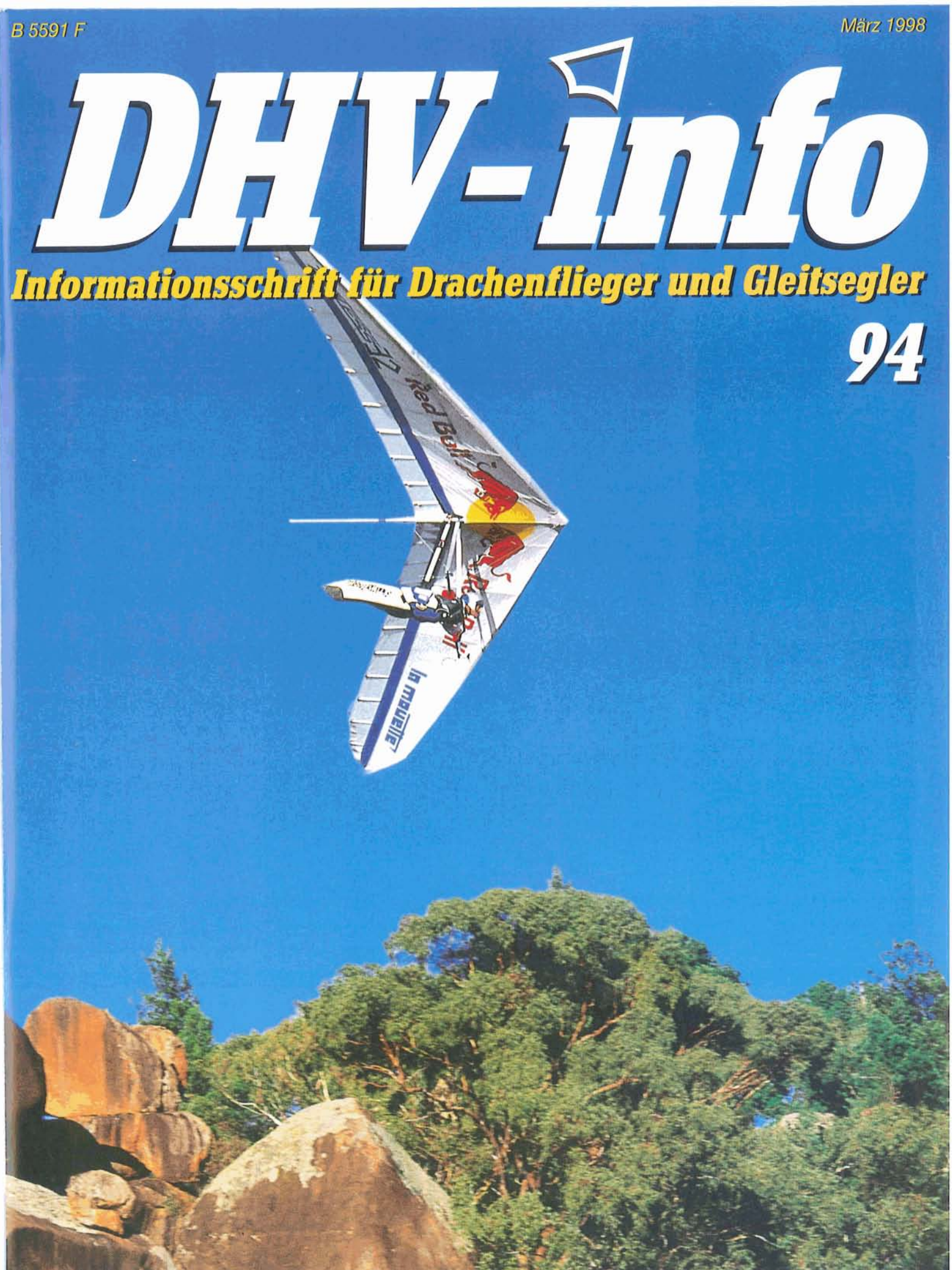
B 5591 F

März 1998

DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

94



funiac
Der ideale Einsteiger-Schirm
DHV-Gütesiegel Kl. 1
ACPUL standard

spear
Der Hochleistungs-Intermediate
DHV-Gütesiegel Kl. 2
ACPUL performance

spark
Die High-End Streckenmaschine
DHV-Gütesiegel Kl. 2-3 GH
ACPUL performance

frantic TWIN
Der Doppelsitzer mit Servolenkung
DHV-Gütesiegel Kl. 2
ACPUL biplace

control
Das Gurtzeug mit integriertem Front-Container
DHV-Gütesiegel



Photo: Kirsch Grafik: Mengershausen

flair

Der Sicherheits-Intermediate mit freeX-Handling
DHV-Gütesiegel Kl. 1–2 GH • ACPUL standard • DHV-Gütesiegel Kl. 1–2 GH • ACPUL standard

NEUER VERTRIEB!

Deutschland/Österreich
freeX air sports GmbH
Harmating 2
D-82544 Egling
Tel. (+49) 0 81 76 / 93 02-0
Fax (+49) 0 81 76 / 93 02-44
info@freex.com • www.freex.com

freeX AIR SPORTS



inhalt 94

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

12 **JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG** Drei von sieben Vorständen neu gewählt

24 **WALLBERG** Flugberg für Genuß- und Streckenflieger

30 **FREE FLIGHT '98** Internationale Drachen- und Gleitschirmausstellung

32 **START IN DEN FRÜHLING** Tips von Klaus Irschik

36 **LOS GEHT'S** Frühlingsstreckenflüge mit Torsten Hahne

42 **STARRFLÜGLER** Starre und Flexible im Vergleich

52 **TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung

59 **NfGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger

MUSTERZULASSUNGEN UND HERSTELLER

GELÄNDE

60 **SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit

62 **LUFTRAUM** Änderungen im Raum Stuttgart und Nürnberg

72 **RETTUNGSGERÄTE** Erfahrungen aus dem Sicherheitstraining

76 **VEREINE UND BRIEFE** Vereinsnachrichten und Leserforum

91 **SZENE G** Vorder- und Hintergründiges aus der Szene



Foto: Alexander Escher

Der neue Weltmeister Guido Gehrmann

8 VERSICHERUNGSPROGRAMM

65 GEBRAUCHTMARKT

89 DHV BIETET AN

90 DHV VIDEO UND FILM

92 **DRACHEN-WELTMEISTERSCHAFT** Australien ein voller Erfolg

99 **STRECKENFLUGPOKAL** Nachwuchsförderung

100 **GERMAN CUP** Infos und Ausschreibung

102 **INTERNET** Kuddel Heldmann über online-Informationen

104 **FORTBILDUNGSKALENDER** Die Termine der Flugschulen

110 **PRÜFZENTRUM MITTE** Schleppgelände für alle

111 **WETTBEWERBSSPORT** Ergebnisse und Meldungen

IMPRESSUM

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC.

Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland,
Postfach 88,
83701 Gmund am Tegernsee

DHV homepage:
http://www.dhv.de

E-Mail DHV:
106004.641@compuserve.com

E-Mail Technik:
dhvtechnik@compuserve.com

Faxabruf 08022/9674-0

Telefon-Nummern
Mitgliederservice/ Versicherung
08022/9675-0

Ausbildung
08022/9675-30

Sport
08022/9675-50

Betrieb/Gelände
08022/9675-10

Technik
08022/9675-40

Fax 08022/9675-99

Redaktion:
Alexander Escher (verantwortlich), Sepp Gschwendtner

Gestaltung und Anzeigen
Renate Miller

Erscheinungsweise:
5 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten

Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

Haftung: Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder übernehmen Redaktion, DHV und Verlag keine Haftung.

Druck und Repro:
Mayr Miesbach
Druckerei und Verlag GmbH,
Am Windfeld 15,
83714 Miesbach

Papier: Biomatt chlorfrei

Auflage: 31.000

Titelbild: Alexander Escher
Pilot: Guido Gehrmann

wichtig • neu • kurz



Info-Material für Öffentlichkeitsarbeit

Vom Fliegen zu sprechen ist gut, die Faszination Fliegen in traumhaften Bildern zu zeigen noch viel besser. Um in Zukunft möglichst viele Interessierte von der Schönheit des lautlosen Gleitens zu überzeugen, hat der Förderpool Gleitschirm- und Drachenflug e.V. Informationsmaterial produziert, das auch die Vereine für ihre Öffentlichkeitsarbeit nutzen können.

Die 10seitige Faltbroschüre - ausgeklappt ca. 20 x 50 cm groß - zeigt mit fantastischen Aufnahmen die schönsten Augenblicke des Fliegens und gibt kurze Erklärungen zu den Fluggeräten, der Ausbildung und der Sicherheit. Das Poster in dem ungewöhnlichen Format von 40 x 100 cm gibt es in zwei Versionen: zum einen einfach nur mit wunderschönen Bildern und zum anderen mit den gleichen Motiven und zusätzlich einem Hinweisfeld, in dem individuell Veranstaltungen angekündigt werden können.

Für Flugtage, Tage der offenen Tür, Stadtfeste usw. stellen wir den Vereinen die Materialien gerne kostenfrei (gegen Übernahme der Versandkosten) zur Verfügung. Meldet Euch einfach beim DHV und sagt uns, wofür Ihr die Materialien braucht, wir unterstützen Euch gerne.

Mitgliederservice: Eure Meinung

Im letzten Info haben wir Euch nach Euren Wünschen an den Mitgliederservice des DHV gefragt. Über 200 Faxe und Briefe haben uns erreicht, für die wir herzlich danken. Die Ergebnisse werten wir aus und werden dann im Laufe des Sommers ein neues Angebot für den DHV-Shop zusammenstellen.

Der Favorit Eurer Wünsche ist aber jetzt schon klar: fast jeder möchte einen Geländekatalog haben. An diesem Projekt arbeiten wir bereits seit einigen Monaten. Ebenfalls stark gefragt sind die Vermittlung von Trainings- und Fortbildungsveranstaltungen, vor allem in Richtung Sicherheit und Thermik-/Streckenfliegen.

Im nächsten Info gibt's dann weitere Informationen, was und in welcher Form es nun in Zukunft im DHV-Shop geben wird.

Panoramabilder und Teletext

Der »Bayerntext«, das Teletextprogramm des Bayr. Fernsehens, hat seine Ansagenummern geändert. Besonders interessant sind folgende Texte:

600 Übersicht
615 Alpenwetter
616 Wetterwerte international und national (Städte)
618 Reisewetter
620 Werte von Bergstationen

SW3 liefert Panoramabilder, man kann also live die Wetterlage im beabsichtigten Reisegebiet anschauen.

Im »Non Stop«-Fernsehen werden von Sonnenaufgang bis Mittag Bilder von der Pfalz, dem Schwarzwald, aus dem Allgäu, von oberbayrischen Bergstationen bis zum Wallis/CH gezeigt. Auch die eingeblendeten Telefonnummern können eine Hilfe sein.

ORF I liefert nach wie vor den wohl besten Flugwettertext für die Ostalpen. Auch hier gibt es neue Nummern:

600 Übersicht
613 Flugwetter

3SAT zeigt denselben Flugwettertext. Eine gute Möglichkeit für alle, die ORF nicht empfangen können:

670 Übersicht
672 Flugwetter

VW fliegt auf Gleitschirmschule







Die Harzer Gleitschirmschule hat einen Drei-Jahres-Vertrag mit dem Volkswagenwerk für die Präsentation des VW-MULTIVAN. Sie haben ein Nutzfahrzeug MULTIVAN erhalten und präsentieren diesen Wagen bei Veranstaltungen.

DHV-Förderung für Vereinswindenführer

Der DHV bezuschußt die Ausbildungskosten von Vereins-Windenführern mit max. DM 100,- pro Windenführer. Die Förderung endet, wenn durch Änderung der LuftPersV die Windenführerausbildung wieder durch erfahrene Windenführer erfolgen darf. Die Auszahlung des Förderbetrags erfolgt an den Verein des auszubildenden Windenführers nach Abschluß der Ausbildung.

Höhere Haftungssummen in Österreich

Neue Versicherungspflicht für Passagierfliegen

Seit 1.1.1998 gelten in Österreich für die Gerätehaftpflichtversicherung und die Passagierhaftpflichtversicherung höhere Haftungssummen. Bei der Gerätehaftpflicht wurde die zu versichernde Mindestdeckungssumme auf öS 20 Mio. (ca. DM 2,86 Mio.) angehoben, bei der Passagierhaftpflicht auf öS 3 Mio. (ca. DM 430.000,-) im nichtgewerblichen Bereich, auf öS 5 Mio. (ca. DM 715.000,-) im gewerblichen Bereich. Es besteht Versicherungspflicht!
Der DHV hat mit dem Gerling-Konzern bereits über die Anpassung der Versicherungssummen verhandelt und hierbei folgendes Ergebnis erzielt:
Der Versicherer hat gegen eine vom DHV zu zahlende Mehrprämie für Flüge in Österreich den derzeit bestehenden Versicherungsschutz mit einer Deckungssumme von DM 2,5 Mio. auf die in Österreich geltende Summe von öS 20 Mio. angepaßt. Den DHV-Mitgliedern entstehen keine zusätzlichen Kosten.
Anders bei der von Gerling angebotenen Passagierhaftpflichtversicherung: Bei Erhöhung der für Deutschland ausreichenden Deckungssumme von 320.000 DM für Personenschäden auf die österreichische Anforderung erhöht sich die Versicherungsprämie von derzeit DM 850,- auf DM 1.150,-. Gewerblicher Flugbetrieb ist hierin nach wie vor nicht eingeschlossen.

Protektorpflicht in Österreich ab 1.1.1998

Der ÖAeC hat eine Änderung des österreichischen Erlasses über Hänge- und Paragleiter dahingehend erwirkt, daß ab 1.1.98 »bei Flügen mit Paragleitern... ein Gurtzeug mit geeignetem Rückenschutz« zu verwenden ist.
Diese Vorschrift trifft alle Gleitschirmpiloten bei Flügen in Österreich, also auch Gastpiloten aus dem Ausland. Es existieren noch keine verbindlichen technischen Richtlinien oder Zulassungsprüfungen für Airbags, Protektoren usw., die neuen DHV-ÖAeC-Prüfrichtlinien für Protektoren sind jedoch schon in der Begutachtung.
Zukünftig wird ein Gleitschirmgurtzeug nur mehr musterzugelassen, wenn es mit einem geprüften und den DHV-ÖAeC-Richtlinien entsprechenden Rückenschutz versehen ist, oder wenn ein bereits geprüfter Rückenschutz in dieses Gurtzeug eingebaut werden kann.
In Deutschland ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt in der Airbagfrage noch keine Entscheidung gefallen. Der DHV rät dringend zur Verwendung eines geeigneten Rückenschutzes. Da jedoch große Unterschiede zwischen den verschiedenen Modellen am Markt bestehen, will man die Klärung der technischen Seite abwarten.

Bei mir hat sich etwas geändert:

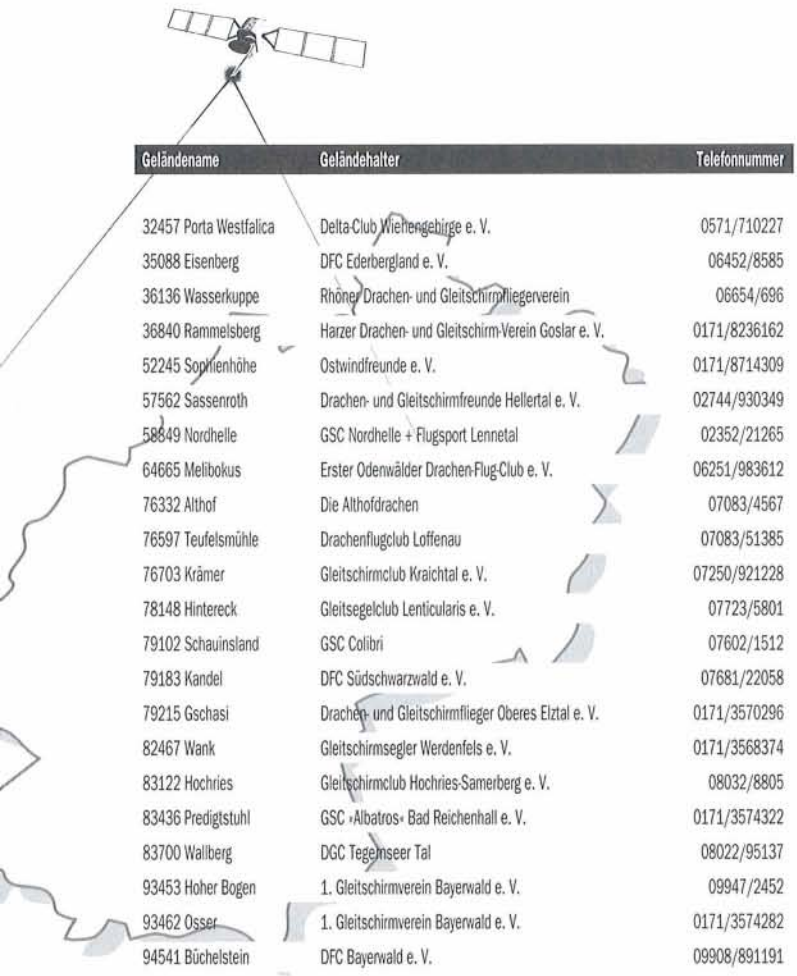
Damit wir Euch immer pünktlich das Info, den Mitgliedsausweis, Flugscheine und Sonstiges zusenden können, benötigen wir Eure aktuelle Adresse.
Falls sich etwas geändert hat, einfach Coupon ausschneiden und an den DHV faxen oder schicken.

Name **Mitgliedsnummer** (Bitte immer angeben)

Straße **Ort**

Tel/Fax/e-mail

Bank, Kontonummer **Bankleitzahl**



Geländename	Geländehalter	Telefonnummer
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge e. V.	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland e. V.	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein	06654/696
36840 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar e. V.	0171/8236162
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde e. V.	0171/8714309
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal e. V.	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle + Flugsport Lennetal	02352/21265
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club e. V.	06251/983612
76332 Althof	Die Althofdrachen	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau	07083/51385
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal e. V.	07250/921228
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticularis e. V.	07723/5801
79102 Schauinsland	GSC Colibri	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald e. V.	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e. V.	0171/3570296
82467 Wank	Gleitschirmsegler Werdenfels e. V.	0171/3568374
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg e. V.	08032/8805
83436 Predigtstuhl	GSC »Albatros« Bad Reichenhall e. V.	0171/3574322
83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tal	08022/95137
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald e. V.	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald e. V.	0171/3574282
94541 Büchelstein	DFC Bayerwald e. V.	09908/891191

Neue Vereine im DHV

Wir begrüßen herzlich:
Schlepp-Team Schwäbisch Hall
Werner Hägele
Waldheckenstr.8
74405 Gaildorf-Eutendorf

Schlepp-Auskünfte

Auskunft über Fragen und Probleme zum Schlepp erteilt unser Schleppfachmann Horst Barthelmes im DHV-Informationsbüro für Schlepp regelmäßig Montag bis Freitag jeweils von 10.00 bis 12.00 Uhr telefonisch unter der Nummer 06654/353, per Fax unter 06654/7771.

Jetzt gegen FSME impfen lassen

Die Gefahr, sich in Deutschland mit FSME anzustecken, ist nach neuesten Erkenntnissen wesentlich größer, als bisher angenommen. Das Bundesinstitut für gesundheitlichen Verbraucherschutz und Veterinärmedizin empfiehlt deshalb: »Wer in Bayern oder Baden-Württemberg lebt, dort Urlaub macht und zeckenexponiert ist, sollte sich rechtzeitig und vollständig impfen lassen.«
FSME, Frühsommer-Meningoenzephalitis, ist eine Virusinfektion, die durch den Biß von Zecken übertragen wird. Sie kann schwere Erkrankungen des Gehirns und des Rückenmarks hervorrufen. Europaweit werden jährlich etwa 4.000 Erkrankungsfälle gezählt - mit steigender Tendenz.
Schützen kann man sich durch das Vermeiden von Zeckenbissen, durch richtiges Verhalten nach einem Zeckenbiß und durch eine Impfung.
Gegen FSME gibt es einen gut verträglichen Impfstoff. Zum vollständigen Schutz braucht man drei Impfungen, die in den Oberarm gespritzt werden. Die ersten beiden Spritzen sollen im Abstand von etwa einem Monat gegeben werden, die dritte ein Jahr später. Danach sollte alle drei bis fünf Jahre eine Auffrischungsimpfung durchgeführt werden.
Schon nach der 2. Impfung beträgt die Schutzwirkung etwa 90 Prozent. Die Krankenkassen in Bayern und Baden-Württemberg bezahlen die FSME-Impfung in der Regel anstandslos. Auch in anderen Bundesländern zahlen die meisten Kassen auf Antrag, da wir als Drachen- oder Gleitschirmflieger uns regelmäßig »mit möglicher Zeckenexposition in Risikogebieten Deutschlands« (aus den Impfempfehlungen der Ständigen Impfkommission) aufhalten. Dies genügt meist als Begründung gegenüber der Kasse. Es empfiehlt sich, zuerst mit der Krankenkasse zu sprechen und erst anschließend zum Arzt zu gehen. Wer privat versichert ist, sollte sich erkundigen, ob die FSME-Impfung im Leistungspaket enthalten ist.
Auch wenn die Versicherung nicht bezahlt, ist die Impfung ihr Geld wert. Die Kosten für die dreifache Injektion liegen bei rund 180 DM.

Hartmut Schlegel, Pressereferent des Bundesgesundheitsministeriums

PWC-Ergebnisse im Internet

Kurzberichterstattung mit täglich aktuellen Ergebnissen von der PWC-Tour ab sofort auf der DHV-Homepage.

FRAGEN AN DEN DHV

? Welche Versicherungen benötige ich, wenn ich mit meinem Doppelsitzerschirm in Österreich fliegen möchte?

Für das Fluggerät selbst ist eine Halterhaftpflichtversicherung erforderlich, mit einer seit 01.01.1998 in Österreich geltenden Deckungssumme von öS 20 Mio. siehe S. 5. Für Passagierflüge in Österreich ist auch eine Passagierhaftpflichtversicherung nachzuweisen. Eine solche Bestimmung wurde neu in das österreichische Luftverkehrsgesetz aufgenommen. Die erforderliche Deckungssumme für diese Versicherung beträgt öS 3 Mio. (ca. DM 430.000,—) für den nichtgewerblichen Bereich. Der Abschluß einer Passagierunfallversicherung wird für nicht gewerbliche Passagierflüge angeraten, für gewerbliche ist sie gesetzlich vorgeschrieben.

? Gilt die in Österreich eingeführte Protektorpflicht auch für Passagiergurtzeuge?

Da die österreichischen Bestimmungen grundsätzlich bei der Durchführung von Gleitsegelflügen einen geeigneten Rückenschutz vorschreiben, gilt dies auch für das jeweils verwendete Passagiergurtzeug. In Deutschland besteht eine derartige Verpflichtung bisher nicht, allerdings empfiehlt der DHV dringend die Verwendung eines geeigneten Rückenschutzes.

? Liegt der Versicherungsschutz für das Seilrückholfahrzeug auch dann vor, wenn dieses von einem Minderjährigen bzw. einer Person ohne Führerschein gefahren wird?

Die mit dem Gerling-Konzern vereinbarten besonderen Vertragsbestimmungen sehen vor, daß Versicherungsschutz dann besteht, wenn das Fahrzeug von solchen Mitgliedern gelenkt wird, die hierfür eingehend unterwiesen und ausgebildet wurden, insbesondere aber die körperliche, geistige und charakterliche Reife besitzen und mindestens das 14. Lebensjahr vollendet haben. Der Versicherungsschutz entfällt, wenn das Fahrzeug auf öffentlichen Plätzen und Wegen benutzt wird.

NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter

Fliegen auf La Palma

Seit einigen Jahren zieht es immer mehr Gleitschirmpiloten aus den verschiedensten Ländern Europas auf die »Isla Bonita«. Im Vergleich zu Lanzarote sind auf La Palma die Windverhältnisse günstiger, was dem Gleitschirmfliegen entgegenkommt. Dagegen hat ein Delta-Pilot sicherlich schlechtere Karten, was Wind, Start- und Landeplatz angeht.
Für Gleitschirmflieger ist die erste Anlaufstelle der Playa, Strand von Puerto Naos. Am Infostand bei Javier kann man einen Inselplan mit Angaben von Start- und Landeplätzen und weiteren wichtigen Informationen erhalten. Es ist darauf zu achten, daß bei Benutzung des Startplatzes oberhalb von Puerto Naos eine Startgebühr von 20 DM pro Pilot und Woche an Javier zu zahlen ist. Das Gelände gehört dem Palma Club.
Infos über Unterkunft, Mietautos, Fliegen und mehr:
Ullrich Maul; Fax: 0034/22/486132; Hotline: 0034/70/817906
e-mail: hackl&partner@iponet.es

Pitchverbesserung durch SPS



Die Firma bautek hat ein neues pitcherhöhendes System für den turmlosen Hochleister Twister entwickelt: das Twister SPS - Safety Pitch System.
Die Wirkung wird über eine variable Stellung der äußeren Swivel erreicht, die über eine Seilkonstruktion mit der Unterverspannung verbunden sind. Wird die Unterverspannung z.B. bei negativer Anströmung entlastet, sorgt eine federunterstützte Mimik dafür, daß die Swivel steiler angestellt werden. Meßwagenfahrten haben nach Auskunft von bautek ergeben, daß das Pitch up bei 40 km/h um 112 %, bei 60 km/h um 55 %, bei 80 km/h um 57 % gegenüber dem Twister ohne SPS erhöht wird.

Das Versicherungsprogramm

Stand: 1.1.1996

Versicherer: Gerling Konzern Köln

Halterhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel (Hauptvertrag)
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für Geräteverleiher
- für Hersteller/Händler
- für Mitgliedsvereine

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:
45,– DM bei 500 DM Selbstbeteiligung (SB)
60,– DM ohne SB
Nur Gleitsegel:
40,– DM bei 500 DM SB
50,– DM ohne SB

Deckungssumme: 2,5 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekennzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Auch für Haltergemeinschaften.Bei Versiche-rungsfällen in Österreich,in der Schweiz und in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Deckungsbereiche: Weltweit, Europa, Deutschland.

Flug-Unfall, Tod und Invalidität

Deckungssumme: 5000 DM bei Tod
10 000 bei Invalidität.
Umfang: Verdreißigfachung möglich.
Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
40,- DM

Zusätzlich mit 5.- DM Krankenhaus-Tagegeld und 5.- DM Genesungsgeld je Krankenhaustag.
Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
55,- DM

Flug-Unfall, nur Invalidität

Deckungssumme: 10 000 DM
Umfang: Verzdreißigfachung möglich.
Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
25,- DM

Zusätzlich mit 5.- DM Krankenhaus-Tagegeld und 5.- DM Genesungsgeld je Krankenhaustag.
Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
40,- DM

Kapital-Lebensversicherung

Versicherungssumme: bis 400 000 DM
Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen.
Prämienbefreiung bei 50% Berufsunfähigkeit.

Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung
Jahresrente 12% der Versicherungssumme, maximal 36 000 DM Jahresrente.
Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen.

Direktinformation bei Gerling Konzern,
Tel. 069/7567-281, Fax 069/7567-396

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten

Deckungssumme: 2000 DM
Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts.

Schirmpackerhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM
pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Vorraussetzung.

Startleiterhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM
pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Startleiter mit Befähigungsnachweis oder Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

Vereinshaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM
pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Tätigkeit des Mitgliedvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

Veranstalterhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme: 5000 DM bei Tod
10 000 DM bei Invalidität.
Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Geländehaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM
pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

Startwindenhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM
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.

Startwindenhaftpflicht

Zusatzdeckung **inkl. Personenschäden** im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
65,- DM

Achtung: Der Versicherungsschutz setzt die grundsätzliche Zulässigkeit des Flugbetriebes und der Tätigkeit voraus. Bei Versicherungsabschluß während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie. Versicherungsanträge bitte bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern.

Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Passagierhaftpflicht, Luftfahrzeug-Verkehrs-Rechtsschutz, Boden-Unfall für Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter

Paratrekking in Peru

Seit nunmehr 10 Jahren bietet der Alpinclub Karlsruhe unter der Leitung erfahrener Expeditions- und Trekkingführer ein interessantes Paratrekking- und Expeditionsprogramm in der Cordillera Blanca in Peru für Bergsteiger, Bergwanderer und Gleitschirmflieger an. Dieses Jahr organisiert der Verein Anfang Juni eine Paratrekkingtour quer durch die Cordillera Huayhuash. Dabei werden 9 Pässe mit Höhen von bis zu 5.000 m überquert, die erfahrenen Gleitschirmfliegern die Möglichkeit zu unvergleichlichen Flügen bieten. Wer will, kann im Anschluß an die dreiwöchige Tour auf den Nevado Pisco, Nevado Copa und auf den höchsten Berg Perus, den Nevado Huascaran (6.768m), steigen und Gleitschirmflüge mit Höhendifferenzen von bis zu 4.500 m versuchen.
Neben diesem Bergsportprogramm bietet der Alpinclub Karlsruhe e.V. im Jahre 1998 in Zusammenarbeit mit der Volkshochschule, Sportschulen und dem Kuratorium für berufliche Bildung in Karlsruhe eine berufsbegleitende Fachweiterbildung zum Natursport- und Erlebnispädagogen an. Ein besonderer Schwerpunkt dieser interessanten Weiterbildung liegt im Bereich der alpinen Natur- und Erlebnispädagogik mit den Sportaktivitäten, Klettern, Klettersteige, Schneeschuhlaufen, Canyoning, Gleitschirmfliegen, Kanufahren und alpine Überlebenstechnik.
Nähere Informationen zu dieser Weiterbildungsreihe können zusammen mit dem Jahresprogramm über den Alpinclub Karlsruhe e.V., Mainstraße 1, 76199 Karlsruhe, Telefon/Fax: 0721/881736 oder über das Internet unter: www.incentive-med.de angefordert werden.

Wasserdichte Regenhülle

Drachen werden nicht gerne naß. Beim Fliegen sowieso nicht, aber auch auf dem Autodach durchdringt die Nässe wohl jede normale Drachenhülle. Mit einer speziellen Regenhülle kommt das Fluggerät immer trocken an.
Der Gleiter dankt mit langer Wertbeständigkeit.
Informationen bei: Ottmar Sichert; Tel.+Fax 09147/218

Salzburger Forum zum Thema »Gütesiegeleinstufung«

Am 27.03.1998 um 19.30 Uhr veranstaltet die Flugschule Salzburg eine Expertendiskussion zum Thema Chancen und Risiken der neuen Gleitschirmgeneration. Am Podium finden sich DHV Cheftestpilot Hannes Weininger, Karl Slezak, bekannt für seine Sicherheitstrainings am Achensee sowie die Gleitschirm-Hersteller Christoph Kirsch (freeX) und Günther Wörl (Swing). Moderater ist Helmut Sobek (Flugschule Salzburg). Ort: Salzburger Druckzentrum, 5020 Salzburg, Karolingerstraße 38. Eintritt: 80 Schilling.

Streckenflüge am Olymp - Griechenland

1997 begann mit einem 65-km-Flug im Februar von Stelios Makrovasilis. Er startete am Nordstartplatz Profitis Ilias in Neos Panteleimonas (600 m) und flog mit Steigwerten bis zu 3 m/s an der nördlichen Seite des Olymps entlang. Als er den Olymp hinter sich ließ, fand er über dem Flachland in Richtung Katerini beste Thermikbedingungen vor. Die großflächigen Bärte mit einem durchschnittlichen Steigen von 4 m/s trugen ihn auf eine Basishöhe von 2.300 m. Anfang März gehörte die 15-km-Strecke von den beiden Startplätzen in Litochoro (450 m, 900 m) zurück zum Strand von Neos Panteleimonas fast zum täglichen Programm.
Vom 16. bis 24. Mai 1998 organisiert Olympic Wings zusammen mit Burkhard Martens ein Streckenflugseminar am Olymp.
Weitere Informationen: Olympic Wings, Tel/Fax +30/352/41741

ANZEIGE



ICARO 2000

HANG GLIDERS

NEU

Laminar 14 ST

(Senza torre)

in Vollmylar-Version jetzt mit
Musterzulassung. MZL-Nr. 01-328-97

Laminar 13 & 14 ST

(Senza torre)

die Perfektion in Design und das Maximum an Leistung - der Gleiter für die Weltelite.

Laminar 12, 13 & 14

der Hochleistungsgleiter für Freizeitpiloten mit gutmütigen Flugeigenschaften und optimalen Steig- und Leistungskriterien.



NEU

Laminar easy

der neue Intermediate-Gleiter von ICARO 2000. Der Laminar easy setzt neue Maßstäbe im Fun-Flugsport und wurde vom ICARO 2000 Team speziell für entspannten Flugspaß entwickelt.

SkyRunner – die Helmfamilie von ICARO 2000

SkyRunner I
ohne Visier



SkyRunner IV
mit Visier



SkyRunner J
Jethelm

Weiterhin werden die weltweit sehr erfolgreichen Helme:
- Ayra-Integral Perlweiss/Carbon Optik
- Black Storm Aerodynamisch
- Flash Halbschalenhelm

in unserem Programm angeboten.

NEU

WOODY VALLEY – Integralgurte

Smoking 2
- der Integralgurt für Einsteiger und Funpiloten

Smoking Race 2
- der Integralgurt für den Profi.

Fly & more GmbH

Vertrieb Deutschland & Österreich

Wolfgang Kaiser · Kufsteiner Straße 44 · D-83064 Raubling/Kirchdorf · Telefon ++49 (80 35) 61 89 · Telefax 84 81

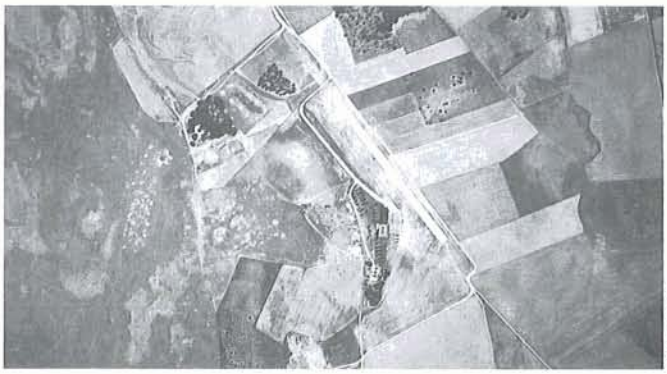


Foto: Alexander Eicher

UL-Schlepp in Spanien

Um den Ort Alcazaren ca. 30 km südlich von Valladolid in Zentralspanien zu finden, benötigt man schon eine genauere Karte. Wer aber einmal dort war, wird den UL-Flug- und Schlepplatz des kleinen Dorfes nicht mehr vergessen. Zu eindrucksvoll sind die Flüge an der 4.000 - 5.000 m hohen Wolkenbasis über der dünnbesiedelten spanischen Hochebene, zu relaxt sind die Abende auf der Terasse des Flughafen-eigenen Restaurants.

»In the middle of nowhere« hat der sehr gastfreundliche Besitzer Constantino Ramos mit seiner Familie ein außergewöhnliches Flugzentrum geschaffen. Neben zwei Hangars und einer perfekten Piste gibt es ein kleines Wäldchen, in dem man sein Wohnmobil oder Zelt plazieren kann, und sogar ein Schwimmbad, das bei den im Sommer teilweise extremen Temperaturen für Abkühlung sorgt.

Erfahrene Drachenflieger haben vom 15. Juni bis 15. September die Möglichkeit, sich von dem französischen Schleppiloten Philippe Gaillard in die spanische Hammer-thermik ziehen zu lassen. Bei Interesse sollte man sich auf jeden Fall vorher anmelden, da die Zahl der Piloten auf 10 am Tag begrenzt ist.

Informationen gibt es bei: Philippe Gaillard, 1 Chemin vieux, 05100 Briançon, Tel. in Frankreich: + 33 (0) 4 92 20 34 79, Tel. in Spanien: + 34 (9) 83 60 91 59 (von Juni bis September)

DHV-Aufkleber

Von vielen Mitgliedern haben wir ein großes Lob für den neuen DHV-Aufkleber bekommen. Entsprechend wird er daher wahrscheinlich auf vielen Autos und allen möglichen anderen Stellen im Einsatz sein.

Leider haben wir allerdings feststellen müssen, daß ein Teil der Auflage nicht gut gedruckt ist und bei stärkerer mechanischer Belastung wie z.B. in einer Waschanlage die Farbe auf Dauer nicht hält. Daher hat uns der Drucker den Aufkleber noch einmal produziert und wir haben ihn diesem Info beigelegt.

Wenn ihr also einen schadhaften Aufkleber bekommen habt, wechselt ihn bitte aus. Ansonsten freut euch einfach über einen zweiten.





Deutsche Drachenflugmeisterschaft v.l.: 2. Bob Baier, 1. Guido Gehrmann, 1. Damen Monique Werner, 3. Lukas Etz



Die Sieger des German Cup



Rainer Mugrauer lockerte die Tagung mit seinen Saalflugmodellen auf



Deutscher Streckenflugpokal Gleitschirm v. l.: 2. Reinhold Bader, 1. Gerd Leschinsky, 1. Damen Andrea Niederacher, 3. Oliver Rössl



Deutscher Streckenflugpokal Drachenfliegen v.l. 2. Wolfgang Lengauer, 1. Gerd Langwald



Deutsche Gleitschirmmeisterschaft v.l. 2. Oliver Rössel, 1. Bernie Koller (vertreten von Christoph Kirsch, 1. Damen Iris Thoma, 3. Peter Geg,



Finanzvorstand Thomas Hummels

Charlie Jöst einstimmig zum Vorsitzenden wiedergewählt

Ende November ragte der verschneite Wallberggipfel nicht eben einladend über der Tagungshalle , dennoch nützten viele der 154 aus ganz Deutschland angereisten Delegierten die von der Wallbergbahn spendierten Freifahrten zu einem Flug vor Beginn der Tagung. Dann fand das Fliegen im wahrsten Sinn des Wortes im Saale statt. Die Jahreshauptversammlung wurde eingeleitet von einem kleinen ferngesteuerten Zeppelin, der ein Banner mit der Aufschrift »Willkommen zur Jahrestagung« durch den Saal flog.

Die Jahreshauptversammlung am Tegernsee verlief in konstruktiver und harmonischer Atmosphäre. Gleich zu Beginn wurde Peter Janssen zum Ehrenvorsitzenden des DHV gewählt, nachdem Charlie Jöst die Verdienste von Peter Janssen für das Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen in Deutschland genannt und dessen Aufbauleistung in der 17-jährigen Arbeit als Vorsitzender gewürdigt hatte.

Der Bericht der Kommission wurde eingeleitet von der Rede des Vorsitzenden Charlie Jöst, der vom ersten Jahr seiner Amtszeit berichtete und verdeutlichte, daß er die Arbeit des Vorstandes vergleichbar mit dem Aufsichtsrat einer Firma sieht. Die ehrenamtliche Vorstandschaft sieht sich zuständig für strategische Grundsatzentscheidungen, der Geschäftsführer mit den Referatsleitern ist zuständig für das operative Geschäft. Klaus Tänzler schloß seine Antrittsrede als hauptamtlicher Geschäftsführer an. Es folgten die Berichte der ehrenamtlichen Vorstände Knut von Hentig für Technik, Peter Cröniger für Ausbildung, Toni Bender für Sport, Peter Urban für Sicherheit und Thomas Hummels für Finanzen. Erstmals gab es auch einen Vortrag zu dem immer wichtiger werdenden Bereich Öffentlichkeitsarbeit. Alexander Escher, Vorsitzender des neuen Förderpools, berichtete über die Maßnahmen, die zur Verbesserung des Images unseres Sports von Herstellern und DHV finanziert werden, und gab zugleich seinen Report als hauptamtlicher Referatsleiter des DHV für die Öffentlichkeitsarbeit. Die umfassende Initiative des DHV zur Sport- und Imageförderung wurde allgemein begrüßt, zumal sich inzwischen in vielen Vereinen Nachwuchssorgen bemerkbar machen. Ausschnitte aus Fernsehbeiträgen zeigten erste Früchte der neuen PR-Arbeit. Die Sportreportagen leiteten auch über zur Siegerehrung der Deutschen Meisterschaften, des Streckenflugpokals und des German Cups.





Charlie Jöst,Vorsitzender



Vorsitzender des DGCTT, Bernd Hübner

Die Neuwahlen:

Charlie Jöst wurde einstimmig für eine neue Amtsperiode von 3 Jahren gewählt. Nach langjähriger ehrenamtlicher Arbeit zogen sich Toni Bender und Peter Urban aus dem DHV-Vorstand zurück. Charlie Jöst würdigte das Engagement von Toni Bender für den Wettbewerbssport und die Bemühungen von Peter Urban um die Flugsicherheit. Christoph Kirsch ist der neue Sportvorstand, er hat sich gegen seine zwei Mitbewerber gleich im ersten Wahlgang klar durchgesetzt. Der erfolgreiche Wettbewerbspilot hatte betont, daß er zwischen seinem Engagement für den Sport und seinen Interessen als Gleitschirm-Hersteller zu unterscheiden wisse.

Zum Vorstand für Sicherheit und Flugbetrieb wurde Karl Slezak gewählt, der den Delegierten durch seine Vorträge zum Verhalten moderner Gleitschirme im Sicherheitstraining bekannt war.

Vom Tegernsee zum Titisee lautete die Devise bei der letzten Abstimmung, bei der die Ausrichtung der Jahrestagung 1998 dem Verein D'Wälder Drachenflieger übertragen wurde.

Fotos: Alexander Escher

Protokoll

der 18. Jahrestagung am 29.11.1997 in Rottach-Egern



Beginn: 14 Uhr, Ende gegen 21 Uhr

Begrüßung und Regularien

Die Delegierten werden begrüßt von Bernd Hübner, Vorsitzender des Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs Tegernseer Tal, Herrn Adlbert, 2. Bürgermeister von Rottach-Egern, und Charlie Jöst, dem Vorsitzenden des DHV.

Beschlüsse (offene Abstimmung, einstimmig): Horst Barthelmes wird zum Protokollführer gewählt. Die Stimmenzähler werden wie vorgeschlagen gewählt.

Es wird festgestellt, daß die Einladung zur Jahrestagung 1997 ordnungsgemäß erfolgt ist und die Versammlung beschlußfähig ist. Es sind 154 stimmberechtigte Delegierte anwesend. Mit der vorgeschlagenen Tagesordnung besteht Einverständnis.

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Das Protokoll der Jahrestagung 1996 wird genehmigt.

Wahl des Ehrenvorsitzenden

Charlie Jöst würdigt die Verdienste von Peter Janssen als Vorsitzender von der DHV-Gründung 1979 bis 1996 und schlägt seine Wahl zum Ehrenvorsitzenden vor. Peter Janssen wird per Akklamation zum Ehrenvorsitzenden gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Bericht der Kommission

Der Vorsitzende berichtet über das erste Jahr seiner Amtszeit. Klaus Tänzler hält seinen Bericht als Geschäftsführer. Alexander Escher berichtet als Referatsleiter Öffentlichkeitsarbeit und als Vorsitzender des neuen Förderpools. Es folgen die Berichte von Knut von Hentig als Technikvorstand, Peter Cröniger als Ausbildungsvorstand, Toni Bender als Sportvorstand und Peter Urban als Sicherheitsvorstand. Finanzvorstand Thomas Hummels gibt den Finanzbericht. Toni Bender und Peter Urban verabschieden sich nach langjähriger ehrenamtlicher Vorstandstätigkeit. Der Vorsitzende Charlie Jöst dankt beiden für ihr Engagement.

Bericht des Kassenprüfers

Der Kassenprüfer Jogi Obermeier erläutert den zuvor versandten Kassenprüfbericht.

Entlastung der Kommission

Es kommt zu einer Aussprache zu verschiedenen Punkten des Berichts der Kommission. Der Vorsitzende und der Finanzvorstand bestätigen, daß ein etwaiger Kauf oder Neubau eines Geschäftsstellengebäudes von der Jahreshauptversammlung zu entscheiden wäre.

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Die Kommission wird entlastet.

Siegerehrungen

Deutsche Meisterschaften 1997

Gleitsegeln: 1. Bernie Koller, 2. Oliver Rössel, 3. Peter Geg, Deutsche Meisterin Iris Thoma.

Hängegleiten: 1. Guido Gehrmann, 2. Bob Baier, 3. Lukas Etz, Deutsche Meisterin Monique Werner.

Deutscher Streckenflugpokal 1997

Gleitsegeln: 1. Frank Leschinski, 2. Reinhold Bader, 3. Oliver Rössel, Damenwertung Andrea Niederacher, Juniorwertung Josef Göhl, Teamsieger DGCTT (Sepp Gschwendtner, Torsten Hahne, Johann Plenagl).

Tandem: 1. Rainer Scheltdorf

Hängegleiten: 1. Gerd Langwald, 2. Wolfgang Lengauer, 3. Jürgen Tulzer, Damenwertung Sybille Fischer, Juniorwertung Felix Wölk, Teamsieger DCB Ruhpolding (Max Altmannshofer, Ralf Tschurtschenthaler, Jürgen Tulzer).

German Cup 1997

Gleitsegeln: 1. Klaus-Günter Eberle, 2. Hagen Mühlich, 3. Georg Maier.

Hängegleiten: 1. Robert Scheibl, 2. Roland Wöhrle, 3. Günter Fleischmann.

Vorstandswahl

Wahl des Vorsitzenden

Peter Janssen übernimmt die Wahlleitung.

Kandidaten: Charlie Jöst. Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig). Charlie Jöst wird gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Charlie Jöst übernimmt die weitere Wahlleitung.

Wahl des Sportvorstandes

Kandidaten: Ernst Schneider, Christoph Kirsch, Thomas Neff. Christoph Kirsch wird mit 90 Stimmen gewählt. Er nimmt die Wahl an. Ernst Schneider erhält 47 Stimmen, Thomas Neff 16 Stimmen.

Wahl des Vorstandes Sicherheit und Flugbetrieb

Kandidaten: Gerd Olbinsky, Jürgen Hansmeyer, Jobst Baeumer, Karl Slezak, Kurt-Ulrich Heldmann. Gerd Olbinsky zieht seine Kandidatur im 2. Wahlgang zurück. Karl Slezak wird im 2. Wahlgang mit 63 Stimmen gewählt. Er nimmt die Wahl an. Kurt-Ulrich Heldmann erhält 47 Stimmen, Jobst Baeumer 42 Stimmen.

Wahl der Kassenprüfer

Kandidaten: Benno Osowski und Lothar Schweizer.

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Benno Osowski und Lothar Schweizer werden gewählt. Sie nehmen die Wahl an.

Anträge

Antrag 1, Rainer Thieringer (Drachenfliegerverein Bösingen):

»Solange es nicht möglich ist, auf die Windenführer-Scheinverlängerung zu verzichten, soll für die Verlängerung des Scheins keine Gebühr verlangt werden.«

Beschluß: Der Antrag wird mehrheitlich abgelehnt.

Antrag 2, Rainer Thieringer (Drachenfliegerverein Bösingen):

»Auf den dem Verein zugestellten Mitgliederlisten sollen auch die Daten zu den Befähigungsnachweisen der Mitglieder und deren Gültigkeitsdauer aufgeführt werden.

Beschluß: Der Antrag wird wegen datenschutzrechtlicher Bedenken zurückgezo-



Die Sieger 1997



Charlie Jöst gratuliert Peter Janssen zur Wahl als Ehrenvorsitzenden

gen. Die Geschäftsstelle stellt den Vereinen die Daten zur Verfügung, bei denen sämtliche Mitglieder zugestimmt haben.

Antrag 3, Rainer Thieringer (Drachenfliegerverein Bösingen):

»Der DHV muß noch schneller als bisher aktuelle Berichte über Flugunfälle veröffentlichen.

Beschluß: Der Antrag wird mehrheitlich abgelehnt. Unfallursachen werden erst nach Abschluß der Unfalluntersuchung genannt.

Antrag 4, Armin Dallibor:

»Der DHV möge bezüglich der Windenschlepptauglichkeit von Gleitschirmen und insbesondere von Hängegleitern ausführlich Stellung nehmen und - soweit erforderlicher Handlungsbedarf besteht - detaillierte Lösungen erarbeiten.«

Beschluß: Der Antrag wird angenommen.

Antrag 5, Werner Schmitt (Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn):

»Erstellung eines wildbiologischen Gutachtens für den Mittelgebirgsraum, das sich mit den in diesen Regionen vorhandenen Tierarten, z. B. Rehwild, Wildschweine und Vogelarten wie Singvögel, Schmetterlinge, und speziell mit den Auswirkungen des Hängegleiter- und Gleitsegel-Sports befaßt.«

Der Antragsteller stimmt der Überweisung an die Kommission zur Weiterbearbeitung zu.

Antrag 6, Werner Schmitt (Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn):

»Der DHV übernimmt die Kosten für Geländegutachten, wenn sich der Geländehalter dazu verpflichtet, Gastpiloten in diesen Geländen das Fliegen zu gestatten. Ausgenommen von dieser Regelung sind Gelände, in denen zwingende Gründe die Zulassung von Gastpiloten untersagen.«

Beschluß: Der Antrag wird mehrheitlich abgelehnt.

Antrag 7, Werner Schmitt (Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn):

»Der DHV übernimmt die Kostendeckung bei Landesmeisterschaften, um eventuelle finanzielle Verluste der ausrichtenden Vereine zu vermeiden.«

Beschluß: Der Antragsteller stimmt der Überweisung an den Sportausschuß zu.

Antrag 8, Erwin Bude:

»Der DHV gründet ein Forum, das zu Sportthemen eine Meinungsbildung unter Einschluß der Öffentlichkeit herstellen soll.«

Beschluß: Der Antrag wird mehrheitlich angenommen.

Antrag 9, Erwin Bude:

»Der DHV überprüft die Relevanz bestehender Sicherheitsstandards durch quantifizierbare Übersichten.«

Beschluß: Der Antrag wird mehrheitlich angenommen.

Wirtschaftsplan 1998

Thomas Hummels erläutert den Wirtschaftsplan.

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Der vorgelegte Wirtschaftsplan wird angenommen.

Geschäftsordnung für Versammlungen

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Die vorgelegte Geschäftsordnung für DHV-Versammlungen wird angenommen.

Ort der Jahrestagung 1998

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Die Jahrestagung 1998 wird am Titisee ausgerichtet.



Protokoll

der Regionalversammlungen 1997

Orte und Tage

Region Ost (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen): Großfurra am 1.11.1997
Region Nord (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein): Hamburg am 2.11.1997
Region Mitte (Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland): Köln am 9.11.1997
Region Südwest (Baden-Württemberg): Elzsach am 8.11.1997
Region Südost (Bayern): Fürstenfeldbruck am 16.11.1997.
Beginn ca. 14.30, Ende ca. 19 Uhr.

Teilnehmer

Großfurra: 25 Mitglieder + Vollmachten = 64 Stimmen
Hamburg: 50 Mitglieder + Vollmachten = 113 Stimmen
Köln: 122 Mitglieder + Vollmachten = 385 Stimmen
Elzach: 106 Mitglieder + Vollmachten = 286 Stimmen
Fürstenfeldbruck: 143 Mitglieder + Vollmachten = 461 Stimmen

Begrüßung und Regularien

Der örtliche Vorstand und Charlie Jöst begrüßen die anwesenden Mitglieder.
Beschlüsse (jeweils offene Abstimmung, einstimmig): Als Protokollführer werden Horst Barthelmes in Großfurra, Hamburg, Köln, Fürstenfeldbruck und Peter Hühne in Elzach gewählt. Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Die vorgeschlagenen Stimmenzähler werden gewählt. Es wird festgestellt, daß die Einladung zur Regionalversammlung ordnungsgemäß erfolgt ist und die Versammlung beschlußfähig ist. Die vorgeschlagene Tagesordnung wird genehmigt. Das Protokoll der Regionalversammlung 1996 wird genehmigt.

Filmvorträge

Der DHV-Rereratsleiter Technik, Dr. Martin Jursa, erläutert die Ergebnisse jüngster Untersuchungen zur Tuckproblematik moderner Hängegleiter und die Schlüsse, die Piloten und Konstrukteure aus den Erkenntnissen ziehen können. DHV-Lehrteam-Mitglied Karl Slezak erläutert das beim Sicherheitstraining beobachtete Extremflugverhalten moderner Gleitsegel.

Anträge und Besprechung regionaler Probleme

Beschluß in Großfurra, Hamburg, Köln, Elzach und Fürstenfeldbruck (offene Abstimmung, einstimmig): Der Antrag von Charlie Jöst auf Wahl von Peter Janssen zum Ehrenvorsitzenden wird auf der Hauptversammlung unterstützt.
Beschluß in Elzach (offene Abstimmung, mehrheitlich): Bei der Hauptversammlung wird Antrag auf Wegfall der Gebühren für die Geländeerlaubnisse gestellt.
Beschluß in Elzach (offene Abstimmung, mehrheitlich): Bei der Hauptversammlung wird der Antrag auf Herausgabe der Luftfahrerscheindaten von Vereinsmitgliedern durch den DHV an den jeweiligen Verein behandelt.
Beschluß in Elzach (offene Abstimmung, mehrheitlich): Die Baden-Württembergische Drachenflugmeisterschaft 1998 wird per UL-Schlepp bei Bösingen durchgeführt.
In Großfurra, Hamburg und Köln stehen Schlepp-Themen im Vordergrund. Besonders kritisiert wird, daß zahlreiche Drachenflug-Hersteller darauf verzichten, die Schlepptauglichkeit ihrer aktuellen Geräte nachzuweisen. In allen Regionalversammlungen werden Nachwuchssorgen der Vereine angesprochen. Charlie Jöst erläutert in dem Zusammenhang die neuen Kommissionsbeschlüsse zur Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit des DHV.



Martin Jursa, Referatsleiter Technik



Monika Traud, Regionalbeirätin Mitte



Wahl der Delegierten für die Jahrestagung 1997

Aus den vorgeschlagenen Kandidaten werden in der Reihenfolge ihrer Stimmergebnisse gewählt in
Großfurra: Wolfgang Brauer, Siegfried Prietz, Eike Damer, Hans Buddee, Andre Genäuß, Udo Reimann, Dietrich Münchmeyer, Ulrich Fuchs, Hans-Peter Hoffmann.
Hamburg: Herbert Drees, Gerd Olbinsky, Peter Urban, Evi Preiß, Helmut Großklaus, Dirk Aue, Horst Efftinge, Hannes Benecke, Ulf Karnath, Jürgen Wäcken,

Fotos: Charlie Jöst

BAYERN





Horst Barthelmes,
Schlepp-Experte

NORD



SÜDWEST



Heinrich Ebeling

Köln: Werner Schmitt, Andrea Simon, Renate Adam, Regine Heldmann, Stefan Truar, Peter Kaltenhofer, Monika Traud-Burchert, Lukas Etz, Armin Harich, Horst Zimmer, Hansmeyer Jürgen, Helmut Bonertz, Karlheinz Sylla, Harald Zimmer, Monika Mostert-Ostermann, Kurt Heldmann, Erwin Bude, Peter Rother, Gundi Jungbluth, Gundolf Schneider, Peter Adams, Ronald Herchen, Niko Salewski, Eckhard Vitt, Manfred Vaupel, Peter Keller, Hermann Justen, Armin Dalibor, Klaus Eschweiler, Jörg Bajewski, Martin Burchert, Michael Schäfer, Wolfgang Ponzel, Hartmut Lehr, Günther Schröder, Beate Viehmann, Hermann Jungbluth, Claus Matthias, Peter Nitsche, Jochen Heinrichs, Karlheinz Hasler, Rainer Cimmek.

