tagen. Nebel und Gewitter verhinderten meine Pläne. Zum Glück waren die Bergbauern super freundlich. Am Kreuzjoch auf den Kapaunsalmen durfte ich mich nach reichlich Speck, Brot, Schnaps und Bier während eines Gewitternachmittags im Bett des Bauern ausschlafen.

Benedikt: Wann kam der Durchbruch?

Boxi: Eigentlich am fünften Tag mit dem Start in Hochimst. Wir riefen Stefan Traut auf der WM in Portugal an. Ich holte mir seinen Rat, da ich nicht unbedingt vom Venet starten wollte, sondern von Hochimst. Die Prognose für die nächsten beiden Tage war gut, ich wusste, jetzt kommt's darauf an. Ich flog am ersten Tag bis kurz vor Chur, mit Zwischenlandung in Davos. Schlüssel



Boxi privat mit Jana und Johannes



stelle war der Nela-Pass. Am Piz Buin hab' ich gut z., 2 Höhe gemacht und probierte links über den Pass zu kommen. Keine Chance, runtergespült, wieder zurück zum Piz Buin und erneut aufgedreht. Inzwischen kam Holger Herfurth von hinten und flog über mich drüber, Holger nahm die direkte Route – ;, wäre auch mein nächster Versuch gewesen – und ;

versenkte sich. Ich war inzwischen wieder oben, übrig blieb jetzt nur noch der rechte Weg über den Großlitzner, es funktionierte und der Weg nach Davos war frei. Dort landete ich am Gotschnagrat ein, rannte hoch bis zum Weissfluh und flog abends mit Hilfe einer Konvergenz weiter nach Chur. Der nächste Tag lief noch besser. Ich kam bis kurz vor Fiesch. Hans überzeugte mich dann noch nach Bellwald hochzulatschen, die Westseite müsste abends noch gehen. Nichts war's! Der Abwind vom Fieschergletscher hatte schon eingesetzt. Ich nahm den ersten möglichen Startplatz neben der Straße und wollte nur noch abgleiten, nicht mal die Reserve hatte ich einge-

Red Bull X-Alps „Mastermind“ Hannes Arch im Gespräch mit Benedikt Liebermeister

Hannes Arch gehört weltweit zur absoluten Extremsportelite. Neben Motorkunstflug, Akrobatik-Gleitschirm- und Drachenfliegen betreibt Arch noch Ultraleicht-Fliegen und „B.A.S.E. Jumpen. Doch nicht nur als Sportler ist der 36-jährige Österreicher sehr erfolgreich. 2000 gründete er die Firma airpro, die sich auf spektakuläre Luftaufnahmen spezialisiert hat. Unter anderem war Arch für den Gleitschirm-Stunt (ein Audi fliegt am weltweit größten Sportgleitschirm) im Bogner IMAX Film „Ski to the Max“ verantwortlich. Außerdem ist der Berg- und Skiführer Mitglied und Leiter des Red Bull Acroteams. Eine seiner größten Herausforderungen war jedoch die Verwirklichung eines Traums – die Organisation und Leitung der Red Bull X-Alps.

Benedikt: Die Red Bull X-Alps waren ja in jeder Hinsicht ein großer Erfolg. Woher stammt eigentlich die Idee zu diesem außergewöhnlichen Wettbewerb?

Hannes: Die Idee lag in der Luft. Sie ist in der Szene gewachsen und wurde dann unter meiner Federführung umgesetzt. Inspirierend für Red Bull und Auslöser war natürlich auch der Film „Glücklicher Ikarus“ von Toni Bender. Vor allem Red Bull war von dem Material sehr beeindruckt und konnte sich so eine Vorstellung von der Realisierung des Projekts machen. Die Art des Wettbewerbs sowie die Einzelheiten – vom Gletscher ans Meer, Rolle der Supporter, Rechte und Pflichten der Athleten usw. – wurden von mir festgelegt, das Regelwerk zusammen mit Steve Cox ausgearbeitet.

Benedikt: So ein Projekt benötigt natürlich Zeit. Wie lange war der Vorlauf?

Hannes: In etwa zwei Jahre, nach dem endgültigen O.K. von Red Bull im Herbst 2002 haben wir dann richtig zu arbeiten angefangen. Die öffentliche Präsentation erfolgte bei der Free Flight 2003.

Benedikt: Wie war das Feedback in den Medien?

Hannes: Die X-Alps sind super angekommen. Bisher wurde noch kein Gleitschirm- oder Drachenevent besser vermarktet. Ich habe mich ganz bewusst in den Zuschauer hineinversetzt, um festzustellen, was ihn interessiert. Die Red Bull X-Alps sollten einen Abenteuer-Event für das normale Publikum darstellen. Das ist uns gelungen. Ein paar Fakten: Auf der Homepage www.redbullxalps.com halten wir 65.000 unterschiedliche Besucher und 7,3 Millionen Hits. Mehr als 70 WStationen weltweit haben über X-Alps berichtet, allein 23 Mal auf Euro-News. Eine erste Übersicht gleich nach dem Event! ergab 30 Stunden Sendezeit, mind. 60 Stunden Sendezeit wird insgesamt erwartet. Das

Feedback in den Printmedien wird noch ausgewertet, nach ersten Schätzungen war das Echo auch in diesem Bereich gewaltig.

Benedikt: Hat Euch dieser Erfolg überrascht?

Hannes: Der Erfolg in den Medien war geplant. Doch mit einem derartigen Ansturm auf das Internet hatten wir nicht gerechnet. Deshalb ist auch am ersten Tag der Server eingebrochen. Wir haben dann ständig aufgerüstet, am Ende hatten wir mit sechs Servern die Übertragung im Griff. Diese Art Liveberichterstattung via Internet war völlig neu, mehrere Firmen haben Hand in Hand gearbeitet und letztendlich hat es ja gut funktioniert.

Benedikt: Was bringt so ein Event für Red Bull?

Hannes: Wären die X-Alps rein für die Szene gewesen, wenig. Doch die internationale Vermarktung hat natürlich einen sehr hohen Werbeeffekt für Red Bull. Die Unterstützung solcher Events ist Teil ihres Konzeptes. Die Firma ist bereit Risiken einzugehen – wie die Unabwägbarkeit des Wetter, die erstmalige Liveübertragung via Internet usw.

Benedikt: War Red Bull zufrieden?

Hannes: Ja, absolut. Vor allem auch mit der Internettechnologie der Liveübertragung. Das war ein typisches Red Bull Event, auf das wir stolz sind. Wir waren erfolgreich, weil alle Parteien zufrieden sind. Die Piloten, die Supporter, Race Director Steve Cox, der mich hervorragend unterstützte, und Red Bull.

Benedikt: Du bist selbst Extremsportler. Hättest Du gern selbst teilgenommen?

Hannes: Natürlich hätte es mich gereizt. Doch ich bin in letzter Zeit zu wenig geflogen, vor allem zum Streckenfliegen brauchst Du laufendes Training. Auch habe ich körperlich für derartige Strapazen zu wenig trainiert. Außerdem hätte ich auch nicht genügend Zeit. Die besten Jungs sollten es machen und die haben es gemacht! Mit dem Herzen war ich 100% dabei. Ich hatte Tränen in den Augen, als Kaspar Henny sicher in Monaco gelandet ist.

Benedikt: Gibt es nächstes Jahr auch wieder X-Alps?

Hannes: Alle wollen es. Jetzt muss nur noch Red Bull überzeugt werden. Es gibt von ihnen Überlegungen, den Event alle zwei Jahre zu veranstalten. Doch mit den gewonnenen Erfahrungen könnten wir nächstes Jahr so richtig loslegen. Deshalb wäre es schön, gäbe es nächstes Jahr wieder Red Bull (X)Alps!



hängt. Ich erreichte kaum den Landeplatz, plötzlich ein feines Piepsen, ich drehte ein, der Ton wurde stärker, ich hatte die Fiescher Konvergenz gefunden. Sie trug mich bis auf den Kühboden. Dort nahm ich mir ein feines Zimmer und entspannte mich herrlich beim Anschauen einer Seifenoper im TV. Mittlerweile hatte ich auf den vierten Platz aufgeholt.

Benedikt: Was war Deine beste Entscheidung?

Boxi: Schwierig zu sagen. In Frankreich, nach Val d'Isere, war ich gezwungen wegen des starken Westwindes einen langen Umweg zu Fuß in Kauf zu nehmen. Ich entschied mich gegen den Rat der Locals, die mich nach Chambéry schicken wollten, stieg auf den Col du Mont Cenis und bretterte mit 80 km Groundspeed nach Südosten über den Alpenhauptkamm nach Italien. Dort segelte ich mit Talwindunterstützung wieder nach Westen Richtung Frankreich zurück. So hatte ich mir einen kräftezehrenden Fußmarsch gespart und eine Menge Kilometer auf Monaco gutgemacht.

Benedikt: Deine Schlechteste?

Boxi: In Nessel/Wallis bin ich aus Rücksicht auf meine nassen Füße aus einem massiven Lee gestartet. Weiter bergauf zu marschieren mit völlig durchnässten Schuhen hätte meinen blasengeplagten Füßen den Rest gegeben. Der Plan aus dem Lee vor ins Luv zu fliegen ging leider völlig schief und ich wurde furchtbar runtergeputzt.

Benedikt: Der Wettkampf ging an Eure physischen und psychischen Grenzen. Was hat Dich am meisten gefordert?

Boxi: Der ständige starke Wind machte Allen sehr zu schaffen. Am vorletzten Tag musste ich gegen massiven Gegenwind von 30-40 km anfliegen. Sehr anstrengend war auch der Gewaltmarsch von Visp nach Verbier, die ganze Nacht im andauernden Gewitter. Mit AC/DC aus dem Walkman überlötete ich singend das Donnern, nicht mal der Hans konnte mich auf dem Handy erreichen.

Benedikt: Kaspar Henny hatte das Ziel erreicht. Euch blieben noch 48 Stunden. Erzähl uns vom Dreikampf mit Urs Löttscher und David Daugault.

Boxi: Urs flog mit einem 1-2er. Deshalb war er bei dem starken Gegenwind im Nachteil. Außerdem waren seine Füße so geschwollen, dass er nach zwei Tagen barfuß Laufen aufgeben musste. Blieb also David. Seit dem Furkapass war er immer ein paar Kilometer vor oder hinter mir. Auch wegen ihm bin ich die Nacht nach Verbier durchgelaufen. Am letzten Tag dann die Entscheidung, noch 80 km bis Monaco. David hatte 20 km Vorsprung, da er den Col de la Bonette – einer der höchsten Alpenpässe – am Vorabend noch überflogen hatte. Ich lief in der Nacht auf den Pass.

BOXIS AUSTRÜSTUNG

Gin Gliders Boomerang light, knapp über 6 kg; Standard Reserve Größe S, Thin Red Line Außencontainer 1,7 kg/kompl.; Gurtzeug Sup Air Radical, 700 g; Renschler Sol 17 mit integriertem GPS; ein Renschler Solario; Radlhelm; East (Online Trecking System für die ständige Positionsbestimmung); Notrufsender; Handy und Wasser, ca. 12/2 Liter; Gore Airvantage-Keidung. Insgesamt etwa 11 kg.



Scheißkalt war's. Am Morgen hat's wieder furchtbar geblasen, doch 300 Meter tiefer konnte ich schon um 10:00 Uhr starten und auf 3.500 m aufdrehen. Dann ging's mit 50/60 km grinsend gen Monaco. Jetzt hatte ich David 20 km abgenommen. Doch 40 km vorm Ziel gab's keine Wolken mehr. Träge Seeluft lag noch drin. Am Berg oben eingelandet und eine Stunde gewartet. Wolkenbildung setzte ein, wieder raus und ein Stück geflogen. Musste erneut einlanden, 150 Höhenmeter rauf und raus, 15 km vor Monaco war endgültig Schluss mit dem Fliegen. Ich rief sofort die Organisation an und fragte, wo der David steckt. Sie konnten es mir leider nicht sagen, da sein EAST ausgefallen war. Irgendwann erfuhr ich, dass er 5 km vor mir gelandet war, das war dann zu Fuß nicht mehr aufzuholen.

Benedikt: Du hast nach dem dritten Platz bei den Red Bull X-Alps nun auch die offene Klasse beim Deutschen Streckenflugmeisterschaft gewonnen. Was freut Dich mehr?

Boxi: Priorität hatten für mich dieses Jahr die X-Alps. Ich hatte auch nicht soviel Zeit, da ich vor neun Monaten stolzer Vater geworden bin. Nach den X-Alps war ich mit meiner Familie am Lago Maggiore zum Regenerieren. Nach zwei Tagen Genussfliegen am Cimetta habe ich den Hans von Aerosport angerufen, ob laut Wetterbericht noch „Schmankerltage“ in Fiesch zu erwarten

sind. Seine Antwort: „Kannst gleich losfahren, morgen ist ein Hammertag.“ Nach vorsichtiger Rücksprache mit meiner Frau Jana: Hast Du noch immer nicht genug vom Fliegen? – sind wir noch zwei Tage nach Fiesch gefahren. Dort gelangen mir ein 185 km und ein 175 km FAI Dreieck. Doch ich habe nicht damit gerechnet Erster zu werden. Ich freue mich jetzt mindestens genauso über den Sieg in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft wie über den dritten Platz in den X-Alps. Das Schönste für mich war das Ziel Monaco zu erreichen!

Boxis neuestes Hobby: Modellfliegen

Benedikt: Wenn es nächstes Jahr wieder X-Alps gäbe, würdest Du wieder teilnehmen?

Boxi: Das haben mich schon viele gefragt, ich habe es eigentlich nicht vor. Die Spannung vom ersten Mal ist vorbei. Das Ziel wäre dann zu gewinnen, und wenn das nicht klappt, wäre die Enttäuschung größer als das Erlebnis selbst. Außerdem möchte ich nicht nochmal meinen ganzen Jahresurlaub opfern. Ähnliche Wettbewerbe in Chile oder im Himalaya würden mich schon reizen. Gern würde ich nächstes Jahr die X-Alps zuhause am PC verfolgen.

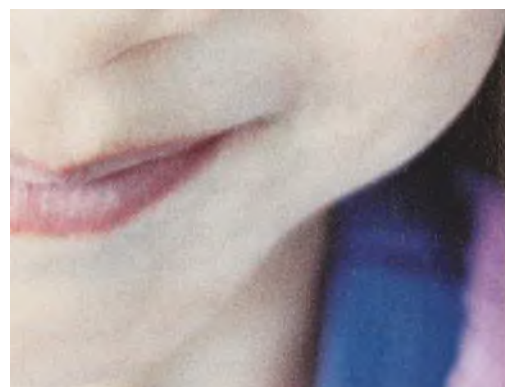
Benedikt: Siehst Du für derartige Wettbewerbe eine Zukunft? Dass die X-Alps zu einer Institution werden, wie z. B. Paris-Dakar für Gleitschirmflieger?

Boxi: Ich hoffe, dass die Red Bull X-Alps ein Klassiker werden und wünsche mir, dass die nächsten Wettbewerbe genauso unfallfrei und in der gleichen guten Atmosphäre verlaufen.

Benedikt: Diese großartigen Erfolge sind natürlich schwer zu toppen. Was hast Du für Pläne?

Boxi: Ich werde bauen. Und zwar einen Sandkasten für meinen Sohn Johannes.

Benedikt Liebermeister



Janina, 6 Jahre, zum Thema Gerechtigkeit:

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

Manchmal ist das Leben gerecht. Manchmal
aber auch nicht. Und manchmal ist alles ganz einfach.
D.A.S. Rechtsschutz.
Wir wollen, dass Sie Ihr Recht bekommen!



Europas Nr. 1 im Rechtsschutz.

NEU!
25% Rabatt

für DHV-Mitglieder bei Neuabschluss



M 1 111111

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

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

entweder per Fax oder per Post an:

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

Petelgasse 1
82362 Weilheim

Tel.: 08 81 / 4 17 80 71

Fax: 08 81 / 4 17 80 72

michael.hoebel@das.de

robert.wandel@das.de

Antragsteller:

Name, Vorname	
Straße, Nr.:	
PLZ, Wohnort	
Tel.:	Geb.-Datum.
Konto- Nummer:	Bankleit- zahl:
Geldinstitui	
Zahlungsweise: ☐ jährlich ☐ 1/2-jährlich mit 3% Zuschlag ☐ 1/4-jährlich mit 5% Zuschlag	
Vertragsbeginn: ab dem _____ Uhr (frühestens am Tag nach Eingang bei der 0.4.5.)	
Bei welcher anderen Gesellschaft Vertrags-er-ist oder war Antragsteller/Partner rechtsschutzversichert?	
Wurde der Rechtsschutz- vertrag von der Gesellschaft gekündigt? ☐ ja ☐ nein	

☐ Antrag auf Rechtsschutzversicherung

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

Jahresbeiträge inkl. 16% Vers.-St.
ohne Selbst-
beteiligung mir Selbst-
beteiligung 119 EUR)

Privat- und Berufs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige (5 25 ARB 2002)

☐ 141,90* ☐ 102,90*

Privat-, Berufs- und Verkehrs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige (5 26 ARB 2{102} „Medi“ „StV“ „Zsch“ „JdSchutz“)

☐ 3 232,90* ☐ 11 180,900*

Verkehrs-Rechtsschutz (5 21 Abs. 2 ARB 2002)

mit Fahrer- und Fußgänger-Rechtsschutz für meinen Pkw/Kambi amtl. Kennz./je Fahrzeug

☐ je Fahrzeug 79,90* ☐ je Fahrzeug 59,90*

Verkehrs-Rechtsschutz 1 + für Nichtselbstständige (5 21 Abs. 11 ARB 2002 1

für alle auf den Antragsteiler, Lebenspartner, minderjährige Kinder
zugelassenen Motorfahrzeuge zu Lande sowie Anhänger

☐ pauschal 122,30* ☐ pauschal 92,80*

Wohnungs- und Grundstücks-Rechtsschutz (als Ergänzung) für das selbst bewohnte Objekt mit Anschrift wie oben

☐ 51,90* ☐ 37,90*

111 Eigentümer ☒ 2 Mieter ☐ L: ekler Wohnung ☐ eines Einfamilienhauses

Rechtsschutz für Selbstständige und Vermieter auf Anfrage bei den Vertrauensleuten

* Diese Preise sind Normaltarife EUR
für DHV-Mitglieder gilt: **abzüglich 25 %**

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 im..	0 Uhr,	Vertragsdauer:	Jahre	Zahlungsweise	Beitrag	
frühestens am Tag nach Eingang bei der D.A.S.				☐ jährlich ☒ 1/2-jährlich	lt. Zahlungsweise	EUR
☐ 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-Kir.		
mit ☐ 10 WR Nachlass f amtl. für das Fahrzeug Kennzeichen		und ☐ 10 EUR Nachlass für ein 2. Fahrzeug (nur im Familien-Sicherheitsbrief)		[and] Kennzeichen		
Weltweite Sicherheit rund um die Uhr!		für 56,80 EUR im Jahr D.A.S. Sicherheitsbrief		für 74,70 EUR im Jahr D.A.S. Familien-Sicherheitsbrief		DHV-Mitglieder zahlen bei Neuabschluss 15 %o 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 Schadensfälle, 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 des jeweiligen Versicherungsjahres eine Kündigung zugegangen ist.

Der Privat-, Berufs- mit oder ohne Verkehrs-Rechtsschutz für Nichtselbstständige (§§ 25, 26 ARB) kann abgeschlossen werden, wenn der Versicherungsnehmer und/oder dessen Ehepartner/mitversicherter Lebenspartner keine selbstständige Tätigkeit mit einem Gesamtumsatz von mehr als 10.000 EUR – bezogen auf das letzte Kalenderjahr – ausüben. Für Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit einer selbstständigen Tätigkeit besteht unabhängig von der Umsatzhöhe in keinem Fall Versicherungsschutz.

Verkehrs-Rechtsschutz 1 + für Nichtselbstständige kann abgeschlossen werden, wenn die oben genannten Personen 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 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.

Die Versicherungssumme beträgt 300000.- EUR je Rechtsschutzfall zuzüglich Strafkautions bis 100000.- EUR. Die Hinweise für Rechtsschutz-Verträge, insbesondere zur Einwilligung nach dem Bundesdatenschutzgesetz, sind Vertragsbestandteil. Jede Vereinbarung bedarf der Schriftform. Die ARB 2002, die Verbraucherinformation und das Merkblatt zur Datenverarbeitung erhalte ich mit der Police.

Einwilligungserklärung nach dem Bundesdatenschutzgesetz:
Ich willige ein, dass der Versicherer im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder der Vertragsdurchführung (Beiträge, Versicherungsfälle, Risiko-Vertragsänderungen) ergeben, an Rückversicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung der Rückversicherung sowie zur Beurteilung des Risikos und der Ansprüche an andere Versicherer und/oder an den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft zur Weitergabe dieser Daten an andere Versicherer übermittelt. Diese Einwilligung gilt auch unabhängig vom Zustandekommen des Vertrages sowie für entsprechende Prüfungen bei anderweitig beantragten (Versicherungs-)Verträgen und bei künftigen Anträgen.

Datum/Unterschrift

Kararstellung der DHV

Auf Grund einiger Karabiner-Brüche in der letzten Zeit, der Gefährdung der Piloten und der herrschenden Verunsicherung bei Herstellern und Verkäufern (neues europäisches Gewährleistungsrecht) hat der DHV Dauerschwingfestigkeitsversuche an Karabinern durchführen lassen.

In Zusammenarbeit mit dem nach DIN EN ISO/IEC 17025 akkreditierten Prüflabor SincoTec hat der DHV erste Ergebnisse gewonnen. Wie bereits von Thomas Finsterwalder festgestellt wurde, scheint das Problem der Verbindungselemente in der ertragbaren Dauerschwingfestigkeit zu liegen. Die Dauerschwingfestigkeit von Aluminium ist im allgemeinen niedriger als von Stahl.

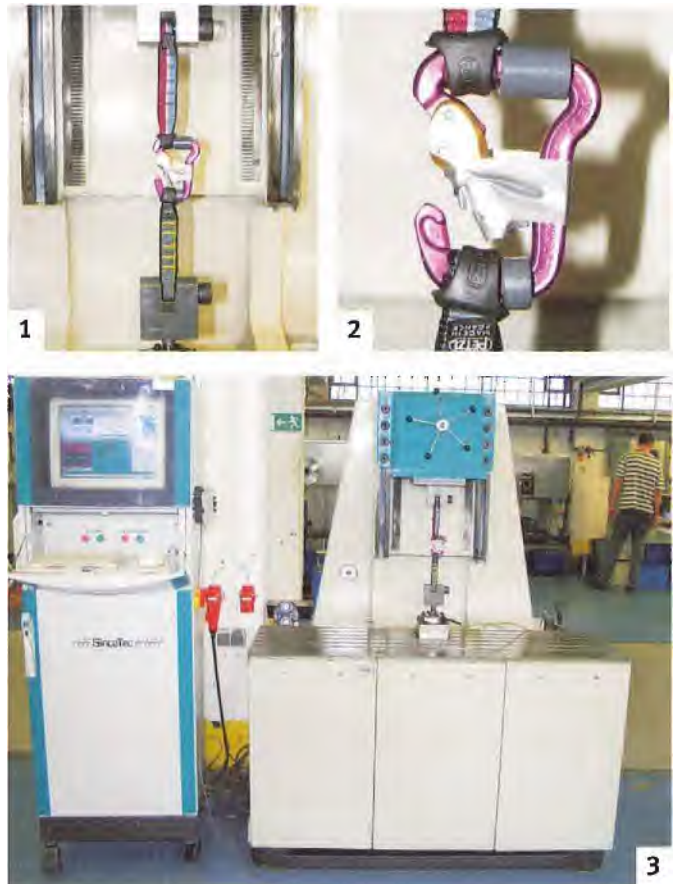
Die Tests an 9 ungebrauchten Alu-Karabinern der Firma AustriAlpin zeigen, dass ein Karabiner mit geöffneten Schnapper keine geringere Dauerschwingfestigkeit besitzt, als ein geschlossener Karabiner, weil das Schnapperspiel einen echten Kraftschluss verhindert. Wie gering die Dauerschwingfestigkeit von Alu-Karabinern ist, zeigt sich daran, dass nur 4 von 9 Karabinern 5 Millionen Schwingungen (Lastwechsel) ertrugen, ohne dass Rissbildungen oder Brüche auftraten.

Fazit: Die Angaben der Hersteller zur Gebrauchsdauer von Verbindungselementen sind unbedingt zu beachten!

Der DHV wird weitere Untersuchungen anstellen und diese auf alle Verbindungselemente am Gurtzeug ausweiten. Aufgrund der geringen Anzahl an getesteter Karabiner besteht noch statistische Unsicherheit. Umweltfaktoren wie Korrosion durch Handschweiß oder Salzwasser, Kratzer und Kerben an der Oberfläche, beispielsweise hervorgerufen durch Sand sind noch nicht berücksichtigt. Sie können die Dauerfestigkeit weiter herabsetzen. Der Mittelwert der Festigkeit bei Alu-Karabiner mit geöffneten Schnapper liegt bei 250 N, bei geschlossenem Schnapper bei 350 N. Nach erfolgten Dauerfestigkeitsversuchen reduziert sich dieser Wert in einzelnen Fällen bis auf 20 N, in einigen Fällen bricht der Karabiner schon nach kurzer Belastungsdauer bei Werten um 45 N. Die dynamischen Tests zeigen, dass ein Karabiner mit geöffneten Schnapper keine geringere Dauerschwingfestigkeit besitzt, als ein geschlossener Karabiner, weil das Schnapperspiel einen echten Kraftschluss verhindert.

Die Versuchsdurchführung im Einzelnen:

Aufgabe war es Dauerschwingfestigkeitsversuche an zwei Varianten von Aluminium-Karabinern durchzuführen. Für beide Varianten war die „Dauerfestigkeit“ unter Laborbedingungen grob abzuschätzen. Im Rahmen der Untersuchung war folgender Versuchsaufbau und Prüfumfang festgelegt:



- > Der Prüfumfang umfasst vier Karabiner je Variante.
- > Fertigung einer Einspannvorrichtung, in der die Karabiner gemäß der in Bild 1 und 2 dargestellten Einbaulage zugschwellend beansprucht werden können. Dabei werden die Karabiner über Expressschlingen im „ungünstigsten“ Angriffspunkt (mit größtmöglichem Hebelarm) belastet. Die Position der Expressschlingen sind über Kunststoffhalbschalen gesichert.
- > Die Variante 1 wird mit geöffnetem Schnapper, die Variante 2 mit geschlossenem Schnapper belastet.
- > Die Beanspruchung der Karabiner erfolgt mit einem konstanten Spannungsverhältnis von $R = 0,1$ ($F_u / F_o = 0,1$)* im Bereich der Dauerfestigkeit.
- > Ausfallkriterium ist ein technischer Anriss bzw. eine Frequenzdifferenz von 0,5 Hz.
- > Prüfbedingungen: Die Prüfungen werden unter Umgebungsdruck durchgeführt. Die Umgebungstemperatur ist Raumtemperatur (ca. 18°C). Die Luftfeuchtigkeit ist kleiner als 80%.

* F_o = oberer Spannungsgrenzwert der Schwingung
 F_u = unterer Spannungsgrenzwert der Schwingung

Versuchsdurchführung

Die Prüfung erfolgt auf einem 20 kN unwuchtgetriebenen Vertikalresonanzpulser (siehe Bild 3) mit der Prüfstandsregelungssoftware „E-MOTION“ der Firma SincoTec. Die Versuche werden mit einer Frequenz von ca. 13 Hz durchgeführt. Die Regelung fährt die Prüfmaschine im aufsteigenden Ast

der Resonanzkurve auf die vorgegebene Sollamplitude. Die hohe Regelgüte und Drehzahlkonstanz wird durch einen hochauflösenden Frequenzumrichter mit digital geregeltem Asynchronmotor garantiert. Tritt eine Schädigung ein, verändert sich die Steifigkeit des Schwingensystems. Die Regelung reagiert mit einer Drehzahländerung. Nach einem wählbaren Schädigungsfortschritt (Frequenzabfall) kann der Prüfstand definiert abgeschaltet werden.



Alle Karabiner besitzen die gleiche Bruchlage. Der Rissausgang liegt im Radius des langen Schenkels

Zusammenfassung der Versuchsergebnisse

h/r	Variante	Richtung	Fo/ Fu **14]	IV !Anzahl Lastwechsel]	Bemerkung
1*	1 geöllnet	2	2.000 UH 708 / 70	33.400	Stop im Hochlauf Belasung zu hoch Bruch 1
2	1 ekel		300 30	210.000	Bruch 1
5	1 geölltner	t	200 t 20	5.000.000	Durchläufer
4	1 geöllnet		250 /20	5.000.000	Durchläufer
6	2 geschlossen		350 35	5.000.000	Durchläufer
8	2 geschlossen	z	450 r 45	345.109	Bruch 1
1	2 geschlossen		400 i 40	659.680	Bruch 1
9	2 geschlossen		3501 35	5.000.000	Durchläufer

* Proben werden nicht berücksichtigt
 ** Fo = oberer Spannungsgrenzwert der Schwingung
 Fu unierier Spannungsgrenzwert der Schwingung

Tödlicher Unfall beim Wingover

Am 6. September 03 verunglückte ein 23-jähriger deutscher A-Schein-Pilot mit 3 Jahren Flugerfahrung in Südtirol tödlich. Nach Augenzeugenberichten trainierte er sehr hohe Wingovers in weniger als 100 Meter Höhe über Grund, als sein Gleitschirm (Gardient, Bright, Klassifizierung 1), nach Entlastung der Leinen, großflächig einklappte. Der Einklapper verhängte sich und der Schirm geriet ansatzlos in einen schnellen Spiralsturz, den der Pilot nicht mehr ausleiten konnte. Das Rettungsgerät wurde nicht ausgelöst. Beim frontalen Aufprall an einem steilen Hang zog sich der Pilot tödliche Verletzungen zu.

Verhänger — akute Gefahr bei hohen Wingovers

Praktisch immer wenn es beim Wingovern zu einem Einklapper kommt, ist davon die „hohe“ Seite, die Flügelaußenseite betroffen. Dies hat zwei Gründe. Zum einen ist auf der hohen Seite der Anstellwinkel klein (weil die Geschwindigkeit hoch ist) und damit der Schirm generell einklappgefährdeter. Weil das so ist, muss beim Wingovern der Außenflügel stets mit der Bremse gestützt werden um ein Einklappen zu verhindern.

Zum anderen ist die Stabilität der Kappe beim Wingovern in hohem Masse daran gebunden, dass der Flügel ständig und in allen Teilen unter Last ist. Das ist dann der Fall, wenn das Kurvengewicht (die Resultierende aus Gewichtskraft und Zentrifugalkraft) stets gleichmäßig an der Kappe angreift. Im stationären Kurvenflug ist dies einfach, bei einem Manöver mit ständigem Kurvenwechsel, wie dem Wingover dagegen schwierig. Der Pilot muss den Kurvenwechsel so gestalten, dass das Pendelsystem Pilot—Kappe stets synchron arbeitet. Wenn das nicht funktioniert, weil beispielsweise die Gegenkurve zu früh (oder zu schnell), vor dem maximalen Ausschlag des Pendels eingeleitet wird, kann es kritisch werden. In diesem Fall eilt das Pendel Kappe voraus und hat seinen größten Ausschlag erreicht, bevor dies bei seinem massenträgeren Gegenüber, dem Piloten, auch der Fall ist. Am höchsten Punkt angekommen bleibt der Außenflügel stehen, er „verhungert“, wegen der fehlenden Energie (Geschwindigkeit) um vom Scheitelpunkt unverzüglich nach vorne auf die Nase zu nicken.

Jetzt kommt es zum Entlasten und Einklappen der äußeren Kappenteile.

Die Einklapprichtung geht dabei nicht, wie bei einem Klapper aus dem Normalflug von vorne über die Eintrittskante diagonal zur Hinterkante. Vielmehr „fällt“ der entlastete Außenflügel Richtung Kappenmitte, und verhängt sich häufig in den Leinen der noch offenen Kappe. Aus dieser Verhängersituation kommt es dann zu einem ansatzlosen Übergang in einen extremen Spiralsturz. Piloten, die eine solche Extremsituation einmal erlebt haben, vergessen nie zu erwähnen, mit welcher brutaler Dynamik der Schirm innerhalb weniger Sekunden in einen atemberaubenden Spiralsturz gerät. Auf dem ersten Blick ist es nicht leicht ersichtlich, warum der Übergang in den Spiralsturz aus dieser Situation so schnell erfolgt. Einklappt und verhängt ist schließlich die Flügelaußenseite, also entgegen der Kurvenrichtung. Die Erklärung liegt wiederum im Pendelsystem Pilot — Gleitschirm. Nach dem Einklappen und Verhängen des Außenflügels entsteht ein Drehimpuls der Kappe zu dieser Seite, während der Pilot zur Gegenseite schwingt. Innerhalb von 1-2 Sekunden ist das Pendel, wie beim Wingover voll ausgeschlagen, mit dem Unterschied, dass der Widerstand des verhängten Außenflügels eine anhaltende und schnelle Drehbewegung verursacht. Bemühungen des Piloten den Spiralsturz unter Kontrolle zu bringen (Gegenbremsen, Fullstall), sind meist wirkungslos. Oft kann der Pilot auch deshalb nicht mehr aktiv eingreifen, weil er in die Tragegurte eingetwistet ist. In dieser Situation muss sofort der Rettungsschirm ausgelöst werden.

Der DHV empfiehlt, das Trainieren von Wingovers nur über Wasser, mit allen hierfür erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen durchzuführen. Über Land, besonders mit geringer Höhe über Grund, muss Wingovern, wegen der extremen Folgeaktionen des Schirmes bei einem Pilotenfehler, als ein besonders kritisches Flugmanöver gelten. Auch besonders sichere Gleitschirme (Klassifizierung 1) sind, wie der aktuelle Unfall zeigt, gefährdet. Das geschilderte Geräteverhalten kann bei Gleitschirmen aller Klassifizierungen auftreten. Kunstflugmanöver werden im Gütesiegelverfahren durch den DHV nicht getestet.

Karl Slezak,
Sicherheitsreferent

**Video hierzu in
nevidhv.de**

Optimale Klinkenbefestigung für den Gleitsegelschlepp

Seit der Einführung des Windenschlepps wird ständig versucht, eine einfache, möglichst für alle Schleppklinken kompatible Klinkenbefestigung an Serien-Gurtzeugen zu finden. Man weiß, dass der optimale Zugpunkt für das Schleppseil möglichst im Bereich des Systemschwerpunktes angreifen soll. Beim Gleitsegel ist der ideale Zugpunkt in Höhe der Tragegurteinhängen, bzw., direkt an den Tragegurten. Wie aber kann man die Schleppklinge an den Tragegurten sicher und dennoch einfach befestigen?

Auf der Suche nach der idealen Befestigungsmethode von Schleppklinken wurden wir bei unseren englischen Fliegerfreunden auf dem Flugplatz Tannheim fündig, die mittels Expressschlaufen eine Verbindung zwischen den Tragegurten, den Karabinerhaken und der Schleppklinge herstellten und so schon länger ihre Gleitschirme erfolgreich schleppen. Die Firma Charly entwickelte aus der Expressschlaufen-Befestigung eine für alle Gleitsegel einfach zu handhabende Verbindung zwischen Gleitsegeltragegurt und Schleppklinge: den "Klinkenadapter". Er ist eine sinnvolle Weiterentwicklung der englischen Konstruktion und passt an alle Karabinerhaken und Tragegurte.



1. Der Klinkenadapter wird auf den Tragegurt aufgeschoben.
2. Der Karabinerhaken, der am Gurtzeug hängt, wird in den Tragegurt und den Klinkenadapter eingehängt.
3. An den Dreieckschäkeln wird die Schleppklinge befestigt.

Wichtig! Bei Verwendung von Spreizrohrklinken sollte der Abstand Klinge/Schäkel ausreichend verlängert werden (Reepschnur oder Gurtband) und die Klinge unbedingt mit einem Niederhaltgummi gegen Zurückschlagen gesichert werden. Der Abstand der Tragegurte darf durch die Benutzung der Klinkenbefestigung nicht enger werden (Twistgefahr)!

Achtung: Wird mit einem Brustcontainer geschleppt, ist vor dem ersten Start sicher zu stellen, dass die Freisetzung des Rettungsgeräts jederzeit ungehindert gewährleistet ist. Ist dies nicht der Fall, darf nur mit einer Gurtbandklinge geschleppt werden.

Wichtiger Sicherheitshinweis

für die Benutzung von Gurtbandklinken der Typen **FreeX-Control** und **SK I**. Gefahr durch Verwechslung der Einhängeseile!

Durch falsches Einhängen des Abstandsseils in die Einhängeschlaufe o. g. Gurtbandklinken kann die Auslösung des Schleppseils nicht sicher erfolgen. Das Abstandseil kann sich zwischen dem Auslöseseil und der Einhängeschlaufe verhängen.



Das DHV-Schleppbüro hat zwischenzeitlich gemeinsam mit dem DHV-Technikreferat diese Art der Klinkenbefestigung in verschiedenen Kombinationen und mit verschiedenen Gleitschirmen und Schleppklinken im DHV-Prüfzentrum erfolgreich geprüft. Wir wollten wissen:

- Können Unfälle durch Fehleinhängen vermieden werden?
- > Wird die Sackflugneigung nachweislich verringert?
- Können alle Mustergeprüften Schleppklinken verwendet werden?
- Können künftig definierte Aussagen zur Windenschlepptauglichkeit abgegeben werden?
- Kann künftig auf Winden-Schlepphilfen verzichtet werden?
- Können und sollen künftig diese Befestigungen direkt an den Tragegurten neuer Gleitschirme integriert werden?
- Kann künftig auf die Anbringung der Schleppschlaufen an Gurtzeugen verzichtet werden?
- > Wird der Pilot auch bei dieser Klinkenanbringung während des Schlepps merklich vor sein Gleitsegel gezogen, und besteht die gleiche Pendelgefahr bei einem Seilriss wie mit der herkömmlichen Klinkenbefestigung an den Schleppschlaufen?

Die technischen Fragen konnten geklärt werden und fanden in den Bauvorschriften für Gleitsegel bereits Anwendung. An dem nun fest definierten Zugpunkt werden künftig alle Gleitsegel auf ihre Windenschlepptauglichkeit ausagekräftig geprüft. Pilotenunfälle durch Fehleinhängen am Gurtzeug, wie sie erst kürzlich hier und in Holland vorkamen, gehören mit dieser Art der Klinkenbefestigung der Vergangenheit an. Schleppschlaufen an Gurtzeugen werden durch diese Klinkenanbringung überflüssig. Die Sackflugneigung wird durch den hohen Zugpunkt verringert. Die Vorbeschleunigungswirkung einer Schlepphilfe wird damit allerdings nicht in vollem Umfang erreicht, weil der Beschleuniger mit dieser Klinkenbefestigung nicht aktiviert wird.

Alle zugelassenen GS-Schleppklinken können auch weiterhin verwendet werden.