Elzach: Charlie Jöst, Waldemar Obergfell, Jo Konrad, Thomas Bessei, Uli Blumenthal, Sonja Heidler, Peter Hühne, Alexander Köhler, Fitz Scherzinger, Klaus Wilmann, Helmut Fehr, Lothar Schweizer, Susanne Kulcke, Roland Wöhrle, Fritz Gröner, Lothar Ehmann, Michael Braunstein, Birgit Mölich, Heidemarie Müller, Klaus Butzke, Martin Oppe, Petra Dürr, Dieter Börsy, Klaus-Günther Eberle, Stephan Hüglin, Helma Haselberger, Harald Huber, Rudi Gehring, Gabriela Rudolf, Bernd Beutel, Winfried Hetz, Günther Fleischmann, Thomas Schmid, Remo Kutz, Hartwig Schrumpf, Rainer Thieringer, Konrad Engelhardt, Alfons Rack, Klaus Hermann, Jürgen Rüdinger, Artur Tritschler, Erhan Gencer, Heinz Strotbek, Jürgen Heuser, Wieland Steffan.

Fürtstenfeldbruck: Sepp Gschwendtner, Regina Glas, Babsi Lacrouts, Peter Janssen, Markus Hanfstängl, Christoph Kirsch, Toni Bender, Peter Cröniger, Björn Klaassen, Bob Baier, Michael Melzer, Arnold Kummer, Knut von Hentig, Hannes Weininger, Franz Bruckschlegl, Harry Buntz, Torsten Hahne, Stefan Mast, Christine Pfeifer, Nikola von Sigriz, Bernd Hübner, Horst Ulbricht, Alexandra Wurmser, Klaus Wetzel, Thomas Neff, Richard Brandl, Dietmar Kohr, Karl Sindlhauser, Daniela Anke, Karin Wessely, Martin Walleitner, Ingo Westerboer, Johann Plenagl, Vroni Kummer, Peter Hensold, Manuela Schneider, Ernst Schneider, Tomas Pellicci, Konrad Franz, Thomas Hummels, Hans Bausenwein, Axel Stuckenberger, Ottmar Sichert, Jobst Bäumer, Sybille Fischer, Benno Osowski, Christian Blum, Anja Trudl, Frigga Bausenwein, Parl Reinhold, Uli Schmid.

Wahl des Regionalbeirats in der DHV-Kommission

Großfurra: Kandidaten: Wolfgang Brauer und Siegfried Prietz. Wolfgang Brauer wird mit 33 Stimmen gewählt. Er nimmt die Wahl an. Siegfried Prietz erhält 31 Stimmen.

Hamburg: Kandidat: Helmut Großklaus. Er wird per Akklamation ohne Gegenstimme gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Köln: Kandidaten: Monika Traut-Burchert, Jürgen Hansmeyer, Peter Rother. Monika Traut-Burchert wird mit 240 Stimmen gewählt. Sie nimmt die Wahl an. Jürgen Hansmeyer erhält 105 Stimmen, Peter Rother 39 Stimmen. Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Die Amtszeit wird auf 2 Jahre festgelegt.

Elzach: Kandidat: Waldemar Obergfell. Er wird ohne Gegenstimmen per Akklamation gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Fürstenfeldbruck: Kandidaten: Arnold Kummer, Benno Osowski, Hermann Uhrmann, Michael Melzer, Ingo Westerboer, Hermann Uhrmann. Arnold Kummer wird im 2. Wahlgang mit 172 Stimmen gewählt. Er nimmt die Wahl an. Michael Melzer erhält 122 Stimmen, Ingo Westerboer 46 Stimmen, Benno Osowski 46 Stimmen, Hermann Uhrmann 25 Stimmen. Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Die Amtszeit wird auf 2 Jahre festgelegt.

DIE VORSTANDSCHAFT



Charlie Jöst
Vorsitzender, 45, Filmemacher, Modellflug, Segelflug und Motorsegler bis 1989, Drachenfluglehrer und Gleitschirmpilot, DHV-Lehrteam.



Thomas Hummels
Finanzvorstand, 40, Dipl.-Volkswirt, Drachen- und Gleitschirmpilot.



Karl Slezak
Sicherheitsvorstand, 36, Leiter Sicherheitstraining, Gleitschirmfluglehrer, DHV-Lehrteam.



Knut von Hentig
Technikvorstand, 35, Architekt, Drachen- und Gleitschirmfluglehrer, DHV-Testpilot, DHV-Lehrteam.



Jo Konrad
stv. Vorsitzender, 43, Sozialpädagoge, selbst. Unternehmer, Vorsitzender des DULV, Drachenflieger seit 1975.



Peter Cröniger
Ausbildungsvorstand, 42, Sportlehrer und Flugkapitän, Drachen- und Gleitschirmfluglehrer, DHV-Lehrteam.



Christoph Kirsch
Sportvorstand, 33, Gleitschirmhersteller, Gleitschirmfluglehrer, DHV-Lehrteam.

Dank





an Toni Bender

Es kommt nicht oft vor, daß ein Spitzenpilot - Toni war 1988 zugleich Deutscher Meister im Drachenfliegen und Deutscher Meister im Gleitschirmfliegen und belegte in der Folge auch international vordere Plätze - seine Zeit auch für die Verbandsarbeit opfert. 10 Jahre lang wirkte Toni Bender als ehrenamtlicher Sportvorstand an den Beschlüssen des DHV mit. Als DHV-Testpilot war er 1987 wesentlich an der Gestaltung der Testverfahren für Gleitsegel beteiligt, als DHV-Lehrteammitglied trägt er bis heute zur Erarbeitung der Lehrinhalte bei. In dem Lehrbuch »Gleitschirmsegeln für Meister« hat er die Grundlagen für den Leistungsflug zusammengefaßt. Da Toni auch für einen Gleitschirm-Hersteller rund um die Welt im Einsatz ist, mußte er schließlich Prioritäten setzen und hat sich nun aus der Vorstandsarbeit zurückgezogen. Vielen Dank Toni, Du hast im Gleitschirmbereich wesentlich zum Aufbau der DHV-Technik, der DHV-Ausbildung und des DHV-Sports beigetragen.

an Peter Urban

1986 wurde er zum Sicherheitsvorstand gewählt, nach 11jähriger ehrenamtlicher Vorstandsarbeit hat sich Peter Urban nun in den Ruhestand verabschiedet. Ansprechpartner für Flugunfälle zu sein ist keine leichte Aufgabe. Peter hat dabei seinen ihm eigenen Humor nicht verloren. Die Unfallstatistik hat sich im Lauf seiner Amtszeit, setzt man die Anzahl der Flüge zu den Unfällen in Beziehung, sehr positiv entwickelt. Peter Urban hat wesentlich zum Aufbau eines der größten DHV-Vereine im Norden Deutschlands, der Hamburger Drachen- und Gleitschirmflieger, beigetragen. Nun ist er vom Norden Deutschlands in den Süden Andalusiens gezogen. Lieber Peter, vielen Dank, in der Zeit Deiner Vorstandsarbeit hat sich der DHV prächtig entwickelt.

Die Neuen im Vorstand und in der Kommission

Karl Slezak ist neuer Vorstand für Sicherheit und Flugbetrieb

Seit 1987 beruflich im Gleitschirmsport tätig, als Fluglehrer, als Vertriebspartner verschiedener Gleitschirmhersteller und als Leiter des Sicherheitstrainings am Achensee, hat Karl Slezak umfassende Erfahrung gewonnen. Seit 5 Jahren arbeitet er im DHV-Lehrteam mit. Seine Vision: Piloten, Flugschulen, Verband, Hersteller und Fachpresse besinnen sich darauf, was der Gleitschirmsport für die überwiegende Mehrheit der ihn Ausübenden bedeutet: ein eindrucksvoller und fantastischer Freizeitsport, für den man eigentlich viel zu wenig Zeit hat. Die Hersteller entwickeln Geräte, deren Sicherheitsrahmen auch fliegerische Fehlentscheidungen verzeihen. Die Fachpresse nimmt Abschied von der Verherrlichung des gnadenlosen Leistungsgedankens, der Verband lenkt den Sport in Bahnen, die den tatsächlichen Bedürfnissen seiner Mitglieder entsprechen, die Flugschulen stellen die Lehre in den Mittelpunkt ihres Wirkens und die Piloten lassen gesunden Verstand walten, wenn es um die Beurteilung ihres eigenen Könnens, ihrer Erfahrung und ihres Einschätzungsvermögens geht. Karl Slezak steht gern all jenen zur Verfügung, die Fragen zu ernsthaften Problemen bezüglich Geräteverhalten, Unfallsituationen oder zum richtigen Verhalten in kritischen Flugzuständen haben. Er ist erreichbar unter Fax 08803/60510 und E-mail montana@oberland.net

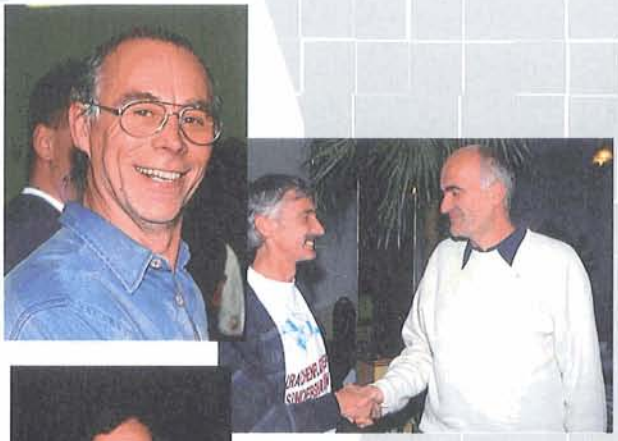
Der neue Sportvorstand heißt Christoph Kirsch

Fast die Hälfte seines Lebens hat der 33jährige neue Sportvorstand der Fliegerei verschrieben: Denn nach dem Abitur zog es den gebürtigen Saarländer nach Oberbayern, um das Drachenfliegen endlich nicht nur in den Hügeln des Sauerlandes ausüben zu können. Mit der 1986 hinzugekommenen Gleitschirmfliegerei, zunächst im Eigenbau mittels Mutters Nähmaschine, von 1987 bis 1990 als DHV-Testpilot und Mitschöpfer der Gütesiegelnormen, blieb für das Studium zuwenig Zeit. Von 1991 bis 1993 arbeitete er für einen koreanischen Gleitschirmhersteller, 1994 gründete er seine eigene Gleitschirmfirma.

Christoph Kirsch war von 1988 bis 1992 Mitglied der Gleitschirm-Nationalmannschaft, belegte erste Plätze bei internationalen Wettbewerben, dem Deutschen Streckenflugpokal, der Liga sowie bei der German Open und stellte mehrere Streckenflug-Rekorde auf.

Seit 1988 ist der Gleitschirmfluglehrer Mitglied des DHV-Lehrteams.

Seine Ziele als Vorstand sieht Christoph Kirsch darin, den Breitensport verstärkt zu fördern und die verlorengegangene Akzeptanz für den Spitzensport wiederzugewinnen. Er will aber auch mit aller Kraft daran mitwirken, daß unser Sport als Ganzes an Sicherheit und Ansehen gewinnt. Denn für ihn ist die Sportlichkeit in unserer Fliegerei beileibe nicht nur in Streckenkilometern und Geschwindigkeiten zu messen!





Die neuen Regionalbeiräte: links oben: Helmut Großklaus, oben Wolfgang Brauer (links) nimmt die Glückwünsche von Claus Gerhard entgegen. Unten: Noldi Kummer

Wolfgang Brauer

neuer Regionalbeirat Ost

Wolfgang Brauer sah vor 25 Jahren im verbotenen Westfernsehen Mike Harker von der Zugspitze fliegen. »Viel Zeit ist seit damals vergangen, geblieben ist die fixe Idee vom freien Flug« sagt der 46-jährige Drachenfluglehrer, dem nicht nur eine gute Ausbildung, sondern auch die Schaffung einer Gemeinschaft wichtig ist. Wolfgang Brauer ist Vorsitzender des Wippertaler Drachenflugvereins in Sondershausen. Aufbauend auf dieser Erfahrung will Wolfgang besonders die speziellen Interessen der »Flachländer« vertreten und eine gute Kommunikation zwischen den DHV Mitgliedern in der nordöstlichen Region Deutschlands und der Kommisson sicherstellen.

Wolgang Brauer, Mittelstr. 15, 99706 Sondershausen, Tel./Fax 03632/58620

Arnold Kummer

neuer Regionalbeirat Südost

Noldi Kummer gehörte schon einmal der DHV-Kommission an, als Fachbeirat war er 1986 für die Etablierung des Gleitschirmfliegens in Deutschland zuständig. Der frühere Fallschirmspringer und Drachenflieger ist heute 2. Vorstand des DGC Tegernseer Tal und hat immer noch denselben Spaß am Fliegen wie im ersten Jahr: »Auch wenn die richtig großen Strecken immer noch warten.« Der selbständige Kachelofen- und Luftheizungsbaumeister nimmt seinen Sohn als Passagier beim Gleitschirmfliegen mit, seine Tochter ist selbst Gleitsegelpilotin seit 2 Jahren.

Arnold Kummer, Haindlstr. 11, 83700 Rottach-Egern, Tel./Fax 0 80 22 / 6 54 21.

Helmut Großklaus

neuer Regionalbeirat Nord

1974 nähte er sich seinen ersten Flugdrachen selbst zusammen und machte damit die schleswig-holsteinischen Hügel unsicher. Helmut probierte schon 1978 das Drachenfliegen mit Motor und etablierte 1981 als dafür verantwortliches DHV Kommissionsmitglied das Windenschleppen in Deutschland. Die von ihm konstruierte Großklaus-Winde wurde zum Begriff. »Heute konzentriere ich mich besonders auf den UL-Schlepp, auf die Erprobung und den Bau von Scheppmaschinen und die Erschließung von Geländen.«

Helmut Großklaus, Klingenbrooker Weg 6c, 23815 Westerade, Tel./Fax 04553/373

Wirtschaftsplan 1998

(als Ertragsvorschau/im Vergleich Jahresergebnis 1996 und Hochrechnung 1997)

Erträge	1996	1997	1998
Beiträge	2.797.904,39	2.780.000,00	2.800.000,00
Waren- u. Filmverkauf, Pacht	126.157,68	190.000,00	150.000,00
Info-Inserate und Abos	104.647,36	170.000,00	235.000,00
Kostenerstattung Versicherung	141.825,00	142.000,00	195.000,00
Zinsen und ähnliche Erträge	113.091,20	110.000,00	110.000,00
Referat Wettkampfsport	34.670,00	99.000,00	90.000,00
Referat Ausbildung	470.509,74	287.000,00	260.000,00
Referat Technik	964.249,76	800.000,00	720.000,00
Referat Flugbetrieb/Gelände	45.699,58	47.000,00	25.000,00
Erträge aus der Auflösung v. Rückstellungen	100.000,00	0,00	0,00
	4.898.754,71	4.625.000,00	4.585.000,00

Aufwendungen	1996	1997	1998
Wareneinkauf	73.181,44	103.000,00	80.000,00
Vereinszuschüsse, Packerlehrgänge	42.053,69	34.000,00	40.000,00
DHV-Versammlungen	81.149,61	65.000,00	73.000,00
Nichtabzugsfähige Vorsteuer	140.270,72	140.000,00	140.000,00
Sport	269.030,98	373.000,00	350.000,00
Ausbildung	152.743,67	85.000,00	85.000,00
Technik	396.185,43	350.000,00	330.000,00
Flugbetrieb, Gelände	48.831,60	51.000,00	30.000,00
Angestelltes Personal	1.339.142,45	1.360.000,00	1.485.000,00
Fachübergreifende freie Mitarbeiter	379.462,10	327.000,00	300.000,00
DHV-Info	724.685,67	687.000,00	610.000,00
Kommission	20.917,12	22.000,00	20.000,00
Porto, Telefon, etc.	198.362,05	215.000,00	205.000,00
Büromaterial, Fachliteratur, EDV, etc.	146.164,70	145.000,00	135.000,00
Raumkosten	137.799,99	139.000,00	140.000,00
Gebühren und Beiträge	16.809,10	17.000,00	17.000,00
Prüfungs- und Beratungskosten	146.349,09	110.000,00	100.000,00
Versicherungen	98.261,90	98.000,00	100.000,00
DAeC-Beiträge	120.572,04	120.000,00	120.000,00
Messen, Öffentlichkeitsarbeit	37.125,59	136.000,00	130.000,00
Wildbiologische Gutachten	0,00	0,00	0,00
Vegetationsuntersuchungen	35.300,01	18.000,00	0,00
Abschreibungen	60.718,41	67.000,00	75.000,00
Einstellung in die Pauschalwertberichtigung	0,00	0,00	0,00
Projekt Wetternetz	11.386,00	35.000,00	20.000,00
	4.676.503,36	4.697.000,00	4.585.000,00

Jahresergebnis	222.251,35	-72.000,00	0,00

Die genaue Aufschlüsselung aller Erträge und Aufwendungen lag den Delegierten vor.

Bestätigungsvermerk

Einwendungen sind nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung gegen die Buchführung und die Jahresrechnung nicht zu erheben. Wir erteilen daher der Jahresrechnung des Deutscher Hängegleiterverband e.V., Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutsachland, München, zum 31. Dezember 1996 gemäß Anlagen 1 und 2 folgenden Bestätigungsvermerk:
»Die Buchführung und die Jahresrechnung entsprechen nach unserer pflichtgemäßen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften. Die Jahresrechnung vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-. Finanz- und Ertragslage des Vereins.«

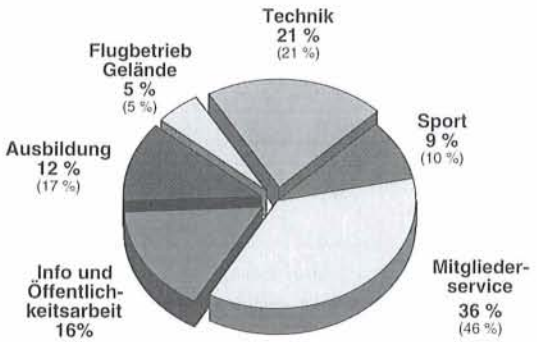
München, den 15. August 1997
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft
Wiegand, Wirtschaftsprüfer
Klinz, Wirtschaftsprüfer

Die Leistungsfähigkeit des DHV in Zahlen

aus dem Finanzbericht von Thomas Hummels bei der Jahrestagung

Aufwandsstruktur 1996

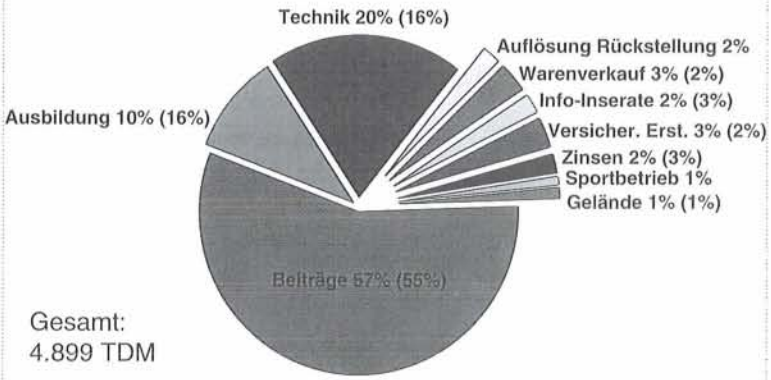
Aufwandsanteile der Referate in %
Gesamt 4,677 Mio DM
(Aufwand 1995: Klammerwerte)



Thomas Hummels — Finanzbericht DHV-Jahrestagung 199

Ertragsstruktur 1996

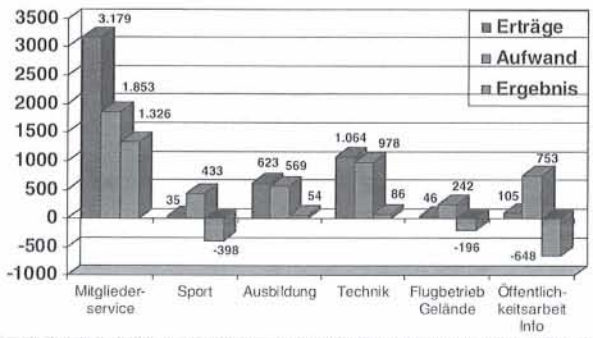
(Erträge 1995: Klammerwerte)



Thomas Hummels — Finanzbericht DHV-Jahrestagung 1997 Tegernsee

Ergebnisstruktur 1996
nach Fachreferaten

(in Tausend DM)



Thomas Hummels — Finanzbericht DHV-Jahrestagung 1997 Tegernsee

Tätigkeitsbericht der Geschäftsstelle

Geschäftsführung

Klaus Tänzler (Geschäftsführer und Fachbeirat für Internationales), Simone Schmitt (Sekretärin), Gabriele Königbauer, Barbara Lacrouts (Buchhaltung), Peter Janssen (Justitiar).

Mit dem Ziel des Ausbaus des Mitgliederservice und der Erhöhung der Effizienz wurden die Arbeitsabläufe der Geschäftsstelle den aktuellen Anforderungen angepaßt. Die Beteiligung auf internationaler Ebene wurde weiter verstärkt.

- Grundsatzfragen
- Vorbereitung der Sitzungen und Versammlungen
- Personal
- Finanzwesen
- Büroorganisation
- Rechtsangelegenheiten
- Verhandlungen mit Bundes- und Landesbehörden
- Vorstandsarbeit im Kuratorium Sport und Natur
- Mitarbeit im Arbeitskreis Sport und Umwelt des Bundesumweltministeriums
- Vertretung beim DAeC
- Gespräche mit ausländischen Verbänden
- Vorstandsarbeit Europe Airsports
- Mitarbeit bei FAI/CIVL

Mitgliederservice

Peter Rauchenecker (Referatsleiter), Christina Leidgschwendner, Iris Mayer, Olaf Hagel (Sekretariat).

Zahlreiche Neuaufnahmen, Wohnortwechsel, Versicherungsumstellungen und Kündigungen waren zu bearbeiten. Das über Jahre bewährte Serviceangebot wurde ausgebaut. Für die Bearbeitung der Schadensfälle war eine umfassende Korrespondenz mit Unfallbeteiligten, Rechtsanwälten und Versicherern erforderlich.

- Mitgliederverwaltung;
- Auskünfte und Beratung für Mitglieder;
- Abwicklung der Gruppenversicherungen;
- Wareneinkauf, Warenverkauf;
- Organisation der Selbstpackerkurse für Rettungsgeräte;
- Ausstellungsstände und Informationsveranstaltungen.

Wettbewerbssport

Toni Bender (ehrenamtlicher Sportvorstand), Ernst Schneider (Sportmanager,Teamchef Drachenfliegen), Rudl Bürger (Auswerter Streckenflugpokal), Stefan Mast (Teamchef Gleitsegel).

Die Organisation und Betreuung des Wettbewerbsports auf regionaler und nationaler Ebene, Einführung der Breitensport-Wettbewerbsserie German Cup. Entsendung der deutschen Nationalmannschaften zu internationalen Meisterschaften und die Sichtung von Nachwuchspiloten im Rahmen der Ladies- und Junior-Challenge sind die Kernpunkte des Sportreferates. Im einzelnen:

- Mitorganisation der Landesmeisterschaften HG und GS;
- Mitorganisation der German Open HG und GS;
  Organisation und Auswertung des German Cups HG und GS;
  Entwicklung eines Auswertungsprogrammes für internat. Einsatz bei allen FAI-Wettbewerben (Race 3,0) im Auftrag der FAI/CIVL;
- Auswertungen der Flugdokumentation für den Deutschen Streckenflugpokal HG und GS;
- Organisation und Durchführung der Junior- und Ladies Challenge HG und GS;
- Organisation und Durchführung der deutschen Ligen und Entsendung der Nationalmannschaften;
- Überarbeitung der deutschen Sportordnung;
- Mitarbeit im Paragliding-World-Cup-Komitee;
- Mitarbeit bei CIVL (Fachsparte der internationalen FAI).

Technik

Martin Jursa (Referatsleiter und Hängegleitertestpilot), Hannes Weininger (stv. Referatsleiter und Gleitsegeltestpilot), Bernd Schmidtler (Testingenieur), Gerhard Bortz (Prüfer für Rettungsgeräte), Horst Barthelmes (Prüfer für Schleppausrüstung), Harry Buntz, Reiner Brunn (Gleitsegeltestpiloten), Markus Hanfstängl, Knut von Hentig (Hängegleitertestpilot), Kerstin Otto, Olaf Hagel (Sachbearbeiter).

Im Jahr 1997 wurde ein Abkommen mit dem SHV geschlossen, das die Anerkennung der DHV/ÖAeC-zugelassenen Geräte durch die Schweiz und eine Zusammenarbeit mit dem SHV regelt, so daß nun erstmalig auch im Ausland Tests nach den DHV/ÖAeC-Bauvorschriften durchgeführt werden. Im Bereich GS wurden die Bauvorschriften überarbeitet. Um mehr Sicherheit im Wettkampfsport zu gewährleisten, werden nunmehr auch Vorserien-Gleitschirme vor der Breitenerprobung einem Festigkeitstest unterzogen.

Zur Längsstabilität von Hängegleitern wurde ein umfangreiches Forschungsprojekt gestartet.

- 7 Anerkennungen von Herstellerbetrieben;
- 8 Anerkennungen von österreichischen Herstellerbetrieben;

- 12 Musterzulassungen für Hängegleiter;
- 56 Musterzulassungen für Gleitsegel;
- 3 Musterzulassungen für Hängegleiter-Gurtzeuge;
- 21 Musterzulassungen für Gleitsegel-Gurtzeuge;
- 1 Musterzulassung für Hängegleiter-Rettungsgeräte;
- 6 Musterzulassungen für Gleitsegel-Rettungsgeräte;
- 3 Musterzulassungen für Schleppwinden;
- Erteilung der Zulassungsplaketten;
- Änderungsverfahren;
- Prototypengenehmigungen;
- Lufttüchtigkeitsanweisungen;
- Erteilung der Kennzeichen.

Flugbetrieb/Gelände

Peter Rauchenecker (Referatsleiter), Björn Klaassen (Naturschutzfachmann), Elisabeth Liebhart (Sekretärin).
Durch das Auslaufen der Übergangsfrist für die nach der Allgemeinverfügung beflogenen Gelände war im Jahr 1997 nochmals ein Schub an Verlängerungsverfahren zu bewältigen. Hinzu kam eine große Zahl befristeter Außenstart- und - Landeerlaubnisse sowie die Verlängerung von Behördenerlaubnissen. Die Zusammenarbeit mit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH sowie mit dem Luftwaffenamt in Köln wurde verstärkt. Aufwendige Luftraumgliederungsverfahren waren in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen zu bewältigen. Die durchgeführten Ortstermine führten nahezu ausnahmslos zu positiven Ergebnissen. Das vom DHV in Auftrag gegebene Trittschadensgutachten wurde fortgeführt und zur Abschlußreife gebracht. Arbeitsschwerpunkt bei der Flugsicherheit war die Auswertung und Aufbereitung der zahlreich eingegangenen Unfalldaten. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse wurden bei Fluglehreraus- und -fortbildungen sowie in Veröffentlichungen verwertet.

- 30 neue Erlaubnisse für Gelände;
- 67 Verlängerungen für Allgemeinverfügungs-Gelände;
- 5 Verlängerungen von Behördenerlaubnissen;
  2 Verlängerungen von DHV-Erlaubnissen
- Verhandlungsführung mit Landratsämtern, Gemeinden, Umweltbehörden und Militär;
- Beratung der Antragsteller und Geländehalter;
- Vorbereitung und Durchführung von Ortsterminen;
- Durchführung eines Trittschadensgutachtens;
- Stellungnahmen zu Natur- und Landschaftsschutzverordnungen;
- Teilnahme an Fachtagungen;
- Unfallauswertung und -erfassung;
- Durchführung der Luftaufsicht;
- Mitarbeit im Arbeitskreis unterer Luftraum.

Ausbildung

Klaus Tänzler (Referatsleiter), Horst Barthelmes (Schlepp-Informationsbüro), Caroline Fürst, Regina Glas (Sachbearbeiterinnen).
Die Ausbildung neuer Fluglehrer, die Betreuung der 403 Fluglehrer sowie die Zulassung, Anleitung und Überwachung der 106 Flugschulen waren zu bewältigen. Bei 412 Pilotenprüferminen wurden insgesamt 3293 Erlaubnisse und Berechtigungen ausgestellt:

- 219 HG-A;
- 1590 GS-A;
- 113 HG-B;
- 428 GS-B;
- 162 GS-Passagier;
- 4 HG-Passagier;
- 139 HG-Schlepp;
- 664 GS-Schlepp;
- 79 UL-Schlepp;
- 140 Windenführer;
- 2 gemeinsame DHV/ÖAeC-Fluglehrerlehrgänge;
- 1 Fluglehrerlehrgang Windenschlepp.

Öffentlichkeitsarbeit

Alexander Escher (Referatsleiter), Sepp Gschwendtner (Redakteur), Renate Miller (Grafikerin), Charlie Jöst (Medienbeirat)
Um das Image des Drachen- und Gleitschirmfliegens zu verbessern, neue Piloten zu gewinnen, die Bindung der aktiven Piloten an den Verband und unsere Lobby zu stärken, erfolgten:

- intensive Pressekontakte zu Printmedien, TV und Hörfunk;
- Veranstaltung von Pressekonferenzen und -reisen;
- Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit von Vereinen;
- Planung und Konzeption der größten Branchenmesse Free Flight;
- Präsenz auf Freizeitmessen;
- Streuung von Infomaterial;
- Redaktion und Gestaltung des DHV-Info, bisher 93 Ausgaben;
- Planung und Verkauf der DHV-Medien (Videos, CD-Roms, etc.) und der DHV-Shop-Artikel.

FLUGGEBIET

WALLBERG

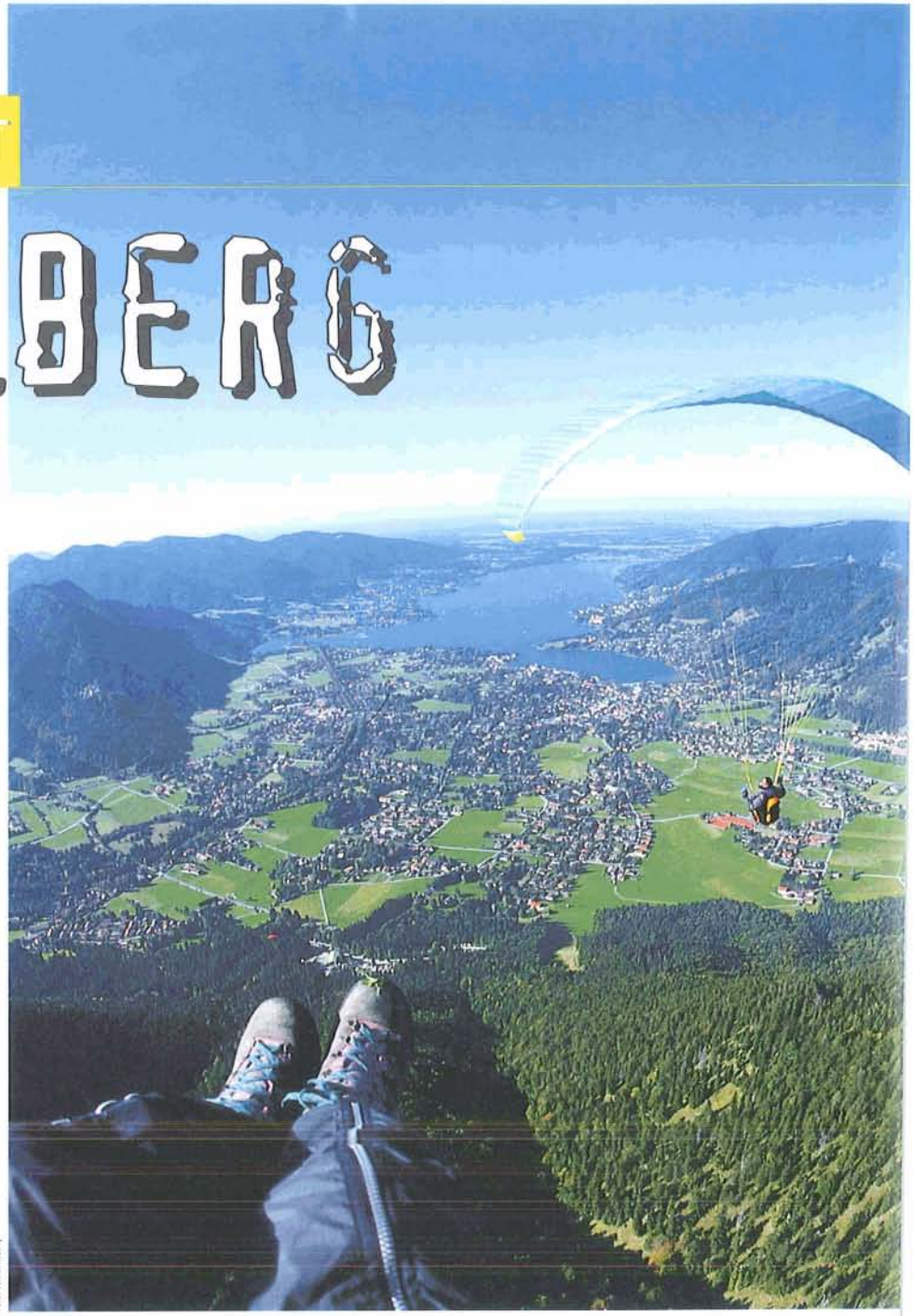
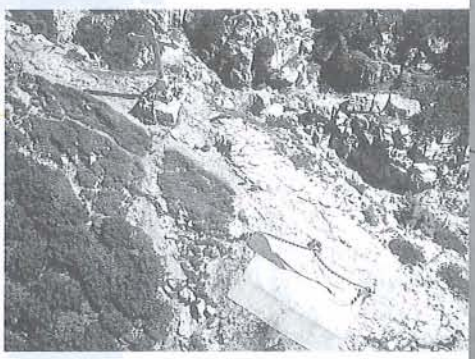


Foto: Günter Kozemy

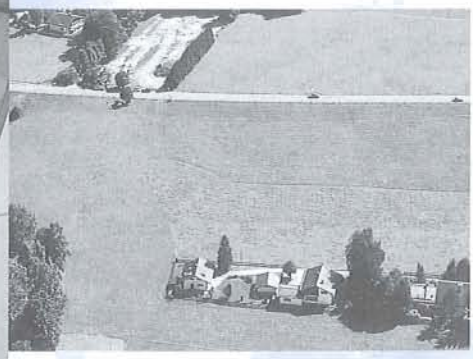
Das Tegernseer Tal war nicht nur der Platz für die DHV-Hauptversammlung, sondern bietet mit dem Wallberg einen der wohl bekanntesten Flugberge Deutschlands.

Daten:
Gipfel: Höhe 1.722 Meter
Hintermaueralm: Höhe 1.660 Meter
Landeplatz: Höhe ca. 750 Meter

Koordinaten:
Wallberg Bergstation
47 39 48 N 11 47 36 O, 1.620 Meter
Wallberg Talstation
47 40 35 N 11 46 48 O, 755 Meter







Fotos: Clemens Soetebaum (2), Wolfi Kummer

Anfahrt

Über die Autobahn A8 München-Salzburg, Ausfahrt 97 Holzkirchen, Bundesstraße nach Gmund, entweder westlich um den Tegernsee über Bad Wiessee oder östlich über Tegernsee nach Rottach-Egern, Richtung Kreuth, ca. 500 Meter nach dem Ortsende von Rottach-Egern links abbiegen zur Wallbergbahn (ausgeschildert).

Die Auffahrt erfolgt mit einer 4er-Kabinen-Bahn. An der Kasse ist eine Landekarte zu kaufen, die DM 5,00 kostet und einen Kalendertag gültig ist. Die Einzelfahrt kostet DM 14,00, eine Zehnerkarte DM 100,00, eine Zwanzigerkarte DM 170,00, wobei für die Chipkarten noch eine Pfandgebühr von DM 20,00 anfällt (Stand Sommer 1997).

Die Auffahrt dauert 10 bis 15 Minuten. Drachentransport erfolgt nach Bedarf bis zu einer Länge von 4,20 Metern.

Vor der Auffahrt bitte ins Flugbuch eintragen.

Von der Bergstation geht man ca. 5 Minuten zum Startplatz Hintermaueralm und ca. 15 Minuten zu den Startplätzen am Gipfel.

Es gibt für Gleitschirme zwei Startplätze:

Startplatz Hintermaueralm

Geeignet für die Windrichtungen West/Südwest bis Nord. Eine flache Almwiese, auf der im unteren Niveau Richtung Nordwest und am oberen Rand Richtung Südwest gestartet werden kann. Der Startplatz scheint auf den ersten Blick recht harmlos, wird aber bei stärkerem Wind, stärkerer Thermik und bei Windrichtungen aus Nordost bis Ost äußerst anspruchsvoll und teilweise grenzwertig. Darum ist das Starten an diesem Startplatz für Piloten mit beschränktem Luftfahrerschein nur nach vorheriger Einweisung durch einen DGCTT-Einweiser und dem Ausstellen einer Einweisungskarte erlaubt. Auf Fußgänger unter der Startstrecke ist besonders zu achten. Es empfiehlt sich außerdem dringend, das nachfolgende Kapitel Gefahreneinweisung durchzulesen.

Startplatz Hauptgipfel

Geeignet für alle Windrichtungen um Nord. Ein etwas steileres und kurzes Startgelände neben dem Gipfelkreuz, mit einer Matte ausgelegt. Anders als bei der Alm scheint dieser Startplatz anspruchsvoller. Sobald aber Hangaufwind eingesetzt hat, sind Starts problemlos möglich, hier wird auch geschult. Wenn die Verhältnisse an der Alm durch Thermik, Wind oder Winddrehung Richtung Ost kritisch werden, kann hier noch oft gestartet werden.

Direkt in der Nähe des Gipfelkreuzes ist ein Windsack installiert.

Startplatz Westgipfel

für Drachen

Hier sind ausschließlich Hängegleiterstarts erlaubt. Bei Starts auf der Südrampe bitte baldmöglichst in Richtung Westflanke abdrehen (wegen Wild auf der Südseite).

Vor der Nordwestrampe steht ein Windsack, der aber bei stärkerem Wind immer mehr ins Lee gerät.

Landeplätze

Für die Gleitschirme eine große Wiese nördlich an der zur Wallberg-Talstation führenden Straße, Windsack vorhanden. Bitte fliegt Eure Landevolte (!) auf alle Fälle über dem Landeplatz, da auf der Wallbergstraße immer reger Verkehr herrscht.

Für Drachen eine Wiese am Café Kreuz, am Fuß der Baumgartenschneid.

Adressen und Telefonnummern

Geländehalter
Drachen und Gleitschirmflieger Club Tegernseer Tal e.V., Bernd Hübner, Tel. 08029/1482
Startleiter DGCTT Alm (an Wochenenden, außer im Winter) Tel. 08022/95159
Polizei Bad Wiessee Tel. 08022/98780
Bergwacht Tel. 08022/2550
Restaurant Alpenwildpark Tel. 08022/5832
Café Kreuz Tel. 08022/26775
Verkehrsamt Rottach-Egern Tel. 08022/671343
DGCTT im Internet http://www.gleitschirm.de oder http://www.para.de

Gleitschirmflugschule
Paragliding Tegernsee Peter Rummel, Ausbildung und Passagierflüge, Tegernseer Str. 88, 83700 Tegernsee, Tel. 08022/2556

GEFAHREN AM WALLBERG

Startplätze

Startplatz Hintermaueralm

Bei guter Thermik im Frühjahr und Sommer wird das Starten von der Alm nach ca. 12.30 Uhr sehr gefährlich. Der nördlich des Startplatzes vom Westgipfel abfallene Grat verursacht dann starke Turbulenzen. Dies ist auch bei stär-



Foto: Günter Kozeny

kerem Wind aus Nord bis Nordwest der Fall.
Bei nordöstlichem bis östlichem Wind ist der Startplatz Alm im Lee des Gipfelaufbaus.
Der Windsack zeigt zeitweise leichten Wind aus West bis Nordwest an, obwohl am Gipfel Ostwind mit 20 km/h und mehr weht. Wenn die Windsäcke am Gipfel östlichen Wind anzeigen, soll am Startplatz Hintermaueralm nicht mehr gestartet werden.
Auf jeden Fall ist es bei einem Start an der Alm angebracht, die Bremsen während der ersten 100 bis 200 Meter Flugstrecke nicht aus den Händen zu lassen.
Hängegleiterpiloten dürfen an der Alm nur starten, wenn sie im Besitz des unbeschränkten Luftfahrerscheins sind.

Startplätze

Westgipfel

(nur Hängegleiterstarts)

An den Startrampen ist bei Seitenwind, böigem oder starkem Wind Vorsicht geboten.

Gipfel

Durch den kurzen Anlaufweg ist am Gipfel ein sicherer Start nur bei Wind aus Nord bis Nordwest möglich. Ohne Wind reicht die Startstrecke für ein sicheres und kontrolliertes Aufziehen des Schirmes nicht aus.

Landeplätze

Wallbergstraße

(Gleitschirmflieger)

Bei starkem Talwind kann es am Landeplatz recht turbulent werden. Insbesondere in der Ecke über dem Bauernhof sollte man vorsichtig sein.
Es ist immer eine Linksvolte und entsprechende Landeeinteilung zu fliegen. Die Landevolte ist so zu legen, daß die Straße südlich des Landeplatzes (Wallbergstraße) nicht überflogen wird (Queranflug nördlich der Straße).
Bei starkem Talwind muß die Landevolte mehr Richtung Norden verlegt werden.
Wenn die Sicherheitshöhe zum Überfliegen der Straße nicht reicht, muß auf der Außenlandewiese südlich der Straße gelandet werden (Außenlandegebühr DM 10,00). Es hat schon Landungen auf der Straße mit teilweise erheblichen Verletzungen gegeben (Kollision mit parkenden Autos oder beinahe mit fahrenden (!) Bussen).

Café Kreuz

(Hängegleiter)

Der Ausgleitbereich wird durch Bäume und Parkplätze begrenzt, der Endanflug ist also weit genug östlich des Windsackes zu beginnen. Bei Ostwind ist der Landeplatz sehr turbulent.

Eine Bitte an alle herzlich willkommenen Gastflieger. Bitte nehmt beim Starten, beim Landen und natürlich in der Luft Rücksicht aufeinander.
Miteinander zu fliegen und auch einmal auf sein Recht zugunsten eines weniger routinierten Piloten zu verzichten mindert nicht den Flugspaß, im Gegenteil!



Foto: Heidi Kummer (3)

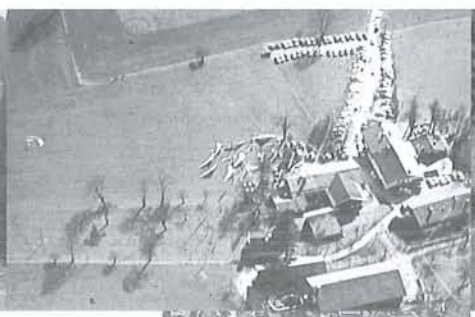




Foto: Christoph Erich



Startplatz Alm

Landeplatz Café Kreuz (oben Mitte)
Startfoto Talstation (oben)
Landeplatz Wallbergstraße (links)

Wetterinfo

Vor der Anreise gibt es zwei Möglichkeiten, die aktuellen Wind- und Wetterwerte zu erfragen. Unter der Nummer 08022/24086 geben die netten Damen an der Bahnkasse Auskünfte. Außerdem gibt es eine automatische Wetteransage unter der Nummer 08022/95137. Vor Ort steht in der Talstation in der Kasse ein Monitor, an dem die aktuellen Wetterinfos ablesbar sind.

VOM WALLBERG AUF STRECKE

Grundsätzlich stehen dem Streckenflugaspiranten vom Wallberg aus alle vier Himmmelsrichtungen offen. Der Weg nach Norden wird allerdings recht bald durch das Bayerische Voralpenland und den aus Norden anströmenden Ausgleichswind erschwert. Bis an die Gindelalmschneid sind ca. 12 km zurückzulegen. Obwohl Flüge nach Wall oder Kreuzstraße und zurück bereits durchgeführt wurden, ist diese Routenführung nur an sehr windschwachen Tagen ohne deutlichen Talwind, also am ehesten im Herbst oder zeitigem Frühjahr, zu empfehlen. Ein Flug für Insider.

Wer sich trotzdem Richtung Norden versucht und an der Baumgartenschneid scheitert, kann hier am Café Kreuz, dem offiziellen Landeplatz der Drachen, niedergehen.

Die drei weiteren Himmelsrichtungen werden häufiger beflogen und können alle mit einem Potential weit jenseits der 150-km-Marke aufwarten.

Der Klassiker:

Richtung Osten

In der Anfangszeit des Streckenfluges wurde vom Wallberg aus grundsätzlich nach Osten geflogen. Das ist nicht weiter verwunderlich, bieten Wetterlagen mit mäßigem West-Nordwest-Wind doch die besten Startbedingungen am Wallberg. Vorsicht ist bei diesem Wetter lediglich am Startplatz Alm mit zunehmender thermischer Aktivität ab ca. 13.00 Uhr geboten. Kräftige Turbulenzen können den Start dann so gefährlich werden lassen, daß am Gipfel gestartet werden muß. Dort wird der Startplatz von der Thermik frei und unverwirbelt angeströmt.

XC-Neulinge sollen für ihren ersten Flug nach Osten am Wallberg eine Basishöhe von mindestens 2.400 m MSL erreichen. Das sichert den Anschluß an der Bodenschneid und an den weiteren Thermiktankstellen jeweils über Gratniveau. Tückische Leefallen werden so umgangen, das Absaufrisiko minimiert und die Steigwerte über dem Grat sind ohnehin meistens besser. Die Bodenschneid sollte aus Rücksicht auf in diesem Bereich nistenden Adler und den Seelenfrieden der selbsternannten Naturschützer ohnehin über dem Grat angeflogen werden.

Findet man dort keine Thermik, ist es vom Gratniveau der Bodenschneid immer noch möglich, den offiziellen Gleitschirmlandeplatz, zumindest aber den Drachenlandeplatz am Café Kreuz zu erreichen.

Der nächste Landeplatz Richtung Osten befindet sich in Neuhaus und ist von der Bodenschneid, der Brecherspitze oder dem Jägerkamp problemlos anzufliegen. Achtung! Im Bereich des Spitzingpasses ist mit auffrischenden nördlichen Talwinden zu rechnen. Außenlandungen in diesem Bereich oder weiter südlich sind auf jeden Fall zu vermeiden. Der beste Bart steht ohnehin am nördlichen Ausläufer des Jägerkamps, der Nagelspitze.

Auf dem Weiterflug nach Osten muß der Segelflugplatz in Geitau in ausreichender Höhe von mindestens 1.400 m MSL überflogen werden, um die Segelflieger nicht bei der Platzrunde oder beim Schleppvorgang zu behindern. Die Segler werden mittels Winde geschleppt. Der Start erfolgt immer nach Norden, die Landungen immer nach Süden. Am Seeberg ist bei der gemeinsamen Thermiksuche natürlich auf die bestehenden Hangflug- und Vorfahrtsregeln zu achten.



Foto: Stefan Mast

Warnung! Der von den Segelfliegern häufig genutzte Leebart auf der Südwestseite des Seeberges ist nur für ausgezeichnete Textilpiloten und auch dann nur über Grathöhe auszukurbeln.

In Bayrischzell ist der nächste offizielle Landeplatz an der Straßenkreuzung in das Ursprungstal zu finden. Dieser ist von allen Seiten problemlos anzufliegen und mit einem großen Windsack markiert.

Vor dem Weiterflug Richtung Inntal ist die Windrichtung am Vogelsang abzuschätzen. Nicht selten setzt sich der Talwind aus dem Inntal gegen den überregionalen Westwind durch und kommt über das Sudelfeld geströmt. Großflächige Leeturbulenz an den Westhängen des Vogelsangs sind die Folge. Große Windsäcke an den Startplätzen erleichtern die Beurteilung der Situation. Für einen sicheren Abflug in das Inntal mit der Option auf weiteren Anschluß am Zahmen Kaiser sollte die Abflughöhe am Sudelfeld nicht unter 2.500 m MSL liegen.

Für Zugvögel:

Nach Süden

Im Gegensatz zu der Strecke Richtung Kössen lag diese Streckenflugvariante jahrelang im Dornröschenschlaf. Das ist



Foto: Günter Kozony

nicht weiter verwunderlich, da die Außenlandemöglichkeiten die ersten 20 Kilometer bis Achenkirch sehr bescheiden sind. Flüge in diese Richtung sollten daher auch eher von XC-Piloten angegangen werden, die bereits erste Streckenflugerfahrungen gesammelt haben.

Der Höhenwind für diesen Flug sollte aus nördlichen Richtungen (Nord-West bis Nord-Ost) kommen und nicht zu kräftig sein. Die Wolkenbasis sollte auf mindestens 2.200 bis 2.400 m liegen, um ein sicheres Überfliegen der Schlüsselstellen zu ermöglichen.

Nach dem Wallberg ist das Grubereck bzw. der Risserkogel die nächste sichere Thermiktankstelle. Auf ausreichende Höhe über dem Grat ist zu achten. Keinesfalls unter Gratniveau in die Südseite dieser Berge einfliegen! Heftiges Lee mit Schleuderwaschgang ohne sichere Landemöglichkeiten sind zu erwarten. Vor dem Weiterflug ist Basishöhe Pflicht, um an den Blaubergen Anschluß zu finden. Der einzige Notlandeplatz ist bei Wildbad Kreuth. Die Wiesen sind groß, bei Talwind aber ziemlich turbulent. Der Notlandeplatz bei Siebenhütten am Fuß der Blauberge ist zu meiden, (Leeturbulenz durch Bäume).

Ebenso muß an den Blaubergen vor dem Weiterflug auf ausreichende Höhe geachtet werden. Der Gleitweg zu den nächsten Außenlandeplätzen in Achenkirch ist weit. Thermik ist an der Natterwand häufig zu finden, allerdings stark pulsierend. Außenlandungen auf der Südseite der Blauberge sind an Hochalmen möglich, aber teilweise durch Hanglage und Windsituation sehr anspruchsvoll. Außerdem muß in diesem Fall ein mehrstündiger Fußmarsch in Kauf genommen werden. An der Straße von Achenkirch nach Steinberg sind ebenfalls keine vernünftigen Landeplätze vorhanden.

Das gleiche gilt für den weiteren Flugweg vom Unnütz zum Rofan. Am Ufer des Achensees kann bis kurz vor Maurach nicht sicher gelandet werden! Einzige Notlandeplätze sind Hochalmen auf ca. 1.400 - 1.700 m MSL. Als sichere Abflughöhe am Unnütz können 2.800 m bis 3.200 m MSL angegeben werden. Mit diesen Höhen kann ohne großes Absaufrisiko das Kotalmjoch an der Nordseite des Rofan angeflogen werden. Und von dort ist es zum Landeplatz in Maurach nur mehr ein Katzensprung. Der am Seeufer liegende Landeplatz des Sicherheitstrainings nördlich von Maurach darf nur in Notsituationen angeflogen werden. Mit kräftigen Talwinden aus Nord oder Süd ist zu rechnen!

Für Spezialisten:

Die Westroute

Wer vom Wallberg aus in westliche Richtung auf Strecke gehen möchte, sollte auf jeden Fall ein routinierter XC-Pilot sein und auf eine langjährige Streckenflugerfahrung zurückblicken können. Die Routenführung beinhaltet einige Lee-Fallen und zudem sind genau die Wetterlagen, die Flüge in westliche Richtungen erlauben, mit nicht zu unterschätzenden Startproblemen am Wallberg verbunden.

Bei Winden aus östlichen Richtungen befinden sich nämlich sämtliche Startplätze am Wallberg im Lee! Mit zunehmender Thermik verstärkt sich diese Leesituation an den Startplätzen gewaltig. Der Start bei einem geplanten Streckenflug nach Osten sollte also möglichst frühzeitig zwischen 10 Uhr und spätestens 12 Uhr mittags erfolgen. Der thermische Anschluß ist in diesem Fall eher unproblematisch, da die Ostseite des Wallberges um diese Uhrzeit bereits thermisch voll aktiv ist. Bei schwächerem Ostwind ist ein Start an der Alm teilweise möglich, eventuell ist ein Start am Gipfel möglich. In jedem Fall ist die Windsituation immer kritisch zu prüfen und im Zweifelsfall sollten die erfahrenen Fliegerkollegen um Rat gefragt werden.

Torsten Hahne

Ausführliche Informationen über den Wallberg, Startmöglichkeiten in der Umgebung, Streckenflughistorie und Wissenswertes über den DGCTT gibt es in der Broschüre »Wallberg, Fluggebiet Tegernseer Tal«, die gegen Rückporto (3DM) bei Richard Brandl, Rotwandstr. 10, 83666 Hauserdörfl angefordert werden kann.



FREE FLIGHT '98

Die internationale Ausstellung für das Gleitschirm- und Drachenfliegen

23. - 26. April

- **Große Ausstellung**
- **Probeflugmöglichkeiten**
- **Flugvorführungen**
- **Film- und Showbühne**
- **Sonderschauen**
- **Kinder-Abenteuer-Zone**
- **Party-Event**

Garmisch-Partenkirchen
Olympia Eissport Zentrum

GARMISCH PARTENKIRCHEN
DER OLYMPIA-ORT UNTER DER ZUGSPITZE

FREE FLIGHT '98

Die internationale Ausstellung für das Gleitschirm- und Drachenfliegen







Die Free Flight '98 in Garmisch-Partenkirchen rückt mit großen Schritten näher. Vom 23.-26. April 1998 veranstaltet der »Förderpool Gleitschirm- und Drachenflug e.V.« die größte Ausstellung im Bereich Gleitschirm-, Drachenfliegen und Zubehör. Des weiteren werden ULs, Flugschulen, Reiseveranstalter und eine ganze Menge anderer Aussteller aus dem Freizeit- und Sportbereich erwartet. Besonders interessant ist das Testival für alle Besucher der Free Flight. Die Hersteller bieten die Möglichkeit, gleich vor Ort die neuesten Fluggeräte in Begleitung von Werkspiloten zu testen. Und um auch noch einmal die letzten Mißverständnisse auszuräumen: die Messe in Augsburg wird im Frühjahr '98 nicht stattfinden.

Ein riesiges Programm

In den drei Ausstellungshallen des Garmisch-Partenkirchener Olympia-Eissport Zentrums werden neben der eigentlichen Produktvorstellung der Hersteller auch eine ganze Reihe weiterer Highlights zu sehen sein. In einer Sonderschau wird die Geschichte des Drachenfliegens dargestellt. Mike Harker, der genau vor 25 Jahren den ersten Höhenflug in Deutschland von der Zugspitze absolvierte, wird anwesend sein. Im Rahmen eines Fersehberichtes des ZDF wird Mike seinen legendären Flug wiederholen, sofern Wetter, Material und Mike bereit sind. Mit oder ohne Revivalflug wird Mike Harker für seine Verdienste für den Flugsport offiziell geehrt. Das 1. Flugdrachen Museum der Welt stellt analog die Entwicklungsgeschichte der Hängegleiter aus.