Der Windenschlepp und besonders das Aufziehverhalten des Schirms sind mit dieser Klinkenbefestigung angenehmer als an den Gurtzeug-Schleppschlaufen, die oft sehr tief angebracht sind und den Piloten während des Schlepps weit vor die Kappe ziehen. Der Pilot wird während des Schlepps nicht mehr an seinem Gurtzeug nach vorne vor das Gleitsegel gezogen. Das Gleitsegel wird geschleppt. Damit verringert sich auch die Gefahr des Pendelns bei einem Seilriss in Bodennähe.

Viele gute Gründe, die für diese Klinkenanbringung sprechen!

Horst Barthelmes, DHV-Schleppbüro

Das DHV-Unfalltelefon

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

Jägerlatein

Das Thema ist alt und doch immer wieder aktuell: Die Gleitschirmflieger, Mountainbiker und Schwammerlsucher stressen das letzte Reh, den letzten Feldhasen und das Rotwild sowieso. Gerade durch Natursportarten würden Wildtiere noch zusätzlich extrem belastet. Der Verbiss an Forstpflanzen gehe damit einher und die Jagd sei eigentlich gar nicht mehr auszuüben, so schlimm stehe es um die jagd und um das geplagte (gejagte) Wild.

Angst machen!

Grund genug, dass manche Jäger im gleichen Atemzug die Jagdgenossenschaften und die Eigentümer der Ländereien unter Druck zu setzen. „Wenn Ihr das Gleitschirmfliegen zulässt, kürze ich unverzüglich den Pachtzins für die Jagd“, polterte kürzlich ein Jäger in der Pfalz bei einem Ortstermin. Schließlich zahle er für die Jagd einen enormen Betrag und trage schon jetzt die Last der Reiter, Wanderer, Mountainbiker und sonstiger Freizeitaktivitäten. Und jetzt kommen auch noch die Gleitschirmflieger! Das sei zuviel für ihn und das letzte ruhige Gebiet in dieser „unberührten“ Natur (Anmerkung: Es handelte sich hier um landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen). Zudem sei er Verfügungsberechtigter über sein Jagdrevier. Nun kommen Fremden und „überrennen unser Land“. Man hätte ja eigentlich nichts gegen das Fliegen, „aber wieso ausgerechnet hier bei uns“, versucht man dann abschließend Entgegenkommen zu signalisieren. Von solcher Wortgewalt lassen sich dann doch Einige einschüchtern. Eifriges Köpfenicken bei den Einheimischen und Zustimmung auch von den Behördenvertretern. „Wir können doch nicht der Zerstörung unserer Umwelt zustimmen“. Um dem Klischee vollkommen gerecht zu werden, ist der Jäger mit einem großen Geländewagen angereist, weit entfernt aus der nächsten Großstadt.

Vorgeschobener Naturschutz

Es ist zugegeben ganz schön schwierig, in solchen Fällen zu überzeugen. Unwahrheiten werden mit Angst und Halbwahrheiten garniert. Die Sachlichkeit bleibt schnell auf der Strecke. Dennoch sollten wir es mit vernünftigen Argumenten und Lösungen versuchen. Häufig stellt sich schnell heraus, dass es sich eigentlich nur um einen zwischenmenschlichen Konflikt handelt und wenig mit Naturschutz zu tun hat. Wenn man es mal ganz nüchtern betrachtet, gehen die meisten Jäger einem Hobby nach. Damit mich niemand falsch versteht: Jagen ist unter bestimmten Voraussetzungen vollkommen in Ordnung, warum nicht. Die Gründe für die Jagd sind vielfältig. Wildbret aus der Natur ist beispielsweise ökologischer als ein Schwein aus der Massentierhaltung. Auch extremer Verbiss an Forstpflanzen ist ein Grund, um zu hohe Wildbestände auf ein tragbares Maß herunterzusetzen. Manche Jäger sind wiederum vorrangig der Trophäe hinterher – sicherlich ein fragwürdiger Grund. Wie dem auch sei; alles muss man nicht verstehen, aber Natursportlern das Recht auf verträglichen Naturgenuss zu versagen, ist unverständlich.

Wer im Glashaus sitzt!

Der Einfluss des Flugbetriebes auf das Wild wurde in den letzten Jahren vielfältig untersucht. Entscheidend ist sicherlich die Gewöhnung, die Vegetationsstruktur und ein möglicher Überraschungseffekt. Offensichtlich hat man sich jedoch über die Frage des Einflusses der Jagd auf Wildtiere bisher recht wenig Gedanken gemacht. Gerade dieses Thema wird von Seiten der

Jagd gerne vernachlässigt. Nur zu gerne hat man die Jagd als den Naturschutz schlechthin dargestellt. Andere, weniger gravierende Einflüsse wurden dagegen aufgebauscht, pikantesweise mit Argumenten aus dem Naturschutz. Unbestritten führt ständige Jagdausübung, statt zeitlich und räumlich konzentrierter Jagd, zu einem veränderten Verhalten der bejagten Tiere. Ohne Zweifel sind Tiere lernfähig und reagieren auf Bejagung extrem. Wenn sich Fluchtdistanzen zum Menschen von mehreren hundert Metern in bejagten Gebieten auf wenige Meter in unbejagten Gebieten verringern, so ist dies ein deutliches Zeichen. Die meisten Tiere lernen sehr schnell, was gefährlich oder eben nicht gefährlich ist. Dies ist auch eine Frage des Energieverbrauchs. Stressfluchten vernichten angefressene Energiereserven, weshalb Tiere zwischen Freund und Feind selektieren müssen. In bejagten Geländen können Piloten die Erfahrung machen, dass selbst Rothirsche auf den Überflug keine oder kaum sichtbare Reaktionen zeigen.

Was tun bei Konflikten?

Die Eigentümer / Pächter müssen in jedem Fall dauerhaft vom Fliegen überzeugt werden: »Fällt« der Eigentümer der Flächen »um«, ist die Geländezulassung umsonst, da eine Starterlaubnis immer an die Zustimmung des Besitzers gebunden ist. Der Jagdpächter ist übrigens nicht der Verfügungsberechtigte der Grundstücke. Er hat lediglich das Recht zur Jagdausübung gepachtet und kann damit nicht den Zugang in die Landschaft verbieten. Einher geht jedoch die Pflicht zur Jagd nach den sogenannten Abschnitten. Die Pläne richten sich in der Regel nach der Verjüngung des Waldes. Werden durch zu hohe Wildbestände Tannen, Buchen und andere wertvollen Forstpflanzen regelmäßig und flächig verbissen, werden die Abschusszahlen heraufgesetzt. Bestes Mittel bei Konflikten: Direkte Absprachen zwischen Jägern und Fliegern, um Überschneidungen in der Nutzung abzufedern. Beispielsweise kann man bei Treibjagden den Flugbetrieb ruhen lassen, um den Interessen der Jagd entgegenzukommen. Die Flugzeiten während der thermisch aktiven Zeit decken sich ohnehin kaum mit den Jagdzeiten. In einigen Geländen, wie am Merkur (Baden/Baden) oder am Wallberg, funktioniert das Nebeneinander problemlos. Eigentlich eine Binsenweisheit: Je besser der Kontakt, desto besser das Ergebnis.

Björn Klaassen, DHV Referat Flugbetrieb

PIKE FLY

Einer der größten Vorteile unserer Textilfliegerei ist das geringe Packmaß unserer Sportartikel. Denn die Fluggeräte passen nicht nur problemlos ins Flugreisegepäck oder ins Auto, sondern eben auch aufs „Moped“.



Wie auch die Flieger teilen sich die Motorradfahrer in mehrere Fraktionen: die Autobahn-Vollgaser, die Streetfighter, Funbiker, die Sommer- und Winterfahrer und selbstverständlich die Fraktion der Sonntagsfahrer. Wir wollen raus an die Luft und, was für die meisten Flieger als mehr oder weniger aufregende Anreise zum notwendigen Übel zählt, ist eindeutig lustbetont.

Im Zillertal

Pünktlich steht Bernd vor der Haustüre. Kurz darauf wird Rudi aufgesammelt, dann Adrian und um kurz nach 10 Uhr treffen wir Ludwig am Fuß der Höhenstraße. 5 Mann, gut 5 Liter Hubraum verteilt auf je zwei Zylinder, damit wird die Anreise zum Vergnügen. Zumal einige kurvenreiche Strecken bereits auf der Anreise für Fahrspaß sorgten. Klar sieht der Packsack etwas voluminös aus. Aber erstens fallen auch zwanzig Kilo - fest auf der Rücksitzbankverzurrt - bei Tourenmotorrädern nicht wirklich auf, und zweitens gibt es mittlerweile Flugausrüstungen, die sich komfortabel in den Motorradkoffern verstauen lassen. Mit richtigem Elan stürmen die 5 Motorräder die Höhenstraße nach oben. Herrliche Lastwechselkombinationen folgen auf enge Kehren oder genüsslich im Standgas durchschwebte Höfe. Weiter oben, wo die Almwiesen langsam beginnen, wird das Tempo dann forciert. Die eine oder andere Kerbe an den Fußrasten wird noch länger davon zeugen. Eines steht schnell fest, diese Auffahrt ist nix für „Kippschalter-Fahrer“ – ihr wisst schon, die Jungs mit den getönten Visieren und 'nem Kippschalter statt 'nem Gasgriff. Entweder Standgas oder Vollgas...

On Air

Oben angekommen sind die Streckenpioniere schon in der Luft, um ihre unglaublichen Dreiecke und „Ziel-Rücks“ zu fliegen. Einen 290er „Zielflug auf geknickter Bahn über 4 Wendepunkte“ haben wir heute auf unserer „Gourmetkarte“ schon als Vorspeise abgehakt, nun steht der Hauptgang an. Spaß am Spielen in der 3. Dimension ist jetzt angesagt. Rauf gehts heute überall, das ist die eher kleine Herausforderung. Ein wenig nach Norden in Richtung Taleingang zu fliegen und oder nach Süden die Gegend zum Alpenhauptkamm hinabschnüffeln macht allen richtig Spaß. Die etwas größe-

re Herausforderung wäre eher wieder oben bei den Mopeds zu landen. Denn bis weit nach 15 Uhr geht's heute überall nur nach oben... Weitaus sicherer ist's da, genüsslich ins Tal zu gleiten und unten zu landen. Und mit dem letzten Bus des Tages sich einmal hoch chauffieren zu lassen.

Lieber trocken bleiben

Im Westen wird's langsam immer dunkler, rundrum bauen Gewitter auf. Im Westen und Süden schüttet es bereits kräftig. Oben ist es aber noch trocken und wir beschließen, den Tag mit dem Dessert zu beenden. Die Fluggeräte werden am Kiosk deponiert und wir erkunden die ganze Höhenstraße nun auch noch vom Boden aus. Das einspurige Teerband gehört mit zum Feinsten, was es in unserer Gegend gibt. Zumindest für Biker, die auf kleine Straßen „abfahren“. So wie wir. Wenn auch nur teilweise. Denn Adrian mit seinem Wahnsinnsbike, gebaut für enge Autobahnkurven bis 250 km/h, gerät hier schlicht ins Hintertreffen. Aber die alten Herren auf ihren „Gummikühen“ legen immer wieder mal eine Pause ein – und irgendwann taucht dann doch ein verschwitzer Superbikefahrer auf... Aber Spaß haben trotzdem alle zusammen!

Fahren und Fliegen

Ein Quartier für die Nacht ist schnell gefunden. Denn am nächsten Morgen warten bereits weitere Leckerbissen auf uns. Nach ausgiebigem Frühstück auf der Terrasse wollen wir die Stauseen der gegenüberliegenden Talseite besuchen. Eingebettet zwischen lauter schneebedeckten 3000er liegen hier der Schlegels – , der Zillergrund - und der Stillup – Speicher wie türkise Juwelen im Talschluss. Auf dem Weg zum Stillup Speicher geht mir während dervielen Kurven ein Erlebnis durch den Kopf: Rio de Janeiro, Copa Cabana, ein Knall, ein blitzartiges Handgemenge, zwei Jugendliche, die wegsprinten und schon waren wir um 50 Markärmer. Unsere „Kurtaxe“ war somit-wenn auch nicht ganz freiwillig - entrichtet. Die Wegelagererei ist hier besser organisiert und damit weitaus professioneller: Glatte 26,50 Euro dürfen wir lohnen, um mit unseren Mopeds die kleine Straße mit den beiden Tunnels benützen zu dürfen. Die Staumauer selbst ist befahrbar und ein wirkliches



Helmut Achatz

Highlight! Auf der einen Seite der Bikes der mehrere Kilometer lange Stausee mit schon fast kitschiger Farbe. Und auf der anderen Seite runtergeblickt geht's weit über 100 m senkrecht nach unten zum Talboden. Die Uhr bewegt sich jedoch unerbittlich auf mittags zu und ermahnt uns somit zur baldigen Umkehr. Schließlich sind wir ja nicht zum Vergnügen hier, sondern um zu Fliegen...

Die Kurven rauf zur Höhenstraße sind schon fast Routine, oben warten bereits unsere Schirme auf uns. Wir ratschen und brunchen noch gemütlich, dann macht sich jeder in eine neue Richtung in der 3. Dimension auf, Einer will's in Richtung Pinzgau versuchen, Einer ins Tal gleiten, der Nächste zum Eingang des Zillertales vor und ich möchte gerne den Hintertuxer Gletscher besuchen.

Am Start geht's zügig nach oben, der Talsprung nach Süden ist heute auch nicht schwer. Aber hinter Lanersbach wird's etwas diffiziler. Von Süden breiten sich rasch dicke Wolken aus und schatten den Hintertuxer Talkessel ziemlich ab. Etwas vorm „Geier“ - einem markanten Gipfel auf dem Weg nach Süden – finde ich in Grannähe eine große Wiese und beschließe dort zu landen und erst mal abzuwarten. Leider bleibt die Abschattung erhalten und die Wolkenberge oben drüber türmen sich unheilversprechend auf. 2 Stunden gebe ich der Sache nach, dann wird's kritisch. 20 Minuten später geht's in der nächsten kleinen Sonnenphase raus. Einmal schnell aufdrehen und mit vollem Beschleuniger zurück nach Norden. Mit einer Höhe von 2.700 m und gut 600 m unter der Basis geht's die meiste Zeit einfach mit Vollgas geradeaus. Weit über Startplatzhöhe erreiche ich wieder die Höhenstraße.

Eine interessante Geschichte übrigens auch für geführte Flugreisen: Wenn ein Begleitfahrzeug sich um's Gepäck kümmert, reist es sich auch in weiter entfernte Gelände hervorragend mit dem Bike. Am Flugberg ein kurzer „Kleiderwechsel“, die Lederklamotten etc. ins Begleitfahrzeug und nach dem Fliegen wieder andersrum. Besser geht's nicht!

Helmut Achatz

www.fly-mike.de
info@fly-mike.de



FLY MIKE
Flugsportbekleidung & Zubehör

ID
V8

IV
CS

Kt,
→
213

72.3
|
„e“
rd
3
ti
lä
at
ui

5)



**Red Bull
X-Alps
Teamjacke**
Team 1TA
51 **Andy Frötscher**



nur bei Fly-Mike

wollt Ihr mehr sehen ?

Jetzt
Prospekt anfordern
info@gey-rnik&..d

NEU: Crispi-Schuhe Händleranfragen erwünscht

Shopping Rund um die Pfaffen Internet

Overall...
 Schnell...
 Flieg...
 Instru...
 et ▶ ge
 vi.09

-0

0
th

Gesucht:



Lotsen für Höhenflüge

Auf der Wasserkuppe, Wiege des Segelflugsports und Hessens höchster Berg, entsteht ein Jugendbildungszentrum. Bitte unterstützen Sie den Dreiklang von Flugsport, Jugend und Natur. Werden auch Sie Lotse für Höhenflüge.

„.../e.“4 s e r f i e t .

1> Ihre Spende können Sie steuerlich geltend machen.

12- Unternehmen bieten wir interessante Sponsoring-Packages.

ich will mehr über das Wasserkuppenzentrum wissen

Spendenkonto **6 400 400**,
Raiffeisenbank Vorderrhön,
BLZ 530 601 80

Telefon: 06658/91 90 01
www.wasserkuppenzentrum.de

Informationen zu
Sponsoring-Angeboten:
Telefon: 0221/160 82-18

Name

Straße

PLZ, Ort

Deutsche Jugend in Europa, Landesverband
Hessen, 36163 Poppenhausen-Rodholz

257/124

Gleitschirme

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht min. - max.
DHV GS-01-1145-03	Airwave Magic 3L 2-3 GH	Airwave Villingen Ges.m.b.H. 100 kg - 125 kg
DHV GS-01-1146-03	XIX Briete S 1 GH	XIX GmbH 65 kg - 85 kg
DHV GS-01-1147-03	U-Turn Infinity L 1-2 GH	U-Turn GmbH 95 kg - 125 kg
DHV GS-01-1148-03	Icaro Gyber 2M 1 GH	Fly & more GmbH 80 kg - 105 kg
DHV GS-01-1149-03	Airwave Combi 1-2 Biplace	Airwave Villingen Ges.m.b.H. 120 kg - 200 kg
DHV GS-01-1150-03	Airwave Combif 2 Biplace	Airwave M31fing Ges.m.b.H. 120 kg - 220 kg
DHV GS-01-1151-03	Gin Bolero Plus S 1 GH	Aerosport International GmbH 65 kg - 85 kg
DHV GS-01-1152-03	Airwave Magic 3 S 2-3 GH	Airwave Villingen Ges.m.b.H. 65 kg - 85 kg
DHV GS-01-1153-03	wings of change Nemeton-N26 2-3 GH	wings of change 85 kg - 110 kg
DHV GS-01-1154-03	Gradient Aspen 30 2 GH	Turnpoint Fastline GmbH 105 kg - 135 kg
DHV GS-01-1155-03	Gradient Golden 28 1-2 GH	Turnpoint Fastline GmbH 90 kg - 115 kg
DHV GS-01-1156-03	Gin Bolero Plus XS 1 GH	Aerosport International GmbH 60 kg - 75 kg
DHV GS-01-1157-03	Gin Bolero Plus XL 1 GH	Aerosport International GmbH 115 kg - 140 kg
DHV GS-01-1158-03	Gin Oasis XL 1-2 GH	Aerosport International GmbH 115 kg - 140 kg
DHV GS-01-1159-03	Pro-Design Effect II S 1-2 GH	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. 60 kg - 80 kg
DHV OS-01-1160M	Pro-Design Effett II M 1-2 GH	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. 75 kg - 95 kg
DHV GS-01-1161-03	Pro-Design Effect II L 1-2 GH	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. 90 kg - 110 kg
OHO GS-01-1162-03	Pro-Design Effect II XL 1-2 GH	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. 105 kg - 130 kg
OHO GS-01-1163-03	Gradient Golden 26 1-2 GH	Turnpoint Fastline GmbH 80 kg - 100 kg
DHV GS-01-1154-03	Gradient Golden 30 1-2 GH	Turnpoint Fastline GmbH 105 kg - 130 kg
DHV GS-01-1165-03	Ozone Mc Daddy 44 1-2 Biplace	Aerosport International GmbH 140 kg - 230 kg
DHV GS-01-1166-03	Nova Radon L 2-3 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 100 kg - 130 kg
DHV GS-01-1167-03	Nova Rotor M 1-2 GH	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 85 kg - 150 kg
DHV GS-01-1169-03	Gradient Golden 24 1-2 GH	Turnpoint Fastline GmbH 60 kg - 85 kg

Hängegleiter

MusterprüfNr	Muster Klasse	Inhaber der Musterprüfung Fluggewicht min. - max.
DHV 01-0395-03	Spirit-L 2	Ikarus / Toms Pellicci 100 kg - 133 kg

Hängegleiterrettungsgeräte

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung Anhängelast max.
DHV 02-0054-03	Survive 26 HG	Skyline Flight Gear GmbH 160 kg

Gleitsegelrettungsgeräte

MusterprüfNr	Muster	Inhaber der Musterprüfung Anhängelast max.
DHV GS-02-0093-03	AVA-Sport AR 18	Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH 84 kg
DHV GS-02-0094-03	AVA-Sport AR 2E	Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH 160 kg
DHV GS-02-0096-03	AVA-Sport AR 30	Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH 200 kg

258/124

Sicherheitsmitteilung

Gurtzeug für Gleitsegel SKYLINE PHASE DHV GS-03-0253-02, SKYLINE PROJEKT BI DHV GS-03-0254-02

Bei einem Sicherheitstraining wollte eine Pilotin ihr Rettungsgerät, welches in einem Skyline Phase mit Tube-Container integriert war, auslösen. Trotz mehrfacher Versuche gelang ihr dies nicht. Schließlich geriet ihr Gleitschirm außer Kontrolle. In einer Spiraldrehung stürzte die Gleitschirmfliegerin ins Wasser und zog sich beim Aufprall schwere Prellungen zu. Die Untersuchung des Gurtzeuges durch den DHV und die Auswertung des auf Video aufgezeichneten Absturzes hatten zum Ergebnis, dass die Rettungsgeräteausrüstung bei den genannten Gurtzeugen mit Tube-Containern bei Zug des Griffes in eine bestimmte Richtung stark erschwert bzw. unmöglich ist. Erfolgt der Zug zum Herausziehen des Innencontainers schräg nach vorne oben, wie in Abbildung 2, verhindert der hierdurch auf Scherung wirkende Klettverschluss der Außencontainerlasche ein vollständiges Öffnen des Außencontainers. Der Innencontainer mit dem Rettungsschirm verhaftet sich in den zugekletteten Blättern des Außencontainers, die Freisetzung des Rettungsgerätes ist blockiert. Das Herausziehen des Innencontainers in alle anderen Richtungen ist problemlos möglich, zu empfehlen ist die Zugrichtung wie in Abbildung 1.

Der Hersteller der Gurtzeuge, Fa. Skyline Flight Gear GmbH, erlässt wegen des Vorfalles folgende Sicherheitsmitteilung. An den Gurtzeugen Skyline Phase und Project Bi ist der für die Blockade des Außencontainers verantwortliche Klettverschluss (siehe Abbildung 3) vom vorderen Eck bis zu Beginn des Griffes (ca 11cm) unwirksam zu machen. Dies erfolgt wahlweise durch Abtrennen des Klett-Teiles oder mittels eines Klett-Gegenstücks, das an der bezeichneten Stelle angebracht wird.

Das Klett-Gegenstück, sowie eine Einbauanleitung sind bei der Fa. Skyline Flight Gear GmbH Wolfgang Genghammer,

Weidach 1, D-83236 Übersee,
Tel +49-8642-5979-0, Fax +49-8642-5979-29
www.skyline-flightgear.de, info@skyline-flightgear.de kostenlos erhältlich.
Übersee, 26.08.03, Wolfgang Genghammer, Fa. Skyline Flight Gear GmbH



259/124

Sicherheitsmitteilung

Gurtzeug für Gleitsegel

Sup'Air Profee1 Race DHVGS-03-0143-95,
Sup'Air 130 DHV GS-03-0205-99,
Sup'Air Randonneuse DHV GS-03-0244-01,
Sup'Air 02 DHV GS-03-0255-02,
Sup'Air DUO DHV GS-03-0261-02,
Sup'Air Randonneuse **XC DHV GS-03-0278-03**

Unbeabsichtigtes Öffnen der Safe-T-Bar Schließe bei Sup'Air Gurtzeugen

Am männlichen Teil der Safe-T-Bar Schliesse von zwei Sup'Air Gurtzeugen wurde ein Fabrikationsfehler festgestellt. Dieser Fehler kann unter Umständen zu unbeabsichtigtem Öffnen des Brustgurtes führen.



Betroffen sein können folgende Gurtzeuge mit Produktionsdatum zwischen dem 25. April und 30. Juni 2003:

Sup'Air Profee1 Race, DHV GS-03-0143-95
Sup'Air 130, DHV GS-03-0205-99
SUP'Air Randonneuse, DHV GS-03-0244-01
SUP'Air 02, DHV GS-03-0255-02
SUP'Air DUO, DHV GS-03-0261-02
SUP'Air Randonneuse XC, DHV GS-03-0278-03

Das Produktionsdatum jedes Sup'Air Gurtzeuges findet man auf einem Aufnäher im Inneren des Gurtzeuges. (Date de Fabrication)

Um sicher zu sein, dass sich keine fehlerhafte Safe-T-Bar Schließe am Gurtzeug befindet, muss diese bei allen Sup'Air Gurtzeugen mit Produktionsdatum zwischen 25.04.03 und 30.06.03 vor dem nächsten Flug ausgetauscht werden.

Die Safe-T-Bar Schließe mit dem daran angenähten, roten Gurtband kann vom Besitzer des Gurtzeuges selbst ausgetauscht werden. Schließen zum Austausch sind kostenlos bei Aerosport International GmbH und bei vielen Flugschulen erhältlich.

Aerosport International GmbH
Grafenstrasse 26, D-83098 Brannenburg
Tel: 08034/1034, email: info@aerosport.de
Brannenburg, 29.07.2003
Hans Bausenwein
Geschäftsführer Aerosport International GmbH

260/124

Sicherheitsmitteilung

Gurtzeug für Gleitsegel

Unbeabsichtigtes Öffnen der Safe-T-Bar Schließe bei PARATECH Gurtzeugen

Am männlichen Teil der Safe-T-Bar Schließe von zwei Sup'Air Gurtzeugen wurde ein Fabrikationsfehler festgestellt.



An PARATECH-Gurtzeugen ist der Fehler noch nicht aufgetreten, kann aber wegen Baugleichheit des betroffenen Beschlages nicht ausgeschlossen werden. Dieser Fehler kann unter Umständen zu unbeabsichtigtem Öffnen des Brustgurtes führen.

Betroffen sein können Gurtzeuge mit Produktionsdatum zwischen dem 25. April und 30. Juni 2003 der Modelle A6, C2 und M3.

Das Produktionsdatum jedes PARATECH Gurtzeuges findet man auf einem Aufnäher im Inneren des Gurtzeuges (Hohlraum des Rückenprotektors im Rückenbereich). "Date de Fabrication" Jahr - Monat - Tag

Der Fehler lässt sich weder optisch noch durch mechanische Versuche am Boden feststellen. Um sicher zu sein, dass sich keine fehlerhafte Safe-T-Bar Schließe am Gurtzeug befindet, muss diese bei allen PARATECH Gurtzeugen mit Produktionsdatum zwischen 25.04.03 und 30.06.03 vor dem nächsten Flug ausgetauscht werden.

Die Safe-T-Bar Schließe mit dem daran angenähten, roten Gurtband kann vom Besitzer des Gurtzeuges selbst ausgetauscht werden. Schließen zum Austausch sind kostenlos bei PARATECH und bei vielen Flugschulen erhältlich.

PARATECH AG
Beim Alpenblick, CH - 9057 Weissbad
Tel. +41 (0)71 7873031, e-mail: service@paratech.ch
Schwende, den 29.07.03
Migg Lenz, Geschäftsführer PARATECH AG

TUBAITAL

Tirei

off1114.



SUPER FLUGGEBIET

Wetter begünstigt, große Start- und Landeplätze.

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

DHV - Flugschule

DHV-Prüfungsflüge täglich, Auffrischkurse, Anfängerkurse, Sonderpiloten / A-Scheine auch im Winter.



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 mit vielen ParaTiy-Flugreisen!

Gleich anfordern und Sie erhalten einen kleinen gratis Windsack!

Phrticty FLUGSCHULE

Flugschule Parafly Stubaltai GmbH
Hans-Peter Eller

Moos 18

A-6167 Neustift/Stubaltai
Tel. +43 - 5226-3344
Fax 443 - 5226-3371

E-Mail: flugschulewparafly.at
Internet: www.parafly.at

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).

TEShL Übe im Info

Das Testberichtschema für Gleitschirme und Hängegleiter

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

KLASSIFIZIERUNG	ZUSATZ	BESCHREIBUNG
Gleitschirme	1	Gleitschirme mit einfachem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.
	1-2	Gleitschirme mit gutmütigem 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 doppel-sitzigen Betrieb zugelassen
	Y	Hängegurtzeug (frühere Konstruktion)
		Spezialgurtzeug
Drachen	1	für Piloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z.B. weil sie selten fliegen
	2	für Piloten, die den Ausbildungsstand Beschränkter Luftfahrerschein (A-Lizenz) haben, und genüßvolles Fliegen vorziehen
	3	für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein (B-Lizenz) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen
	E	Spezielle Einweisung erforderlich. z.B. wegen ungewöhnlicher Steuerung
	G	Spezielles Gurtzeug erforderlich
		Zwischenwerte 1-2 und 2-3 sind möglich

DHV GS-01 -1145-03

AIRWAVE MAGIC 3L		
Zergerlinhaber	Airwave Yllinger Ges.m.b.H.	
Hersteller	Airwave Völlinger Ges.m.b.H.	
Klassifizierung	2-3 GH	
Vi-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max	1 / 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. Hängewicht (kg)	max. Hängewicht (125 kg)
SNH	1.2	2
flüverhalten	gleichmäßig, sofort	ungleichmäßig, verzögert
Aufziehverhalten	Imre sofort über Piloten	kommt verzögert an er Piloten
Abliebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geradeauflieg	1.2	2
trimmggeschwindigkeit (unA)	17	38
Buchteminla Geschwindigkeit (kühl)	0	55
Rollianglung	durchschnittlich	hoch
Kunenkunlikg	2	1.2
hudeitendeur	gering	gering
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
et	2	2
Sankneggrenn	durchschnittlich 60 cm • 75 cm	durchschnittlich 60 cm -15 cm
fuin lellgmnze	dumhschnillich 65 nm • 80	dumbschnillich 65 cm 80 cm
Bremskraftbestiep	dmschnillich	hoch
Etonalei	2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öfnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig reitageri
Enklamm		13
Vorbeschleunigung		gering
Öfnungsverhalten		hoch 100 cm 100 cm
Einstil	Bulle an	2.3
Regieren	180-350 Grad	90 -180 Grad
Bremsgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Verdengsamng		mit Verdengsamng
Verdengsamng	durchschnittlich	durchschnittlich
Verdengsamng	durchschnittlich	durchschnittlich
Verdengsamng	selbständig verzögert	selbständig verzögert
Einseil an Einklappen (beschleunigt)		2.3
Wegdrehen		90 -180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		mit Beschleunigung
Stabilisierung		durchschnittlich
Öfnungsverhalten		selbständig
Öfnungsverhalten		selbständig reitageri
Einklappen und		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegen hirsren
Steuweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine tendenz zum	einfach, keine tendenz zum
Öfnungsverhalten	Stromungsabriss	Stromungsabriss
Öfnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
	2	2
	2	2
Trudeln aus Trimm.		2
trudeln au	1.2	2
Steile	2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
trudeltendern	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
		1.2
Einleitung	eintact	ein lach
Ausleitung	selbständig	selbständig
tact		
bandeverhalten	einfach	Wach
meinen für flu,		

WARB CYBER 2M

Zeittaktinhaber	Fly & more GmbH	
Hersteller	Ely & more GmbH	
Klassifizierung	1 GH	
VV-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min (Anzahl) Sitze max	1 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Hein	
Verhalten bei	min fluggewicht(180 Kg)	max. fluggewicht(1105 K
titelzeilen	gleichmässig, An	gleichmässig, soloi
Aasziehr allen	komme seien aber Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwind igkeit	rehe hrineich	dunhscheldlich
Starrhandling	einfach	einfach
Temmeschwindigkeit (kehl		
Beschleuniget Geachwindigkeit Mehl		
Roldämpfung		
Kurvenhandling		
Trudehenden	nicht vorhanden	eiche mehenden
Steuernweg	durchschnitllich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Baldseiliges Vbeniehen		
Sacktimmenre	spät > 75 cm	derchschdllich 60 cm • 75 cm
Fallete Huene	spnl 90 cm	durchende 65 cm • 20cm
Bremskellanstieg	durchschnittlich	hoch
Eadeler Einklar		
Verbeschleunigung	gering	gering
ödnanes reihahrt	selbständig erzener	selbständig nutzрге
fronales Einklappen (beachkaung)		
Verachschleunigung		
Öffnungsverhalten		
fronales Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
lehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Hithenverlust	dumhschldlich	durchsehndich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Dileungsverhalten	seihstände umideen	selbständig nennen
Elastil es Einkla	ibischleunigl)	
Wegdrehen		< 90 Grad
Dichgesdnvindigheil		
Höhenverlust		durchschnittlich
StabilWB(Ulle		selbständig
ülünungsreithellen		selbständig reinigen
Einsilr es Einklap en und General		
Stabilisierung	eieladies Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchseilmittich	durchscheldlich
škerkalianstreg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz UM	einfach, keine Tendenz zurrt
Öffnungsverhalten	Sledmngsabeiss	Stömungshariss
Einheitl. rreil. dachung	selbständig verzagen	selbsthehle verzegort
Ausleitung		
Trudeln aus Trimmer rchx.		
Trudeln aus stgl. Klauverhau		
fleils aale		
Einleitung	einfach	einfach
Trudelleendenz	gering	nicht vorhanden
Ausleitung		selbständig
Einteilung	einfach	oinach
Austeilung	selbständig	selseän die
Landverhalten		
IE herz		
en nur		
s'icherheil		

AIRWAVE COMBI

Zertifikatinhaber	Airwave Villinger Ges.m.b.H.
Hersteller	Airwave Villinger Ges.m.b.H.
Klassifizierung	1-2 Biplace
IN-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 2
Beschleuniger?	Nein
Trimmer?	Ja

Verhalten bei	min. fluggewicht(120 Kg)	max. fluggewicht(200 Kg)
---------------	--------------------------	--------------------------

Start	↑	↑
Startverhalten	gleichmässig, seel	gleichmässig, leiert
Aufliegeverhalten	kommt schnell über Piloten	kommt reuig über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach

Trimmgeschwindigkeit [km/h]	36	41
Bertrleunigle Geschwindigkeit [m/s]	0	0
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich

Kurrenverfling

Trudellenden	gering	gering
Steuernweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch

Beidseitiges

Sacklängen	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Füllstufen	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Bremskrallensieg	besA	huh

Vorbeschleunigung

Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
-----------------	---------------------	---------------------

Frontales Einklappen (beschleunigt)

Vorbeschleunigung	gering	gering
-------------------	--------	--------

Ölungsverhalten

Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
-----------------	---------------------	---------------------

Wegdrehen

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
-----------	---------------	---------------

Drehgeschwindigkeit

Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
---------------------	------------------	------------------

Kühnverlust

Kühnverlust	gering	gering
-------------	--------	--------

Stabilisierung

Stabilisierung	selbständig	selbständig
----------------	-------------	-------------

Ölungsverhalten

Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
-----------------	---------------------	---------------------

Einselliges Einklappen (beschleunigt)

Einselliges Einklappen (beschleunigt)	selbständig	selbständig
---------------------------------------	-------------	-------------

Wegdrehen

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
-----------	---------------	---------------

Drehgeschwindigkeit

Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
---------------------	------------------	------------------

Höhenverlust

Höhenverlust	gering	gering
--------------	--------	--------

Stabilisierung

Stabilisierung	selbständig	selbständig
----------------	-------------	-------------

Ölungsverhalten

Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
-----------------	---------------------	---------------------

Stabilisierung

Stabilisierung	selbständig	selbständig
----------------	-------------	-------------

Steuernweg

Steuernweg	hoch	hoch
------------	------	------

Steuernkraftanstieg

Steuernkraftanstieg	hoch	hoch
---------------------	------	------

Gegendrehen

Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
-------------	----------------------------	----------------------------

Ölungsverhalten

Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
-----------------	---------------------	---------------------

Einleitung

Einleitung	einfach	einfach
------------	---------	---------

Indellenden

Indellenden	gering	gering
-------------	--------	--------

Auslegung

Auslegung	selbständig	selbständig
-----------	-------------	-------------

Einleitung

Einleitung	einfach	einfach
------------	---------	---------

Auslegung

Auslegung	selbständig	selbständig
-----------	-------------	-------------

Landen.

Landen.	einfach	einfach
---------	---------	---------

Landenverhalten

Landenverhalten	einfach	einfach
-----------------	---------	---------

AIRWAVE COMBI+

Zertifikatinhaber	Airwave Villinger Ges.m.b.H.
Hersteller	Airwave Villinger Ges.m.b.H.
Klassifizierung	2 Biplace
V1-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 2
Beschleuniger?	Nein
Trimmer?	Ja

Verhalten bei	min. fluggewicht(120 Kg)	max. fluggewicht(1220 Kg)
---------------	--------------------------	---------------------------

Start	↑	↑
Startverhalten	gleichmässig, sofl	gleichmässig, solost
Aufliegeverhalten	kommt Wort über Piloten	kommt verzagt über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach

Trimmgeschwindigkeit Bohl	36	43
Bertrleunigle Geschwindigkeit [m/s]	9	0
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich

Kurrenverfling

Trudellenden	gering	gering
Steuernweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch

Beidseitiges

Sacklängen	durchschnittlich 60 cm - 75 cm	spät > 75 cm
Füllstufen	durchschnittlich 65 cm - 80 cm	spät > 93 cm
Bremskrallensieg	hoch	hab

Vorbeschleunigung

Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
-----------------	---------------------	---------------------

Frontales Einklappen (beschleunigt)

Vorbeschleunigung	gering	gering
-------------------	--------	--------

Ölungsverhalten

Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
-----------------	---------------------	---------------------

Wegdrehen

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
-----------	---------------	---------------

Drehgeschwindigkeit

Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
---------------------	------------------	------------------

Kühnverlust

Kühnverlust	gering	gering
-------------	--------	--------

Stabilisierung

Stabilisierung	selbständig	selbständig
----------------	-------------	-------------

Ölungsverhalten

Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
-----------------	---------------------	---------------------

Einselliges Einklappen (beschleunigt)

Einselliges Einklappen (beschleunigt)	selbständig	selbständig
---------------------------------------	-------------	-------------

Wegdrehen

Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
-----------	---------------	---------------

Drehgeschwindigkeit

Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
---------------------	------------------	------------------

Höhenverlust

Höhenverlust	gering	gering
--------------	--------	--------

Stabilisierung

Stabilisierung	selbständig	selbständig
----------------	-------------	-------------

Ölungsverhalten

Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
-----------------	---------------------	---------------------

Stabilisierung

Stabilisierung	selbständig	selbständig
----------------	-------------	-------------

Steuernweg

Steuernweg	hoch	hoch
------------	------	------

Steuernkraftanstieg

Steuernkraftanstieg	hoch	hoch
---------------------	------	------

Gegendrehen

Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
-------------	----------------------------	----------------------------

Ölungsverhalten

Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
-----------------	---------------------	---------------------

Einleitung

Einleitung	einfach	einfach
------------	---------	---------

Indellenden

Indellenden	gering	gering
-------------	--------	--------

Auslegung

Auslegung	selbständig	selbständig
-----------	-------------	-------------

Einleitung

Einleitung	einfach	einfach
------------	---------	---------

Auslegung

Auslegung	selbständig	selbständig
-----------	-------------	-------------

Landen.

Landen.	einfach	einfach
---------	---------	---------

Landenverhalten

Landenverhalten	einfach	einfach
-----------------	---------	---------

GIN BOLERO PLUS S

Zertifikatinhaber	Aerosport International GmbH
Hersteller	Gin Gliders
Klassifizierung	1 GH
IN-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht(1165 Kg)	max. fluggewicht(85 Kg)
---------------	---------------------------	-------------------------

Start	↑	↑
Startverhalten	gleichmässig, sofl	gleichmässig, solost
Aufliegeverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach

Trimmgeschwindigkeit [km/h]	14	31
Bertrleunigle Geschwindigkeit [m/s]	44	44
Rolldämpfung	hoch	hoch

Kurrenverfling

Trudellenden	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch

Beidseitiges

Sacklängen	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Füllstufen	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskrallensieg	hoch	hoch

Vorbeschleunigung

Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
-----------------	---------------------	---------------------

Frontales Einklappen (beschleunigt)

Vorbeschleunigung	gering	gering
-------------------	--------	--------

Ölungsverhalten

Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
-----------------	---------------------	---------------------

Wegdrehen

Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
-----------	-----------	-----------

Drehgeschwindigkeit

Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
---------------------	------------------	------------------

Kühnverlust

Kühnverlust	gering	gering
-------------	--------	--------

Stabilisierung

Stabilisierung	selbständig	selbständig
----------------	-------------	-------------

Ölungsverhalten

Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
-----------------	---------------------	---------------------

Einselliges Einklappen (beschleunigt)

Einselliges Einklappen (beschleunigt)	selbständig	selbständig
---------------------------------------	-------------	-------------

Wegdrehen

Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
-----------	-----------	-----------

Drehgeschwindigkeit

Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
---------------------	------------------	------------------

Höhenverlust

Höhenverlust	gering	gering
--------------	--------	--------

Stabilisierung

Stabilisierung	selbständig	selbständig
----------------	-------------	-------------

Ölungsverhalten

Ölungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
-----------------	---------------------	---------------------

Einleitung

Einleitung	einfach	einfach
------------	---------	---------

Indellenden

Indellenden	gering	gering
-------------	--------	--------

Auslegung

Auslegung	selbständig	selbständig
-----------	-------------	-------------

Einleitung

Einleitung	einfach	einfach
------------	---------	---------

Auslegung

Auslegung	selbständig	selbständig
-----------	-------------	-------------

Landen.

Landen.	einfach	einfach
---------	---------	---------

Landenverhalten

Landenverhalten	einfach	einfach
-----------------	---------	---------

Einleitung

Einleitung	einfach	einfach
------------	---------	---------

Auslegung

Auslegung	selbständig	selbständig
-----------	-------------	-------------

Landen.

Landen.	einfach	einfach
---------	---------	---------

Landenverhalten

Landenverhalten	einfach	einfach
-----------------	---------	---------

Einleitung

Einleitung	einfach	einfach
------------	---------	---------

DHV GS-01-1152.03

AIRWAVE MAGIC 3 S

Zertifizierung	Airwave Villingen Ges.m.b.H.
Hersteller	Airwave Villingen Ges.m.b.H.
Klassifizierung	2 3 GH
Abhebeleistung?	Ja
Anzahl Vize min / Anzahl Sitze max	111
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	fluggewicht(165 Kg)	max. fluggewicht(85 K)
---------------	---------------------	------------------------

Stasi	2	1.2
-------	---	-----

Füllverhalten	gleichmässig.	gleichmässig.
Aufziersverhalten	kommt nied. über Piloten	kommt nied. über Piloten
Abhebeleistung	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geräteschallpegel	1.2	1.2
Trimmgeschwindigkeit	2	37
Beschleunigung	1.2	53
Rolledeplueg	durchschnittlich	durchschnittlich
Kundenhandling		
Trudellendenz	durchschnittlich	gering
Steuerverg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch

Beidseitiges Überziehen		
Sackkugengrenze	früh <60 cm	durchschnittlich 60 cm • 75 cm
Füllstallgrenze	früh <15cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskallantrieb	hoch	hoch
Einseitiges Einklappen		
Wendigkeit	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Verhalten bei		gering
Öffnungsverhalten		selbständig

Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Einseitiges Einklappen (Beschleunigung)

Wegdrehen	180-360 Grad	180-360 Grad
Die Geschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Einseitiges Einklappen (Beschleunigung)

Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerverg	gering	durchschnittlich
Steuerverg	hoch	hoch
Gegenschwindigkeit	einseitig, keine Ordnung zum	einseitig, keine Ordnung zum
Gegenschwindigkeit	Steuerverg	Steuerverg

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellendenz	hoch	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180-363 Grad	Hartdrehen 180 • 360 Grad

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd fahl auf <4 Sek	nimmt zögernd fahl auf <4 Sek
Einleitung	1.2	1.2
Einleitung	einfach	durchschnittlich

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellendenz	hoch	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180-363 Grad	Hartdrehen 180 • 360 Grad

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd fahl auf <4 Sek	nimmt zögernd fahl auf <4 Sek
Einleitung	1.2	1.2
Einleitung	einfach	durchschnittlich

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudellendenz	hoch	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180-363 Grad	Hartdrehen 180 • 360 Grad

DHV G5-01-1153.03

WINGS OF CHANCE NEMETON-126

Zertifizierung	Wings of Change
Hersteller	Wings of Change
Klassifizierung	2 3 GH
Abhebeleistung?	Ja
Anzahl Vize min / Anzahl Sitze max	111
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht(85 Kg)	max. fluggewicht(1110 K)
---------------	-------------------------	--------------------------

Sied	1.2	1.2
------	-----	-----

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziersverhalten	kommt nied. über Piloten	kommt nied. über Piloten
Abhebeleistung	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich
Geräteschallpegel	2	2
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beschleunigung	2	2
Rolledeplueg	durchschnittlich	durchschnittlich
Kundenhandling		
Trudellendenz	gering	gering
Steuerverg	gering	gering
Wendigkeit	hoch	hoch

Beidseitiges Überziehen		
Sackkugengrenze	durchschnittlich 60 cm • 75 cm	durchschnittlich 60 cm • 75 cm
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskallantrieb	durchschnittlich	durchschnittlich
Einseitiges Einklappen		
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180-360 Grad	180-360 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180-360 Grad	180-360 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180-360 Grad	180-360 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180-360 Grad	180-360 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180-360 Grad	180-360 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180-360 Grad	180-360 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180-360 Grad	180-360 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180-360 Grad	180-360 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180-360 Grad	180-360 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180-360 Grad	180-360 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180-360 Grad	180-360 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

DHV G5.01.1154-03

GRADIENT ASPEN 30

Zertifizierung	Gradient Fastline GmbH
Hersteller	Gradient s.r.o.
Klassifizierung	2 GH
Abhebeleistung?	Ja
Anzahl Vize min / Anzahl Sitze max	111
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht(1105 Kg)	Men. fluggewicht(135 Kg)
---------------	---------------------------	--------------------------

Stasi	1	1
-------	---	---

Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziersverhalten	kommt nied. über Piloten	kommt nied. über Piloten
Abhebeleistung	gering	gering
Starthandling	einfach	einfach
Geräteschallpegel	1.2	1.2
Trimmgeschwindigkeit	hoch	hoch
Beschleunigung	1.2	1.2
Rolledeplueg	durchschnittlich	durchschnittlich
Kundenhandling		
Trudellendenz	gering	gering
Steuerverg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch

Beidseitiges Überziehen		
Sackkugengrenze	durchschnittlich 60 cm • 75 cm	durchschnittlich 611 cm • 15 az
Füllstallgrenze	durchschnittlich 65 cm • 80 cm	durchschnittlich 65 cm • 80 cm
Bremskallantrieb	hoch	hoch
Einseitiges Einklappen		
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180 • 313 Grad	180 • 363 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180 • 313 Grad	180 • 363 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180 • 313 Grad	180 • 363 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180 • 313 Grad	180 • 363 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180 • 313 Grad	180 • 363 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180 • 313 Grad	180 • 363 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180 • 313 Grad	180 • 363 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180 • 313 Grad	180 • 363 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180 • 313 Grad	180 • 363 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180 • 313 Grad	180 • 363 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Wegdrehen	180 • 313 Grad	180 • 363 Grad
Gegenschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

GRADIENT GOLDEN 28		
Zertifikatinhaber	Tumpoint fastive GmbH	
Hersteller	Gradient s.r.o.	
Klassifizierung	1.2 GN	
St-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min/Anzahl Sitze max	1 / 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. fluggewicht 1190 Kg	max. fluggewicht 11115 K
Hart		
füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehfähigkeit	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling	einfach	einfach
Gerademullug		
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandlung	1.2	1.2
Trudellendenz	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitig, 1.2	1.2	1.2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60 cm 75 cm	durchschnittlich 60 cm 75 cm
Fußstallgrenze	durchschnittlich 65 cm 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Bremskranstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen	1.2	1.2
Herbeschiebung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Öffnungsverhalten	1.2	1.2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Man. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	1.2	1.2
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Öffnungsverhalten	1.2	1.2
Trudeln aus Trimmstellung	1.2	1.2
Trudeln aus Aal. Kurvenflug	1.2	1.2
Steilschleife	1.2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit list	13	13
& Stall		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	1.2	1.2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landen		
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (Beschleuniger)	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitig, 1.2	1.2	1.2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Man. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	1.2	1.2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

GIN BOLERO PLUS XS		
Zertifikatinhaber	Aerosport International GmbH	
Hersteller	Gin Gliders	
Klassifizierung	1 GH	
St-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min/Anzahl Sitze max	1 / 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. fluggewicht 1160 Kg	max. fluggewicht 1175 Kg
Hart		
füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehfähigkeit	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling	einfach	einfach
Gerademullug		
Rolldämpfung	hoch	hoch
Kurvenhandlung	1.2	1.2
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
Beidseitig, 1.2	1.2	1.2
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fußstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskranstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1.2	1.2
Herbeschiebung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Öffnungsverhalten	1.2	1.2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Man. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Öffnungsverhalten	1.2	1.2
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuernweg	hoch	hoch
Steuernweg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Öffnungsverhalten	1.2	1.2
Trudeln aus Trimmstellung	1.2	1.2
Trudeln aus Aal. Kurvenflug	1.2	1.2
Steilschleife	1.2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit list	14	14
& Stall		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	1.2	1.2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landen		
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (Beschleuniger)	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitig, 1.2	1.2	1.2
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Man. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Öffnungsverhalten	1.2	1.2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

GIN BOLERO PLUS XL		
Zertifikatinhaber	Aerosport International GmbH	
Hersteller	Gin Gliders	
Klassifizierung	1 GH	
St-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min/Anzahl Sitze max	1 / 1	
Beschleuniger?	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. fluggewicht 11115 Kg	max. fluggewicht 11140 Kg
Hart		
füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehfähigkeit	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling	einfach	einfach
Gerademullug		
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
Kurvenhandlung	1.2	1.2
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidseitig, 1.2	1.2	1.2
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fußstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskranstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen	1.2	1.2
Herbeschiebung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Öffnungsverhalten	1.2	1.2
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Man. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Öffnungsverhalten	1.2	1.2
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuernweg	hoch	hoch
Steuernweg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Öffnungsverhalten	1.2	1.2
Trudeln aus Trimmstellung	1.2	1.2
Trudeln aus Aal. Kurvenflug	1.2	1.2
Steilschleife	1.2	1.2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sinkgeschwindigkeit list	7	7
B-Stall		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	1.2	1.2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Landen		
Landeverhalten	einfach	einfach
Frontales Einklappen (Beschleuniger)	1.2	1.2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseitig, 1.2	1.2	1.2
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Man. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Öffnungsverhalten	1.2	1.2
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
Ergänzungen zur Flugsicherheit		

GIN OASIS XL

Zertifikatinhaber	Aerosport Inferno mit GmbH
Hersteller	Gn Gliders
Klassifizierung	1 2 GH
W-Schlepp	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	mir, fluggerricht (115 Kg)	mat. Fluggewicht (140 K)
Start		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geräusch		
Rollgeräusch	durchschnittlich	durchschnittlich
Landung		
Landehandlung		
Indellendenz	gering	gering
Steuernweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
Seitseitiges Überziehen		
Sackluggrenze	spät > 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	durchschnittlich 65 cm - 80 cm
Brmskralanstieg	hoch	hoch
Frontales Einklappen		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig negativ	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	90, 180 Grad	90, 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 Grad	90, 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen und Gegenst.		
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	hoch	hoch
Steuernkraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
OKnachverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
Fullstall, asym. Ausleitung		
Trudeln aus Trimmgeschw.		
Trudeln auf Wl, Kumentzug		
Stalls druck		
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Indellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	Hochdrehen < 180 Grad	Nachdrehen < 180 Grad
Sinkgeschwindigkeit (m/s)		
Einseitiges Einklappen		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Öhren anlegen		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig
Frontales U11 en (bedänst)		
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (bescheunigt)		
Wegdrehen	90, 180 Grad	90, 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90, 180 Grad	90, 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Max. Roll bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Öhren anlegen, beschleunigt		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig
Es' nussens zur flugsicherheit		

FRQ DESIGN EFFECT II S

Zertifikatinhaber	PRO DESIGN Graf, Holbauer Ges.m.b.H.
Hersteller	PRO-DESIGN Graf, Holbauer Ges.m.b.H.
Klassifizierung	1-1 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. fluggerricht (60 Kg)	man. fluggerricht (80 Kg)
Start		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geräusch		
Rollgeräusch		
Landung		
Landehandlung		
Indellendenz	eich' vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	duktinfrnlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitiges Überziehen		
Sackluggrenze	spät > 75 cm	durchschnittlich 60 rin 15 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 60 cm - 80 cm	durchschnittlich 65 cm El cm
Brmskralanstieg	durchschnittlich	duaschnilla
Frontales Einklappen (bescheunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig negativ	selbständig verzögert
Einseitiges Einklappen		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (bescheunigt)		
Wegdrehen	90, 180 Grad	90, 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv
Einseitiges Einklappen und Gegenst.		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuernweg	hoch	hoch
Steuernkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, asym. Ausleitung		
Trudeln aus Trimmgeschw.		
Trudeln auf Wl, Kumentzug		
Stalls druck		
Einleitung	einfach	einfach
Indellendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landung		
Landehandlung	einfach	einfach
Ergänzung zur flugsicherheit		

PRO-DESIGN EFFECT II NI

Zertifikatinhaber	PRO-DESIGN Graf, Holbauer Ges.m.b.H.
Hersteller	ERG-DESIGN Graf, Holbauer Ges.m.b.H.
Klassifizierung	1-1 GH
W-Schlepp?	Ja
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	fluggerricht (75 Kg)	man. fluggerricht (95 Kg)
Start		
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Geräusch		
Rollgeräusch		
Landung		
Landehandlung		
Indellendenz	na vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
Beidseitiges Überziehen		
Sackluggrenze	durchschnittlich 60 - 75 cm	durchschnittlich 60 cm - 75 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65 an - 80 cm	durchschnittlich 65 cm 80 cm
Brmskralanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Frontales Einklappen (bescheunigt)		
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig möglich
Einseitiges Einklappen (bescheunigt)		
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig schnell
Einseitiges Einklappen (bescheunigt)		
Wegdrehen	90, 180 Grad	90, 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig impulsiv
Einseitiges Einklappen und Gegenst.		
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuernweg	hoch	hoch
Steuernkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Fullstall, asym. Ausleitung		
Trudeln aus Trimmgeschw.		
Trudeln auf Wl, Kumentzug		
Stalls druck		
Einleitung	einfach	einfach
Indellendenz	nicht vorhanden	na vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einseitiges Einklappen		
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landung		
Landehandlung	einfach	einfach
Ergänzung zur flugsicherheit		

PRO-DESIGN EFFECT II L

Zertifikatinhaber	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H.
Hersteller	PRO 1115160 Graf, Hofbauer Ges.m.b.H.
Klassifizierung	1-2 GH
VJ-Schlepp?	Je
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1
Beschleuniger?	Je
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht(90 Kg)	max. fluggewicht(110 Kg)
hart	↑	↑
füllverhalten	gleichmässig, dorr	gleichmässig, seled
Aufbehrethalte	Wal sofort über Piloten	kommt sofort nher Piken
Anhebebeschwindigkeit	durchschnittlich	d
Stadhandling	einfach	einfach
Geldmauen	↑	↑
irimmgeschwindigkeit lke	35	31
Beschleunigte Geschwindigkeit Buhl	0	51
Itaaltplag	↑	↑
Kurreehandling	↑	↑
Trudellenden	Mehl vorhanden	Mehl vorhanden
Steuer weg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
8m'dseili. x8 überleihen	↑	↑
Sackfluggreora	*P1 > 75 cm	durchschnittlich 50 cm 75 cm
fallsallgrenze	seal > 90 cm	durchschnittlich 65 - 80 cm
Bremskanuflieg	hoch	durchschnittlich

Verhalten bei	min. fluggewicht(90 Kg)	max. fluggewicht(110 Kg)
Verheseleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig veranagel
fronlaes Eieklappen lleschleun	↑	↑
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	sehsia du verlagert	sehsia du verlagert
Wegdrehen	<90 Grad	<90 Grad
Brehschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
fighenverlust	gering	gering
Stabilisierung	sehsianla	selbständig
blinunsmhalten	seits	selbständig
Fmeilae es lIneP pen	↑	↑
Wegdrehen	<4g Grad	<4g Grad
grehtgsdmldgkeg	durchschnittlich	durchschnittlich
Hahenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
8m'lktes linka ; en and Gegetul.	↑	↑
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Sinuerkrallanslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Sirunerasabriss	sänneig schnell	selbständig schnell
Übungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Fullstall, 4 mm. Ausleitung	↑	↑
Fullstall, anmit Ausleitmn	↑	↑
hudein aus Trimm. eschw.	↑	↑
Trudeln aus stal, Kurvenflug	↑	↑
Gleit Irak	↑	↑
Edelne	↑	↑
Trudellendeor	↑	↑
Ausleitung	↑	↑
B-Stall	↑	↑
Einführung	↑	↑
Ausleitung	↑	↑
Land	↑	↑
Landverhalten	↑	↑
In	↑	↑

Fullstall, 4 mm. Ausleitung	↑	↑
Fullstall, anmit Ausleitmn	↑	↑
hudein aus Trimm. eschw.	↑	↑
Trudeln aus stal, Kurvenflug	↑	↑
Gleit Irak	↑	↑
Edelne	↑	↑
Trudellendeor	↑	↑
Ausleitung	↑	↑
B-Stall	↑	↑
Einführung	↑	↑
Ausleitung	↑	↑
Land	↑	↑
Landverhalten	↑	↑
In	↑	↑

Fullstall, 4 mm. Ausleitung	↑	↑
Fullstall, anmit Ausleitmn	↑	↑
hudein aus Trimm. eschw.	↑	↑
Trudeln aus stal, Kurvenflug	↑	↑
Gleit Irak	↑	↑
Edelne	↑	↑
Trudellendeor	↑	↑
Ausleitung	↑	↑
B-Stall	↑	↑
Einführung	↑	↑
Ausleitung	↑	↑
Land	↑	↑
Landverhalten	↑	↑
In	↑	↑

PRO-DESIGN EFFECT XL

Zertifikatinhaber	11204615160 Graf, Hofbauer Ges.m.b.H.
Hersteller	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H.
Klassifizierung	1-2 GH
Vgchleppl	Je
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1
Beschleuniger?	Ja
Trimmer?	Nein

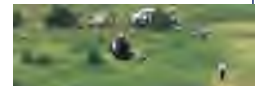
Verhalten bei	min. fluggewicht(105 Kg)	max. fluggewicht(130 K)
Sied	↑	↑
Niverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufbehrehalten	kommt sofort aber Pilelen	bir solod Uhr Pimen
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling	einfach	einfach
Gerademdu	↑	↑
Trimmeschwindigkeit 'kill'	36	31
Beschleunigte Geschwindigkeit Ihmti	0	50
Rolidämpfung	hoch	durchschnittlich
Kurreehandling	↑	↑
Trudellenden	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Beidniti es überleihen	↑	↑
Sackflugg Jesse	mal)75 cm	spar > 75 cm
Fallsallgrenze	spät >90cm	spei > 90 us
Bremskranstieg	Lech	hoch

Verheseleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	sehsianla schnell	sehsianla voranert
Freaks finklap, en (beschleunigt)	↑	↑
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	sehsianla schnell	sehsianla voranert
E'mseHes Einleit en	↑	↑
Wegdrehen	95 - ISO Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Hekenrollung	gering	gering
Stabilisierung	Ablandig	Ablandig
Öffnungsverhalten	↑	↑
Wegdrehen	90 Grad	90 Grad
Brehschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Holreedeusi	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Rudi es Enkla, gen und Gegend	↑	↑
Stellisierung	einfach, Gegehoermsen	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Stark rellanslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Übungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Fullstall, 4 mm. Ausleitung	↑	↑
Fullstall, anmit Ausleitmn	↑	↑
hudein aus Trimm. eschw.	↑	↑
Trudeln aus stal, Kurvenflug	↑	↑
Gleit Irak	↑	↑
Edelne	↑	↑
Trudellendeor	↑	↑
Ausleitung	↑	↑
B-Stall	↑	↑
Einführung	↑	↑
Ausleitung	↑	↑
Land	↑	↑
Landverhalten	↑	↑
In	↑	↑

Fullstall, 4 mm. Ausleitung	↑	↑
Fullstall, anmit Ausleitmn	↑	↑
hudein aus Trimm. eschw.	↑	↑
Trudeln aus stal, Kurvenflug	↑	↑
Gleit Irak	↑	↑
Edelne	↑	↑
Trudellendeor	↑	↑
Ausleitung	↑	↑
B-Stall	↑	↑
Einführung	↑	↑
Ausleitung	↑	↑
Land	↑	↑
Landverhalten	↑	↑
In	↑	↑

Fullstall, 4 mm. Ausleitung	↑	↑
Fullstall, anmit Ausleitmn	↑	↑
hudein aus Trimm. eschw.	↑	↑
Trudeln aus stal, Kurvenflug	↑	↑
Gleit Irak	↑	↑
Edelne	↑	↑
Trudellendeor	↑	↑
Ausleitung	↑	↑
B-Stall	↑	↑
Einführung	↑	↑
Ausleitung	↑	↑
Land	↑	↑
Landverhalten	↑	↑
In	↑	↑



GRADIENT GOLDEN 30

Zertifikatinhaber	Turnpoint Fastlane GmbH
Hersteller	Gradient s.o.
Klassifizierung	1-2 GH
NI-Schlepp?	Je
Anzahl Sitze min / Anzahl Sitze max	1 / 1
Beschleuniger?	Je
Trimmer?	Nein

Verhalten bei	min. fluggewicht(105 Kg)	max. fluggewicht(130 K)
Steil	↑	↑
Fulve	gleichmässig, Ad	gleichmässig, solort
ArziehMhalten	kommt sofort über Piloten	kommt saht! über Piloten
Abhebeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling	einfach	einfach
Gemdeauslun	↑	↑
Rolidämpfung	hoch	hoch
Kuteehandling	↑	↑
hudehendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
Beidreht es überleihen	↑	↑
Sackfluggrenze	durchschnittlich 65 cm - 10 cm	spät >15 an
Fallsallgrenze	durchschnittlich 65 cm - 10 cm	spei > 96 cm
Bemskrallanslieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Fronlaes Eieklappen	↑	↑
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
Hweih schilda en	↑	↑
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Dreheschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Mn, Voll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Hehenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Sieb lisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig

Verheseleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	sehsianla schnell	sehsianla voranert
Freaks finklap, en (beschleunigt)	↑	↑
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	sehsianla schnell	sehsianla voranert
E'mseHes Einleit en	↑	↑
Wegdrehen	95 - ISO Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Hekenrollung	gering	gering
Stabilisierung	Ablandig	Ablandig
Öffnungsverhalten	↑	↑
Wegdrehen	90 Grad	90 Grad
Brehschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Holreedeusi	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Rudi es Enkla, gen und Gegend	↑	↑
Stellisierung	einfach, Gegehoermsen	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Stark rellanslieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum	einfach, keine Tendenz zum
Übungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

Fullstall, 4 mm. Ausleitung	↑	↑
Fullstall, anmit Ausleitmn	↑	↑
hudein aus Trimm. eschw.	↑	↑
Trudeln aus stal, Kurvenflug	↑	↑
Gleit Irak	↑	↑
Edelne	↑	↑
Trudellendeor	↑	↑
Ausleitung	↑	↑
B-Stall	↑	↑
Einführung	↑	↑
Ausleitung	↑	↑
Land	↑	↑
Landverhalten	↑	↑
In	↑	↑

Fullstall, 4 mm. Ausleitung	↑	↑
Fullstall, anmit Ausleitmn	↑	↑
hudein aus Trimm. eschw.	↑	↑
Trudeln aus stal, Kurvenflug	↑	↑
Gleit Irak	↑	↑
Edelne	↑	↑
Trudellendeor	↑	↑
Ausleitung	↑	↑
B-Stall	↑	↑
Einführung	↑	↑
Ausleitung	↑	↑
Land	↑	↑
Landverhalten	↑	↑
In	↑	↑

Fullstall, 4 mm. Ausleitung	↑	↑
Fullstall, anmit Ausleitmn	↑	↑
hudein aus Trimm. eschw.	↑	↑
Trudeln aus stal, Kurvenflug	↑	↑
Gleit Irak	↑	↑
Edelne	↑	↑
Trudellendeor	↑	↑
Ausleitung	↑	↑
B-Stall	↑	↑
Einführung	↑	↑
Ausleitung	↑	↑
Land	↑	↑
Landverhalten	↑	↑
In	↑	↑

DHV GS-01-1165-03



OZONE MC DADDY 44			
Zertifikatinhaber	Aerosport International GmbH		
Hersteller	Orone		
Klassifizierung	1-2 Biplane		
W-Schlepp?	Ja		
Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max	112		
Beschleuniger?	Nein		
Trimmer?	Ja		
Verhalten bei	min. Fluggewicht (140 Kg)	man. fluggewicht (230 Kg)	
Start	1.2	1.2	
Füllverhältnisse	gleichmäßig, solart	gleichmäßig, solart	
Ausziehverhalten	kommt solart über Piloten	kommt solart über Piloten	
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandling	einfach	einfach	
Geradeausflug	1	1.2	
Rollstabilität	durchschnittlich	durchschnittlich	
Rollstabilität	1.2	1.2	
Induktivität	nicht vorhanden	nicht vorhanden	
Steuerverhalten	hoch	hoch	
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch	
Seilziehen	überziehen	1	
Sackbremse	spät > 75 cm	spät > 15 cm	
Füllstabilität	spät > 90 cm	spät > 90 cm	
Bremskrallensystem	hoch	hoch	
Einleiten/Oberflächen	1	1	
Vorbeschleunigung	gering	gering	
Öffnungsverhalten	selbstständig schnell	selbstständig schnell	
Einseil	1	1	
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Wegdrehen insgesamt	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad	
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich	
Man. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad	
Hebeverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbstständig	selbstständig	
Öffnungsverhalten	selbstständig neuere	selbstständig neuere	
linkslappen und Geost.	1.2	1	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerverhalten	hoch	hoch	
Steuersystem	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz	
Öffnungsverhalten	selbstständig neuere	selbstständig neuere	
Einseil	1.2	1.2	
Trimm. eiche	1.2	1.2	
Hudeln	stet. Kurenflug	1	
Stell. rale	1.2	1	
Anleitung	einfach	einfach	
Irrfahrten	nicht vorhanden	nicht vorhanden	
Ausleiten	Nachdrehen < 110 Grad	Nachdrehen < 180 Grad	
Sinkgeschwindigkeit (m/s)	12	10	
8-Stell	1	1	
Einleiten	einfach	einfach	
Ausleiten	selbstständig	selbstständig	
Einleiten	1	1	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbstständig schnell	selbstständig schnell	
Landung	1.2	1.2	
Landeverhalten	einfach	einfach	
frontales Einleiten (beschleunigt)	1	1	
Vorbeschleunigung	1	1	
Öffnungsverhalten	1	1	
Einseil	1	1	
Wegdrehen	1	1	
Wegdrehen insgesamt	1	1	
Drehgeschwindigkeit	1	1	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	1	1	
Hebeverlust	1	1	
Stabilisierung	1	1	
Öffnungsverhalten	1	1	
Öhren anlegen, beschleunigt	1	1	
Einleitung	1	1	
Ausleitung	1	1	
Ermenturnen	1	1	

DHV GS-01-1166-03



NOVA RADON I.			
Zertifikatinhaber	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.		
Hersteller	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.		
Klassifizierung	2.3 GH		
W-Schlepp?	Ja		
Anzahl Sitze min 1 Anzahl Sitze max	1 11		
Beschleuniger?	Ja		
Trimmer?	Nein		
Verhalten bei	min. Fluggewicht (100 Kg)	max. fluggewicht (130 Kg)	
Start	1.2	1.2	
Füllverhältnisse	gleichmäßig, sehr	gleichmäßig, sehr	
Ausziehverhalten	kommt sehr über Piloten	kommt sehr über Piloten	
Abhebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich	
Geradeausflug	1.2	1.2	
Rollstabilität	durchschnittlich	durchschnittlich	
Kundenhandl.	1	1	
Belldem	durchschnittlich	durchschnittlich	
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich	
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Beidseil. üben	1.2	1.2	
Sackklugrense	durchschnittlich 60	durchschnittlich 60	
Füllstabilität	durchschnittlich 65 cm	durchschnittlich 65 cm	
Bremskrallensystem	hoch	hoch	
Einleiten/Oberflächen	1.2	1.2	
harbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbstständig schnell	selbstständig schnell	
Einseiliges Einklo	1	1	
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Wegdrehen insgesamt	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	mehr 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbstständig	selbstständig	
Öffnungsverhalten	selbstständig verragert	selbstständig verragert	
Einseiliges Einklo	1	1	
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen	
Steuerverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich	
Steuersystem	hoch	hoch	
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz	
Öffnungsverhalten	selbstständig verragert	selbstständig verragert	
Einseiliges Einklo	1.2	2	
Trudeln aus Trimm. eiche	2	1.2	
Trudeln aus dar. Kurenflug	1.2	1.2	
Stell. rale	1	1	
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich	
Irrfahrten	durchschnittlich	durchschnittlich	
Ausleiten	Wachdrehen < 180 Grad	Wachdrehen < 110 Grad	
Sinkgeschwindigkeit (m/s)	9	7	
8-Stell	1.2	1.2	
Einleiten	einfach	einfach	
Ausleiten	selbstständig	selbstständig	
Einleiten	1	1	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbstständig schnell	selbstständig schnell	
Landung	1.2	1.2	
Landeverhalten	einfach	einfach	
frontales Einleiten (beschleunigt)	1	1	
Vorbeschleunigung	1	1	
Öffnungsverhalten	1	1	
Einseiliges Einklo	1	1	
Wegdrehen	>360 Grad	>360 Grad	
Wegdrehen insgesamt	>360 Grad	>360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	größer 45 Grad	größer 45 Grad	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich	
Stabilisierung	selbstständig	selbstständig	
Öffnungsverhalten	nichtselbstständig	selbstständig	
Öhren anlegen, hechleuni,	1.2	1.2	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbstständig schnell	selbstständig schnell	
Ermenturnen	1	1	
Einseiliges Einklo	1	1	
Einleitung	leicht	leicht	
Ausleitung	selbstständig schnell	selbstständig schnell	
Ermenturnen	1	1	

dress in style!

freeX

03 windstopperjacke. fleece-pullover, lady's fleeceweste, overall

03 windstopperjacke. fleece-pullover, lady's fleeceweste, overall

Vie direkt bestellen bei freeX !

Overall 03 (S-XL) orange/marine blau/marine
Windstopperjacke (S-XL) rot/schw. , schw./rot
Fleece-Pullover (S-XL) rot/schw. , schw./rot
Lady's fleeceweste (S-L) schw.

DHV G91-1167-03

NOVA ROTOR M		
Zertifikatinhaber	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	
Hersteller	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	
Klassifizierung	1-2 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	1 1	
Beschleuniger!	Ja	
Trimmer?	Ja	
Verhalten bei	min. fluggewicht(85 Kg)	max. fluggewicht(150 K
Ski	↑	↑
Füllverhalten	gleichmäßig, aoled	gleichmäßig, aoled
Aufzieher verhalten	kommt Ad Ober Pileten	kommt seled über Pileten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starkhandling	einfach	einfach
Geldeanstia	↑	1,2
Trimmgeschwindigkeit Ismdri	35	42
Beschleunigte Geschwindigkeit Thräl	0	50
Rollämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurrenhandling	↑	↑
Trudendenzen	nicht rechenen	nicht vorhanden
Steuernweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Redseliger	↑	↑
Secklengrenze	spar TS cm	spät 75 cm
Folsleime ars	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskrallensrieg	hark	hoch
hunaler Einklappen	↑	1,2
Yerbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	seiklärtdia schnell	sständig selmell
frontaler	↑	↑
Yorheschlaunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig sehen
Einstill. e Einkl. en	↑	↑
Wegdrehen	< 90 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Höhenverlust	gailgg	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einseilgeiflinka	↑	1,2
Wegdrehen	<90 Grad	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig	durchschnittlich
[eb Einkl	↑	↑
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	hoch	hoch
Steuernkrallensnen	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz ran	einfach, knien Tendenz zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Eu kraß,	↑	1-2
ullstall, as mm: Ausfeilung	↑	↑
Truden Trimm esther.	↑	↑
aus stet. lurienu	↑	↑
Stellschnele	↑	1,2
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendeos	nicht vorhanden	Mehl vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Landung	↑	↑
Länder erhalten	einfach	einfach
Neuren en ruft	↑	↑
&Stall: hehe Krähe heim Entfellen		

DHV G5-01-1169.03

GRADIENT GOLDEN 24		
Hersteller	Turnpoint fasline GmbH	
Hersteller	Gradient Leo.	
Klassifizierung	1-2 GH	
W-Schlepp?	Ja	
Anzahl Sitze min Anzahl Sitze max	111	
Beschleuniger!	Ja	
Trimmer?	Nein	
Verhalten bei	min. fluggewicht(60 Kg)	max. fluggewicht(85 K
Start	↑	↑
Füllverhalten	gleichmäßig, solml	gleichmäßig, solml
Aufhebsverhalten	kommt solori Mei Pilenen	kommt solori Flor Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Stallhandling	einfach	einfach
Gerdeausflug	1,2	1,2
nadenluna	durchschnittlich	durchschnittlich
Kurenenhandling	↑	↑
Trudellendeos	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuernkrallensnen	hoch	hoch
Satinfug grenle	durchschnittlich a0 en - 75 cm	durchschnittlich a0 en - 15 an
Falkkallneue	durchschnittlich 65 art - 90 mm	durchschnittlich 05 cm • 20 cm
Bremskrallensrieg	hoch	hoch
fruntaleinklappen	↑	↑
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
Einseitiges Enklaggeri	↑	1,2
Wegdrehen	< 90 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	< 90 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 45 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Steuernweg	selbständig	selbständig
Steuernkrallensnen	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine fänden tüft SH-neubau	einfach, keine Senders zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Einda pen Gegeit	↑	↑
Steuernweg	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernkrallensnen	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine fänden tüft SH-neubau	einfach, keine Senders zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Trudeln	↑	1-2
Trudeln aus Kurrenflug	1,2	↑
Stell iralle	↑	↑
Einleitung	einfach	einfach
Trudellendeos	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B Sturl	↑	↑
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
en	↑	↑
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
Sande verhalten	↑	↑
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig	selbständig
linseltiger	↑	↑
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Wegdrehen insgesamt	w- 1 SB Grad	90 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Max. Roll- bzw. Nickwinkel	kleiner 45 Grad	kleiner 15 Grad
Höhenverlust	gering	gering
Steuernweg	selbständig	selbständig
Steuernkrallensnen	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine fänden tüft SH-neubau	einfach, keine Senders zum
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
Ohren anlegee. beschl	↑	↑
fielehohl	↑	↑
Ausleitung	selbständig schnell	selbständig schnell
intune en nur	↑	↑

DHV 01.0395-03

SPIRIT L		
Hersteller	AEROS Ltd.	
Inhaber der deutschen Musterprüfung Ikarus He m Pellicci		
Klassifizierung	2	
fluggewicht	100 Kg - 133 Kg	
Silzzahl	1	
flächslinlinssige fluggeschwindigkeit	90 km /h	
Windenschlepp	Ja	
UL-Schlepp	Ja	
TECHNISCHE MERKMALE		
IlachprUlleheall	60 Mo	
Merkmale Technologie	flexibler Kingeileit	
Golmselagel	85.0	
Gewicht ohne Pads ark	30M Kg	
Fläche	13.0 in'	
Spannweite	10.0 in	
Anzahl Lallen	18' 0	
Immi mmrälungen	96	
Ad des SWirelbgels	pmfifaB	
Steuernkrallensnen	Speedbar	
Besondereiten		
KOTRHANDEUNG UND START	Vg 31%	
SWuhe last igkeit	leid ⁹ imenastig	
Aerodynemische Easigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	
SETTANATSCHN Vg	10 100%	
min lism10	30	29
V man thrh)	80	>80
Bägeldruck bei 60 lnh	durchschnittlich	gering
Bägeldruck bei 90 kmh	hoch	durchschnittlich
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren
TECHNISCHE MERKMALE		
Kmhewand für Einleiten	gering-durchschnittlich	durchschnittlich
Krallaulwand für Ausleiten	gering-durchschnittlich	durchschnittlich
Rotheil für Einleiten	kurz-durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleiten	kern-durchschnittlich	durchschnittlich
Schnagiege bei 1' min.sink	neutral	belehrt zunehmend
VERHALTEN UND STÜCKUNGSSABRUS		
Gerade hin - lthgel langsam	problemlos	nicht schwach ab
Geradeausflug - Bägel schnell sor	problemlos	nicht deutlich ab
Kurvenflug - Bägel langsam vor	problemlos	Kurvensackflug
Kurvenflug Bägel schnell vor	problemlos	Kurvensackflug
Provozieses Trudeln	nicht möglich	nicht möglich
TANKS	1-2	
Auswahlbesten	durchschnittlich	
Moment des Stollers	mittelschwer zu finden	
Vollmacht des Stollers	durchschnittlich	
Verhalten beim Stollen	durchschnittlich	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



Fotos: Björn Klaassen

Luftige Begegnungen Pilotenumfrage

Für Drachen-, Gleitschirm- und Segelflieger sind sie meist Verbündete. Greif- und andere Vögel, die Wind und Thermik ausnützen. Die jüngste Meldung über einen Seeadler, der sich ohne Aggressionsverhalten auf der Fläche eines fliegenden Segelflugzeuges niederließ, hat der Diskussion über das Verhältnis zwischen Luftfahrzeugen und Vögeln einen positiven Impuls gegeben. Daher soll dieses Thema intensiver untersucht werden. Der DAeC hat nun das Projekt „Luftige Begegnungen“ ins Leben gerufen. Zunächst findet eine Pilotenumfrage statt. Gerade Drachen- und Gleitschirmflieger erleben Natur besonders intensiv und können mit unzähligen Vogel-Begegnungen einen wichtigen Beitrag leisten. Infos unter: www.daec.de/uw/

Dr. Wolfgang Scholze, DAeC Referatsleiter Umwelt/Natur

Gastpiloten-Probleme

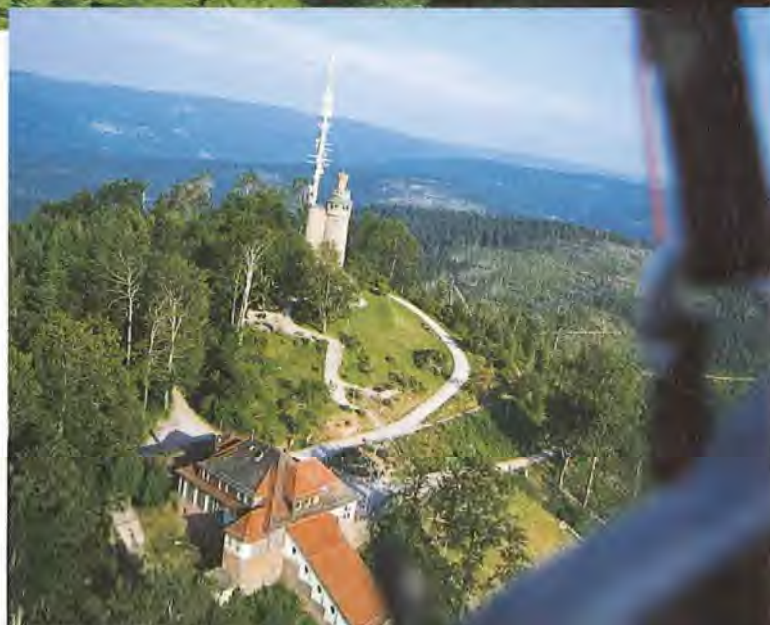
Die Fliegergemeinschaft Stauf sperrt aufgrund aktueller Probleme mit Gastpiloten mit sofortiger Wirkung alle Gelände für Gäste. Die Flug- und Geländeordnung wird einfach nicht beachtet! Schulungsbetrieb darf ausdrücklich nur von berechtigten Flugschulen durchgeführt werden. Die Neuaufnahme von Mitgliedern wird eingeschränkt. In der Hoffnung auf einen in Zukunft reibungslosen Flugbetrieb.