Für Surfer (I-Net) und Computersportler steht ein Internet-Café zur Verfügung. Interessierte können dort kostenlos Fluggebiete auf ganz andere Art bearbeiten oder zum Beispiel erfahren, wo sie in Zukunft die besten Wetterinformationen be-

MAURITIUS

Free-Flight-Fotowettbewerb mit der Bildagentur Mauritius

Im Rahmen der Free Flight '98 findet ein Fotowettbewerb statt. Das Motto dieses Wettbewerbs lautet natürlich "Flugsport". Die Motive können witzig, atemberaubend oder einfach schön sein. Der Einsendebeginn ist ab sofort. Einsendeschluß ist der 30.03.1998. Es zählt das Eingangsdatum, nicht der Poststempel. Die besten 15 Einsendungen werden im Rahmen der Free Flight ausgestellt und prämiert. Als Schirmherr steht uns die weltbekannte Bildagentur Mauritius zur Seite, die die besten Dias in ihrem Bildkatalog aufnehmen wird. Vielleicht wird dadurch der eine oder andere von Euch berühmt.

Angenommen werden nur Bilder in gängigen Formaten als Papierabzug mit Originalnegativ oder Originaldia. Wir können jedoch keine Haftung für diese kleinen Kunstwerke übernehmen, werden aber größte Sorgfalt walten lassen.

Bitte die Bilder mit dem Vermerk »Fotowettbewerb« an folgende Adresse schicken, bei der auch alle weiteren Informationen zur Free Flight zu bekommen sind:

MCN
Klammstr. 11
82467 Garmisch-Partenkirchen
Fax: 08821/188-44
mcn@Garmisch-Partenkirchen.com
www.Garmisch-Partenkirchen.com/Free-Flight

kommen. Auf der Film- und Showbühne werden international prämierte Highlights aus der Zelluloidbranche gezeigt und spannende Vorträge rund ums Fliegen gehalten. Kletterdemonstrationen der weltbesten Kletterer unter der Federführung von adidas bringen weitere Abwechslung auf der Free Flight '98.

Wer seine Familie mitbringt, wird die Junioren wahrscheinlich gar nicht mehr aus der Kinderspielecke wegbekommen. Für die Noch-nicht-Flieger stehen Flugsimulatoren zur Verfügung, mit denen man die erste »Höhenluft« schnuppern kann. Wer gleich ganz hoch hinaus will, kann natürlich auch einen Doppelsitzerflug machen. Am Samstag abend wird die bereits angedrohte Red-Bull-Party durchgezogen. Besondere Drinks werden euch dort »Flügel verleihen«, wenn Ihr bis dahin noch keine habt.



Während der ganzen Zeit steht natürlich auch wieder Platz für einen Gebrauchtmarkt zur Verfügung, auf dem Ihr Eure Gleitschirme und Drachen gegen eine geringe Gebühr ausstellen könnt.

Action am Himmel

Das Outdoorprogramm kann sich leicht mit dem messen, was in den Hallen passiert. Die namhaften Hersteller lassen sich auf der Free Flight '98 nicht lumpen. Die Werkspiloten zeigen ihre eigens für diese Veranstaltung einstudierten Flugvorführungen. Den Höhepunkt stellt die Flugshow des Red-Bull-Teams dar. Das Ganze ist natürlich optimal von der Tribüne des Freigeländes zu bewundern. Wer noch kein Kappenrelativ von Skydivern gesehen hat, der ist bei diesem Flugevent auch am richtigen Ort. Man kann nur hoffen, daß dem ganzen Flugspektakel der Wettergott gut gesonnen ist.

Nur selber fliegen ist schöner

Bei soviel spannender Action ist nur noch eines schöner: selber fliegen. Und dafür bietet Garmisch-Partenkirchen optimale Möglichkeiten bei allen Windrichtungen. Extra für die Free Flight werden die Bergbahnen von Wank und Osterfelder trotz Revisionszeit geöffnet und bieten obendrein noch besondere Konditionen. Bei Vorlage der Eintrittskarte werden Ermäßigungen von ca. 20% gewährt. Und damit Ihr bequem zu den Bahnen hinkommt, ist natürlich ein Shuttleservice eingerichtet (der allerdings leider keine Drachen mitnehmen kann).

Die Flugberge

Der Wank ist einer der thermischsten Berge in Deutschland. Die Startrichtung ist Südwest bis West. Die beste Startzeit ist zwischen 11 Uhr und 13 Uhr. Der Landeplatz für Gleitschirme befindet sich am talwindgeschützten »Gschwandner-Bauer«. Die Drachen landen am Osterfelderlandeplatz.

Der Osterfelderkopf, der über die Alpspitzbahn erreichbar ist, bietet eine hochalpine Flugkulisse. Auf 2.100 m befindet sich der nach Norden ausgerichtete Startplatz. Hier kann man optisch sehr eindrucksvolle Flug-erlebnisse genießen. Der Landeplatz befindet sich an der Straße zum Parkplatz der Alpspitzbahn. Wer gerne stundenlang im dynamischen Talwind fliegen möchte, dem sei dieser Berg empfohlen. Für Streckenflieger stehen von beiden Bergen optimale Möglichkeiten zur Verfügung. Richtung Österreich ins Karwendel, ans Brauneck oder zum Wallberg führt die südöstliche Route, oder gar nach Nordwest an den Tegelberg. Flüge in die Schweiz sind hier keine Seltenheit mehr. Aber wer will an diesem Wochenende schon wegfliegen, wenn unten die Free Flight wartet und Samstag abend die Party lockt.



Free-Flight-Kontakt:
MCN-Marketing Concept Neff
Fax: 08821/188-44
Klammstr.11, 82467 Garmisch-Partenk.
mcn@Garmisch-Partenkirchen.com
www.Garmisch-Partenkirchen.com/Free-Flight

Anfahrt oder Anflug

Das Ausstellungszentrum ist leicht zu finden.

Mit der Eisenbahn

entweder über München, Innsbruck oder Pfronten/Kempten

Das Ausstellunggelände im Olympia Eissport Zentrum ist nur 2 Gehminuten vom Bahnhof entfernt.

Mit dem Auto

Von München (D) auf der Autobahn A 95 bis Eschenlohe, dann die B 2 weiter bis Garmisch-Partenkirchen.

Von der Schweiz / Arlberg / Fernpaß oder Reutte Bundesstraße 24 über Ehrwald.

Vom Brenner (I), Felbertauern (A, SLO) und Inntalautobahn Bundestraße 2 über Seefeld, Mittenwald.

Mit dem Flugzeug:

Airport München
Airport Innsbruck
Flugplatz Augsburg

Mit dem Drachen und Gleitschirm:

Von Österreich über Hafelekar, Roßkopf, Gehrenspitze, Dreitorspitze zum Osterfelder-Landeplatz.

Von der Schweiz über Arlbergpaß nach Imst und weiter über Fernpaß, Daniel, Ziegspitze zum Osterfelder Landeplatz.

Von Deutschland über Herzogstand, Krottenkopf, Fricken, Wank zum Osterfelder-Landeplatz

Eintrittspreise:

Eintritt:	14 DM
Ermäßigter Eintritt	11 DM
2 Tages-Karte	24 DM
3 Tages-Karte	32 DM
4 Tages-Karte	40 DM

Öffnungszeiten:

Donnerstag	13-20 Uhr
Freitag + Samstag	9-20 Uhr
Sonntag	9-18 Uhr

Fotos: Kurverwaltung Garmisch, Thomas Neff, Alexander Eicher, Michael Maier









DER SANFTE (WIEDER-)EINSTIEG

Eine zu lange Winterpause und ein flaues Gefühl vor dem ersten Frühjahrsstart? - Fluglehrer Klaus Irschik gibt praktische Tips, wie der Gelegenheitspilot nach einer langen Pause »save« in die Luft kommt. Die Winterpause ist rum.

Jedes Jahr das gleiche - sobald im Frühjahr die ersten Sonnenstrahlen durchbrechen, bekommt der in Winterstarre geratene Flieger wieder die ersten Flug-Frühlingsgefühle. Eigentlich ist es schon schade, denn das Fliegen im Winter kann ja wirklich auch viel Spaß machen.

Ist es nun doch passiert, daß seit der letzten Eintragung im Flugbuch schon wieder einige Monate ins Land gezogen sind, so sollte man aus Sicherheitsgründen einige Dinge beachten!

Alle sind sich einig - eine allzu lange Zeit der Enthaltsamkeit sollte ein verantwortungsvoller Flugsportler wirklich nicht verstreichen lassen, denn das flaue Gefühl im Magen nach einer mehrmonatigen Pause ist nicht ganz unbegründet. Im Klartext: Es sind genau diese Monate der ersten richtigen Erderwärmung - April, Mai und Juni - wo nicht ohne Grund unsere Unfallstatistiken eine eindeutige Sprache sprechen.

ERSATZPROGRAMM FÜR KÄLTEMUFFEL

Klar, das Fliegen im Winter ist einfach nicht jedermanns Sache, doch um im Frühjahr keine allzu großen Überraschungen zu erleben, ist es äußerst sinnvoll, sich auch im Winter mit der Materie zu beschäftigen.

Bietet doch der Winter mit seinen langen, besinnlichen Abendstunden eine ideale Möglichkeit, in alten DHV-Infos und verstaubten Lehrbüchern zu kruschteln, wobei die neuen Artikel zum Thema Flugtechnik ebenso aktuell sind wie die motivationserhaltenden Flugberichte über die bewährten Winterfluggebiete. Brandaktuell, weil immer noch Unfallursache Nr. eins, sind die lehrreichen und auch interessanten Bücher zum Thema Klima und Wetter. Gut sortierte Buchhandlungen und auch Büchereien laden immer wieder zum informativen Zeitvertreib ein. Interessante Literatur über Thermik- und Streckenflug findet man unter der Rubrik Segelfliegen.

WINTERZEIT = CHECKZEIT

Wenn nicht jedes Wochenende Fliegen angesagt ist, und man auch mal 2 bis 3 Wochen auf seinen Vogel verzichten kann, so ist dies sicherlich der ideale Zeitpunkt, um seine Ausrüstung wieder auf Vordermann zu bringen. Jetzt, wo die Saison schon wieder vor der Tür steht, sollte spätestens jeder Pilot seine Ausrüstung und sein eigenes Können kritisch unter die Lupe nehmen.

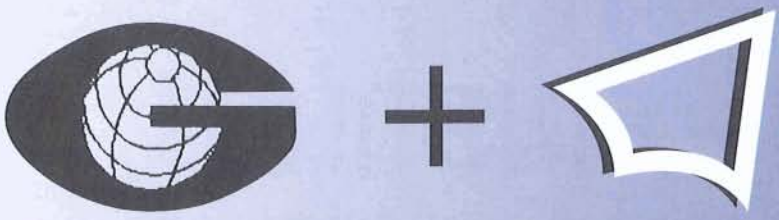
Neben der turnusgemäßen Untersuchung des Fluggeräts sollte man dabei gleich die Gelegenheit nutzen, sich ausgiebig mit dem Thema Rettungsgerät zu beschäftigen. Aus diesem Anlaß kann wärmstens der Besuch eines Turnhallentrainings empfohlen werden. Diese Veranstaltungen werden regelmäßig von Vereinen und Schulen gerade in der Winterzeit angeboten.

TRAINING FÜR DEN FALL DES FALLES

Seminare rund ums Rettungsgerät finden sinnvollerweise in einer Turnhalle statt, weil hier eine Ringanlage zur Verfügung steht. Gleitschirmflieger können die Landefalltechnik gefahrlos auf den Weichbodenmatten neu einstudieren. Der Hauptgrund für den Besuch des Turnhallentrainings besteht jedoch in der mehrmaligen gefahrlosen Übungsmöglichkeit der Rettungsgeräteauslösung. Durch Pendel- und Dreh-

Foto: Helene Irschik

Zwei starke Partner



Der Sicherheitsplan, der genug Geld fürs Hobby läßt!

- Monatliche Berufsunfähigkeitsrente bei Verlust der Arbeitskraft bis Alter 60 Jahre (max. 3.000 DM monatlich)
- Sofortige, hohe finanzielle Absicherung der Familie im Todesfall
- Planmäßiger Kapitalaufbau
- Ohne Prämienzuschlag für das Flugrisiko (nur bei DHV-Mitgliedern)

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

Info-Coupon

☒ **Ja, ich wünsche einen unverbindlichen Vorschlag**

Bitte einsenden an:

GERLING

Gerling-Konzern
Regionalzentrum Frankfurt GmbH
z.Hd. Herrn Bettermann/Frau Schmidt
Senckenberganlage 20-22
60325 Frankfurt
Tel. 069/7567-397/302
Fax 069/7567-267

Name:			
Straße:			
PLZ/Ort:			
Tel.:			
Geburtsdatum:			
Gewünschte monatliche Berufsunfähigkeits-Rente:	☐ 1.500 DM	☐ 2.000 DM	DM
Gewünschter finanzieller Schutz für die Familie:	☐ 100.000 DM	☐ 150.000 DM	DM
Sonstige Wünsche:			

ANZEIGE

Der neue Sicherheitsplan für DHV-Mitglieder

Höhere Absicherung bei geringerem Prämienaufwand

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

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

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

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

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

Ein 30jähriger Mann muß für einen Todesfallschutz von 100.000 Mark eine Berufsunfähigkeitsrente in Höhe von 2.000 Mark monatlich und einen Kapitalaufbau von 25.000 Mark (inklusive Gewinnbeteiligung 59.000 Mark) eine Monatsprämie von 153,20 Mark aufbringen. Rechnet man die derzeitige Gewinnbeteiligung sofort mit in die Prämie ein, reduziert sich diese auf 134,40 Mark. Der Schutz gilt bis zum 60. Lebensjahr. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt auch die Kapitalauszahlung.

bewegungen an der Ringanlage werden annähernd realistische Turbulenzen erzeugt - garantiert ohne Einklappung und Tucktendenz!

DER ERSTE START BEGINNT IM KOPF

Bevor man sich im Frühjahr in die Lüfte schwingt, ist es äußerst sinnvoll, sich nochmals intensiv mit dem Thema Flugtechnik zu beschäftigen. Spezielle Lehrvideos reduzieren den Aufwand auf ein Minimum. Besonders pingelig sollte man dann bei der Wahl des Flugberges und der Wetterlage sein. Richtig ruhige, sprich windschwache Wetterlagen sind im Frühjahr jedoch leider selten und wenn überhaupt nur sehr früh oder spätabends anzutreffen. Die schlaueste Entscheidung hierzu ist mit Sicherheit die Konsultation eines Fachmanns - sprich Flugschule oder eines erfahrenen Fluglehrers. Einige Schulen können - da das Problem längst erkannt ist - auf Anfrage sogar mit regelrechten Refreshingprogrammen aufwarten.

KLEIN ANFANGEN

Egal ob mit oder ohne Anleitung sollte, wenn möglich, der Praxisbeginn an einem gefahrlosen Übungshang und natürlich mit leichtem Gegenwind stattfinden. Für den Gleitsegler schadet es nicht, wenn der Starthang nur schwach geneigt ist, jedoch kontinuierlich im Gefälle zunimmt. Trockenübungen in der Ebene, sprich lockere Aufziehübungen mit dem Gleitsegel beziehungsweise mehrere Laufübungen mit dem Drachen, tragen nicht nur zur muskulären Entkrampfung und zur Vermeidung von Muskelzerrungen bei. Es ist längst bewiesen, daß nahezu alle körperlichen Anstrengungen einen gewissen Adrenalinabbau im Körper auslösen und somit zum aktiven Angstabbau beitragen können.

Für den Drachenrefresher muß nach dem ersten Abheben im mittelmäßig steilen Gelände vor allem eine ausreichend große Landefläche zur Verfügung stehen, die möglichst eben ist oder, noch günstiger, in Landerichtung leicht ansteigt. Räder an den Steuerbügeln sollten genauso obligatorisch sein wie der Protektor im Gleitsegelgurtzeug.

Ein möglichst niedriger Bewuchs auf der Landewiese muß einen Bauchrutscher, sprich Radlandung, bedenkenlos zulassen.





Zuerst an den Übungshang ist sowohl für Drachen- wie auch für Gleitschirmflieger die Devise nach der langen Winterpause

Die intelligenteste Lösung ist jedoch gleich der Besuch eines professionellen Start/Landeseminars, wo sichere und effektive Starttechniken zunächst erklärt, dann trainiert und anschließend auf Wunsch per Videoaufzeichnung analysiert werden können.

Damit aus dem ersten Flug nicht der erste Fluch wird, sollte natürlich ein möglichst einfaches Gelände gewählt werden. Zwischen 11.00 und 16.00 Uhr mußt bedacht werden, daß der thermische Einfluß vor allem im Frühjahr Gefahren bringen kann. Unerwartet hohe Windgeschwindigkeiten und vor allem schneller Wechsel der Windrichtung können rasch die Freuden des sanften Wiedereinstiegs trüben. Finden die ersten Flüge im gewohnten Terrain, beispielsweise dem der einstigen Höhenschulung statt, so können die beeindruckenden und hoffentlich angenehmen Erinnerung an die ersten Höhenflüge wieder wach werden!

Klaus Irschik

Einfache und gut geeignete Winter- und Wiedereinstiegsfluggebiete sind Bassano, Westendorf, Zillertal, Hohe Salve, Stubaital, Andelsbuch/Bezau, Neunerköpfl, Tegelberg

Frühjahrsth

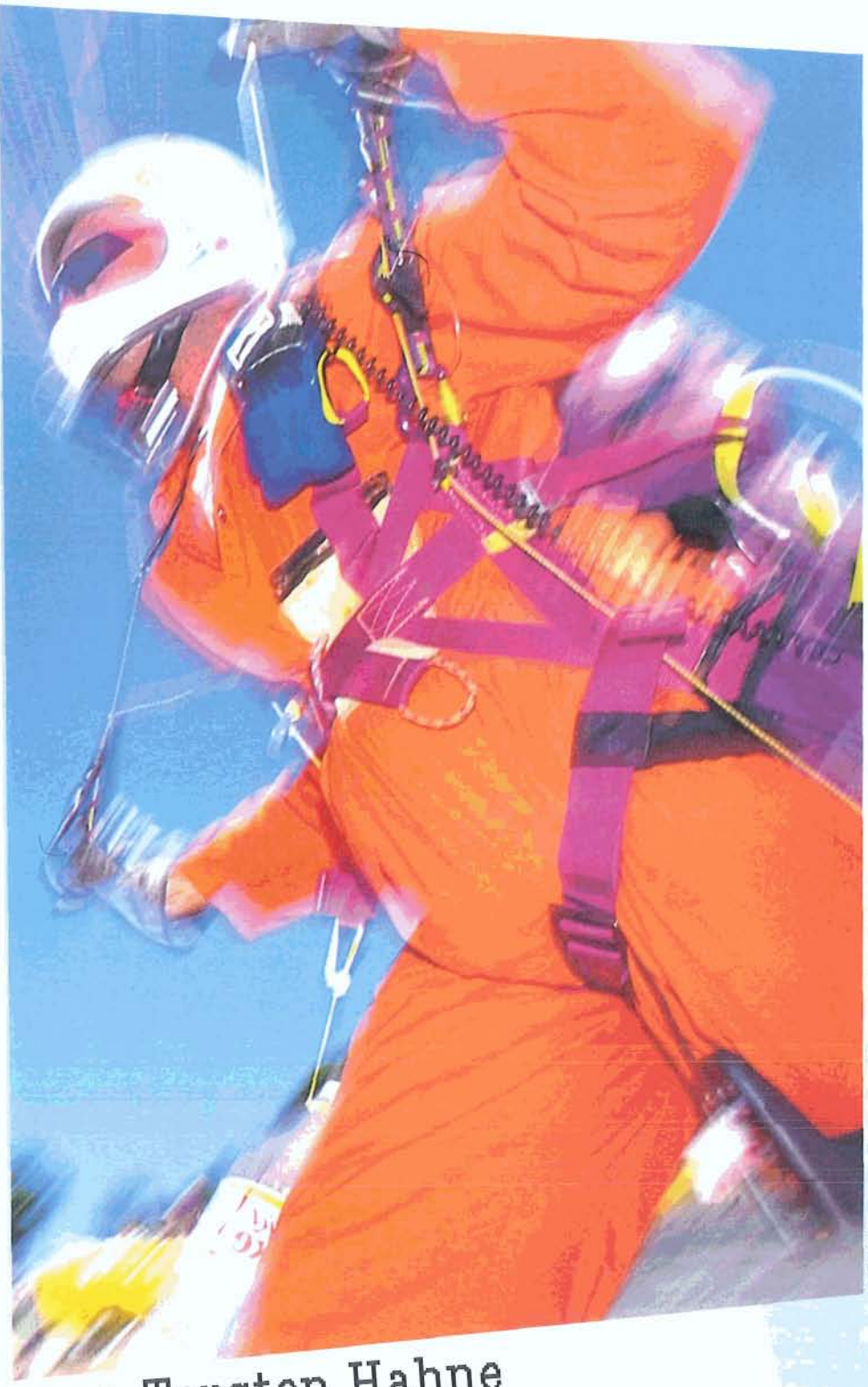


Foto: Michael Pfeiffer

von Torsten Hahne

ermik

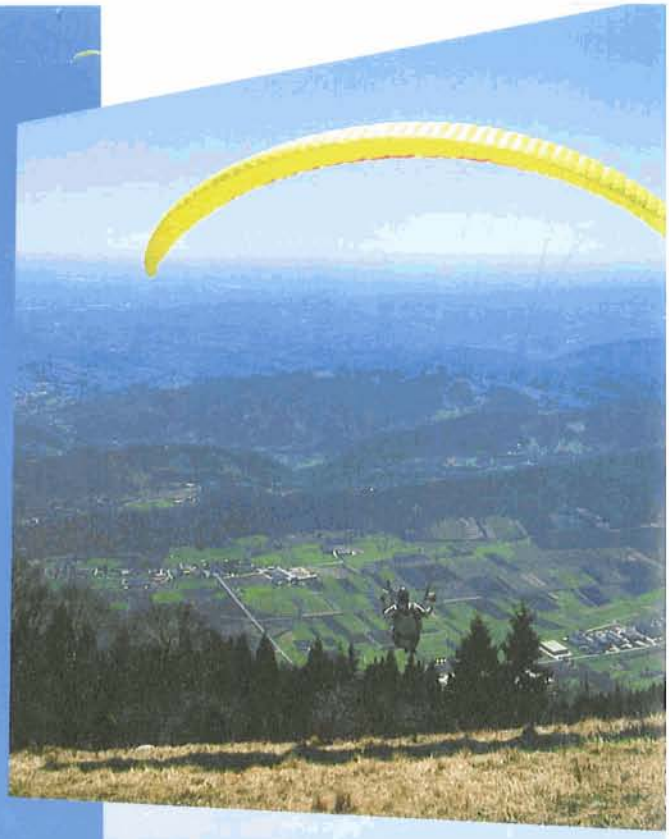
Spätestens im März oder April werden die Entzugserscheinungen bei den Strecken- und Thermikfliegern übermächtig. Kein Wunder, für die meisten war der Winter viel zu thermikarm und die Sehnsucht nach Aufwind unter den Flügeln und dieser unbeschreiblichen Aussicht an der Basis in kristallklarer Frühlingsluft wird immer größer.

Mit den ersten »Lupfern« an den heimischen Bergen geben sich die ambitionierten Thermikflieger auch bald nicht mehr zufrieden. Das Vario soll endlich wieder bis zum Anschlag piepsen, der Gleiter wieder ein paar Streckenkilometer hinter sich bringen.

Die Berge der Alpennordseite stecken allerdings noch tief im Schnee. Dem thermikhungrigen Flieger bleibt also oft gar keine andere Wahl, als seine Aktivitäten auf die Alpensüdseite zu verlegen, wo die Streckenflugsaison bereits zwei Monate früher eröffnet wird - und sich bei Pizza, Pasta und Vino rosso schon früh im Jahr echtes Sommergefühl breit macht.

Torsten Hahne stellt drei Fluggebiete in Norditalien zum frühen Einstieg in die Thermik- und Streckenflugsaison vor.





Fotos: Torsten Holme (2), Michel Pfeiffer (1)

Bassano - Massenauflauf und Thermikgarantie

Die Fluggebiete in der Nähe von Bassano zählen zu den beliebtesten in ganz Europa. Das liegt neben der besonders im Frühjahr faszinierend schönen Landschaft vor allem an den meteorologischen Besonderheiten dieser Region. Abgeschirmt gegen die von Nordwesten an den Alpenkamm ziehenden Frontensysteme kann man in Bassano die Tage zählen, an denen nicht geflogen werden kann. Die Lokalwindzirkulation aus der Ebene, der bis 1.800 m hoch aufragende Monte Grappa und eine kräftige Inversion (häufiger Dunst) lassen den Nordwind meistens nicht durchbrechen. An einigen Tagen im Frühjahr mit mäßigen Nordwinden in der Höhe (Labilisierung) können Basishöhen bis über 3.000 Meter MSL erreicht werden. Das sind weit über 2.500 Meter GND, da die zum Meer ziehende Ebene nur auf etwa 200 Meter Höhe liegt! Venedig und die Adria sind dann zum Greifen nahe.

Die Anfahrten zu den Hauptstartplätzen oberhalb von Romano d'Ezzelino sind gut ausgebaut und in weniger als einer Viertelstunde mit dem Auto zu erreichen. Nicht zuletzt deswegen ist dieses Fluggebiet bei den einheimischen Piloten, besonders an Wochenenden, sehr beliebt. Aber nicht nur die Italiener, sondern ganze Horden deutschsprachiger Flieger bevölkern die Startplätze, in deren unmittelbarer Umgebung einem manchmal Angst und Bange werden kann, so dicht ist der Luftverkehr. In das wilde Getümmel von Drachen und Gleitschirmen mischen sich seit neuestem auch noch einige Starrflügler wie der Swift. Eines von diesen «Plastikgeschossen« fällt mir immer durch die in Korsarenmanier auf den Winglets prangenden Totenköpfe auf. Da kommt einem dann schon manchmal die Befürchtung, irgendwann einmal «geentert« zu werden.

Der Leser dieser Zeilen mag sich fragen, warum ich Bassano trotzdem als Fluggebiet erwähne. Ganz einfach. Schreibe ich kein Wort über dieses einzigartige Gebiet, werden trotzdem weiterhin sehr viele Piloten nach Bassano pilgern. Der Bekanntheitsgrad läßt sich kaum noch übertreffen. Aber vielleicht lassen sich doch einige Piloten zu kleinen Streckenflügen in die nähere Umgebung motivieren. Das »Verkehrschaos« in unmittelbarer Nähe der Startplätze würde dadurch sicherlich entzerrt werden.

Nur 10 Kilometer Richtung Osten oder Westen ist die Luft in dieser wunderschönen Frühjahrslandschaft nämlich wieder so «rein«, daß man sich bereits wieder freut, einem anderen Flieger zu begegnen. Ein klares Argument, um in Bassano «auf Strecke« zu gehen.

Die Startplätze

Für einen frühen und unkomplizierten Start empfehle ich den nach Osten ausgerichteten Startplatz an der westlichen Auffahrtsstraße zum Monte Grappa (La Cusella 816 m). Der Start besitzt ein optimales Gefälle, ist bedingt durch seine ostseitige Lage bereits früh thermisch aktiv und in aller Regel auch



nicht so überlaufen wie der Startplatz am Campo Croce. Die Basis, ob blau oder mit Wolken, sollte zumindest auf 1.200 m liegen, um für die Talsprünge ein ausreichendes Sicherheitspolster zu haben.

Auf Strecke

Auftakt des Streckenflugabenteuers ist auch gleich eine gewaltige Querung über das Tal der Brenta. Aber keine Sorge. Absaufen ist fast nicht möglich. Der westlich gelegene Monte Caina (1.002 m) schiebt nach Osten einen bewaldeten Grat in das Brentatal vor. Hier kann teils thermisch, teils dynamisch im Talwind problemlos Höhe gemacht werden. Ist der Gipfel des Monte Caina (Startmöglichkeit) erreicht, sollte vor dem Weiterflug auf jeden Fall wieder Basishöhe getankt werden. Die Aufwinde stehen entweder direkt über dem Gifel oder über dem nach Süden abfallenden Gratausläufer. Nun hält man sich weiter Richtung Westen an einen mit Antennen bestückten Grasbuckel, der in aller Regel aus der Südflanke mit guter Thermik aufwarten kann (weiterer Startplatz, auch Toplandung möglich). Im Weiterflug nach Westen passiert man die Ortschaft Rubbio (1.046 m), wo sich ein weiterer Startplatz befindet. Wer schon genug hat und nichts ausgeschrieben, kann hier an einem der beschriebenen Startplätze toplanden oder einfach ganz entspannt abseits des Trubels die Landschaft betrachten. Einen geplanten Zwischenstop am Boden inmitten blühender Krokusfelder möchte ich ausdrücklich empfehlen. Vielleicht läßt sich auch ein Picknick mit italienischen Spezialitäten und einigen Flugkameraden organisieren. Es gibt nur wenige Plätze, an denen sich ein solcher Picknick-XC so problemlos realisieren läßt. Zwischen Monte Caina und Cima Fonti existieren mindestens sieben optimal anzufliegende Toplandemöglichkeiten auf wiesenbewachsenen Hügelkuppen. Thermikeinstieg beim Wiederstart fast schon garantiert.

Der ambitionierte Pilot folgt der Hügelkette nach Westen bis zur Cima Fonti und nimmt den Gipfel oder ein sehr markantes Kriegerdenkmal als Wendepunkt. Ein genaue Routenbeschreibung bis zur Cima Fonti (1.518 m) ist aufgrund des sehr zergliederten Geländes mit kleinen Hügelketten und unzähligen Abrißkanten leider nicht möglich. Die Verhältnisse sind zudem sehr stark von der zu erreichenden Basishöhe abhängig. Grob läßt sich sagen: je höher die Basis, um so weiter nördlich wird geflogen. Ist die Wolkenbasis niedriger, hält man sich eher an die weiter südlich verlaufende Hügelkette. Zwischen Rubbio und Lusiana sollte man immer mit ausreichendem Sicherheitspolster unterwegs sein. Die Landemöglichkeiten sind hier, vor allem für Drachen, etwas eingeschränkt. Am Gratverlauf der Cima Fonti ist der Weg dann ohnehin wieder vorgegeben.

Beim Rückflug Richtung Startplatz ist die Querung des Brentatales so einfach wie beim Hinflug. Am Nachmittag steht der Westhang jenseits des Tales voll in der Sonne. Ein Aufsoaren, auch aus niedrigster Höhe, sollte kein Problem darstellen. Bereits ab Grathöhe sind die Landeplätze im Gleitflug zu erreichen. Sehr motivierte XC-Piloten können auch noch einen Wendepunkt östlich des Monte Grappa (z.B. Rifugio Vedetta oder Monte Tomba) dranhängen.

Anreise: Vom Brenner über die Autobahn nach Bozen und weiter bis Trient Nord. Von hier Richtung Padova über die Landstraße Nr. 47 nach Bassano. Nördlich von Bassano die Schnellstraße Richtung Romano d'Ezzelino verlassen und hier zu der am Bergfuß liegenden Ortschaft Semonzo weiterfahren. Vom Brenner ungefähr 240 Kilometer bzw. 2 $^1/_2$ Stunden.

Startplätze: Von der Kirche in Semonzo folgt man der breit ausgebauten Straße, die in vielen Serpentinen Richtung Monte Grappa (Campo Croce) ansteigt. Bei einem Parkplatz mit Gaststätte ist die nach Südost gebaute, breite Drachenrampe erreicht. Hundert Meter weiter westlich kann auf einer flachen Rampe auch nach Süden gestartet werden. Die Gleitschirmflieger fahren noch drei Serpentinen weiter, bis unterhalb einer Häusergruppe der Startplatz erreicht ist. Wegen Massenauflauf nicht zu verfehlen.

Ein weiterer Startplatz befindet sich unterhalb der Antennen, wenn man der Straße von Romano d'Ezzelino zum Monte Grappa folgt. An Windfähnchen und Piloten leicht zu erkennen. Gestartet wird ober- und unterhalb der Straße in Richtung Südosten.

Landeplätze: Bei den Landeplätzen wird es eventuell Änderungen geben. Der Parkplatz des Gleitschirmlandeplatzes war im Dezember '97 umgepflügt. Bitte vor Ort aktuelle Informationen einholen!

Weitere Fluggebiete: Monte Caina, Rubbio, Cima Fonti, Monte Summano.



Foto: Ins Höhne

Monte Cesen - Cross Country und Prosecco

Es muß nicht immer Bassano sein. In der näheren Umgebung von einer Stunde Autofahrt liegen eine ganze Reihe sehr lohnender Startplätze, die weit weniger bevölkert, dafür aber genauso für kleinere Streckenflüge geeignet sind. Lediglich die Auffahrt zu diesen Startplätzen ist oft sehr umständlich. Nicht so am Monte Cesen (1.569 m), der etwa eine dreiviertel Stunde östlich von Bassano jenseits des Piavetales gelegen ist und schon vom Fluggebiet in Bassano als mächtige, im Frühjahr zumeist noch schneebedeckte Graskuppe zu erkennen ist. Am Fuße des Monte Cesen liegt Valdobbiadene, eine hübsche Ortschaft, die vor allem durch den hier produzierten Prosecco bekannt ist. Richtung Osten erstrecken sich malerische Weinhänge, die allerdings bis Miane eine Außenlandung verbieten.

Am Monte Cesen gibt es mehrere Startmöglichkeiten. Die besten sind an einer weiten Südschleife der zum Gipfel führenden Straße (Südost-Südwest) und am südlich vorgelagerten Vorgipfel (Südwest) zu finden.

Das Gebiet ist zwar von den einheimischen Piloten gut besucht, aber bei weitem nicht so frequentiert wie die Startplätze in Bassano. Die Thermikgüte ist ganz hervorragend, lediglich bei stärkerem Nordwind kann ein Start unmöglich werden, obwohl in Bassano geflogen wird.

Aufgrund der eingeschränkten Landemöglichkeiten bis Miane muß man sich für Streckenflugambitionen einen Tag mit einer Basis über 1.600 m (also mindestens auf Gipfelhöhe) aussuchen. Nur dann sind akzeptable Landeplätze nach dem Abflug vom Cesen im Gleitflug zu erreichen.

Unterwegs

Der Flug ist durch den Gratverlauf Richtung Osten vorgezeichnet. Über Monte Barbaria (1.464 m), Monte Cimon (1.438 m), Monte Crep (1.346 m) und Col de Moi (1.358 m) gelangt man zum Passo di San Boldo (706 m), der einzigen ernsthaften Talquerung des ganzen XC-Fluges. Und auch die sollte niemanden vor wirkliche Probleme stellen.

Am südlichen Gratausläufer des Monte Torresel (1.002 m) steht ein zuverlässiger Bart. Von hier sieht man den Landeplatz von Revine westlich der zwei Seen. Weiter Richtung Osten wird der dazugehörige Startplatz passiert. Ein paar Thermikdummies weisen in aller Regel den Weg in die besten Aufwinde am Monte Valdella (1.021 m) und am Monte Agnellezzo (1.419 m). Sobald Vittorio Veneto und der Lago di San Croce in Sichtweite kommen, knickt der Gratverlauf etwas nach Nordosten ab. Die Wende am Rifugio Col Visentin (1.763 m) ist wegen der weithin sichtbaren Antennenanlage nicht zu übersehen - außer dieser etwas höher gelegene Berg steckt, wie nicht selten, in Quellwolken.

Ein Weiterflug nach Belluno und zum Monte Dolada ist prinzipiell möglich, jedoch aufgrund des starken Talwindes in diesem Bereich und des Flugplatzes bei Belluno nur bei sehr hoher Basis (2.500 m und mehr) zu empfehlen. Doch eine höhere Basis bedeutet hier fast immer stärkeren Nordwind und somit kräftigen Gegenwind auf der Gleitstrecke.

Der Rückweg zum Monte Cesen erfolgt wieder immer an der Kante entlang, dem Talverlauf folgend. Wie schon beim Hinflug ist auf dem Rückweg zwischen Miane und Valdobbiadene auf ausreichende Höhe zu achten, will man nicht zwischen Weinstöcken einlanden.

Anreise: Wie nach Bassano und von dort nach Osten über Crespano und Possagno nach Pederobba. Hier wird das Piavetal im Norden gequert und man gelangt nach Valdobbiadene. Ca. 36 Kilometer von Bassano bzw. 40 bis 45 Minuten. Alternativ erreicht man Valdobbiadene von Belluno oder Feltre über das Piavetal von Norden kommend.

Startplätze: In Valdobbiadene folgt man der ausgeschilderten Straße zum Monte Cesen. Startplätze befinden sich unterhalb der Straße auf halber Höhe in einer Südschleife der Straße (Wiese nach Südost bis Südwest mit viel Platz) oder knapp unterhalb des höchsten Punktes am südlich vorgelagerten Grat nach Südwest (Je nach Jahreszeit Wiese oder Schneefeld).

Landeplätze: Hier gilt das gleiche wie für die Landeplätze bei Bassano. Ein Wechsel der Landemöglichkeiten ist nicht auszuschließen. Bitte vor Ort aktuelle Informationen einholen. Im letzten Jahr wurde am Friedhof südlich von Valdobbiadene (Gleitschirme) bzw. im ausgetrockneten Flußbett der Piave (Drachen) gelandet.

Weitere Fluggebiete: Revine, Polcenigo, Aviano, Belluno, Maniago.

Panarotta - Streckenflugparadies mit kleinen Fehlern



Foto: Torsten Hähne

Als Thermik- und Streckenfluggebiet ist die Panarotta im deutschsprachigen Raum nur wenig bekannt. Trotz der kleinen Nachteile des Fluggebietes ist das ein wenig erstaunlich, denn bis nach Belluno im Osten erstreckt sich ein langer Kammverlauf mit nach Süden ausgerichteten Hängen ohne nennenswerte Talquerungen. Im zeitigen Frühjahr ist die Panarotta der optimale Ausgangspunkt, um einen weiten Zielrück-Flug in Angriff zu nehmen. Die Strecke Monte Dolada (bei Belluno) zur Panarotta und wieder zurück ist bereits mehrfach von Drachenpiloten erflogen worden (160 km).

Die Thermik ist zwischen März und Mai hervorragend, allerdings ist die Panarotta deutlich »nordwindempfindlicher« als die weiter südlich gelegenen Fluggebiete. Bereits bei geringer Nordföhntendenz kann nicht mehr geflogen werden.

Die geteerte und im Winter geräumte Straße endet an einem Parkplatz am Beginn des nordseitig der Panarotta liegenden Skigebietes. Das ist der erste Wermutstropfen für die Flieger, denn ab hier kommt man im Winter und zeitigen Frühjahr nurmehr mit Skiern oder zu Fuß weiter. Nach Südosten ansteigend gelangt man über Skipisten und Ziehwege auf den nach Osten sanft abfallenden Grat der Panarotta. Bereits etwa 800 Meter vor dem Gipfel mit den Antennenanlagen bietet sich eine Möglichkeit, in die aus der Südseite emporbrodelnde Thermik zu starten. Die »Abschußrampe« ist allerdings so steil, daß ein Start nur sehr eingeschränkt empfohlen werden kann. Bessere Startplätze nach Süd und Südwest sind unterhalb und östlich der Antennenanlage anzutreffen (Windsack). Ungefähr 30 bis 45 Minuten ist ein durchschnittlich trainierter Pilot bis hierher unterwegs. Drachenpiloten finden bereits auf halber Höhe der Auffahrtsstraße bei Vetriolo Terme eine Startmöglichkeit an einer Rampe (siehe Anhang).

Im Folgenden beschreibe ich nur einen Ausflug nach Osten bis zum Monte Agaro (2.062 m) und wieder zurück. Von der Panarotta folgt man den Südhängen des Valuganas in leicht nordöstlicher Richtung. Für die Streckenführung wird man sich an der Schneegrenze als Abrißkante orientieren. Oberhalb von Telve wird man an dem bewaldeten Monte Salubio (1.886 m) auf ausreichende Abflughöhe für die Querung des Masotales achten müssen. Die Südwestseite des felsigen Gipfelaufbaues des Monte Cima (2.032 m) liefert auf jeden Fall kräftige Aufwinde. Ab hier folgt man nun nicht mehr dem Verlauf des Val Sugana, sondern fliegt an den Südhängen der kompakten Bergkette entlang bis zum Monte Fierollo (2.141 m) oberhalb von Pieve Tessino. Nach Überquerung des Gringotales wartet die Südwestseite des Monte Agaro (2.062 m) mit kräftiger Thermik. An der Basis kann man bereits Richtung Feltre und Piavetal blicken. Ein Weiterflug nach Belluno ist von hier aus gut möglich, allerdings sind die Landemöglichkeiten bis Feltre etwas eingeschränkt.

Der Weg zurück

Beim Rückflug zur Panarotta sollte man vor allem am Monte Cima auf eine optimale Abflughöhe achten, da der Wiedereinstieg an den Osthängen oberhalb von Telve oder Roncegno am Nachmittag oft sehr schwierig ist. Ein gestreckter Endanflug zum Landeplatz bei Levico Terme ist sonst die Folge. Landemöglichkeiten am Talboden sind jedoch reichlich vorhanden.

Anreise: Vom Brenner über Bozen bis nach Trient Nord auf der Autobahn. Von dort über die Landstraße Nr. 47 Richtung Padova, am Lago di Caldonazzo vorbei, nach Levico Terme. Ungefähr 170 Kilometer bzw. zwei Stunden.

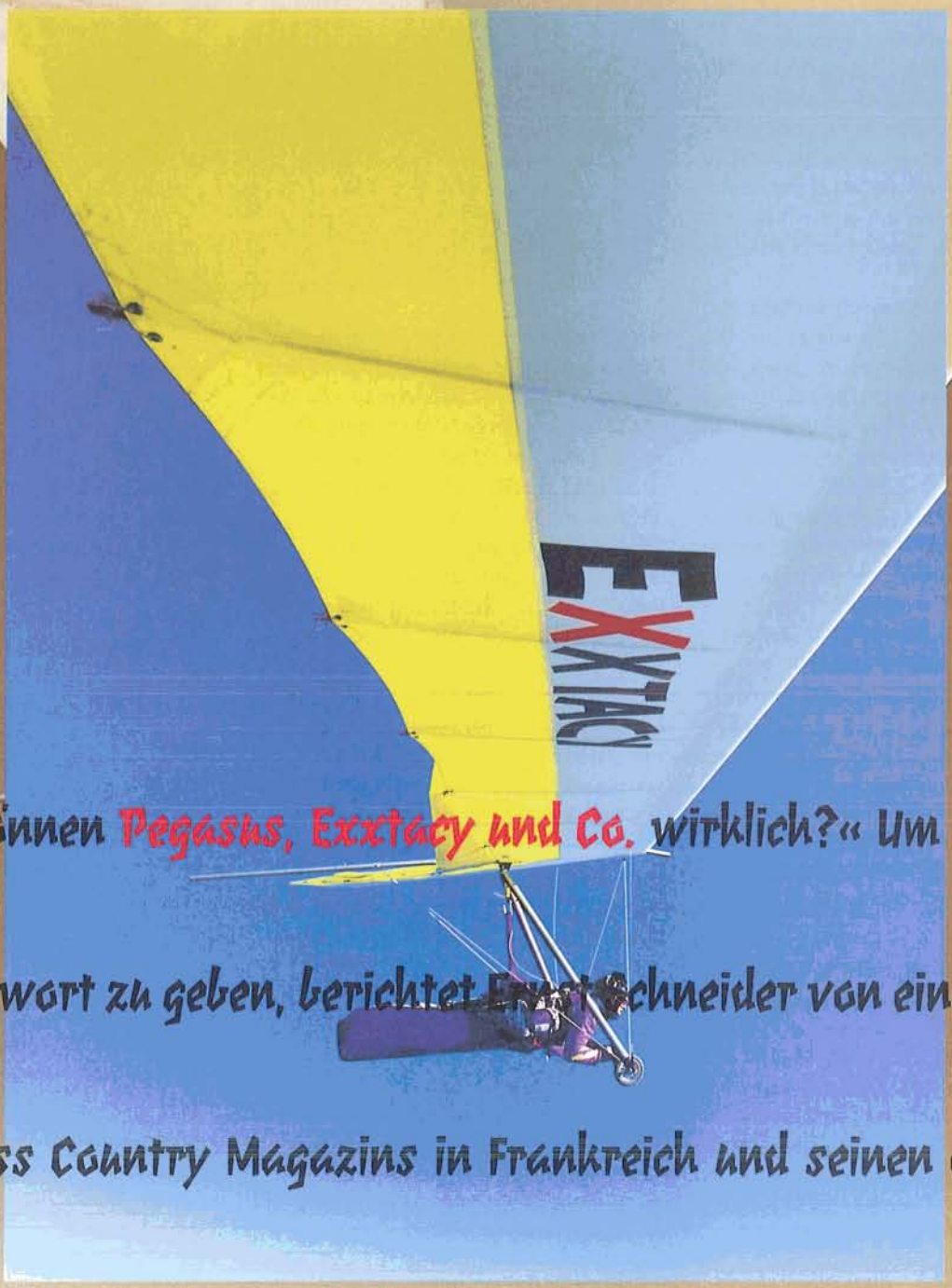
Startplätze: In der Ortschaft der Beschilderung zum Skigebiet Panarotta 2000 folgen. Die Straße erklimmt den Berg südseitig in vielen Serpentinen bis zu der kleinen Ortschaft Vetriolo Terme. Direkt unterhalb der Straßenkreuzung befindet sich eine Drachenrampe Richtung Südosten (Windfahne). Gleitschirmstarts möglich, aber sehr anspruchsvoll!

Zum Gleitschirmstartplatz am Gipfel folgt man der Straße, die zum Skigebiet führt. Vom Parkplatz sind es ca. 30-45 Minuten Fußmarsch über das Skigebiet und den Gipfelgrat zum Startplatz östlich unterhalb der Antennenanlage. Mäßig steiler Wiesen- oder Schneehang nach Süd bis Südost. Kräftige Ablösungen! Der Startplatz weiter westlich am Grat ist aufgrund der Steilheit nur sehr erfahrenen Piloten zu empfehlen.

Landeplatz: Südlich der Landstrasse 47 und dem Flüßchen Brenta unterhalb von Levico Terme in der Ebene. Sehr groß und einfach anzufliegen. Großer Windsack.

Weitere Fluggebiete: Monte Avena bei Feltre, Monte Bodone am Gardasee.

Evolution



»Was können Pegasus, Exxtacy und Co. wirklich?« Um hierauf eine Antwort zu geben, berichtet Ernst Schneider von einem Test des Cross Country Magazins in Frankreich und seinen eigenen Erfahrungen bei den australischen Nationals in Hay.

oder Revolution?

Die neuen Starrflügel

Leistungsvergleich »Starr« gegen »Flexibel«

Das Leistungspotential der neuen Starrflügel insbesondere im Vergleich zu Turmgeräten und Turmlosen zu ermitteln, war das Ziel der vom 25. bis 27. Oktober 1997 in Dijon/Frankreich durchgeführten Vergleichsflüge. Als Gastgeberin hatte Sherry Thevenot, die Chefredakteurin des Cross-Country-Magazins, geladen.

So trafen sich neben jeder Menge Piloten und Helfer folgende Testgeräte im Morgengrauen Ende Oktober: als Turmgerät ein Thalhofer C1, als turmloses Gerät ein La Mouette Topless und als Starrflügel je ein Lutz Pegasus und ein Flight Design Exxtacy.

Die Tests wurden im UL-Schlepp gestartet. Um für die direkten Vergleichsflüge jeweils zwei Geräte gleichzeitig in die Luft zu bekommen, wurde das Doppelschlepp-Verfahren eingesetzt.

Dabei fliegt ein Pilot hinter dem Trike rechts am kürzeren Seil etwas höher und der zweite Pilot am längeren Seil links hinten etwas tiefer. Das von Gerard Thevenot zur Verfügung gestellte Cosmos-Trike brachte auch bei dieser Methode noch Steigwerte von durchschnittlich 2 - 3 m/s.

Das Wetter war an allen Tagen gleich. Ca. 6-9°, 1013 hpa, Wind um NW, am Boden zwischen 10 und 15 km/h, im Tagesverlauf zunehmend, so daß nur morgens und abends verglichen werden konnte. Die Schlepps erfolgten auf Höhen oberhalb der Inversion, um möglichst aussagefähige Resultate zu erzielen.

Erstes Kriterium: Aufbauhandling

Da neben den reinen Flugleistungen auch die Auf- und Abbauzeiten interessierten, begann hiermit der Vergleich. Eindeutig am schnellsten bewältigte Martin Oelkrug mit seinem Pegasus die Aufgabe. Das patentierte Rippenspannsystem spart beim Aufbau einiges an Zeit, und so stand der Pegasus nach 6:50 min flugfertig da. Fast so schnell war Gerard Thevenot mit seinem Topless in 7:45 min. Ihm konnte man eine bestimmte Übung im schnellen Aufbau seiner eigenen Geräte direkt ansehen. Mit jeweils 13 Minuten folgten Christof Kratzner bei dem C1 und Felix Rühle mit dem Exxtacy. Alles in allem wurden meine Vermutungen bestätigt. Ich benötige für den Aufbau eines Exxtacy ca. 5 Minuten länger als für einen Drachen.

Nicht absolute Zahlen, sondern direkter Vergleich

Nun aber zu den Flugleistungen. Ich möchte hier zu Beginn nochmals darauf hinweisen, daß es bei diesem Vergleichstest nicht darum ging, festzustellen, ob die absolute Spitzengleitzahl eines Starrflügels jetzt bei 16 oder 18 liegt. Es ging vielmehr darum, die Schritte der Evolution und den Unterschied zwischen den einzelnen Geräten im Generellen aufzuzeigen.

Für die Auswertung der Flüge stellte uns die Firma Bräuniger Fluginstrumente freundlicherweise zwei geeichte Vario Competition mit Barograph und geeichten Speedmessern zur Verfügung. Es wurde mit einem Aufzeichnungsintervall von einer Sekunde gemessen und ausgewertet.

Für den Test wurden nicht die Flächenbelastungen nivelliert, sondern die Einhängegewichte. Bei mehreren Flügen wurden für die beigefügten Leistungsdiagramme die Mittelwerte der verschiedenen Flüge errechnet. D.h., die Werte für den Pegasus wurden ermittelt aus den Vergleichsflügen mit C1, Topless und Exxtacy.





Doppelschlepp: 2 Geräte gleichzeitig hinter einem Trike

Der erste Vergleich fand zwischen Thalhofer C1 und La Mouette Topless statt. Beide Piloten mit einem Einhängegewicht von 92 kg. Die Resultate waren nicht überraschend, der Topless war dem C1 in allen Geschwindigkeitsbereichen eindeutig überlegen.

Der nächste Vergleich fand zwischen Pegasus und Topless statt, Einhängegewicht der Piloten wieder jeweils 92 kg. Hier war der Pegasus bei allen Geschwindigkeiten besser, lediglich bei 35 km/h ergab sich die gleiche Leistung. Allerdings wurde der Pegasus ohne Wölbklappeneinsatz geflogen. Auch der folgende Vergleich zwischen Topless und Exxtacy fiel bei allen Fluggeschwindigkeiten eindeutig zugunsten des Exxtacy aus.

VONBLON
informiert Sie und die Kopierer!

So könnte auch Ihr neues Rettungsgerät aussehen. *„papillon"* – unsere neue Notschirmgeneration mit hervorragender Öffnungszeit. Fliegt wie ein Gleitschirm, landet wie ein Schmetterling. Integrierbar in jedes Gurtzeug. Mit DHV Gütesiegel. Wollen Sie mehr darüber wissen? Gerne senden wir Ihnen weitere Informationen zu.

papillon das Original



Wir gleiten stabil zum nächsten Landeplatz!

„papillon" fliegt mit oder ohne Ihrem Gleitschirm.
Weitere Notschirme aus unserem Programm:
CHAMPION 235 – mit über 20% mehr Leistung, seit Jahren die leistungsstärkste Doppelkappe in seiner Klasse. CHAMPION 29 UND 34, ein Klassiker der sich zig-tausendfach bewährt hat.

WORLD CUP 97, gleich 3 VONBLON Gurtzeuge unter den ersten 5 Platzierten!!!
Wir gratulieren!!!
Platz 1 Jimmy Pacher
Platz 4 Holzmüller Walter
Platz 5 Bollinger Hans



Pilot: Willi VONBLON

Blazer – der revolutionäre Drachengurt mit vielen neuen Entwicklungen, für den harten Wettbewerbseinsatz wie auch für den Genußpiloten. Einfach zu handhaben, super im Komfort. Dieser Gurt wird exakt auf Ihre Maße geschneidert und besticht durch seine Verarbeitung und Detaillösung.
Bitte informieren Sie sich bei unserem aktiven Drachenflieger-Team und vergleichen Sie, es lohnt sich bestimmt.

Sie erhalten unsere Ware im guten Fachhandel oder direkt bei uns.
Für weitere Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.
Besuchen Sie uns im Internet.

VONBLON safety competence
A-6710 Nenzing, Grav 33
Tel. 0043 - 5525 - 6 24 60 Fax - 6 41 51
internet: www.vonblon.com e-mail: elmar@vonblon.com

Nun war natürlich alles gespannt, was der noch fehlende Vergleich zwischen Pegasus und Exxtacy bringen würde. Hatte bei einer früheren »Gegenüberstellung« der Pegasus bei höheren Geschwindigkeiten noch besser abgeschnitten, war es dieses Mal anders. Bei allen Geschwindigkeiten hatte der Exxtacy die Nase vorne. Nachdem bei dem früheren Vergleich der Pegasus mit profilierter Basis und tropfenförmig verkleideten Trapezecken angetreten war, war es dieses Mal der Exxtacy, welcher mit einer profilierten Basis ausgerüstet war. Der Vergleich wurde bei für die Starrflügel günstig hohen Flächenbelastungen geflogen, nachdem die Piloteneinhängegewichte auf 112 kg nivelliert worden waren.

Obwohl ich klar erwartet hatte, daß der Test zugunsten der Starrflügel ausfallen würde, war ich doch überrascht, wieviel der Unterschied speziell bei hohen Geschwindigkeiten sowohl zum turmlosen Gerät und natürlich erst recht zum Turmgerät ausmachte.

Restwiderstand als entscheidendes Kriterium

Bei der Betrachtung des Leistungspotentials all dieser Geräte wird zudem sehr deutlich, wie wichtig die Reduzierung der Restwiderstände wird. Ein Starrflügel mit einem alten Schlafsackgurt, und den noch ca. 15 Grad falsch angestellt, dazu der alte Flatteranorak, macht aus einer möglichen 1:17 eine schlappe 1:13. Sicher ist auch eine Betrachtung der möglichen Gleitzahlen unter dem Aspekt der Flächenbelastung äußerst wichtig. Nach meiner Meinung gehören an ein Gerät wie den Pegasus oder den Exxtacy serienmäßig eine profilierte Basis, vorbereitet für Instrumenteneinbau und mit verkleideten Trapezecken, sowie ein strömungsgünstiger Gurt.

Viele der durchgeführten Vergleiche zwischen Flexiblen und Starren haben die Bedeutung der Restwiderstände sicher erheblich unterschätzt. Hier geht es nicht mehr um 1/10 Gleitpunkte, hier geht es um ganze Gleitzahlen.

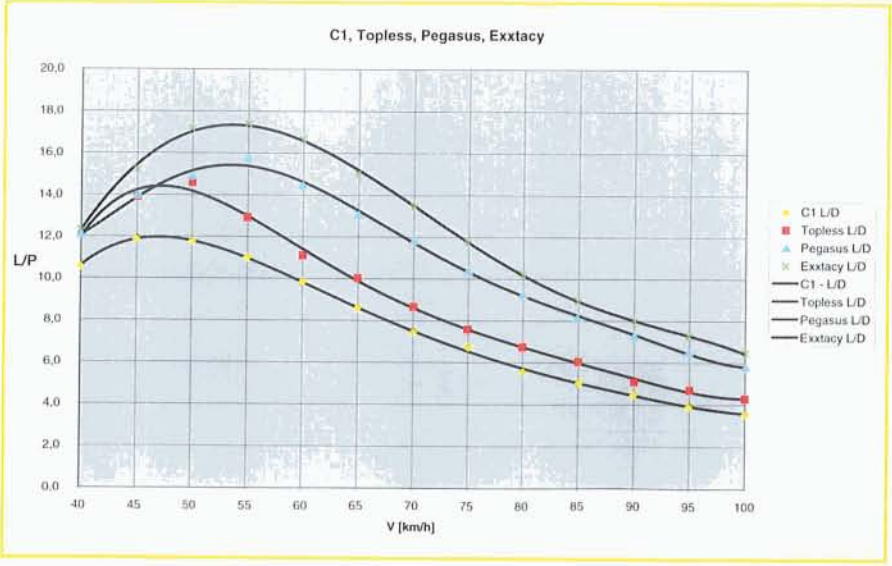
Starrflügel im direkten Wettbewerbsvergleich

Was nun der Leistungsvorsprung des Starrflügels in der Praxis bedeuten würde, durfte ich während meiner Teilnahme mit dem Exxtacy an den australischen Nationals in Hay vom 28.12.97 bis 5.1.98 selbst erfahren. Nachdem ich letztes Jahr Tausende von Autokilometern als Rückholer absolviert hatte, wollte ich nach 6 Jahren Wettkampf- und 5 Jahren XC-Abstinenz mal wieder selbst mitfliegen. Außerdem war ich nach dem Vergleichstest von Frankreich brennend interessiert, ob sich die Vorteile auch in der Praxis umsetzen lassen.

Gutes Schleppverhalten - überzeugende Leistung

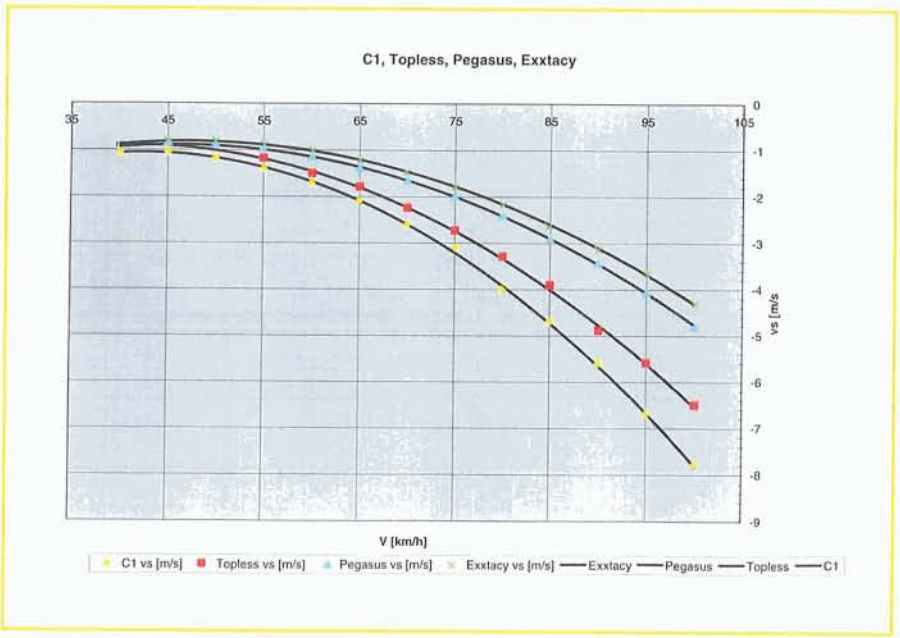
Bereits am Trainingstag stellte ich erleichtert fest, daß bei australischen Bedingungen ein streßfreier UL-Schlepp viel wert ist. Schleppen mit dem Exxtacy ist dabei zwar auch nicht

Gleitzahlen



Die Gleitzahlen der Starren haben sich gegenüber den Turmdrachen um über 50 % verbessert (Daten des Cross-Country-Tests).

Polare



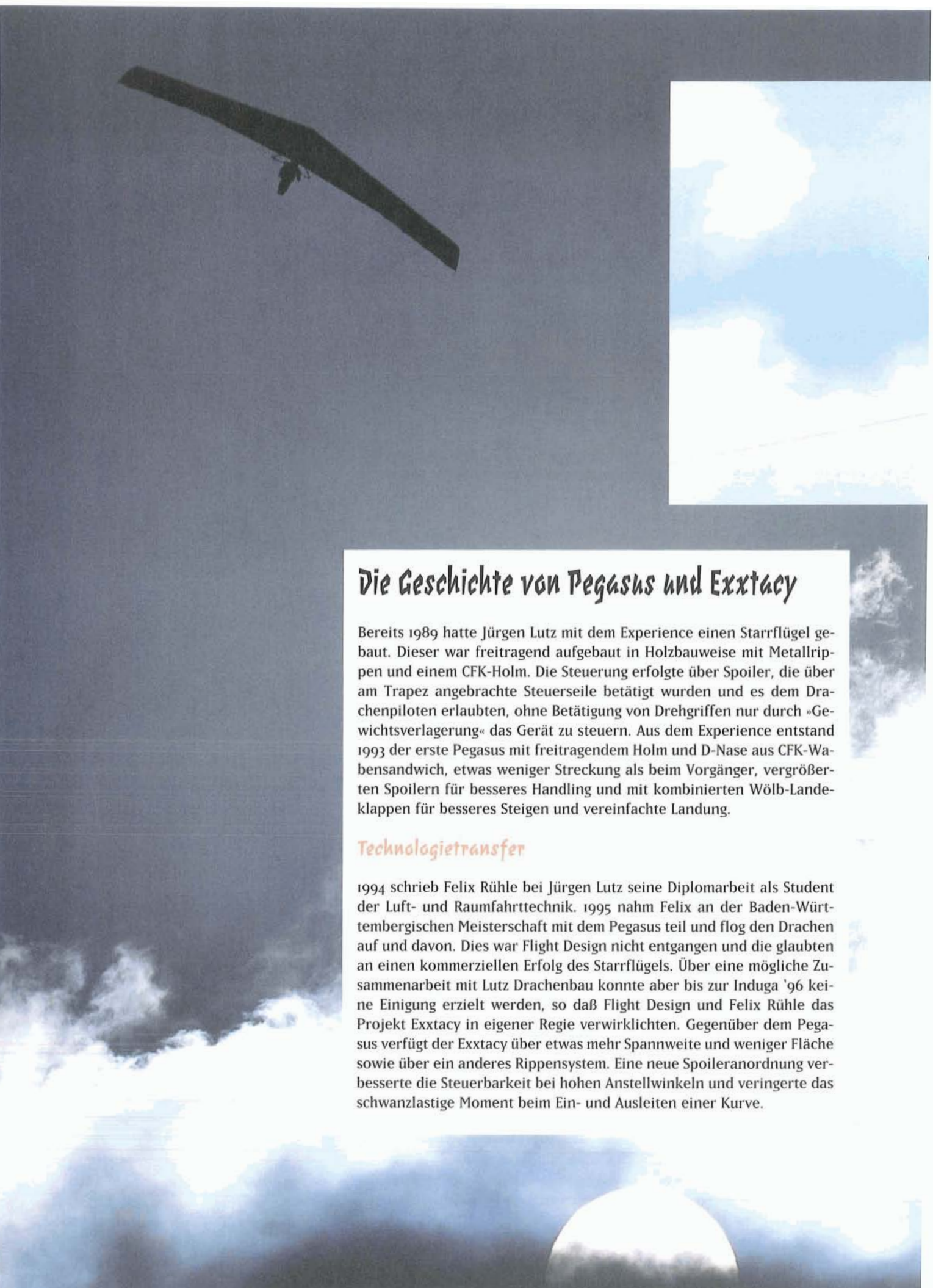
Die wesentlich flachere Polare von Pegasus und Exxtacy eröffnet deutlich weitere Geschwindigkeitsbereiche (Daten des Cross-Country-Tests).

wie auf Schienen, aber sicher wesentlich einfacher als mit einem Flexiblen.

Mein erster Streckenflug nach Jahren führte gemütlich ins 80 km entfernte Ziel, und ich stellte erleichtert fest, daß ich genauso gut stieg wie alle anderen, wenn nicht gerade Guido Gehrmann mit seinem unsichtbar eingebauten Turbo an mir und allen anderen vorbeistieg.

Beim Gleiten zwischen den Bärten war ich immer etwas schneller als die anderen. An diesem Tag war mir das noch eher unangenehm, mußte ich mir doch die folgenden Bärte selbst suchen. Nachdem aber auch am zweiten Tag die 130-km-Aufgabe kein Problem darstellte, fing es an, richtig Spaß zu machen.



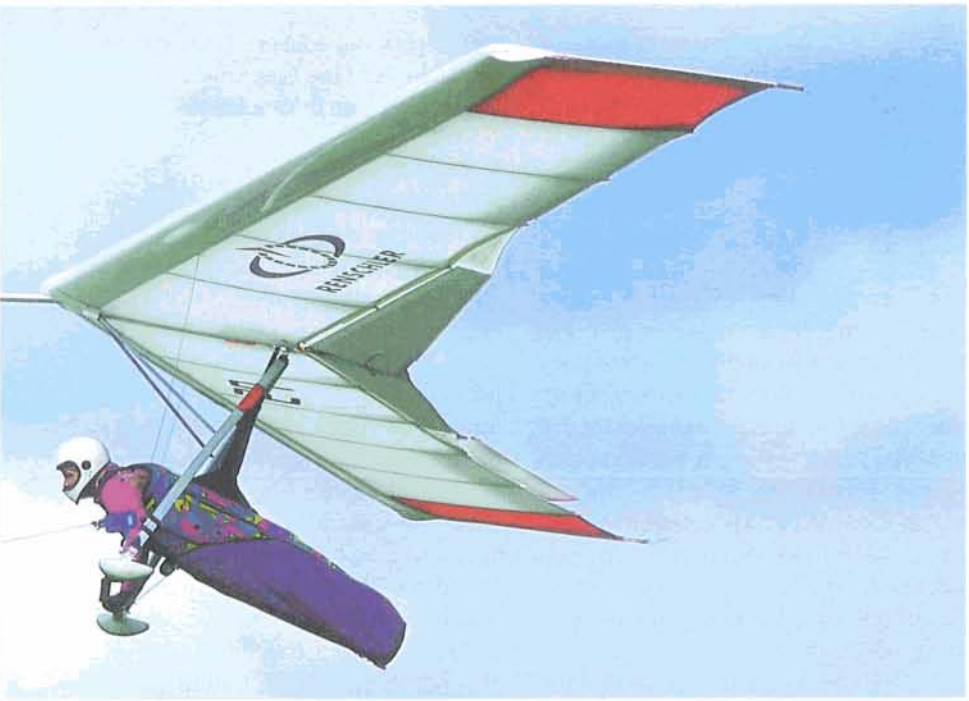


Die Geschichte von Pegasus und Exxtacy

Bereits 1989 hatte Jürgen Lutz mit dem Experience einen Starrflügel gebaut. Dieser war freitragend aufgebaut in Holzbauweise mit Metallrippen und einem CFK-Holm. Die Steuerung erfolgte über Spoiler, die über am Trapez angebrachte Steuerseile betätigt wurden und es dem Drachenpiloten erlaubten, ohne Betätigung von Drehgriffen nur durch »Gewichtsverlagerung« das Gerät zu steuern. Aus dem Experience entstand 1993 der erste Pegasus mit freitragendem Holm und D-Nase aus CFK-Wabensandwich, etwas weniger Streckung als beim Vorgänger, vergrößerten Spoilern für besseres Handling und mit kombinierten Wölb-Landeklappen für besseres Steigen und vereinfachte Landung.

Technologietransfer

1994 schrieb Felix Rühle bei Jürgen Lutz seine Diplomarbeit als Student der Luft- und Raumfahrttechnik. 1995 nahm Felix an der Baden-Württembergischen Meisterschaft mit dem Pegasus teil und flog den Drachen auf und davon. Dies war Flight Design nicht entgangen und die glaubten an einen kommerziellen Erfolg des Starrflügels. Über eine mögliche Zusammenarbeit mit Lutz Drachenbau konnte aber bis zur Induga '96 keine Einigung erzielt werden, so daß Flight Design und Felix Rühle das Projekt Exxtacy in eigener Regie verwirklichten. Gegenüber dem Pegasus verfügt der Exxtacy über etwas mehr Spannweite und weniger Fläche sowie über ein anderes Rippensystem. Eine neue Spoileranordnung verbesserte die Steuerbarkeit bei hohen Anstellwinkeln und veringerte das schwanzlastige Moment beim Ein- und Ausleiten einer Kurve.



Hohe Geschwindigkeiten

Am dritten Tag war dann ein Zielrückflug mit bis zu 30 km/h Gegenwind beim Rückflug angesagt. Basis (blau) auf 3.400 m, Steigwerte bis zu 7 m/s. Bereits beim Hinflug jagt mich mein McCready mit 75-80 km/h zum Wendepunkt und auf dem Rückweg sind beim Gleiten gleich mal 85 km/h angesagt. An diesem Tag werde ich Tageszweiter, 15 min schneller als Guido und Oleg, was mir dann abends ein Bier wert ist. Nach 7 Wettbewerbstagen schaue ich zufrieden auf die Ergebnisliste. 18ter Gesamtrang bei guter Beteiligung, 30 Flugstunden, 800 km. Das hatte ich bei meiner Ankunft nicht erwartet.

Praxis bestätigt Theorie

Die Leistungsdaten aus der Tabelle wurden bestätigt. Und nachdem ich die Werte kannte und wußte, wie wichtig die Reduzierung der Restwiderstände ist, hätte ich mir sehnlichst eine profilierte Basis, tropfenverkleidete Trapezecken und nicht zuletzt ein strömungsgünstigeres Gurtzeug gewünscht. Beim Gleiten dicht beieinander erfuhr ich zudem von meinen Piloten, daß die beiden Spoiler im Geradeausflug nicht komplett am Segel anliegen, sondern ca. 2-3 cm abstehen und so sicher nicht zur Leistungssteigerung beitragen.

Trotz dieser Dinge, die noch zu optimieren sind, bin ich ab ca. 55 km/h besser geglitten als alle Drachen. Ich denke auch, daß bei einer optimierten Ausrüstung sicher nochmals 1-2 Gleitzahlen drin sind. Mit dem Wind bei der Geschwindigkeit des besten Gleitens war ich bei gleichem Sinken ca. 5-10 km/h schneller als die guten Turmlosen und nochmals etwas besser bzw. schneller als die Turmgeräte. Gegen den Wind bzw. bei höheren Geschwindigkeiten (70 km/h) ging die Schere dann eindeutig noch weiter auf. Ob das letztendlich 2, 3 oder 4 Gleitzahlen waren, kann ich nicht genau beurteilen, es war auf jeden Fall ziemlich deutlich und unterstreicht die Ergebnisse des Tests aus Frankreich.

Leichte Einbußen beim Pulkfliegen

Etwas negativ empfand ich die Tatsache, daß beim Pulkfliegen durch die laufenden Ausweichmanöver und die daraus resultierenden ständigen Spoilerausschläge ein merklicher Leistungsverlust unvermeidlich ist. Auch ist in turbulenter Luft im Pulk die Manövrierfähigkeit (Rollzeiten) der starren Flügel nicht ganz befriedigend, so daß einem manchmal nichts anderes übrigbleibt, als eine ruhige Warteschleife zu ziehen, um dann wieder das Zentrum der Ther-



mik in Angriff zu nehmen. Wenn man so wie wir hier in Hay an einem Tag 5 Stunden im Pulk von 15-40 Piloten unterwegs ist, kann das schon an die Substanz gehen. Alleine oder in einem kleinen Pulk braucht man aber in Sachen Steigen niemanden zu fürchten, es sei denn sie heißen Suchanek und Gehrmann und haben ihre Thermiknasen eingeschaltet. Auf jeden Fall gilt: je ruhiger man fliegt, um so besser steigt man. Und dies ist bei den Starren noch wichtiger als bei den Flexiblen.

Leider waren in Hay nur zwei Starrflügel unterwegs. Davis Straub aus den USA flog mit seinem Exxtacy allgemein etwas frecher als ich und plazierte sich gleich in 3 Durchgängen unter den ersten 10, was mir nur an zwei Tagen gelang. Allerdings mußte er auch einmal mehr außenlanden, was in Anbetracht des etwas höheren Gerätegewichts nicht zu meinen Wunschvorstellungen gehörte. Bei Spitzentemperaturen bis zu 43 Grad ist der beste Landeplatz immer noch im Ziel direkt neben der Kiste mit dem kühlen Bier.

Zunehmendes Interesse an den Starren

Das Starrflügel-Interesse in Hay war groß. Es gab gute Diskussionen über das Thema, wie man denn am besten zusammen fliegen könnte. Beschwert darüber, daß die zwei Starrflügel in der gleichen Klasse geflogen sind, hat sich keiner. Auch bei der Teilnahme von vielen Piloten ist es sicher kein Problem, gemeinsame Wettbewerbe durchzuführen. Aufgrund des Leistungsvorteils ist eine getrennte Wertung dann jedoch sicher sinnvoll.

Ich bin überzeugt, die Spitzenpiloten können mit diesen Geräten ihren Wettkampf-Aktionsradius nochmals um ein gutes Stück aufstocken. Es ist aus meiner Sicht nur eine Frage der Zeit, wann sie auf den Geschmack kommen.

Evolution statt Revolution

Als Resümee darf ich sagen, daß es sich bei den neuen Starrflügeln nicht um eine Revolution handelt, sondern viel eher um eine konsequente Umsetzung von vorhandenen Kenntnissen und Erfahrungen, wie es eben bei jeder evolutionären Entwicklung ist. Wichtig für das Fortbestehen einer Spezies - oder in diesem Falle einer Sportart - war schon immer ein gesundes Verhältnis zu Innovationen und daraus resultierender Evolution. Wer spielt schon gerne ewig immer mit dem gleichen Spielzeug.

Autor: Ernst W. Schneider, 41 Jahre, Drachenflieger, Gleitschirmflieger, Starrflügelpilot, Segelflieger, Teamchef der Drachen-Nationalmannschaft





Bob Baier und Martin Oelkrug zu den Starrflügeln

Ernst Schneider: Ihr habt beide Erfahrung sowohl mit Flexiblen wie mit Starrflügeln. Wo liegen Eurer Ansicht nach die generellen Unterschiede, Vorteile und Nachteile ?

Martin Oelkrug: Die derzeit verfügbaren Starren bieten speziell beim schnellen Gleiten eindeutige Vorteile: Es lassen sich höhere Schnittgeschwindigkeiten erzielen. Sie bieten einfacheres, ermüdungsfreieres Handling durch die Steuerung per Spoiler. Zudem machen die Landeklappen das Landen wesentlich einfacher. Auch denke ich, ist die Überschlagssicherheit gegenüber den Flexiblen größer, da sich der Flügel auch bei Negativlasten nicht verformt. Für die Flexiblen sprechen nach wie vor die einfacheren Transportmöglichkeiten, der geringere Preis und die schnelleren Rollzeiten.



Bob Baier, 8-facher deutscher Meister, langjähriges Nationalmannschaftsmitglied, fliegt derzeit Guggenmos RCS, hat Starrflügelerfahrung auf Fledge und Exxtacy

Bob Baier: Der Vorteil der Starren liegt sicher in der besseren Gleitleistung speziell bei höheren Geschwindgkeiten. Auch bin ich überzeugt, daß sie mehr Sicherheit bieten, weil sie sich weniger verformen. Start, Landung und Flug sind sehr einfach und ermüdungsfrei und auch beim Steigen sehe ich keine Nachteile gegenüber den Flexiblen. Für die Flexiblen sprechen das geringere Gewicht, das kleinere Packmaß, daß die Geräte weniger anfällig für Beschädigungen sind und daß es große internationale Wettbewerbe derzeit nur für diese Geräte gibt.

Ernst Schneider: 1997 sind erstmalig seit vielen Jahren wieder über 100 Starrflügel verkauft worden. Wie denkt Ihr, wird sich der Markt weiterentwickeln in Bezug auf die Flexiblen und die Starren?



Martin Oelkrug, neu in der Nationalmannschaft, fliegt Bautek Twister, hat Segelflug- und Starrflügelerfahrung auf Lutz Pegasus.

Martin Oelkrug: Ich denke, daß das Potential zur Leistungssteigerung bei den neuen Starrflügeln wie dem Pegasus und dem Exxtacy weitaus größer ist als bei den Flexiblen. Bei den Flexiblen ist das Potential bereits weiter ausgereizt und ich denke, daß hier weitere Leistungssteigerung doch eher mit einem Verzicht von Sicherheit erkauft werden muß. Und das ist bestimmt nicht die richtige Richtung. Wenn ich sehe, wieviel Spaß die Piloten mit den neuen Starrflügeln haben, bin ich sicher, daß dieser Trend weiter anhalten wird und auch zur Weiterentwicklung der Produkte führt.

Bob Baier: Ich denke, daß die Entwicklung sowohl bei den Flexiblen wie bei den Starren weitergehen wird. Ich begrüße die Fortschritte in beiden Bereichen und hoffe nur, daß auch bei der weiteren Entwicklung Sicherheit erstes Gebot bleibt. Der Markt wird zeigen, wieviel Kundschaft es jeweils für die eine und andere Produktgruppe gibt.

Ernst Schneider: Ihr seid beide hier bei der WM mit einem Flexiblen am Start. Könntet ihr euch vorstellen, auch mit einem Starrflügel große Wettbewerbe zu fliegen ?

Martin Oelkrug: Ich bin bereits bei der German Open mit einem Pegasus am Start gewesen. Leider hat dort das Wetter nicht so mitgespielt, als daß wir den Flexiblen mal richtig zeigen konnten welches Potential in den Starren steckt. Ich fliege derzeit mit meinem bautek Twister sicher eines der leistungsstärksten Geräte der flexiblen Klasse, würde aber sehr gerne auch hochkarätige Wettbewerbe mit meinem Pegasus fliegen. Bei einem Wettbewerb mit der Weltelite unter den Flügeln von »Starren« könnte man bei entsprechendem Wetter auch mal richtig große Aufgaben ausschreiben.

Bob Baier: Ich würde es toll finden, wenn es möglich wäre, sowohl mit einem Starren wie auch mit einem Flexiblen an den Start zu gehen. Warum nicht beim gleichen Wettbewerb mit offener und getrennter Wertung? Die neuen Starren haben viel Potential und sind sicher eine Bereicherung für die Drachenflugszene. Ich bin sehr zufrieden mit meinem Guggenmos RCS, den ich hier bei der WM fliege. Einen Wettbewerb mit meinem Exxtacy zu fliegen, würde mich aber auch sehr reizen, leider gibt es da derzeit international noch nichts zu gewinnen



ANZEIGE

Pilotenumfrage

Pilotenumfrage
Pilotenumfrage
Pilotenumfrage

Sicher in die Zukunft

NOVA baut seit 1989 Gleitschirme, die Produktpalette reicht vom Basisschirm bis zur reinrassigen Rennmaschine. Unsere bisher erfolgreichsten Modelle sind der Philou, einer der sichersten Gleitschirme überhaupt und der Xenon, der wohl erfolgreichste Wettkampfschirm weltweit.

Ziel dieser Umfrage ist, die nächste Generation der Gleitschirme besser den unterschiedlichen Bedürfnissen der Piloten anpassen zu können. NOVA hat sich deshalb entschlossen, einen Teil des Werbeetats in die Zukunftsforschung zu stecken, denn wir sind der Meinung, daß trotz sinkender Unfallzahlen in den letzten Jahren immer noch zuviel passiert. Dazu benötigen wir jedoch Deine Mithilfe.

In Zusammenarbeit mit namhaften Fachleuten haben wir Fragen zusammengestellt, deren Beantwortung unserem Entwicklungsteam helfen wird, Deinen Traumschirm zu bauen.

Das Gesamtergebnis dieser Umfrage werden wir dem DHV und allen interessierten Herstellern zur Verfügung stellen.

Für Deine Mitarbeit bedanken wir uns im voraus und honorieren jede Einsendung bis zum 1. Mai 1998 mit einem NOVA-Cap.

Ausgefüllten Fragebogen bitte an folgende Adresse senden:

NOVA Vertriebsges.m.b.H.
Bernhard Höfelstr. 14
A-6020 Innsbruck

Charly Produkte
NOVA Deutschland
Am Osterösch 3
87637 Seeg

Ich fliege seit..... und habe folgende Flugscheine:

○ Beschränkter Luftfahrerschein ○ Unbeschränkter Luftfahrerschein ○ Sonderpilotenschein
○ Schweizer Brevet ○ Windenschleppberechtigung ○ Doppelsitzerberechtigung

Ich bin männlich/weiblich .....Jahre alt, mein Startgewicht (komplette Ausrüstung ohne Ballast) beträgt .....kg.

Ich mache durchschnittlich .....Flüge pro Jahr und bin ca. .....Std. in der Luft.

Ich fliege derzeit einen Gleitschirm der Gütesiegelkategorie:

○ 1 ○ 1-2 ○ 2 ○ 2-3 ○ 3

Wenn Du einen NOVA Schirm fliegst bitte Typ angeben. .....

Mein letzter Gleitschirm hatte die Gütesiegelkategorie:

○ 1 ○ 1-2 ○ 2 ○ 2-3 ○ 3

Falls es ein NOVA Schirm war, bitte Typ angeben. .....

Mein nächster Gleitschirm hat vorraussichtlich die Gütesiegelkategorie:

○ 1 ○ 1-2 ○ 2 ○ 2-3 ○ 3

Wie bewertest Du Dein Flugkönnen?

Bitte vergebe Noten von 1-6 für folgende Figuren: 1 = einfach, 2 = beherrschbar, 3 = schwierig, 4 = sehr schwierig, 5 = extrem schwierig, 6 = nicht beherrschbar

○ Einklapper ○ Frontstall ○ Fullstall ○ Trudeln ○ Vorschießen
○ Verhänger ○ Trudeltendenz ○ Sackflug ○ Pendeln ○ B-Stall ○ Spirale

Gibt es Situationen während eines Fluges die Dir Unbehagen oder Angst bereiten?

Das Wichtigste beim Fliegen ist für mich

○ Flugerlebnis und Spaß ○ Sportliche Leistung ○ Action und Thrill

Das Schönste beim Fliegen ist für mich:

○ Ruhige Gleitflüge ○ Hangsoaren ○ Thermikfliegen
○ Streckenfliegen ○ Wettkampf ○ Kunstflug

Für ein leistungsstarkes Fluggerät mache ich spezielle Einweisungen oder Fortbildungskurse

○ ja ○ nein

Folgende Themen interessieren mich bei Fortbildungen besonders

○ Starttechniken ○ Starkwind ○ Aktive Schirmbeherrschung ○ Sicherheitstraining
○ Meteorologie ○ Streckenflug ○ Wettkampf

Welche Eigenschaften eines Gleitschirms sind für Dich besonders wichtig?

Bitte bewerte von 1-4: 1 = sehr wichtig, 2 = wichtig, 3 = angenehm, 4 = unwichtig

○ Hohe Gleitleistung ○ Hohe Trimmgeschwindigkeit ○ Hohe Endgeschwindigkeit ○ Geringe Sinkwerte
○ Startverhalten ○ Leicht zu landen ○ Geringer Steuerdruck ○ Großer Steuerweg ○ Feed back des Schirms
○ Hohe Kappenstabilität ○ Einfache Extremflugverhalten ○ Steilspirale ○ B-Stall ○ Ohren anlegen
○ Schöne Form ○ Design ○ Wenig Leinen ○ Geringes Gewicht ○ Geringes Packvolumen
○ Langlebigkeit ○ Preisgünstig

Gleitschirme können in zwei unterschiedliche Richtungen entwickelt werden, wobei die Vorteile jeder Richtung natürlich auch Nachteile mit sich bringen.

Größere aktive Sicherheit bedeutet

Hohe Trimm- und Endgeschwindigkeit bei guter Klappstabilität, wendig, kaum Sackflugneigung und geringe Trudeltendenz.
Nachteile dieser Konzeption sind die relativ impulsive Reaktion auf Klapper, sowiei das oft starke Vorschießen aus Negativdrehungen oder dem Fullstall.

Größere passive Sicherheit bedeutet

Weniger dynamische Reaktionen auf Klapper, Trudeln und Fullstalls, mehr Zeit für die richtige Pilotenreaktion. Nachteile sind geringe Trimm- und Endgeschwindigkeiten, höhere Sackflug- und Trudelgefahr und ein träges Flugverhalten.

Welche Richtung bevorzugst Du?

○ mehr aktive Sicherheit ○ mehr passive Sicherheit

Worauf sollten wir bei der Entwicklung eines neuen Gleitschirms besonders achten?

Bitte schickt mir das NOVA CAP an folgende Adresse:

Name Straße PLZ Ort

Testflüge im Info

Das Testberichtschema für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

Gesamtnoten ergeben sich aus der jeweils ungünstigsten Einzel-beurteilung. Dies gilt sowohl für die Gesamtklassifizierung als auch die Bewertung für die einzelnen Manöver.

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

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

Bei vielen Hängegleitern wird vom Hersteller der Nachweis der Schlepperprobung erst nach der Erteilung der Musterzulassung eingereicht. Bis zur Vorlage dieses Nachweises werden die Hängegleiter nicht als schlepptauglich eingestuft. Im Zweifelsfall sind die aktuellen Daten im Internet und telefonisch beim DHV erhältlich.

KLASSIFIZIERUNG HG

1 für Piloten, die an einem einfachen und unproblematischen Flugverhalten interessiert sind.

2 für Piloten, die den Ausbildungsstand Beschränkter Luftfahrerschein (A-Schein) haben und genußvolles Fliegen vorziehen.

3 für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein (B-Schein) haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen.

KLASSIFIZIERUNG GS

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 Könnenstand »Performance« und regelmäßiger Flugpraxis.

2-3 Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnenstand »Sicherheitstraining«, umfassender Flugerfahrung und regelmäßiger Flugpraxis.

3 Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnenstand »Sicherheitstraining« und überdurchschnittlich hohem Pilotenkönnen.

E Spezielle Einweisung erforderlich.

GURTZEUGE GS

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/ÖAeC-zugelassenen Gurtzeuge an).

GX Gurtzeuge mit festen Kreuzgurten - Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GX angehören, sind mit diesem Gleitsegel zugelassen.

Druckfehlerkorrektur vorbehalten!

MZL GS-01-545-97



PRO DESIGN RELAX 36/PRO-DESIGN GRAF

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	**1-2 / GH**
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (110 kg)
START	1-2	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1	1-2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		43 km/h
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich
KURVENHANDLUNG	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1-2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1-2
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1-2	1-2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	1
STEILSPIRALE	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
Steilspirale: bei Sinkwerten über 12m/s erhöhtes Nachdrehverhalten		

MZL GS-01-546-97

ADVANCE OMEGA 4/25/SKYLINE



Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 - 3 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (75 kg)	max. Startgewicht (90 kg)
START	2 - 3	2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	überschiesst, muss angebremst werden	überschiesst, muss angebremst werden
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	2	2
Trimmgeschwindigkeit	38 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		51 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLUNG	2 - 3	2 - 3
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	gering	gering
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2 - 3	2 - 3
Sackfluggrenze	früh < 60 cm	früh < 60 cm
Fullstallgrenze	früh < 65 cm	früh < 65 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2 - 3
Vorbeschleunigung		hoch
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2 - 3	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch mit Verlangsamung	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2 - 3
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust		hoch
Stabilisierung		einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2 - 3	2 - 3
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	gering	gering
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
STEILSPIRALE	2	2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	2	2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-547-97

FINESSE PLUS/MADREITER HANS



Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 - 3 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (120 kg)
START	1 - 2	1 - 2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	2	2
Trimmgeschwindigkeit	32 km/h	34 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLUNG	2	2
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2	3
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1 - 2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2 - 3	2 - 3
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
STEILSPIRALE	2	2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	1	1 - 2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
LANDUNG	2	1 - 2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-548-97

NOVA VERTEX 26/NOVA



Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 - 3 / GH, GX
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
START	2	1 - 2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	2	2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		52 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2 - 3	2 - 3
Sackfluggrenze	früh < 60 cm	früh < 60 cm
Fullstallgrenze	früh < 65 cm	früh < 65 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	nicht selbständig
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Vorbeschleunigung		hoch
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2 - 3
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch
Höhenverlust		hoch
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2 - 3	2 - 3
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
STEILSPIRALE	2	2
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	2	1 - 2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

Frontales Einklappen: stabiler Frontstall, großer Höhenverlust
Wiederöffnung: durch beidseitiges dosiertes Anbremsen

MZL GS-01-549-97

B-9 26 VT SPORT/FLIGHT DESIGN



Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 - 3 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (110 kg)
START	1 - 2	1 - 2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	33 km/h	34 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		49 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2 - 3	2 - 3
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	gering
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2 - 3	2 - 3
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	früh < 60 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	früh < 65 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2 - 3	2 - 3
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1 - 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
STEILSPIRALE	2 - 3	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	1 - 2	1 - 2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
LANDUNG	1 - 2	1 - 2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-550-98



PRO DESIGN RELAX 38/PRO-DESIGN GRAF

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	-
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (105 kg)	max. Startgewicht (125 kg)
START	1 - 2	1 - 2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1 - 2	1 - 2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1 - 2	1 - 2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1 - 2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		
Öffnungsverhalten		
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1 - 2	1 - 2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1
STEILSPIRALE	1 - 2	1 - 2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-EINEN STALL	1	1 - 2
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Steilspirale: bei Sinkwerten >12m/s erhöhtes Nachdrehverhalten
B-Stall: hoher Kraftaufwand

Rein-
setzen,
zurück-
lehnen,
ein-
dösen.





Rein-
setzen,
auf-
drehen,
oben
bleiben.

Magic

Beim Paragliding ist eine optimale Sitzposition unerläßlich für perfekte Schirmkontrolle. Und wenn Du optimal sitzen willst, muß auch Dein Gurtzeug optimal sitzen. Deshalb gibt es das Magic jetzt in drei Größen, für jeden die richtige!

Aber auch die Sicherheit wird beim Magic großgeschrieben: Rückenprotektor serienmäßig und Seitenbefestigung für die Reserve. Damit hast Du Deine Rettung sofort im Griff und bist auch dann geschützt, wenn's mal härter wird.

Fly Market GmbH & Co KG
Pröbstener Straße 15
D-87637 Eisenberg
Telefon: 49/8364/9833-0
Telefax: 49/8364/9833-33
E-Mail: fly-market@t-online.de
Internet: http://www.perche.com

perché®
perfect paragliding

MZL GS-01-551-98

PRO DESIGN RELAX 38 S/PRO-DESIGN GRAF



Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (105 kg)	max. Startgewicht (125 kg)
START	1 - 2	1 - 2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/h
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich
KURVENHANDLUNG	1 - 2	1 - 2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1 - 2	1 - 2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1 - 2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1 - 2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1 - 2	1 - 2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1
STEILSPIRALE	1 - 2	1 - 2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN STALL	1	1 - 2
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

Steilspirale: bei Sinkwerten >12m/s erhöhtes Nachdrehverhalten
B-Stall: hoher Kraftaufwand

MZL GS-01-552-98

NOVA VERTEX 24/NOVA



Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 - 3 / GH, GX
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (75 kg)	max. Startgewicht (95 kg)
START	2	2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	2	2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	34 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLUNG	2	2
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2 - 3	2 - 3
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2 - 3
Vorbeschleunigung		hoch
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2 - 3	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch mit Verlangsamung	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2 - 3
Wegdrehen		>360 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust		hoch
Stabilisierung		einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2	2 - 3
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	gering
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
STEILSPIRALE	2	2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	2	2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

Beschleunigter Frontstall: sehr impulsives Einklappen mit Entlasten der Leinen und stabiler Frontrosette.
Wiederöffnung: beidseitiges Bremsen

MZL GS-01-553-98

ATLAS S/EDEL GMBH DEUTSCHLAND



Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1-2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (90 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1-2	1
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	34 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		42 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
KURVENHANDLING	1	1
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1-2	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1-2
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STEILSPIRALE	1-2	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

Steilspirale: bei sehr hoher Sinkgeschwindigkeit > 14 m/s Nachdrehen möglich.

neu
IQ BASIS

SCHÖN
EINFACH

EINFACH
SCHÖN

Das neue IQ Basis glänzt gleich doppelt.
Erstens: Es sieht ganz besonders gut aus und ist nach ergonomischen Gesichtspunkten designt worden.

Zweitens: Das neue IQ Basis läßt sich ganz besonders einfach bedienen. Anschalten genügt und los geht's!

Natürlich hat es alle wichtigen Funktionen:

* 2 Höhenanzeigen und Luftdruckanzeige
* Vario (analog, digital, Mittelwert)
* Uhrzeit und Stoppuhr
* Flugspeicher aller Maximalwerte
* Speedanzeige (optional) mit Stall-Alarm
* Temperatur
* Permanente Anzeige der Batteriekapazität
* Neues kontrastreiches LCD-Display
* Besonders formschönes und ergonomisches Design





Ausserdem in der IQ Serie:
IQ Classic
IQ Competition
IQ Competition GPS

Wollen Sie mehr über das neue IQ Basis wissen? Coupon einsenden oder 0881-64750 wählen. Informationen kommen sofort!
Infos jetzt auch im Internet: www.braeuniger-flugelectronic.de

Riedmann/YC

Name:
Adresse:
Gleitschirm: Drachen:

BRÄUNIGER
FASZINATION DES FLIEGENS
www.braeuniger-flugelectronic.de

A: Fluggeräte GmbH Tel. 04842-6271
I: AIRE Tel. 051-575305
CH: Sky Sports AG Tel. 041-6710271

Bräuniger Flugelectronic
Pütrichstr. 21
D-82362 Weilheim
Tel. 0881/64750
Fax 0881/4561
braeuniger-gmbh
@oberland.net



MZL 01-328-97

LAMINAR 14 ST MYLAR/FLY & MORE

Klassifizierung	3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	105 kg - 134 kg / 1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätegewicht (ohne Packsack)	34 kg
Fläche	14,4 m2
Spannweite	10,4 m
Doppelsegel	ca. 87 %
Lattenzahl	23/6
Trimmvorrichtung	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	turmlos, 2 Schränkungsanschläge pro Seite; Mylarsegel

BODENHANDLING UND START	VG 0%	2
Statische Lastigkeit	neutral	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	

GERADEAUSFLUG	VG 0%	VG 100%	3
V min (km/h)	32	32	
V max (km/h)	>80	>80	
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering	
Bügeldruck bei 80 km/h	gering-durchschnittlich	gering	
Richtungsstabilität (Gieren)	leichte Giertendenz	kein Gieren	

KURVENHANDLING		2-3
Kraftaufwand für Einleiten	gering-durchschnittlich	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering-durchschnittlich	hoch
Rollzeit für Einleiten	kurz-durchschnittlich	lang
Rollzeit für Ausleiten	kurz-durchschnittlich	lang
Schräglage bei V min.sink	leicht zunehmend	zunehmend

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS		2-3
Geradeausflug - Bügel langsam vor	problemlos	problemlos
Geradeausflug - Bügel schnell vor	weiches Abnicken	weiches Abnicken
Kurvenflug - Bügel langsam vor	nickt in Kurve	nickt deutlich in die Kurve
Kurvenflug - Bügel schnell vor	nickt in Kurve	Trudeln in Kurvenrichtung
Provoziertes Trudeln	max. 1/2 Umdrehung möglich	beliebig lange möglich

LANDUNG	VG 0%	2-3
Ausschwebestrecke	durchschnittlich-lang	
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden	
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich-klein	
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich	

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT
Giertendenz bei 0% VG



MZL 01-329-97

BULLET RCS M/GUGGENMOS

Klassifizierung	2-3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	95 kg - 110 kg / 1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätegewicht (ohne Packsack)	30 kg
Fläche	11,1 m2
Spannweite	10,15 m
Doppelsegel	ca. 87 %
Lattenzahl	23/6
Trimmvorrichtung	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	turmlos, 2 Schränkungsanschläge pro Seite, horizontale Flosse

BODENHANDLING UND START	VG 0%	2
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	

GERADEAUSFLUG	VG 0%	VG 100%	2-3
V min (km/h)	33	32	
V max (km/h)	>80	>80	
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering	
Bügeldruck bei 80 km/h	gering	gering	
Richtungsstabilität (Gieren)	gute Richtungsstabilität	gute Richtungsstabilität	

KURVENHANDLING		2
Kraftaufwand für Einleiten	gering	durchschnittlich
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	durchschnittlich
Rollzeit für Einleiten	kurz	durchschnittlich
Rollzeit für Ausleiten	kurz	durchschnittlich
Schräglage bei V min.sink	leicht zunehmend	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS		2
Geradeausflug - Bügel langsam vor	problemlos	problemlos, wenig Bügeldruckwarnung
Geradeausflug - Bügel schnell vor	problemlos	problemlos
Kurvenflug - Bügel langsam vor	problemlos	problemlos
Kurvenflug - Bügel schnell vor	problemlos	problemlos
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	nicht möglich

LANDUNG	VG 0%	2
Ausschwebestrecke	durchschnittlich	
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden	
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich	
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich	

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

168/98
Neue Musterzulassungen

Hängegleiter

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Deutschland zulässiges Startgewicht min.-max.	Klasse
MZL 01-328-97	Laminar 14 ST Mylar	fly & more Handels-GmbH 105 kg - 134 kg	3
MZL 01-329-97	Bullet RCS M	Guggenmos Josef 95 kg - 110 kg	2-3

Hängegleiterrettungsgeräte

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast empf. max.
MZL 02-046-97	Clou 2 HG / SAS	Finsterwalder Charly Produkte	140 kg 140 kg

Gleitsegel

Nummer	Muster zulässiges Gurtzeug	Zulassungsinhaber Deutschland zulässiges Startgewicht min.-max.	Klasse
MZL GS-01-545-97	Relax 36 Gurtzeuggruppe GH	Pro Design 85 kg - 110 kg	1-2 GH
MZL GS-01-546-97	Advance Omega 4/25 Gurtzeuggruppe GH	Skyline 75 kg - 90 kg	2-3 GH
MZL GS-01-547-97	Finesse Plus Gurtzeuggruppe GH	Madreiter Hans 85 kg - 120 kg	2-3 GH
MZL GS-01-548-97	Nova Vertex 26 alle Gleitsegelgurtzeuge	NOVA Vertriebsgesellschaft 85 kg -105 kg	2-3
MZL GS-01-549-97	B 4 26 VT Sport Gurtzeuggruppe GH	Flight Design 85 kg - 110 kg	2-3 GH
MZL GS-01-550-98	Pro Design Relax 38 Gurtzeuggruppe GH	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. 105 kg - 125 kg	1-2 GH
MZL GS-01-551-98	Pro Design Relax 38 S Gurtzeuggruppe GH	PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. 105 kg - 125 kg	2 GH
MZL GS-01-552-98	Nova Vertex 24 alle Gleitsegelgurtzeuge	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 75 kg - 95 kg	2-3
MZL GS-01-553-98	Atlas S Gurtzeuggruppe GH	Edel GmbH Deutschland 65 kg - 90 kg	1-2 GH

Gleitsegelrettungsgeräte

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast empf. max.
MZL GS-02-074-97	Sup Air Bi	Aerosport International GmbH	200 kg 200 kg
MZL GS-02-075-97	Sup Air M	Aerosport International GmbH	100 kg 100 kg
MZL GS-02-076-97	Sup Air L	Aerosport International GmbH	120 kg 120 kg
MZL GS-02-077-97	Clou 2 SAS	Finsterwalder Charly Produkte	140 kg 140 kg

169/98
Neue Herstellerbetriebe

Hersteller	Produkt
Paragliding Flugschule Chiemsee Thomas Beyhl Dreilindenweg 7, 83229 Aschau i. Chiemgau Telefon: 08052/9494, Telefax: 08052/9495	Gleitsegel Gurtzeuge

Neue Betriebe in Österreich
Herstellungs- und Instandhaltungsbetriebe

Hersteller	Produkt
Gerhard Stocklassa	Instandhaltung Paragleiter und Hängegleiter
Kühbergstraße 306/7	Herstellung und Instandhaltung Gurtzeuge Hänge- und Paragleiter
A-4580 Windischgarsten	Instandhaltung Rettungsgeräte Hänge- und Paragleiter

170/98
Erlaubnisse und Verlängerungen nach § 25 LuftVG

Gastpiloten werden gebeten, vor dem Fliegen mit dem Erlaubnisinhaber Verbindung aufzunehmen.
Eine Liste der Vereinsadressen ist im Info 90, Mai 1997 ab Seite 68 veröffentlicht.

Die mit * gekennzeichneten Gelände dürfen nicht von Gastpiloten genutzt werden.

Bei 2 Höhenangaben gilt die erste (kleinere) an Werktagen, die zweite (größere) an Wochenenden und Feiertagen ohne militärischen Tiefflug.

Gemeinde	Geländename Erlaubnisinhaber	Bundesland	Startart	Höhen differenz	Geräteart
07646 Kleinebersdorf	Mühlberg / Bollberg Startplatz Paragliding	Thüringen	Hang	60	HG/GS
07751 Golmsdorf	Laasan / Kunitz Startplatz Paragliding	Thüringen	Hang	10	HG/GS
37308 Kella	Kella-Berg Paraclub Lindewerra	Thüringen	Hang	140	HG/GS
92224 Amberg	Wolfschlucht Fensterbachtaler Deltaclub	Bayern	Hang	30	HG/GS
92224 Amberg	Bühl Fensterbachtaler Deltaclub	Bayern	Hang	35	HG/GS
98617 Stepfershausen	Geba Plateau 1. Drachenfliegerclub Thüringer Wald	Thüringen	Schlepp	150/450	HG/GS

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e. V. (DHV) im DAeC, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee
Erscheinungsweise: Regelmäßig im DHV-Info, im Bedarfsfall Vorab-Veröffentlichung als Sonderausgabe an Direktbezieher.
Abonnement: 64.20 DM pro Jahr für Direktbezug (einschl. Sonderausgaben, ohne DHV-Info).

sicherheits•journal

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

Das DHV-Unfalltelefon

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



Tödlicher Unfall

Loffenau/Deutschland - Am 09.01.1998 kam es zu einer folgenschweren Kollision zweier Hängegleiter im Bereich des Fluggeländes Loffenau. Die beiden erfahrenen Piloten Günther Fleischmann und Jochen Eckenfels flogen beide in ca. 150 m Höhe über der Hangkante im laminaren Aufwind aufeinander zu. Nachdem bei keinem der beiden Geräte ein Ausweichmanöver zu beobachten war, kam es zur Kollision mit anschließendem Gerätebruch. Ineinander verkeilt stürzten beide Drachen ab und schlugen in einer Waldlichtung auf. Einer der Piloten hatte sein Rettungsgerät noch in ca. 50 m Höhe aktiviert, dieses konnte sich jedoch nicht mehr rechtzeitig entfalten.

Windenschlepp bei P23, 24

In zwei Fällen, wobei es zu keinem Unfall kam, wurde beim Schleppen eines P 23 24 im unteren Startgewichtsbereich und bei kalter Witterung von einer erhöhten Sackflugneigung berichtet. Wir empfehlen beim Schlepp mit dem P 23 24 die zugelassenen Schlepphilfen zu verwenden. Diese ist zu beziehen beim Hersteller, Aerosport Int. GmbH, Grafenstr. 26, D-83098 Brannenburg, Tel. 08034/1034, Fax 3384, E-mail Aerosport@t-online.de.

Aerosport Int. GmbH, Brannenburg 26.1.1998

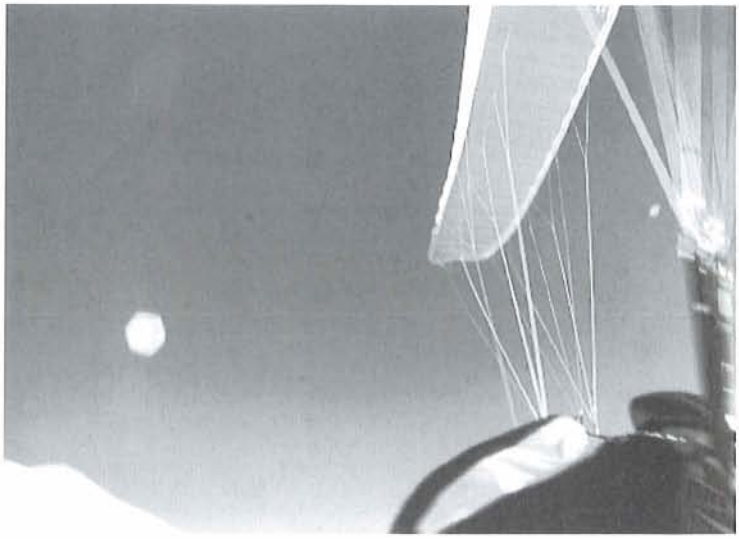


Foto: Christoph Kosch

2-Jahres-Check beachten!

Gleitschirmpiloten, bitte checkt das Plaketten-Datum Eures Gleitschirms. Nach Ablauf von 2 Jahren muß die Nachprüfung durchgeführt werden. Diese ist - das hat die Erfahrung gezeigt - für die Flugsicherheit von großer Bedeutung! Laut den Unterlagen einiger Hersteller stehen noch etliche Nachprüfungen aus. Die Nachprüfungen sollten vor dem Start in die neue Saison unbedingt erfolgt sein.

Tandemfliegen

Da ich selbst Tandem fliege, beobachte ich andere Tandempiloten immer sehr genau und kritisch. Ich habe in den verschiedensten Fluggebieten in Österreich und Italien immer wieder festgestellt, wie Piloten zuerst die Passagiere an den Schirm anhängen. Sie selbst machen noch einen Rundgang um die Kappe oder müssen sich selbst noch das Gurtzeug anlegen, bevor sie sich einhängen. Ein Tandempilot hat seinen Passagier sage und schreibe 20 Minuten am Biplace hängen lassen, während er seinen Freunden über tolle Flüge erzählte! Was, wenn eine Ablösung plötzlich den Schirm in die Luft hievt?? Der Passagier ist machtlos und einer mitunter tödlichen Gefahr ausgesetzt!!
Ich glaube, in den Fachzeitschriften sollte immer ausdrücklich daraufhin hingewiesen werden, daß sich der Pilot als erster einhängen sollte!!

Andy Frötscher

Neue Regelung um Stuttgart und Nürnberg

Zum 26. März 1998 werden die Regelungen im Bereich der Verkehrsflughäfen Stuttgart und Nürnberg geändert. Um beide Verkehrsflughäfen gab es bisher sog. Segelflugbeschränkungsgebiete, die den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen und Hängegleitern/Gleitsegeln nur in sehr eingeschränktem Maße ermöglicht haben. Zunächst befristet auf 1 Jahr werden die bisherigen Restriktionen aufgehoben und in eine freizügigere Regelung übergeführt. Verläuft diese Erprobungsphase positiv, so kann hierdurch eine langfristige Besserstellung der Luftsportler erreicht werden.

Bereits im Herbst letzten Jahres hatte die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auch den Deutschen Hängegleiterverband e. V. (DHV) in die Planungsüberlegungen miteinbezogen. Gleichberechtigte Luftraumnutzung bedeutet nicht nur, die Vorteile aus einer solchen Regelung zu ziehen, sondern gleichzeitig auch die Verpflichtungen, die sich hieraus ergeben, zu akzeptieren und diesen gerecht zu werden. Siehe Beitrag S.62. Sollte sich der Flugbetrieb in den Bereichen Stuttgart und Nürnberg positiv entwickeln, so werden wir auch bei weiteren Luftraumänderungen das Vertrauen der DFS genießen. Sollte die ab März diesen Jahres laufende Erprobungsphase negativ verlaufen, so steht zu befürchten, daß wir auf lange Zeit nicht mehr die Möglichkeit haben werden, aktiv bei der Luftraumgestaltung mitzuwirken.

Peter Rauchenecker
Referatsleiter Flugbetrieb

Startcheck: Eingehängt !?! Beinschlaufen geschlossen !?!

Ein Startcheck sollte nicht nur während der Ausbildung und die ersten 3 Monate danach, sondern eine ganze Fliegerkarriere lang zur Selbstverständlichkeit für jeden Piloten gehören. Beim Drachen ist vor allem das »Einhängen«, bei den Gleitschirmfliegern das »Schließen der Beinschlaufen« immer wieder ein Punkt, der vergessen wird - leider oft, wie aktuell bei einer Gleitschirmpilotin während des Stubai-Cup, mit tödlichem Ausgang.

NEUHEIT

Das Flughelmsystem

PRO TECTOR MADE BY CASCO



CASCO DISK-FIT System



Gewicht
Ultraleichtbau ab 670 gr. durch High-Tech-Verbundstoffe.

Kopfgrössen
CASCO Disk-Fit-System. Drehverschluß für alle Kopfgrössen. Universell von 53 – 60.

Innenausstattung
Hygieneset. Herausnehmbares Innenleben zum Waschen und Wechseln.

Klima
Streamline Aircondition. Offene Trageeinrichtung mit wirksamer Be -und Entlüftung.

Design
Funktionell, technisch, clean und beauty. Keilförmiges Gesichtsfeld, volle Rundumsicht, freier Kontrollblick.

"Wir stellen aus...
... free flight '98"

Mehr Info gibts in Ihrer Flugschule oder von:

CASCO DIE HELMFABRIK

QUALITY HELMETS SECURITY

* empf. VK-Preis

Made in Germany

CASCO Schutzhelme GmbH • Gewerbering Süd 11 • D - 01900 Bretnig / DD

Telefon 035955/839-0
Telefax 035955/83999

Änderungen der Luftraumstruktur im Bereich Stuttgart und Nürnberg

Ein Beitrag von Lehrteam-Mitglied Klaus Irschik und Peter Rauchenecker, Ref.Leiter Flugbetrieb

Ab dem 26. März 1998 soll in Anlehnung an die alte Sektorenregelung der Luftraum um Stuttgart umstrukturiert werden. Nachfolgend werden die anstehenden Änderungen erläutert und die Konsequenzen für die dort fliegenden Drachen- und Gleitsegelpiloten aufgezeigt.

Die Situation

Im Dezember '97 beraumte die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH in Stuttgart eine Sitzung an, bei der neben einer Delegation der DFS aus Offenbach Vertreter des Segelflugsports und seitens des DHV Peter Rauchenecker, Referatsleiter Flugbetrieb, sowie Klaus Irschik, Lehrteammitglied, PPL-Pilot und Kenner der örtlichen Gegebenheiten, anwesend waren. Die Neugliederung des Luftraums um den Stuttgarter Flughafen wurde vorgestellt. In diesem Zusammenhang ging es im wesentlichen um die Handhabung in den bereits schon lange bestehenden Segelflugsektoren und um die offizielle Eingliederung der Drachen- und Gleitschirmflieger in den Gesamtflugbetrieb.