Fliegergemeinschaft Stauf e.V., Volker Schledorn
(V.Schledorn@t-online.de)

Mitstreiter gesucht!

Hurra, wir haben ein neues Schleppgelände! Mit etwas Glück und Ausdauer ist es uns gelungen auf dem Segelfluggelände des „Flugtechnischen Vereins Metzingen“ Fuß zu fassen. Metzingen liegt im Dreieck Gifhorn-Celle-Uelzen etwa 8 km nordwestlich von Groß Oesingen. Wir würden uns freuen, wenn sich noch einige „Drachenflieger“ zu uns gesellen. Kontakt: 05371 / 53674 od. 05363 / 73220.

Jürgen Hannemann / R Probst



Ausweichgelände zum Merkur

Kürzlich fand mit den Schwarzwaldgeiern (Martin Lohse), dem Forstamt Gernsbach (Herrn Krebs) und dem DHV ein Begehungstermin für ein Merkur-Ausweichgelände statt. In Reichenthal soll auf einer Windwurffläche ein neues Gelände beantragt werden. Die Chancen für die Zulassung stehen nicht schlecht, Weiteres folgt!

Björn Klaassen, DHV Flugbetrieb

Haben Fluggeräte eine Seele?

Willi Polke macht sich
dazu Gedanken

Ein Gleitschirm ist eine Maschine. Ich will damit sagen, dass er eine von Menschen erfundene Konstruktion ist. Er hat sich nicht nach dem Evolutionsprinzip entwickelt. Er weiß nichts von dem Milieu, in dem er existiert, und er hat schon gar keine Sinne für Situationen, kann nicht Erfahrungen auswerten und dementsprechend reagieren. Menschen haben ihn gebastelt, genau wie sie vor vielen tausenden von Jahren Schiffe aus Schilf gebastelt haben und damit über die sieben Meere gesegelt sind. Alles an einem Schirm ist erschaffen worden. Jeder Teil von ihm wurde speziell für seinen Typ hergestellt.

Fasern, hauchdünn wie Spinnenweben, wurden zusammengewebt zu dünnen starken Schnüren, die dem Pilot Halt, und der Kappe Stabilität verleihen, oder als Steuerleinen dem Zweck dienen, Einfluss auf Richtung und Geschwindigkeit ausüben zu können. Der in allen Regenbogenfarben schimmernde bunte Stoff wurde eigens für Gleitschirme entwickelt. Speedsysteme sind keine Wunderwerke der Natur, sondern raffiniert ausgeklügelte Flaschenzugsysteme, die auf dem Reißbrett und auf dem Monitor entwickelt, und von Menschenhand zusammengebaut wurden. Immer wieder probieren und viel Geschick und eine gehörige Portion Erfahrung sind gefragt, Gleitschirme pflückt man nicht von Bäumen. Nichts an einem Philou, Arcus, oder Boomerang hat von selbst das Verlangen zu fliegen. Ohne Pilot würde er nicht einmal vom Boden wegkommen. Kein Packsack öffnet sich von selbst. Erst der Eingriff des Menschen lässt aus der Puppe einen Schmetterling werden. Nur ganz bestimmte Handgriffe sorgen für Luft an der Eintrittskante und lassen das schlaaffe Stück Stoff zur Auftrieb erzeugenden Tragfläche erblühen. Ein kleiner Schritt nach hier, ein kräftiger Zupfer da, und aus dem faltigen Etwas, das hinter dir in der feuchten Wiese pappt, wird ein Fluggerät, eben die Maschine Gleitschirm. Ein Schirm wird alles tun, was der Pilot von ihm verlangt. Auf bestimmte Handgriffe folgen bestimmte Reaktionen. Er wird immer nur reagieren. Wenn es mal bockt, und er weiß sich nicht anders zu helfen als einzuklappen, so ist auch dies nicht seine Schuld. Den Kräften der Natur hat er mit seinem foliendünnen Stoff und den noch feineren Leinen nicht viel entgegenzusetzen. Wenn der Mensch, der mit einem Gleitschirm gestartet ist, meint, sich auf rauhes Wetter und mit Turbulenzen gewürzte Luft einlassen zu müssen, so rührt es seine Kappe wenig, wenn sie hin und her und rauf und runter gebeutelt wird, zusammenklappt, sich schlagartig wieder mit Luft füllt, und ihre Anhängelast durch die Gegend schleudert, wie ein Adler ein erbeutetes Kaninchen. Sie ist eben nur eine seelenlose Maschine.

Genau diese Ansicht vertrat auch Axel. In all den vielen Gesprächen abends nach einem schönen Flugtag am Lagerfeuer oder morgens am Startplatz, wenn wir auf das Einsetzen der Termik warteten. Immer unterstrich er diese Doktrin mit technischen Daten und Leistungsaufzeichnungen, die er mit seinem hypermodernen vollelektronischen High-Tech-GPS-Variometer dokumentiert hatte. Stolz zeigte er jedem, der sie sehen woll-

te, die von ihm erfliegenen Spitzenwerte, was Höhe, Länge, und Dauer seiner Flüge anging. Nie sprach er davon, dass sein Schirm heute mal besonders gut flog, odervielleicht vorgestern einen schlechten Tag hatte. Er fühlte sich allein verantwortlich für die Leistungen, die erfliegen hatte, mit seiner Maschine „Gleitschirm“. So sah er die Sache. Ein Schirm war und blieb ein Gebrauchsartikel, ein toter Gegenstand ohne den Funken einer Seele. Bis zu dem Tag, als sich aus unerklärlichen Gründen sein Rettungsschirm in dem Moment öffnete, als er dreihundert Meter über einem bewaldeten Hang in der Nähe von Livigno schwebte. Er stieg an diesem Nachmittag in herbstlich sanftem Aufwind schon einige Minuten mit präzise einem halben Meter in der Sekunde, als er überrascht das leise raschelnde Flop, das von hinten an sein Ohr drang, registrierte, und eine Sekunde später seine Kappe waagerecht vor sich sah.

Nun ist Axel mit seinen fünfzehn Jahren Flugpraxis ein abgeklärter Pilot, den nichts so leicht aus der Ruhe bringen kann und bei den wiederholten Flügen im Rahmen eines Sicherheitstrainings hatte er gelernt, was jetzt zu tun war. Ohne zu Zögern griff mit seinen behandschutten Händen nach einem der hinteren Tragegurte und zog diesen unbeirrt zu sich heran, bis der Druck im Hauptschirm zusammenbrach und dieser wie eine acht Meter lange Fahne schräg nach oben hinter ihm herflatterte. Kurz vor dem Aufschlag in die steile Wiese, an deren Kopf erjetzt saß und seine Lage durchdachte, zog Axel sich am Leinenbündel des Rettungsschirm hoch und verminderte so die Wucht des Aufprall erheblich. Die restliche Aufprallenergie leitete er mit federnden Knien und der Landefalltechnik an den Boden ab. Dies alles beschleunigte zwar seinen Puls und trieb auch seinen Blutdruck ein wenig in die Höhe, doch ein richtiges Problem war diese unerwartete Notlandung nicht. Axel war durchtrainiert und hatte die Lande-rolle hunderte Male geübt.

Das wahre Problem zeigte sich erst jetzt. Von dieser Wiese würde er nicht wieder starten können. Der Berghang, auf dem er stand, war sehr steil. Der Schirm würde beim Startversuch sehr schnell über den Kopf kommen, ohne den nötigen Staudruck. Das Segel würde schlaff sein. Es würde dauern, bis Auftrieb erzeugende Druckverhältnisse anlagen. Im günstigsten Falle würde er sieben, acht Schritte brauchen, um den Schirm prall zu füllen und von dieser verd...n Wiese zu starten. Nach einem gewagten Sprung in die Luft, mit schlaffer Kappe, würde sein Fluggerät erst gehörig durchsacken, um Fahrt aufzuholen und Strömung aufzubauen. Ein sehr steiler Gleitwinkel in der ersten Phase nach dem Abheben war das Resultat aus Axels Überlegungen. Auf keinen Fall würde es reichen, um die Barriere zu überspringen, die die kerngesunden gut und gerne dreißig Meter hohen Kiefern am unteren Ende der Wiese bildeten. Die allmählich länger werden-den Schatten drängten Axel nun immer eindringlicher zu einer Entscheidung. Per Pedes wäre ein Abstieg in diesem unwegsamen Gelände recht gefährlich, er würde die nächste Ortschaft nicht vor dem Einbruch der Dunkelheit erreichen. Hier auszuharren würde eine unbequeme, kalte, hungrige Nacht, eingerollt in seinen Schirm, bedeuten. Noch einmal überdachte Axel einen Start. Die Papierluftschnalle, die er an einen Ast gebunden hatte, hing fast bewegungslos herab. Bald würde der Bergwind einsetzen und jegliche Startversuche gänzlich vereiteln. Als die Sonne mit einem letzten strahlenden Blinken hinter den Bergen versank, startete Axel den verzweifelten Versuch, vor einsetzendem Bergwind von dieser Wiese wegzukom-

men mit seiner Flugmaschine, bestehend aus ein paar Metern Stoff und ein paar dünnen Leinen, seiner seelenlosen Computerkonstruktion.

Noch bevor die leichte, weiche Brise, die unerwartet vom Tal heraufwehte, Axels Sinne erreicht, spürt sein Schirm den leisen Wind. Ganz vorsichtig leckt er mit seiner Oberseite an dem milden Luftzug. Nur wenige Zentimeter hebt er seine Eintrittskante an. Doch dieses vorsichtige Tasten war für Axel der Impuls, den er noch brauchte, um es zu probieren.

Mit einem kräftigen Stoßseufzer lief er an, wie erwartet, erreichte der Schirm schnell den Scheitelpunkt, konnte sich aber auf seinem kurzen Weg nach oben besser mit Luft füllen, als zu hoffen war. Kaum am höchsten Punkt angelangt, entwickelt er doch schon sanften Auftrieb und Axel konnte so kraftvoll beschleunigen, dass er bereits nach fünf oder sechs Schritten in der Luft war. Bis kurz vor die Kiefernbarriere ließ Axel seinen Schirm laufen, was das Zeug hielt, um die ganze so gewonnene Geschwindigkeit dann kurz vor den Bäumen durch beherrschtes und trotzdem gefühlvolles Abbremsen in möglichst viel Höhe umzusetzen. Und noch nie zuvor hatte ihm sein Schirm bei diesem Manöver so viel Höhe geschenkt, noch nie zuvor ließ sich sein Segel so lange in eine fast überzogene Steigphase quälen, und noch nie hatte sein seelenloses Fluggerät so wenig Höhe verloren, als seine Zügel gelockert wurden und es mit einem befreiten Durchatmen vorschießen und beschleunigen konnte. „In einem kühnen Hüpfer überspringen mein alter Lappen und ich die Kiefern und der Weg zum Landeplatz ist frei von weiteren Hindernissen,“ beendet Axel seine Schilderung und ich glaube ihm jedes Wort. Die langen Kiefernadeln, die sich bei der Berührung der Bäume in den Ösen seiner Meindl-Stiefel verhakt haben, sind zwar stille, aber unbestechliche Zeugen seiner Geschichte.

Ein Gleitschirm ist eine Maschine, ein High-Tech.-Produkt, bestehend aus Gurtzeug mit integriertem Rettungsschirm und automatisch aufblasbaren Airbagpolstern, sechshundert Metern Dyneema-Leinen, ein paar Rollen und Ösen, und ca. einhundert Quadratmetern Stoff. Schon am nächsten Tag auf dem Weg zum Startplatz im Bus verbreitet Axel diese These wieder mit Nachdruck und will nichts wissen und hören von einer Seele, die ein Gleitschirm haben soll. Nur ich erkenne dann das spitzbübische Schmunkeln in seinen Mundwinkeln und das verschmitzte Blinzeln in meine Richtung und mein Blick fällt noch einmal auf die Kiefernadeln an seinen Schuhen.

Seinen Fliegerschuhen, hergestellt aus wasserabweisender luftdurchlässiger Goretex-Membran, Pvc-Polstern und anatomisch geformten Knöchelschützern. Fast könnte man sagen: Diese Schuhe sind wie Maschinen, genau wie Gleitschirme. Hergestellt aus....

Test

HAND AUF'S HERZ!

Wo liegen meine Stärken und Schwächen?

Viele Flieger können sie sich nicht vorstellen wie sehr sich die Anforderungen an einen Freiflieger von denen unterscheidet, mit dem man den A-Schein bestanden hat. Ihnen ist daher auch nicht bewusst, auf welchem schmalen Brett sie sich an man⁹ten Flugtagen bewegen. Dieser Umstand soll hiermit einem Test entgegen den Kragen gegangen werden, der das eigene Flugniveau abklopft und Antwort auf die Frage gibt: Wo stehe ich mit meinem Können und wo habe ich gefährliche Schwächen? Die abgefragten Bereiche sind dabei nicht willkürlich gewählt, vielmehr sind sie gute Prüfsteine für eine aussagekräftige Selbsteinschätzung.

Volker Schwanitz hat diesen Text zusammengestellt.

GKUTV

Dieser Bereich stellt das eigene Niveau dar, das ein thermikfliegender Gleitschirmflieger aufweisen sollte, um sicher in der Luft unterwegs sein zu können (auch ohne Strecken- und Anflüge).

GELB

Dieser Bereich zeigt Punkte auf, die, auch wenn sie dauerhaft so nicht belassen werden können, die Sicherheit und stetige Verbesserungsbedürftigkeit andeuten.

ROT

Dieser Bereich zeigt Punkte auf, die dringend Verbesserungsbedürftigkeit andeuten. Sie können an bestimmten Tagen ein großes Gefahrenrisiko darstellen!

Wind und Wetter

Ich informiere mich über die erwartete Stärke des Höhenwindes an jedem Flugtag und kenne die Wetterlage und -entwicklung der nächsten 36 h.

P, immer Meistens **Welten** —"

Tipp: Die Quellen für Flugwetterberichte (Tel, Fax, Internet, Videotext) nutzen! In den stark frequentierten Fluggebieten ist der Flugwetterbericht i.d.R. ausgehängt (örtliche Flugschule oder Bergbahnpersonal fragen). Wenn man erst in der Luft merkt, dass der Wind zu stark ist oder dass man gerade ins Lee gestartet ist, befindet man sich in vermeidbaren Schwierigkeiten!

Ich informiere mich vor dem Erstflug in einem neuen Gebiet ausführlich über die örtlichen Besonderheiten (Tallwinde, Düsenwirkungen, Leeefallen).

MIN Meistens **BRIM**

Tipp: Unbedingt eine Gebietseinweisung durch ortskundige Piloten oder der örtlichen Flugschule geben lassen. So erfährt man nicht nur etwas über die (z.T. versteckten) Gefahren des Fluggebietes, sondern auch etwas über die Hausbärte!

Ich kann anhand des Wolkenbildes Überentwicklungen schon im frühen Stadium erkennen. Auch Föhnwolken erkenne ich eindeutig.

Meistens

Tipp: Zum Thema Wetter und Wolken gibt es viele Bücher und auch im Internet sind viele Wolkengalerien zu finden.

Starthandling

Ich treffe meine Startentscheidungen souverän.

riefel

eher häufiger er, mei,

Tipp: Sehr hilfreich ist es sich anfänglich auf 2-3 Lieblingsfluggebiete zu konzentrieren. Man gewinnt so schneller Vertrauen in die eigene Einschätzung der Flugbedingungen und traut sich schneller eigenständige Entscheidungen zu treffen. Das reine Abklappern von möglichst vielen Fluggebieten bringt den ungeübten Flieger nur wenig weiter.

Ich kann mich auf meinen Vorwärtsstart verlassen (auch bei flachem Startplatz, Nullwind oder Seitenwind).

Meistens ländelle

Tipp: Unsichere Vorwärtsstarts sind unentschuldbar! Übungswiese!! Übungswiese!! Übungswiese!! Auf bewußtes Unterlaufen und Kontrollblick achten (nicht nur so tun als ob...). Ein guter Starter hat dafür, auch bei schwierigen Bedingungen, genügend Zeit!

Ich kann mich auf meinen Rückwärtsstart, auch bei starken Bedingungen, verlassen.

list immer

Meistens le 11.11 icht

Tipp: Übungswiese!! Übungswiese!! Übungswiese!! Der Rückwärtsstart muß so lange geübt werden, bis er 100 %ig verinnerlicht ist! Dabei sollte man nicht zwischen den verschiedenen Arten des Rückwärtstarts dauernd hin und her wechseln, Eine Methode nehmen und üben, bis sie 100 %ig sitzt! Verbockte Rückwärtsstarts liegen fast nie an der falschen Technik, sondern zu 99,9% an fehlender Übung!!

Abstiegshilfen

Ohrenanlegen mit Vollgas stellt keinerlei Überwindung für mich dar und ich kenne die so zu erreichenden Sinkwerte.

Meistens "

Tipp: Übung macht den Meister! Auch das Nachfassen der Leinen für "Big Ears" üben! Darauf achten, dass der Beschleuniger optimal erreichbar und gut eingestellt ist. Nötigenfalls Einstellung im "Trockendock" anpassen und eventuell weitere Sprosse montieren.

Ich kann (vorausgesetzt der Schirm erlaubt es) den B-Stall mit meinem Schirm sauber durchführen und auch länger halten.

Tipp: Üben, möglichst im Sicherheitstraining! Da einige Schirme oft nur mit viel Kraft in den B-Stall zu bringen sind, reicht es nicht aus in der Schulung (mit einem anderen Schirm) diese Flugfigur gemacht zu haben. Unbedingt auch Betriebshandbuch lesen, da sich einige Schirme nicht für den B-Stall eignen!

Steilspiralen mit 7 bis 9 m/s (über längere Zeit) sind kein Problem für mich.

Meistens

Tipp: Im Sicherheitstraining die ersten Spiralen fliegen und dann in Übung bleiben. Auf bewußt tiefes Ein- und Ausatmen achten! Hat man mit seinem Schirm keinerlei Schwierigkeiten mit einem effektivem B-Stall, kann auf das Spiralen anfänglich noch verzichtet werden. Auf Dauer kommt man aber um die Steilspirale nicht herum, da die Spirale viel mehr ist als rabiate Höhenvernichtung. Sie vereint viele im Flugbetrieb anzutreffende Anforderungen (u.a. das Erkennen der Negativgrenze, das Abfangen von starken Pendlern, das Vertrauen in das eigene Können und das Konstruktionsprinzip des Gleitschirms).

Flugtechnik

Ich suche die Thermik und mache bei guten Bedingungen freiwillig keine "Genussflüge".

rum selten

Tipp: Um sich ans Thermikfliegen heranzutasten sollte man anfänglich Gebiete und Tageszeiten mit schwächerer Thermik auswählen (z.B. Andelsbuch, Kössen). Auch ein Thermikkurs hilft beim Vermeiden von vielen Fehlern. Häufig verhindern Startschwächen das für den Thermikeinstieg notwendige Starten in eine Ablösung und man startet in die thermiklose Phase.

Ich fühle mich in der Luft wohl, bin konzentriert ohne verkrampft zu sein.

lieg

öfter

selten

Tipp: Übung macht den Meister! Dazu ist jedoch ausreichend Flugpraxis notwendig. Oft sind auch Schwächen bei den effektiven Abstiegshilfen und/oder ein zu anspruchsvoller Schirm der "Klotz am Bein". Zudem blockiert verkrampft Fliegen das Feingefühl, das zum Meistern kritischer Situationen (z.B. beim Gegenbremsen) notwendig ist! Nicht zuletzt hat auch die Einstellung des Gurtzeuges entscheidenden Einfluß auf das "VVOhlfühlgefühl".

Ich kann eine durchschnittliche Thermik gut zentrieren.

räselhinie

Meistens

Tipp: Thermikkurs, Pilotentipps, Bücher. Neben der Grundtechnik ist es beim Zentrieren extrem wichtig auf die Veränderungen des Steuerdrucks zu reagieren. In der Thermik zeigt die Seite mit dem härteren Steuerdruck die Richtung an, in der das Zentrum zu suchen ist.

Ich erkenne eine Negativkurve (einseitiger Strömungsabriss).

rschon im Aniall. 4111.1.11

Tipp: Im Sicherheitstraining sich an die Grenzen des Schirms herantasten. Vorbeugend sollten Brustgut und Kreuzgurte weit eingestellt werden, da so die Wendigkeit erhöht (die Gewichtsverlagerung wirkt effektiver) und die Negativtendenz verringert wird. An das anfänglich ungewohnte "Kippen" gewöhnt man sich schnell. Auch der Eindruck, dass der Schirm so instabiler wird, trügt, da durch das Mitgehen des Sitzes und des Piloten kleinere Leinenentlastungen aufgefangen werden.

Ich kann Klapper im Ansatz erkennen und reagiere auf kleinere Klapper spontan richtig.

Id

meistens

79111111

Tipp: Auch hier hilft die Übungswiese, denn beim Balancieren des Schirms im Wind kann man über die Entlastungen an den Bremsleinen und die Kappenbewegung Klapper im Ansatz erkennen und verhindern. Der Schlüssel zum aktiven Fliegen liegt auf der Übungswiese!!

Ich habe ein Sicherheitstraining mitgemacht.

Id

Nein

Tipp: Sicherheitstraining unbedingt einplanen! Die Theorieunterlagen dabei schon vorher durcharbeiten (z.B. unter www.klewenalp.de -) Theorie).

Ich bin regelmäßig auf der l

g

ab und zu

kaum

Tipp: Übungswiese, Groundstehenden Wind achten, da

Kinder unter'm Rettungsschirm!!!

Charly-Produkte spendet Rettungsgeräte für Schule und Kindergarten. Im Frühjahr dieses Jahres sprach der dritte Bürgermeister Karlheinz Oswald, der an der Stallwanger Schule als Lehrer tätig ist, die Organisatoren der Aktion „Abheben ohne Drogen“, die Brüder Herbert und Siegfried Zankl an, ob es eine Möglichkeit gäbe, diese an der Schule bereits zweimal sehr erfolgreich durchgeführte Aktion nicht in Vergessenheit geraten zu lassen.



Neben vielen anderen Firmen unterstützte auch die Firma „Charly-Produkte“ aus Seeg im Allgäu diese Aktion und nach Rücksprache mit Herbert Zankl spendete die Firma auch jetzt wieder dankenswerter Weise drei Rettungsgeräte zur verschiedenen Verwendung, Herbert Zankl kam nun im Juli dieses Jahres an die Stallwanger Schule und übergab an Rektor Kienberger das Rettungsgerät. In der Zukunft wird der umgestaltete Fallschirm als Sonnensegel im Pausenhof für Schüler und Lehrer als Schattenspende zur Verfügung stehen. Herbert Zankl überbrachte auch an den Rattiszeller Kindergarten ein weiteres Rettungsgerät und dort wird der Schirm von den Kleinen als Schwungtuch und Spielgerät genutzt. Der dritte Schirm wurde an den Kindergarten Arnswang übergeben. An allen drei Einrichtungen wurden den Spendern und Unterstützern Dank und Anerkennung für deren Engagement zugesprochen.

Drachen fliegerclub Regental, Herbert und Siegfried Zankl

10jähriges Jubiläum u. Fliegerlager der Asslarer Gleitschirmflieger

Im Juni war es soweit, die Asslarer Gleitschirmflieger luden zu ihrem 10jährigen Vereinsjubiläum nach Asslar ein. Es war, so kann man sagen, ein voller Erfolg. Nicht nur, dass Gleitschirmschlepps für alle Flieger umsonst waren, nein, es wurden auch zum erstenmal Drachenschlepps durchgeführt. So konnten sich Zuschauer über beide Sportarten informieren u. natürlich auch selber per Tandem mitfliegen. Fliegerfreunde von den Klippenspringern und den Drachenfreunden aus Pohlheim waren zu Gast. Letztere stellten auch noch zusätzlich ihre Winde zur Verfügung, damit ein schneller und reibungsloser Ablauf garantiert werden konnte. Die anschließende Fliegerfete endete am nächsten Morgen gegen 4:30 Uhr. Ebenfalls zu Gast waren die Wiehengleiter Gleitschirmflieger e.V aus Bünde. Dieser Verein sucht noch dringend Mitglieder. Unter der Tel.-Nr.: 05223/699071 und 0170/9954582 erreicht man Klaus Reiche, 1. Vorsitzender. Nur zwei Wochen später fand das alljährliche Fliegerlager u. die Vereinsmeisterschaft in Bad Sätzen statt. Auch dort konnten wieder die Wiehengleiter u. Freunde aus Pohlheim begrüßt werden. Dieses Fliegerlager verdiente wie die letzten sieben Jahre die Note "hervorragend". Ganz besonders möchten wir uns bei Karin und Horst Barthelmes bedanken, die uns das Schleppgelände in einem hervorragendem Zustand präsentierten. Neuer Vereinsmeister wurde Hubert Droß und nicht nur er erhielt einen Preis, sondern alle 14 Teilnehmer. Bilder von beiden Veranstaltungen können unter www.asslarer-gleitschirmflieger.de betrachtet werden.



Asslarer Gleitschirmflieger, Werner Schlegel

AIRTIME

Overalls and more

Euro 155.-
nimbus summer

Farben:
blau/beige
schwarz/rat
*grauigelb

Euro 178.-
nimbus all season

Größen: S bis XXL
Sondergrößen
ohne Aufpreis!

lim. BL sky
k-9920Sillian 82 tel. (43) 0642 51

adventure SPORTS

Gleitschirm-Flugschule

Grund- und Höhenflugschulung
Schnupperkurse und Tandemflüge
Performancecenter (DHF), Seminare
und Weiterbildung
Reisen in Europa und weltweit
Shop, Testcenter, Service, Gebrauchtgeräte...

Infos unter www.adventure-sport.de

oder den kostenlosen Prospekt anfordern

AdveTeure Sporte
1. IstOon
31S6Flenggries
Fon 0504219486



Clubmeisterschaft mit Kinderbetreuung

Bei bestem Wetter und thermischen Bedingungen trafen sich die Clubmitglieder des DGCW/ Weilheim Teck in ihrem Fluggebiet bei Neidlingen um die alljährliche Meisterschaftsauszugetragen. Der erste Durchgang wurde um 11.00 Uhr nach dem Briefing freigegeben und bestand aus Ziellanden in einem 80 cm Wasserbecken. Der 2. Durchgang wurde durch Zielwerfen mit anschließender Landung im Zielkreis wesentlich erschwert. Von 29 Piloten trafen fast alle die verschieden große Kreise oder das Wasserbecken, nur einer hatte wohl das Wasserbecken mit einem Birnbaum verwechselt. Dank einer schnell hergebrachten Leiter konnte diesem „Unglücksraben“ rasch geholfen werden. Herbert Phorst erwies sich als das geniale „Kindermädchen“ und beschäftigte sich den ganzen Abend mit den Kids, so dass die fliegenden Eltern entspannt das Fest genießen konnten. Die Pokale konnten leider nicht überreicht werden, da der Deutsche Paket Dienst das wertvolle Paket nicht auffinden konnte. Glücklicherweise sponserte die in Prien ansässige Firma GH - Werbebeschriftung (www.gleitschirmbeschriftung.com) T-Shirts mit besticktem Gleitschirm und DGCW / Weilheim-Schriftzug. Die Firma Madreiter (www.deltafly.de) spendierte den jährlichen Windsack. Erster bei den Gleitschirmflieger wurde Martin Brinek, der mit beiden Füßen im Wasser stand, Zweiter wurden Karl Würch und Hans-Peter de' Bayer, gefolgt von Wolfram Huber. Bei den Drachen wurde Rudolf Kiltz erster, der ebenfalls seine Füße im Wasser hatte, zweiter wurde Rainer Breßmer, dritter Erhard Weiss, gefolgt von Werner Feirer.

DGCW, Weilheim/Teck, Wolfram Huber

Zu Gast bei den Segelfliegern

Einige Drachen- und Gleitschirmflieger des Drachenflugvereins Unterland besuchten mit Fluggeräten und Startwinde ein Fliegerlager auf dem Segelfluggelände Haiterbach-Nagold des FSV-Nagold. Dort wurden wir bei unserer Ankunft schon vom ersten Vorsitzenden des Vereins, Michael Kroll, sowie Hans Weber, einem

Fluglehrer, erwartet. Nachdem wir uns auf dem Fluggelände eingerichtet hatten, erfolgte durch Michael Kroll ein Briefing, damit alle Piloten über den Luftraum DELTA von Stuttgart Bescheid wussten, der ca. 5 km östlich des Fluggeländes beginnt. Anschließend konnte mit der Fliegerei begonnen werden. Es zeigte sich bald, dass wir uns in einem thermisch sehr guten Gebiet aufhielten. Es wurden noch einige längere Flüge gemacht. Auch an den folgenden Tagen kam fliegerisch jeder auf seine Kosten. Unsere Gleitschirmflieger konnten zum Teil längere Flüge machen, wobei sich der Anschluß an die Thermik mit den Gleitschirmen als nicht ganz einfach erwies, da wegen des Seitenwindes, der uns während des ganzen Lagers begleitete, die Schlepphöhen nicht gerade sehr hoch waren. Eine überragende Leistung vollbrachte unser Vereinskamerad Harald Müller, der mit seinem Drachen 75 km bis Radolfzell flog. Anscheinend hatte es sich herumgesprochen, daß wir in Haiterbach fliegen, denn es besuchten uns auch zahlreiche Gäste mit ihren Fluggeräten und kamen fliegerisch auch auf ihre Kosten. Neben den fliegerischen Aktivitäten kam auch das gesellige Leben nicht zu kurz. Am Freitag war der Tag des Abschieds gekommen, der wohl allen schwergefallen sein dürfte nach einer Woche mit Superwetter bei einer sehr gastfreundlichen und anderen Luftsportarten aufgeschlossenen Segelfliegergruppe. Wir möchten uns auf diesem Wege bei den Nagolder Segelfliegern nochmals für die außergewöhnlich freundliche Aufnahme und die nicht zu überbietende Betreuung auf ihrem Fluggelände bedanken und hoffen, dass wir auch weiterhin bei ihnen willkommen sind.



Drachenflug Unterland Heilbronn, Christoph Hamich

Vereinsmeisterschaft der Gleitschirmflieger

Endlich war es den beiden regionalen Gleitschirmclubs Inntal und Samerberg gelungen, bei gutem Flugwetter ihre Vereinsmeisterschaften auszutragen. Gestartet wurde an der Hochries. Es galt einen Zielflug zu erfliegen mit den Wendepunkten am Feichteck und an der Frasdorfer Hütte. Das Ziel war die Grundschule am Samerberg. Bei den Inntalern wurden die ersten fünf Plätze von den Piloten Johannes Sturm, Hans Bausenwein, Hugo Lichtinger und Werner Schütz belegt. Bei den Samerbergern siegten Peter Keller, Volker Franke, Konny Konrad und Reinhold Parl. Beim letzten Clubabend wurden die Sieger von den Sportwarten der jeweiligen Vereine geehrt.

Gleitschirmclub Inntal und Samerberg, Christa und Wast Dengler





Fliegen in Thüringen
Caneihrig Kurse
alle Ausbildungsstufen
Windenausbildung
Flugsafaris • Shop
UL-Aushildung: Motorschirm
Prospekt aufdolle!
 Rosenthaler Str. 25 • Orritt Leuirtberg

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE

03 67 3413 03 37 • 1-1(k: 01 71/5 14 27 02 • e.mail: offthiirngleitschirmschuleM.unlineale

LANZAROTE

Flug
 Apparat
 Mietwagen
 -Belastung-

14 Tage ab
669,- Euro

www.sail-fly.de
 e-mail: reisen@sail-fly.de
 Tel. 0421/63 67 350 Fax: 63 67 569

DHC Heidenheim beim Stadtfest stark vertreten

Beim diesjährigen internationalen Stadtfest in Heidenheim an der Brenz war der DHC Heidenheim wieder stark vertreten. Wie schon im Vorjahr stand wieder der bewährte Autokran der Baufirma Mattem zur Verfügung und wieder ließ es sich der Chef Florian Mattem nicht nehmen, den ganzen Tag über die flugbegeisterten Festbesucher hoch über den Rathausplatz zu schwenken. In den frühen Nachmittagsstunden war der

Andrang derart groß, dass längere Wartezeiten unvermeidlich waren. Trotzdem gab es nach jeweils 3 Runden über dem Rathausplatz durchwegs strahlende Gesichter, vor allem die ganz jungen „Piloten“ zeigten keinerlei Angst, obwohl immer wieder stärkere Windböen für echtes Flugfeeling sorgten. Wer wollte, konnte sich noch auf einem Digitalfoto verewigen lassen und am Infostand des DHC und der Flugschule Heidenheim über die



Faszination des Drachen- und Gleitschirmfliegens sowie die Ausbildungsmöglichkeiten anhand des umfangreich vom DHV zur Verfügung gestellten Werbematerials informieren. Ob mit dieser Aktion neue Piloten geworben werden konnten, bleibt abzuwarten, auf jeden Fall hat es allen Beteiligten Spaß gemacht und mit dem Erlös können jetzt endlich neue Seile für die Vereinswinde finanziert werden.

DHC Heidenheim, Thomas Saudisch

Clubmeisterschaft in Garmisch-Partenkirchen

Die Drachen- und Gleitschirmflieger Werdenfels führten ihre Clubmeisterschaft 2003 durch. Die 33 Teilnehmer hatten mit nicht optimalen Verhältnissen zu kämpfen. Trotzdem konnte ein Durchgang geflogen werden. Sieger wurde Christian Wallner, den zweiten Platz belegte Stefan Sedelmaier, auf Platz drei flog der Sieger des letzten Jahres, Sepp Niederstetter.

Drachen- und Gleitschirmflieger Werdenfels, Heribert Stadler

Neues Fliegerforum

www.leestarter.de ist ein neues Flieger-Forum für mitteldeutsche Flieger und alle anderen, die Lust haben, sich mit anderen Fliegern auszutauschen. Die Anmeldung ist selbstverständlich kostenlos. An das Forum angebunden ist eine Bildergalerie einer Exkursion nach Österreich. Wir freuen uns über jedes neue Mitglied und hoffen das Forum wächst - also gleich mal reinschauen.

Harzer Drachen- und Gleitschirmverein wird attraktiver

Attraktiver sowohl für neue Mitglieder als auch für Gäste will der Harzer Drachen- und Gleitschirmverein (HDGV) in Goslar werden. Dieses Ziel bestimmte in der Jahreshauptversammlung mehrere Beschlüsse. So einigten sich die Mitglieder darauf, die einmalig zu zahlende Aufnahmegebühr zu halbieren, um Nachwuchspiloten den Beitritt zu erleichtern. Mit den somit nur noch 60 Euro Eintrittsgebühr und dem Jahresbeitrag von 60 Euro liege der zurzeit 108 Mitglieder starke HDGV unter dem regionalen Durchschnitt der Flugsportvereine, stellte 1. Vorsitzender Wilfried Janke fest. Weiterhin bietet der HDGV allen Gastfliegern ab sofort die Möglichkeit zum Kauf von Jahreskarten für das Fluggelände Rammelsberg. Sie sind zum Preis von 120 Euro erhältlich.

Piloten aus ganz Norddeutschland kommen zum Fliegen an den Rammelsberg, was auch ein Argument für die touristische Bedeutung des Drachen- und Gleitschirmsports ist. Nichtsdestoweniger musste der Verein tief in die Kasse greifen, um nach den Auflagen der Stadt und dem Forstamt seinen zurzeit einzigen Startplatz am Rammelberg für den Flugbetrieb zu erhalten. Im Rahmen des Pachtvertrages mit der Stadt hatte der HDGV genehmigt bekommen, unterhalb des Startplatzes einen Teil der zu hoch gewordenen Fichten wegzuschneiden. Damit verbunden war eine vertragliche Vereinbarung mit dem Stadtförstamt, den Bereich durch Neupflanzungen schrittweise in Laub-Mischwald umzuwandeln. Dem folgend, pflanzten die Mitglieder 2002 in mehreren Arbeitseinsätzen, unterstützt von den Goslarer Jugendfeuerwehren, rund 4.000 Bäume und Sträucher, die bis auf ganz wenige Ausfälle gutangewachsen sind. Die Pflanzungen sowie eine zusätzlich vom HDGV zu zahlende „Sicherheitsleistung“ rissen ein Loch von insgesamt rund 6.000 Euro in die Vereinskasse und blieben bei einzelnen Mitgliedern nicht ohne Kritik. Dennoch bezeichnete Willi Janke diesen Kompromiss zwischen Forst- und Vereinsinteressen als geglückt.

Unabhängig davon bemüht sich der HDGV um weitere Startmöglichkeiten nach West bis Südwest sowie Nord bis Nordost, um nicht ausschließlich auf die selten gewordenen Nordwestwind-Tage angewiesen zu sein. Die Mitgliederversammlung beschloss, eine Arbeitsgruppe aus sechs ihrer erfahrensten Piloten zu gründen, die den erforderlichen detaillierten Antrag an die Stadt vorbereiten soll.

Die Vorstandswahlen ergaben folgendes Bild: Auf den Platz des 2. Vorsitzenden Rüdiger Klingner, der aus beruflichen Gründen ausschied, rückte die bisherige Kassenwartin Petra Redweik. Ihr Amt übernimmt Marion Spring. Erweitert wurde der Vorstand um Jürgen Rabe, der als Sportwart die Arbeitseinsätze und Vereinsaktivitäten koordinieren wird. Wieder gewählt wurden 1. Vorsitzender Wilfried Janke und Schriftführer Thomas Diederich. Alle Wahlen erfolgten einstimmig.