Die Notwendigkeit

Das Gebiet südlich und westlich von Stuttgart wird von vielen Vereinen aus ihren zugelassenen Geländen heraus regelmäßig beflogen. Das Relief der Schwäbischen Alb lädt außerdem zu beeindruckenden Streckenflügen bei Südwest- und noch besser bei Nord-Ost-Lagen ein. Windenstartplätze auf und unterhalb der Albkante erfreuen sich großer Beliebtheit und der Trend zu Fluggelände-Neuzulassungen reißt noch nicht ab.

Streckenflüge von 100 km mit Gleitschirmen und bis zu 200 km mit Drachen entlang der Schwäbischen Alb wurden bereits durchgeführt!

Spielregeln einhalten oder draußen bleiben!

Mitspielen heißt selbstverständlich auch Spielregeln einhalten, und dies bedeutet für die Zukunft: Wer in die neuen Segelflugsektoren - welche künftig den Status eines Luftraum D erhalten - einfliegen will, braucht ein Kennzeichen und ein Flugfunkgerät auf der gerasterten Frequenz des freigebenden Segelflugplatzes (bspw. Hahnweide). Nach wie vor müssen natürlich die Sichtflugregeln beim Einflug in den kontrollierten Luftraum streng eingehalten werden

Die Spielregeln in der Praxis am Beispiel Stuttgart

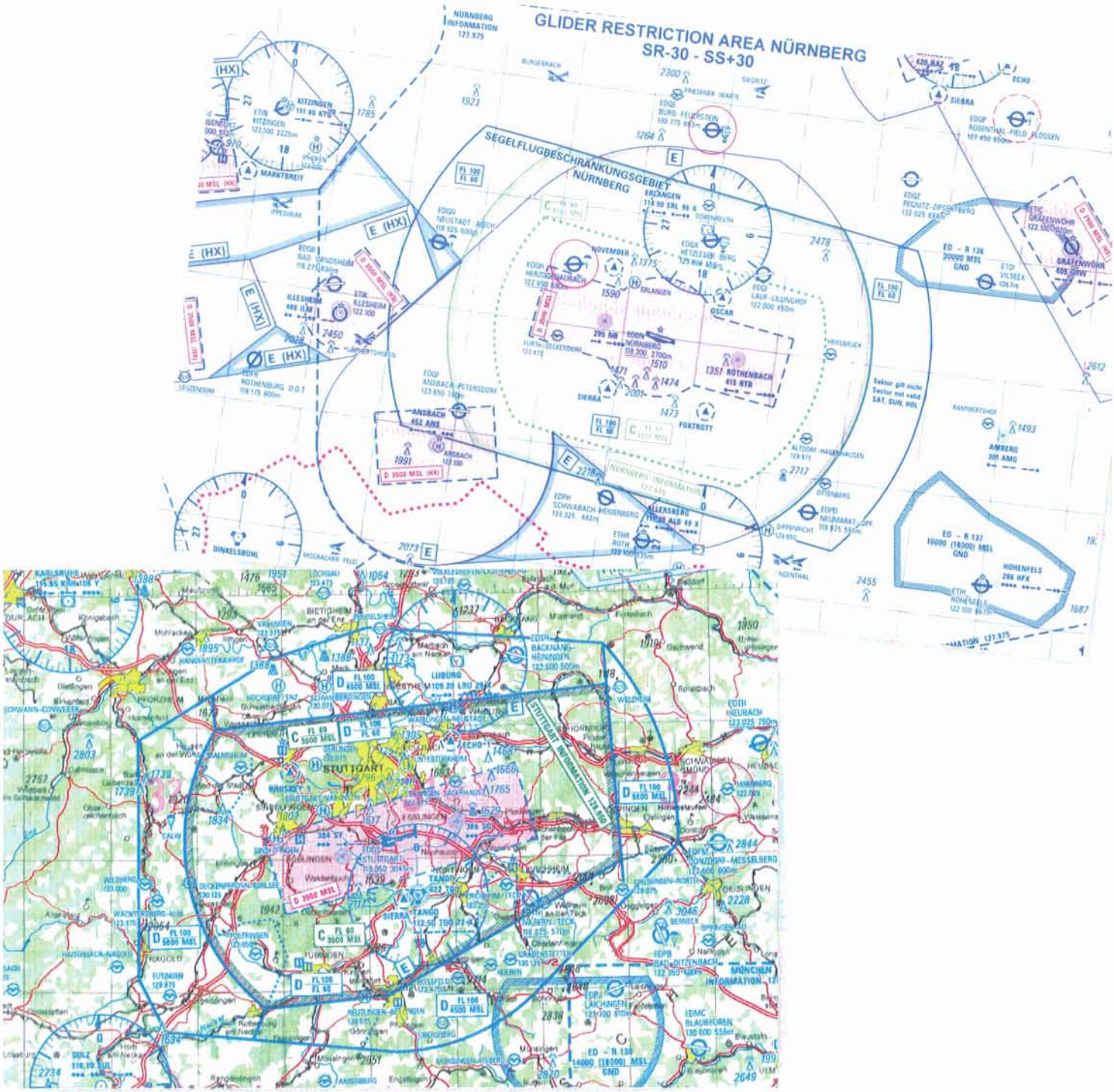
Für die Fluggelände, die sich unterhalb der jeweiligen Segelflugsektoren (jetzt neu: Luftraum D) befinden, gelten für das normale Betreiben im unkontrollierten Luftraum keine besonderen Einschränkungen. Das bedeutet: der unkontrollierte Luftraum kann bis zur Grenze zum Luftraum E ohne besondere Anmeldung beflogen werden. Im näheren Bereich um den Flughafen herum heißt dies: Wer höher als ca. 300 Meter über Grund fliegt, fliegt höchst illegal. Außerhalb der schraffierten Zone beginnt der kontrollierte Luftraum in ca. 830 Metern über Grund!

Vor dem Einflug in einen der Segelflugsektoren muß man entweder über die direkte Funkverbindung zum jeweiligen Segelflugplatz die Freigabe erfragen, mindestens jedoch sich informieren, wie hoch der jeweilige Sektor freigegeben ist. Der Informationsweg kann auch über einen Flugleiter laufen, der die in diesem Gebiet fliegenden Piloten informiert. Beim Durchflug durch die jeweiligen Sektoren läuft der Informationsweg normalerweise folgendermaßen:

- für den Sektor Hahnweide und Alb über die Flugleitung Hahnweide; Telefon: 07021/51633, Frequenz: 123.250
- für den Sektor Malmsheim über die Flugleitung Malmsheim; Telefon: 07159/2660, Frequenz: 123.350
- für den Sektor Poltringen über die Flugleitung Poltringen; Telefon: 07073/7130, Frequenz: 123.050
- für den neuen Sektor Schwarzwald über die Flugleitung Malmsheim oder Poltringen

Besonderheit im West- (Schwarzwald) und Ostbereich:

Sowohl im Sektor Schwarzwald als auch im nichtbenannten Bereich östlich des Flughafens Stuttgart beginnt der kon-



trollierte Luftraum in 2500 ft über Grund. Zwischen 2500 ft GND und 5500 ft MSL befindet sich ein kleiner Bereich des Luftraums E und anschließend der neu eingerichtete Luftraum D, welcher von 5500 ft MSL bis FL 100 geht.

Möchte ein Pilot in den Luftraum D westlich des Flughafens einfliegen, so muß er eine Freigabe von Stuttgart Tower (Frequenz 119.05) oder Stuttgart Information (128.95) einholen! In der Praxis bedeutet dies: Falls beispielsweise vom Fluggelände Messelberg, Kuchalb oder Geislingen ein Pilot mit 800 Metern Startüberhöhung in Richtung Westen fliegt, so fliegt er direkt in den Luftraum D ein!

Who ist who - nähere Erläuterungen zu den einzelnen Lufträumen:

Unkontrollierter Luftraum

1. Luftraum G

Bei gegebenen Sichtflugbedingungen ist nach wie vor eine unbegrenzte Benutzung möglich. Keine Anmeldung, keine Kennzeichnung, kein Flugfunk, beschränkter Luftfahrerschein ausreichend. Untergrenze ist der Erdboden (= GND = Ground), Obergrenze je nach Untergrenze des jeweiligen Luftraums E entweder in 1000 ft über Grund (ca. 330 Meter), 1700 ft oder bestenfalls in 2500 ft GND (= ca. 830 Meter über Grund). Dies bedeutet, daß die Obergrenze des Luftraums G immer exakt dem Erdboden parallel verläuft!

In der ICAO-Karte ist der Luftraum G nicht speziell ausgewiesen.

Kontrollierte Lufträume

2. Luftraum E

Einflug nur bei den festgesetzten Sichtflugbedingungen möglich. Keine Anmeldung erforderlich, keine Kennzeichnung notwendig, im Gleitwinkelbereich kann der Einflug sogar mit dem beschränkten Luftfahrerschein erfolgen, auf Überlandflügen ist jedoch im-

mer der unbeschränkte Luftfahrerschein erforderlich.

In der ICAO-Karte ist die Grenze räumlich durch eine rote Schummerung mit blauem Außenstrich gekennzeichnet.

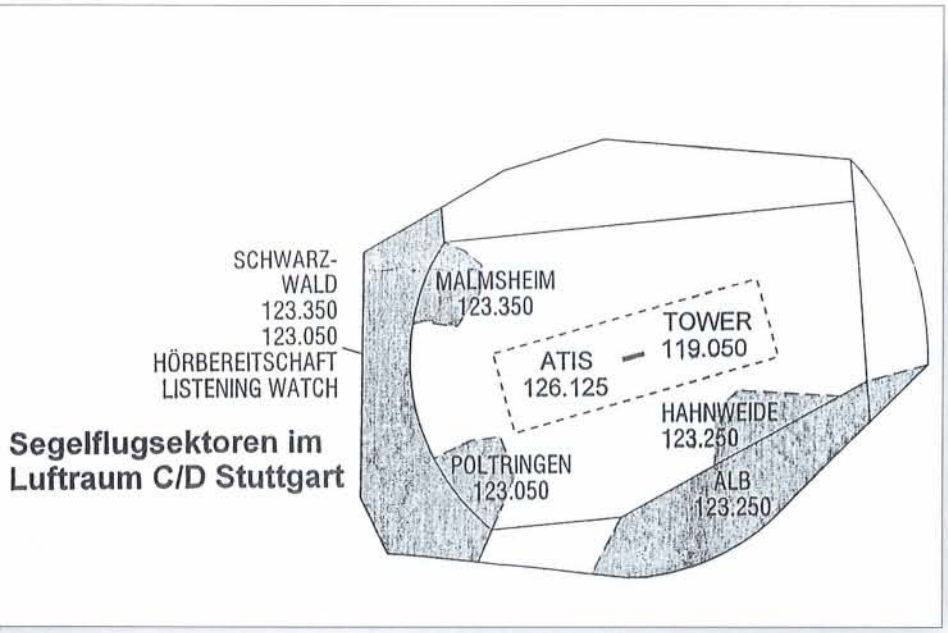
3. Luftraum D (Kontrollzone CTR)
Ist die Kontrollzone um stark frequentierte Lufträume. In der ICAO-Karte sind die Lufträume rot geschummert gekennzeichnet und mit einer blau schraffierten Linie umrandet. Die Untergrenze ist der Erdboden, die Obergrenze ist in der Karte angegeben. In Stuttgart beträgt die Obergrenze 3500 ft über MSL.

Für Drachen- und Gleitschirmflieger besteht normalerweise keine Einflugmöglichkeit.

4. Luftraum D (nicht CTR)
Dies ist der neu eingerichtete kontrollierte Luftraum und entspricht annähernd den alten Segelflugsektoren. Es sind um Stuttgart herum die Sektoren Hahnweide, Alb, Poltringen, Malmsheim und Schwarzwald (siehe Skizze 3). Hier besteht eine Einflugmöglichkeit, wenn Segelflieger die Einflugfreigabe eingeholt haben. Selbstverständlich können auch Drachen- und Gleitschirmflieger über die jeweiligen Segelflugleitungen eine Höhenfreigabe anfordern. Achtung: Vor dem Einflug in diese Bereiche braucht man keine Einfluggenehmigung, wenn sich der Pilot vergewissert hat, daß die entsprechenden Höhenfreigaben für Segelflieger bereits gewährt wurden. Die maximale Einflughöhe kann entweder über die jeweiligen Segelflugplätze oder über den Flughafen Stuttgart eingeholt werden. Es reicht auch das »Hineinhören« und sich vergewissern an der jeweiligen Platzfrequenz. In der Luft ist in jedem Fall die ständige Hörbereitschaft erforderlich, um bei einer etwaigen Deaktivierung entsprechend handeln zu können. Die Information kann also über Funk (siehe Frequenzen des jeweiligen Segelfluggeländes) oder über Telefon erfragt werden.

Neben Flugfunk und Sprechfunkzeugnis ist auch die Kennzeichnung des Fluggeräts (D-N...) erforderlich.

Die ortsansässigen Segelflugvereine führen in den betroffenen Gebieten eine freiwillige Selbstkontrolle durch. Hierbei wurden in der Vergangenheit mehrfach Überschreitungen der Höhenbegrenzung festgestellt. Aus diesem Grund wird die Einhaltung der jeweils freigegebenen Höhe mit Motorflugzeugen ständig überprüft. Bei Überschreitungen drohen sofortige Anzeigen!



Segelflugsektoren im Luftraum C/D Stuttgart

5. Luftraum D über Luftraum C
Es gelten die gleichen Bedingungen wie bei 4. Ein Absinken unter die Untergrenze von Luftraum D, in Stuttgart unter Flugfläche 60 (ca. 2000 Meter über Meer), würde einen Einflug in den Luftraum C bedeuten. Dies ist unzulässig und hochgradig gefährlich.

6. Luftraum C
Hier handelt es sich um ein kontrolliertes Sichtfluggebiet. Der Einflug ist für unsere Fluggeräte nicht erlaubt! Eine Verletzung dieses Luftraums wäre ein gravierender Verstoß gegen die Luftverkehrsregeln!

Änderung der Segelflugregelung Nürnberg

Zum 26. März 1998 wird in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr die derzeit geltende Regelung für den Segelflugbetrieb im Raum Nürnberg auf Flüge mit Hängegleitern und Gleitsegeln erweitert. Aus Gründen der Sicherheit wird es seitens der DFS für erforderlich angesehen, die im Jahre 1992 ins Leben gerufene und im Jahre 1996 letztmals geänderte Regelung auf diese Luftsportgerätearten auszuweiten. Die Regelung betrifft den Luftraum oberhalb und im Umfeld von Luftraum C Nürnberg und ist als »Segelflugbeschränkungsgebiet Nürnberg« von FL 60 - FL 100 in der Luftfahrtkarte 1 : 500.000 veröffentlicht. Nach der letztmaligen Änderung in den Nachrichten für Luftfahrer sind Segelflüge an bestimmten Flugplätzen, die innerhalb der seitlichen Begrenzungen des Beschränkungsgebietes liegen, in den betreffenden Luftraum nach Maßgabe einer Betriebsbestimmung der Luftverkehrskontrollstelle Nürnberg gestattet. Die maßgeblichen Veröffentlichungen in NfL I-187/92 vom 18.05.1992 sowie NfL I-67/96 vom 08.02.1996 können bei der Geschäftsstelle, Referat Flugbetrieb, angefordert werden.

Durch die nunmehr zur Veröffentlichung anstehende Zusatzbestimmung ist für den Zeitraum ab April 1998 klargestellt, daß die bisher bereits für den Segelflug geltenden Bestimmungen auch auf Hängegleiter und Gleitsegel anwendbar sind.

gebrauchtmarkt

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT
16.3.98 – Info Nr. 95
Später eingehende Kleinanzeigen werden automatisch in das nachfolgende Info aufgenommen.

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.

Anzeigen bitte nur schriftlich mit dem Anzeigenauftrag!

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

Hängegleiter

1

Club 15, Bj. 88, pink/weiß, Räder, 2 Trapezrohre, VB DM 390,-, ✆ 05733/3242

Club 15, Bj. 92, Check neu, Kniehänger, Zweitgerät als Ersatzteilspender, Speedbar, VB DM 1.200,-, ✆ 0621/303454 o. 7491655

1-2

Alfa, Bj. 89, Lufträder, Ersatzsteuerbügel, Charly Kniehänger, VB DM 1.000,-, ✆ 02452/23961

Calypso 165, Bj. 91, Speedbar, Räder, Check 7/99, VB DM 1.750,-, ✆ 06781/35359 (Tina) 9-18.00 h

Calypso 165, Bj. 92, Räder, 2 Ersatztrapezrohre, Keller Karpfengurt, 170, o. Kniehänger, Parasail-Rettung, Bräuniger P III, VB, ✆ 08553/776

Calypso 165, Bj. 91, DM 1.000,-, ✆ 07362/955261

Calypso 165, Bj. 90, DM 1.500,-, ✆ 07143/91224 o. 07133/133446

Calypso 165, Bj. 92, o. Check, blau, DM 1.000,-, ✆ 030/4017767 abends

Calypso 165, Bj. 91, o. Check, Räder, Ersatzrohre, Gurtzeug Sting Integral 165-175cm, Rettung Columbus, Integralhelm, kompl. DM 2.000,-, o. einzeln, ✆ 07362/921403 o. 955136, Fax: 955190

Delta 16, Bj. 89, Check 7/98, Geschwindigkeitsmesser, Vario, Kniehänger-Liegegurt, Helm, Rettungssystem Sigma Elite, Speedbar, Räder, kompl. DM 2.250,-, ✆ 0651/39513

Delta Super, Bj. 88, Luftber.-Räder, Ersatzbügel, Wasmer Vario, DM 300,-, ✆ 0711/6771008

Gyro 180, Bj. 93, o. Check, Karpfengurt, Rettung Charly, gg. Gebot, ✆ 02102/958823

Mars 150 D, Bj. 88, Check 12/99, Räder, 2 Ersatzseitenrohre, VB DM 1.900,-, ✆ 07955/3548 abends

Mars 170, gelb/orange, Gurtzeug, Helm, o. Check, VB DM 800,-, ✆ 09942/6200

Mars 170, Bj. 7/97, Speedbar, Räder, gelb, VB DM 3.200,-, ✆ 05042/89565 ab 18.00 h

Perfex, Bj. 95, Räder, Speedbar, Kangarugurt, Rettung, Helm, Klinke, 2 Funkgeräte, Vario, usw., VB DM 4.900,-, ✆ 09921/8651

Supersport 143, Bj. 3/96, Luft-Außenräder, neon, VB DM 4.700,-, ✆ 07721/22109

Supersport 143, Bj. 92, VB DM 2.900,- ✆ 089/5808750

Supersport 153, Bj. 94, DM 3.200,-, ✆ 08821/82481

Supersport 153, Bj. 94, Ersatzsteuerbügel, DM 3.900,-, ✆ 07424/2780

Supersport 163, Bj. 9/92, mit Check, VB DM 2.350,-, ✆ 089/69371734

Uno, Bj. 88, Räder, Integralgurt, Rettungsschirm, Helm, VB, ✆ 0221/516557

Uno, Bj. 90, Rettungsgerät, Fahrtmesser, Räder, Ersatzsteuerbügel (4x), DM 800,-, ✆ 0771/63177

Uno, Bj. 7/93, Speedbar, Ersatzsteuerbügel, Räder, VB DM 800,-, ✆ 04633/1508 o. 04881/1826

Vektar, Bj. 94, weiß/leuchtrot/grau, VB DM 3.000,-, ✆ 07031/384514

2

Airfex, Bj. 91, Check 2/99, DM 2.700,-, ✆ 09131/13630 ab 19.00 h

Funfex, Bj. 89, Check 12/98, Ersatzbügel, Räder, Kurz-Langpacksack, Gurtzeug Rademacher, Rettung, usw., VB DM 2.700,-, ✆ 08248/7404

Funfex, Bj. 93, DM 2.700,-, ✆ 09131/13630 ab 19.00 h

Funfex, Bj. 91, Vario, Gurtzeug, Rettung, Packsack (lang + kurz), DM 2.400,-, ✆ 06107/62704

Funfex, Bj. 91, Kurz-Langpacksack, Ersatzsteuerbügel, VB DM 1.450,-, ✆ 05321/41678

Funfex, Bj. 3/94, Packsack lang + kurz, Speedbar, DM 3.900,-, ✆ 0821/995540

Funfex, Kellerschürze m. Schirm, alles Bj. 90, Vario, Flugfunkgerät, kompl. o. einzeln, ✆ 08022/67764 o. 5492

GT Top, Bj. 89, o. Check, 2 Ersatzbügel, DM 600,-, ✆ 07803/2569

GT Top, Bj. 89, neuer Check, pink/weiß/türkis/gelb, VB DM 1.600,-, ✆ 0711/2590-453 o. 0172/7154575

GT Top, Bj. 89, Gurtzeug, VB DM 1.000,- ✆ 02195/5447

Impuls, Bj. 85, VB DM 1.799,-, Gurtzeug Prieler Kniehänger, Kostelczky HGF 1/3, Wasmer Vario + Höhenmesser, ✆ 08137/3585

Impuls, Bj. 91, mint/grün, Rettung, Integralgurt, Räder, Helm, VB DM 2.900,-, ✆ 02405/4733333

Impuls, Bj. 86, o. Check, pink/blau, VB DM 1.200,-, ✆ 02161/672505

Impuls, Bj. 1/91, Check 3/99, pink/blau, DM 1.900,-, ✆0241/162305

Impuls, Bj. 89, Check 98, lila/pink/ neon, DM 1.500,-, ✆ 0821/582843

Impuls, Bj. 89, Zubehör, Gurtzeug PSR Speedy, Rettung, VB DM 1.700,-, ✆ 07181/43754

Impuls 14, Bj. 95, pink/lila, Räder, VB DM 3.400,-, ✆ 08341/431754

Impuls 14, Bj. 92, o. Check, DM 1.200,- ✆ 03671/512247

Impuls 14, Bj. 7/94, DM 3.000,-, Gurtzeug Sting, Rettung, DM 1.000,-, Leier, Vario, Helm, Ersatzsteuerbügel, DM 650,-, kompl. DM 4.500,-, ✆ 07161/79923

Impuls 14, Bj. 8/89, lila/gelb/pink, auf Wunsch Check neu, VB DM 1.500,-, ✆ 089/3543754,Email:ralfbender@aol.com

Impuls 14, Bj. 88, weiß/multicolor, ohne Check, VB DM 900,-, ✆ 05234/3803

Impuls 14, Bj. 85, o. Check, VB DM 300,-, ✆ 06203/64378 o. 0172/6714361

Impuls IC, Bj. 90, Check 12/98, VB DM 3.000,-, ✆ 089/4489103

Jet Atlas 14/16/18, Bj. 93, DM 900,-, ✆ 040/7026140

Jet Atlas 14/16/18, Bj. 86, Ersatzteile, DM 300,-, ✆ 0511/873672

K 2 144, Bj. 91, 1 Jahr Check, DM 900,- ✆ 02243/2820

K 4, Bj. 12/93, reparaturbedürftig, Gurt Keller Hitec, Rettung, Koch-Klinke, Vario Wasmer Combi, VB, ✆ 02541/81832

Lightfex, Bj. 11/90, pink/weiß, Kurz- u. Langpacksack, Räder, Speedbar, DM 950,-, ✆ 0761/283132

Lightfex, Bj. 95, Sondersegel, Charly Schirm Revolution, Charly Integralgurt, 160 cm, kompl. DM 3.500,-, ✆ 08171/20395 ab 20.00 h

Lightfex, Bj. 92, weiß/lila/gelb, Parasail Rettungsgerät, Sting Integralgurt, Helm, Vario, Schleppklinke, Räder, VB DM 2.900,-, ✆ 06071/72841

Lightfex, Bj. 95, Stinggurt, Fallschirm, günstig abzugeben, ✆ /Fax 040/4108223

Lightfex, Bj. 92, 5-Jahres-Check, Packsack, Speedbar, Gurtzeug, Integralgurt, Charly Rettungsschirm, VB DM 1.800,-, ✆ 08121/41586

Magic Six 154, Bj. 91, orange/weiß, Speedbar, Ersatzsteuerbügel, Rettung Parasail 6, Kellergurt, Uvexhelm, Greif-Vario, Staurohr, VB DM 3.300,-, ✆ 08462/905153, Fax: 905152

Magic Six 154, Bj. 92, Parasail Rettung, Airwave Race 2 Integralgurt, Vario, kompl. DM 2.900,-, auch einzeln, ✆ 09145/85458

Magic Six 154, Bj. 9/91, Check neu, weiß/pink/lila, VB DM 2.300,-, ✆ 06447/6904

Moyes XT 145, Bj. 12/93, Intermediate, 45-90kg, VB DM 3.500,-, ✆ 089/605862

Nimbus 62-17, Bj. 89, 2 Trapezrohre, o. Check, DM 400,-, ✆ 06887/4856

Reflex CS, Bj. 10/94, VB DM 3.500,-, ✆ 07361/34824

Reflex CS, Bj. 7/95, neongelb/weiß, VB DM 3.900,-, ✆ 08381/1630

Sport 167, Bj. 90, Fr. 1.200,-, ✆ 41(0)61-4014932

Sport 167, Bj. 89, Speedbar, Räder, Keller-Integralgurtzeug, Sigma-Elite Mittelleinenschirm, Lexus-Vario/Höhenmesser, Sky-Watch Geschwindigkeitsmesser, Fluck-Schleppklinke, Helm Gr. M, DM 1.450,-, ✆ 06243/6336 abends

Sport 167, Bj. 89, Gurtzeug Charlie K. m. Schirm Revolution II, Klinke, Bräuninger LCD 5, Integralhelm, VB DM 1.250,-, ✆ 02372/4372

Sport 167, Bj. 88, Check 8/99, VB DM 1.000,-, ✆ 07351/17487

Sport 167, Bj. 89, DM 1.000,-, ✆ 08171/28057

Sport 167, Bj. 89, Check neu, rot/weiß, VB DM 1.500,-, ✆ 08031/392-205 (d), 08052/5382

Sport 167, Bj. 89, Räder, weiß/rot, DM 1.000,-, ✆ 08322/6916

2-3

Blitz 155, Bj. 95, Check neu, VB DM 3.200,-, ✆ 08102/5067

Blitz 155, Bj. 93, Klappspeedbar, Räder, E.-Steuerbügel, DM 1.900,-, ✆ 0341/5804340 o. 4247936

Blitz 155, Bj. 95, Check 7/97, weiß/orange/hellgrau, DM 3.200,-, ✆ 089/224827

Bullet RCS M, Bj. 5/96, VB DM 6.600,- , ✆ 08234/2388

Cross Country 155, Bj. 3/96, VB DM 5.500,-, ✆ 08035/6611

K 3, Bj. 92, orange/gelb/weiß, o.Check DM 1.500,-, m. Check DM 2.500,-, ✆ 0511/623666 = Fax

Klassic 13, Bj. 3/96, Winglets, weiß/grau/gelb, VB DM 4.900,-, ✆ 089/65102522

Klassic 14, Bj. 11/96, leicht beschädigt, DM 5.500,-, ✆ 07961/52638

Klassic 14, Bj. 11/96, blau, DM 5.500,- ✆ 07961/562964

Laminar 13, Bj. 10/96, VB DM 6.300,-, ✆ 08034/8501 ab 18.00 h

Merlin 148, Bj. 97, VB, ✆ 07147/14219

Moyes GTR 148, Bj. 90, VB DM 1.700,-, ✆ 07025/83557 ab 18.00 h

Moyes GTR 148, Bj. 90, weiß/rot, Ersatzteile, DM 2.000,-, ✆ 040/89968922 (d), 4220975 (p)

gebrauchtmarkt

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

Pamir, Bj. 90, VB DM 1.300,-, ✆ 06094/631 abends

Pamir, Bj. 91, o. Check, VB DM 500,-, ✆ 08102/5067

Pamir, Bj. 5/91, Check 6/99, DM 1.100,-, ✆ 0209/788052

Quattro S, Bj. 87, 2 Steuerbügel, DM 350,-, ✆ 06406/72365

Sensor 610 E 144, Bj. 92, Check neu, VB DM 2.100,-, ✆ 0228/678228

Speed TL, Bj. 5/97, DM 8.600,-, ✆ 07162/45704 abends

Speed TL, Bj. 97, gelb/rot, DM 8.600,-, ✆ 07822/2877 = Fax

Sunrise 13, Bj. 5/96, DM 6.200,-, ✆ 06257/7895

Sunrise 13, Bj. 96, gelb/rot, DM 5.950,-, ✆ 07822/2877

Twister, Bj. 8/97, DM 7.900,-, ✆ 0209/788052

UP Speed, Bj. 1/97, VB DM 6.300,-, ✆ 089/5808750

3

Blade 141, Bj. 2/95, weiß/magenta/mint, VB DM 3.300,-, ✆ 07146/3260

Blade 141, Bj. 96, VB DM 3.900,-, ✆ 08035/6189

Desire 151, Bj. 5/94, weiß/grau/lila, Räder, Gurtzeug, Rettung, Instrumente, kompl. DM 4.900,-, auch einzeln, ✆ 07263/3193 o. 5918

Foil 152 Combat, Bj. 93, Sleeves, DM 1.300,-, ✆ 08731/1039, Fax: 60164

Foil 152 Combat, Bj. 91, Räder, DM 1.200,-, ✆ 0941/949712 o. 08563/3993

Glidezilla 150 (14 qm), DM 1.300,-, Rettungsschirm, DM 350,-, Vario Bräuniger Alto Vario, DM 390,-, ✆ 089/7854387

Hermes 15, Bj. 89, Check notwendig, hellblau/gelb, DM 500,-, ✆ 07223/958933

Hermes 16, Bj. 85, schöne Farben, DM 350,-, ✆ 02243/2820

HP 170, Bj. 86, pink/weiß, DM 200,-, ✆ 06105/41102

Laminar 14, Bj. 3/97, DM 6.800,-, ✆ 08706/1460

Laminar 14, Bj. 4/94, pink/blau, VB DM 3.500,-, ✆ 0941/2024216 (d), 0941/34118 (p)

Laminar 14 / ST, Bj. 2/97, schwarz/gelb, VB DM 7.990,-, ✆ 08702/1436

Laminar 14 / ST, Bj. 5/97, DM 7.000,-, ✆ 0172/7699650 o. 030/3337328

Laminar 14 / ST, Bj. 4/97, DM 7.800,-, ✆ 0831/61707

Laser 14, Bj. 92, DM 1.000,-, ✆ 07775/570

Magic IV166 Fullrace B, Miniflyset, 2 Jahre, Gurtzeug Libreman, Rettungsschirm, Kevlarhelm Uvex, Afro Cross Country-Vario, Overall, gg. Gebot, ✆ 07429/3668

Magic Kiss 154, GS 98, E-Rohr, VB DM 950,-, ✆ 06154/695822

Merlin 133, Bj. 96, DM 4.800,-, ✆ 08808/1573

Moyes XS 142 Italia, Bj. 92, VB, ✆ 02338/2144

Moyes XS 142 Race Australia, Icaro 2000, Bj. 92, VB, ✆ 02338/2144

Profil 17, Bj. 84, DM 200,-, ✆ 07223/958933

RamAir 154, Bj. 1/95, VB DM 3.300,-, ✆ 07531/79514

Reflex, Check neu, Ersatzsteuerbügel, gelb/pink, DM 1.000,-, ✆ 089/619372

Reflex, Bj. 8/92, Ersatzbügel, Kevlar-Helm, VB DM 2.100,-, ✆ 0711/6771008 = Fax

Saphir 17, Bj. 87, blau/hellbalu, kl. Lufträder, DM 300,-, ✆ 0941/949712 o. 08563/3993

Saphir 17, Bj. 86, blau/rot/gelb, DM 300,-, ✆ 0201/691881 = Fax

Sierra 155, Bj. 84, o. Check, kostenlos abzuholen, ✆ 08845/1831

Spirale 23, Bj. 84, Check 7/99, Dosi, DM 1.500,-, ✆ 08171/28057

Topless 13,5, Bj. 3/97, grau/rot/weiß, 2 Ersatzsteuerbügel, DM 6.900,-, ✆ 09421/87953

Topless 13,5, Bj. 6/97, grau/gelb/weiß, VB DM 7.300,-, ✆ 0033/609063820

X 180, lila/gelb, Keller Karpfengurt, 170-190cm, integr. Rademacher Rettung, Kniehänger, VB DM 1.000,-, auch einzeln, ✆ 07954/8677

Xtralite 147, Bj. 94, gelb/lila, VB DM 3.300,-, ✆ 09189/1480

Xtralite 147, Bj. 95, VB DM 4.300,-, Tel:: 08641/8300

Xtralite 147, Bj. 5/97, DM 6.500,-, ✆ 07724/4687

Xtralite 147, Bj. 94, VB DM 2.900,-, ✆ 09405/4254

Zephir CX, Bj. 87, pink/multicolor, 2 Steuerbügel, VB DM 700,-, ✆ 06196/62619 (18.00-20.00h)

Zephir CX, Bj. 90, blau/gelb, Ersatzteile, VB, ✆ 06151/895331

Zephir CX, Bj. 5/90, Check 12/98, Kellergurt, Parasail V, Helm, Schleppklinke, Wasmer Cockpit Cross-Country, Kompass, kompl. VB DM 3.000,-, ✆ 09825/8668

Zephir CX, Bj. 90, schwarz/pink, DM 1.750,-, ✆ 05466/1636, Fax: 1669

Zephir CX, Bj. 90, Skyline-Schürze+Charly, HM/Vario, VB DM 2.000,-, ✆ 0172/8215295

Zephir CX, Bj. 90, Check 1/2000, gelb/vi/pink/weiß, div. Ersatzteile, DM 1.700,-, ✆ 05254/5091

Nächstes Info Nr. 95 Mai 1998 Anzeigenschluß 16. März 1998

gebraucht auftrag *kostenlos*

Anzeigentext (Bitte möglichst kurz)

❑ Drachenausrüstung ❑ Gleitschirmausrüstung

Bei Drachen oder Gleitschirm nicht vergessen:
Gerätename mit Größe, Hersteller, DHV-Klasse, Baujahr.

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

Name Telefon Fax

Anschrift Unterschrift

Gleitschirme

1

Black Magic 22, Bj. 91, getrennte B-Leinen, Gurtzeug, Rettung Charly Second Chance, Flytec Vario, VB MD 1.500,-, auch einzeln, ✆ 069/709215

Black Magic 22, Bj. 91, DM 500,-, ✆ 089/6123060

Black Magic 24, Sitzgurt, ✆ 06224/3682 o. 06221/422468

Black Magic 27, Vario, Carbonhelm, usw., DM 2.300,-, ✆ 089/805035 o. 8123661

Black Magic 27, Bj. 9/90, pink, Packsack, Gurtzeug Charly-Flip, Helm, Rettungsgerät Amigo, Bj. 91, ✆ 02131/81685(p), 02181/247151

Black Magic 27, Bj. 92, Gurtzeug, Rettung, Packsäcke, Helm, Vario, viel Zbh., DM 1.400,-, ✆ 089/8123661

Black Magic 27, m. allen Prüfungen, Gurtzeug, Rettungsgerät, Packsack, Schnellpacksack, Abseilleine, Vario, Carbonhelm, Bücher, Videos, etc., DM 2.200,-, ✆ 089/8123661

freeX Funiac M, Bj. 96, rot/gelb, Rettung, Gurtzeug, DM 4.500,-, ✆ 0711/2260362 o. 06221/480843

Nova Philou 23, BJ. 95, lila, neuer Check, Tragegurte neu, VB DM 2.700,-, ✆ 089/9450045-4

Nova Philou 23, Bj. 5/95, Check neu, DM 2.400,-, ✆ 09721/88515

Trend 21, Bj. 92, Gurt, DM 500,-, ✆ 07361/79475

Trend 21, Bj. 7/90, grün/pink, m. Sitzgurt Flight Design DM 700,-, ohne DM 500,-, ✆ 0711/6076291

1-2

Advance Epsilon 2/28, Bj. 5/97, rot/weiß, DM 3.700,-, ✆ 08102/ 6540

Athlete Neo 10,5, Bj. 91, DM 1.300,-, ✆ 02196/95350

Athlete Neo 11,5, Bj. 91, VB DM 700,- ✆ 08106/302783

Athlete Neo 11,5, Bj. 91, Check 7/98, 90-110kg, Gurt, Vario, Windmesser, Rettungsschirm, Schuhe, Helm, Klinke, kompl. o. einzeln, ✆ 06022/ 21031

Atlas L, Bj. 9/97, blau, VB DM 3.400,-, Rettung RS2, Bj. 97, DM 690,-, Bräuniger Alto Vario Basis SP, DM 380,-, Gurt, Helm, ✆ 089/7854387

Atlas L, Bj. 11/97, pink/gelb, 90-110kg, VB DM 3.800,-, ✆ 07675/ 382 bis 18.00 h

Atlas M, Bj. 7/97, pink/blau, DM 3.500,-, ✆ 08223/6330 o. 0171/8311291

Corvette 23, Bj. 5/91, Rettung Minitex, Gurtzeug Vonblon, Helm, kompl. DM 1.000,-, ✆ 06122/14192

Dimension 27 Modell 91, Bj. 92, Check 99, VB DM 1.200,-, ✆ 09571/ 83494

Dimension 27 Modell 91, BJ. 93, grün, Check 4/99, Packsack, Gurtzeug, Protektor, Sigma-Rettung, Frontcontainer, Bj. 93, alle Checks, Bräuniger Vario, kompl. VB DM 1.500,-, ✆ 0521/ 103114

Discus 1000/60, 60-80kg, BJ. 10/95, Check neu, weiß/flieder, DM 2.200,-, ✆ 06257/83707 o. 0171/ 3428719

Discus 1000/60, Bj. 7/95, incl. Gurtzeug, Rettung, DM 3.000,-, ✆ 09405/ 961940

Discus 1000/80, Bj. 7/96, Gurtzeug, Rückenprotektor, Fliegerkombi Gr. 98, Vario Flytec 3005 SI, Integralhelm, kompl. DM 4.400,-, ✆ 0421/533577

Dolphin 27, Bj. 95, DM 1.500,-, ✆ 08342/42567

Dream 90/24, Bj. 91, Gurtzeug, Rettung, Helm, DM 600,-, ✆ 07022/ 54017

Dream 90/24, Bj. 91, blau/gelb, DM 300,-, ✆ 02271/767780

Fat Willie, Bj. 5/97, blau, DM 3.800,-, ✆ 0911/4720361

Graffity Sport XL, Bj. 95, Gurtzeug, Rettung, kompl. DM 4.000,-, ✆ 06094/ 631 abends

Grafity Large, Bj. 4/93, lila, Check neu, evtl. Gurtzeug u. Rettung, VB, ✆ 08194/332

Grafity Large, Bj. 3/94, Gurt Perché Fashion Sport, Rettung Columbus 16, kompl. DM 2.500,-, ✆ 08662/5636

Grafity Large, Bj. 8/93, 70-100kg, Check neu, VB DM 1.200,-, ✆ 07391/ 2056

Grafity Large, Bj. 6/94, Rettung Oskar 18, Gurtzeug Turtle, Vario Flytec 3005 SI, VB, ✆ 0761/85956

Grafity Large, Bj. 6/93, lila, Gurtzeug Fashion Fly II, Rettungssystem Columbus 18 GS, DM 3.800,-, ✆ 09191/ 31924

Grafity Large, Bj. 8/94, rot, Check 1/99, Gurtzeug, Rettung, Packsack, DM 2.000,-, ✆ 07631/6493

Grafity Medium, Bj. 7/93, Check, Gurtzeug, Rettung, Packsack, kompl. VB DM 1.800,-, ✆ 07665/3967 auch einzeln

Grafity Medium, Bj. 93, DM 700,-, ✆ 0821/409603

Grafity Medium, Bj. 5/93, lila, Check 6/98, VB DM 1.650,-, ✆ 06151/717451

N-Joy L, Bj. 96, pink/weiß, DM 1.700,-, ✆ 07424/4540

P 22/25, Bj. 9/93, 60-80kg, Check 5/98, Helm, Vario, Gurtzeug, Rettung, kompl. DM 1.950,-, tausche gg. Hochleister, ✆ 08331/65414

P 22/25, Bj. 95, Gurtzeug Edel Force, Rettung Charly, VB DM 3.000,-, ✆ 030/8559017 o. 08131/94222

P 22/25, bis 85kg, lila/gelb, Check, Zubehör, DM 1.300,-, ✆ 09131/ 22578

P 22/31, Bj .11/93, Reserve, Gurtzeug, Variometer, Schleppklinke, etc., kompl., VB, ✆ 06033/920511

Solution 26, Bj. 90, Gurt Charly-Flip, R-Gerät Charly Second Chance, DM 900,-✆ 08104/1268

Solution 26, Bj. 12/90, Rettungsgerät Firebird R2, Gurtzeug, Helm, VB DM 700,-, ✆ 08135/8673

1-2 G

Boogie M, Bj. 4/96, magenta, DM 2.000,-, ✆ 04102/45131

1-2 GH

P23 27, Bj. 9/96, VB DM 3.200,-, ✆ 06021/570779

Paratech P23 24, Bj. 6/97, 65-85kg, orange/weiß, Packrucksack, DM 3.650,-, ✆ 04106/3483

1-2GX

P 21/27, Bj. 94, violett/gelb, Check 9/99, Gurtzeug, Rettung, DM 1.950,-, ✆ 07643/40566

P 21/27, Bj. 93, lila/gelb/grau, VB DM 800,-, ✆ 03435/623559

P 21/29, Bj. 92, Gurtzeug Modular, große Rettung, lila, DM 1.500,-, ✆ 0221/842407 ab 20.00 h

P 21/29, Bj. 6/92, gelb/lila, m. Check, Gurtzeug, Paratec Modular, integr. Rettung Minitex, Rückenprotektor, kompl. DM 1.700,-, ✆ 08821/56926 o. 089/8634239

P 21/29, Bj. 92, Gurtzeug, Rettungsschirm, Helm, Bräuninger Vario, VB, ✆ 089/426247

P 22/28, Bj. 10/93, pink, Perché u. integr. Charly 18, Check neu, VB DM 3.200,- ✆ 07833/6313

P 22/28, 4 J. alt, Gurtzeug Modular, lila, Check 10/99, VB DM 2.000,-, ✆ 0221/437411 = Fax

P 22/28, Bj. 93, lila, Check neu, DM 1.150,-, ✆ 03741/229473

P 22/28, Bj. 93, lila, Check neu, Gurtzeug, Rettung, Helm, auch einzeln, VB DM 2.500,-, ✆ 08106/358678

P 22/28, Bj. 93, weiß, Gurtzeug Paratech A1, Check bis 98, VB DM 2.400,-✆ 089/8562194

1GH

Nova Philou 26, Bj. 10/95, türkis/lila, Check neu, DM 2.500,-, ✆ 07171/44203

Nova Philou 26, Bj. 10/96, 75-100kg, lila, Gurtzeug Primus Pro, Protektor, Rettung Charly Rev. I, kompl. VB DM 4.900,-, ✆ 07635/2555

Nova Philou 26, Bj. 95, pink/lila, Zubehör, DM 2.700,-, ✆ 09131/ 22578

Nova Philou 26, Bj. 96, violett, VB DM 3.600,-, ✆ 04234/2362

2

A 5-26 Sport, Bj. 10/95, Check neu, Rettung Firebird 34m2, VB DM 3.900,-, ✆ 07431/74772

A 5-26 Sport, Bj. 2/96, blau/grün, VB DM 2.800,-, ✆ 07721/70240 abends

Erläuterung zur Kombinierbarkeit von Gleitsegeln mit Gurtzeugen

Zusatz G

Beispiel: Gleitsegel Klasse 2 G

Das mit G bezeichnete Gleitsegel ist nur mit den im Luftsportgerätekennblatt namentlich aufgeführten Gurtzeugen zugelassen. Es kann sich dabei um spezielle mit S gekennzeichnete Gurtzeuge wie beispielsweise Steuersitze handeln.

Zusatz GH

Beispiel: Gleitsegel Klasse 2 GH

Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GH angehören, sind mit diesem Gleitsegel zugelassen.

Zusatz GX

Beispiel: Gleitsegel Klasse 2 GX

Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GX angehören, sind mit diesem Gleitsegel zugelassen.

Ohne Zusatz

Beispiel: Gleitsegel Klasse 2

Das Gleitsegel ist mit allen Gleitsegelgurten der Gruppen GH, GX und Y zugelassen. Nicht geflogen werden dürfen die Gurtzeuge mit der Bezeichnung S.

A4 28, Bj. 95, 85-105kg, Fußbeschleuniger, gelb/türkis, Check neu, DM 2.000,-, m. Rettung u. Gurtzeug, VB DM 2.300,-, ✆ 08257/4242

A4 28, Bj. 9/95, gelb/orange, Check neu, Beinstrecker, VB DM 1.600,-, ✆ 07031/654141

A4 28, Bj. 95, 85-105kg, Beschleuniger, gelb/türkis, DM 2.000,-, Rettung Mayda Plus, Gurtzeug, VB DM 2.300,-, ✆ 06257/4242

A4-25, Bj. 94, Check, DM 1.650,-, ✆ 07361/79475

Advance Sigma III 30, Bj. 8/96, blau/rot, 90-110kg, VB DM 3.900,-, ✆ 07675/382 bis 18.00 h

Apache II 23, Bj. 93, letzte Nachprüfg. 6/95, 60-65kg, Gurtzeug Delta Fly, Rettungsschirm Parasail, VB DM 2.200,-, ✆ 06151/377255 o. 598029

Apache II 29, Bj. 12/92, Check 8/99, neue Leinen, Gurtzeug, kompl. VB DM 990,-, ✆ 0821/716593 abends

Apollo 27, Check 3/99, Vonblon-Ligagurtzeug, Res. Flight Design, Packsack, VB DM 980,-, ✆ 06202/51988 = Fax, 0171/4209569

Aspect L, Bj. 5/97, DM 4.300,-, ✆ 06174/930610

Aspect M, Bj. 4/97, VB DM 3.100,-, ✆ 089/3261843 (p) o. 408632 (d)

Aspect M, Bj. 5/97, rot/weiß, VB DM 4.000,-, ✆ 08152/70468 ab 18.00 h

Aspect M, Bj. 4/97, DM 3.500,-, ✆ 07361/79475

Aspect M, Bj. 97, türkis, 75-110kg, DM 4.500,-, ✆ 0711/651119

Aspect M, Bj. 5/97, lila/weiß, DM 3.700,-, ✆ 08431/430182

Aspect M, Bj. 7/97, rot, Packrucksack, Beschleuniger, 75-110kg, VB DM 3.800,-, ✆ 07181/3044 = Fax

Aspect S, Bj. 8/96, 60-90kg, gelb/blau, Beschl. u. Packsack, DM 3.700,-, UP-Gurtzeug, DM 700,-, Rettung m. Air Rocket, DM 1.200,-, Vario, DM 250,-, Integralhelm, DM 200,-, kompl. DM 5.500,-, ✆ 07433/381188

Aspect S, Bj. 7/96, rot/weiß, VB DM 3.200,-, ✆ 089/1574313

Atoll 100, Bj. 93, Check, DM 900,-, ✆ 07361/79475

Bliss Medium, Bj. 12/92, Check 2/99, pink, ✆ 06151/895331

Compact 33, Bj. 10/94, DM 1.500,-, ✆ 0521/392972

Compact 33, Bj. 95, Check 3/99, 75-95kg, DM 2.300,-, ✆ 07031/ 604754

Compact 33, Bj. 95, b. 95kg, Check neu, Gurtzeug Perche Perfect Klick, Rettungsschirm Sigma Minitex 110, BR 30 Classic IQ, kompl. DM 3.000,-, ✆ 07722/6318

Compact 35 D, Bj. 95, gelb, Gurtzeug, Supersehde u. Minitex 130 Rettung, Bräuniger Vario Basis Plus, Overall Gr. 54-58, Kompass, Schleppklinke, div. Zubehör, DM 2.500,-, ✆ 06102/ 27190

Cyclop 40 Biplace, Bj. 92, Check 9/98, Stammleinen neu, auch Monozulassung, VB DM 1.300,-, ✆ 089/ 5380134

Cyclop 40 Biplace, Bj. 92, Check neu, DM 1.300,-, Rettung Duo Tandem, Bj. 93, DM 1.000,-, GS-Gurt Madreiter Relax, DM 300,-, kompl. DM 2.500,- o. einzeln, ✆ 06063/2395

Dimension 30, Bj. 6/92, Check 8/99, mit A., VB DM 1.100,-, ✆ 07723/1092 ab 20.00 h

Discus 2000/50, Bj. 7/94, gelb, DM 1.400,-, ✆ 08365/1713

Discus 2000/70, Bj. 93, gelb/grün, DM 900,-, ✆ 08322/2628

gebrauchtmarkt

Dream 24 3 Tragegurte, Bj. 91, 75-100kg, Check neu, Gurtzeug, DM 800,-, ✆ 05231/35880

EQ Sport 24, Bj. 12/92, Check 3/99, 75kg, Packsack, leichtes Gurtzeug, VB DM 1.100,-, ✆ 0621/ 707016

EQ Sport 26, Bj. 9/91, pink/lila/schwarz, Firebird Gurtzeug, Charly Rettungsgerät, Römer-Helm, Bräuniger Vario, VB MD 1.900,-, ✆ 0711/ 7227289 abends

Frantic Plus M, Bj. 95, 85-110kg, Check neu, gelb/lila, Zubehör, VB DM 1.980,-, ✆ 02333/4285

Frantic Plus M, Bj. 8/96, lila/gelb, DM 2.400,-, ✆ 07348/6072 o. 07308/6151

Frantic Plus S, Bj. 4/96, rot/weiß, Beschleuniger, VB DM 3.400,-, ✆ 0203/ 447813

freeX Frantic M, Bj. 8/95, DM 1.700,-, ✆ 07531/862325 abends, 0172/2058300

freeX Frantic M, Bj. 5/95, rot/weiß, neuer Check, VB DM 2.950,-, ✆ 0711/2590-453 o. 0172/7154575

freeX Frantic S, Bj. 6/95, lila/gelb, mit Check, Beschl. neu, DM 2.000,-, ✆ 089/8414656

G-Sport L, Bj. 8/95, weiß/lila, VB DM 1.500,-, ✆ 089/527106

G-Sport L, Bj. 5/95, weiß/violett, 80-105kg, Check neu, VB DM 1.500,-, ✆ 05921/39444

G-Sport L, Bj. 5/97, lila/weiß, VB DM 1.990,-, evtl. Gurtzeug + Rettung, ✆ 08191/70268

G-Sport L, Bj. 9/97, 85-105kg, DM 1.990,-, evtl. Gurtzeug u. Rettungsgerät, ✆ 08191/6037

G-Sport XL, Bj. 8/96, DM 1.600,-, ✆ 08248/7600

Galaxy, Bj. 10/97, DM 4.500,-, ✆ 08191/46154 ab 18.00 h

Marlin 23, Bj. 4/95, blau/weiß, 60-75kg, VB DM 1.600,-, ✆ 07463/ 5678

Marlin 26, Bj. 7/94, violett/weiß, Check 8/98, DM 1.400,-, ✆ 05651/ 70620

Marlin 26, Bj. 94, Gurtzeug Firebird, DM 1.800,-, ✆ 06195/72370

Marlin 26, Bj. 95, Check 4/99, violett/weiß, Gurtzeug, Rettung, Helm, kompl. DM 2.650,-, ✆ 05732/7729 o. 05731/751286

Marlin 26, Bj. 6/95, Check 10/97, violett, Gurtzeug, DM 1.700,-, ✆ 07803/40312

Merak 29, Bj. 9/96, weiß/rot, 80-105kg, DM 2.400,-, ✆ 08652/64266

Merak 29, Bj. 12/94, DM 2.000,-, ✆ 09445/970982, Fax: 09445/970981

Merak 31, Bj. 12/95, pink, Check neu, evt. Gurtzeug u. Rettung, DM 2.500,-, ✆ 08194/332

Merak 31, Bj. 12/96, 95-125kg, türkis/pink, VB DM 2.990,-, ✆ 0172/ 7925943

Mistral 27, Bj. 96, blau, VB DM 3.400,-, ✆ 089/5328254

Mistral 27, Bj. 5/96, violett, VB DM 2.500,-, ✆ 07331/81809

Mistral 27, gelb, Check 6/99, VB DM 3.200,-, ✆ 0761/288476, Fax: 286949

Mistral 30, Bj. 6/96, blau, DM 3.500,-, ✆ 07224/1640

Mistral 30, Bj. 96, lila, VB DM 3.700,-, ✆ 06022/22455 = Fax

Mistral 30, Bj. 4/96, blau/weiß, Packsack, VB DM 3.300,-, ✆ 0761/ 892758

Mistral Twin 42, Bj. 96, Sonderfarben, DM 4.000,-, ✆ 08145/8992

New Inf. Six Six Xtra, Gurtzeug (Sitz, Liege), Rettung Para Save, Vario Flytec II, o.Check, VB DM 1.200,-, ✆ 0961/26185

Nova Axon 26, Bj. 5/97, DM 3.800,-, ✆ 08821/82481

Nova Axon 26, Bj. 6/97, blau, 85-105kg, VB DM 3.500,-, ✆ 07333/ 6392

Nova Phocus 29, Bj. 9/94, 90-120kg, DM 2.800,-, Edel Gurtzeug, DM 400,-, Rettung UP Profile 22, Bj. 96, DM 900,-, kompl. DM 3.900,-, ✆ 08165/ 2111

Nova Taxy, Bj. 10/97, DM 4.500,-, ✆ 07404/91146

P 40/26, Bj. 93, pink, Gurtzeug Paratech Basic, Rettung Charly 2nd Chance 84, Bj. 90, Vario Flytec 3005, Schleppklinke, DM 2.000,-, ✆ 0351/ 8033521

P 40/26, Bj. 5/93, pink, Check fällig, VB DM 1.200,-, ✆ 07721/ 948712 (d), 54375 (p)

P 40/26, Bj. 93, pink, VB DM 800,-, ✆ 07141/250140

P 40/26, Bj. 93, pink, Gurtzeug, Rettung, DM 900,-, ✆ 08230/9606

P 40/26, Bj. 92, pink, Check 3/99, DM 900,-, ✆ 09131/777115 (d) o. 0911/382245 (p)

P 40/26, Bj. 93, pink, Check 1/98, Speedsystem, Gurtzeug Moskito, Rettung Amigo P1, Helm, VB DM 1.900,-, ✆ 06021/56683 (p), 06181/34-1366

P 40/29, Bj. 93, pink, Gurtzeug, Rettung, Speedsystem, 90-130kg, Check neu, DM 2.000,-, ✆ 0841/41237 = Fax

P 40/29, Bj. 5/93, weiß/gelb, Gurtzeug, Rettung, Amigo, Check neu, VB DM 1.850,-, ✆ 0831/60600