Harzer Drachen- und Gleitschirmverein, Bettina Ebeling



Groundhandling beim Gleitschirmclub fränkische Schweiz

Stephan Gradel

Gleitschirm- und [Drachenschulung jetzt auch in Hamburg

Nachdem die Flugschule GlideZeit auf den Geländen der Hamburger Drachenflieger schon letztes Jahr einen Gleitschirm Grundkurs durchführte, folgte im Juli diesen Jahres eine Ausbildung zum Höhenflugaus-

weis. Da das Interesse am Gleitschirm- und Drachenfliegen rund um Hamburg riesengroß ist, werden ab sofort regelmäßig Theorie- und Praxisausbildungen stattfinden. Mehr Infos unter www.glidezeit.de/hamburg.



Seid vorsichtig in Castelluccio / Italien

Ich hatte schon so viele tolle Berichte von Castelluccio gelesen, über die superschöne Landschaft, einfache Startplätze in alle Himmelsrichtungen, überall Landeplätze und ein tolles Spiel- und Soaringgelände. Also hatte ich letzten Sommer beschlossen, da gehe ich auch mal hin. Als wir dort ankamen dachte ich "man ist das ein Spielplatz für Gleitschirm + Drachenpiloten! Wirklich eine schöne Landschaft, sanfte Hügel, hohe Berge und eine riesengroße Landeebene. Gleich den Schirm raus und los. Aber..... noch keine 10 Minuten am Übungshang da fiel auch schon der erste Pilot runter. Ich fing jedenfalls an zu überlegen, warum fiel er eigentlich dort runter? Und zum überlegen hatte ich noch viel Zeit da es leider Nachmittags oft überentwickelte, was sonst nicht ganz typisch für Castelluccio ist. Mir wurde klar: der Spielplatz Castelluccio ist gar nicht so ohne! Ich glaube es geht dort vielen wie mir. Man ist im Urlaub, alles sieht so einfach aus, keine Bäume und andere Hindernisse und dann fängt man an leichtsinnig zu werden. Leeratoren, Düsen, Scherungen Windhosen.... all dies wird zu schnell übersehen, oder nicht daran gedacht. Castelluccio ist für mich ein anspruchsvolles Starkwindgelände, vor allem um die Mittagszeit. Ich hatte noch einen Fluglehrer, der ortsansässigen Flugschule Pro Delta kennen gelernt, und er erzählte mir, dass es bis August schon 6 schwere Unfälle in Castelluccio gab, alles Deutsche und Österreicher. In der Zeit wie ich unten war gab es 3 Unfälle- auch Deutsche und Österreicher. Zum Glück nur harmlose Sachen. Aber ich rate jedem Flieger: Seid wachsam und vorsichtig in dem so harmlos aussehendem Gelände, lasst euch von einem Fluglehrer dort einweisen, oder noch besser, macht es wie ich und schließt euch schon von Deutschland aus einer geführten Tour, einer erfahrenen Flugschule an und Ihr werdet sehr viel Spaß dort haben. Trotz allem bleibt Castelluccio ein wunderschönes Fluggelände und ein Eldorado für jeden Flieger.

Allzeit happy Landing und viele schöne Flüge wünscht euch
Eure Nina Colditz

Dolomiten - Bessano Andelsbuch Greifenhurg Lac d Vinnecy
Balaton (Ungarn) - Ölüdeniz (Türkei) - Sahara (Tunesien)

Mike Kting - Toni Bender - Michi Nessler - Charles KtinöVi

Flugsportzentrum für:
Paragliding
+ Motorschirm
+ Reisen



ZEAF 7T



GLEITSCHIRM
Schule & Shop
Knut Jäger

Schulung
inkl. Wettergarantie

Performance

Online Shop

2-Jahres-Check

Andalusie
La Pal

Moret6

strien
Stmeuten

OsttineG
Castellido

zD6
ftentz : 7-
,8m

ät,

259llian 82 -Tel. (43) 0e42 5175,,

Sanfter Tourismus hat Zukunft

Gleitschirmvereine trafen sich in Buttenhausen

Ein voller Erfolg war das Fest im Fluggelände Münsingen-Buttenhausen der Piloten des Drachen und Gleitschirmflieger e.V. Südwürttemberg Hohnzollern. Der Vorstand Klaus Beck konnte mit seiner Reutlinger Pilotenvereinigung - kurz DGV - befreundete Gleitschirmflieger und Gäste aus Nah und Fern begrüßen. Schon am Samstag wurde erst einmal ab Mittag bei hervorragend anstehenden Winden aus Südwest am Buttenhausener Flughang oberhalb des Sportplatzes entlang der Kante mit Begeisterung gesoart, eine Art Wellenreiten in der Luft, getragen von der am Hang durch die Sonneneinstrahlung aufsteigenden Warmluft! Im hübsch hergerichteten Bier- und Grillgarten neben dem Landeplatz konnten sich die Piloten mit den Einheimischen aus Buttenhausen sowie interessierten Gästen unter großen Sonnenschirmen in parkähnlicher Landschaft bei einer kühlen Erfrischung austauschen. Viele vorbeiziehende und eine Pause einlegende Radfahrer oder Wanderer waren begeistert über die bunten Gleitschirme am Himmel, blieben stehen, beobachteten die Piloten beim Spiel mit dem Wind und nahmen mit Begeisterung das Angebot von Grill und Zapfhahn aus dem hübschen Biergarten des Gleitschirmvereines an, um sich bei Gebratenem und einem kühlen Glas mit den schon gelandeten Piloten über den schönen Sport zu erkundigen. Klar ist längst, dass das lautlose Gleiten durch die Lüfte zu Unrecht von selbsternannten "Naturschützern" angeprangert wird, benötigt der Pilot bei richtig anstehendem Gegenwind doch nur ein paar Schritte, um gegen den Wind abzuheben und in die Höhe zu entschwinden. Da das Lautertal bei der geringen Höhendifferenz von ca. 120 in vom Start bis zum Landeplatz keinen Thermikanschluss bietet, wird auch mit der Winde in die Höhe geschleppt. Diese Art von Thermiksuche allerdings erfordert einen Windenfahrer, einen Startleiter sowie einen Seilrückholdienst, fast genau wie bei den Segelfliegern. Das alles ist sehr

aufwendig, müssen doch vorstehend aufgeführte Personen erst eine Ausbildung mit Prüfung durchlaufen. Naturgemäß sind Piloten mit Schleppausbildung noch rar. Ein Zusammenschluss mehrerer Vereine zur Bildung einer Schleppgemeinschaft wäre eine Lösung, die Fluggeräte mit ihren Piloten durch die Winde in entsprechende Höhen mit Thermikanschluss zu katapultieren. Bevorzugt jedoch wird ein Hanggelände am Rande der Schwäbischen Alb mit Ausrichtung Süd, - West, - oder Ost Ausrichtung und einer Höhendifferenz von 300 in gesucht. Einige Gäste haben hierzu das Ermstal vorgeschlagen, kann man dort doch gleich den Flugsport mit dem Besuch des Thermalbades und der hervorragenden Ermstaler Gastronomie verbinden. Auch Unterkünfte für verlängerte Flugwochenenden mit Entspannung im Thermalbad wären ein Angebot, dass die ca. 35.000 Gleitschirm- und Drachenpiloten aus ganz Deutschland gerne nutzen würden. Übrigens gibt es in der Schweiz und Österreich annähernd noch einmal so viele Flugsportler mit den bunten "Fetzen". Längst haben deshalb auch die Tourismusvereine in den Alpen oder im Elsass sowie im französischen Zentralmassiv den Gleitschirmsport als Touristen entdeckt und werben ganz gezielt die Vereine mit den Angeboten Fliegen, Wandern, Baden, Gastlichkeit in ihre Regionen. Lassen doch die Piloten vor allem auch außerhalb der üblichen Feriensaison bei der Ausübung ihres Sportes in den Regionen "Bares" liegen. Die Drachen- und Gleitschirmvereine haben sich beim Buttenhausener Fest vorgenommen, mit dem Tourismusverband der Schwäbischen Alb entsprechende Gespräche zu führen.

Drachen- und Gleitschirmflieger Südwürttemberg Hohnzollern
Klaus Beck



10-jähriges Bestehen der Ulmer Gleitschirmflieger

Die Flugfreunde Ulm/Donautal verbanden ihren großen Jahreswettbewerb mit dem 10-jährigen Vereinsjubiläum. Bei super Wetter und Sommerhitze trafen sich 70 Mitglieder und Angehörige zum gemütlichen Beisammensein im Schützenheim in Immenstadt-Ratholz am Alpsee. 32 Piloten nahmen an der Vereinsmeisterschaft teil und flogen um die besten Plätze. Es ging 2 Tage ganz toll zur Sache. Im Wettbewerb selbst und bei

den Feiern. Aus einer Kombination aus fliegerischer Leistung und einem Fun – Wettbewerb (u.a. mit einem Schirm aus der Anfangszeit) am Boden wurde der diesjährige Vereinsmeister ermittelt. Platz 1 erreichte Marcell Simeth, dicht gefolgt von Klaus Römer und Ralf Eder. Alle drei flogen den neuen „Hornet“ bzw. „Hornet SP“ der Firma Firebird. Auf der Website www.ffud.de kann die gesamte Ergebnisliste abgerufen werden. Ein paar Piloten konnten dann am Samstag beim freien Fliegen einen sehr schönen Flug vom Startberg „Mittag“ bei Immenstadt bis weit über den Alpsee hinaus nach Immenstadt Ratholz machen. Das 10-jährige wurde am Samstagabend bei herrlichem Wetter bis tief in die Nacht bei viel „Fliegerlatein“ ausgiebig gefeiert. Der Verein sponserte das Essen und die Getränke. Die Mitglieder die perfekte Stimmung. Ein herzliches Dankeschön an Herrn Andreas Hammer von der Schwabengarage Ulm, der uns zu diesem Wettbewerb kostenlos einen Shuttle-Bus bereitstellte sowie die Firma Firebird und die Flugschule Oase und viele andere.

Flugfreunde Ulm-Donautal
Fritz Gienger

DHV-Info 123, Seite 76

Bol/Kroatien

Ich habe schon in einem früheren DHV Info vor dem Startplatz auf Bol gewarnt. Das ist Klippenstart!!! Mit allen Konsequenzen. Nichts für normal Sterbliche. Ich habe schon mehrfach, auch im Forum (Link auf der DHV-Homepage) einen Flugführer Kroatien als VHS oder CD-Rom angeboten. Dort kann man sich neben ca. 40 Startplätzen auch ein Bild von Vidova Gora/Bol auf Brac machen. Diesen Flugführer gibt es für 15 Euro bei CDEssen@t-online.de. Das Geld geht nach Abzug von Porto etc. an die kroatischen Freunde in Zagreb. Dich, Klaus-P., kann ich nur beglückwünschen, dass Du keinen Start riskiert hast. Gegenüber von Brac, auf dem Festland, gibt es den Ort Makarska mit seinem Fluggebiet Biokovo. Dort sieht es fliegerisch wesentlich besser aus. Wer keinen Flugführer Kroatiens braucht, aber zu einzelnen Fluggebieten in Kroatien Tipps und fundierte Infos braucht, darf mich auch gerne unter CDEssen@t-online anmailen.

CDE (Club für Drachen- und Gleitschirmfliegen Essen)
Franz Schaden

DHV-Info 122

Fluggebiet Annecy

Die letzten beiden Wochen war ich am Lac d'Annecy und habe zwei der im DHV-Info Nr. 122 beschriebenen Fluggebiete genutzt.

Hierzu einige Ergänzungen bzw. Korrekturen:

Fluggebiet Planfait:

Für die Auffahrt fährt man zunächst Richtung "Col de Forclaz", vor der Ortschaft Verel geht's links ab Richtung "La Foret de l'Aventure". Dies ist ein Hochseilgarten, der sich direkt hinter dem Startplatz befindet. Dort kann der nicht-fliegende Teil der Familie seinen Mut erproben beim Hangeln über eine Seil-Hängebrücke oder beim Sprung von Baum zu Baum. Der Startplatz selbst ist sehr schön mit einer Plane ausgelegt. Die Startbedingungen nicht ganz so einfach wie im Artikel beschrieben. Durch die Lage in einer Wald-Schneise kommt es bei Nord-(Seiten-)Wind zu Verwirbelungen, die manchen Startabbruch verursachen. Der Campingplatz in der Nähe des Landeplatzes heißt (inzwischen?) "Horizon" und liegt leider nicht am See, sondern am Rande des Plateaus, auf dem auch der Landeplatz liegt. Einen Campingplatz namens "Au Cour des Pres" haben wir nicht gefunden.

Fluggebiet Col de Forclaz:

Hier ist wirklich der Teufel los, vor allem am Startplatz! Es gibt (inzwischen?) nur einen Startplatz, offenbar den höchstgelegenen der drei im DHV-Info beschriebenen, dazu aber noch drei Drachen-Rampen. Die Tandempiloten benehmen sich ziemlich rücksichtslos, wenn sie ankommen werfen sie ihren Schirm einfach vor alle anderen evtl. schon startbereiten Piloten, was dann zu teilweise unschönen Szenen führt. Der Startplatz ist auch hier perfekt mit einer Plane ausgelegt, aber angesichts der großen Zahl startwilliger Piloten einfach zu klein. Als Landeplatz gibt es nur noch den neuen, im DHV-Info ganz am Schluss beschriebenen, bei der Halle am Ortsrand von Doussard. Dies ist allerdings ein richtiger Großflughafen, mit getrennten Landefeldern für Drachen und Gleitschirmen. Der alte Landeplatz darf nur noch für Nottfälle benutzt werden, er ist auch schon ziemlich mit Gestrüpp bewachsen.

Radwege:

Einen eigenen Radweg gibt es nur auf der Westseite des Sees, auf einem ehemaligen Bahndamm. Auf der Ostseite muss man auf der engen, kurvigen Uferstraße fahren, was bei starkem Verkehr wirklich keine Freude macht und auch nicht ganz ungefährlich ist. Mit Kindern auf keinen Fall empfehlenswert! Aber es gibt ja das "Omnibus"-Schiff, mit dem man samt Fahrrad auf die andere Seeseite wechseln kann.

Insgesamt ein herrliches Fluggebiet!

Ralf Heuser-Lindner





Gleitschirm- & Drachen- Beschriftungen w

GH Werbebeschriftungen

(0)8051-63676 * www.gleitschirmbeschriftung.com

DRACHEN- UND GLEITSCHIRM

WINQ, E N



Auto-Kirchner
Meininger Straße 19
0-98631 Römhild

Telefon: (036948) 83 00
Telefax: (036948) 83 02
E-Mail: autokirchneremx.de

www.drachen-gleitschirmwinden.de

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

02.11. - Info Nr. 125

Später eingehende Anzeigen werden automatisch ins nächstfolgende Info aufgenommen

Anzeigen bitte schriftlich mit dem Anzeigenauftrag an Wut. 08022/9675-99!

Kürzungen vorbehalten

Mei

Haftungsausschluß!

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

Gleitsegel

1

Cyber M, Bj. 9/01, rot, Check neu, VB 1.500 Euro, Gurtzeug mit Rettung Supair Monvy, Gr. M, VB 790 Euro, Helm Icaro, S-M, silber, VB 120 Euro, Tel: 089/6114226

Edel Control L, gelb, 95-125 kg, 1,5 J. alt, auch als Motorschirm geeignet und zugelassen (DULV), 1.100 Euro, Tel/Fax: 06083/2654
Gradient Bright 26, Bj. 02, 75-95 kg, 1.600 Euro, umständehalber abzugeben, Tel: 089/5024661

Nova Phelix 21, Bj. 8/01, 55-80 kg, Gurtzeug FB Gr. M, Rettung RS2, Bj. 7/01, Beschleuniger, Packsack, Overall S, Helm Charly Insider 5, NP 3.400 Euro für VB 2.200 Euro, Tel: 0171/2341048

Nova Phelix 23, Bi. 8/2000, VE 900 Euro, Tel: 08322/6474

Nova Phelix 25, 80-100 kg, Bi. 99, Sup An Gurtzeug, Bj. 01 (Profeel), Sup Air Rettung, Bj. 01, Kiwi Helm K 23, Randoneuse Packsack, VB 2.100 Euro, Tel: 07524/2570

Nova Phelix 27, royalblau, Startgewicht 95-125 kg, Bj. 8/2000, Gurtzeug Charly Eosy, Reserve Charly Secon Chance 118, 1.650 Euro, Tel: 06104/800970

Nova Philou 23, 65-85 kg, Bj. 99, incl. Packsack, 330 Euro, Tel: 09132/6582

Nova Philou 26, Bj. 9/01, blau, 1.200 Euro, Gurtzeug Moovy M, blau, 250 Euro, Rettung Second Chance 94, 280 Euro, Integralhelm Charly Insider, Gr. L, 100 Euro, Tel: 0177/3551918

Nova Philou 26, Bj. 95, Gurtzeug Skyline u. Helm, VB 400 Euro, Tel: 0160/1023475

Nova Phorus XS, Bj. 9/2002, mit AVA-Packsack, blau, VB 1.700 Euro, evtl. mit Gurtzeug Charly ZIP mit SIL-System, Rettung SC 84, beides 9/2002, hujuggl@web.de

Pulse S, Bi. 6/01, rot, Gurtzeug Perche, Fly Magic, Bi. 10/01, schwarz, Helm, Rettung, 2.200 Euro, Tel: 0661/8620517

1-2

@M, 75-95 kg, Bj. 1/2001, letzter Check 2/2003, lila/orange, Gurtzeug Skyline Projekt M, schwarz/blau, Rettung Skyline Survive, bis 125 kg, Helm Charly Insider L, blau, Packsack Firebird, chworz/grau, 2.200 Euro, 089/7595536 (abends) od. hx@gmx.de

Advance Epsilon 4/26, Bj. 11/02; gelb/weiß/magenta, 70-90 kg, VB 2.000 Euro, Tel: 0179/3874070

Allegro M, Check bis 2004, violett, VB 900 Euro, Tel: 089/65102570 (Stefan)

Arcus L, Bj. 5/2000, blau, Check neu, mit Gurtzeug Pro Design mem, incl. Rettung, VB 1.900 Euro, Tel/fax: 0202/625365

Arcus L, Gelegenheit!! Bj. 5/02, rot/weiß, und Gurtzeug SupAir Moovy, Bj. 00 incl. großem Protektor und Karabiner. Wegen Umstieg auf Bergsteigerschirm zu verkaufen, im Set 1.800 Euro (HP ca. 2.800 Euro), Tel: 09973/802282

Arcus M, Bi. 9/99, rot, mit Pocksack, Gurt Firebird rot, N. 9/99, Rettung Comet RS 34, Helm Casco, Wo Bräuniger, Funkgerät Kenwood, Klinke Koch, VB 2.100 Euro, Tel: 0172/6421698

Arcus M, rot, Bj. 4/99, Check 5/03, 850 Euro, Tel: 0211/401239

Arcus S, wg. Hobbyaufgabe! Bj. 4/01, Check 6/05, blau, 1.400 Euro, GS-Gurtzeug Magic Gr. M, Bj. 4/00, 250 Euro, Vario Bräuniger IQ Basis 02 mit Hartschale 180 Euro, Helm Charly Insider 01, 95 Euro, Alinco Handfunkgerät LRD DJ-S41 C! mit Head-Set, 95 Euro, Tel: 06031/686690

Atlas M, Bj. 6/98, gelb/pink, Gurtzeug Edel Balance u. Rettung Edel RS2, Charly Insider Helm (XL), Brtuniger Vario, Schleppklinke, Gare GS Handschuhe, GS-Check 12/02, kompl. f. 1.990 Euro, Tel: 09071/71231

Atlas M, blau, 75-95 kg, Bj. 5/98, Check 5/2004, Gurtzeug UP Maxx mit Protektor und integr. Rettung Mayday plus und Beschleuniger, Helm, Wasmer Varia "memory", alles komplett, Preis VB, Tel: 05331/46485 p. od. 05361/15059 d. (Hr. Stutzer-Rogge)

Edel Confidence M, violett/orange, Bi. 99, Fluggew. 80-105 kg, Windenschlepp la, Check bis 2004, VB 850 Euro, Tel: 0171/9730520 od. 0911/9317666 Fox

Effect 34, Bj. 2/03, gelb/schwarz, 1.900 Euro, Tel: 0174/3829261

Gin Oasis M, Bj. 4/02, gelb/blau, 85-105 kg, Check bis 2005, VB 1.490 Euro, Tel: 07851/484880 od. 0171/4934608

Graffiti Sport XL, 95-105 kg, Bj. 95, lila, Check neu, Gurtzeug Profeel Sup Air, Rettungsgerät, 600 Euro, Tel: 0721/9376972 od. bef.mutschler@t-online.de

Ignition M, 65-85 kg, Check bis 4/04, VB 600 Euro, Tel: 0171/8312550

Matrix L, 90-115 kg, Bj. Nov. 2000, Check 02/05, 900 Euro, Tel: 06557/7517 od. - 0171/8577129

Mistral 2.28, Bj. 7/2002, Sonderfarbe weiß mit schwarzem Swingwinkel, VB 1.700 Euro, Tel: 0170/4143958 od Fax: 02309/787734

Nova X-Act-21, Bj. 8/2001, 65-85 kg, blau, VB 1.000 Euro, Tel: 0175/2456057 od. Fax: 089/60824826

Reisebüro Alte Kurse

SKYSPORT

Flugschule Hochries

Hochriesstr. 80

Tel: 08032/8971

0-133122 Samerberg

3,29

www.11flugschule-hochries.de

Ma*: Flog*cbMe_Hochries@t-online.e

Flugsafaris Shop

Flugsportladen Siegen

Claus Mischer

Probefliegen + Verkauf fast aller aktuellen GSI Wir führen: Advance, Airca, Apco, Edel, Fresh Breeze, Firebird, Gin Gliders, nova, Ozone, Perche, Pilots, Pro Design, Swing, SupAir, UP, Windtech.

Neue Gleitschirme ab 1.899 €, ständig 40 gebrauchte GS vorrätig. Inzahlungnahme, Fluglehrereinweisung am Hang oder Winde, ständig 25 verschiedene Gurtzeuge. Herstellerunabhängige Beratung. GS-Motoren: Verkauf, Service + Reparatur. Ausbildung: alle Stufen, in Siegen, Eisenach + Südtirol, Hang + Winde Flugschule Siegen Claus Vischer, Eisenhutstr. 48, 57080 Siegen, Tel. 0271/382332 claus@flugsport.de www.flugsport.de

Richys Sportshop/Rieden bei Füssen

Aktion: Rettungschampockep
23: Euro inkl. Rückversand

2 Jahres Checks, Gebrauchtschirme,
Inzahlungnahme von Rettungsgeräten,
Gleitschirmen, Gurtzeugen
Neugeräte der führenden Hersteller.
*verulrk Helme Accesoiros.
Sommer und Wintermoden. Funsportloden
Rabatte für Vereine

Lassen sie sich Ihr Angebot machen

Richard Roth Brunnenstraße 15,
87669 Rieden am Förgensee
Tel 08362-925262, Fax 08362-925099
e-mail: opcoglidrs@tonline.de
Homepage: www.Richys-sportshop.de

P23 27, Check bis 2/2004, Packsack groß,
Gurtzeug Sup Air Moovy, Rettung Charly Clou 2
SAS Frontonbringung, olles Bj. 98, Alto Vario P
III, kompl. 1.300 Euro, auch einzeln, Tel:
089/7144937 od. 0179/5431842

Pure L, Bj. 7/00, Check 7/05, Gurtzeug
AVA Tangra Integral, Bj. 7/01, Rettung Firebird
RS2, Bj. 8/01, Helm u. Overall, VB 1.800 Eu-
ro, Tal: 0171/9447830

Pure L, Bj. 6/01, rot, 90-130 kg, incl. Gurt
FreeX Control Millenium, incl. Rettung UP Profi-
le 22, VB 1.500 Euro, Tel: 0171/7827748
od. Fax: 07031/720494

Vector I, 95-130 kg, Bi. Nov 99, ohne
Check, 350 Euro, Tel: 06557/7517 od.
0171/8577129

Vision Classic M, 85-110 kg, Bj. 97,
grün/weiß, Check 2004, incl. Gurtzeug woody
Volley Wind und Rettung Turnpoint Esprit Light
III, VB 1.600 Euro, Tel: 07156/18617

Vision Classic M, magento, min. Startge-
wicht 85 kg, Zulassung 91, 2-Jahres-Check bis
4/04, 400 Euro, Tel: 0160/5932843

1-9 Biplace

Astral Twin, Bj. 4/2003, mit Packsack und
Spreize, wg. Familienzuwachs, 1.950 Euro,
Tel: 06103/830885 od. 0174/3540709

Fat Willie, Bi. 12/97, türkis, VB 700 Euro,
Tel/Fax: 07032/28625

2

Apco Bagheera M, Bj. 99, violett, VB 750
Euro, Tel: 089/7854387

Astral 3.28, Bj. 7/02, blau/weiß, 1.900
Euro, Tel: 02336/932151 od.
0160/7750844

Booster L, Gurtzeug Pro Design mit Reserve,
Flytec Varia, 1.000 Euro, Tel: 08823/3342
od. Fox - 4538

Comet CXA 24, Bi. 90, gelb, bis 100 kg,
kompl. mit Image Gurtzeug u. Rettung, ohne 2-
Jahres-Check, 580 Euro, Tel: 07132/16116
od. amulbta112@comundo.de

Compact 33, ohne Check sehr billig, Vario-
meter Basis v. Bräuniger, 50 Euro, Tel:
08141/21352

Frantic Plus M, Bj. 1996, Gurtzeug Dimen-
sione Velo, Bj. 98, Rettung RS I, Varia, Helm,
zus. 500 Euro, Tel.: 0351/2685631

G-Sport L, Bj. 8/96, weiß/violett, Check,
VB 555 Euro, Tal: 0173/5119808

Nova Aeron M, Bi. 5/03, rot, 90-110 kg,
1.800 Euro, Tel: 08022/9675-62 od.
0171/2429973 od. ben@dvh.de

Haftungsausschluß!

Jede Haftung des DHV und seiner Mitarbei-
ter auf Grund der Veröffentlichung des Ge-
brauchtmarkts ist ausgeschlossen. Für die
Klassifizierung der Geräte, ihre Lufttüchtig-
keit und die Angaben in den Anzeigen über-
nimmt der DHV keine Gewähr.

Nova X-Ray 26, Bj. 5/99, mit Check, 75-
120 kg, rot, 249 Euro, Tel: 07022/9470-0
Fax -99

Phocus 26, Bj. 97, blau, Gurtzeug Sigma,
Rettung Minifex, Höhenmesser Alte Verb P2,
Vb 600 Euro, Tel: 08303/921124

Synto 27, Bj. 10/96, blau/weiß, 65-100
kg, mit Speedsystem, VB 150 Euro, Tel:
03535/22103

Vector 5, Bj. 2000, lila/gelb, Check 8/02,
Rettung Revolution 1 Bi. 5/96, zusammen VB
1.100 Euro, Tel: 0160/2026474

Mehr und aktuellere Angebote unter www.dhv.de , Gebrauchtmart

gebr auKhtmarkt
Ths wo* **aurrrag** **kostenlos**

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

Info 124

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

Name

Telefon

Fax

Anschrift

Unterschrift

Haftungsausschluß!

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

Drachen

2

Vektor, Bj. 95, Check 2005, OS weiß/US blau, Genussfliegergerät, VB 1.200 €, Tel: 0228/623536

Speed S, Bj. 99, weiß/gelb, Check 8/04, VB 2.200 €, Tel: 06107/4232

Sting 118, Bj. 5/00, orange/rot, 75-93 kg, VB 2.100 €, Tel: 06357/96448

Laminar 14 ST Mylar, Bj. 5/99, umständehalber günstig, VB 2.200 €, Tel: 08035/2833 od. 0160/97941620

Star, 5.000 €, Tel: 04553/373

Zephir CX, Bi. 91, mit Gurtzeug und Voile, 980 €, Tel: 07681/2607

Zephir CX, Bj. 89, Keller-Gurt, Charly-Schirm, Wasmer-Vario, 980 €, Tel: 07681/2607

MailaärääjiM

Paratech B 1, Bj. 98, Gr. M, bis 100 kg, Rückencontainer, 220 €, Tel: 0911/613128 od. matthias.winghofer@web.de

Pro Design Move, Bj. 99, Schleppschlaufen, Protoktor, Brustgurt, viele Taschen, 200 €, Tel/Fax: 06083/2654

Tangra Cygnus, mit Frontcontainer und Airbag, rot/schwarz, Gr. XL, NE 1.295 DM, 449 €, Tel: 07022/9470-0 Fax - 99

Laglärtärijami

High Light, Fronteinstiegsgurt, incl. Rettung Chorly Revolution mit Rotor, f. Piloten bis Dr. 1,70 - 1,80 cm, ca. 75 kg, 700 €, Tel/Fax: 06083/2654

wrimalturcutsuice

Annular Tandem, bis 200 kg, Bj. 2002, 500 €, Tel: 06103/830885 od. 0174/3540709

Champion 235, bis 125 kg, Bj. 12/99, VB 199 €, Tel: 07022/9470-0 Fax - 99

Revolution 2, Bi. 99 mit Frontcontainer, 300 €, Tel/Fax: 06083/2654

RS 2, 375 €, Tel: 0172/8511542 od. www.cpl @oel.com

Meälättäläin

Alinco EC 10, Handfunksprechgerät mit Tasche, NE 300 DM, 99 €, Tel: 07022/9470-0 Fax - 99

Briuniger Competition, GPS mit Softcase Halterung NP 830 €, 399 €, Tel: 07022/9470-0 Fax - 99

Fliegerstiefel Hanweg Fly 200, Dr. 43, gebraucht, 49 €, Handschuhe Chiba Sky Diver, gefüttert, schwarz/rot, 25 €, Liquipok 2 Liter, 10 €, Tel: 07022/9470-0 Fax - 99

Flytec SOS, Hotsignalgeber, optimal f. Streckenflüge, 99 €, Tel: 07022/9470-0 Fax - 99

Garmin GPS 12, mit Softcase Halterung, GPS Kabel für Bräuniger Competition GPS, VB 199 €, Tel: 07022/9470-0 Fax - 99

Gleitschirm Motor Airwalker, von Randy Honey, incl. Gurtzeug, Einzelzulassung Motor Radne Rocket 14 PS, Schub 52 KP, Gesamtgew. 19 KG, Propeller Kunststoff 1,20 m, Käfig 4 fach teilbar, 2.000 €, Tel/Fax: 06083/2654

DER ABSOLUTE HAMMER

VERSTEIGERUNG VON
GLEITSCHIRMEN
GURTE
UND RETTER
SOWIE ZUBEHÖR

JEDE WOCHE NEUE
ANGEBOTE

www.parashop.at

Helm Charly Insider, royalblau, Gr. M-58, 120 €, Tel: 07962/1487

Helm Insider, Dr. L, mit Helmsprechset, eingebaut für Alinco EC 10, 89 €, Tel: 07022/9470-0 Fax - 99

Huger Fluguhr AT 200 SH, mit Höhenmesser, 99 €, Tel: 07022/9470-0 Fax - 99

Madreiter-Integralgurt, Foto und Funktasche, Schleppkline Dr. 180 cm, Bj. 95, 390 €, Tel: 07053/967993 od. 0175/3636725

Overall Skyline S, VB 120 € oder Tausch gegen Vario, Tel: 0171/8312550

Packsack "Lastier", XL, schwarz/dunkelgrün, 79 €, Tel: 07022/9470-0 Fax - 99

Skyline Flugoverall, gefüttert, Gr. XL, schwarz, NP 178 €, für VB 119 €, Tel: 07022/9470-0 Fax - 99

Vofenoital 401114(

rra 9 ingscentir
Krippen... ollititirm...
DHV... sn... larm



Wasmer Vario "memory", viele Funktionen, 110 €, Tel: 05331/46485 p. od. 05361/15059 (Hr. Stützer-Rogge)

Drachenfliegermagazine Johrg. '75 bis '91 mit Erstausgabe Preis noch Vereinbarung Tel: 08665/929192

Gesuche

(Früh!) pensionierter Lehrer, mit 12 Jahren Schirm- und 40 Jahren Reiseerfahrung + großem Wohnmobil, sucht Reise (Flug)partner(in) für Winter 2003: Indien und/oder Brasilien und/oder im Sommer 2004: Europa-alpen im Wohnmobil, Geld? Unwichtig, aber Zeit + Frohsinn! !, Horst Giese, c/o Mario, Bach 11, A-4852 Weyregg od. Horstj 01 @yahoo.de

GS-Gurtzeug, mit Protektor, Körpergröße 185 cm, bis 120 €, Angebot an Flyngrbeck@aol.com

Ferien Ausrüstung inklusive

- Advanee / Swing i Ozon
- 11orel Zimmer / Frühstück
- 11V DHV Fluglehrer-Betreuung
- riabel 3-/4 Tage
- tür Scheininhaber

5 rage alles dabei ab

€ 398.--

Engelberger-Tal

- gemessigte Verhältnisse
- ti verschiedene Fluggebrcte
- his 2600 m Flükrendifferenz
- Balmen ganzjährig in Reichlich
- firmilientfrumilich

www.jenair.de

FLY NOW

PAY LATER

7 FINANZIERUNG
OHNE ANZAHLUNG!
NULL PROZENT EFF. JAHRESZINS
BEI 12 MONATEN LAUFZEIT

07743 JENA, TELEFON 036 41 82 89 00
MOBIL 0172 3 80 98 29

gJEN AIR
jenairejenaide

PARAGLIDING



U-Turn GmbH
Esslinger Strasse 23
D-78054 villingen-Schwenningen

Fon: 0049/(0)7720/807111
Fax: 0049/(0)7720/807112
Internet: www.u-turn.de
email: info@u-turn.de



UNSERE SCHIRME SIND VERBOTEN

SCHÖN!

UI*** ist bateelbe

Den nifitlMY gibt es ihr
monatlich nm
eiteKtiveM lahteslins
bei 3.99%
und 24 Monaten Lauinit.

Mit dem U-Turn "Infinity" machst Du immer eine gute Figur.
Kaum ein anderer Schirm zieht so viel bewundernde Blicke auf sich.
Und das bei optimaler Sicherheit und
außergewöhnlicher Leistung (DhV 1-2 52 km/h),

Werde eitel.



Kometen Centec Deutschland:

.0.%ffle



Adventure Sports GbR
Gilögenhöfe 9
D-83661 Lenggries
Fon: 0049/(0)8042/9486
Fax: 0049/(0)8042/4831
Internet: www.adventure-sports.de
email: info@adventure-sports.de

iew



Ostthüringer Gleitschirmschule
Rosenhalerstrasse 25
D-07338 Leutenberg
Fon: 0049/(0)36734/30357
Fax: 0049/(0)36734/23256
Internet: www.otgs.de
email: flugschule@otgs.de



pertime,
fom (044.34) 73 98

www.wasse Lippezorn

Gleitschirm Flugschule
Peter Geg GmbH
Am Auwald 1
D-87538 Obermaiselstein
Fon: 0049/(0)8326/38036
Fax: 0049/(0)8326/38037
Internet: www.oase-paragliding.com
email: oase_peter.geg@t-online.de



LUFTIKUS
Eugens Flugschule Luftsportgeräte GmbH
Hartwaldstraße 65b
70378 Stuttgart
Tel/Fax 0049/(0)711/537928
E-Mail: info@luftikus-flugschule.de
Internet: www.luftikus-flugschule.de



PPC Chiemsee
Paragliding Performance Center Chiemsee
Süddeutsche Gleitschirmschule
D-83246 Unterwössen
Fon: 0049/(0)8641/7575
Fax: 0049/(0)8641/61826
Mobil: 0172/9283563
Internet: www.einfachfliegen.de
email: office@ppc-chiemsee.de

Kompetenz Center, Österreich: 111



BLUE SKY
Flugschule Hochpustertal GmbH
A-9920 Sillian
Fon: 0043/(0)4842/5176
Fax: 0043/(0)4842/20176
Mobil: 0043/(0)664/3428484
Internet: www.bluesky.at
email: blue-sky@magnetat

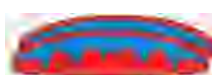
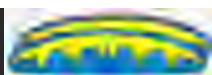


FLY Hohe Wand Flugschule GmbH
Postlstrasse 77
A-2724 Hohe Wand
Fon: 0043/(0)650/3000584
Fax: 0043/(0)2235/44247
Internet: www.fly-hohewand.at
email (Schule): flugschule@fly-hohewand.at
email (persönlich): wolfgang@fly-hohewand.at



Flugschule Wildschönau
A-6314 Niederau Nr. 217
Fon: 0043/(0)664/2622646
0043/(0)5339/8024
Fax: 0043/(0)5339/8668
Internet: www.paragliding.at
email: info@paragliding.at

Farbauswahl:



4M*

ONLINE

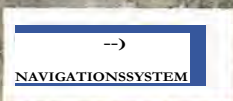
Die **ONLINE CONTEST**
Aktuell siehe www.dhv.de
Sport/DHV Online Contest

Foto: Martin Scheel



Die Erfolgstory des DHV Online Contest geht weiter

Sponsored by



Über dem Aletschgletscher bei Fiesch

www.fly24.de mitnevrabniger vorn www.finstenwalden-charly.de www.hanwag.de

CONTEST

Ergebnis Deutsche Meisterschaft

Drachen

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Becher Tom	Moyes Litespeed 5	1186,53
2	Waldmann Peter	Moyes Litespeed 5	1112,43
3	Altmannshofer Max	Laminar 13 MRK 700	1010,07
4	Elz Lukas	Airborne Climax C 2	993,43
5	Weinzierl Georg	Icaro Laminar MR	983,16
6	Rauscher Georg	Moyes Litespeed 4	978,08
7	Ebenfeld Markus	Moyes Litespeed 4	930,41
8	Otterpohl Bernd	Aeros Combat	929,22
9	Liebig Rich	Moyes Litespeed 4	912,96
10	Wöhrle Roland	Moyes Litespeed 4	907,03

Deutsche Meisterin ist Corinna Schwiegershausen (Moyes Litespeed) mit 657,37 Punkten.

Starrflügler

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Langwald Gerd	AirAtos	1495,10
2	Pöpl Reinhard	AirAtos	1466,86
3	Meierkord Adi	AirAtos	1421,35
4	Schmidt Oliver	AirAtos	1306,72
5	Götz Alfred	Air Atos	1198,11
6	Zeyher Jochen	AirAtos	1173,66
7	Dorn Alfons	AirAtos	1165,67
8	Hoffmann-Guben M.	Flight Design Exxtacy Bi /Axxess	1163,05
9	Lehmann Ernst	Flight Design Axxess	1132,61
10	Pfander Frank	'aro Stratos	1053,14

Gleitschirm Sportklasse

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Hahne Torsten	Nova Aeron	1002,87
2	Keim Hans	Mac Para Intox	861,53
3	Koelz Andreas	Nova Radon/Gradient Aspen	840,22
4	Balzer Götz	Ozone Vulcan	759,30
5	Goltermann Rüdiger	Nova Aeron	758,34
6	Vischer Claus	Ozone Vulcan	700,39
7	Ertle Peter	Firebird Grid	682,82
8	Martens Burkhard	Ozone Vulcan	657,28
9	Probst Ulrich	Apco Kears	653,73
10	Zitzmann Jörg	Skywalk Cayenne	643,81

Gleitschirm Offene Klasse

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Bocks Stefan	Gin Boomerang 3	971,98
2	Gschwendtner Sepp	Gin Boomerang 3	941,28
3	Hartmann Michael	Swing Stratus 4RC	923,97
4	Mittner Börny	Swing Stratus 4 RC/Advance Omega 4	877,47
5	Eisfeld Jochen	Swing Stratus 4 /Swing Cirrus 3	872,47
6	Sturm Johannes	Advance Omega 5	843,50
7	Hennig Peter	Advance Omega 5	832,99
8	Traut Stefan	Swing Stratus 4RC	817,16
9	Leidig Andreas	Gin Boomerang 3	768,98
10	Hauser Robert	Gin Boomerang RFE ML	734,39

Deutsche Meisterin ist Babsi Lacrouts (Advance Sigma 5) mit 557,35 Punkten.

Rückblick

Es wird schwer zu beurteilen sein, ob der Jahrhundertssommer 2003 oder die Akzeptanz der Piloten für den DHV Online Contest Schuld daran war, dass die Qualität und Quantität der eingereichten Flüge im Jahre 2003 alles sprengte, was die Organisatoren sich in den kühnsten Träumen erwartet hatten. Für die Piloten war es ein hartes Jahr, zu viele fliegbare Tage, kaum „restdays“, - nichts für den normalen Arbeitnehmer mit Zeit nur am Wochenende und 30 Tagen Urlaub, von denen dann auch die Familie noch ihren Anteil beansprucht.

Waren es im vergangenen Jahr nur 3 Nationen, aus denen Piloten ihre Flüge in den Wettbewerb melden, so beteiligten sich in diesem Jahr bereits 14 Länder mit insgesamt knapp 1600 Piloten in den 3 Klassen: Starrflügler, flexible Hängegleiter und Gleitschirme.

Dieser weltweit größte Leistungsvergleich der Luftsportler, der zum 31.08. sein Endergebnis für 2003 bietet und gleichzeitig wieder die Flugeingabe ab dem 01.09. für das kommende Jahr ermöglicht, bietet nun die weltweit größte Flugdatenbank, um Flüge im Herbst und Winter zu analysieren.

Der Ansturm auf die Seiten des OLC im Internet war größer, als es die technischen Voraussetzungen zuließen, und so musste bereits im Frühsommer der alte „Server“ durch einen neuen mit wesentlich höherer Kapazität ersetzt werden. Neben den Drachen- und Gleitschirmfliegern nutzen auch die Segelflieger aus aller Welt diesen „Server“.

Die technischen „Kinderkrankheiten“ dürften aber inzwischen behoben sein und bis auf kleine Ausnahmen läuft der Datentransfer inzwischen reibungslos. Viele Piloten, denen anfänglich aufgrund von Eingabeproblemen teilweise graue Haare wuchsen, haben das System angenommen, 10.900 Flüge mit dokumentierten 658.000 XC-Kilometern sprechen hier eine deutliche Sprache.

Fast ausnahmslos sehen die Piloten in der neuen Form der Streckendokumentation eine positive Wendung und genießen die gewonnene fliegerische Freiheit.

Trotzdem wird an dem Konzept des DHV Online Contest weiter gefeilt, es gibt hier mehrere Baustellen, aber am Grundprinzip wird in absehbarer Zukunft nicht gerüttelt. In einer internationalen OLC-Sitzung werden im Herbst die Weichen für das kommende Jahr gestellt.

Es fällt schwer, aus der großen Flugdatenmenge einige Flüge als herausragend darzustellen, aber es wurden in diesem Jahr doch einige Grenzen überwunden

Aktuell siehe wietriedhv.d
Spurt/UH

und somit ist mit diesen Flügen eine große Leistung verbunden. Mit jedem Flug jedoch verbindet jeder einzelne ein persönliches Erlebnis, das einfach mit Daten und Zahlen kaum beschreibbar ist. Besonders aufgefallen in diesem Jahr sind viele spektakuläre Flüge im Flachland und auch geschlossen e Aufgaben sowie weite Strecken mit dem Gleitschirm aus der Winde oder von Hügeln mit geringem Höhenunterschied weit nördlich der hohen Berge. Grenzen durchstoßen haben viele Piloten, stellvertretend für sie können hier nur einige genannt werden:

Bernd Otterpohl (D) Aeros Combat mit einem 321 km Flug aus der Winde in Bahrenborstel Richtung Süden bis auf die Höhe von Frankfurt/M.

Gerd Langwald (D) Air Atos mit einem Flug ebenfalls aus der Winde in Bahrenborstel über 386 km bis südöstl. Berlin, Stefan Bocks (D) Gin Boomerang mit einem 184 km Dreieck in Fiesch, Günther Tschurnig Air Atos (AT) für ein 330 km OLC Dreieck vom Stubnerkogel (pun ktbesten Flug überhaupt)

Hansjörg Truttmann (CH) Air Atos mit einem Flug über 406 km von Fiesch nach Zelt am See, Alex Hofer (CH) UP Targa mit einem Flug über 277 km von Ebenalp nach Lienz, Andreas Koelz (D) Gradient Aspen mit einem Flug über 219 km aus der Winde in Höhenpözl Richtung Südosten nach Tschechien.

Oder ist ein Genußflug vom höchsten Berg Europas, dem Montblanc, das besondere Erlebnis? Ein Flug zwar, der weder besonders punktmäßig ins Gewicht fällt, aber der dem Piloten, zumindest beim Aufstieg und Start eine besondere

sportliche Leistung abverlangt hat. Durchgeführt hat ihn am 8.8. Helmut Metzler mit Start in der Nähe des Gipfels des eisigen Riesen in knapp 4.800 m Höhe und Landung eine Stunde später und 4.000 m tiefer.

Wir Piloten können am PC zwar nur teilhaben und staunen über spektakuläre Flüge, aber in gewisser Weise besonders auch lernen bei der Analyse.

Da es sich bei allen Teilnehmern um interessierte 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 Rahmen des internationalen Online Contest wird die nationale Streckenflugmeisterschaft ausgewertet. Sie wird nun bereits im 19. Jahr durchgeführt beginnend im Jahre 1985.

Deutsch; 5^freckenflugme6.Arerschaft 2003

Am Wertungssystem hatte sich im Grunde nichts geändert, national werden die 3 besten Flüge eines Piloten herangezogen, wobei mindestens ein Flug im Heimatland gestartet werden muß. National haben (Vergleichszahlen des Vorjahres in Klammern) 2003 insgesamt 795 (437) Piloten Flüge in den 3 Klassen dokumentiert. Alle Vorjahresergebnisse wurden z.T. erheblich gesteigert.

Gleitschirm

Anders wie in der internationalen Wertung, gibt es in Deutschland 3 Wertungsklassen: die offene Klasse, die Sportklasse (bis max.DHV Gütesiegel 2) und die Tandemklasse.

Bis zum Beginn des letzten Wettbewerbsmonat konnte Sepp Gschwendtner seine Führung in der offenen Klasse behaupten. Erst am 04.08. entritt ihm Stefan Bocks in Fiesch noch den Sieg und wurde Deutscher Streckenflugmeister 2003. Er hatte anscheinend noch genügend Kraftreserven nach seinem Flug/Marsch durch die Alpen vom Stoderzinken nach Monaco im Rahmen der Red Bull X-Alps. Dritter wurde in dieser Wertung Michael Hartmann, der ebenfalls zum Wettbewerbsfinale in Fiesch punktete. Es kam zu einem echten Meisterschaftsfinale, denn alle führenden Konkurrenten setzten, wie in den vergangenen Jahren, auf das Streckenflugpotential im Wallis Anfang August. In der offenen Klasse reichten 202 (120) Piloten ihre Flüge ein.

Gäbe es einen „Overallwinner“, so hieße er 2003 Torsten Hahne. Zum erstenmal erzielte der Sieger der Sportklasse (bis max.DHV Gütesiegel 2) mehr Punkte als der Sieger in der offenen Klasse. Mit 1002 Punkten (im vergangenen Jahr reichten 741 Punkte) holte sich Torsten den Titel des Deutschen Streckenflugmeisters und verwies Hans Keim und Andreas Koelz auf die Plätze. Grundlage für seinen Erfolg war ein OLC-Dreieck vom Hochfelln im Juni

mit einer Streckenlänge von 178,9 km, die weiteren Punkte zur Traumpunktzahl von über 1000 erflog Torsten ebenfalls in Fiesch. In der Sportklasse starteten insgesamt 370 (154) Piloten.

Gäbe es eine gemeinsame Wertung mit den Drachenfliegern, wäre Torsten um gerade einmal 8 Punkte am 3. Platz vorbeigesegelt. Ich möchte hier nicht die Leistung der Drachenflieger schmälern, sondern eher die Leistungsfähigkeit der neuesten Gleitschirmgeneration sowie ihrer Piloten hervorheben. Während die erreichbare Höchstpunktzahl im nationalen Drachenflugsport stagniert, wird sie im Gleitschirmsport nach wie vor kontinuierlich gesteigert.

Beste Pilotin und damit Deutsche Streckenflugmeisterin, denn sie übertraf die, gem.Sportordnung mindestens geforderten 50% der Streckenpunkte des männlichen Siegers mit 557 Punkten eindeutig, ist wie im vergangenen Jahr Babsi Lacroust. Sie brachte ein ausreichendes Punktepolster vom Wallberg und der Schmittenhöhe mit, und somit genügte ihr ein weiterer Wertungsflug in der Schweiz.

Zweite und Dritte bei den Damen wurden Christine Miller und Johanna Bohne, der ein Durchgang im Rahmen der „German Open“ noch reichte um die lange Zeit auf dem 3.Platz liegende Hildrun Kleiner abzufangen. Insgesamt waren in beiden Klassen 37 (18) Damen vertreten, eine Steigerung um mehr als 100% im Vergleich zum Vorjahr.

Auch bei den Junioren gab es nichts Neues: Alter und neuer Gewinner der Juniorenklasse ist Tobias Schreiner, der selbst als Koordinator im Rahmen der DHV-Jugend dafür sorgt, dass die Teilnehmerzahl aus diesem Bereich stetig wächst; 22 Junioren nahmen teil.

Ebenso bei den Vereinen steht der letztjährige und man kann sagen der gesamten letzten Jahre, wieder als Siegerverein fest: der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal, mit der Besetzung Torsten Hahne, Sepp Gschwendtner und Pe-



ter Hennig. Der Abstand zu den nächsten Vereinen, dem GSC Inntal (Bocks, Keim, Sturm) und den Ostrachtalern Gleitschirmfliegern (Traut, Mayr, Göhl) ist jedoch nicht mehr so groß, wie in der Vergangenheit.

Der DGCTT steht auch in einer inoffiziellen Vereinsstatistik (aller 159 international gemeldeten Drachen- und Gleitschirmclubs) ganz vorn. Die Statistik besagt, daß 35 Vereinspiloten der Tegernseer mit 271 Flügen insgesamt 16615 km erflogen haben.

Insgesamt 232 Piloten nahmen als „newcomer“ zum ersten Mal am DHV Online Contest teil, der beste von ihnen, Robert Hauser, erzielte mit 734 Punkten auf Platz 10 der offenen Klasse ein mehr als respektables Ergebnis.

Die Tandemwertung gewann vor 35 (24) Konkurrenten Wolfgang Linder, der neben einem Deutschlandflug vom Nebelhorn in Spanien und Andelsbuch mit seiner Copilotin (mind. in einem Fall war es Gerlinde) über 100 km weit flog. Auf den Plätzen 2 und 3 folgen Vorjahrgewinner Robert Staudacher und Eckhard Bierer.

Drachen (flexible)

Der Deutsche Streckenflugmeister 2003 und sein Vize standen bereits am 08. Juni fest. An diesem Datum segelte der neue und alte Meister Tom Becher von der Emberger Alm über die Tauern und durchs Pinzgau ins südliche Salzburger Land über knapp 210 km. Sein Vorsprung auf seinen ärgsten Verfolger betrug 70 Punkte, daran sollte sich bis zum Wettbewerbsende nichts mehr ändern. Zwar konnte Anfang August Max emannshofer im Flachland per UL-Start noch ein 142 km Dreieck zaubern, er übertraf damit noch die Schallmauer von 1000 Punkten, aber es blieb bei Platz 3.

Wesentlich gesteigert hat sich die Teilnehmerzahl in dieser Klasse, 181 Piloten liechten Flüge ein, gegenüber 118 im vergangenen Jahr, eine sehr erfreuliche Steigerung, denn von ihnen nutzten genau 81 zum ersten Mal als „newcomer“ ihr GPS und das Internet als Eintritt in den DHV Online Contest.

Deutsche Streckenflumeisterin 2003 (auch sie erreichte die geforderten 50% der Siegerpunkte) mit insgesamt 657 Punkten wurde die Titelverteidigerin Corinna Schwiengershausen.

Corinna siegte vor ihrer Nationalmannschaftskollegin Sybille Baeumer-Fischer und der Newcomerin Andrea Hetzet. Andrea erzielt zwar mehr Kilometer und Punkte als Sybille, muß sich aber als „Starrflügelpilotin“ einen Malus von 1,18 gefallen lassen und wird damit 3. unter insgesamt 10 Pilotinnen. Im Lande des amtierenden Man-

Foto: Oliver Barthelmes



schaftsweltmeisters ist diese Teilnehmerzahl zwar auch nicht berauschend, aber im europäischen Vergleich noch positiv herausragend. Trauriger ist es allerdings im Bereich des Nachwuchses. Lediglich 4 Drachenpiloten unter 28 Jahren finden Interesse am Streckenflug bzw. an der Dokumentation des Streckenfliegens. Die beiden Besten sind, allerdings mit respektablen Leistungen, Dominik Rothmeier (438 Punkte) und Wolfgang Aumer (413 Punkte). Ein Blick über die Grenzen ist aber auch nicht vielversprechender, in der internationalen Wertung gibt es gerade einmal 7 Piloten, neben den 4 Deutschen noch je einen Österreicher (der allerdings auf Platz 3 der Gesamtwertung) einen Slovenen und einen Italiener. Noch einmal im Vergleich dazu die Zahlen im Gleitschirmfliegen: National 22 Junioren, international 106, davon unter den 10 Punktbesten allein 7 Slovenen!

Die Vereinswertung sicherte sich nach einem Ausrutscher im vergangenen Jahr wieder der DC Bavaria Ruhpolding mit Peter Waldmann, Max Altmannshofer und Girit Weinzierl. Es folgen die Nordbayerischen Drachenflieger (Alfred Götz, Ernst Lehmann, Peter Götz) vor dem 1. Odenwälder DFC (Oliver Schmidt, Lukas Etz, Georg Schumacher), Flexible Drachen sind hier mit Starrflüglern in einer gemeinsamen Wertung, ein Malus von 1,18 bei den „Schalttafelfliegern“ sorgt auch hier für eine einigermaßen vertretbare Chancengleichheit.

Starrflügler

Die spannendste Konkurrenz, mit einem stetigen Führungswechsel, ergab die Klasse der Starrflügler (FAI Klasse 5), Lediglich 2 Konkurrenten unter den 10 Bestplatzierten erflogen ihre Punkte im hochalpinen Gelände. Alle anderen starteten im

WALK WITH US

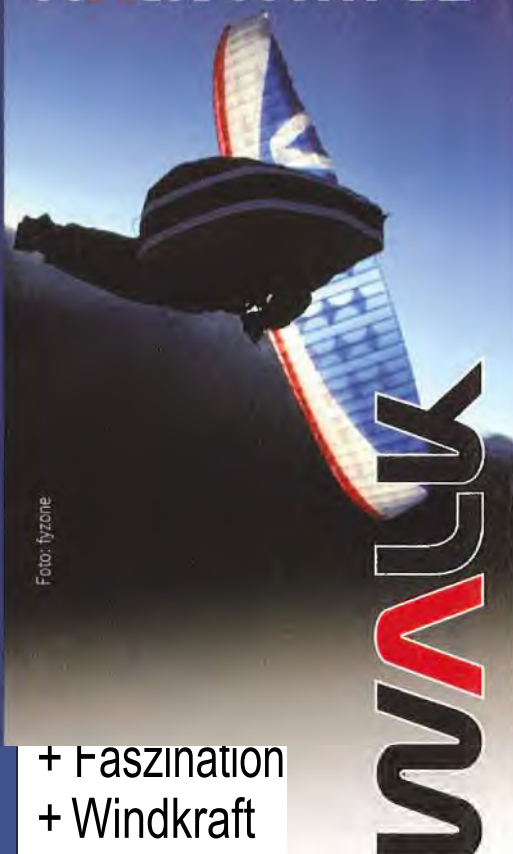


Foto: tyzone

- + Faszination
- + Windkraft
- + Idealismus
- + High-Tech
- + Begeisterung
- + Fliegen
- + Leidenschaft

= S 1131 WALK

tn

taste the future
...test the

HYF

Hyf - Range - Intermediate

OHV 1-2 S-M-L

/V1rENNE

DHV 2 XS-S-M-L

SKYWALK

www.skywalk.org

Birkenweg 3
D-83224 Grassau
Germany

Fon: +49 (0) 8641 - 695 755
info@skywalk.org

iteffl i. 14r

neu neu neu: www.skywalk.info

INTERNATIONALE WERTUNGEN

Nach nur in 3 Teilnehmerländern im vergangenen Jahr kommt es 2003 zu einem ersten echten internationalen Leistungsvergleich der Piloten. Jahrelang dokumentierten die XC-Piloten der einzelnen Länder in unterschiedlichen Wettbewerben mit verschiedenen Reglements. Es ist in diesem Jahr gelungen, zumindest in der internationalen Wertung, eine einheitliche Regelung zu schaffen. Insgesamt mehr als 1500 Piloten aus 14 Nationen, darunter bis auf Frankreich, die gesamten Alpenländer, dokumentierten ihre Flüge im DHV Online Contest. Im Gegensatz zur nationalen Konkurrenz kamen hier 6 Flüge/Pilot in die Wertung, die, im Fall Europa, alle innerhalb der geographischen Grenzen Europas ohne eine Einschränkung nationaler Grenzen durchgeführt werden mußten. Auch hier gab es Wertungen in den Klassen Drachen (flexible+rigids) und Gleitschirm, wobei es hier nicht die deutsche Aufteilung in offene und Sportklasse gab, sondern alle Teilnehmer in einer Klasse gewertet wurden.

Gleitschirm

In diesem größten Teilnehmerfeld dokumentierten knapp 1200 Teilnehmer ca. 306 000 XC-Kilometer, unter ihnen amtierende Weltmeister und viele Weltklassepiloten. Die Sieger in der Nationenwertung kommen aus der Schweiz, gefolgt von Slovenien und Deutschland.

Bester in der Einzelkonkurrenz wurde der Schweizer Alfredo Studer, vor seinem Landsmann Beni Stocker und dem Slovenen Primoz Susa. Die ersten 9 Plätze machten die Schweizer und Slovenen unter sich aus. Nach dem Italiener Alessandro Peruzzi folgen auf den Plätzen 11-14 die deutschen Piloten Sepp Gschwendtner, Stefan Bocks, Torsten Hahne und Michael Hartmann sowie auf den Plätzen 16 und 17 Claus Vischer und Börny Mittner unmittelbar vor dem amtierenden Weltmeister Alex Hofer, der allerdings nur 5 Flüge in der Wertung hat.

Die gesamten Ergebnislisten siehe: www.dhv.de unter Sport/DHV online Contest.

Nationenwertung (je 5 Piloten):

1.	Schweiz	9781 Punkte
2.	Slovenien	8917 Punkte
3.	Deutschland	8450 Punkte
4.	Italien	6999 Punkte
5.	Österreich	6748 Punkte
6.	Polen	4048 Punkte
7.	Niederlande	3787 Punkte

Zwei gravierende Wettbewerbsnachteile der deutschen Piloten sollen hier jedoch nicht unerwähnt bleiben. Dies soll beileibe nicht die Leistung der Schweizer oder Slovenen schmälern, spiegelt dieses Ergebnis doch auch (mit Ausnahme der Slovenen) den augenblicklichen Stand der Weltrangliste wieder, hier sind die Schweizer führend in der Einzel- sowie Mannschaftswertung. Aber es macht eben doch einen gewaltigen Unterschied, ob ich direkt vor meiner Haustür auf die Streckenjagd gehen kann, oder ob ich erst mehrere hundert Kilometer Anreise habe. Deutschland ist nun mal kein Hochgebirgsland und hochalpine Startplätze mit einem XC-Potential von über 300 Punkten sind äußerst rar. Dazu kommt der traditionell hohe Stellenwert der Deutschen Streckenflugmeisterschaft mit ei-

nem Deutschlandflug als Pflicht. Es fällt daher im Frühjahr oft schwer abzuwägen, ob man den Tag für einen Deutschlandflug vom Wallberg, Hochfellen oder im deutschen Flachland nutzt oder das größere Streckenpotential in Österreich, der Schweiz oder Slovenien. Diese Nachteile hat die Konkurrenz nicht. So kann man die Leistungen der deutschen Piloten besser einordnen.

Drachen

Ganz anders liest sich die Ergebnisliste bei den Drachenfliegern:

Nationenwertung

1. Österreich	12043 Punkte
2. Deutschland	8830 Punkte
3. Italien	7290 Punkte
4. Slovenien	7045 Punkte
5. Schweiz	6837 Punkte

Auch hier spiegelt sich die übermächtige Position Österreichs in der Weltrangliste wieder. Mit Martin Buchberger, Wolfgang Dertnig, Andreas Aichinger, Andreas Orgler, Peter Sigl und Thomas Wieinger stellen sie die ersten 6 Piloten der Gesamtwertung, eine eindeutige Dominanz. Mit Tom Becher (8), Georg Rauscher (14), Lukas Etz (15), Peter Waldmann (16) und Roland Wöhrle (17) gewinnen die Deutschen eindeutig den 2. Platz und stellen mit 5 Piloten unter den ersten 20 von über 300 Startern ein starkes Team. Für sie gilt das Gleiche, wie für die Gleitschirmflieger, große Punktzahlen lassen sich in den hochalpinen Bergen eher erfliegen als im Flachland.



Starrflügler

Besonders fleißig waren die Starrflügler. Sie dokumentierten mit knapp 150 Piloten knapp 80.000 km XC-Kilometer, zum Vergleich: Bei den Flexiblen erfliegen 300 Piloten ca. 107 000 km.

Der Gesamtsieger Günther Tschurnig dokumentierte mit 22 Flügen über ca. 8.200 km nicht nur die größte Gesamtflugstrecke, sondern konnte am 23.8. noch seinen Mannschaftskameraden Toni Raumauf punktemäßig überflügeln und sich den Siegerpokal sichern. Dritter in der Starrflügelkonkurrenz wurde Adi Meierkord, gefolgt von 4 weiteren deutschen Piloten unter den ersten 10: Reinhard Pöpl (5), Gerd Langwald (6), Oliver Schmidt (8) und Alfred Götz (10).

Es war eine überaus spannende Konkurrenz mit sehr vielen spektakulären Flügen und dauermem Positionswechsel im Gesamtklassement. Es bleibt zu hoffen, dass die ebenfalls in der Weltspitze fliegenden Schweizer, Franzosen und italienischen Starrflügelpiloten im kommenden Jahr diese Konkurrenz noch weiter aufwerten. Ich bin gespannt, ob die Österreicher und Deutschen diese OLC Spitzenstellung auch im kommenden Jahr bei der Weltmeisterschaft an der Emberger Alm in Medaillen ummünzen können. Während bei den Österreichern allerdings OLC und Nationalteam personell fast identisch ist, wird bei den Deutschen das Team personell anders besetzt sein, die Geschwindigkeitsjäger der Liga kommen hier zum Einsatz.

Nationenwertung

1. Österreich	13298 Punkte
2. Deutschland	12558 Punkte
3. Schweiz	6458 Punkte

deutschen Flandland oder Mittelgebirge. Zum Ende der Wertung kämpften Gerd Langwald hoch im Norden, Reinhard Pöpl im nordbayrischen Raum und Adi Meierkord im Ötztal um die Meisterkrone. Sieger wurde Gerd Langwald mit 1495,10 Punkten, dem am 30.08. noch ein 304 km Flug gelang, der ihm zusammen mit einem OLC Dreieck vom heimatlichen Bahrenborstel von der Winde aus (229 km) sowie einem Flug von Bahrenborstel bis südöstl. Berlin über 386 km den Titel brachte. Meines Wissens ist dies der weiteste in Deutschland gestartete Drachenflug. (vielleicht holte er sich Anregungen aus dem Buch von Claus Gerhard „Fliegen wo Fontane wanderte...“?)

Zweiter wurde Reinhard Pöpl, der seine 1466 Punkte nach ULStart von Forst über 348 km nach Österreich erflog, von der Rampe in Oberem-mendorf über 320 km ebenfalls nach Österreich, sowie einem OLC Dreieck mit einer Wertungstrecke von 223 km südöstlich des Nürnberger Luftraumes.

Adi Meierkord dagegen blieb dem Ötztal treu, gäbe es nicht die Regelung mit dem Deutschlandflug, den er immervom Laberstartet, wäre er der Sieger der diesjährigen Konkurrenz. Folgerichtig liegt er in der internationalen Wertung auf Platz drei weit vor Reinhard und Gerd.

Bemerkenswert auf Platz 8: Markus Hoffmann-Guben. Der mehrfache Weltrekordpilot dokumentiert Flüge mit einem Exxtacy-Bi, d.h. ihm ist es allein in der Luft zu langweilig geworden. Zwar beschreibt er nicht im Pilotenkommentar, wer ihn jeweils begleitet, aber bei knapp 200 km Dreiecken in St. Andre über 5 Stunden braucht diese Begleitperson schon reichlich Ausdauer und Liegevermögen. Sorry Markus, aber du bist hier leider konkurrenzlos und es reicht nicht für eine eigene Wertungsklasse.

Die Teilnehmerzahl von über 100 Piloten (63) allein in Deutschland zeigt, dass das Streckenfliegen mit dem Starrflügler viele Anhänger gefunden hat.

Hinter den Kulissen

Auch wenn es den Anschein hat, dass bei der Auswertung der Flüge beim DHV Online Contest alles automatisch abläuft, so steckt hinter den Zahlen noch sehr viel „Handarbeit“. Neben den Verantwortlichen der „Segefflungszone.de“, Rainer Rose, Dr. Hans Trautenberg und Christian Hynek, die uns mit ihrem Knowhow jederzeit unterstützten, möchte ich mich neben Dr. Dietrich Münchmeyer, dessen Auslese- und Auswertesoftware „Maxpunkte“ (vom DHV finanziell unterstützt) vielen Piloten den kostenfreien Ein-



stieg in den OLC ermöglichte, besonders bei Andreas Rieck für sein Engagement bedanken. Er ist verantwortlich für die technische Umsetzung vieler Ideen, und ich hoffe, dass er auch weiterhin seine Kompetenz in diesen Wettbewerb mit einbringt.

Alle Flüge werden von einem nationalen „admin“ per Hand überprüft (in Deutschland übernehme ich diese Arbeit). Die bei der Flugeingabe mit dem gelben smiley versehenen Flüge werden dann auf „grün“ gesetzt oder, bei Verstößen gegen das Reglement, mit einem roten smiley aus der Wertung genommen. Diese Überprüfung korrigiert im Wesentlichen formelle Fehler, inhaltliche Mängel können hierbei nicht gänzlich ausgeräumt werden. Dies erledigt allerdings die Konkurrenz selbst und weist auf Mängel hin. Aufgedeckt wurden in diesem Jahr einige Flüge mit Zwischenlandungen, sowie unzählige, meist vom Piloten unbewusste Eingabefehler, wie falsche Klasseneinteilung oder Startland.

Die „admins“ aller Länder arbeiten leider noch nicht nach den gleichen strengen Richtlinien, hier ist in einigen Ländern in der Zukunft eine Nachschulung erforderlich.

Wie mehrfach veröffentlicht, werden die „admins“ aber nicht die Aufgabe einer Luftpolizei spielen. Jeder Pilot trägt für die Veröffentlichung seiner Flüge die alleinige Verantwortung und bei Verstößen gegen das Luftrecht auch die Konsequenz einer möglichen Strafverfolgung. Diese Handhabung ist die langjährige Praxis und Erfahrung der Segelflieger und deckt sich auch mit einem Vorstandsbeschluss des DHV aus diesem Jahr.

An dem Reglement wird weiterhin laufend gearbeitet, es gibt noch viele Verbesserungsmöglichkeiten, diese werden in einer internationalen OLC-Sitzung im Herbst des jeweiligen Jahres abgesprochen und dann entsprechend veröffentlicht. Für das kommende Jahr 2004 ist mit grundlegenden Änderungen nicht zu rechnen. Für die deutschen Piloten gilt ab der kommenden Saison, was für die ausländischen Piloten schon in diesem Jahr galt, es wird eine Startgebühr erhoben, um die Kosten des OLC neben dem DHV auf mehrere Schultern zu verteilen. Mit 10 Euro pro Jahr und Pilot wird diese Teilnahmegebühr jedoch recht moderat ausfallen und viele Piloten haben mir bereits eine Einsicht dieser Notwendigkeit signalisiert. Die Startgebühr wird ausschließlich für den OLC (Serverkosten, Auswertung, Software und Preise) verwandt. Durch den Weg-

Bulletin 2003-1⁽⁷⁾

Neil wir 11111 der

E Klasse



	Esc	Esc-c
Fläche	13,4m	12,1 m
Spannweac	12,1 m	11,2m
Ceyechl	32,5 kg	31,5 kg

der (egenw all voraus sind.
kehren wir mit dem

Rebu11

zu unseren WUrZe in

Ein lin immerin mit dem neuesten Stand der technischen Entwicklung.

Sicherheit und Kornhol. Eleganz und reine Eretule am Fliegen n treu Für uns +herstes Ziel in Design und Insrrührung.

Das Ergebnis:

- hin nalillhogengrril. leicht,
- 4 3,2 in lang.
- Kurzpack 4 m.
- 4 n•14,3 m
- Spannn eile 10,5 m,
- 4 leiehl und bequem aufzuhauen, durch nettariige ti•hnell i anner an den Segell:Men.

MN r sagen nicht, ?ass es nichts zu
oeY6esse)in 9161 un0 6r•euen uns an6
euer Datem esse,

Drackent)au

los Guggenmos

r 29
DS7600 Lullkuren
f-I, 083•1 51titi 083•1 82•/6'1
I-M.,11, •.1.qqvartm@i-0111111e.ile
Hup; m wAhitt 1).111hi 1i-ei•iggen in °s.I.

TOP Qualität & Preis

www.avena-time-design.de

AVENI[®] UHRE
Ralph Trenkle
Postfach 52
7-5932 Straubenhardt

TEL 07082 414 700
 FAX 07082 414 790

TL - € 80 TITAN
 43 - € 75 Edelstahl
 TLC - € 79 TITAN-CARBON

Praktikant/Paraglider w/m

im Bereich Airvantages adjustable insulation

„Aufgeblasen in die Luft gehen...“

Unser Unternehmenbereich Fabrics in Feldkirchen-Westerham bei Rosenheim braucht Ihre Unterstützung zum nächstmöglichen Termin.

Ihre Aufgabe:

Erstellung einer Marktanalyse: „Evaluierung der Marktpotentiale, Distributions- und Kommunikationskanäle der Flugsportbranche“

Ihr Profil:

Sie sind begeisterter Gleitschirm- oder Drachenflieger. Sie haben mind. den „Beschränkten Luftfahrerschein“ (A-Klasse), Kenntnisse über den Flugsportmarkt, gute Englischkenntnisse, kommunikativ, flexibel und belastbar, Reisebereitschaft, Führerscheinklasse B

Wenn Sie das anspricht, sind Sie bei GORE richtig. Klassische Bewerbungen schicken Sie unter Angabe der Mediennummer 2309p-FHUNI-0803-A-7 an:

W. L. Gore & Associates GmbH, Recruiting Service-Center, Postfach 92 02 65, D-51152 Köln
 Oder am besten bewerben Sie sich jetzt gleich unter www.gore-careers.eu.com.

Bei Rückfragen wählen Sie (08063) 80 1841 Frau Wurm.

Megasport Flugsafaris

Gleitschirm- und Drachenflug-Safari mit dem deutschen Luxus-Tauchkreuzfahrtschiff

"MS Sharazan"

entlang der Lykischen Küste, Südtürkei.

Täglich andere Fluggebiete,
 Flughöhendifferenz 1000 bis 2170
 Meter, Strandlandung, Flugbetreuung,
 Bergtransfers, Kreuzfahrt, jeglicher
 Wassersport möglich. Doppelkabine,
 DU VP

it, N ie.

Jeep-Landsafari
in 5 verschiedenen Fluggebieten
mit zwei verschd. Hotelaufenthalten



44-ce

e"

2. WO.

1.1.

1.

1.

1.

1.

1.

1.

1.

1.

1.

1.

1.

1.

1.

1.

1.

1.

Die ONLINE CONTEST

Aktuell siehe www.dhv.de
 Spurt/W1V Unline Euntest

fall von Filmkauf und -entwicklungskosten lässt sich dies wohl leicht verschmerzen. Punktschwache Flüge, die nur in den Tageswertungen erscheinen und im Wesentlichen zur Dokumentation von Überlandberechtigung und Scheinverlängerung dienen, sind hiervon nicht betroffen.

Wünschenswert für die Zukunft wäre es, dass Flüge im Rahmen des DHV Online Contest auch als Rekorde anerkannt werden können, sollten sie die FAI Kriterien erfüllen. Es bedarf hier allerdings noch etwas Überzeugungsarbeit bei der CIVL, daß die Zeiten der Auswertung mit Lineal und Bleistift vorbei sind, und dass die Piloten die Wenden nicht mehr mit dem Photoapparat dokumentieren.

Der OLC 2004 hat bereits seit dem 01.09.2003 begonnen, einige Flüge sind bereits dokumentiert. Der tägliche Ansturm auf den Server (bis zu 8000 Besuche täglich in den Spitzenmonaten) wird sich wieder abschwächen. Mancher Pilot wird sich anstatt dem morgendlichen Blick ins Internet wieder seiner morgendlichen Zeitungslektüre widmen.

Aber jetzt im Herbst und Winter ist die Zeit, mit Hilfe der vielfach vorhandenen Auswertesoftware, seine Flüge und die Flüge der Spitzenpiloten zu analysieren und eigene Fehlentscheidungen zu erkennen. Dies ist auch einer der wesentlichen Vorteile dieses Wettbewerbs, daß man viele interessante Einzelheiten aus der riesigen Datenbank ziehen kann.

Ebenso ist es jetzt Zeit, seine Hard- und Software dem Reglement anzupassen. Wer im vergangenen Jahr häufig Probleme bei der Flugeingabe und -anerkennung hatte, sollte seine Ausrüstung überprüfen. Das System wird weiter automatisiert, so dass beispielsweise Flüge mit einer Aufzeichnungslücke (größer 900 sec) oder einem fehlerhaften G-record nicht mehr in die Wertung kommen.

Neben diesen vielen nüchternen Daten und Zahlen: Hinter jedem veröffentlichten Flug im DHV Online Contest steht ein hoffentlich einprägsames persönliches Flugerlebnis. Mein Schlusssatz im vergangenen Jahr nach der erstmaligen Durchführung des OLC mit vielen Bedenken seitens der Piloten lautete:

"... bei aller Technisierung: Es sollen weiterhin die Piloten gewinnen, die aufgrund von Erfahrung, Trainingseifer und fliegerischem Können die Besten sind"; dies hat sich in diesem Jahr eindrucksvoll bestätigt.

Der DHV Online Contest und die Deutsche Streckenflugmeisterschaft sollen weiterhin den Piloten ein Maximum an fliegerischer Freiheit bieten, aber auch ein Maß an körperlicher Höchstleistung abverlangen, eine Kombination aus Leistungssport und Breitensport.

Im Namen des OLC Teams wünsche ich allen Piloten eine erlebnisreiche und erfolgreiche Streckenflugsaison 2004.

Rudolf Bürger

STRECKEN-OSCAR!!

Oh Gott, wie ich beim Fernsehen immer hastig wegzappe, wenn Hollywoods-Filmsternchen beim Oscarempfang tränenbeäugt ihre Dankes-Hymnen über die leidenden Zuschauer ergießen!
Doch siehe da, kaum hat man mal sein eigenes Ziel erreicht (z.B.: gute Platzierung beim OLC), tropfen tatsächlich die Sehkügelchen und man würde am liebsten alle Wegbegleiter seiner Zielverfolgung umarmen

..... und so möchte auch ich mein „Dankeschön“ unter die grösstenteils sicher gelangweilte Leserschaft streuen, in der Hoffnung, dass es vielleicht doch den einen oder anderen HelferIn, GönnerIn, MitbewerberIn/ FliegerIn, Freundin und sonstige Interessierte erreicht, die da im Folgenden wären:

I thanks so much my...

- Herrgott:** der mir *das* Glück zuteil werden liess, gesund in einem Landstrich und einem Zeitalter das Licht der Welt zu erblicken, wo unberührt der Not dieser Welt, dem Berg-/Flugsport gefrönt werden kann.
- ... Eltern:** die mir seit jeher ein Gefühl für die Natur, die Berge, gesunden Ehrgeiz, Sportsgeist, Fairness, Vernunft uvm. zu vermitteln versuchten!
- ... Frau:** meine Göttin, die Unvorstellbares auf sich nimmt, um mir meine Freiheit zu ermöglichen und doch immer bei mir ist, wenn wir uns brauchen!! Danke mein Schatz!!
- ... Kindern:** die Ihren Papi fast nie sehen, und doch ihn lieben als wäre er zu jeder Tag- und Nachtzeit für sie parat! Ihr Zwei seid schwer in Ordnung!!!
- ... Freunden:** die in stoischer Ruhe ertragen, wenn jede Grillwurstparty, Wochenend-Ausritt, Geburtstagsfeier, Campingfete uvm. kurzfristig zum Schlechtwetter-Ereignis umterminiert werden muss!
- ... Freund:** und fliegerischen Sparringpartner „Stefan Simmel“ post mortem, der in vielen intensiven Fliegerjahren mit mir die Streckenflugszene beobachtete, analysierte diskutierte und erflog!
- ... Fliegerfreunde:** ein paar wenige, die es verstehen, humorvoll, kollegial, hilfsbereit, verständnisvoll, kameradschaftlich, zufrieden und fair mit auf Tour zu gehen, um mit mir das schönste Hobby der Welt zu genießen!
- ... Mitarbeitern:** die netter Weise, wenn der „Boss“ mal wochentags seinem Hobby nachgehen „muss“, Überstunden pauken um die gemeinsamen Firmenziele selbständig zu verfolgen!
- ... Vereinskollegen:** egal ob Kultur-, Sport- oder schweizer sowie deutscher Fliegerclub, die den Björny bei Schönwetter jeglicher Vereinspflicht verständnisvoll und selbstaufopfernd entheben!
- ... Schirmhersteller:** die mich, in buchstäblich letzter Sekunde dieser Saison, ihre Rennmaschine erproben liessen und mich dann als vorbildliches Swing-Team mit Rat und Tat unterstützten!
- ... Rückholer:** ob Freund, Fremder, Familie, Einheimischer oder Touri, die erstaunlicher Weise immer wieder mal den offensichtlich verrückten, alten Knacker mit dem riesigen Überlebensrucksack von der Straße holten!
- ... Mentoren:** Andre Bussmann samt seiner gesamten Kollegenschaft, die nicht müde werden, dem Österreichdeutschen, die natürliche, schweizer Sichtweise *des* Fliegens zu lehren!
- ... Idol:** Sepp Gschwendtnr, der seit seinen Kletterbüchern mir aus der Seele zu schreiben scheint und mir auch vor Augen führt, wie ich u.a. mit Flieger-/Lebens-/Wettkampffreude eine mal evtl. nahende Midlife-crisis erst gar nicht aufkommen lassen werde!
- ... DHV-Team:** seit 15 Jahren immer hilfsbereit, prompt, freundlich, sachlich, kompetent einwandfrei!
- ... Rest der Welt:** mit der Bitte um Verständnis, dass es den Rahmen sprengen würde, wollte ich wirklich alle Beteiligten aufzählen, aber mein Dank gilt Euch deswegen nicht weniger

because I am so happy!!!