P 40/29, Bj. 7/93, weiß/orange, 80-120kg, gr. Packsack, DM 950,-, ✆ 0231/553250

P41 31, Bj. 95, Check 8/98, gelb, DM 2.100,-, ✆ 07723/3208

Phocus 26, Bj. 94, lila/grün, Check 10/99, DM 2.000,-, ✆ 09131/ 22578

Phocus 26, Bj. 94, gelb, Check, DM 2.500,-, ✆ 07345/7448, Fax: 3382

Phönix 125, Bj. 9/92, grün, DM 800,-, ✆ 07961/53774

Phönix 125, DM 600,-, ✆ 089/ 6991328

Phönix 128, Bj. 93, Check, VB DM 1.000,-, ✆ 07361/79475

Phönix 128, Bj. 7/93, violett, Check neu, ✆ 07961/53774

Pro-Feel 35, Bj. 11/95, gelb, DM 4.000,-, ✆ 0043/512-341225 ab 18.00 h

Saber L, Bj. 1/97, 80-105kg, VB DM 3.500,-, ✆ 07762/9395

Saber L, Bj. 2/97, gelb, FP DM 3.000,-, ✆ 08153/95124

Saber M, Bj. 12/96, pink/weiß, DM 2.800,-, ✆ 089/1575934

Saber XL, Bj. 7/97, DM 3.500,-, ✆ 0651/26071

Saber XL, Bj. 4/97, gelb/rot, VB DM 3.600,-, ✆ 02626/17275

Saber XL, Bj. 5/97, blau/weiß/pink, DM 4.000,-, ✆ 0171/7129527

Saber XL, DM 3.650,-, ✆ 06257/83707 o. 0171/3428719

Sensor L, Bj. 8/95, lila, gr. Rucksack, VB DM 2.550,-, ✆ 06151/712155 o. 712144

Sensor L, Bj. 5/97, lila, 80-105kg, Gurtzeug Hero-Edel, Rettung Maydy Plus 24, Packsack, VB DM 3.700,-, ✆ 0172/ 8740974 o. 07157/61991 = Fax

Sensor M, Bj. 5/97, bis 95kg, lila, VB DM 2.900,-, ✆ 07157/64815

Sensor XL, Bj. 95, DM 2.000,-, ✆ 07144/24400

Sonic Large, Bj. 6/97, blau, DM 3.700,-, ✆ 06255/1284

Sonic Large, Bj. 5/95, blue, UP Gurt, 7/96, Beschleuniger, Oskar 18, Perle Rückenprotektor, DM 4.200,-, ✆ 0221/8590092

Sonic Large, 80-105kg, blau, DM 3.400,-, ✆ 06659/1455 = Fax

Sonic XLarge, BJ. 6/96, lila, VB DM 2.400,-, ✆ 07652/6195 ab 19.00 h

Sonic XLarge, Bj. 4/96, DM 2.200,-, ✆ 08191/46154 ab 18.00 h

Sonic XLarge, Bj. 6/97, VB DM 3.800,-, ✆ 08334/552

Soul L, Bj. 10/96, orange, incl. Gurtzeug, Airbag, Reserve, Helm, DM 5.500,-, ✆ 089/7242444 o. 0171/4629336

Soul L, Bj. 1/97, grün, VB DM 3.200,-, ✆ 0711/743175 (AB)

Soul M, Bj. 4/97, DM 3.500,-, ✆ 07361/79475

Soul M, magenta/weiß, VB DM 3.000,-, ✆ 0661/603462 o. 602810

Soul M, Bj. 12/97, grün, orginalverpackt, DM 3.900,-, ✆ 08093/2986 (p) o. 60814232 (d)

Soul M, Bj. 11/96, magenta, 85-110kg, DM 3.000,-, ✆ 0661/ 9629459

Soul M, Bj. 5/97, orange, DM 3.900,-, ✆ 069/761371

Soul M, Bj. 1/97, orange, DM 3.500,-, ✆ 07762/70487

Soul S, Bj. 12/96, lila, mit Packsack, VB DM 2800.- ✆ 08022/67671

Space 22, Bj. 93, Rettung, Vario, Helm, Gurtzeug Supair / Pro Feel 2, Protector, VB DM 1.800,-, ✆ 0821/ 482086

Space 24, Bj. 93, incl. Packsack, DM 1.100,-, ✆ 08841/4671 ab 18.00 h

Space 24, Bj. 94, Rainbow-Design, Beschl.System, gr. Packsack, kompl. DM 999,-, ✆ 07841/25069

Space 24, Bj. 94, Check neu, Gurtzeug, Helm, VB DM 980,-, ✆ 02271/ 93491

Space 27, 85-115kg, weiß/lila, m. Trimmer, DM 1.490,-, ✆ 03476/ 88960

Space 30, Check 3/99, Gurtzeug, Rettung, kompl. DM 990,-, ✆ 0821/ 417968

Space 40 Tandem, Bj. 94, Check neu, DM 2.400,-, ✆ 03476/88960

Spear M, Bj. 12/97, DM 4.800,-, ✆ 07531/862325 abends, 0172/ 2058300

Spear M, Bj. 8/97, rot/weiß, ✆ 07961/ 53774

Spear M, Bj. 6/97, rot, 80-110kg, DM 3.400,-, kompl., ✆ 06659/1455 = Fax

Spear M, Bj. 6/97, rot/weiß, DM 3.900,-, ✆ 08102/6540 = Fax

Stellar 31, Bj. 92, neue Rettung, Gurtzeug, DM 1.000,-, ✆ 07305/24296

Stellar 31, Rettung, Gurt, DM 1.900,-✆ 06257/83707 o. 0171/3428719

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 93, gelb, Check 3/99, Schutzhülle, Packsack, VB DM 950,-, ✆ 07954/8677

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 8/93, lila, VB DM 900,-, ✆ 08857/9353

Stellar 35, Bj. 93, UP Gurtzeug, Rückenprotektor, integr. Rettungsschirm Charly, gelb/blau, VB DM 2.200,-, ✆ 08041/8862 o. 70700

Super Space L, Bj. 12/95, 85-110kg, Check neu, FP DM 2.500,-, ✆ 069/851860

Super Space L, Bj. 3/95, weiß, GS neu, DM 1.999,-, ✆ 069/761371

Super Space M, Bj. 95, weiß, Energydesign, Check neu, VB DM 2.500,-, ✆ 06462/1432

Super Space XL, Bj. 9/95, flieder/gelb, VB DM 2.600,-, ✆ 06021/ 61164

Synto 27, Bj. 94, rot, DM 1.200,-, ✆ 08022/65976

Synto 27, Bj. 10/96, Gurtzeug Paratech Sup Air A2, Rettung Sigma Minitex 110, VB, ✆ 07371/3392

Twist 25, Bj. 90, pink, VB DM 430,-, ✆ 08651/2102

Vision L, BJ. 94, violett, Check, FP DM 1.500,-, ✆ 04621/290928

Vision L, Bj. 10/94, weiß/violett, Check, VB DM 2.000,-, ✆ 0711/ 760097

Vision M, Bj. 5/95, grün, Check 12/99, DM 1.800,-, ✆ 07623/ 47749

Vision M, Bj. 5/94, magenta, DM 1.900,-, ✆ 06255/1284

Vision M, Bj. 94, Check 99, pink/weiß, Skyline Gurtzeug, Parasail Rettung, neu gepackt, Vario PII, Schleppklinke, Rucksack, VB DM 2.950,-, ✆ 02597/1019

Vision M, Bj. 5/95, petrol/weiß, VB DM 1.700,-, ✆ 0171/3631736 o. 07303/5581= Fax,

Vision S, Bj. 9/94, pink, Gurtzeug, Check u. Leinen neu, ✆ 08042/98910

Vision S, Bj. 95, Check 11/99, orange, VB DM 1.900,-, ✆ 08106/8229

Vision S, Bj. 95, lila, Gurtzeug Edel m. Protector, Bj. 95, Rettung Ailes de K

Astair, Bj. 94, Warmer Vario, Integralhelm Icaro, weiß, Gr. 60, kompl. DM 3.200,- o. einzeln, ✆ 06392/3054 abends

Voyager 13, Bj. 97, 75-90kg, günstig abzugeben, ✆ 0177/3452748

Zenith 26, Bj. 93, gelb/pink, Gurtzeug Vanblon Liga, Rettung, kompl. VB DM 900,-, ✆ 07543/3279

2 G

Tecno M, 80-100kg, VB DM 2.500,-, ✆ 05151/54533

Apache 23, Bj. 92, blau, DM 600,-, ✆ 0911/532661

Apache 26, Bj. 92, Gurtzeug Sitting Bull, Rettungssystem, Vario, VB DM 1.600,-, ✆ 06103/62894 o. 0172/7686637

Apache 26, Bj. 93, violett/weiß, VB DM 1.000,-, ✆ 03643/501043

Apache 26, Bj. 92, lila/weiß, DM 950,-, ✆ 06083/417

Apache 26, Bj. 92, Gurtzeug, DM 650,-, ✆ 02131/44606

Apache 29, Bj. 9/92, pink, Sitting Bull Gurtzeug, integr. Rettung, Check neu, DM 1.400,-, ✆ 08231/85322

Cruisair 29, Bj. 5/94, Trilair Design, Gurtzeug AdK Integral, VB, ✆ 05483/309 o. 0711/3412548

Dream A3 24, Bj. 92, Check neu, Gurt, Rettung, DM 800,-, ✆ 0736179475

Flyair 1000, Bj. 12/93, lila/rot, Gurtzeug AdK Primo, Helm, DM 999,-, ✆ 0611/691462

Flyair 1000, Bj. 12/93, lila/rot, incl. Gurtzeug AdK Primo, Helm, DM 999,-, ✆ 0611/691462

Flyair 1000, Bj. 5/92, blau, Gurtzeug, VB DM 1.000,-, ✆ 05483/309 o. 0711/3412548

2 GH

A 6 / 30, DM 3.900,-, ✆ 06221/ 879600

A 6 /26, pink, Gurtzeug Lubin TX, Protector, Rettung Comet RS 34 integr., von 96/97, Bräuniger Vario, Plus Funk (Standard C 160 m. Zubehör), Check neu, kompl. DM 5.000,-, ✆ 06633/ 5353

A 6 /26, Bj. 6/97, Gurtzeug, Rettung, DM 4.600,-, ✆ 06201/66111

Flame L, Bj. 97, gelb, DM 3.500,-, ✆ 06021/592700

Flame L, Bj. 9/97, rot, VB DM 2.950,-✆ 089/7854387

Nova Axon 24, Bj. 9/97, blau,VB DM 3.900,-, ✆ 06164/1438 ab 15.00-19.00 h

Nova Axon 24, Bj. 7/97, violett, DM 3.300,-, ✆ 08041/3173

Nova Axon 28, 1 Jahr, ✆ 08038/859

Nova Axon 28, Bj. 9/97, blau, VB DM 3.600,-, ✆ 07331/81809

Paratech P60 27, Bj. 5/97, DM 3.900,-, ✆ 04104/3259

Paratech P60 30, Bj. 1/97, lila, DM 3.000,-, ✆ 0921/9000

Soul S, Bj. 97, petrol/weiß, DM 3.900,-, ✆ 07151/606418

2-3

Advance Omega 4/28, Bj. 8/97, DM 5.000,-, ✆ 07361/79475

Advance Omega III/29, Bj. 5/95, Check neu, lila/neongelb, VB DM 2.450,-, ✆ 07171/30207

Advance Omega III/29, Bj. 95, gelb/blau, DM 1.200,-, ✆ 07191/ 954739

Advance Omega III/29, Bj. 95, weiß m. Werbung, Riß i. Obersegel, VB DM 799,- ✆ 02608/393 = Fax

Advance Omega III/29, Bj. 10/95, gelb/lila, DM 2.000,-, ✆ 07762/70487

Advance Omega III/29, Bj. 5/95, weiß/pink/lila, VB DM 1.500,-, ✆ 07731/62384, 24861 ab 20.00 h

Advance Omega III/29, Bj. 95, gelb/lila, VB DM 2.000,-, ✆ 07954/ 8677

Advance Omega III/29, Bj. 2/95, rot/gelb, DM 2.200,-, ✆ 08372/ 7756

Aerologic 51, Bj. 8/93, grün/pink, Check 8/99, DM 780,-, ✆ 089/ 475412 abends

Aerologic 51, Bj. 7/93, Sonderfarben, auch mit Zubehör, ✆ 07121/ 66033

Aerologic 51, neuer Check, Sonderdesign, Gurtzeug, Rettung, kompl. DM 2.500,-, ✆ 07231/359494

Aerologic 51, Bj. 92, GS 8/98, DM 799,-, ✆ 08131/91432 ab 19.00 h

Aerologic 51, Bj. 8/93, rot, 70-85kg, DM 950,-, ✆ 07531/66591 (Rolf)

Aerologic 51, Bj. 7/92, pink/lila/gelb, Sup Air Gurtzeug, Rückenprotektor, Rettung Minitex 110, Vario, VB DM 2.200,-, ✆ 07042/ 830300

Aerologic 55, Bj. 7/94, weiß, Trimmer, Beschl., DM 1.500,-, ✆ 0351/ 4013990

Barracuda 31, Bj. 1/94, Check neu, Packsack, VB DM 1.450,-, ✆ 07351/ 28476 o. 29413

Barracuda 31, Bj. 12/94, 100-125kg, violett/weiß, VB DM 1.000,-, ✆ 05921/39444

CX II 23, Bj. 92, weiß, Check neu, VB DM 1.500,-, ✆ 08102/72244

Finesse, Bj. 94, 75-120kg, Packsack, DM 2.300,-, ✆ 07150/41570

Finesse, Bj. 94, Check 6/96, Leinensatz kompl. neu, DM 2.000,-, ✆ 06071/ 1610 o. 0171/4506540

Genesis M, Bj. 11/95, Check neu, 70-95kg, VB DM 1.999,-, ✆ 07531/ 50676

Genesis M, Bj. 5/97, DM 1.490,-, evtl. Gurtzeug u. Rettungsgerät, ✆ 08191/6037

Nova Xyon 26, Bj. 4/96, violett, VB DM 3.000,-, ✆ 08024/91364 (p), 089/7591071 (d)

Nova Xyon 26, Bj. 4/96, VB DM 2.300,-, ✆ 07361/79475

Nova Xyon 28, Bj. 5/96, violett/weiß, DM 2.900,-, ✆ 07404/ 7942

Nova Xyon 28, 95 kg, Bj. 96, DM 3.200,-, ✆ 08340/351 o. 0171/5703763

Nova Xyon 28, Bj. 5/97, 97er Design, violett/weiß, DM 2.400,-, ✆ 07404/91146

Nova Xyon 28, Bj. 4/96, pink, DM 2.999,-, ✆ 07021/863681 ab 19.00 h, Fax: 07026/4300

Nova Xyon 28, Bj. 6/96, VB DM 3.000,-, ✆ 08640/9849-0

Sting 28, Bj. 94, gelb, VB DM 990,-, ✆ 08856/9426

Sting 28, Gurtzeug, kompl. VB DM 2.000,-, ✆ 08029/230 o. 1241

Ventus L, Bj. 4/97, blau, DM 4.500,-✆ 04941/959026

Ventus M, Bj. 5/97, royalblau, VB DM 3.900,-, ✆ 07321/26033 = Fax

Ventus M, Bj. 5/97, VB DM 4.100,-, ✆ 07522/80317 o. 0171/4649820

2-3G

Aerologic 47, Bj. 92, Gurtzeug, DM 500,-, ✆ 06021/592700

Genair 224, BJ. 91, Beschl.System, Gurtzeug Air Bulle, Rettung Minitex Sigma, Helm, Vario Bräuniger, VB DM 1.200,-, ✆ 07021/54355

2-3 GH

Sector L, Bj .11/96, DM 1.800,-, ✆ 089/337720 o. 0172/8140410

Spark M, Bj. 12/96, weiß/rot, DM 3.000,-, ✆ 08024/4484 o. 0172/8125353

Spark M, Bj. 3/97, blau/weiß, DM 3.500,-, ✆ CH-753843161

Tension S, Bj. 10/97, DM 4.400,-, ✆ 07361/79475

3

Advance Omega III/32, Bj. 7/95, violett/gelb, Check neu, DM 2.000,-, ✆ 0043/5339-8554

Energy L, Bj. 5/96, pink/gelb, NB DM 2.200,-, ✆ 05321/42855 = Fax

Energy XL, Bj. 2/95, weiß/türk/rot, Check 4/99, VB DM 1.900,-, ✆ 08328/202, Fax: 300

Energy XL, BJ. 8/95, gelb/lila, DM 1.200,-, ✆ 08652/3565

Escape L, Bj. 1/97, 100-130kg, VB DM 4.000,-, ✆ 07762/9395

Escape M, Bj. 4/97, magenta, DM 3.800,-, ✆ 0202/470887

Genesis L, Bj. 6/96, blau/pink, VB DM 2.200,-, ✆ 06151/717451

Genesis L, Bj. 5/96, blau/pink, DM 1.350,-, ✆ 06151/58901

Genesis L, DM 650,-, ✆ 089/ 6991328

Genesis L, Bj. 5/96, lila/weiß, DM 1.800,-, ✆ 07463/57199

Katana 51, Bj. 12/93, blau/pink, Check 12/97, Gurtzeug Sup Air, VB DM 1.200,-, ✆ 09183/8035

Kestrel 248, Bj. 90, pink, Gurtzeug Soaring Light Plus, DM 400,-, ✆ 07224/1640

New Inf. 6-6 Xtra 23 C, 80-115kg, lila/pink, Gurtzeug Skyline Distance X, Schutzhülle, Packsack, VB DM 1.200,-, ✆ 0621/746104

Nova Sphinx 128, Bj. 93, o. Check, weiß, DM 500,-, ✆ 07404/7942

Nova Sphinx 26, Bj. 10/93, weiß/pink, ✆ 07961/53774

Paratech P5 27, Bj. 94, 70-110kg, DM 700,-, ✆ 03641/441926

Racer 25, 95-115kg, Sonderdesign, Bj. 3/93, neue Stammleinen, 9/94, VB DM 500,-, ✆ 07144/97942

Sector M, Bj. 96, lila/gelb, DM 2.100,-, ✆ 08821/18879

Sphinx 23, Bj. 94, Check, DM 800,-, ✆ 07361/79475

Sphinx 29, Bj. 9/93, weiß/pink, Check 3/98, VB DM 600,-, ✆ 08851/ 268

3 GH

B 4 26 VT, Bj. 10/96, rot, DM 3.500,-, ✆ 07475/451010

3E

Hot Dream 22,8, Bj. 5/90, neongelb/orange, auch f. Dekozwecke etc., VB DM 250,-, ✆ 07032/28625

Kestrel 204, Bj. 89, m. leichtem GZ, VB DM 250,-, ✆ 06151/717451

3G

Flash 51, Bj. 92, grün, DM 500,-, ✆ 07224/1640

Ninja 30, gelb/weiß, DM 700,-, ✆ 06321/919177, Fax: 14506

Gesucht

Swing Mistral Tandem, ✆ 03476/ 88960, Fax: 889630

Axon 24, ✆ 07147/14219

Apollo 24, Leinensatz kompl., ✆ 07043/ 33220 o. 0171/3606701

Gut erhaltener GS bis DM 3.200,-, Kl. 2, 60kg, ✆ 07745/919787

Gleitschirm-Ausrüstung, 1-2 o. 2, 80kg, Check neu, ab Bj. 95, kompl. bis DM 2.000,-, ✆ 0521/103366

Pro Design Compact LADY, ✆ 05151/ 54533

Gleitschirm f. Deko-Zwecke, ✆ 0049-6245/84044

C 1, vorzugsweise auch m. Unfallschaden, ✆ 02903/7627 (Wochenende)

Thalhofer Cloud-2, defekt, o. Check, ✆ 06221/879600

93kg-Pilot sucht Drachen, ✆ 08624/4676

Klassic, Bj. 95-69, Klassic 14, ✆ 07652/6195 ab 19.00 h = Fax

Bullet Cut o. RCS, evtl. Tausch gg. Fullsuspension MTB m. Wertausgleich, ✆ 0941/ 9497-2 o. 08563/3993

Doppelsitzer HG, evtl Rettung, alles anbieten, ✆ 06257/62577 = Fax

Hochleister, günstig, ✆ 0821/409603

Für Ungarn gespendete Ausrüstungen (GS, HG, Gurtzeug, Rettung, Vario, etc.), Porto kann übernommen werden, Stautner, E.-Eschenbach-Weg 15, 84508 Burgkirchen

Gebrauchte HG u. GS incl. Gurtzeuge, Zubehör für dt.-tschechische Stiftung gesucht, auch Schulung, Transport wird übernommen, Spendennachweis wird ausgestellt, ✆ 0221/ 5902346 Claudio

HG-Integral-Gurtzeug, Gr. 170cm, ✆ 089/3543754, Email: ralfbender@aol.com

2 Kindergurtzeuge o.kl. Damengurtzeuge, Tandemgurtzeug, ✆ 07954/8677

Charly Pinguin oder Highlight, Gr. 172, ✆ 07841/21178

Gebr. HG-Rettungsschirm Charly, ca. 2-3 Jahre alt, Gurtzeug Manhard Sting f. Körpergr. 172cm, Kleidergr. 50-52, ✆ 07542/3306

Stationäre HG/GS-Schleppwinde m. Gütesiegel, ✆ 07171/41779

Steuerbügel für Laser 14, ✆ 07531/ 78265

Wujasin-Schleppvorrichtung, auch Infos darüber, ✆ 089/5380134

Windenschleppgemeinschaft sucht weitere Drachenflieger, Adlwart stat. Winde, schleppen auf Segelflugplatz in Degmarn, zw. Heilbronn u. Mosbach, ✆ 07063/6412 ab 18.0

Christoph, 42 J. sucht Fliegerfreundin (Alter egal), ✆ 08331/65414

Gleitschirmflieger, die die Berge ersteigen, aus München, bitte melden, ✆ 089/ 7600089

Funkgerät YAESU FT-23R, Rettungsgerät f. Keller Karpfengurt, ✆ 02542/1073

Vario m. guter Akkustik, auch älter, evtl. m. Beinhalter f. GS, ✆ 06887/4430

Handfunkgerät im 2m Band, YAESU-23R o. Albrecht, o. ä., ✆ 08822/4545

Vario f. HG, auch älter, ✆ 04131/761560

ICOM Flugfunkgerät A3E o. A22E, Schleppsensor S3 (Bräuniger) f. GS, ✆ 04106/3483

Fluglehrer (GS) oder Assistent für den mitteldeutschen Raum gesucht. 03641/825900

Windenschleppgemeinschaft sucht Drachenflieger, ✆ 07063/6412

Tausche

P22/25, Bj. 9/93, 60-80kg, Check 5/98, tausche gg. Hochleister, ✆ 08331/65414

Sigma 27, Bj. 4/97, 80-95kg, gg. Sigma 30, Bj. 97 o. älteren gg. Aufpreis, ✆ 0711/317392

Gestohlen

Teneriffa, Izana, 10.12.97, Nova Philou 129, Ne 9838 blau, türkis, 1x Revolution 2, Gurtzeug Primus Pro + Protektor, Helm Kiwi, Hinweise ✆ 040/6072668

Haftungsausschluß!

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

Gurteuge

HG

Prieler-Racer, 170-180cm, Bj. 89, Funk- u. Fototasche, Rucksack, evtl. Metamorfosischirm, DM 250,-, mit Schirm DM 550,-, ✆ 08022/67764, Fax: 2023

Integralgurt Pro Design M2, 185cm, Bj. 7/96, DM 700,-, ✆ 08062/9069 o. 0171/2264519

Madreiter Integral, DM 250,-, ✆ 07031/ 384514

Gurtzeug Sting Integral, 165-175cm, Rettung Columbus, DM 800,-, ✆ 07362/955261

Sting Integralgurt, Bj. 91, 165-175cm, Rettung Perché Columbus 18, Bj. 92, DM 800,-, ✆ 07362/955136 o 921403

Paratech Integralgurtzeug, mit Airbag, VB DM 600,-, ✆ 06021/570779

Skyline Contest ZV, 175 cm, m. Rettung, VB DM 1.850,-, ✆ 089/4489103

Keller Karpfengurt, 170-190cm, Bj. 88, blau/pink, VB DM 200,-, ✆ 033439/79995

Kurrle Kniehänger, rot, VB DM 120,-, ✆ 089/527106

Kniehänger mit Rettungsschirm, DM 150,-, ✆ 089/224827

Charly Pinguin, pink/gelb, 177cm, Bj. 92, VB DM 280,-, ✆ 07841/ 21178

Liegeschürze (Kniehänger) Prieler, schwarz, VB DM 120,-, ✆ 08677/ 64886 / 911985

Delta Fly, 195cm, Bj. 89, Rettungsschirm, Bj. 93, neu gepackt, VB DM 890,-, ✆ 0711/2590-453 o. 0172/7154575

M2, lila, Bj. 1/96, 175-178cm, ✆ 0831/61707

Keller Integral, Fr. 190,-, ✆ 41(0)61-4014932

Skyline Gurtzeug Contest ZV, Gr. 185-190, Bj. 97, Sonderdesign, DM 850,-, ✆ 0172/7328612

Drachenfliegergurt, Gr. 180cm, Fallschirm, ✆ 0711/818828

Dimensionevolo, 170cm, schwarz/pink, 5 Jahre, DM 180,-, ✆ 09131/909271(d), 0911/4597080

Kniehänger Madreiter, DM 200,-, ✆ 0711/2579312

Gurtzeug Dimensionevolo, 170cm, schwarz/pink, 5 Jahre, DM 180,-, ✆ 09191/95540

gebrauchtmarkt

Charly Pinguin, Rettung, GS 90, 175-180cm, VB DM 450,-, ✆ 08191/8166

Charly Pinguin, rot, 185cm, Rettung, DM 1.000,-, ✆ 07961/562964

Keller Integral, Fr. 190,-, ✆ 41(0)61/4014932

Gurt Skyline Contest Zip Vario, Zentralaufhängung, Bj. 93, lila/schwarz/ weiß, Rettungsschirm Sigma, DM 1.000,-, ✆ 08731/1039

Charly Pinguin, Bj. 88, 175cm, pink/gelb, Charly-Schirm, DM 650,-, ✆ 02252/2823

Gurtzeug Sting, Bj. 91, 175-185cm, Rettung Firebird, Bj. 91, DM 500,-, ✆ 0941/990087 o. 08561/8178

UP-Gurtzeug M2, 165-170cm, DM 800,-, Woody-Valley-Smoking-Race, 165-170cm, DM 600,-, ✆ 07162/ 45704

Charly Pinguin, 180cm, Foto-Funktasche, Packsack, Schirm, DM 750,-, ✆ 0172/3819540

Keller Karpfengurt m. Rettung, 170-190cm, DM 150,-, Kniehänger o. Rettung, DM 50,-, ✆ 09208/57401 = Fax

Pinguin Gurt mit Schirm, DM 250,-, ✆ 05466/1636, Fax: 1669

Integralgurt, Keller high-tec, 175-190cm, türkis, Rettung, DM 300,-, ✆ 08071/6049 = Fax

Charly und Rettung, DM 1.100,-, ✆ 07961/52638

GS

Gurtzeug Firebird, Procomfort m. Rettung Oscar, Bj. 92, VB DM 250,-, Kniehänger Charly u. Rettung PSR, VB DM 150,-, ✆ 06328/564

Turtel, Bj. 95, DM 300,-, ✆ 08342/42567

Sigma-Gurtzeug, Protektor, Bj. 93, gelb/lila, Sigma-Minitex 110 mögl., VB, ✆ 0521/103114

Perche Tigra, Rückenprotektor, Rettung Annular 20, VB DM 1.150,-, ✆ 06151/712155 o. 712144

Edel Protektor, grün/grau, VB DM 400,-, ✆ 08326/9846 ab 19.00 h

Integralgurtzeug Tigra, Rettung Annular 22, Bj. 97, VB DM 1.390,-, ✆ 08334/552

Gurtzeug Vonblon Liga Integral, Rettung Champon 235, DM 1.000,-, ✆ 07463/57199

Charly, Rückenprotektor, DM 650,-, ✆ 07762/9395

Gurtzeug Hero Edel, Bj. 97, Rückenprotektor, DM 550,-, ✆ 06021/ 592700

UP-Gurtzeug Sport Plus, DM 400,-, ✆ 0661/9629459

Skyline Subsonic GS, schwarz/silber, VB DM 650,-, GS-Protektor Sub-Air, DM 170,-, ✆ 07355/92077

Gurtzeug Moyes CC-Top, Protektor, VB DM 200,-, ✆ 05921/39444

Charly Elite, ro/sw, m. SX Air Protektor, Bj. 6/97, DM 799,-, ✆ 04104/ 3259

Gurtzeug Charly Easy (1997), Protektor, DM 499,-, ✆ 08063/5532 ab 19.00 h o. 08061/2340

Charly Novum mit Rückenprotektor, Bj. 96, VB DM 850,-, ✆ 07202/3441

Edel Gurtzeug, DM 400,-, ✆ 08165/ 2111

Gurtzeug Perche, DM 150,-, ✆ 07171/44203 = Fax

Gurtzeug Firebird, Turtle Competion, Protektor, VB DM 250,-, ✆ 05921/ 39444

Gurtzeug Sitting Bull, DM 200,-, ✆ 06083/417

Skyline Supersede, Airbag, o. Rettung, DM 450,-, ✆ 0761/4761610

STV Recar blau, Bj. 92, VB DM 100,-, ✆ 0821/469817

Gurtzeug Edel m. Protektor, DM 350,-, ✆ 0911/4720361

Skyline Supersede m. Protektor, Skyline Rettung, DM 780,-, ✆ 0172/ 7328612

Paratech Modular, DM 250,-, ✆ 0271/ 48299 Michael

Madreiter GS-Gurt Relax, DM 300,-, m. Rettung Duo Tandem, DM 1.300,-, ✆ 06063/2395

Vonblon Liga, DM 250,-, ✆ 07224/ 1640

Vonblon Liga, DM 300,-, ✆ 09131/ 777115 (d), 0911/382245 (p)

Moskito RX, DM 350,-, ✆ 08191/ 46154 ab 18.00 h

UP Fast, schwarz/grau, Protektor, VB, ✆ 089/1575934

Gurtzeug by Edel Protektor, DM 600,-, ✆ 06021/61164

Edel Balance, Bj. 95, violett, Rückencontainer, VBDM 380,-, Pro Design, Bj. 90, gelb/pink, DM 50,-, ✆ 0531/ 334855

Ailes de K, Integral mit Beinstrecker u. Reserve, DM 550,-, ✆ 08321/5298

Charly Tandem-Gurtzeug, orig. Rettung, Bj. 6/96, DM 1.500,-, ✆ 08841/ 9196

UP Passenger Tandem-Gurtzeug, incl. Rettung, VB DM 1.390,-, ✆ 06192/ 39326

Rückenprotector, DM 80,-, ✆ 08841/ 4671 ab 18.00 h

Sup Air Profile, DM 900,-, ✆ 0711/ 651119

Deltafly Relax + Protector, VB DM 380,-, ✆ 07331/81809

Charly Husky, Kreuzverspannung, Rückenschale, VB DM 200,-, ✆ 07144/ 97942

Rettungsgeräte

Firebird RS2, Bj. 94, VB DM 380,-, ✆ 089/527106

Duo Tandem, Bj. 93, DM 1.000,-, ✆ 06063/2395

Metamorfosi, Bj. 10/88, regelmäßig gepackt, k. Notöffnung, DM 300,-, ✆ 08022/5492, Fax: 2023

Firebird RS2, bis 125kg, DM 690,-, ✆ 089/7854387

Firebird RS2, bis 125kg, Bj. 97, DM 710,-, ✆ 06257/83707 o. 0171/ 3428719

RS2, Firebird, bis 125kg, Bj. 97, VB DM 690,-, ✆ 089/7854387

Charly Second Chance96, Bj. 90, alle Checks, Flachcontainer, VB DM 300,-, ✆ 08326/9846 ab 19.00 h

Charly, Bj. 90, VB DM 400,-, ✆ 08106/302783

Minitex 110, Ende 92, DM 400,-, ✆ 09131/777115 (d), 0911/ 382245

Paratech Rettung PS 1L, VB DM 800,-, ✆ 06021/570779

Profile 20, UP, DM 850,-, ✆ 08022/ 76583

UP-Profile 22, 2 Jahre alt, keine Öffnung, DM 850,-, ✆ 0271/48299 Michael

RS2, DM 700,-, ✆ 08342/42567

Charly Revolution I, Bj. 94, DM 550,-, ✆ 0172/9610697

GS Minitex 200 (Tandem), Minitex 150 (Solo), ✆ 08326/9818

GS Sigma-Rettung Minitex 110, Frontcontainer, Bj. 93, Check, k. Öffnung, DM 350,-, Gurtzeug mögl., ✆ 0521/103114

GS Rettungssystem R2, DM 500,-, ✆ 06083/417

GS Sigma Minitex, Bj. 91, VB DM 200,-, ✆ 0821/469817

Charly Revolution II GS, Bj. 5/92, Check neu, VB DM 650,-, ✆ 07355/ 92077

Charly Revolution 1, Doppelkappe, k. Öffnung, n. gepackt, DM 550,-, ✆ 07150/41570

GS Charly Revolution II, Bj. 94, alle Checks, VB DM 800,-, ✆ 08326/ 9846

Charly Second Chance 96, Bj. 90, regelm. gepackt, Flachcontainer, VB DM 300,-, ✆ 08326/9846 ab 19.00 h

UP Profile 22, Bj. 96, DM 900,-, ✆ 08165/2111

Revolution II, Anhängelast 120kg, VB DM 1.000,-, ✆ 07762/9395

GS Charly 96 Second Chance 118, Bj. 90, DM 200,-, ✆ 07531/78265

Sonstiges

drama - fly + glide 6/82-12/91 und DHV-Infos, ✆ 07721/22109

Für Dekozwecke: Katana 55, Racer 29, Nimbus 11, UP-Proto, Subsonic Skylinegurt, Pilotenverkleidung Kokon, ✆ 0561/7393653

Weatherbag für HG, robustes Planenmaterial, VB, ✆ 07183/8302

170 Flieger-Magazine (DHV, Dra-Ma, Gleitschirm), 94-97, fast komplett, ✆ 07193/7596

Hallenplatz für 3-Achs-UL zur Untermiete in unserer UL-Box, Flugplatz Karlshöfen, ✆ 0171/3461752 o. 04792/1390

Einkaufsgutschein DM 2.000,- bei Flyart für DM 1.800,-, ✆ 0271/48299 Michael

Räder für Steuerbügelbasis, Montage b. aufgebautem HG, DM 50,-, ✆ 0711/ 2579312

Schleppklinke, Bj. 92, DM 50,-, ✆ 08376/1454

Integralhelm,Gr. L, VB DM 120,-, ✆ 089/527106

Abrollwinde, Dyneema Seil, elektr. Rückspulvorrichtung, DM 3.000,-, ✆ 08731/1039, Fax: 60164

Integralhelm Kevlar, Gr. S, DM 150,-, ✆ 0941/990087 o. 08561/8178

Sup Air Overall, Gr. S, gefüttert, violett/silber, ✆ 07961/53774

Abrollwinde Tschurtschenthaler, Bj. 92, 700m Seil, elektr. Aufspulvorrichtung, VB DM 500,-, ✆ 030/4017767 abends

Für Sammler, Dekozwecke, HG, Super Wing, Racing, ✆ 0711/818828

Koch-Schleppklinke, stabile Ausf., DM 130,-, ✆ 0271/48299 Michael

Anzeige



Schleppklinke für HG, DM 100,-, ✆ 0172/9610697

Helm Nocai, DM 250,-, ✆ 0711/651119

Integralhelm Kevlar, kl. Gr., DM 80,-, ✆ 07362/955136 o. 921403

Flytec Notrufsender, SOS 1, VB DM 150,-, ✆ 08326/9846

Drachenfliegermagazine 1988-10/93, »Gleitschirm« 1989-3/94,gg. Gebot abzugeben, ✆ 06257/4242

Jethelm pink, DM 35,-, ✆ 09131/777115 (d), 0911/382245 (p)

Integral Helm Kevlar, kleinste Gr., DM 40,-, ✆ 07362/955261

Helm Icaro 2000, schwarz, DM 50,-, ✆ 0172/7328612

Modell Gleitschirm mit Fernsteuerung u. Elektromotor Skysurfer 2000, DM 390,-, ✆ 089/7854387

Hanwag Fly, Gr. 43, DM 250,-, ✆ 09571/83494

Ferienwohnung im Zugspitzdorf Grainau f. 2 Personen, DM 55,-/Tag Gesamtpreis, ✆ 08821/3641

Toli-Träger abschließbar, DM 300,-, ✆ 0172/7328612

Koch Drachenschleppklinke, DM 120,-, ✆ 0172/3819540

Fluginstrumente

Vario Afro Cumulus 8000, DM 150,-, Funkgerät Yaesu FT-411E, DM 150,-, Barograph Bräuniger Alto Print mit Drucker, DM 150,-, ✆ 08177/473

Vario Flytec 3005, VB DM 250,-, ✆ 07331/81809

Bräuniger AV Comp., Barograph, PC-Software, DM 690,-, ✆ 08381/1630

Afro Cumulus 3, incl. Barograph, Software, Speedsensor, VB DM 750,-, ✆ 08042/3934

Wasmer Combi-Air-Plus Vario, Höhen- u. Fahrtmesser, DM 300,-, ✆ 06224/919884

Amateurhandfunkg. Standard C 120, 100km Reichweite, 2-5 Watt, 140-148 MHz, DM 250,-, ✆ 08041/ 75665

Bräuniger Alto-Vario Basis, VB DM 350,-, ✆ 0521/103114

Vario Flytec 3005, DM 300,-, ✆ 09131/777115 (d), 0911/382245

2 Flugfunkgeräte ICOM IC-A2MK2, DM 800,-, Wasmer Combi Air plus Vario, DM 200,-, ✆ 069/761371

Funkgerät 2 m, Alan CT 145, Ersatzakkus, VB DM 350,-, ✆ 08821/58899

CB-Funk-Stabo SH 8000 FM, 2x12V Akku, Kfz-Ladegerät, Sprechset, Team TS404 AM/FM, Kfz-Magnetfußantenne, DM 500,-, ✆ 0921/9000 ab 18.00 h

ICOM-Flugfunkgerät, VB, ✆ 0172/8417999

Alto Vario Basis SP, Bräuniger, Bj. 97, VB DM 380,-, ✆ 089/7854387

Vario Aircotec Alibi II, DM 280,- Bräuniger AV Classic, DM 450,-, ✆ 0911/4720361

LPD-Funkgerät Stabo XP 500, Akku, Antennen, DM 280,-, ✆ 0641/492800

Vario Höhenmesser, Fr. 150,-, ✆ 41(0)61-4014932

Alto Vario Basis, DM 200,-, ✆ 03643/501043

Vario Höhenmesser, Fr. 150,-, ✆ 41(0)61/4014932

Barograph Afro Cumulus 3, DM 600,-, ✆ 07463/57199

Flugfunkgerät TR720D von AOR, DM 250,-, ✆ 08022/67764 o. 5492

Vario Bräuninger, DM 200,-, ✆ 06021/592700

Fahrtsensor S2, Bräuniger, für Drachen, VB DM 111,-, ✆ 04106/3483

Bräuniger AV Competition (Barograph), Drachen-Fahrtmesser, 2 Halter, Win-Software, Druckerkabel, DM 850,-, ✆ 0172/3819540

Flytec 3020, Speedsystem, DM 450,-, ✆ 07031/384514

Bräuniger Alto Vario Basis SP, DM 390,-, Bräuniger Alto Vario, DM 220,-, ✆ 089/7854387

Funkgerät Standard C 508, 160 gr. Reichweite, 30 km Duobander, 70 cm & 2m Flugfunk, DM 450,-, ✆ 06659/1455 = Fax

Flytec 4010, GS-Halterung (Bein), VB DM 550,-, ✆ 09503/7069

Bräuniger Vario LCD, DM 200,-, ✆ 089/6123060

Bräuniger Basis, Bj. 94, DM 75,-, ✆ 0941/990087 o. 08561/8178

Vario, viele Extras, Barograph, Plare, Sollfahrt, MC-Ready, usw., DM 500,-, ✆ 017135/48379

Vario Bräuniger Basis IQ, DM 430,-, ✆ 06257/83707 o. 0171/3428719

Flytec 3030 Professional, Software, DM 750,-, Ball M50 VHG Cockpit sw., DM 400,-, ✆ 06447/6904

Vario Afro-pocket m. Höhe, DM 100,-, ✆ 0271/48299 Michael

Bräuniger Vario Classic, DM 600,-, ✆ 08731/1039

Vario Flytec 3030, VB DM 600,-, ✆ 07762/9395

Alto-Vario, DM 150,-, ✆ 05466/1636, Fax: 166 9

Funkgeräte Yaesu FT-411, 2m-Band v. 140 - 174Mhz, Akku, Ladegerät, DM 450,-, ✆ 089/3569473 (p), 38246020 (d)

Bräuniger Basis SP, DM 250,-, ✆ 07193/7596

2x Icom IC-T7, Duo-Band, sehr kompakt, inkl. Akkus, Ladegerät, kompl. DM 900,-, ✆ 07193/7596

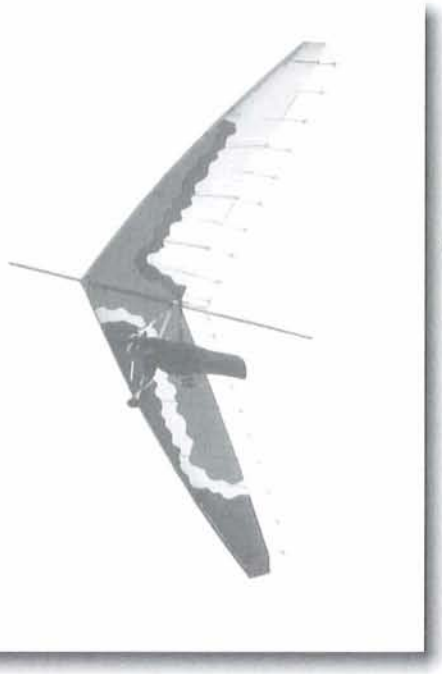
Vario Pocket von Afro, DM 50,-, ✆ 0821/409603

2 Funkgeräte CT 1800 Amateur, VHF 142-168 MHz, Reichweite 80 km, Simpler/Duplex, DM 650,-, ✆ 08063/9069 o. 0171/2264519

Wasmer Höhenmesser, DM 50,-, Mech. Vario (Winter), DM 150,-, ✆ 0711/2579312

Ideen für Leistung und Sicherheit:

Immer eine Nasenlänge voraus!



bautek astir

Sind Sie ein Wettkampfpilot?

Nein, dann geht es Ihnen wie vielen anderen. Doch beim heutigen Streben nach immer mehr Leistung und immer mehr Geschwindigkeit scheint eines in Vergessenheit zu geraten: Der Spaß am freien Flug. In der Thermik kreisen, mit dem Wind spielen und sich einfach frei fühlen.

Wenn für Sie der Spaß am Fliegen das wichtigste ist, dann ist der Astir der ideale Partner.

Er läßt sich problemlos starten und landen, hat exzellente Steigwerte in der Thermik und ein traumhaftes Handling. Und die Knautschzone des Nasensporns schützt Sie, wenn die Landung doch einmal unsanft ausfallen sollte.

bautek
Gewerbegebiet - 54344 Kenn
Tel.: 06502/3060 - Fax 06502/7436

second chance

von Karl Slezak

Eigentlich sollten wir immer so fliegen, daß wir unser Rettungsgerät nicht brauchen. Da aber niemand gegen Falscheinschätzungen, Fehlreaktionen oder auch Fehler anderer gefeit ist, ist der Rettungsschirm, rechtzeitig ausgelöst, manchmal die einzige Chance, unversehrt davonzukommen. Sicherheitsvorstand Karl Slezak berichtet über seine Erfahrungen.

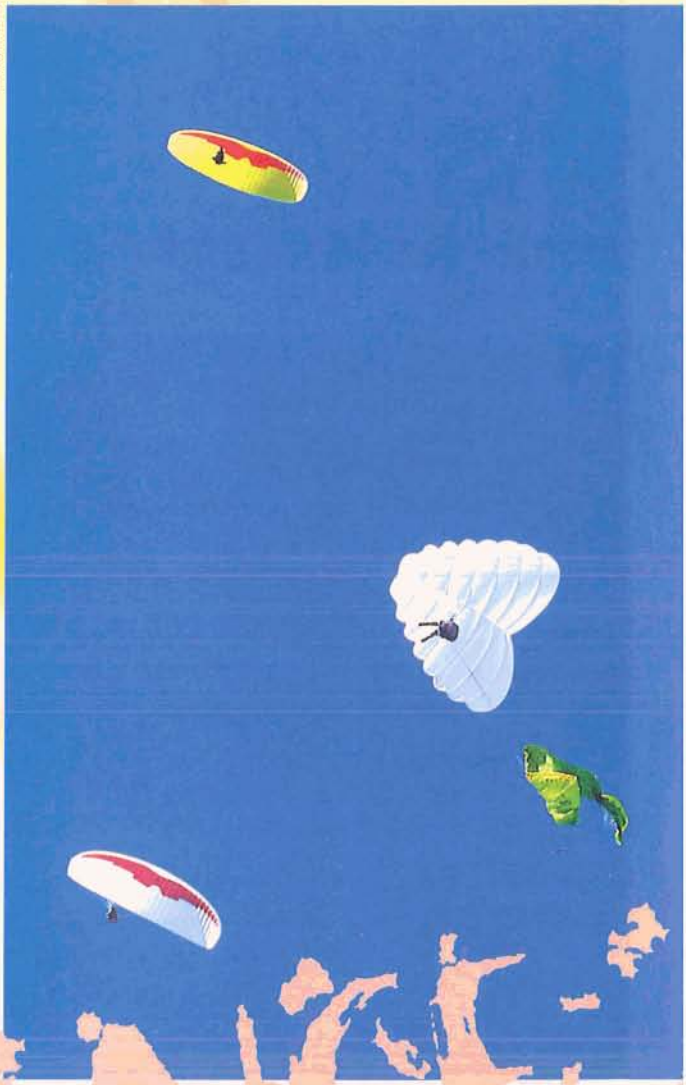


Foto: Alexander Eicher

.....wegen des Verhängers geriet das Gleitsegel in eine immer schneller werdende Rotation bis zum Aufschlag. Der Pilot hatte nicht versucht den Rettungsschirm auszulösen.

.....der Pilot versuchte noch sein Rettungsgerät auszulösen, die Höhe reichte jedoch nicht mehr zu dessen Öffnung.

.....der Versuch, den Rettungsschirm auszulösen, mißlang, da wegen einer Manipulation am Außencontainer die Splinte blockiert waren.

Die Statistik weist aus, daß bei der Mehrzahl der tödlichen Unfälle des vergangenen Jahres die Höhe für eine erfolgreiche Auslösung des Rettungsgerätes ausgereicht hätte, es aber von den Piloten nicht aktiviert wurde. Mit den möglichen Hintergründen dieser Problematik möchte ich mich nachfolgend etwas eingehender befassen.

Technik

Für eine schnelle und gezielte Öffnung des Rettungsschirmes, muß das ganze System einwandfrei funktionieren. Der Auslösegriff muß leicht erreicht werden können und problemlos aus seiner Fixierung zu lösen sein. Der (die) Splint(e) muß (müssen) sich mit einem Kraftaufwand lösen lassen, der auch in ungünstigen Situationen (starke Rotationskräfte etc.) vom Piloten leicht aufzubringen ist. Die Länge (oder besser die Kürze) der Verbindung Griff - Innencontainer muß ein kraftvolles Wegschleudern des Rettungsschirmes in den freien Luftraum erlauben. Und schließlich muß sich die Reserve in einem Packzustand befinden, der eine schnelle Entfaltung nach Streckung der Fangleinen und Öffnung des Innencontainers garantiert.

...und ihre Probleme

Das schnelle Ergreifen des Auslösegriffes wird erschwert, wenn dieser nicht im Sichtbereich des Piloten liegt. Bei Gurtzeugen mit Rückencontainern, bei denen sich der Auslösegriff praktisch immer außerhalb des unmittelbaren Sichtbereiches befindet, machen wir vor den Sicherheitstrainingsflügen folgende Kontrolle: der Pilot sitzt (in der Aufhängevorrichtung) in seiner gewohnten Position im Gurtzeug. Die Arme hängen seitlich herunter. Es sollte ihm jetzt möglich sein, den Griff ohne Anstrengung oder Verrenkung zu erreichen. Eine noch weiter Richtung Rücken liegende Griffposition ist meiner Ansicht nach nicht akzeptabel. Bei Gurtzeugen mit Frontcontainern, seitlich angebrachten Containern oder integrierten Seitencontainern gibt es dieses Problem nicht. Ein zu kleiner, zu nahe am Gurtzeug anliegender oder aus »schlabberigem« Material gefertigter Griff wird außerdem das Ergreifen desselben erschweren und die Auslösung verzögern.

Länge der Verbindung Griff - Innencontainer

Ein weiterer kritischer Bereich ist die Verbindung zwischen Griff und Innencontainer. Bei Gurtzeugen mit Rückencontainern ist diese häufig so lang, daß ein gezieltes Wegschleudern des Rettungsgerätes stark erschwert wird. Besonders bei Pilotinnen mit kurzen Armen, kann eine lange Verbindung zu ernsten Problemen führen.

Material der Verbindung Griff - Innencontainer

Einige Verbindungen, besonders bei älteren Gurtzeugen mit Rückencontainern, sind dazu noch aus qualitativ zweifelhaftem Bandmaterial gefertigt. Es handelt sich um dünnes, einlagiges, etwa 15 mm breites, schwarzes Gewebe, das von mehreren Herstellern verwendet wurde. Bereits kleine Beschädigungen (Einrisse) können die ohnehin geringe Bruchlast soweit reduzieren, daß es zum Abriß des Bandes bei Lasten unter 20 kg kommen kann. Auch die Nahtstellen dieser Bänder sind bei fortschreitender Materialalterung und wegen des Perforationseffektes potentielle Bruchstellen. Hier ist eine regelmäßige gründliche Kontrolle und der Austausch der Verbindung schon bei kleinen Beschädigungen sehr wichtig.

Auslösemechanik

Die Verbindung vom Griff zum Rettungsschirm teilt sich in einen Zweig, der zum Innencontainer führt und einen, der zu dem(n) Splint(en) geht. Bei Zug am Griff, muß sich natürlich zuerst der »Splintzweig« straffen und die Splinte herausziehen, bevor die Verbindung zum Innencontainer unter Zug kommt. Leider ist das nicht immer so. Bei fehlerhafter Montage des Rettungsschirmes in den Rückencontainer des Gurtzeuges, kann sich zuerst der Zweig zum Container straffen. Aufgefallen ist mir das besonders, wenn ein Innencontainer verwendet wird, der keine mittige, sondern eine seitliche Einschlaufmöglichkeit für die Verbindungsleine hat. Wird der Innencontainer so plaziert, daß sich die Einschlaufung auf der der Griffanbringung abgewandten Seite des Außencontainers befindet, ist die Verbindung Griff - Innencontainer bereits unter Spannung, während der Zweig zu den Splinten locker bleibt. Wird jetzt am Griff gezogen, verhindert die unter Spannung stehende Verbindung Griff-Innencontainer, daß Zug auf den »Splintzweig« kommt. Die Splinte können nicht herausgezogen werden, das Rettungsgerät ist blockiert. Der

Foto: Alexander Escher



Eine lange Verbindung vom Griff zum Innencontainer erschwert das gezielte Wegschleudern

Kombination Gurtzeug - Griff mit Verbindungsleinen-Innencontainer, ist deshalb besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Die per Lufttüchtigkeitsanweisung vom DHV verordnete Überprüfung der Kompatibilität dieser Bauteile durch Fachpersonal (Info 93, S. 57) wird aber dieses Problem deutlich entschärfen.

Klettmaterial

Manche Gurtzeuge mit Rückencontainern sind im Bereich Griff - Verbindungsleine und Außencontainer geradezu verschwenderisch mit Klettmaterial ausgestattet. Der Griff hat bereits eine zusätzliche Klettfixierung, die Verbindungsleine läuft in Kletthüllen und die Außencontainerlasche ist klettmäßig ebenfalls reichlich bedacht. Klettmaterial hat die Eigenschaft sich auf Dauer immer stärker zu verzahnen. Bei Gurtzeugen mit dieser Ausstattung ist deshalb ein regelmäßiges Öffnen und Wiederandrücken (etwa alle 10 Flüge) der Klettverschlüsse sehr wichtig.

Der Innencontainer

Beim Wurfvorgang fällt dem Innencontainer die Aufgabe zu, den Rettungsschirm so lange zu umhüllen, bis die Fangleinen gestreckt sind und Zug auf den Innencontainerverschluß kommt. Erst dann soll er sich öffnen und die Reserve freigeben. Der Innencontainerverschluß ist meistens ein Packgummi, das den letzten Schlag des Fangleinenbündels fixiert. Ist der Gummi marode oder gar schon gerissen und damit der Innencontainer bereits offen, ist ein Wegschleudern des Rettungsschirmes nicht möglich. Der Rettungsschirm fällt meist in unmittelbarer Pilotennähe aus dem Innencontainer heraus. Eine unkontrollierte Öffnung, Verwicklungen mit dem Fluggerät oder dem Piloten und sonstige Unannehmlichkeiten sind wahrscheinlich.

Wichtig ist, daß immer mal wieder (auch innerhalb der Packintervalle) der Innencontainer und besonders dessen Verschluß kontrolliert wird, ob nicht Hitze oder mechanische Einwirkungen die Gummis beschädigt haben. Den umgekehrten Fall gibt es, wie in allen Dingen des richtigen Lebens übrigens auch, wenngleich seltener. Der Innencontainerverschluß sitzt so straff über dem Fangleinenbündel, daß der Zug der gestreckten Fangleinen nicht ausreicht um denselben zu öffnen. Besonders in Absturzsituationen, die nicht mit sehr hohen Sinkgeschwindigkeiten verbunden sind, wie Trudeln oder Kollisionen mit noch weitgehend tragenden Fluggeräten, kann das kritisch werden. Meist hilft hier ein beherztes, kraftvolles Reißen an der Rettungsgeräte-Hauptleine.

Die Hauptleine

Wo wir gerade so schön bei den Details sind, fällt mir noch etwas ein. Gurtzeuge mit Frontcontainer oder integriertem Seitencontainer haben einen asymmetrischen Verlauf der Aufhängeschlaufe (V-Leine) zur Schulterbefestigung. Der Weg zu den Aufhängungen ist ungleich lang. Ist diese Schlaufe nicht mittig abgenäht, besteht die Gefahr, die Rettungsgeräte-Hauptleine an der falschen Stelle einzuschlaufen. Nach der Auslösung des Rettungsgerätes, wenn Last auf die V- Leine kommt und diese aus ihrer Klett-Umhüllung gerissen wird, sollte sich die Verbindungsschlaufe zwar selbständig ins Zentrum schieben, manchmal tut sie das aber nicht. Der Pilot hängt mit Schräglage im Gurtzeug. Es kann in diesem Falle auch passieren, daß die Klettumhüllung nur bis zur ersten Schulteraufhängung aufreißt, die dann erfolgende Lastabnahme das Aufreißen der Klettumhüllung zur zweiten Schulteraufhängung verhindert und der Pilot ebenfalls schief im Gurtzeug hängt. Bei solchen Gurtzeugen also immer kontrollieren, daß die Rettungsgeräte-Hauptleine immer auch wirklich im Zentrum der V-Leine eingeschlauft ist.

Verbindung Rettung - Gurtzeug

Erst kürzlich habe ich bei einem Rettungsgeräte-Wurftraining in der Turnhalle in zwei Fällen statt einer Schlaufe zur Verbindung Rettungsgeräte-Hauptleine - Gurtzeug-V-Leine gewöhnliche, ungesicherte Kletterkarabiner gesehen. Deren Verwendung ist in jedem Fall für diesen Zweck höchst gefährlich, da die Bruchlast bei Querbelastung nur bei



Die Rettungsgerätehauptleine muß symetrisch in die V-Leine des Gurtzeuges eingeschlauft werden

etwa 600 kg, liegt, bei offenem Schnapper noch deutlich darunter und das selbständige Ausschlaufen eines Verbindungsteiles aus dem ungesicherten Schnapper nie ganz auszuschließen ist. Ist die Schlaufe der Rettungssgeräte-Hauptleine zu klein, um sie in die V-Leine des Gurtzeuges einzuschlaufen, empfiehlt sich die Befestigung mit Stahlschraubschäkeln (Maillon Rapids) in der Ausführung mit 2000 kg Bruchlast.