Björny Mitterer

Deutsches Finale am

Beim Finale der deutschen Meisterschaft am Diedamskopf wurden so viele Durchgänge wie schon lange nicht mehr bei einer German Open geflogen. Jeweils fünf Aufgaben zwischen 65 km und 135 km in Klasse 5 und Klasse 1 innerhalb einer Woche.

Zwar fanden sich insgesamt nur 61 Piloten aus A- und B-Liga und Landesmeisterschaften in Vorarlberg zusammen, die Teilnahme der besten Österreicher und sogar eines Japaners und Ukrainers sorgten dennoch für internationales Flair im kleinen Ort Schoppenau. Dank der Hilfe des DFC Brengener Wald gab es ein bewirtschaftetes Festzelt auf dem Landeplatz, auch der Bergtransport der Drachen war kostengünstig durch die Diedamskopf-Bergbahn organisiert.

Die Rückholerei in dem technisch sehr abwechs-

lungsreichen und anspruchsvollen Gelände, das von Flachlandfliegerei bis hin zu hochalpinen Berggraten alles bot, konnte schon mal ein paar Stunden länger als gewohnt dauern, auch wenn es Luftlinie nur wenige Kilometer bis ins Ziel waren. Auch die Startbedingungen waren bei der anhalten den Westwind Inge schwierig, oftmals war einer der beiden möglichen Startplätze im Lee, was leider zwei Piloten zum Verhängnis wurde. Der Fehlstart von Immo Engelhardt ging relativ glimpflich mit einem Schlüsselbeinbruch aus, bei Thomas Schulz war es zum Glück auch "nur" bei Knochenbrüchen geblieben, er musste allerdings mit dem Rettungshelikopter ins nächste Krankenhaus abtransportiert werden.

Der Kitzbühler Seppi Salvenmoser gewann den ersten Durchgang, Lukas Bader hatte im zweiten die Nase vorne, Gerolf Heinrichs holte sich den dritten und fünften Tagessieg und Guido konnte den vierten Tag für sich entscheiden. Insgesamt hieß der Sieger der German Open damit Gerolf Heinrichs, er gewann ein Preisgeld in Höhe von 500 Euro. Bei den Starrflüglern gewann Ralf Miederhoff drei Durchgänge, konnte wegen eines Patzers am zwei-

ten Tag aber insgesamt nur Platz vier erreichen. Überholt wurde er von Thomas Schulz auf Platz 3, Fredi Huberauf Platz 2 und einem überglücklichen Jürgen Bummer, der hier seinen ersten großen Wettbewerbsgewinn feiern konnte.

Als einzige Frau platzierte sich Andrea Hetzel in der Gesamtwertung auf Platz 10 und freute sich riesig über ihre A-Liga-Qualifikation.

Beste Frau in der flexiblen Wertung wurde Corinna Schwiigershausen auf Platz 16 mit fünf Tagessiegen vor Rosi Brams und Bärbel Elsner.

Die Newcomer Dominik Rothmeier (20) und Florian Kotscharnik (30) freuen sich auch auf A-Liga-Teilnahme im kommenden Jahr und werden vorher noch bei der Juniorchallenge trainieren.

Bei der Abschlusfeier im Festzelt tobte der Bär, als vor der Siegerehrung eine Auktion zugunsten des Nationalteams stattfand. Bleibt zu hoffen, dass die kommende German Open wieder ein größeres Teilnehmerfeld hat, auch wenn ein derart familiärer Rahmen seine Vorteile hat.

Corinna Schwiigershausen

Siehe auch Videoreportage

HV-

giewv.dhv.de



Strahlende Sieger bei Damen und Herren. Von Links: Lukas Bader, Gerolf Heinrich, Seppi Salvenmoser.

Bei den Damen: Rosi Brams, Corinna Schwiigershausen, Bärbel Elsner.

Diedamskopf



German Open 2003 FAI 1

Gesamtergebnisse

Ratz	Name	Glider	Punkte
1.	Geralf Heinrichs(AUT)	Moyes Litespeed S	3864
2.	Lukas Bader(DEU)	Aeros Stealth	3852
3.	Seppi Salvenmayer (AUT)	Moyes Litespeed S	3447
4.	Oliver Barthelmes (DEU)	Moyes Litespeed S	3360
5.	Gerald Wall (DEU)	Aeros Combat	3267

Damenwertung

Platz	Name	Glider	Punkte
1.	Corinna Schwiigershausen (DEU)	Moyes Litespeed 4	2285
2.	Rosi Brams (DEU)	Moyes Litespeed 4	1799
3.	Bärbel Elsner (DEU)	SeedwingsVerUgo	708



FLUgitirUS. • •

haben ihn
gefunden!

INTOX



skyline

www.skyline-flightgear.de

Skyline Flight Gear GmbH

Weg dach 1

D-83236 Übersee

Tel. +49(0)8642-267

Fax +49(0)8642-765

info@slcyHne-flightgearde

Generalprobe an der Emberger Alm

**Vor-WM der Starrflügel,
Swift und HG-Frauen**

Foto: Corinna Schwiigershausen



Leggrin Junko Nakamura (Foto links
unten) Med Ruhmer und
Organisator Jörg Vogel



perfektes Kaiserwetter empfing die 27 Teilnehmer der Carinthian Open in Greifenburg zur Vor-Weltmeisterschaft der Drachen-Frauen, Starrflügel und Swift-Klasse. Aufgaben zwischen 73 und 194 km begeisterten das internationale Pilotenfeld, mehrfache Hauptkamm-überquerungen sorgten für glänzende Augen im Ziel.

Auch sonst wies der zweiwöchige Wettbewerb einiges an Superlativen auf. Schnittgeschwindigkeiten von 50 km/h in der Frauenwertung (Corinna Schwiigershausen), 56 km/h der Starrflügel (Toni Raumauf) und 65 km/h in der Swift-Klasse (Manfred Ruhmer) verblüfften den Veranstalter

Jörg Vogel wie den "Weatherman" Wolfgang Sattlegger. Der amtierende Weltmeister Christian Ciech konnte seiner Favoritenrolle trotz vier Tagessiegen nicht ganz gerecht werden, da er durch einen GPS-Fehler im ersten Durchgang den letzten Wendepunkt verpasst hatte. Toni Raumauf (AU) überholte den Italiener und blieb nur knapp hinter dem Franzosen David Chaumet,

der die Generalprobe in Greifenburg gewann. In der Swift-Wertung siegte klar Manfred Ruhmer vor der Japanerin Junko Nakamura, wohl zur Zeit die weltweit einzige Frau, die den Fußstart mit einem Fluggerät beherrscht, das schwerer ist als sie selbst.

Da die Deutschen leider parallel ihre German Open am Diedamskopf flogen, konnten sie erst in der zweiten Woche die restlichen Aufgaben der Vor-WM mitfliegen. Als bester Deutscher schnitt Ernst Lehmann auf Platz 16 ab.

Die Wertung in der Frauen-Klasse gewann Michaela Lindorfer aus Oberösterreich vor Corinna Schwiigershausen, die ebenfalls erst nach der German Open anreiste.

Fürs nächste Jahr hoffen die Veranstalter auf eine große Beteiligung, gutes Wetter vom 5.-18. Juni und auf mindestens ebensoviele Flugkilometer wie dieses Jahr.

Corinna Schwiigershausen

irfissiar 71111

Das praktische Multi-Tool

Testen Sie Fly and glide im Mini-Abo.
3 Ausgaben mit Multi-Tool für **nur 6,- Euro**

Unser Dankeschön für Ihr Interesse:

Ein praktisches Multi-Tool in schwerer Edelstahlausführung.
So haben Sie gleich io unverzichtbare Werkzeuge
jederzeit parat.

Schicken Sie den Coupon an:
Fly and glide Abo-Service, Jessenstraße 3,
22767 Hamburg oder bestellen Sie per
Fax: 040/ 80 80 22 - 299



e, Ich bin dabei!

Bitte senden Sie mir die nächsten drei
Ausgaben von Fly and glide direkt ins
Haus — und das Multi-Tool zusammen
mit der ersten Ausgabe.

Vorname, Name _____ Tel.-Nr. _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Ort _____

Datum _____ Unterschrift _____

Entscheide ich mich nach der 3. Ausgabe zum
Weiterlesen, zahle ich für Fly and glide im Jahr (12
Ausgaben) 48,60 (inkl. Zustellung, Auslandspreise
auf Anfrage). Andernfalls schicke ich innerhalb von io
Tagen nach Erhalt des 3. Heftes eine kurze Absage,
und alles ist erledigt. Ich kann ein evtl. Abonnement
aber auch später jederzeit fristlos beenden.

Den Betrag von € 6,- zahle ich

L11 bequem durch Abbuchung von meinem Konto

Konto-Nr. _____

BLZ _____

Geldinstitut _____

Unterschrift _____

☐ Per Kreditkarte Gültig bis _____ 1/1 _____

Karten-Nr. _____ C:)
_____ 1 1 _____

Karten-Prüfnummer _____ 025M52
(die letzten 3 Ziffern der gedruckten Nummer
im Unterschriftsfeld auf der Kartenrückseite)



Foto: Oliver Barthelme



Landung Bob Baier



Weltmeisterschaft der Drachen in Brasilia

von Corinna Schwiegershausen

Siehe auch
Videoreportage im **DHV-tv**
www.dhv.de



Startplatz von oben



Servicebus

»Genau JETZT solltet ihr bei mir auftauchen...!« Fast panisch funkt Jörg Bajewski nach dem Rückholer Konrad, wenige Sekunden später spritzt dessen rettender Jeep auf Jörg und seinen Drachen zu und vertreibt die finsternen Gestalten, die die Jörg umzingeln. Schnell laden die Beiden auf und verschwinden aus dem Projektgelände von "Sem Terra" (portugiesisch: "Ohne Land"), in dem Obdachlose und ehemalige Leute aus den Favelas (brasilianische Barackenviertel) ein Stück Land bekommen und sich auf diese Weise ein neues Leben aufbauen sollen. Laut Jörg, einem ansonsten furchtlosen, stark durchtrainierten ehemaligen Ringer, gehen in dieser Gegend eindeutig andere Geschäfte vonstatten als friedlicher Ackerbau. Diesen Außenlandeplatz streicht der Warsteiner Pilot von seiner Karte. Die Glücklichen im Ziel in der wohlhabenden Innenstadt von Brasilia bekommen von derartigen Abenteuern nichts mit.

Von Anfang an empfing Brasiliens Hauptstadt die 111 Teilnehmer aus 24 Nationen mit ungewohnten Attraktionen. Angenehme Temperaturen dank des 1.200 m hohen Plateaus, ein Wind, der immer auf der Startridge steht und einen danach mit Rückenwind ins Ziel bläst und traumhafte Wolkenstraßen sind nur Begleiterscheinungen dieses perfekten WM-Austragungsortes. Ein Ziel mitten in der Stadt, in Laufristanz zu allen Hotels, die Medien vor Ort, zahlreiche wunderschöne Zuschauerinnen, Tag- und Nachtkultur in ungeahntem Ausmaß - es war nicht nur der einmalige Endanflug durch Brasiliens Hochhausdschungel, der allen Piloten ein Lächeln ins Gesicht zauberte. "Schaut euch die vielen Autos an, ich hab noch nie so viele Autos aus der Luft gesehen, das ist verrückt!", und der schwarzwälder Pilot Roland Währte ist im Endanflug auch noch nie vorher so tief über Wolkenkratzer und Reisebusse eingeschwebt...

Die Reißbrettstadt der späten 50er wurde vom Uronkel der WM-Veranstalter Luiz und Carlos, dem in Rio lebenden Architekten Oscar Niemeyer, entworfen. Die neue Hauptstadt sollte fernab der ausufernden Drogen- und Bestechungsskandale anderer brasilianischer Großstädte entstehen, ohne die unkontrollierbaren Armutsviertel, als Vorbild für ein neues Wohn- und Lebenskonzept. Der Grundriß entspricht einem Flugzeug, das Ziel war bis auf zwei Durchgänge auf der Hauptachse "Esplanada", dem "Rumpf" des Flugzeugs, umgeben von den größten Straßen Brasiliens. Im "Cockpit" befindet sich das Regierungsviertel, die Ministerien und Hotels sind entlang der Hauptachse angeordnet. Die "Flügel" bestehen aus Wohnvierteln, die mit Nord, Süd, Ost, West und einer Zahl durchnummeriert sind, richtige Straßennamen gibt es nur wenige. Am Anfang fiel den Rückholern die Orientierung schwer im kompli-

zierten Einbahnstraßensystem. Dafür war die Rückholung unterwegs wesentlich leichter und spielte sich zumeist im Umkreis von wenigen Kilometern um die Hauptstraße Richtung Brasilia ab.

Jeden Morgen um neun Uhr brach das deutsche Team auf zum 81 km nordöstlich der Stadt gelegenen Startplatz. Der großzügige Start bot ausreichend Parkplätze und Aufbauplätze für alle Teilnehmer, gestartet wurde in bis zu fünf Startreihen, so dass das ganze Feld häufig innerhalb von fünfzehn Minuten in der Luft war. Bloß Toiletten fehlten und die hätte so Mancher vor dem Abheben gebraucht. Mit nur wenig mehr als 500 m Höhendifferenz und einer Rückholzeit von zwei Stunden für die einfache Strecke zum Bombout gerieten die Piloten doch einige Male ins Schwitzen. Fast jeder Flug fing zäh an, selten bekam man an der Hangkante mehr als 800 m Arbeitshöhe, um den Sprung nach hinten auf die Hochebene zu wagen. Dort war reine Flach-



Die Sieger von links: Robert Reisinger 2., Manfred Ruhmer 1., Antoine Boisselier 3.

landfliegerei gefragt, die steppenartige Landschaft wurde nur selten von sanften Hügeln oder Waldgebieten unterbrochen. Da die Bedingungen nicht so stark thermisch wie während der Brasilianischen Meisterschaft, sondern eher starkwindig angingen, mussten sich die Piloten auf konservativste Pulkfliegerei einstellen. Genervt von der exakten Kursvorgabe durch viele eng beieinanderliegende Wendepunkte protestierte bereits am zweiten Tag der Australier Johnny Durand jr. beim Briefing, dass bei derartigen Aufgaben nicht genug Sicherheit geboten sei. Zu oft gerieten sich anfliegende und abfliegende Piloten in den Weg, mehr auf das GPS als auf die anderen Drachen konzentriert. Bald ließen die Wetter-



bedingungen längere Flüge mit weniger Wendepunkten zu, trotzdem erwies sich der Großpulk als schnellste und sicherste Taktik, um ins Ziel zu segeln. Piloten wie Lukas Bader, Betinho Schmitz (BRA) und Paris Williams (USA), die häufig die Pulk von Thermik zu Thermik anführten, mussten leider wegen ihrer Alleingänge oft schon vor dem Ziel zu Boden. Selbst Guido Gehrman wurde im letzten Durchgang sein mutiger Vorausflug zum Verhängnis, er verlor viel Zeit und den dritten Platz, während er von den pulkfliegenden Antoine Boisselier (Frankreich) und Nene Rotor (Brasilien) überholt wurde.

Die geflogenen Strecken lagen zwischen 70 und 200 km, was wegen der kurzen Thermikzeit beachtliche Schnittgeschwindigkeiten voraussetzte. Spätestens um sechs Uhr ging das Licht aus, schließlich war während der WM "Winter" auf der Südhalbkugel. Winter bei 25 Grad Celsius Durchschnittstemperatur, sehr angenehm. Dank der frühen Sonnenuntergänge war es möglich, früh essen zu gehen und sich mit den Piloten der anderen Teams zu treffen, ein Luxus, der bei anderen Wettbewerben nur während des Ruhetages möglich wäre. Bei der WM gab es übrigens erst nach acht Durchgangstagen einen Ruhetag, da den Veranstaltern der sonntägliche Zieleinflug nach Brasilia für Zuschauer und Presse besonders wichtig erschien. Von Pilotenseite gab es keine Proteste, die meisten Teilnehmer hätten am liebsten komplett auf einen Ruhetag verzichtet.

Insgesamt wurden zehn gewertete Durchgänge geflogen, von denen der Alt- und Neuweltmeister Manfred Ruhmer vier gewann. Im Ziel bekam er für den Gewinn der WM nicht nur eine Nalgumflasche Champagner überreicht, sondern ein



Hübsche Mädchen am Landeplatz



Briefing beim deutschen Team

Trotz weniger Trainingsflüge gelang es dem Luftwandsportler Guido Gehrman am häufigsten unter den deutschen Teammitgliedern, sich in den Top Ten der Tageswertung zu platzieren, womit er als erfolgreichster deutscher Teilnehmer der Weltmeisterschaft am Ende auf dem sechsten Platz landete. Das beste Tagesergebnis lieferte Lukas Bader im vorletzten Durchgang mit nur einem Punkt Rückstand auf den Sieger Manfred Ruhmer. Die Ergebnisse wurden meistens noch abends ausgehängt und im Internet veröffentlicht. Dank des wettbewerbsfähigen Informatikers Luiz Velloso. Leider ließ die Siegerehrung wieder mal stark zu wünschen übrig. Um ein Uhr nachts hielt der Direktor Haroldo eine kurze Ansprache auf Portugiesisch und verlieh den Piloten ihre Medaillen und Urkunden. Keine Übersetzung, kein großes Podest, kein Licht, innerhalb von fünfzehn Minuten war der Spuk vorbei. Unwürdig für die große Leistung, den Aufwand und die Professionalität der teilnehmenden Piloten, vor allem der Gewinner! Und unmöglich gegenüber der doch zahlreich vertretenen Presse, verzweifelt drängten sich Filmteams und Fotografen an die Medaillengewinner. Die anschließende Open Air Party bis zum Morgengrauen, variable Caipirinhas und außer den Piloten, Veranstaltern und Angehörigen nur schicke Brasilianerinnen auf der Tanzfläche, entschädigten für einiges.

Results

Platz	Name	Gerät	Nation	Punkte
1	Manfred Ruhmer	Icaro Laminar MR 4.8	AUT	8685
2	Robert Reisinger	Icaro Laminar MR 4.8	AUT	8314
3	Antoine Boisselier	Moyes Litespeed S	FRA	7887
4	Nene Rotor	Wills WingTalon	BRA	7881
5	Betinho Schmitz	Moyes Litespeed S	BRA	7856
6	Guido Gehrman	Aeros Combat 2	DEU	7761
7	Kraig Coomber	Moyes Litespeed S	AUS	7372
9	Gustavo Saldanha	Moyes Litespeed S	BRA	7251
10	Curt Warren	Moyes Litespeed S	USA	7156

Teams	Punkte
Platz Nation	Punkte
1 Austria	24,944
2 Brazil	24,405
3 France	23,964
4 Italy	22,449
5 Germany	22,259

Teamärzte Ron bewusstlos und mit Beckenbruch vor, sie versorgten ihn und begleiteten ihn im Hubschrauber ins Krankenhaus. Zum Glück befindet sich Ron auf dem Weg der Besserung, wurde schon operiert und ist wieder bei vollem Bewusstsein.

Die Zusammenarbeit der französischen Teamärzte und dem deutschen Teamarzt Ecki Schröter hat hervorragend funktioniert, schon kurz nach Toms Absturz waren alle Ärzte hilfsbereit an der Unfallstelle - ein gutes Gefühl für alle Beteiligten.

Fotos Tom beim Drachenreparieren, Bombeiros in roter Rettungskleidung



paar Schuhe für jeden gewonnenen Durchgang, außerdem war von den Veranstaltern ein Preisgeld versprochen worden. Zwei weitere Durchgänge entschied der brasilianische Meister Betinho Schmitz für sich, jeweils einen Task gewannen der Österreicher Robert Reisinger, der Starrflügelweltmeister Christian Ciech (ITA), Oleg Bondarchuk (UKR) und der Franzose Bruno Guillen.

Unfälle

Endlich mal ein Wettbewerb ohne große Zwischenfälle. Es gab einen Fehlstart ohne Verletzung, aber ein holländischer Pilot brach sich am drittletzten Tag den Arm bei seiner Außenlandung. Der Österreicher Tom Weißenberger mußte am Rettungsschirm landen, blieb zum Glück aber



Für jeden Tagessieg
ein Paar Schuhe

Aussenlandung

Landefeld inmitten einer Großstadt

Neuigkeiten im Drachenbau

Auffällig bei der diesjährigen WM war die Vielzahl an Carbontrapezen, es gab fast keinen Piloten, der nicht wenigstens mit einer windschlüpfrigen Carbon-Basis unterwegs war. Die eindrucksvollsten Steuerbügel kamen aus dem Hause Icaro, etwa zwölf Zentimeter breite Schwerter mit einer schmalen Stelle zum Greifen bei Start und Landung. Zum Glück schien es keine Verletzungen gegeben zu haben, die auf die Beschaffenheit des Carbons zurückzuführen waren und es haben einige Piloten Ersatzbügel gebraucht, selbst Weltmeister Manfred Ruhmer.

Der neue Segelschnitt des Moyes Litespeed 5 und die Verwendung von Carbonflügelrohren im Außenbereich sowie Carbon-Divesticks sind wohl die größten Neuigkeiten des Wettbewerbsparcours gewesen. Konstrukteur Gerolf Heinrichs konnte das Feedback von 43 Piloten auf den variablen Größen seines neuen Drachen verwerten. Der Litespeed S war das erfolgreichste Gerät des Wettbewerbs, allein sechs landeten unter den Top Ten. In Nachschichten hatten die Australier

vor der WM gearbeitet, um allen Bestellungen der neuen Rennmaschine nachkommen zu können.

Nicht mehr neu, aber immer wieder gut für Diskussionen war die "zweite VG" an den Drachen von Manfred Ruhmer und Robert Reisinger. Mit dieser Schnur konnte der Pilot während des Fluges die Stellung der Divesticks und damit das Pitch individuell anpassen. Da in Brasilien die Tage kurz waren und der Endanflug meist ein zwanzig Kilometer langes Ausgleiten in sterbender Thermik war, war die Idee für die Flugverhältnisse von Brasilia ideal. Schon am dritten Tag wurde von den FAI Offiziellen ein Complaint diskutiert über die Sportlichkeit, Sicherheit und Verwertbarkeit für die Allgemeinheit, Robert arretierte schließlich seine Pitchleine, der Complaint hatte keine Ausschlüsse oder Punktabzüge zur Folge, aber die Diskussionen werden weitergehen.

Die Flügelform geht weiterhin Richtung Randbögen. Bis auf Aeros benutzen mittlerweile alle Herstellerweltweit die Lösung mit Carbon- oder Glasfaserrandbögen im Hochleistungssegment.

Bagatellen a la Brasilia

Die Holländer hatten ihre Drachen unvorsichtigerweise per Fracht geschickt. Fünf Tage nach ihrer Ankunft in Sao Paulo und mit Beschleunigungszahlungen konnte das Team gerade noch rechtzeitig nach Brasilia weiterreisen.

Lukas Bader wurde seine gesamte Kleidung und Bares gestohlen, als er vor der WM in den Nationalparks rings um Brasilia auf Sightseeing war. ä Carols Kommentar, das sei ein Zeichen Gottes - schon zum zweiten Mal sind dem Wahl-Berliner "5 seine markanten 70er-Jahre-Shorts gestohlen worden - fand Lukas gar nicht amüsant.

Auch Bob Baier wurde Opfer der Langfinger. Leider bemerkte er erst am Start, dass ihm jemand die Klafsky-Speedbar und die Segellatten aus dem Drachen gestohlen hatte, auch aus dem Ersatzgerät. Beide Drachen waren verschlossen im Hotel gelagert, zusammen mit anderen Geräten, denen nichts fehlte. Dank Theo Klafskys Formel-1-Fahrkünsten und einiger Speed-Tickets gelang es Bob, mit der Ersatzbasis aus dem Hotelzimmer in den vorletzten Durchgang zu starten.

Weltmeister 2013

Gold- und Silbermedaille gewinnen

• **Manfred Ruhmer Platz 1.**

• **Robert Luna Platz 2**
auf Lnrfirmar

Wir gratulieren unseren Piloten zu diesem außergewöhnlichen Erfolg, welcher wiederum die Perfektion der Marke ICARII [Laminar] sowie außerordentliches Pilotenkönnen bestätigt.



www.icaro2000.com



www.fly-more.net



0110811%



German Open Damen von links: 2. Andrea Niederacher, 1. Petra Krausova, 3. Renate Griebel

German Open 21303 Meisterkür in Oberstdorf

Oliver Rössel wurde erneut Deutscher Meister im Gleitschirmfliegen, auf Platz Zwei kam Torsten Siegel, der dritte Rang ging an Norman Lausch. Alle drei Piloten sind Mitglieder des deutschen Nationalteams und erfohlen bei

der Weltmeisterschaft 2003 in Portugal die Bronzemedaille in der Mannschaftswertung. Den Titel in der Damenwertung sicherte sich Renate Griebel vor Christine Miller und Chiara Gucker. Die Deutsche Meisterschaft erstreckt sich über

die ganze Flugssaison und gipfelt im Finale der .1 German Open. Diesmal wurde der bedeutendste deutsche Wettbewerb vom 12.08. bis 19.08. in Oberstdorf ausgetragen. Im hochalpinen Gelände rund um das Nebelhorn kämpften die besten deutschen Piloten und internationale Nationalteam-Mitglieder um die entscheidenden Punkte. Den Sieg in der German Open trug der italienische Nationalteam-Pilot Christian Biasi davon, Norman Lausch wurde Zweiter, Tomas Brauner aus Tschechien Dritter, Oliver Rössel Vierter.

Kaiserwetter bescherte einen Auftakt nach Maß. Die Aufgabe über 101 Kilometer führte die Piloten vom Nebelhorn ins Tannheimer Tal zur Gaichtspitze, von dort ins Kleinwalsertal zum Zwölfer, anschließend über das Stillachtal zum Wattenberger Haus unterhalb der Mädelegabel und schließlich ins Ziel an der Oybele-Festhalle.

Der Pfrontner Michael Hartmann absolvierte die Strecke in drei Stunden mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h und flog als Erster vor Norman Lausch und Christian Biasi ins Ziel. Lokalmatador Oliver Rössel landete mit einem Rückstand von nur 6 Minuten hinter dem Tagessieger als Vierter.

Den zweiten Durchgang gewann der Italiener Christian Biasi vor Thomas Brauner (Tschechien) und Philippe Broers aus Belgien. In der Gesamtwertung setzte sich Biasi vor Brauner an die Spitze der Gesamtwertung. Auf Platz Drei und Vier folgten Lausch und Rössel.

Spannung pur am letzten Tag des hochkarätigen Wettbewerbs. Erst spät gab Wettbewerbsleiter Stefan Mast den Start frei. Böiger Nordwestwind fegte über den Startplatz. Doch die kurzfristige Wetterprognose war positiv, die Bedingungen verbesserten sich stündlich. Eine kurze, schnelle Aufgabe über 45 km wird angesetzt, die rasante Aufholjagd begann. In 1 Stunde und 26 Minuten raste Norman Lausch über den Bojenkurs. Dicht gefolgt von seinen Nationalteamkollegen Achim Zoos, Andreas Malecki und Oliver Rössel. Doch



**Sieger German Open von links: 2.Norman Lausch,
1. Christian Biasi, 3. Tomas Brauner**

Deutscher Meister Oliver Rössel



Herzlicher Empfang in Oberstdorf

Christian Biasi hatte gut vorgelegt, ließ sich nicht abhängen und sicherte sich den Erfolg in der Gesamtwertung.

Sieben Tage versammelte sich die Elite der deutschen Piloten und internationale Nationalteam-Mitglieder in Oberstdorf. Das eindrucksvolle Fluggelände bot eine Traumkulisse für einen Wettbewerb auf höchstem Niveau. War es nicht fliegar, sorgte das abwechslungsreiche Alternativprogramm für gute Unterhaltung. Verantwortlich für die ausgezeichneten Rahmenbedingungen waren DHV-GS-Sportmanager Stefan Mast, der auch die

Gesamtorganisation leitete, und das Team, das er um sich versammelt hatte. Tina Wallisch von Sport Marketing Oberstdorf war zuständig für PR, Sponsoraufnahme, den Druck der Flyer sowie die Plakatierung. Den zügigen Ablauf am Startplatz, die Betreuung am Landeplatz sowie den prompten Rückholservice organisierte Vorsitzender Bernhard Kühner mit seinen Helfern vom Oberstdorfer Drachen- und Gleitschirmverein. Die Pressearbeit übernahm DHV-PR-Referent Benedikt Liebermeister. Stefan Mast zog Bilanz: „Die internationale German Open wurde heuer erstmals in Oberstdorf

ausgetragen. Die Unterstützung seitens des ODV (Drachen und Gleitschirmvereins Oberstdorf), der Gemeinde sowie von SMO (Sportmarketing Oberstdorf) war optimal. Bereits während des Wettbewerbs kamen zahlreiche Piloten (vor allem die internationalen Teilnehmer) auf uns zu und motivierten uns, diesen Event im nächsten Jahr wieder am Nebelhorn auszutragen. Wir haben diesbezüglich bereits die ersten Gespräche geführt und ich denke, wir können den Wunsch der Teilnehmer umsetzen.“

Benedikt Liebermeister



Deutsche Meisterschaft 2003

Total Results

Platz	Name	Glider	Punkte
-------	------	--------	--------

Damenwertung

Platz	Name	Glider	Punkte
-------	------	--------	--------

German Open

Total Results

Platz	Name	Glider	Punkte
1	Biasi Christian, ITA	Gin Glider-Boomerang	2864
2	Lausch Norman, D	Gin Glider-Boomerang	2840
3	Brauner Tomas, CZE	MAC-Magus	2801
4	Rössel Oliver,	UP-Targa	2778
5	Malecki Andreas, D	UP-Targa	2694

Damenwertung

Platz	Name	Glider	Punkte
-------	------	--------	--------



Fotos: Stefan Mast



Deutsche Gleitschirm Nationalmannschaft gewinnt Bronzemedaille

Bei der Weltmeisterschaft im portugiesischen Montalegre zeigt die Deutsche Nationalmannschaft erneut eine beeindruckende Leistung und erkämpft sich eine Bronzemedaille. Damit fliegen die deutschen Gleitschirmcracks um Teamchef Stefan Mast zum fünften Mal in Folge auf das Siegerpodest und gehören zu den erfolgreichsten Gleitschirmnationen der Welt.



An den Start für Deutschland gingen Norman Lausch aus Jena, Torsten Siegel aus Tettang, Sportsoldat Achim Joos aus Kempten, Oliver Rössel aus Oberstdorf, Stefan Traut aus Immenstadt und Dorothea Stichlmair aus München.

Auftakt nach Maß

Gewohnheitsmäßig ändert sich das Wetter bei Auftritten der Deutschen Nationalmannschaft. So auch bei der 8. Weltmeisterschaft im Gleitschirmfliegen. Findet die Eröffnungsfeier mit dem Einlauf der Nationen, der Begrüßung durch die lokalen Politiker und einem Stierkampf (Stier gegen Stier) noch bei tropischer Hitze statt, müssen die 145 Piloten aus 36 Nationen danach zwei Tage bei Regen verharren, bis sie die WM auch sportlich eröffnen dürfen.

Am 17. Juli ist es dann endlich soweit. Auf dem „Golfrasen“ des Süd-Startplatzes in der Sierra Larouco wird die erste Aufgabe der WM, ein „Air-started Race“ über 56 Kilometer, gestartet. Bei anfänglich sehr schwachen Bedingungen vermei-

den fast alle Favoriten Alleingänge und kommen daher nur sehr langsam voran. Die Erfahrungen aus der „Nordic Open“, welche eine Woche vor der WM im gleichen Gebiet stattgefunden hat, haben gezeigt, dass ein zu schneller Flugstil ohne Pulk in der Hügellandschaft um Montalegre nicht selten zu frühen Außenlandungen führt.

So geht es verhalten voran, aber an der vorletzten Wende kann Teamleader Stefan Mast vom Ziel aus wichtige Infos an seine Piloten weitergeben. Zunehmende Labiisierung auf dem letzten Teil der Strecke beendet den passiven Flugstil des Führungspulks. Norman „Vollgas“ Lausch macht seinem Namen alle Ehre und überholt den Mexikaner Felipe Karam spektakulär im Endanflug und schießt als erster über die Ziellinie. Exakt eine Minute später passiert Achim Joos als dritter die Ziellinie und mit Oliver Rössel auf Platz fünf ist die Sensation perfekt. Die große Konkurrenz, das Schweizer Team, ist klar geschlagen und Deutschland führt vor dem amtierenden Weltmeister die Nationenwertung an. In der Einzelwertung liegt Norman Lausch vor Felipe Karam

und Achim Jods auf Platz eins. Daran sollte sich auch vier Tage lang nichts ändern!

„Pechvogel“ des Tages ist Torsten Siegel, der in großer Höhe seitlich an der Ziellinie vorbeifliegt. Damit verliert Torsten bereits am ersten Tag alle Chancen auf eine persönliche Topplatzierung.

Kontrastprogramm Chaves

2. Task – 20. Juli. Die Windräder drehen moderat und auch die Windrichtung spricht für den Weststartplatz in Montalegre. Um eine höhere Task-Wahrscheinlichkeit zu garantieren, entscheidet sich die Organisation jedoch für den Ausweichstartplatz im zirka 30 Kilometer entfernten Chaves. Dieser Notstartplatz ist ein drastischer Gegensatz zum perfekt präparierten Hauptstartplatz in Montalegre. Schwer zugänglich, steinig und viel zu klein für die Anzahl der Piloten - somit ist das Chaos vorprogrammiert.

Die ersten 15 Piloten können ihren Startzeitpunkt Dank des sogenannten „Ordered Launch“ frei wählen und entkommen der Hektik, die sich

zunehmend am Startplatz breit macht. Zahlreiche Startabbrüche und Starts aus der dritten Reihe über die vor ihnen ausgelegten Piloten machen deutlich, dass die Organisation zu diesem Zeitpunkt bereits die Kontrolle über das Geschehen verloren hatte. Es herrschte „Ausnahmezustand“ am Start, aber zum Glück entspannt sich die Situation dann in der Luft.

Nach einem kurzen FAI-Dreieck im Bereich des Startplatzes geht es Richtung Osten über ein Plateau zum Airport Mirandela. 15 Kilometer vor dem Ziel treffen Norman und Achim wieder auf Alex Hofer (CH) und Marco Littame (ITA). Während der Italiener riskant und tief vorausfliegt, bemerken die Verfolger, dass sie zu hoch aufgedreht haben und geben mal wieder „Vollgas“. Zu spät, wie sich dann herausstellen sollte. Marco Littame erreicht als erster das Ziel, gefolgt von Alex Hofer und Norman Lausch.

Innerhalb von zwei Minuten überfliegen 20 Piloten die Ziellinie, mit dabei auch unser dritter Mann für die Teamwertung, Oliver Rössel, auf Platz 16. In der Teamwertung bleiben wir vor der Schweiz auf Platz eins und in der Einzelwertung führt Norman Lausch vor Achim Joos und Alex Hofer.

Chaves again

3. Task – 21. Juli. Drei Stunden nach Öffnung des Startzylinders sind 80 Prozent der Piloten immer noch in Sichtweite. Hierfür gibt es zwei Gründe: Den Nordwest-Wind, der mit 35 Kilometern pro Stunde über das Flachland fegt und den erste Wendepunkt, der 23 lange Kilometer gegen den Wind entfernt ist. Jean-Marc Caron schaffte an diesem Tag als einziger Pilot die erste Wende und kämpfte sich bis zum späten Abend kurz vors Ziel.

Am „Bomb-Out“ von Achim, Norman und Torsten treffen wir Martin Scheel und einige seiner Piloten. Das Schweizer Team hat seinen Mini-Van bereits ins Ziel vorausgeschickt und der Polo von Teamchef Martin Scheel erweist sich als zu klein, um alle Piloten aufzunehmen. Daher werden die Schweizer Kollegen kurzerhand in unseren T5 geschichtet und nach einem Abstecher Richtung Spanien, wo wir 011y aufsammeln, geht es zurück zum vereinbarten Treffpunkt in Chaves.

Für die Deutschen bringt dieser Tag keine Änderung. Wie zu erwarten gibt es für diesen „unglücklichen“ Task nur sehr wenig Punkte und somit führen wir weiter in der Teamwertung vor der Schweiz. In der Einzelwertung liegt Norman weiter auf Platz eins, gefolgt von Achim auf Platz zwei. Der Franzose Jean-Marc Caron verbessert sich trotz der



en,

Torsten Siegel

Für mich hieß es ab dem zweiten Durchgang mich ganz für das Team einzusetzen, die Piloten

taktisch zu positionieren und den Abstand auf die

Verfolger zu halten, da ich leider gleich im ersten Durchgang einen GPS Fehler hatte. Bis zum Ausfall von Oliver Rössel gelang uns das sehr gut, ich erzielte bis zum Ende sehr gute Einzelergebnisse, doch leider konnten wir die Schweizer und Österreicher nicht hinter uns halten. Dennoch ist dieses Ergebnis mit einem Piloten weniger sehr hoch zu bewerten und eine Bronzemedaille bei einer WM zu holen ist auch für mich noch etwas Besonderes."

geringen Punktezahl auf den dritten Platz der Gesamtwertung.

Handkap

4. Task – 22. Juli. Der Blick zu den Windrädern ist vielversprechend. Im Gegensatz zu den vorhergehenden Tagen drehen sie sich sehr langsam, was für uns bedeutet, dass wir im Fluggebiet von Montalegre bleiben können. Eine 64 Kilometer

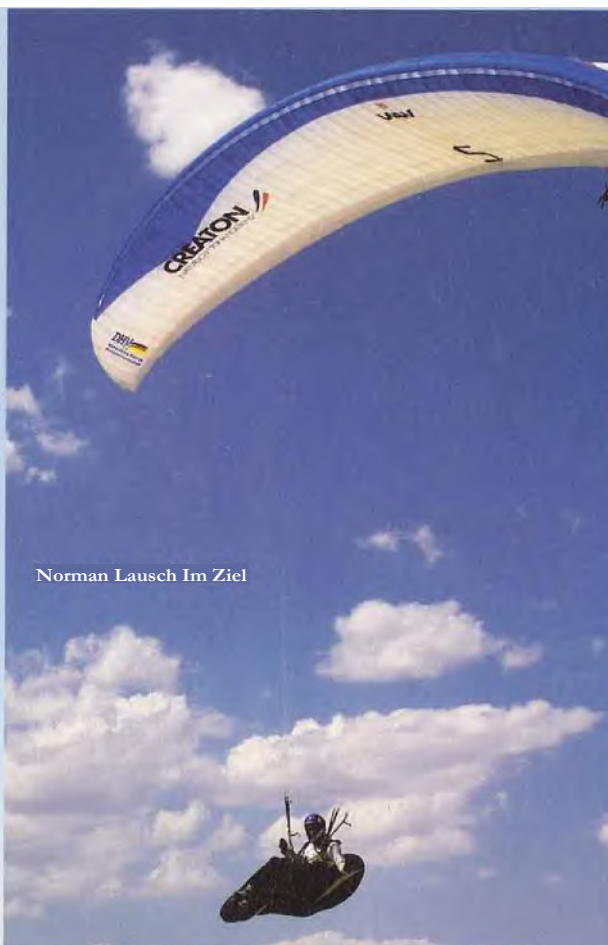
lange Aufgabe liegt vor uns und die Bedingungen scheinen sehr gut zu sein. Schon kurz nach dem Start ist das gesamte Deutsche Team an der Wolkenbasis. Mit Ausnahme von Oliver Rössel, der aufgrund eines Infekts im Ohr nicht mehr an den Start gehen kann und für den Rest der WM ausfällt. Allen ist klar, dass nun ein wichtiger Pilot im Team fehlt und ab jetzt jeder Fehler uns wichtige Punkte und Plätze kosten wird.

Mit diesem Bewusstsein geht es noch konzentrierter zur Sache. Mit einer idealen Ausgangsposition fliegen wir in den Startzylinder ein und holen schon kurze Zeit später die erste Wende. Bis Chaves fliegt der Führungspulk auf Sicherheit und kommt mal wieder nur langsam voran. Norman kontrolliert als höchster souverän den Führungspulk, während Achim und Torsten dicht bei ihm das Trio perfekt machen.

Bei Kilometer 54 trifft Alex Hofer eine taktische Entscheidung. Er muss den führenden und bis dahin fehlerfrei fliegenden Norman irgendwie abschütteln und schlägt einen Haken ein. Während Torsten und Achim bei Alex Hofer beleihen, fliegt Norman zusammen mit Jimmy Pacher weiter nördlich auf der Ideallinie weiter. Leider endet diese Route zehn Kilometer vor dem Ziel in einem

thermikarmen Gebiet, während der Pulk um Alex Hofer nach anfänglichen Schwierigkeiten ordentlich aufholt und am Ende unter einer Wolkenstraße ordentlich Gas geben kann. Im „Low-Rider, Stil“ gewinnt der Schweizer den Task. Kurz darauf erreichen Achim (6. Platz), Torsten (10. Platz) und Norman (16. Platz) das Ziel. Tagessieger Alex Hofer übernimmt die Führung in der Einzelwertung vor Achim und Jean-Marc Caron. Die Freude im Deutschen Team ist groß, da der erste Platz in der Nationenwertung wieder einmal verteidigt wurde und Dorothea Stichlmair das erste Mal die Ziellinie von oben gesehen hat.

Für einige andere Piloten bedeutet dieser Task jedoch das Ende aller WM-Träume. Der auf Rang vier platzierte Italiener Marco Littame steht fassungslos ganze sechs (!) Meter vor der Ziellinie,





Stefan Traut:

„Bei meinem ersten Einsatz in der Nationalmannschaft blieb ich leider weit hinter meinen persönlichen Zielen zurück. Das hohe Pilotenniveau hier in Portugal und das flache Gelände erlaubten kaum den gewohnten, selbstständigen Flugstil wie in den Alpen. Zum schnellen Vorankommen war es unabdingbar in Gruppen zu fliegen, einmal den Führungspulk verloren, war es nur schwer möglich bzw. riskant wieder Anschluss nach vorne zu finden. Ich freue mich, dass ich mit dazu beitragen konnte in der Nationenwertung den 3. Platz zu sichern, was nach dem krankheitsbedingten Ausfalls unseres Teamkollegen Oliver Rössel noch als befriedigende Leistung anzusehen ist.“



während der bis dahin fünftplatzierte Rene Hauser ausgerechnet an seinem Geburtstag vorzeitig am Boden steht und ebenfalls keine Chance auf ein gutes WM-Resultat mehr hat.

Speedrun nach Mirandela

5. Task — 23. Juli. Die tiefe Basis über Montalegre und ein starker Nordwestwind veranlassen die Organisation ein weiteres Mal nach Chaves zu fahren. Für den späten Nachmittag ist ein Frontdurchzug angekündigt und so wird ein kurzer, 42 Kilometer langer, „Speedrun“ nach Mirandela angesetzt. Die Einzelzeitwertung ist nicht nur im Deutschen Team sehr umstritten, denn sie erfordert neben einem optimalen Abflugzeitpunkt

auch ein gehöriges Maß an Glück. Während Achim und Norman relaxed auf ein "Orde-red-Launch" zurückgreifen können, weil sie weiter unter den Top 15 platziert sind, bekommt Torsten die Folgen seines seitlichen Ziellinien-Überflugs erneut zu spüren. Er muss sich in die endlose Schlange der WM-Teilnehmer einreihen „Ganz nette Sache, mal 'ne Stunde im Staub zu stehen, die Sonne auf sich scheinen und Jeden auf seinem Schirm rumtrampeln zu lassen"! Mehrfach wird wegen zu starkem Wind das Fenster geschlossen, dann

aber doch wieder geöffnet und schließlich rennt Torsten noch Charlie löst um, dessen Linse während des Startlaufs genau auf ihn gerichtet ist.

Erstmal an der Basis läuft es aber dann doch. Am Startradius trifft Torsten auf die Top-Jungs, die schon geraume Zeit auf einen günstigen Abflugzeitpunkt warten. Der Brasilianer Frank Brown versucht mit Zwischenrufen die Meute zum Einfliegen in den 42 Kilometer Zylinder zu bringen, doch niemand lässt sich von ihm irritieren. Um 16:30 Uhr legt dann Christian "Chrigel" Maurer endlich los. Als Frontman für Alex Hofer zeigt er die Bärte an. Nur viermal muss für die 42 Kilometer lange Aufgabe richtig aufgedreht werden, einige Piloten erreichen einen Groundspeed von über 90 Kilometern pro Stunde und mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 54 Kilometern pro Stunde erreicht Torsten mit der sechstbesten Zeit das Ziel. Dorothea Stichlmair fliegt im selben Pulk und punktet erstmals für die Teamwertung.

Stefan Mast:

„Wir sind zur &Weltmeisterschaft nach Portugal gefahren, um Gold in der Teamwertung zu holen. Noch nie sind wir diesem Ziel so nahe gewesen. Auch wenn es zum Schluss „nur“ für die Bronzemedaille gereicht hat, konnten wir bis zum vorletzten Durchgang mit der Führung in der Einzel- und Mannschaftswertung unter Beweis stellen, dass das deutsche Team das fliegerische Potential hierfür hat. Die Leistungsdichte war bei dieser Weltmeisterschaft enorm. Mit dem Kernteam um Achim loos, Oliver Rössel, Norman Lausch und Torsten Siegel konnten wir starken Druck auf unsere Hauptkonkurrenten Schweiz, Frankreich und Österreich ausüben. Die guten Ergebnisse von Dorothea Stichlmair und Stefan Traut waren ebenfalls sehr wichtig. Es ist das fünfte Mal, dass unser Team Edelmetall bei Welt- und Europameisterschaften mit nach Hause bringt. Die nächste Weltmeisterschaft wird 2005 in Brasilien ausgetragen. Wir werden dort wieder antreten um die Goldmedaille zu holen.“



Norman ist alleine über dem Flachland unterwegs, kann aber trotzdem noch eine gute Zeit erzielen und verbessert sich in der Gesamtwertung auf Platz 3.

Stefan Traut ist zu früh unterwegs, obwohl die Wolken gut aussehen, geht es nicht richtig voran und die Zeit läuft ihm davon. Noch schlimmer sieht es dann bei Achim aus. Am Start ist für kurze Zeit einfach mal die Thermik weg und nach drei Stunden Kampf endet für ihn der Traum vom Po-



Achim Joas:

„Mein Ziel bei dieser Weltmeisterschaft war vorrangig mit unserem Team Gold in der Nationenwertung zu holen. Auch in der Einzelwertung sah es lange Zeit nach einer absoluten Topplatzierung aus. Leider haben wir in diesem Wettbewerb unsere Favoritenrolle nicht bis zum Schluss halten können.“

dest. Er steht ziemlich frustriert am Boden. Die Schweizer übernehmen an diesem Tag erstmals vor uns die Führung in der Teamwertung, doch der Punkteabstand bleibt noch erträglich. Wir sind uns sicher, dass wir mit etwas Glück auch wieder Punkte gutmachen können.

Ende aller taktischen Entscheidungen

6. Task — 24. Juli. Mal wieder in Chaves angekommen, erwartet uns Rückseitenwetter wie aus dem Bilderbuch und die heutige 100 km lange Aufga-



Team Germany: powered by VW Nutzfahrzeuge

mit 780 (!) Punkten. Während die Schweiz ihren Vorsprung weiter ausbaut, können die Österreicher durch diesen Wind-Task 200 Punkte aufholen und uns in der Teamwertung auf den dritten Platz verweisen.

Gold verloren und Bronze gewonnen

Das Blatt hat sich gewendet. Die Wetterprognosen für die

alles nur noch um die eine Frage: „Erhalten wir noch einmal die Möglichkeit, unser Ergebnis zu verbessern?“ Doch zu dieser Chance sollte es nicht mehr kommen. Am vorletzten Tag zieht eine Kaltfront über den Norden Portugals und das angeblühte „Rückseitenwetter“ am Finaltag lässt ebenfalls keinen weiteren Task mehr zu.

Um 12:30 Uhr erklärt Meetdirector Jorge Oliveira die 8. Weltmeisterschaft für beendet. Es regnet in Strömen während der Siegerehrung und natürlich trauern Achim und Norman ihren verpassten Chancen in der Einzelwertung nach. Doch Dorly bringt es am Ende auf den Punkt: „Mensch Jungs, wir haben die Bronzemedaille gewonnen und ich

be scheint angesichts der Wolkenstraßen, die sich auf 2.100 Metern am Himmel gen Südosten ziehen, eine gute Wahl zu sein. Doch kaum an der Basis angekommen merken wir, dass die Windwerte wieder nicht der Vorhersage entsprechen. Bis zur ersten Wende nach acht Kilometern geht es recht gut unter der Basis voran. Torsten, Achim, Alex Hofer und Christian Maurer fliegen im gleichen Pulk, während Norman den Speedrun etwas verzögert angeht, um von hinten wieder aufzuschließen und so Punkte auf die Schweizer aufzuholen.

Der Wind erreicht mittlerweile 30 bis 35 Kilometern pro Stunde und die Bärte sind so versetzt und unstetig, dass bei jedem Zentrieren eher Strecke vernichtet als gewonnen wird. Die zweite Wende bleibt heute für alle Piloten unerreichbar, denn ohne eine einzige Wolke am Himmel ist der

Gegenwindschenkel von 20 Kilometern Länge nicht zu schaffen. Die Frage warum die Tasksetter die windanfällige Wende bei Calderones **wieder** eingebaut haben, wird für immer ihr Geheimnis bleiben. Ebenfalls

offen bleibt die Frage, warum eine Gruppe portugiesischer „Locals“ trotz geringer Höhe sehr früh versucht die Pass-Wende anzufliegen. Wussten sie am Ende etwa schon im Voraus, dass der Wind am Nachmittag sehr stark über das Plateau weht?

Bei der Rückfahrt gehen wir davon aus, dass der Durchgang, ähnlich wie bei vergleichbaren Tasks, mit 300 bis 400 Punkten gewertet wird. Mit Torsten auf Platz vier und Achim auf Platz sechs sollte sich in der Rangliste zudem nichts ändern. Doch am Ende haben wir uns alle getäuscht und der Blick auf die neuen Listen ist ernüchternd. Die GAP-Formel bewertet diesen unvollendeten Task

Norman Lausch

„Als ich vor 3 Jahren mit der Wettkampffliegerei angefangen habe, war es mein Traum, bei einer WM mitzufiegen. Durch Vorbereitung in den Nordic Open zuvor und konstant gute Leistungen konnte ich gleich den ersten Durchgang gewinnen und lag nach der ersten Woche auf dem 1. Platz. Da kommt man schon mal ins Träumen wie es wäre, wenn. Durch einen Taktikfehler im letzten Flug ist ein 13. Platz (vorher 3.) in der Einzelwertung zwar nicht befriedigend, aber ich weiß, dass für mich ein Sieg möglich ist, immerhin ist es meine erste WM! Es war interessant, wie sich die Wettkampftaktik in einem so schwierigen Gelände täglich ändert und ebenso das Wetter ließ sich immer was Neues einfallen und so ging es beim

Einlanden schon mal rückwärts. Auch Mr. GAP hat wieder zugeschlagen und uns am letzten Tag eine neue Auslegung seiner Extrem-Formel aufgezeigt. Resümierend war es eine sportlich hervorragende WM mit immerhin 6 gewerteten Durchgängen.



ree,- cREAT64



letzten zwei Tage der WM sind denkbar schlecht. Waren es zu Beginn der WM die Schweizer, die auf besseres Wetter und viele Durchgänge gehofft haben, dreht sich nun im Deutschen Team

freue mich riesig darüber.“ So feiern wir dann auch noch ordentlich mit den ganzen WM-Teilnehmern, blicken zuversichtlich in die Zukunft und wissen, dass wir mit etwas Glück auch mal ganz oben stehen können - das haben wir bei dieser WM bewiesen.

Stefan Mast

Team Wertung

Platz	Nation	Punkte
1.	Switzerland	12482
2.	Austria	12135
3.	Germany	12092
4.	Japan	11970
5.	France	11923

Einzelwertung

Platz	Name	Nation	Punkte
1.	Alex Hofer	CH	4232
2.	Frank Brown	BRA	4137
13.	Masataka Kawachi	1AP	4041
4.	Kaoru Ogisawa	JAP	4034
5.	Helmut Eichholzer	AUT	4007

Damen

Platz	Name	Nation	Punkte
1.	Petra Krausova	CZE	3720
2.	Nicole Nussbaum	CH	3585
3.	Louise Crandal	DK	3439



Die Weltmeister Alex Hofer (CH) und Petra Krausova (CZE)



Mit dem Kopf bei der Arbeit oder beruflich im Abseits?

Gerling EGO. Die Berufsunfähigkeitsversicherung
ohne Verweisklausel für DHV-Mitglieder.



Eine aufstrebende Karriere kann durch einen Unfall oder eine Krankheit schnell beendet sein. Wenn Sie Ihren Beruf nicht mehr ausüben können, müssen Sie mit finanziellen Einbußen rechnen. Gerade die unter 40-Jährigen sind von den Einschränkungen der gesetzlichen Rentenleistungen besonders betroffen. Gerling EGO sichert Ihr Einkommen bereits bei Eintritt einer Berufsunfähigkeit von 50 % - ohne Sie auf eine andere Tätigkeit zu verweisen. DHV-Mitglieder profitieren dabei von speziellen Konditionen.

Weitere Informationen unter Gerling Firmen- und Privat-Service AG, Theodor-Heuss-Allee 108, 60486 Frankfurt, Michaela Schäfer, Tel. +49 69 7567-395 oder michaela.schaeferl@gerling.de. Sie können uns auch einfach den nebenstehenden Coupon faxen.

Fax +49 69 7567-230

!Vor- und Zuname

!Straße, Hausnummer

!Postleitzahl, Ort

*Tel./Fax privat

!Tel./Fax geschäftlich

*Geburtsdatum

Beruf

☐ selbständig

☐ angestellt

GERLING
Wir unternehmen Sicherheit.

GERMAN CUP 2003



Spannendes „German Cup“ Fanee rin Garrndsche

Remo Kutz gewinnt mit konstanten Leistungen vor Christian Blum und Renate Griebel

14. F.

Nachdem die German Cup Piloten mit gerade mal einem Durchgang in Greifenburg und einem am Wallberg vom Wetter in dieser Saison nicht gerade verwöhnt wurden, revanchierte sich Petrus von 22. – 24. August nochmal mit strahlendem Sommerwetter und Temperaturen um 30 Grad.

Weil der Durchgang am Wallberg wegen sehr stabilen Verhältnissen nur sehr wenig Punkte auf die Konten der Sportler brachte, war in der Wertung noch alles drin. Und so fanden sich unter der bewährten Leitung von Harry Buntz und Stephan „Staps“ Hüglin 46 hochmotivierte Piloten am Fuße „Deutschlands frühesten Thermikberges“, dem Wank ein um eine schöne Aufgabe zu fliegen. Nach der obligaten Startboje am Geroldsee führte der Weg über den Kramer zur Steppbergalm, weiter nach Norden zum Schloss Linderhof und dann über Graswang und das Garmischer Skistadion ins Ziel – das an diesem Tag kein Pilot erreichen konnte. Die Gründe dafür waren schnell erkannt: Die Basis etwas tiefer als erwartet, der Wind etwas stärker als erwartet und schon zeigt sich der Kramer von seiner ungemütlicheren (Lee-)Seite, die den Großteil des Feldes bereits unmittelbar nach der Querung zum Landen zwang. Die Wenigen, die es am Kramer wieder nach oben schafften, hatten später mit Abschattungen zu kämpfen, so dass am Ende Sebastian Amann mit 30,5 km als Tages-

bester feststand. Ein großes Lob gebührt den Mitgliedern des Garmischer Clubs, die an allen drei Tagen trotz sommerlicher Gluthitze stundenlang den Grill anheizten und die Piloten mit Speis und Trank zum Selbstkostenpreis versorgten.

Die Erfahrungen des ersten Tages bewogen die Tasksetter dazu, an den beiden Folgetagen im Garmischer-Kessel zu bleiben und so standen am Samstag 43,5 km über sechs Wendepunkte als Aufgabe am Taskboard. Bei guter Thermik und hoher Basis war der Spitzenpulk sehr schnell unterwegs; nach gut 95 Minuten preschten die ersten 8 Piloten im Sekundenabstand ins Ziel. Gewonnen hat diesen Durchgang der Gewinner des B-German Cups, Holger Vier.

In der Gesamtwertung ergab sich nach diesem Durchgang ein spannendes Bild: Den Vorjahres-Sieger Peter Keller und den Overall-Führenden Tobias Schreiner trennten gerade mal zwei Punkte, danach die Verfolger in Lauerstellung mit knapp 200 Punkten Rückstand, sehr eng beinander: Remo Kutz, Christian Blum, Renate Griebel und Udo Müller-Blümlein, die ihre Chance auf den Gesamtgewinn nur bei einem Fehler der beiden Führenden nutzen könnten. Im dritten Task, in der Aufgabenstellung dem zweiten recht ähnlich, zeigte sich nach zwei Dritteln der 46

sikvee14

NOVA

FIREBIRD SKY SPORTS AG

INTELLITE

SWING

ozone

freex

independence

Sponsored by





km langen Strecke das gewohnte Bild: Nach der Querung auf die Südseite des Garmischer Kessels klebt der Pulk am Hang und arbeitet sich mühsam im Hangaufwind nach oben. Holger Vier und Peter Keller hatten am Vortag bewiesen, dass man in Garmisch wirklich unglaublich tief fliegen kann und trotzdem ins Ziel kommt. Oberhalb des Skistadions verlor schließlich Tobias Schreiner als Erster die Geduld und flog tief los, um die Wende „Wamberg Kapelle“ zu umrunden – zu tief, wie sich schnell herausstellte. Die Verfolger Peter Keller und Holger Vier waren dem Vorstoß gefolgt und mussten ebenfalls in der Nähe der Kapelle landen gehen. Die etwas Geduldigeren wurden an diesem Tag belohnt und konnten sicher ins Ziel fliegen. Allen voran der in Garmisch sehr konstant fliegende Hans Walcher, der als einziger für die Strecke an diesem Tag unter zwei Stunden benötigte und damit auch die Gesamtwertung des German Cup in Garmisch für sich entscheiden konnte. Nach fünf geflogenen Durchgängen standen die Sieger des German Cup 2003 fest: Remo Kutz (Ozone Vulcan) gewinnt mit gerade mal 17 Punkten Vorsprung vor Christian Blum (Advance Omega 5) vor der amtierenden deutschen Meisterin und Gewinnerin des German Cup 2003 Renate Griebel (Gin Nomad). Vielen Dank für ein gelungenes German Cup Jahr an die Sponsoren, den DHV, dem Organisationsleiter Stefan Mast sowie den Wettbewerbsleitern Harry Buntz und Stephan Hüglin und natürlich allen teilnehmenden Piloten!

Tobias Schreiner

German Cup Garmisch

Platz	Name	Gerät
1.	Hans Walcher	Firebird Hornet SP
2.	Hagen Mühlich	UP Trango Race
3.	Remo Kutz	Ozone Vulcan
3.	Christian Blum	Advance Omega 5
1.	Dame Renate Griebel	Gin Nomad

Ergebnisse German Cup 2003 overall

1.	Remo Kutz	Ozone Vulcan
2.	Christian Blum	Advance Omega 5
3.	Renate Griebel	Gin Nomad
4.	Udo Müller-Blümlein	Ozone Proton GT
5.	Tobias Schreiner	Ozone Vulcan
6.	Peter Keller	Ozone Proton GT
7.	Andreas Voigt	Ozone Vulcan
8.	David Willemoth	Firebird Hornet SP
9.	Axel Baudendistel	Ozone Vulcan
10.	Hans Walcher	Firebird Hornet SP

Damen:

Platz	Name	Gerät
1.	Renate Griebel	Gin Nomad
2.	Johanna Böhne	Gin Oasis
3.	Ewa Cieslewicz	Ozone Vulcan



Sieger B-German Cup Holger Vier





Ostdeutsche ES-Meisterschaft

Nach dem Vorjahres-Ausflug in die Berge ist die Ostdeutsche Landesmeisterschaft 2003 wieder an die Winde zurückgekehrt. Aber auch dieser 4. Wettbewerb der ostdeutschen Gleitschirmflieger — der 3. im Flachlandstrecken-Dorado Altes Lager — war nur sparsam vom Wettergott gesegnet. Bei wechselhaften und zähen Bedingungen, die etliche Zweit- und Drittstarts nach Absaufen erforderten und insgesamt zu langen Wartezeiten in der Startschlange führten, gelangen den 16 Herren und 2 Damen aus Berlin, Brandenburg, Thüringen, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Niedersachsen immerhin zwei gültige Tasks. Eingedenk der Gewittervorhersage zum Nachmittag war als erste Aufgabe am 24. Juli ein 26-km-Zielflug nach Brück angesetzt, den Vorjahres-Zweiter Thomas Stöwe mit einem sensationellen Schnitt von 31 km/h in 46 Minuten gewann, gefolgt vom amtierenden ostdeutschen Meister Martin Collischon. Snezana Kocijancic, die den Startzylinder etwas später durchquert hatte, brach aufgrund der raschen Überentwicklung ihren Flug aus Sicherheitsgründen ab und landete 6 km vor dem Ziel als Tages-Dritte. Durchaus hoffnungsvoll ließ sich der zweite Tag, der 25. Juli, an. Ein paar Vorflieger genossen schon am frühen Vormittag gemächlich den Landschaftsblick aus Basishöhe und man entschied sich für einen 31-km-Zielflug, diesmal nach Osten.

Pünktlich zur Fensteröffnung zog der Himmel zu. Erst gegen 16.30 Uhr, nach einer weiteren Umbau-Pause wegen drehenden Windes, kam die erste Gruppe vom Platz weg. Obwohl die DCB-Schleppmannschaft alles nur Mögliche tat, um die Wettkämpfer jetzt schnellstens in die Luft zu bringen, reichte das knapp einstündige Sonnenfenster leider nicht für alle; die letzten Starter flogen wieder Platzrunden im Schatten. Die Davongekommenen sahen sich derweil mit kniffligsten Verhältnissen konfrontiert. Zu den lästigen Abschattungen kam, dass sich die Wettkämpfer in Richtung Ziel die ganze Zeit gegen den drehenden und auffrischenden Wind vorkämpfen mussten.

Results

Platz	Name	Gerät
1.	Thomas Stöwe	Swing Cirrus
2.	Berthold Fuchs	Advance Sigma 4
3.	Jörg Med	Ozone Octane

Der 12,3 km/h-Schnitt des dritten Jörg Maaß spricht hier Bände. Auf Rang 1 flog erneut Thomas Stöwe, gefolgt von Berthold Fuchs (beide DCB). Zähigkeit bewies insbesondere Dietrich Münchmeyer, der sich im letzten Sonnenfleck über einer Häusergruppe aus 110 Metern „Höhe“ wieder ausgrub und dem am Ende trotz Gegenwindes von bis zu 20 km/h nur drei km zum Goal fehlten.

Wettbewerbsleiter Willi Kuck und DCB-Vorsitzender Christoph Buddée sprachen den Windenführern, Startleitern und Helfern, ohne die eine Meisterschaft im Flachland gar nicht möglich ist, ihren herzlichen Dank aus.

Bettina Ebeling



Ostbayerncup Im Aufwind

Der Ostbayerncup ist ein sehr beliebter Wettkampf für Streckenjäger im Flachland. Nach dem DHV Online Contest ist es der zweitgrößte Streckenflugwettbewerb mit 22 Vereinen aus Bayern. Derzeit haben schon 85 Teilnehmer ihre Flüge eingereicht, die sich sehen lassen können. Die Wertung ist aber ein wenig anders als beim Online Contest. Da Ziel-Rück und Dreiecke im Flachland etwas schwieriger zu fliegen sind werden diese mit einem höheren Faktor gewertet. Der Wertungszeitraum ist vom 01.01 - 30.09. eines Jahres.

Die Wertungsfaktoren für HG und GS sind:

Freie Strecke: 1,5 Punkte/km

Ziel-Rück und flaches Dreieck: 2,0 Punkte/km

FAI Dreieck: 2,8 Punkte/km

Bei den Hängegleitern gibt es zusätzlich einen Handicap-Faktor mit dem multipliziert wird:

Hängegleiter mit Turm Faktor 1,18

Hängegleiter ohne Turm Faktor 1,00

Starrflügel Faktor 0,85

Die Wertung bei den Gleitschirmen bis 50 km kann mit Start und Landmeldung dokumentiert werden. Damit haben es Einsteiger etwas leichter. Flüge über 50 km müssen laut DHVAusschreibung erfolgen. Anders wie beim Online Contest ist auch die Einteilung der Offenen und der Sportklasse bei den Gleitschirmen. Die Sportklasse sind Gleitschirme mit der Klassifizierung 1 oder 1-2 und die Offene Klasse mit 2 oder darüber.

Ostbayerncup Sportklasse:

In der Sportklasse führt zur Zeit Ruland Karl mit Gin Oasis. Er flog u.a. am 09.08.03 von Dürnsricht aus 104 km und hat somit 370 Punkte. Damit konnte er Gerd Herre auf den zweiten Platz verdrängen, der mit seinem Vibe 235 Punkte besitzt. Erstaunlich ist, dass der dritte Platz von einer Frau verteidigt wird. Rosi Dauer auf Oasis konnte immerhin 25 Männer hinter sich lassen. In der Mannschaftswertung führt der DGC Jura mit Gerd Herre, Rosi Dauer und Robert Zwickl mit 549 Punkten.

Ostbayerncup Offene Klasse:

Einen Hammerflug in der offenen Klasse machte am 21.06. Andreas Koelz von dem Bamberger GSC auf Gradient mit 220 km freie Strecke. Das dürfte der weiteste Flug bei uns im Flachland mit einem Gleitschirm sein. Damit liegt er auf dem 2. Platz hinter dem Favoriten Erwin Auer vom GSC Bayerwald. Mit seinem Stratus 5 flog er beachtliche FAI-Dreiecke von 94 und 99 km. Das ergibt zusammen mit einer freien Strecke von 176 km 806 Punkte und damit liegt er auf Platz 1. Dritter Verfolger ist Karl Bauer vom GSC Bayerwald. Sein bester Flug auf Boomerang II ist ein FAI Dreieck mit 88 km.

In der Mannschaftswertung führt der GSC Bayerwald mit Erwin Auer, Karl Bauer und Thomas Stidl mit 2127 Punkten. Verfolgt werden Sie von dem Bamberger GSC Andreas Koelz, DietmarThen und Ralph Schloeffel mit 1683 Punkten.

Ostbayerncup Hängegleiter

Bei den Hängegleitern führt derzeit Reinhard Pöpl vom DFC Ingolstadt mit seinem ATOS. Er flog am 08.07.03 von Forst bis nach St. Pölten (A) 352 km. Zwei Tage später von Oberemendorf ebenfalls nach St. Pölten 330 km. Zusammen mit seinem 224 km Flachlanddreieck hat er 1437 Punkte. Auf dem 2. Platz konnte sich Ernst Lehmann vorkämpfen. Erst im August gab der Dreiecksspezialist richtig Gas. Seine vier größten Dreiecke flog er vom 03.08 – 09.08.03. In der Wertung sind 211, 185, 170 km FAI Dreiecke und somit 1348 Punkte. Ebenfalls ein Dreiecksspezialist ist Lorenz Fritz der auf dem 3. Platz liegt mit 1231 Punkten. Er flog genauso wie Ernst vom 03.08. – 10.08.03 vier FAI Dreiecke. Erst vor kurzem bekam er seinen ATOS V und flog sofort beachtliche Dreiecke von 166, 167 und 184 km. Mit knapp 200 Punkten Vorsprung führen die Nordbayrischen Drachenfliegervor dem DFC Ingolstadt. In der Mannschaft geben sich hinter Ernst Lehmann die Brüder Götz ein heißes Rennen. Mit 1102 Punkten liegt Peter Götz nur knapp hinter seinem Bruder Alfred mit 1183 Punkten. Auf keinen Fall vergessen möchte ich die flexiblen Drachen, die meiner Meinung nach bei den FAI Dreiecken etwas in Nachteil geraten sind.

Am besten von den flexiblen konnte sich MaxAltmannshofer durchsetzen und liegt auf Platz 6. Verfolgt wird er von Moritz Matschoss und Georg Rauscher. Beachtlich ist auch die Leistung von unserem ältesten Teilnehmer Paul Wittmann mit 72 Jahren. Er steht auf Platz 9 mit 781 Punkten.

Ostbayerncup Gleitschirmtandem

Durch die Teilnahme von 7 Tandempiloten bei den Gleitschirmen wird auch hier eine Preisverleihung stattfinden. Die ersten drei Tandempiloten sind:

Thomas Gietl (XC-Flatlands) mit 192,9 Punkten, Matthias Wild ((DFC Fensterbachtal) mit 125,1 Punkten und Charly Gross (XC-Flatlands) mit 94,7 Punkten.

Reinhard Pöpl

Outdoor-Trophy 2003

Airtaxi Osttirol holt sich den Sieg. Ihre Waffen waren Mountainbikes, Laufschuhe, Paragleiter und Kajaks – ihre Gegner die unbarmherzige Natur im malerischen Bregenzerwald, die brütende Hitze und der innere Schweinehund. 188 Athleten und Athletinnen aus 8 Nationen waren am Samstag, dem 16. August 2003, bei der 2. Auflage der Outdoortrophy, dem extremsten, spektakulärsten und atemberaubendsten Teamwettkampf in Vorarlberg am Start. Es gab keine Unfälle, super Wetter und viele Zuschauer. Das Rahmenprogramm mit Trial Biker Rainer Wollendorfer begeisterte die Zuschauer genauso, wie der Absprung von Mike Küng, dem Paragleit Akrobatikstar, aus einem Helikopter. Bei der anschließenden Siegerehrung wurde mit Sekt geduscht wie bei der Formel 1 und so richtig abgefeiert. Die nächste Outdoortrophy folgt am 13./14.08.2004! Alle Ergebnisse auf: www.outdoortrophy.com.



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.dhvh.de>

e-mail DHV:

dhv@dhvh.de

Telefon-Nummern

Info-Fon: 08022/9675-55

Fax 08022/9675-99

Mitgliederservice/Versicherung

08022/9675-0

e-mail: mitgliederservice@dhvh.de

Ausbildung

08022/9675-30

e-mail: ausbildung@dhvh.de

Sport

08022/9675.50

e-mail: sport@dhvh.de

Retrieb/Gelände

08022/967510

e-mail: gelaende@dhvh.de

Technik

08022/9675.40

e-mail: technik@dhvh.de

Öffentlichkeitsarbeit

08022/9675-62

e-mail: pr@dhvh.de

Sicherheit

08022/9675-32

sicherheit@dhvh.de

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.

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Fotos sind geschützt. Verwertung nur mit Einwilligung des Verbandes.

DHV:

vertreten durch Charlie löst 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: Oliver Barthelmes

21. Bärenpokal der Althofdrachen

Gute Thermik und ein stabiler Wind aus westlicher Richtung begünstigte einen gelungenen 21. Bärenpokal. Die angereisten Pilotinnen und Piloten aus Hessen, Bayern, Berlin, NRW und Baden-Württemberg flogen am Tannschach wieder um Punkte und gute Flugzeiten. Mit 26 Startern war das Feld wie in den vergangenen Jahren recht gut besetzt. Am Samstag begann der Flugtag um 10.30 Uhr mit den ersten von insgesamt 96 Starts an der Rampe am Tannschach. Die Pilotinnen und Piloten konnten unter drei Aufgaben wählen. Ein Zeitflug mit maximaler Flugzeit von 2 Stunden erbrachte ebenso viele Punkte wie ein Race von 8 Minuten vom Start über den Bernstein bis zur Landwiese in Althof. Eine sichere gestandene Landung war aber nötig, sonst waren alle Bemühungen umsonst. Die größten Streckenflüge wurden mit knapp 52 und 48 km an diesem Tage absolviert. Nach dem ersten Wertungstag lagen der Vorjahressieger Tim Grabowski und Hans-Jörg Schiller von „den Althofdrachen“ nur 90 Punkte auseinander. Auch die anderen Teilnehmer waren auf den nachfolgenden Plätzen immer nur wenige Punkte voneinander entfernt. So versprach der Sonntag für Alle einen spannenden Wettkampftag. Doch am Abend wurde erst noch gefeiert, bei Musik „mit Armin“ wurde ausgiebig getanzt. Der Sonntag begann mit einem gemeinsamen Frühstück im Festzelt. Der Wettbewerbsleiter startete den 2ten Wettkampftag um 10.00 Uhr. Der Westwind vom Samstag drehte auf Nord und so musste die Winde in Betrieb genommen werden. Für die Zuschauer und Gäste am Festzelt waren die Starts vom Südhang gut zu verfolgen. Die technisch interessierten Zuschauer hatten die Gelegenheit, sich die Schleppwinde einmal aus der Nähe anzusehen. Fragen wurden vom Windenfahrer und vom Startleiter fachkundig beantwortet. Lange und weite Flüge wie am Samstag konnte es leider am Sonntag nicht geben, doch versuchten die Pilotinnen und Piloten die Thermik soweit es möglich war zu nutzen. Am Ende des Wertungstages stellte sich dann für alle Teilnehmer die Frage nach der eigenen Platzierung. Die Wettbewerbsleiter Klaus Butzke und Werner Fleck werteten um 17.30 Uhr



dann alle Einzelergebnisse aus und danach stand der Sieger des diesjährigen Bärenpokals fest. Bärenpokalsieger und Vereinsmeister wurde Tim Grabowski, den zweiten Platz belegte Hans-Jörg Schiller und den dritten Platz sowie den Damenpokal gewann Petra Fleck von „den Althofdrachen“, den vierten Platz errang Rainer Rössler aus Mutlingen und fünfter wurde Henrik Hilsbos aus Berlin.

Im Anschluss an die Siegerehrung bedankte sich der 1. Vorsitzende Peter Voigt bei allen Helfern für die geleistete Arbeit beim diesjährigen Bärenpokal. Ein schöner und fliegerisch erfolgreicher 21. Bärenpokal ging mit fröhlicher Stimmung bei angenehmen Temperaturen zu Ende.

An dieser Stelle möchten sich der Vorstand „der Althofdrachen“ noch einmal bei allen Spendern für ihre Unterstützung auf das allerherzlichste bedanken. Der Dank gilt auch allen, die Ihre Genehmigungen zur Benutzung der Wiesen gegeben haben sowie den zahlreichen Kuchenspenden aus Bernbach.

Die Althofdrachen, Ralf Böhn

WETTBEWERBS **SPORT** TERMINE VERANSTALTUNGEN

Gleitschirm

World Cu Finale

Bewerb	Termin	Kontakt
La Reunion Islands	09.11. - 15.11.03 kein Ausweichtermin	

Sonstige Wettbewerbe

Bewerb	Termin	Kontakt
All African Open	14.12. - 20.12.03	www.paragliding.co.za/comps/index.html
Wettbewerbe CIVL Kat.2	alle	http://events.fai.org/paragliding/calendrar.asp

Organisatoren GS

Liga u. German Open	Stefan Mast - tel. 0171/3543772 SMast@dhv.de
LM Bayern, NRW, RLP	Stefan Mast - tel. 0171/3543772 SMast@dhv.de
LM- Ost	Wilfried Kuck - tel. 030/39104907
German - Cup	Stefan Mast - tel. 0171/3543772 SMast@dhv.de
Ladies- & Junior Challenge DHV	tel. 08022/9675-50 SMast@dhv.de

Drachen

Sonstige Wettbewerbe

Bewerb	Termin	Kontakt	Wettbewerbsort
Wettbewerbe CIVL Kat. 2	alle	http://events.fai.org/hgpg/civil-calendar.asp	
Senioren Europa Cup	offen	www.senioren-europacup.de/	Monte Dolada

Organisatoren HG

Liga -A	Lukas Etz -tel. 06251/586436 Lukas.Etz@gmx.de
German Open	Lukas Etz -tel. 06251/586436 Lukas.Etz@gmx.de

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

(für UL im Internet www.dhcle 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 Österreich.

Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekenzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

ei» Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedsvereins im Versicherungsjahr.

2» Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme:

2.500,- € bei Tod

5.000,- € bei Invalidität

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

Kombinierte Halter-Haftpflicht und Passagier-Haftpflicht (CSI.)

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,- €

(4» Flug-Unfall

Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2.500,- € bei

Tod, 5.000,- € bei Invalidität.

Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
23,10 €

Zusätzlich mit 3,00 Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Engagementgeld je Krankenhausaufenthalt. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
33,20 €

(4» Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme: 5.000,- €

Umfang: Verdreifachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
6,60 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Engagementgeld je Krankenhausaufenthalt. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
16,50 €



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,- €

Ee Flug-Unfall Passagier
Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Verzehnfachung möglich

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
13,30 €

Flug-Unfall Passagier nur in Österreich
Deckungssumme: 40.000,- € bei Tod und Invalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
47,80 €

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Gelände-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

Startwinden-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung. Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Startwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
33,20 €

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten

Deckungssumme: 2.500,- €

Umfang: Suche, Rettung, Krankentransport, notwendiger Rücktransport, Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts.

Schirmpacker-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- €

pauschal für Personen- und Sachschäden, Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.

Startleiter-Haftpflicht

Deckungssumme: 500.000,- €

pauschal für Personen- und Sachschäden. Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

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 Mitgliedsvereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

Deckung. weltweit (MO Europa **M^R** Deutschland Österreich



tel-4V 1 leichtester zugelassener Gleitschirm

der Klassiker für das le Fliegen

Peak M 4, 4%

Peak Set Gurtzeug Radical, Karabinern und Rucksack 6,0 kg

Gurtzeug **Sup¹ Air X-Alps** mit Protektor, **Karabinern**,
Rettungsgerätekordeiner **und Carbonsitzbrett 2,9 kg**

AEROSPORT INT. GmbH

lei + 9(

34-3384 info@aerosport.de www.aerosport.de