Verkleben der Rettungsschirme

Regelmäßige Packintervalle und Checks von Fachleuten garantieren eine schnelle Öffnung des Rettungsgerätes. Bei den Rettungsschirmkontrollen in den Sicherheitstrainingskursen fallen hin und wieder verklebte Reserven auf. Diese sind offensichtlich einmal feucht geworden und im Innencontainer wieder getrocknet. Dabei kommt es zum Verkleben des Tuches. Daß ein so mißhandelter Rettungsschirm gravierende Öffnungsprobleme zeigen wird, liegt auf der Hand. Feuchte oder nasse Rettungssgeräte müssen, auch wegen der Gefahr von Stockflecken, baldmöglichst ausgebreitet getrocknet und neu gepackt werden.

Nach der Öffnung

Wenn (unter Berücksichtigung aller o. g. Punkte eben nicht »falls«) sich die Reserve entfaltet hat, kann man, bei aus-

reichender Höhe über Grund, versuchen den Gleitschirm zu deformieren, um die Pendelbewegungen so gering wie möglich zu halten. Sehr oft hört man den Rat, den Gleitschirm mittels B-Stall flugunfähig zu machen. Das funktioniert auch hervorragend, falls man die B-Gurte überhaupt lokalisieren kann, was z. B. bei vielfachem Twist, völlig deformiertem oder sehr stark verhängtem Schirm schwierig ist. Auch bei einem Gerätebruch, wenn sich ein Teil der Leinen verabschiedet hat, geht



Foto: Alexander Eicher

Beschädigte oder gerissene Gummis - das Rettungsgerät kann nicht weggeschleudert werden

dieser Rat ins Leere und im Falle einer Kollision sollte man erst überprüfen, wessen B-Gurte es sind die man im Begriff ist herunterzuziehen. Unsere Sicherheitstrainingsteilnehmer werfen den Rettungsschirm aus einer dynamischen Flugfigur, einem »gehaltenen Klapper«. Nach einer Umdrehung wird der heruntergezogenen A-Gurt ausgelassen und der Rettungsschirm ausgelöst. Bereits dann sind viele Schirme so stark kollabiert, vertwistet oder verhängt, daß die Piloten froh sind, irgendwelche Leinen ergreifen zu können um diese herunterzuziehen. Und dahin geht dann auch unser Rat; ist eine Deformation mittels B-Stall aus o.g. Gründen nicht möglich, ergreift man eine Handvoll möglichst weit außen angebrachter Leinen (Stabilobereich) und zieht diese Hand über Hand zu sich herunter, bis der Schirm im besten Fall nur noch eine nach oben flatternde Fahne bildet.

Die Deformation des Gleitschirmes sollte aber nur versucht werden, wenn ausreichend Höhe vorhanden ist. Bei Auslösungen in geringer Höhe muß das Hauptaugenmerk immer auf die Bodenannäherung und die Landehaltung gelegt werden.

Rettungsgerätetypen

Die vielen auf dem Markt befindlichen Rettungsgerätetypen unterscheiden sich im Sicherheitstraining nur marginal. Eine schnelle Öffnung wird in erster Linie durch kräftiges Wegschleudern erzielt, weniger durch konstruktive Feinheiten. Auch die Neigung zum Pendeln ist eher von Pilotengeschick, Windverhältnissen und Zufall bestimmt als von technischen Besonderheiten. Festzuhalten ist, daß Doppelkappensysteme tendenziell etwas weniger zum Pendeln tendieren als Einfachkappen. Klar ersichtlich ist jedoch, daß die Sinkgeschwindigkeiten der kleinflächigen Rettungsgeräte aus den Anfangstagen des Gleitschirmfliegens heutigen Maßstäben nicht mehr gerecht werden. Mit etwa 24 m^2 sind sie allenfalls noch für sehr leichte PilotInnen ausreichend. Wer als »Normalgewichtiger« mit solchen Fossilen noch herumfliegt, schadet, bei einer notwendigen Rettungsschirmauslösung möglicherweise der Statistik, die nämlich besagt, daß es praktisch nie zu Verletzungen kommt, wenn die Reserve in einer Notsituation über Land rechtzeitig ausgelöst wird.

Groß -u. Einzelhandel für Sportbekleidung

Unser
Fly Mike Overall



Ihre
zweite Haut !

Fliegeroverall
- atmungsaktive Microfaser
- windundurchlässig, wasserdicht
- durchgehende Reißverschlüsse
- mit Kapuze und vielen Taschen
- 2 Variohalterungen, Funk- und Fototasche

Fordern Sie jetzt unseren Prospekt an !

Fa. Sport Mike, Melanchthonstrraße 8, 96450 Coburg
Tel.: 09561/ 55 22 0 Fax: 09561/ 55 22 8

SECOND CHANCE

Checkflug oder Scheckflug ?

Wir haben das herrliche Herbstwetter für vielleicht die letzten Flüge in diesem Jahr ausgenutzt und sind noch einmal in die Berge gefahren.
Mir fiel ein, daß mein Freund seinen Checkflug nach der neuen Regelung noch nicht hatte. Gesagt, getan, kurz den Fluglehrer am Startplatz gefragt, ob er den Checkflug machen kann. Kein Problem, funken zum Landeplatz und schon ging es los.
Alles bestens. Start, Flug und Landung O.K., nur noch die Bestätigung ins Flugbuch und somit die Lizenz verlängert. Ab in den Shop zum Chef der Flugschule, der dort anwesend war und durch Funk schon Bescheid wußte. Bestens organisiert, haben wir gedacht.
Im Shop werden zwei Kopien vom Flugbuch und von der Lizenz gemacht, Stempel ins Flugbuch und unterschrieben. Bis dahin alles super, aber dann: »Ich bekomme 500 Schilling für die Verlängerung.« Wir haben uns angeschaut, bezahlt und sind gegangen.
Nach kurzer Diskussion zwischen meinem Freund und mir sind wir zu der Meinung gekommen, daß es seine eigene Dummheit war, da er vorher nicht gefragt hat, was es denn kostet. Trotzdem, die Relation zwischen Aufwand und Kosten ist in keinem Fall gerechtfertigt, über 70.- DM für so gut wie keinen zusätzlichen Zeitaufwand ist einfach übertrieben.
Daß es auch anders geht, zeigt mein eigener Checkflug zwei Monate früher, Ende August, Flugschule Lienz. Derselbe Ablauf, gefragt, Checkflug gemacht, alles O.K., verlängert und dann die Frage »Was kostet es ?«. Der Chef der dortigen Flugschule. »Nichts, ist Service am Kunden«, obwohl er mich nicht kannte.
Was lernt man daraus? Vorher fragen was es kostet, evtl. Fluggebiet wechseln und damit die Flugschulen meiden, die einem das Geld aus der Tasche ziehen.

Dieter Brouwer

Anmerkung der Redaktion:
In Deutschland besteht keine Checkflug-Pflicht. Die in Österreich erforderlichen Checkflüge können jedoch auch in Deutschland von Beauftragten für Luftaufsicht, Prüfern und Fluglehrern abgenommen werden.

Küstensoaring auf der Insel Bali



Am Mt. Batur, einem schlafenden Vulkan, kann man mit Hilfe eines einheimischen Fluglehrers fliegen. Von Denpasar geht es nach Nusa Dua - Bali Clipp. Enge Straßen, viel Verkehr, schlechte steinige Wege, gerade noch befahrbare Pisten. Nach dem Start (Startplatz mit Windsack) bietet sich beim Soaren in laminarer Luft ein wunderbares Panorama auf Land und Meer. Wann der Flugtag beendet werden soll, bestimmt oft der Pilot selbst, 2-3 Std. oder bis Sonnenuntergang, der Startplatz ist zugleich der Landeplatz.

Heinz Uhly

Ehrungen und Reinigungsaktion

Wieder wurde unsere alljährliche Reinigungsaktion der beiden Fluggelände Winzer und Kallmünz durchgeführt. Neben dem Einsammeln von Unrat und Abfällen wurden auch Pflegemaßnahmen, wie Renaturierung von Startplätzen und das Ausholzen abgestorbener Äste durchgeführt. Nachdem das Gelände in Kallmünz in der Pflegemaßnahme für Magertrockenrasen im Landschaftspflegeverband aufgenommen ist, wurde dementsprechend sensibel vorgegangen. Nach getaner Arbeit traf man sich dann am Abend zum traditionellen Spanferkelessen mit Ehrungen. Vergeben wurden der Streckenflug- und Vereinspokal 1997. Folgende Mitglieder waren erfolgreich:
Streckenflugpokal '97: 1. Platz, Schorsch Höcherl; 2. Platz, Heinz Held; 3. Platz, Arthur Bachmann.
Vereinspokal '97: 1. Platz, Hermann Karl; 2. Platz, Reinhold Feuerer; 3. Platz, Heino Hasselmann.
Besonders erfreulich war die Aufnahme des 100sten Mitglieds, wobei die Frauenquote im Verein wieder einen Schub nach vorne bekam. Nachdem gut gespeist wurde, kamen noch bei einer spontanen Sammelaktion DM 330.- zusammen, welche von der Vereinskasse dann auf DM 500.- aufgebessert wurden. Dieser Beitrag wird für einen guten Zweck an die Marktgemeinde Kallmünz weitergeleitet werden. Die rundum gelungene Veranstaltung beweist wieder, daß ein Verein nur durch die Mitglieder lebt.
Gleitschirmclub Ratisbona

Helmut Rauscher

Belohnung: DM 500.-

Am 14. Juni 1997 ereignete sich bei unserem Fluggelände in 71384 Weinstadt, Schönbühl, ein Flugunfall. Ein derzeit noch nicht bekannter Gleitschirmpilot versuchte an diesem Tag bei starkem Nordostwind einen Naturstart in der Nähe der Modellfliegerstartplätze. Vermutlich wegen des starken Windes wurde er ins Lee abgetrieben und kollidierte dort mit einem Schornstein der Jugendheimanlage. Der Kamin wurde dabei so stark beschädigt, daß er erneuert werden mußte.
Aufgrund des Vorfalles wurde unser Fluggelände erheblich gefährdet. Nur dadurch, daß unser Verein einen Teil des Schadens aus der Vereinskasse bezahlt hat, konnte ein Flugverbot durch den Geländeeigentümer verhindert werden. Der Gleitschirm- und Drachenflug e.V. Die Remstäler setzt eine Belohnung über insgesamt DM 500.- für denjenigen aus, dessen Hinweise zur Feststellung des betreffenden Piloten führen. Hinweise werden auf Wunsch vertraulich behandelt.
Hinweise an: Gleitschirm- und Drachenflug e.V., Die Remstäler, Lothar Schweizer, Ginsterweg 26, 71384 Weinstadt, Tel. 07151/609337.

Lothar Schweizer



DAeC-Ehrung für Berliner UL-Schleppilot

Der 39jährige gebürtige Schwabe Peter Schühle gehört zu den Pionieren in der Drachenflieger- und UL-Szene. Als Lehrer war er viele Jahre an einer bayrischen Flugschule tätig, bevor er Anfang der 90er Jahre nach Berlin ging und zum Gründungsmitglied der Schleppgemeinschaft Segeletz-Berlin wurde. Den Piloten dieses kleinen Drachenflugvereins half er dadurch buchstäblich auf die Sprünge. Mit viel Ausdauer, Geschick und einem Trike, das er den Mitgliedern zur Verfügung stellt, schleppt er sie regelmäßig in die Thermik der Mark Brandenburg. Ohne sein flexibles und uneigennütziges Engagement wären die großen Flugerfolge der Berliner Drachenflieger in jüngster Zeit nicht vorstellbar, weshalb ihm vom Berliner DAeC-Präsidenten Carsten Lindemann jetzt die silberne Ehrennadel für seine über fünfjährige Vereinsaufbauarbeit verliehen wurde.

Schleppgemeinschaft Segeletz-Berlin
Claus Gerhard



Jahreshautpversammlung

Nach einem Rückblick auf die Ereignisse im Gleitschirmsport allgemein wurde über die guten Erfolge der Leistungsträger im Verein bei Ligawettbewerben und deutschen Meisterschaften berichtet.
Als 1. Vorsitzender wurde Wolfgang Arnold fast einstimmig wiedergewählt. Das Jahr 1998, in dem der Club sein 10jähriges Bestehen feiern wird, soll mit verstärkten Aktivitäten für noch mehr Sicherheit in das nächste Jahr führen.
In professioneller Aufmachung stellt der 1. Parafly-Club Schwaben sein Jahresprogramm 1998 vor. Zum 10jährigen Jubiläum enthält das Heft neben den Rubriken »Was man über das Gleitschirmfliegen wissen sollte...! und »Der 1. PCS stellt sich vor - ein Rückblick auf die Geschichte des Clubs' - von Achim Runge, dem Gründer und langjährigen 1. Vorsitzenden. Der Terminkalender verzeichnet in jedem Monat einen Clubabend, z.T. mit Referaten renommierter Fluglehrer, Hersteller und Testpiloten. Vorgesehen sind 26 Ausfahrten über ein Wochenende bis hin zu 14 Tagen. Die Ziele liegen im Alpenraum, aber auch in Teneriffa und Südkalifornien. Übrigens: an den Ausfahrten dürfen auch Gleitschirmflieger anderer Clubs teilnehmen.
Unter der Überschrift »Weitere Infos für Gleitschirmflieger« findet man wichtige Adressen des Clubs und des DHV, Telefonnummern für Wetterinformationen sowie die Liste der Clubmitglieder mit Wohnort und Telefonnummer.
Der 1. PCS bedankt sich bei den Firmen, die durch ein Inserat einen großen Teil der Kosten dieses mit Farbbildern aus dem Clubleben ausgestatteten Programms getragen haben. Ein Exemplar des 54 Seiten starken Heftes kann man gegen einen Kostenbeitrag von 10 DM + Porto bei unserem Schriftführer Thomas Schäfer, Tel. 0711/7970275, bestellen. Die neue Internet Adresse des 1.PCS lautet http://pcs.mkdesign.com.

1. Parafly-Club Schwaben
Wolfgang von Brunn





»OBERFRANKEN TV« WAR DABEI!

Beim Winden-Schlepp-Pokal, der erstmals vom Drachenfliegerclub »Görauer Anger e.V.« (DGA) und den Nordbayrischen Drachenfliegern (NBD) gemeinsam in Siegritz bei Forchheim ausgetragen wurde, landete Ernst Lehmann von den DGA's auf Platz 1. Bei den Damen gewann Christine Pfab. In der Mannschaftswertung siegten die NBD's.
Es wurde auf eine Ausklinkhöhe von ca. 400 Meter geschleppt und nach dem Ausklinken bis zu vier Stunden geflogen. Die weiteste Strecke legte Peter Götz mit 98 Kilometern zurück.
Gewertet wurden Flugzeit und Punktlandung in einem Kreis von 50 Metern bzw. beim Streckenflug die zurückgelegten Kilometer. Für die Piloten hat das Hochschleppen mit der Winde den Vorteil, daß unmittelbar neben dem Startpunkt der Landepunkt liegt, so daß der Drachen zwischen den Flügen nicht immer auf- und abgebaut werden muß. Auch die zahlreichen Zuschauer kamen auf ihre Kosten und konnten den gesamten Ablauf des Wettbewerbes vom Start bis zur Landung hautnah verfolgen. Der Wettbewerb konnte dadurch mit seinen drei Wertungsflügen ohne Unterbrechung durchgezogen werden.
Der Gewinner des Schleppwettbewerbes hatte nach der Siegerehrung drei Tandemflüge gestiftet, die unter den Zuschauern verlost wurden. Die einhellige Meinung der Gäste war, dieses einmalige Erlebnis jederzeit zu wiederholen.

Drachenfliegerclub Görauer Anger
Lothar Lassock

Vereinsmeisterschaft

Der Wettbewerb um die Vereinsmeisterschaft wurde auf dem »Schlatthof-Schleppgelände« des befreundeten Gleitschirm- und Hängegleitervereins »Drei-Kaiser-Berge-Waldstetten« bei Schwäbisch Gmünd durchgeführt. Bei optimalem Wetter für Teilnehmer und Zuschauer hatten die Piloten und Pilotinnen zwei Wertungsdurchgänge zu absolvieren. Die Drachen- und Gleitschirmflieger wurden getrennt gewertet.
Im ersten Durchgang mußte durch Abwerfen eines Ballsäckchens aus ca. 100-150 m Höhe ein markierter Punkt am Boden so nah als möglich getroffen werden.
Im zweiten Flug mußte die geflogene Zeit, die ein Pilot nach dem Ausklinken vom Schleppseil bis zur Landung benötigt, geschätzt und eine möglichst genaue Landung in einen Kreis absolviert werden.
Matthias Dubberke konnte seine vorher geschätzte Flugzeit von 1 Minute und 55 Sekunden bis auf die Sekunde genau einhalten. Damit sicherte er sich den Gesamtsieg der Vereinsmeisterschaft mit 188 von insgesamt 200 möglichen Punkten. Auf dem zweiten Platz landete Reiner Braun mit 177 Punkten vor Siegfried Marschall.
Bei den Drachenfliegern gingen nur zwei Piloten an den Start. Hier gewann Hans-Dieter Keim mit 165 Punkten. Zweiter wurde Lothar Schweizer, der seine Chance auf den Titel durch eine verpatzte Landung buchstäblich im Sand begrub.

Gleitschirm- und Drachenflug »Die Remstäler«
Wolfgang Deuschle

Unfallfreie Flüge

Nachdem mittlerweile einige Jahre des GS-Windenschleppbetriebs auf eigenem Fluggelände erfolgreich verlaufen sind, konnten wir vom Paragliding Club Nordwest nach dem Abfliegen im Herbst 1997 die erfreuliche Feststellung machen, daß seit Beginn des Windenschleppbetriebes im Jahr 1994 auf unseren Schleppstrecken (1.200 m bis 2.300 m) bei 26831 Bunde/Leer (Ostfriesland) nicht ein einziger Unfall passiert ist.
Hatten wir Anfangs nur zwei Windenfahrer im Verein, so besitzen jetzt ca. 50 % der GS-Piloten die Windenfahrer-Berechtigung. Gastpiloten sind bei uns willkommen.
Info: Jörn Kunst, Edzardstr. 58, 26789 Leer, Tel.: 0491/66575

Paragliding Club Nordwest
Eckhard Rosin

Info-Stand und Fliegerfest

Bei den diesjährigen Flugtagen des Aero-Club Saar in Marpingen hatte der Drachenfliegerclub Saar die Gelegenheit, sich selbst und den Drachenflugsport mit einem Info-Stand im eigens eingerichteten Informations-Center zu präsentieren.
Anhand von Standtafeln konnten sich die ca. 5.000 Besucher über das Drachenfliegen, die Ausbildung, den Naturschutz und die Sicherheit bis hin zu nationalen und internationalen Rekorden informieren. Eine sehr gelungene Dokumentation eines von Lothar Horras im Saarland geflogenen FAI-Dreiecks fand sehr großes Interesse.
Vereinsmitglied Günther Burghardt ergänzte unseren Stand mit einer Ausstellung des 1. Hängegleitermuseums der Welt. Die geplante Winden- und UL-Schleppaktivitäten beschränkten sich leider wegen des starken Seitenwindes auf jeweils einen Schlepp. Beide Vorführungen fanden allerdings große Beachtung.
Unser Info-Stand wurde sowohl von den Besuchern, als auch den Veranstaltern der Flugtage sehr positiv aufgenommen. Auch der Flugtag des DFC Saar unter Einbeziehung der Bevölkerung und befreundeter Vereine im Fluggelände Pfeffelbach wurde ein voller Erfolg.
Bei strahlendem Sonnenschein und einem schwachen SO-Wind konnten wir den ca. 1.000 Zuschauern und Gästen Rampenstarts sowie Einfach- und Doppelsitzerschlepps an der stationären Winde vorführen. Auch die Mitfluggelegenheit im Doppelsitzerdrachen von der Rampe wurde begeistert in Anspruch genommen.
Abgerundet wurde das Programm durch Überflüge von Ultraleichtflugzeugen und einem F-Schlepp-Verband des ASC Dudweiler.
Der während des ganzen Tages durchgeführte Spaßwettbewerb wurde vor allem von den Nachwuchspiloten mit großer Begeisterung angenommen. So entfielen dann auch die meisten Preise bei der anschließenden Siegerehrung auf A-Schein-Aspiranten.
Anhand der Ausstellung einiger Exponate und Info-Tafeln des 1. Hängegleitermuseums der Welt konnten sich die Besucher über die Entstehung und Entwicklung des Drachenfliegens informieren.
Ich glaube, es ist uns gelungen, einer großen Zahl von Menschen ein umfassendes Bild vom Drachenfliegen zu vermitteln und einige Vorurteile gegenüber unserem schönen Sport zu nehmen.

Drachenfliegerclub Saar
Elisabeth Höhn

Schleppen bei Bonn

Die Windenschleppgemeinschaft »Mömerzheim« wünscht allen Piloten einen guten Start in die neue Saison.
Das Schleppgelände »Mömerzheim« liegt zwischen Bonn und Euskirchen und verfügt über Schleppstrecken von bis zu 1.400 Metern für alle Windrichtungen.
Wer 1998 mit dabei sein möchte, kann uns werktags von 8.00 bis 16.00 Uhr unter 0228/572349 oder 0228/572077 sowie nach Feierabend unter 0228/347090 telefonisch erreichen. Bitte meldet Euch telefonisch an.

Windenschleppgemeinschaft »Mömerzheim«
Hans Koch



Stand auf Altstadtfest

Der Gleitschirmverein Rennsteig aus Tettau/Oberfranken organisierte heuer zum zweiten Mal einen aufwendig gestalteten Stand auf dem Altstadtfest in Kronach.
Der Verein informierte an diesem Tag zahlreiche Besucher über die Möglichkeiten des Gleitschirmfliegens im Franken- und Thüringerwald. Mit Prospektmaterial vom Fluglehrer Schorsch Höcherl über die Ausbildung zum Gleitschirmpiloten, interessanten Videos, der vereinseigenen Winde und vielem anderen mehr konnten etliche Besucher des Altstadtfestes für unsere Sportart begeistert werden. Des weiteren standen Gutscheine für Tandemflüge und Schnupperwochenenden zum Verkauf. Dank des guten Wetters und der Mithilfe zahlreicher Vereinsmitglieder wurde diese Veranstaltung ein voller Erfolg.

Gleitschirmverein Rennsteig
Dagmar Laackmann

Weihnachtsfeier und Pilotenehrung

Die Mitglieder des Gleitschirmclubs Inntal treffen sich allmonatlich im Gasthof Kraxenberger in St. Margarethen. Dabei finden Vorträge zur Weiterbildung statt und werden Erfahrungen und Neuigkeiten ausgetauscht. Der Dezembertreff, diesmal gemeinsam mit dem Nachbarclub Samerberg ausgetragen, war ein voller Erfolg. War er doch Weihnachtsfeier und Ehrung der Wettbewerbspiloten zugleich. Beim vereinsinternen Streckenflugpokal war Stefan Bocks, der bereits »Deutscher Streckenflugpokalsieger« war, nicht zu schlagen. Seine beiden Flüge vom heimischen Sulzberg übers Karwendel bis nach Landeck mit 134 km und von Bayrischzell nach Ischgl mit 90 km brachten ihm 582 Punkte. Reinhold Parl belegte mit 288 Punkten den 2. Platz, gefolgt von Alfons Bauer (141 Punkte), Hans Raffler (115), Wastl Dengler (96), Günther Klenner (65) und Robert Buhleier (63). Geehrt wurden auch die Teilnehmer des »Deutschen Streckenflugpokales«.
Im kommenden Jahr sind wieder Streckenpokale ausgeschrieben. Sie werden vom Club gefördert und wir hoffen, daß wieder einmal eines von den Mitgliedern ganz vorne mitmischen wird.

Gleitschirmclub Inntal
Sebastian Dengler

Vorstand bestätigt

Die Jahreshauptversammlung war auch dieses Jahr wieder zahlreich besucht, was auf großes Interesse der Piloten zurückzuführen ist.
Die Neuwahlen brachten folgende Ergebnisse:
1. Vorstand Paul Raggl, 2. Vorstand Peter Kratz, Finanzverwalter Peter Wohner, Sportwart Drachen Thomas Weber, Sportwart Gleitschirm Heinz Moosburger, Gleitschirmreferent wurde Alex Palmberger. Leider hat sich Karl-Heinz Funk nach 15 Jahren Amtszeit nicht mehr zur Wahl als Finanzverwalter gestellt, noch mal ein Vergelt's Gott für seine Arbeit. Auch Werner Sterl stellte sich nach 5 Jahren als Sportwart nicht mehr zur Wahl.
Der Vorstand möchte sich auf diesem Weg noch mal bei allen bedanken, die für den Verein dieses Jahr vorbildliche Arbeit geleistet haben.

Ammergauer Drachenflieger
Werner Sterl

Start vom Zugspitzplateau



Zu einem unvergeßlichen Erlebnis wurde der gemeinsame Ausflug des 1. Sächsischen Drachenfliegerclubs Thierfeld zu der fast 3.000 m hohen Zugspitze.
Am letzten September-Wochenende erwartete uns die Zugspitze bei herrlichem Sonnenschein und die Flugbedingungen waren für unser Vorhaben ideal.
Das Fliegen von den Bergen ist für uns Drachenflieger aus dem Erzgebirge immer etwas besonderes, da wir auf unserem Fluggelände zwischen Thierfeld und Hartenstein nur mit Hilfe der Schleppwinde bzw. im UL-Schlepp in die Luft kommen.
Nach sauberen Starts nutzten viele die ruhige Herbstthermik für längere Flüge rund um die Zugspitze und alle waren vom herrlichen Panorama beeindruckt.

Thierfelder Drachenflieger
Dieter Sommermeier

Große Feier

Im Rahmen der 1050-Jahr-Feier der Stadt Möckern vom 21.05. - 24.05.98 laden wir alle Drachen- und Gleitschirmflieger zu den von uns organisierten Flugtagen ein.
Der Bürgermeister läßt zu diesem Anlaß ein Festzelt direkt am Fluggelände aufstellen. Fliegen und Feiern ist angesagt. Höhepunkte am Boden und in der Luft sind vorgesehen. So treffen sich z. B. am 1. Flugtag (21.05.98) ca. 23 Himmelfahrtswagen der Umgebung zu einem Schönheitswettbewerb mit Prämierung. Es kann sich jeder vorstellen: „Da bleibt kein Auge trocken".
Am Samstag, den 23.05.98 um 14.00 Uhr wird ein Spaßziellandewettbewerb alle Gleitschirm- und Drachenflieger fordern. Die Sieger werden mit Geldpreisen belohnt.
Campen am Fluggelände ist erwünscht und kostenlos.
Durch den Sportlerball im Festzelt wird der Sonnabend seinen Abschluß finden. Unsere befreundeten Fliegerclubs Burg und Schönebeck werden mit Motormaschinen, Segelflugzeugen und ULs sowie Fallschirmspringen und Ballonfahren für Bewegung in der Luft sorgen.

1. Mitteldeutscher Gleitschirm- und Drachenflieger-Verein
Wolfgang Mathews

100 Kilometer für einen guten Zweck

Wem gelingt der erste Gleitschirmstreckenflug vom Wank mit mehr als 100 km? Das war lange Zeit die große Frage unter den Werdenfelser Gleitschirmfliegern. In der vergangenen Thermiksaison hat es sich der ansässige Club »Gleitschirmsegler Werdenfels« sogar DM 1.000.- Preisgeld kosten lassen, um die einheimischen Gleitschirm-Cracks zu solch einem Rekordflug zu animieren.
Am 29. Mai 1997 dann endlich eine vielversprechende Wetterlage. Starke Thermik. Wolkenbasis um 3.000 m und ein frischer Wind aus Nordost. Uli Wiesmeier, in der Szene kein unbeschriebenes Blatt, und der Nachwuchspilot Sepp Niederstätter packten die Gelegenheit beim Schopf und entschieden sich für das Ziel Bahnhof Scuol, mitten im Engadin, 101,5 km Luftlinie vom Wankstartplatz entfernt.
Ihre gemeinsame Reise führte über den Kramer zum Daniel, weiter zum Grubigstein und das Inntal entlang nach Landeck. Über dem Venetberg gelang der Einstieg ins Engadin. Nach 67 km mußte Sepp Niederstätter nach einem kleinen Flugfehler leider in Tösens landen. Wiesmeier kämpfte sich jedoch gegen den immer stärker werdenden Maloja-Wind in insgesamt 5,5 Std. Flugzeit bis ins Ziel am Bahnhof Scuol und holte sich somit den DM 1.000.- Siegerscheck, der ihm anläßlich der Club-Weihnachtsfeier beim Gschwandtnerbauer vom 2. Vorstand Theo Reindl und Heribert Stadler übergeben wurde.

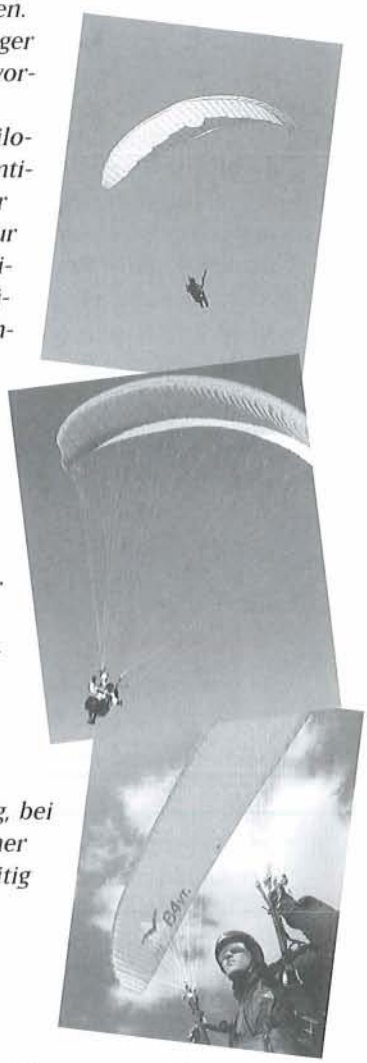


Wiesmeier entschloß sich spontan, das viele Geld nicht selbst einzustecken, sondern für einen wohltätigen Zweck zu spenden. »Wir haben soviel Spaß mit unserem Sport. Der Flug ins Engadin war schon Belohnung genug. Da sollen Menschen, die nicht so viel Glück besitzen wie wir, auch etwas davon haben. Ich werde mich dafür einsetzen, daß »Fliegen für einen guten Zweck« im Verein jährlich eine feste Einrichtung wird. Nächstes Jahr müssen wir halt dann 120 km fliegen.«
Der Scheck ging an den Kunterbunt e.V. in Murnau. Dieser gemeinnützige Verein organisiert und gestaltet sportliche und kulturelle Aktivitäten mit geistig behinderten Menschen.
Spendenkonto: Raiffeisenbank Murnau, BLZ 701 694 69, Kto. 60 925

Gleitschirmsegler Werdenfels
Uli Wiesmeier

2er-Diskussion

Ich glaube, mit der derzeitigen Diskussion um die 2er-Gleitschirme, wird man den neuen Intermediates nicht ganz gerecht. Ich kenne eine ganze Reihe älterer 2er-Schirme, die recht tückisch waren. Dagegen ist der grüne Bereich heutiger Konstruktionen deutlich größer geworden.
Problematisch für den ungeübten Piloten ist eher das hohe Leistungspotential der neuen Schirme. Immer wieder sehe ich Flieger im Geradeausflug zur Wolkenbasis aufsteigen oder in Kreisen, die an großzügige Alpenrundflüge erinnern, in der oberen Turbulenzzone der Blauthermik auftauchen. Wenn es dann in dieser anspruchsvollen Umgebung den Schirm aus heiterem Himmel zerlegt (und das kann doch mit jedem Schirm passieren), sind diese Piloten natürlich überfordert. Mit einem anderen Schirm wären sie aber bei ihrem Flugkönnen gar nicht in diese gefährliche Flughöhe/-lage gekommen. Ähnlich ist es mit dem Schnellabstieg. Hat man Angst vor dem B-Stall oder der Spirale, dann wird es beim minimalen Sinken der neuen Schirme ganz schön schwierig, bei sich änderndem Wetter oder bei einer falschen Start-entscheidung rechtzeitig wieder auf den Boden zu kommen.



Franz Nikolaus Metzger

Anmerkung der Redaktion:
Moderne Gleitschirme der Gütesiegelklassen 1, 2 und 3 sind im minimalen Sinken fast identisch. Die »Zerleger aus heiterem Himmel« sind einzig durch aktives Fliegen zu verhindern. Die Geräte der einzelnen Klassen reagieren allerdings extrem unterschiedlich auf falsche oder zu späte Pilotenreaktionen.

»Taxi-Peter« wird Vereinsmeister

Dank dem perfekten Wetter wurde die Vereinsmeisterschaft des Gleitschirmclubs Schwäbische Alb, kurz GSC, zum wiederholten Mal ein voller Erfolg. Streckenflug, Zielflug, Bojen umrunden und auf einem Strohballen mit einer Fläche von einem Quadratmeter zu landen, standen auf dem Programm des schwäbischen Fliegerclubs. Um das ganze auch so publikumswirksam wie möglich zu gestalten, wurde der ganze Wettbewerb im Übungsgelände der Göppinger Flugschule durchgeführt, die daraus gleich den Bläsiberg-Cup kreierte. Nach immerhin 4 gewerteten Durchgängen stand nach einer minutiösen Auswertung der verdiente Sieger fest: eines der dienstältesten Clubmitglieder, Peter Gottstein aus Bartenbach auf seinem Edel Energy!
Diese Vereinsveranstaltung hat mal wieder gezeigt, daß auch Wettbewerbe nicht nur für die Beteiligten ohne Streß und mit viel Vergnügen stattfinden können.

Gleitschirmclub Schwäbische Alb
Klaus Irschik

Fliegerfest

Zu einem vollen Erfolg wurde das Fliegerfest von Para-air Augsburg West, schönes Wetter, tolle Flugschau und viel Spaß für die Teilnehmer und die Zuschauer. Viel Arbeit hatten die Schleppwindenführer von uns und vom Nachbarclub, den Ellerbacher Gleitschirmfreunden, die auch mit ihrer Winde kamen und uns unterstützten. Nahezu 100 Starts mit Gleitschirmen und Drachen wurden absolviert. Viele Besucher machten vom Angebot einmal selbst zu fliegen Gebrauch und starteten Huckepack mit Peter und Frank im Tandem über die Heimat. Ein Großluftballon mit 8 Passagieren entschwebte in den blauen Himmel. Jerry konnte den Andrang zum Mitflug im Ultraleichttrike kaum bewältigen. Die größte Sensation war der Drachenflugsimulator mit dem Autokran. Weit über 100 Besucher mußten die Helfer um unseren Kranfahrer und Gleitschirmflieger Hermann unter den Drachen hängen, in die Höhe bringen und einige Runden drehen lassen. Sämtliche Dorfhonorationen vom Bürgermeister und Gemeinderäten bis hin zu den vielen Kindern wollten ihr Dorf aus 20 m Höhe einmal sehen. Gleichzeitig drehten einige Gleitschirmflieger auf über 1000 m über Grund auf.
Selbst gebaut haben unsere Mitglieder Willi Hagenbusch und Wolfgang Theisinger ihre Doppeldeckerflugzeuge vom Typ „Kiebitz B". Kein Wunder, daß beide voller Stolz ihre Runden im Tiefflug über dem Flug- und Festplatz drehten. Willi stellte auch seine zum Teil über 20 Jahre alten Drachen aus. Über die Gleitschirm- und Fotoausstellung, sowie durch den DHV-Touch-Screen-PC und Informationsmaterial konnten die Besucher Einblick in den Flugsport bekommen. Es kamen an diesen 2 Tagen weit über 2000 Menschen mit unserem Sport in Kontakt. In der Presse wurde 18mal vor und nach dem Fest über uns berichtet, im lokalen Radiosender waren wir zu hören. Das schwäbische Regionalfernsehen „TV Schwaben" zeigte eine zweistündige Sendung in 2 Teilen über unseren Flugtag.

Para-air Augsburg West
Engelbert Kohler

Vereinsberg Buttenhausen

Seit einiger Zeit darf in Buttenhausen regulär geflogen werden. Nichtmitglieder dürfen jedoch nur im Beisein eines Vereinsmitgliedes fliegen und müssen in Besitz eines A-Scheines sein.
Sehr wichtig: Bitte den vorgeschriebenen Landeplatz benutzen!
Um den Erhalt des Geländes zu sichern, bitten wir alle Piloten diese Richtlinien einzuhalten.
Info unter: 07127/51479 Susanne

Susanne Arnold



Aktiver Verein

Ein recht rührriger Club sind die Gleitschirmflieger Saar Pfalz. Außer den gemeinsamen Ausfahrten werden Informationsabende veranstaltet, überhaupt wird positive Öffentlichkeitsarbeit großgeschrieben. Der Erlös der Weihnachtsfeier wurde z. B. dem DRK, Arbeitskreis für Behinderte, Hüttersdorf gespendet.
Wer sich für den Club interessiert, wendet sich an Stefan Truar Tel/Fax 06887/92213 ,
Internet: http:home.t-online.de/home/witthaus/gfsp.htm,
e-mail: STruar@t-online.de

Stefan Truar

Nikolaus kam mit dem Gleitschirm

Lange schon hatten bunte Gleitschirme über dem verschneiten Wiedtal still ihre Kreise gezogen, da kamen sie endlich: der Nikolaus und sein Knecht Rupprecht mit dem großen Sack. Die Kinder staunten nicht schlecht, denn diesmal kam der Nikolaus nicht mit dem Pferdeschlitten, er kam direkt vom Himmel und landete mit dem Tandem-Gleitschirm vor den großen Augen der Kinder.
Die Piloten vom Drachen- und Gleitschirmclub Siebengebirge, Edmund Plag und Tom Dörrer, hatten ganze Arbeit geleistet und ihre himmlischen Passagiere sicher und sanft zur Erde gebracht - was das Publikum mit lebhaftem Beifall quittierte.
Auch Petrus schien daran Gefallen zu haben. Entgegen der Vorhersage schickte er am Nikolaustag dem Wiedtal keinen Regen, sondern sanften Südwind, der den Piloten lange Flüge über der verschneiten Landschaft gestattete.
So waren denn alle zufrieden, als das »Nikolausfliegen« des DGC Siebengebirge im Hotel Strandcafe in Roßbach zum gemütlichen Teil überging. Der Nikolaus holte aus seinem Sack Leckereien für die Kinder und Knecht Rupprecht hatte im Flug offenbar seine Rute verloren oder hatte sie vor lauter Aufregung vergessen mitzunehmen - schließlich fliegt so ein Knecht Rupprecht ja nicht jeden Tag mit dem Gleitschirm.
Ein Passagierflug mit dem Tandemschirm ist die beste Art, das Gleitschirmfliegen kennenzulernen. Dies ist nicht nur ein unvergeßliches Erlebnis, es ist auch ein sicheres Vergnügen. Im Gegensatz zum Autofahren dürfen nämlich nur speziell ausgebildete Tandempiloten einen Passagier befördern. Einige Mitglieder des DGC Siebengebirge sind erfahrene Tandempiloten. Wer sich dafür interessiert kann sich an Edmund Plag, Tel. 02638/94337, wenden.
Infos über Aktivitäten des Vereines gibt es unter Tel. 02638/94376 (Bandansage) oder im Internet: http:members.aol.com/dgcsg/home.htm

Drachen- und Gleitschirmflieger Club Siebengebirge
Hartmut Schlegel



Spaßfaktor Fliegen: Ein gemeinsames Erlebnis

32 tapfere Gleitschirmflieger kamen im Oktober in Tirol zusammen, um sich den spannenden Aufgaben beim Wettbewerb der Flugschule Drachensport Brodbeck zu stellen. In Zams - in der Nähe von Innsbruck hatten Chefflieger Herman und sein Team optimale Bedingungen für die Veranstaltung gebucht: Verpflegung in einem 4-Sterne-Hotel, die Talstation der Bahn direkt vor der Haustür, 1.400 Höhenmeter zwischen Start- und Landeplatz. Im Pauschalpreis waren natürlich auch optimales Wetter und - für die Jahreszeit - gute thermische Bedingungen inbegriffen.
Über Schätz-, Zeitflug- und Landepunkte ermittelten die Piloten in drei Durchgängen die Gewinner. Damen und Herren flogen in einer gemeinsamen Wertung, die Tandempiloten bildeten eine eigene Kategorie. Trotz des Wettkampffiebers stand aber der Spaß und das gemeinsame Fliegen an oberster Stelle. Die Aufgaben waren deshalb auch so gestellt, daß die Gewinnchancen gleichermaßen verteilt waren. Am Start sorgte Wettbewerbsleiter Fritz Hoffmann für einen reibungslosen Ablauf. Trotzdem setzte sich die Erfahrung der versierten Piloten am Ende durch. Torsten Brodbeck belegte noch vor seinem Bruder Jochen den ersten Rang. Auf den dritten Platz kam Helmut Maag. Bei einer kleinen Feier im Stammhotel - bei der das Team Brodbeck einen legendären Auftritt hatte - erhielten aber nicht nur die vorderen Plätze Pokale und Preise.
Jeder Teilnehmer nahm eine Auszeichnung mit nach Hause. Dabei konnten die Flieger aus einer lukrativen Palette der Gleitschirmflieger-Industrie wählen: Helme, Overalls, T-Shirts, Bücher und vieles mehr versüßten auch die hinteren Ränge. Die Tandemkonkurrenz gewann Torsten Brodbeck vor Mathias Kaiser und Jochen Brodbeck.

Markus Scheid

Mitgliederversammlung

Der Vorsitzende Wolfgang Matthews faßte das vergangene Flugjahr mit seinen Höhepunkten zusammen. Dazu gehörten neben dem Novum, 1 Jahr fast ununterbrochen an den Wochenenden geflogen zu sein (letzter Flugtag 1996 war der 22.12.96), das Sicherheitstraining mit Packerlehrgang im Januar 1997, der Vereinsgeburtstag im Februar 1997, der Mitteldeutsche Streckenflugpokal Ende Juni 1997 und ein Flugurlaub nach Österreich, der jedem offenstand.
Positiv für unseren Verein, der derzeit 13 Mitglieder zählt (davon 9 aktive Piloten): Im zurückliegenden Jahr gab es keine Flugunfälle und jeder setzte sich bewußter für die Sicherheit des anderen ein, was aufgrund wachsender Routine im Flugbetrieb oft gar nicht so selbstverständlich ist.
1998 stehen auch wieder fliegerische Höhepunkte an, zu denen wir an dieser Stelle schon einladen möchten. Das trifft besonders auf das Flugfest zur 1050-Jahr-Feier der Stadt Möckern vom 21.5.98 bis 24.5.98 und die 1998er Ausgabe des Mitteldeutschen Streckenflugpokales Mitte Juni zu. Dazu kommen natürlich alle schönen Wochenenden des Jahres 1998, an denen wir unsere Winde für all jene aus der Garage holen, die das Fliegen mit dem Drachen und Gleitschirm zu ihrer großen Lebensfreude gemacht haben.

1. Mitteldeutscher Gleitschirm- und Drachenfliegerverein
Hartmut Heinrichs

Früh übt sich



Selbst die Jüngsten trainierten mit beim Sicherheitstag des GSC Colibri in der Günterstaler Turnhalle. Neben Rettungsgerätewerfen und einem Selbstpackerkurs konnten auch Abseiltechniken geübt werden

GSC Colibri
Achim Müller

Wiederwahl von Kurt Luther

Kurt Luther vom 1. Odenwälder Drachenflieger-Club hat sich bei der Jahrestagung der hessischen Drachen- und Gleitschirmflieger am 8. November 1997 in Poppenhausen/ Wasserkuppe, bereit erklärt, nachdem er schon seit 1977 der Kommission angehört, für die nächsten 3 Jahre wieder den Vorsitz zu übernehmen. Er wurde einstimmig gewählt.
Als sein Stellvertreter und Sportreferent ist Peter Kaltenhofer vom gleichen Club, der seit 1985 der Kommission angehört, ebenfalls einstimmig gewählt worden.

Hessischer Luftsportbund





100-km-Marke nicht »geknackt«

Obwohl sich die am internen Streckenflugpokal teilnehmenden Gleitschirmflieger (leider keine Drachenflieger) des DGFC Höxter alle Mühe gaben, konnte keiner die »magische« 100-km-Marke erreichen. Somit blieb 1997 zwar das erhoffte Highlight aus, doch das Jahr war wesentlich besser als 1996 und nicht ohne Höhepunkte.

Mit 2 Zielflügen über 60 km, wobei der erste nach 85 km bereits um 14:30 Uhr gezwungenermaßen endete, übernahm Udo Kleinert früh die Führung und festigte sie mit einem späten 23-km-Flug. Um den zweiten Platz entbrannte ein heißer Kampf, den schließlich Karsten Junker (40 u. 25 km FS) gegenüber Achim Ehlers (40 u. 23 km FS) knapp gewann. Bemerkenswert war, daß es sich aber allen Streckenflügen ausschließlich um Alleinflüge handelte.

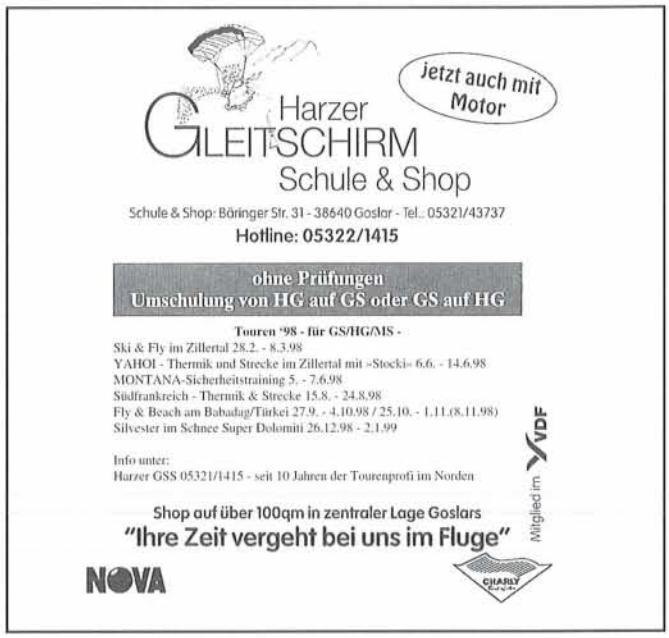
Die Wertung für den vereinsinternen Streckenflugpokal erfolgte analog zum DHV-Reglement, jedoch mit deutlich reduzierter Dokumentation, so daß alle Vereinsmitglieder mit der entsprechenden Berechtigung daran teilnehmen konnten.

Der an einem Tag ausgetragene Spaßpokal war ebenfalls ein knappe Angelegenheit. Hier konnte sich der 1. Vorsitzende Friedrich Flemming-Schmidt mit einer Punktlandung und einer Abweichung von 3 Sek. von seiner Schätzzeit den Sieg vor Marc Winkler sichern, der mit vollem Einsatz und Rückenwind zwar die Punktlandung erfolgreich meisterte, aber 1 Minute neben seiner vorausgesagten Flugzeit lag. Den dritten Platz sicherte sich Franz Kröger.

Ein in diesem Ausmaß eher nicht erwarteter Erfolg wurde die Teilnahme des Vereins an einem Stadtfest, an dem sich alle Höxteraner Vereine mit Infoständen beteiligen konnten. Neben vielem Info-Material, das reißenden Absatz fand, waren vor allem die Tombolalose zu Gunsten der Kinderkrebshilfe der Renner, denn dort gab es Tandemflüge zu gewinnen. Hier muß man vor allem Jörg Elberg für seinen Einsatz danken. Er schaffte es irgendwie, seine Termine und die Gewinner mit dem Wetter zu koordinieren.

Drachen-/Gleitschirmflieger Club Höxter
Udo Kleinert











Risikozuschlag bei Lebensversicherungen

So wie ihr den Artikel im Info 93 veröffentlicht habt, kann ich das einfach nicht gelten lassen.
Ich habe schon lange eine Kapitallebensversicherung bei einem bekannten Unternehmen und als ich vor 13 Jahren mit dem Drachenfliegen begann, blieb mir nichts anderes übrig als zähneknirschend einen Risikozuschlag in Kauf zu nehmen. Die Verhandlungen - wie von euch vorgeschlagen - kamen zu dem Ergebnis, daß ohne den Risikozuschlag im Falle des Versicherungseintrittes durch einen Schaden wegen Fliegens dieser nicht anerkannt würde.
Inzwischen habe ich diese Kapitallebensversicherung dennoch gekündigt und eine reine Risikolebensversicherung abgeschlossen. Ich habe vier Unternehmen um Angebote ersucht und alle enthielten einen Risikozuschlag wegen Drachen- bzw. Gleitschirmfliegens, auch das Angebot des Gerling-Konzerns. Es gab auch keinen Spielraum für Verhandlungen - auch jetzt nicht nach 13 Jahren Fliegens. Wurde der Risikozuschlag von mir mit Hinweis auf das Gerichtsurteil des Bundesarbeitsgerichtes vom 07.10.81 bemängelt, wonach Fliegen keine besonders gefährliche Sportart darstellt, wurde der Vertrag einfach nicht angenommen (Hinweis »Vertragsfreiheit«).
Die vom Gerling-Konzern angebotene Risikolebensversicherung enthielt ebenfalls einen Risikozuschlag wegen des Gleitschirmfliegens, der sogar erheblich (ca. 50%) über dem einer anderen Versicherung lag.
Soweit zum Risikozuschlag. Ich meine, man muß schon darauf hinweisen, da sonst beim Lesen eures Artikels der Eindruck entsteht, beim Gerling-Konzern würden gar keine Riskikozuschläge erhoben.

Peter Elmlinger

Anmerkung der Redaktion:
Der Gerling-Konzern bietet die Kapital-Lebensversicherung und die Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung ohne Risikozuschlag an. So der Hinweis im Artikel. Für die Risiko-Lebensversicherung verlangt auch der Gerling-Konzern eine Mehrprämie.

Jahresrückblick

Auf ein ereignisreiches und unfallfreies Flugjahr 1997 kann der GSC Frankenthermik zurückblicken. Als Jahreshighlight kann sicher das Fliegerlager Lenzerheide in der Schweiz genannt werden. Eine einsame Berghütte auf 1.800 Meter, einschließlich Selbstversorgung, Matrazenlager, Lagerfeuer und fließend kaltem Wasser, war Ausgangspunkt für tolle Flüge vom Parpaner Rothorn (2.880 m) und im Kanonenrohr des Piz Scalottas.

An unserem 4. Dagenbach-Cup, der offiziellen Vereinsmeisterschaft, konnte mit Charly Groß endlich einer der Favoriten den Sieg erfliegen. Den Vizemeistertitel in den Disziplinen Punktlanden und Zielwerfen errang Thomas Glöckner, Platz 3 ging an Titelverteidiger Wolfgang Reif.
Das unser Schleppgelände Dagenbach bei Trautskirchen auch thermisch aktiv ist, bewiesen einige Piloten wie Helmuth Sternahl oder Thomas Rönz bei ersten kleinen Streckenflügen. Sicherlich ist das Potential dieses Geländes noch nicht voll ausgeschöpft, aber ein Ansporn für alle Flachlandflieger sollte es sein, auch kleinere Streckenflüge zu wagen.
Ein herzlicher Dank an dieser Stelle gilt den Landwirten und der Gemeinde Trautskirchen, die uns den Flugbetrieb auch 1997 wieder ermöglicht haben.
Allen Piloten wünschen wir ein unfallfreies 1998!

Thomas Rönz
Gleitsegelclub Frankenthermik

Das kann ja heiter werden

Mit gewissem Grausen las ich die im DHV-Info Nr. 93 fast ohne Kommentar abgedruckte Meldung, daß ab 1.1.98 der Vorflug kreisender Geräte entfällt. Es mag ja sein, daß damit generell die Vorflugregeln einfacher und für alle übersichtlicher werden. Thermikflieger in stark frequentierten Fluggebieten werden sich durch diese Neuregelung jedoch auf neue und gefährliche Bedingungen einstellen müssen. Die im Bart kurbelnden haben jetzt nämlich gegen die von außen anfliegenden Piloten praktisch keine Chance mehr. Kommen diese von rechts, können sie jetzt mit Vorflug den kreisenden aus dem Bart werfen. Die in den Bärten Kreisenden haben jetzt einen noch härteren Job. Nicht nur das saubere Zentrieren, das Verhindern von Kappenstörungen bei Gleitschirmen, das Beachten der Mitdreher über, unter und neben mir, nein, auch noch dem von außen gierig auf den Bart Zufliegenden ist auszuweichen. Wenn ich hier etwas nicht völlig falsch verstanden habe, prophezeie ich eine weitere unfallträchtige Flugsaison. Jeder der das bisherige Treiben an guten Wochenenden in den beliebten Fluggebieten kennt, muß wissen, daß es oftmals mit Rücksicht und Vorflug-regeln nicht zum Besten bestellt ist. Hatte der DHV keine Chance gegen diese, für uns motorlose Flieger recht folgenschwere Änderung vorzugehen? Auch eine deutliche Auskommentierung vor Beginn der Thermiksaison würde ich mir wünschen.



Hans Claude

Anmerkung der Redaktion:
1. Da, außer in Deutschland, europaweit eine solche Regelung nicht üblich war, gab es in der Vergangenheit schon mehrfach Zusammenstöße. Auch in Deutschland galt diese Regelung nur für den Bereich Hängegleiter, nicht z. B. für Segelflug. Da Sonderregelungen außerhalb ihres engen Geltungsbereichs unfallträchtig sein können, wurde diese Bestimmung abgeschafft und den internationalen Gegebenheiten angepaßt.
2. Nach neuer Rechtslage muß das kreisende Gerät einem von rechts kommenden ausweichen. Der von rechts kommende Pilot muß aber nicht auf seinem »Recht« bestehen, sondern kann aus gründen der sportlichen Fairneß und der Sicherheit wie bisher das kreisende Gerät umfliegen. Die gewünschte »Auskommentierung« kommt im nächsten Info.

.....einfach top!

AUSBILDUNG



mit ALPEN EINWEISUNG

FORTBILDUNG



SICHER HEITS TRAINING
DHV-anerkannt



FLUGTECHNIK
THERMIKKURS
STRECKENFLUG

FLUGURLAUB



ALPEN
MITTELMEER
FERNREISEN

SERVICE



SHOP
WERKSTATT
CHECK

CLUB



DOPPEL MITGLIED SCHAFT SCA/DHV



Geselligkeit mit Flair
SCHLOSS MOOSHEIM

Erste deutsch-österreichische Flugsportschule

SKY CLUB AUSTRIA

A-8962 Gröbming • Moosheim 113
Tel. 0043/3685/22333 • Fax 0043/3685/23610

kilb
AERO CENTER
55270 Ober-Olm

Jeden 1. Donnerstag im Monat
FLIEGERSTAMMTISCH
Dein Fachgeschäft für
Gleitschirme
Drachen
Zubehör
im
Rhein-Main-Gebiet
Am Becherweg 2
☎ 06136/991815
FAX 06136/997118
Öffnungszeiten
Do 17.00 - 20.00 Uhr
Fr 15.00 - 18.00 Uhr

Ganzjährig Kurse
OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE
LEUTENBERG
- laufend Anfängerkurse
- Windenschleppausbildung
- Luftfahrerscheine
- Flugtechnikseminare
- Tandemausbildung
- Thermik- und Streckenflugkurse
- Sicherheitstraining
- Flugsafaris in die schönsten Fluggebiete
- Fliegershop

Rosenthaler Str. 25 · 07338 Leutenberg
Tel.: 03 67 34/3 03 57 · Handy: 01 71/5 14 27 82
Aktuelle Termine: Tandemausbildung 02. - 05.04.98 · Slowenien 13. - 18.04.98
Flugtechnikseminar 15. - 18.05.98

OLYMPIC WINGS
Griechenland - Olymp
Gleitschirmzentrum
Abenteuerferien
XC-,Thermikseminare
- Über 15 Fluggebiete versprechen einzigartige Thermik-, Soaring- und Streckenflüge für Genussflieger und Profis
- Fluglehrerbetreuung, Flughafentransfer, Transport zu den Fluggebieten
- Vollständige Geländeeinweisung, Wetter- und Fluginformationen
- Biplace Flüge, einzig autorisierte Schule am Olymp
- Eine Woche Ü/F DM 650.--, Ermässigung für Nichtflieger
- **Info/Anmeldung:** D Tel: 0761-25057
GR Tel/Fax: +30-352-41741, Mobil: +30-93215980
e-mail: olwings@kat.forthnet.gr
XC-Seminar mit Burkhard Martens 16. - 24. Mai 1998

Sicherheitstraining

In der vergangenen Zeit wurde im DHV-Info etliche Male über Sicherheitstraining und Sicherheit allgemein von Fachleuten und erfahrenen Gleitschirmfliegern geschrieben. Hier nun die gesammelten Erfahrungen eines Normalfliegers:

Schon beim Theorieunterricht mit Videofilm wurde einem verdeutlicht, was alles passieren kann und wie die einzelnen Piloten reagieren. In der Praxis zeigte sich dann auch, daß einige Piloten die über Funk erteilten Kommandos viel zu spät oder falsch ausführten, mit der Folge, daß sie im Wasser landeten. Was macht da ein unerfahrener Pilot, wenn es ihn irgendwo plötzlich über festem Grund erwischt? Wirft er den Rettungsschirm oder verläßt er sich auf seinen Schutzengel? Erstaunlich, daß außer mir keiner seinen Rettungsschirm geworfen hat. Für mich war es ungeheuer wichtig zu erfahren, was sich da abspielt. Denn es ist ja wohl im Ernstfall die letzte Alternative zwischen »Wolke Siebzehn« und weiterleben.



Fazit des Sicherheitstrainings aus meiner Sicht: Man sollte auf keinen Fall wie ich sieben Jahre warten, bis man die Initiative zu einem Training ergreift. Jetzt wo mir die Augen geöffnet wurden, bin ich der Meinung, jeder Pilot bzw. Pilotin sollte nach Absolvieren des A- oder B-Scheins einen Sicherheitskurs belegen. Noch besser wäre es, daß dieses Vorschrift und in die Ausbildung mit einbezogen wird.

Joachim Starke

Auslandskrankenversicherung

Letztes Jahr hatte ich leider einen schweren Autounfall in der Wüste von Australien. Der Reifen platzte (obwohl es auf dem gut ausgebauten Stuart Highway war) und der Wagen hat sich sechsmal überschlagen.

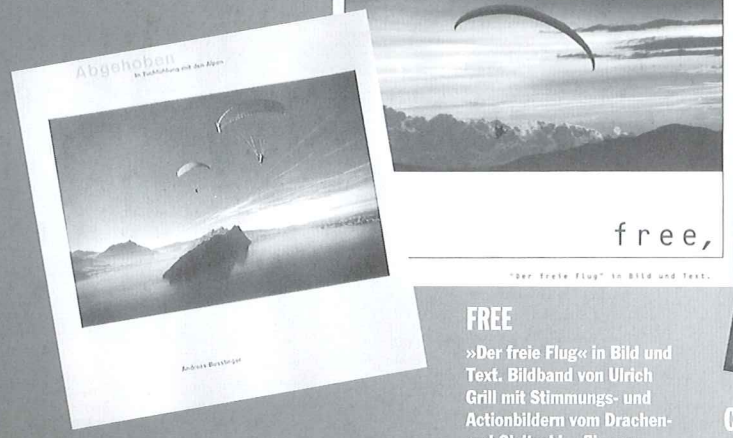
Ein kleiner Tip, den ich immer gebe, wenn ich diese Geschichte erzähle: Für 25.- DM im Jahr ADAC-Auslandskrankenversicherung! Die haben alles übernommen. Ich hätte ansonsten jetzt ca. 30.000.- DM Schulden.

Karsten Klooss

ANZEIGE

DHV bietet an

NEU!



ABGEHOBEN - IN TUCHFÜHLUNG MIT DEN ALPEN

Ein Bildband von Andreas Busslinger Traumhafte Farbbilder auf 120 Seiten übers Gleitschirmfliegen 98,- DM

FREE

»Der freie Flug« in Bild und Text. Bildband von Ulrich Grill mit Stimmungs- und Actionbildern vom Drachen- und Gleitschirmfliegen. Reichhaltiger Textteil 160 Seiten, DM 98,-.



CD-ROM

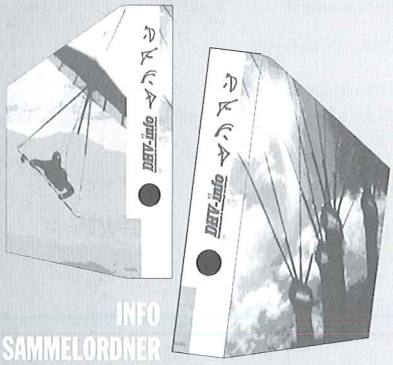
25 Video-Hits, 97 Fotos von den besten Filmemachern und Fotografen der Szene und eine excellente Grafik machen die CD-ROM mit umfassenden Informationen über Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen zum mulitmedialen Erlebnis. Hardware-Mindestvoraussetzung: 486er mit Soundkarte und CD-ROM-Laufwerk und Mouse, läuft auf allen Windows und Mac-Versionen. Preis 39,50 DM + Versandkosten.





SHIRT FÜR GLEITSCHIRMFLIEGER

Grundfarbe hell-natur oder grau, buntes Gleitschirmmotiv, Größen M, L, XL, XXL. Preis DM 45,– + Versandkosten



INFO SAMMELORDNER

für 1 Jahrgang (5 Hefte) Preis DM 1.50,– + Versandkosten

(OHNE ABBILDUNG)

PRÜFUNGSFRAGEN

Für Befähigungsnachweise A Hängegleiten, A Gleitsegeln, Preis DM 24,- + Versandkosten
Für B Hängegleiten, B Gleitsegeln, GS-Windenschlepp, HG-Windenschlepp, Windenfahrer, Preis DM 20,- + Versandkosten. Für Flugfunk, Preis DM 7.- + Versandkosten.

Prüffragen Lernprogramm für Theorieausbildung:
Voraussetzung: DOS-Rechner 286 oder höher, DOS 5.0 oder höher, Diskettenlaufwerk 3 1/2 Zoll , Festplatte, je eine Diskette für die Ausbildung Hängegleiter A-Schein, Gleitsegel A-Schein, Gleitsegel und Hängegleiter B-Schein, Preis pro Diskette DM 40,- + Versandkosten.

RETTUNGSSCHNUR-SET

Bestehend aus 30 m Nylon-Flechtschnur und 30 g Bleigewicht;
Preis DM 8,- + Versandkosten

ICAO-KARTEN

Alle Kartenblätter der BRD;
Preis DM 17,- je Blatt + Versandkosten

FLUGBUCH FÜR DRACHENFLIEGER UND GLEITSEGLER

Rubriken: Flug Nr., Gerätetyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen.
Preis DM 8,- + Versandkosten

DHV-COMPUTERSPIEL THERMIX

Für Windows, Preis DM 20,- inkl. Versandkosten

DRACHENFLIEGEN

Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler; weitere Autoren Peter Cröniger und Knut v. Hentig; erweiterte und auf den neuesten Stand gebrachte Neuauflage.
Preis DM 48,- + Versandkosten

DRACHENFLIEGEN FÜR MEISTER

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler; weitere Autoren Helmut Denz, Dr. Victor Henle und Peter Cröniger; zahlreiche Abbildungen,
Preis DM 48,- + Versandkosten

GLEITSCHIRMSEGELN

Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen, Christoph Kirsch und Klaus Tänzler.
Erweiterte und auf den neuesten Stand gebrachte Neuauflage.
Preis DM 48,- + Versandkosten

GLEITSCHIRMSEGELN FÜR MEISTER

Das Buch über Fliegen mit Hochleistern, Streckenfliegen, Alpines Fliegen. Von Toni Bender, Peter Janssen, Klaus Tänzler, Sepp Gschwendtner, Peter Cröniger, Dr. Victor Henle; reich illustriert.
Preis DM 48,- + Versandkosten

EINZELHEITEN ZUR BESTELLUNG

Siehe Bestellformular auf der Rückseite.

BESTELLADRESSE

**Deutscher Hängegleiterverband e.V.
Postfach 88
83701 Gmund**

oder Fax an 08022/9675-99

ANZEIGE

VIDEO + film

Bitte schicken oder direkt faxen an: 08022/9675-99

BESTELLER NAME:

_____

_____

_____

ADRESSE:

_____

_____

_____

_____

_____

DATUM / UNTERSCHRIFT:

_____

_____

Zusätzlich zum angegebenen Preis werden die Portokosten berechnet. Mitglieder erhalten die Lieferung mit Rechnung.

Lehrbuch		48 DM
☐ Drachenfliegen	☐ Drachenfliegen für Meister	
☐ Gleitschirmfliegen	☐ Gleitschirmfliegen für Meister	
Prüfungsfragen		24 DM
☐ A-Schein HG	☐ A-Schein GS	
Prüfungsfragen		20 DM
☐ B-Schein	☐ Windenführer	
☐ Windenschlepp HG	☐ Windenschlepp GS	
☐ Prüfungsfragen Flugfunk		7 DM
Prüfungsfragen auf Diskette		40 DM
☐ A-Schein HG	☐ A-Schein GS	
☐ B-Schein		
☐ Flugbuch		8 DM
ICAO-Karte		17 DM
☐ München	☐ Stuttgart	
☐ Hamburg	☐ Frankfurt	
☐ Hannover	☐ Nürnberg	
☐ Berlin	☐ Rostock	
☐ Rettungsschnur-Set		8 DM
Sweat-Shirt	natur ☐ grau ☐	45 DM
☐ HG (M,L,XL,XXL)	Größe____	
☐ GS (M,L,XL,XXL)	Größe____	
T-Shirt (gelb)		25 DM
☐ HG (L,XL,XXL)	Größe____	
☐ GS (L,XL,XXL)	Größe____	
Computerspiel »Thermix«		
☐ Grundversion »Tegelberg«		20 DM
☐ Zusatzversion »Wallberg«		15 DM
☐ Zusatzversion »Unterberghorn«		15 DM
☐ Zusatzversion »Arbiskopf-Gerlos«		15 DM
☐ Zusatzversion »Königsleiten-Gernkogel		15 DM
☐ Zusatzversion »Wildkogel-Pass Thurn«		15 DM
☐ Zusatzversion »Mittersill-Hochkogel«		15 DM
☐ Zusatzversion »Maurerkogel-Schmittenhöhe«		15 DM
☐ Info-Sammelordner		1,50 DM
Videofilm		40 DM
☐ Test		
☐ Heiter bis wolkig		
Videofilm		30 DM
☐ Starten/Landen Drachen		
☐ Starten/Landen Gleitschirm		
☐ Bildband »Abgehoben«		98 DM
☐ Bildband »FREE«		98 DM
☐ CD-ROM		39,50 DM



-STARTEN
-STEUERN
-LANDEN

DHV-ÖAEC-LEHRFILM FÜR GLEITSCHIRM-FLIEGEN

STARTEN, STEUERN, LANDEN

mit dem Gleitschirm

Der neue Lehrfillm zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Er eignet sich ausgezeichnet für den Unterricht in den Flugschulen, bietet aber auch dem geübten Piloten wertvolle Hilfestellung zur Überprüfung der eigenen Flugtechnik. Die Fluglehrer und Mitglieder des DHV-Lehrteams, Peter Cröniger und Christoph Kirsch, demonstrieren alle Bewegungsabläufe für einen sicheren und souveränen Flugstil. Über den reinen Lehrnutzen hinaus ist der Film auch schön anzuschauen.
HERSTELLUNG: Charlie Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrteam.
FILMDAUER: 20 Minuten
Zum Verkauf als VHS-Video.



-STARTEN
-STEUERN
-LANDEN

DHV-LEHRFILM FÜR DRACHEN-FLIEGEN

STARTEN, STEUERN, LANDEN

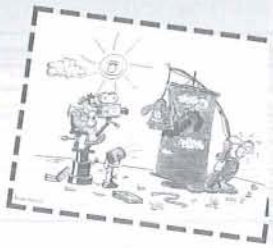
mit dem Drachen

DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung.
HERSTELLUNG: Ralf Heuber zusammen mit dem DHV-Lehrteam.
FILMDAUER: 15 Minuten.
Zum Verkauf als VHS-Video.



TEST

Spannung und Action bei den Gütesiegeltests der Drachen und Gleitschirme, Ausloten der Grenzbereiche durch extreme Flugmanöver bei den Testflügen.
HERSTELLUNG: Charlie Jöst.
FILMDAUER: 20 Minuten.
Zum Verkauf als VHS-Video.



DRACHENFLIEGEN
HEITER BIS WOLKIG

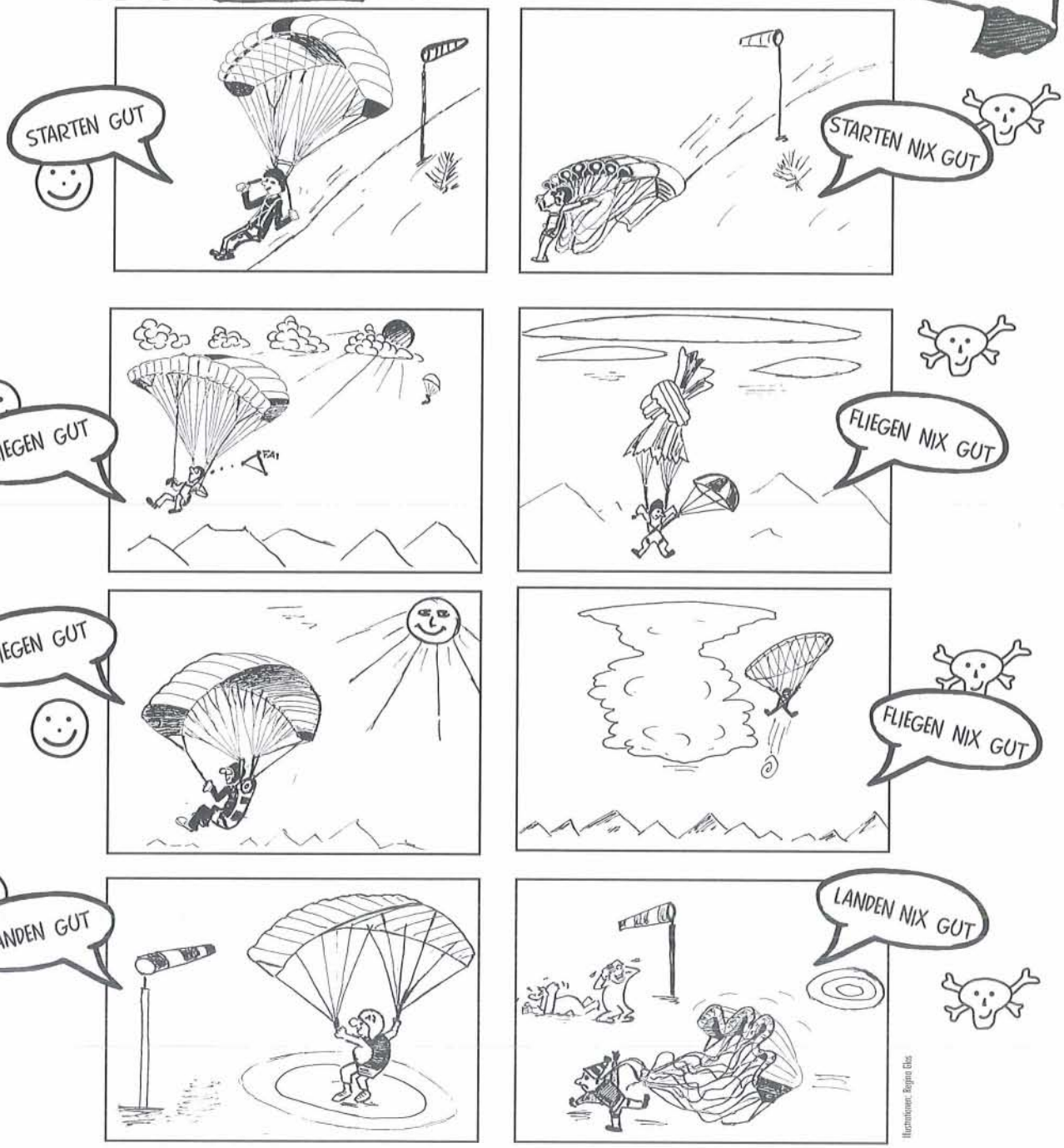
HEITER BIS WOLKIG

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.

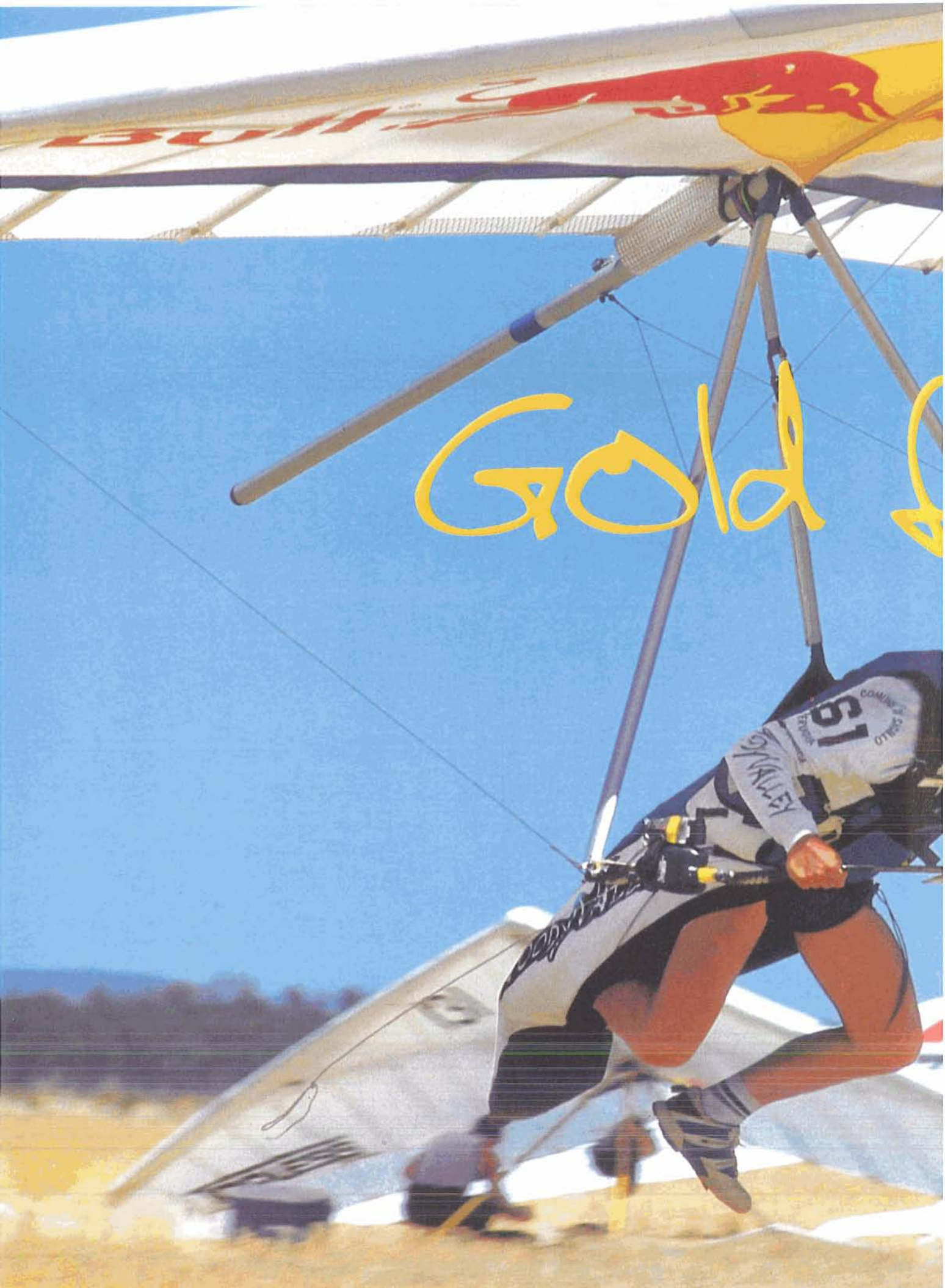
BEDINGUNGEN FÜR DEN VIDEOVERKAUF
Siehe Bestellformular. Entleihen der Videokassetten ist nicht möglich!

SCENE G

99.99 % aller Gleitschirmflieger bereiten sich auf ihren Flugtag perfekt vor. Nicht nur das Fluggerät ist in Topzustand, auch Starts und Gerätebeherrschung wurden am Übungshang während der flugarmen Zeit eisern geübt. Daß alle erreichbaren Wetterinformationen vorher abgerufen wurden, ist für sie selbstverständlich, der eigene Blick in den Himmel wird bei ihnen jedoch nicht durch diese Daten ersetzt. Den ganz, ganz wenigen unter uns, die das alles für völlig unnötig halten, möchte ich ein paar Tips für die ersten Frühjahrsflüge geben, Leseschwachen müßten die Symbole eine Hilfe sein.



Illustrationen: Regina Glos


Gold

Für Guido

Guido Gehrmann gewinnt überlegen die 11. Drachenflugweltmeisterschaft im australischen Forbes. Mit seinem unglaublichen fliegerischen Gefühl und enormer Nervenstärke hat er das ganze Feld 12 Tage lang souverän kontrolliert. Egal ob schnelle Flüge ins Ziel oder mittelmäßige Tage, bei denen es um feinfühliges Optimieren der Strecke ging, immer war er ganz vorne mit dabei und im Endeffekt für seine Konkurrenten unerreichbar.



Fotos: Alexander Eicher



Die drei strahlenden Sieger: Oleg Bondarchuk (UKR) 2. Platz, Guido Gehrmann (GER) 1. Platz, Manfred Ruhmer (AUT) 3. Platz

13 Wettbewerbstage, 12 Durchgänge. Zielflüge zwischen 85 und 220 km. Schnittgeschwindigkeiten fast immer zwischen 50 und 60, einmal sogar 69 km/h. Und eine Leistungsdichte an der Spitze des Feldes, wie es sie seit langem nicht mehr gegeben hat.

Waren es in den letzten Jahren Tomas Suchanek und Manfred Ruhmer, die die Siege unter sich ausmachten, so hatte es Guido Gehrmann dieses Jahr zusätzlich mit dem Ukrainer Oleg Bondarchuk, dem Franzosen Serge Tastet, dem Österreicher Gerolf Heinrichs, dem Italiener Christian Ciech und noch einigen Piloten mehr aus dem Gesamtfeld von 146 Teilnehmern zu tun, die für einen Platz ganz oben auf dem Treppchen gut gewesen wären.

Guido ab dem 3. Tag vorn

Um so bewundernswerter ist die Leistung von Guido, der ab dem 3. Tag die Führung übernommen und dann nicht mehr abgegeben hatte. Bis zum 9. Durchgang hatte er seinen Vorsprung auf über 550 Punkte ausgebaut, dann näherte sich Manfred Ruhmer zwischenzeitlich mehr und mehr Guidos Achterliek. Trotz Siegen bei den Tasks 8, 9 und 10 konnte der Österreicher aber nicht mehr seinen völlig verpatzten 6. Tag ausgleichen. Bei diesem Durchgang standen 99 Piloten im Ziel und er hätte sich nach einem Absaufer 16 Kilometer vor der Linie wahrscheinlich am liebsten im australischen Wüstensand vergraben.

Guido ließ sich aber zu keiner Zeit nervös machen und flog mit zwei Tagessiegen und ansonsten fast immer Plätzen unter den ersten 10 mal auf Angriff, mal taktierend und konnte nach einer nahezu fehlerfreien Meisterschaft seine Spitzenposition mit einem seit langem nicht mehr dagewesenen Vorsprung von 671 Punkten auf den Zweitplazierten untermauern. Diesen 2. Platz mußte Manfred Ruhmer im letzten Durchgang sogar noch an den Ukrainer Oleg Bondarchuk abgeben. Der bisherige Weltmeister Tomas Suchanek landete auf Rang 4.

Sicher kein reiner Zufall: Alle 4 sind

Endergebnisse

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1.	Guido Gehrmann	GER	Topless	10.296
2.	Oleg Bondarchuk	UKR	Stealth	9.625
3.	Manfred Ruhmer	AUT	Laminar ST	9.461
4.	Tomas Suchanek	CZE	CSX 5	9.331
5.	Serge Tastet	FRA	Laminar ST	9.221
6.	Gerolf Heinrichs	AUT	Laminar ST	9.030
7.	Christian Ciech	ITA	Laminar ST	8.984
8.	Andre Wolf	BRA	Laminar ST	8.833
9.	Erminio Bricoli	ITA	Topless	8.761
10.	Attila Bertok	HUN	CSX 5	8.671
23.	Jobst Bäumer	GER	Twister	7.991
31.	Christof Kratzner	GER	UP Proto	7.407
40.	Bob Baier	GER	Bullet RCS	7.157
42.	Lukas Etz	GER	Twister	7.153
48.	Martin Oelkrug	GER	Twister	6.976
79.	Gerald Woll	GER	Concept	5.384
88.	Jos Guggenmos	GER	Bullet RCS	4.688

Werkspiloten für ihre jeweiligen Hersteller. Entsprechend verbringen sie enorm viel Zeit unter ihren Drachen, an deren Konstruktion sie mit beteiligt sind und sie verfügen natürlich auch über einen überdurchschnittlichen Trainingszustand.

Super Mannschaftsleistung

Der Erfolg für das deutsche Team unter Leitung des nach der WM abtretenden Chefs Ernst Schneider und seines Nachfolgers Rudl Bürger wurde durch einen zweiten Platz in der Mannschaftswertung perfekt gemacht. Jeder der 8 Piloten - Guido Gehrmann (1.), Jobst Bäumer (23.), Christof Kratzner (31.), Bob Baier (40.), Lukas Etz (42.), Martin Oelkrug (48.), Gerald Woll (79.) und Jos Guggenmos (88.) - hat mehrfach für die Mannschaft gepunktet. Gewertet wurden jeweils die 4 Tagesbesten für die Teamwertung. Kleine Anekdote am Rande: Jos ist neben Guido der einzige Deutsche, der bisher ebenfalls einen Weltmeisterschaftstitel im Drachenfliegen errungen hat - und das vor 20 Jahren 1979 in Grenoble.

Gewonnen wurde die Mannschaftswertung vom österreichischen Team, in dem vor allem Manfred Ruhmer, Gerolf Heinrichs, Rupert Plattner und Josef Zweckmayr hervorstachen. Auf dem 3. Mannschaftsrang landeten die Italie-



Das geschlossene deutsche Team, in dem jeder seine Flüge in die Mannschaftswertung eingebracht und damit zu dem hervorragenden 2. Platz beigetragen hat

WM '98: Topleistungen - aber leider ohne Zuschauer!



1994 Owens Valley, 1996 Ager und jetzt Forbes - welcher Flieger kennt sie nicht, diese klingenden Namen, die für starke Thermik und große Strecken stehen. Ja, aber welcher Nicht-Flieger kennt sie? Seit Jahren findet die Weltmeisterschaft im Drachenfliegen an Plätzen statt, die kaum jemand findet, der nicht sehr direkt in das Geschehen eingebunden ist. Und Forbes hat hier leider keine Ausnahme gemacht. Sicherlich haben die Flugbedingungen und die fantastischen Ergebnisse das fliegerische Potential dieser Gegend bestätigt. Auch die Organisatoren haben einen ziemlich guten Job gemacht. Aber leider hat so gut wie kein einziger Zuschauer zum WM-Startplatz gefunden - ganz zu schweigen von den Landeplätzen, die jeden Tag woanders lagen und auch den Piloten erst eine halbe Stunde vor Start bekannt waren. Im Sinne einer Werbung für den Sport sollte in Zukunft auch die Publikumswirksamkeit bei der Wahl der Austragungsorte ein Kriterium sein.

Mannschaftsergebnisse

Platz	Nation Teilnehmer	Punkte
1.	**Österreich** Ruhmer, Heinrichs, Plattner, Zweckmayr, Raumauf, Reisinger, Goller, Kirchner	37.720
2.	**Deutschland** Gehrmann, Baeumer, Kratzner, Baier, Etz, Oelkrug, Woll, Guggenmos	36.524
3.	**Italien** Ciech, Bricoli, Busca, Reichegger, Bernardi, Guiducci, Oppici, Ercole	35.644
4.	**Australien** Holtkamp, Coomber, Cooper, Moyes, Tulloch, Heaney, Adams, Jackson	35.143
5.	**Großbritannien** Hamilton, Cook, Prior, Elkins, Stephens, Barnes, Needham, Richardson	34.631



Durch starke Einzelergebnisse sicherten sich die Österreicher den 1. Platz in der Teamwertung



ner, die lange mit den Australiern um den Platz auf dem Treppchen gekämpft haben. Im Endeffekt konnten die Aussies ihren Heimvorteil aber nicht ausspielen.

Insgesamt waren 26 Mannschaften am Start. Besonders bemerkenswert war die Leistung des ukrainischen Teams. Das trat nämlich mit dem sympathischen Oleg Bondarchuk als one man-Show auf, der komplett ohne Unterstützung auf den hervorragenden 2 Einzelrang flog.

Bunte Geräteauswahl

Die Wahl der Geräte auf den ersten Plätzen war bunt gemischt: Guido flog La Mouette Topless, Oleg einen Aeros Stealth, Manfred war mit einem Icaro Laminar ST 14 unterwegs und Tomas pilotierte einen Moyes CSX 5. Insgesamt am meisten vertreten waren die turmlosen Laminare. Allerdings entsprachen die Geräte der WM-Teilnehmer nicht immer unbedingt dem Serienzustand und waren in vielen Details auf zusätzliche Leistung getrimmt.

In der deutschen Mannschaft flogen gleich 3 Piloten bautek Twister, 2 Guggenmos RCS, 1 La Mouette Topless, 1 Airwave Concept sowie ein neuer UP Prototyp mit einer neuen zweiteiligen, längs vor dem Flügelrohr zusammengenähten und extrem weit ins Untersegel gezogenen Anströmkante.

Starrflügel wie der Exxtacy oder Pegasus wurden leider auch als eigene Klasse nicht zugelassen, so daß ein sicherlich interessanter Vergleich nicht möglich war.

Aerodynamisches Feintuning

Drachen mit Turm gab es fast nicht mehr und profilierte Speedbars gehörten zumindest an der Spitze fast schon zur Standardausrüstung. Vor allem bei den Toppiloten sah man zusätzlich noch jede Menge Detailoptimierungen, um das Profil und vor allem den Widerstand zu optimieren. Die Vorder- und Hinterverspannung von Guidos Topless zum Beispiel ist in Trapezmitte angebracht, um Seillänge zu sparen, sein Profil ist durch zusätzliche Rippen optimiert und sein Gurtzeug verfügt über spezielle aerodynamische Veränderungen an Aufhängung und Endteil. Manfred Ruhmer verwendet an seinem Laminar Faserverbund-Trapezrohre mit speziellem Profil und einem veränderten Anstellwinkel, so daß sie bei einer ganz bestimmten Geschwindigkeit opti-

Tödliche Kollision am ersten Wettbewerbstag

Überschattet wurde die WM von einem tragischem Unfall am ersten Tag: Kurz nach dem Start drehten der Holländer Aart de Koomen und der für Belgien startende Gilles le Borgne in zwei eng nebeneinander liegenden Bärten auf und kollidierten in ca. 600 m Höhe. Gilles le Borgne war offensichtlich direkt nach dem Zusammenprall bewußtlos und nicht mehr in der Lage, einen seiner beiden Fallschirme zu aktivieren. Er zog sich bei dem ungebremsten Aufprall auf den Boden tödliche Verletzungen zu. Der Holländer warf sein Rettungsgerät, landete unversehrt und konnte den Wettbewerb fortsetzen. Die Wettbewerbsleitung war sich einig, daß keinem der beiden Piloten allein die Schuld an dem Unfall zu geben war.



Der alte und der neue Teamchef: Ernst Schneider (r.) übergibt nach knapp zwei Jahren Coaching eine leistungsfähige und hervorragend motivierte Spitzenmannschaft an Rudl Bürger



Aufdrehen über den 25 parallelen Schlepplinien von Forbes



Bereits Mitte Dezember flog die Nationalmannschaft - unterstützt von der Fluggesellschaft All Nippon Airways, Guggenmos Drachenbau und der Firma UP - zum Training nach down under. Und das ausgesprochen erfolgreich: Guido gewann den Wettbewerb in Hay, Bob den Bogong Cup.











mal in der Strömung stehen. Oleg Bondarchuks und Tomas Suchaneks Gurtzeuge besitzen für beste Windschnittigkeit keine einzige Außentasche.

Nichts für zarte Gemüter

Die 11. Drachenflugweltmeisterschaft, die erstmalig rein per Schlepp gestartet wurde, hat den Piloten einiges abverlangt. Ganz abgesehen von durchgehend 12 Tagen Fliegen, was nicht nur körperlich, sondern gerade an der Spitze sicherlich auch nervlich an den Kräften zehrte, waren auch die äußeren Bedingungen nicht ohne. Auf den 2 paddocks - den fast 2 km langen abgeernteten Weizenfeldern mit je 25 parallelen Schleppspuren - herrschten fast täglich Temperaturen um die 40° C im Schatten, wenn der irgendwo zu finden gewesen wäre. Dazu blies einem ein heißer Wind mit 15 bis 40 km/h ins Gesicht. Entsprechend ruppig waren teilweise die Startbedingungen, wobei es den Teams freigestellt war, mit Winde oder UL zu schleppen. Die Deutschen hatten beides zur Verfügung und kamen dank der professionellen Arbeit der Helfer Michael Fechner und Peter Schühle sowie dem Trikepiloten Willi Ewig sehr schnell in die Luft. Andere Teams schienen da manchmal mehr Probleme zu haben. Vor allem diejenigen mit zu schwachen Schlepp-UL`s. Wenn allerdings wie an mindestens einem Tag bei starkem Rückenwind - ein kurzfristiger Wechsel der Schlepprichtung war nicht möglich - nicht offiziell unterbrochen und damit immer noch geschleppt wurde, nützt auch die beste Technik und die perfekteste Organisation an der Schlepp-Lane nichts mehr; dann wurden die Bedingungen einfach für alle grenzwertig.

Nach der Landung konnte man sich auch nicht bequem zurücklehnen, da das Ziel meistens mehrere Hundert Straßenkilomenter entfernt war und die Rückholaktionen entsprechend oft bis tief in die Nacht dauerten. Nicht zuletzt dadurch war der Kontakt zwischen den Teams leider ziemlich gering, da kaum Zeit war, einmal in Ruhe zusammen zu sitzen

Aus fliegerischer Sicht war diese Weltmeisterschaft aber auf jeden Fall ein Riesenerfolg, zu dem man der ganzen deutschen Mannschaft, allen voran Guido, den anderen Piloten, den Teamchefs und den Helfern nur gratulieren kann.

Aufgaben

1.Tag:	Zielflug	147,4 km
2.Tag:	ZF mit 1 WP	141,0 km
3.Tag:	ZF mit 1 WP	146,6 km
4.Tag:	ZF mit 1 WP	140,5 km
5.Tag:	Ziel-Rück	85,4 km
6.Tag:	Zielflug	137,4 km
7.Tag:	Zielflug	143,8 km
8.Tag:	ZF mit 1 WP	207,9 km
9.Tag:	ZF mit 2 WP	176,4 km
10.Tag:	Zielflug	120,0 km
11.Tag:	ZF mit 2 WP	114,3 km
12.Tag:	ZF mit 2 WP	218,4 km





NOCAI fördert Nachwuchs

Der Helmhersteller NOCAI ist seit 1996 offizieller Ausrüster der deutschen Gleitschirm-Nationalmannschaft und seit letztem Jahr Hauptsponsor des Streckenflugpokales.
Für die kommende Saison haben NOCAI-Chef Norbert Christoph und DHV-Sportmanager Stefan Mast ein umfangreiches Sponsorpaket vereinbart.
Neben der Unterstützung der Gleitschirm-Nationalmannschaft, erhalten die Sieger der Deutschen Streckenflugmeisterschaft in der Gleitschirm- und Drachenwertung, insgesamt 35 Helme mit Sonderdesign.

Der Sieger der Sportklasse kann eine komplette Gleitschirmausrüstung gewinnen. Diese besteht aus einem Gleitschirm, Gurtzeug, Helm, Overall und einem Paar Stiefel, einzige Bedingung des Sponsors NOCAI - der Gewinner erklärt sich bereit, die Ausrüstung für ein Jahr zu fliegen.

Juniorenförderung in der Streckenflugmeisterschaft

Gerade für Juniorpiloten ist die Finanzierung ihrer Flugausrüstung oft sehr problematisch. Um die Attraktivität der deutschen Streckenflugmeisterschaft für unsere Junioren nochmals zu erhöhen, erhalten der Juniorensieger der Gleitschirm- und Drachenwertung jeweils 2.000 DM aus dem Sportetat, sofern sie sich unter den 10 Besten der Gesamtwertung plazieren.



Foto: Martin Schiel

GERMAN CUP 1998

1.4. - 31.8.1998

Nachwuchs- und Breitensportwettbewerb im HÄNGEGLEITEN und GLEITSEGELN

sponsored by

NOVA

freeX AIR SPORTS

Swing The Art of flying

ICARO 2000 HANG GLIDERS

BULLET

bautek

ULTRALITE PRODUCTS HANGGLIDING & PARAGLIDING

FLIGHT DESIGN

Airwave CARVING A FUTURE THROUGH THE AIR

German Cup 1998

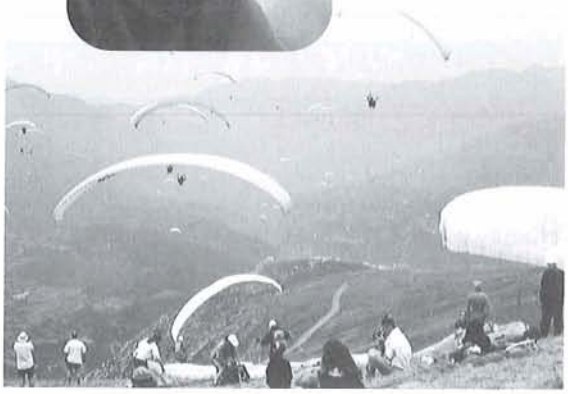
Der German Cup '97 als neu eingeführte Wettbewerbsserie für den Breitensport war ein voller Erfolg. Ähnlich wie bei der Junior- & Ladies-Challenge steht neben dem Wettkampf vor allem das gemeinsame Training und Fliegen im Vordergrund. Aufgrund der sehr positiven Resonanz werden wir diese Serie natürlich auch 1998 wieder durchführen.

Noch vor der endgültigen Festlegung von Austragungsorten und Terminen, haben sich bereits schon wieder die ersten Piloten für den German-Cup angemeldet. Bei den Drachen stehen alle Ausrichtervereine fest, nur der Termin für den Sauerland-Wettbewerb steht bei Redaktionsschluß noch aus.

Sportmanager Stefan Mast



Fotos: Rene Petersmann



Wer sich für die gesamte Serie anmeldet, sichert sich die Startberechtigung für alle Wettbewerbe. Der Saisonauftakt findet wieder in Hindelang statt, am 18. April startet das Ostrachtaler-Team den ersten Versuch seinen eigenen Teilnehmerrekord zu überbieten. Mit 98 Teilnehmern war Hindelang 1997 klarer Spitzenreiter. Sollte " El Ninjo " weiter für mildes Wetter sorgen, steht einem erfolgreichen Saisonauftakt nichts mehr im Wege. Der Winter ist vorbei, wir freuen uns über Eure Anmeldungen.

NEU: Schleppstart für Drachen in Trier und im Sauerland.

Für Gleitschirmpiloten ist ein Sicherheitstraining vorgeschrieben.

AUSSCHREIBUNG

German Cup

Veranstalter:
DHV/Deutscher Hängegleiterverband e.V. im DAeC
Gesamtleitung: Stefan Mast
Wettbewerbsleiter: Stefan Mast
Wettbewerbstermine : 5 Wochenendtermine in der Zeit vom 01.04. bis 31.08.1998
Fluggelände:
Fluggelände in Deutschland. Die jeweiligen Veranstaltungsorte und Veranstaltungstermine werden bis spätestens 31.3.1998 bekanntgegeben. In wetterbedingten Ausnahmefällen können Verschiebetermine auch ins nahe Ausland gelegt werden. Auskunft über (DHV-Info, DHV Internet »www.DHV.de«, per telefonischer Anfrage an DHV Sportreferat).
Einschreibung/Zeitplan:
Es finden 5 German-Cup Wettbewerbe statt. Einschreibung jeweils am ersten Wettbewerbstag von 7-8 Uhr. Bei zweifelhaftem Wetter kann jeweils einen Tag vor Wettbewerbsbeginn ab 10.00 Uhr am DHV-Infofon 08022-9675-55 erfragt werden, ob und wo der Wettbewerb stattfindet, verschoben wird oder ausfällt.
Zweck des Wettbewerbs:
Die Wettbewerbsserie German-Cup hat die wettbewerbssportliche Förderung von Nachwuchspiloten und -pilotinnen zur Zielsetzung, sowie die gezielte Förderung des Breitensports.
Wettbewerbsregeln:
Der Wettbewerb wird nach der jeweils aktuellen DHV-Sportordnung durchgeführt (erhältlich beim DHV).
Sieger:
Der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl eines Einzelwettbewerbs wird Sieger der Einzelwertung des jeweiligen Wettbewerbs. Der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl aller Durchgänge des German-Cups wird Sieger der Gesamtwertung.
Qualifikation zur Liga:
Die besten 5 Piloten der Gesamtwertung qualifizieren sich für die Liga, sofern mindestens 3 gültige Durchgänge durchgeführt wurden. Sollten qualifizierte Piloten nicht teilnehmen wollen, so kann bis einschließlich Rang 10 nachgerückt werden. Zudem qualifizieren sich die zwei bestplazierten Damen für die Liga.
Offizielle Wertung:
Ein offizielles Wettbewerbsergebnis je Einzelwettbewerb kommt zustande, wenn mindestens 1 gültiger Durchgang geflogen worden ist. Ein offizielles Wettbewerbsergebnis für die Ligaqualifikation kommt zustande, wenn insgesamt mindestens 3 gültige Durchgänge geflogen worden sind.
Haftung:
Jeder Teilnehmer nimmt auf eigene Gefahr an diesem Wettbewerb teil. Ansprüche gegenüber dem Veranstalter und Ausrichter sowie deren Helfern sind ausgeschlossen.
Teilnehmer:
Alle sportlich ambitionierten Piloten und Pilotinnen
Teilnehmerzahl:
Nur begrenzt, wenn das Austragungsgelände dies erfordert. Die Austragungsgelände lassen eine minimale Teilnehmerzahl von 50 Piloten mindestens zu. Bei begrenzter Teilnehmerzahl wird wie folgt verfahren:
- 5 Piloten des gastgebenden Vereins
- die bisher im German-Cup auf Platz 1-20 plazierten
- für die ganze German-Cup-Serie angemeldete Piloten
- ab Rang 21 bis Geländelimit werden gemeldete, nichtangetretene Piloten durch Nachrücker ersetzt

Persönliche Voraussetzungen:
Gültiger unbegrenzter Luftfahrerschein oder entsprechende ausländische Lizenz und eine Haftpflichtversicherung. Gleitschirmpiloten benötigen den Nachweis über die erfolgte Teilnahme an einem DHV anerkannten Sicherheitstraining. Drachenpiloten müssen für Durchgänge mit Schleppstartverfahren im Besitz der UL-Schleppstartberechtigung sein.
Technische Voraussetzungen:
Gleitschirm, Drachen, Gurtzeug und Rettung mit einer in der BRD gültigen Musterzulassung oder einer Breitenerprobungsfreigabe. Ein Wechsel des Gerätemusters während des Wettbewerbs ist nur mit Genehmigung der Wettbewerbsleitung zulässig.
Anmeldung:
1. Für Einzelwettbewerbe schriftlich mit Formular bis spätestens 14 Tage vor Wettbewerbsbeginn an den DHV, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee.
2. Für die gesamte Wettbewerbsserie (alle 5 German-Cup-Wettbewerbe) schriftlich mit Formular bis spätestens 20.3.1998 an den DHV, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee. Anmeldungen für die gesamte Wettbewerbsserie müssen mit der Einzahlung der Meldegebühr erfolgen.
Nenngeld:
DM 40.- je Einzelwettbewerb (inkl. Wettbewerbskarte, Film- und Entwicklungskosten).
Überweisung an Sparkasse Tegernsee, BLZ 711 525 70, Kto. 620 080 655, (Kennwort: »German Cup GS oder German Cup HG, Name des Teilnehmers«)
Info generell:
DHV Internet: »www.dhv.de«
DHV-Sport Tel. 08022-9675-50
Info-Telefon: 08022-9675-55 jeweils ab 10.00 Uhr am Vortag des Wettbewerbs (bei zweifelhaftem Wetter)
Dokumentation: Kleinbildkamera, Brennweite maximal 50 mm. Filme werden gestellt.
Kartenmaterial:
Wird gestellt.
Rückholung:
Liegt in der Verantwortung der Teilnehmer.
Quartier:
Liegt in der Verantwortung der Teilnehmer.

inter

Nach dem letzten Teil (Info 90) gab es vereinzelt Kritik, die Auswahl sei zu sehr auf kommerzielle Web-Sites ausgerichtet. Einmal davon abgesehen, daß die jeweils vorgestellten Seiten nur einen winzigen Ausschnitt aus dem riesigen, täglich größer werdenden Angebot darstellen können, will ich kurz darstellen, wie die Auswahl zustande kommt: Über die verschiedenen Suchmaschinen, Links, Hinweise in der Fachpresse und Tips, die ihr mir per eMail zuleitet, komme ich im Laufe von zwei Monaten zu rund 40 bis 50 Web-Sites, die ich mir ansehe. Davon suche ich mir dann etwa zehn aus, die ich vorstellen will. Ich versuche eine möglichst bunte Mischung von deutschen und internationalen, kommerziellen und privaten, HG und GS zusammen zu stellen. Diese wird niemals alle Ansprüche zufrieden stellen; sie soll euch einfach einige Anregungen zum selbst surfen geben. Deswegen ist mir vor allem an euren Tips gelegen, wenn ihr Interessantes oder auch Nepp findet!

eMail: KUHeldmann@aol.com

Stand: Februar 1998

++ auf jeden Fall ansehen
+ lohnt sich
+− na ja, bestenfalls Durchschnitt
− verbesserungsbedürftig, bringt nicht viel
−− lohnt das Geld und die Zeit nicht

Harry Martin

http://ourworld.compuserve.com/homepages/harry_martin_

Cartoons
Sprache: englisch

Informationsgehalt	Ladezeit	Aktualität	Gestaltung	Links
++	+		++	++

Bemerkungen:
Mal was anderes!



Aerosport International

http://www.aerosport.de

Produkte, Testprotokolle, Aktuelles, Veranstaltungen
Sprache:deutsch

Informationsgehalt	Ladezeit	Aktualität	Gestaltung	Links
+	++	+−	++	+

Bemerkungen:
Eines der besten Firmenangebote im Web; Clou: Probefliegen per eMail-Maske buchen

Licensed to fly (Club aus Wien)

http://www.geocities.com/Yosemite/8642/index.html

Ungewöhnliche Clubinfos
Sprache: englisch, französisch, deutsch, italienisch, slowenisch, spanisch

Informationsgehalt	Ladezeit	Aktualität	Gestaltung	Links
−	+−		++	−

Bemerkungen:
Aufwendig, mit Soundeffekt, nette Gags - aber für wen?

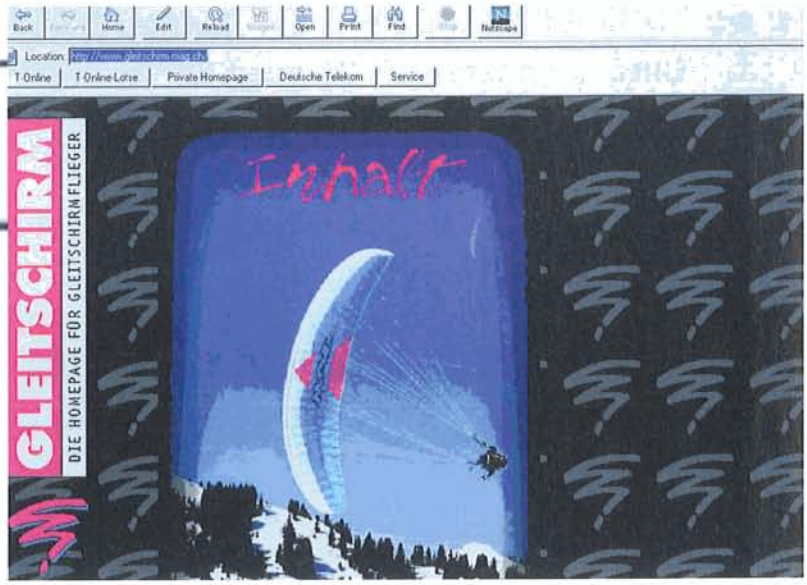
Stefan Kusche

http://ourworld.compuserve.com/homepages/sky/

Pilotenadressbuch, Veranstaltungen
Sprache:deutsch

Informationsgehalt	Ladezeit	Aktualität	Gestaltung	Links
+−	++	−−	++	+

Bemerkungen:
Kontaktbörse, mit Sound-Effekt; Veranstaltungstips veraltet



Griechischer Drachenflugverband

http://www.forthnet.gr/hhgf/

Verbandsinfos, Wettbewerbe
Sprache:englisch, griechisch

Informationsgehalt	Ladezeit	Aktualität	Gestaltung	Links
+	+	−	++	++

Bemerkungen:
Mit Sound-Effekt; mangels Griechischkenntnisse konnte ich einiges nicht lesen

Paragliding World Cup Associatin

http://lappc-th4.in2p3.fr/fliss/pwc/

Ergebnisse, Termine, Regeln
Sprache: englisch

Informationsgehalt	Ladezeit	Aktualität	Gestaltung	Links
+	++	++	+	−−

Bemerkungen:
Etwas für Wettkampfinteressierte und Medien

Flugschule Hochries

http://travel.entertainment.de/sport/flug.htm

Flugschulinfos, Österreich-Wetter

Sprache: deutsch

Informationsgehalt	Ladezeit	Aktualität	Gestaltung	Links
−	++	+	+	−

Bemerkungen:
Flugschulprospekt online

CIVL

http://www.fai.org/~fai/hang_gliding/

Rekorde, Termine, Infos und Kontakte
Sprache: englisch, französisch

Informationsgehalt	Ladezeit	Aktualität	Gestaltung	Links
+	++	+	+−	++

Bemerkungen:
Sachlich, nüchtern; viel Text; Links zur gesamten Welt der Fliegerei

GLEITSCHIRM - Zeitschrift

http://www.gleitschirm-mag.ch/

Eigenwerbung, Fotos, Veranstaltungen
Sprache: deutsch

Informationsgehalt	Ladezeit	Aktualität	Gestaltung	Links
−	+−	+	++	−−

Bemerkungen:
Noch im Bau, viele Inhalte erst angekündigt

Airwave

http://airwave-gliders.co.uk/

Produkt- und Firmeninfos
Sprache: englisch

Informationsgehalt	Ladezeit	Aktualität	Gestaltung	Links
+	+−	+	++	++

Bemerkungen:
Aufwendiger Online-Katalog

Fortsetzung

net

PRÜFUNGSKALENDER 1998

Bitte mindestens 3 Wochen vor dem Prüfungstermin beim Organisator anmelden. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Der Kalender wird laufend ergänzt.

Anmeldungen: Piloten, die an der Teilnahme interessiert sind, wenden sich direkt an den Organisator.

Wichtig: Nur wer alle erforderlichen Unterlagen bei der Prüfung vorlegen kann, ist teilnahmeberechtigt.

Datum	Ort	HG	GS	Art	Organisator,Telefon
01.03.	Lenggries			HG,GST,P,A,B, WS,Pass,F	Adventure Sports,08042/9486
03.03.	Stuttgart	HG	GS	T,A,B,WS,Pass,F	Luftikus, Eugens Flugsch.,0711/537928
07.03.	Sonthofen		GS	T,A,B,Pass,F	1. Oberallgäuer Drachen & Gleitsegelsch.,08321/9328
08.03.	Scheidegg	HG	GS	T,P,A,B,Pass,Funk	Westallgäuer Flugsch.,08381/6265
08.03.	Sonthofen		GS	T,A,B,Pass	Flugsch. Martin Mergenthaler,08321/68057
08.03.	Sonthofen		GS	P,A,B,Pass	1. Oberallgäuer Drachen & Gleitsegelschule,08321/9328
14.03.	Bad Salzungen	HG	GS	T,A,B,WS,Pass,F	Prüfzentrum Mitte,06654/353
14.03.	Dresden	HG	GS	T,P,A,B,WS,Pass,F	Top Gliders Gleitschirmsch.,0351/4226274
15.03.	Bad Salzungen	HG	GS	P,A,B,WS,Pass	Prüfzentrum Mitte,06654/353
18.03.	Obermaiselstein		GS	T,A,B,Pass,Funk	OASE Gleitschirmsch.,08326/38036
18.03.	Sonthofen		GS	T,A,B,Pass	Flugsch. Martin Mergenthaler,08321/68057
19.03.	Sonthofen		GS	P,A,B,Pass	Flugsch. Martin Mergenthaler,08321/68057
20.03.	Obermaiselstein		GS	P,A,B,Pass	OASE Gleitschirmsch.,08326/38036
21.03.	Aschau		GS	T,P,A,B,Pass,F	Paragliding Flugsch. Chiemsee,08052/9494
27.03.	Bad Harzburg	HG	GS	T,A,B,WS,Pass,F	Harzer Gleitschirmsch.,05322/1415
28.03.	Bad Harzburg	HG	GS	P,A,B,WS,Pass	Harzer Gleitschirmsch.,05322/1415
29.03.	Scheidegg	HG	GS	T,P,A,B,Pass,Funk	Westallgäuer Flugsch.,08381/6265
03.04.	Crawinkel	HG	GS	T,P,A,B,WS,F	Flugsch. Sunrise,06201/182911
04.04.	Bad Salzungen	HG	GS	T,A,B,WS,Pass,F	Prüfzentrum Mitte,06654/353
05.04.	Bad Salzungen	HG	GS	P,A,B,WS,Pass	Prüfzentrum Mitte,06654/353
07.04.	Sonthofen		GS	P,A,B,Pass	1. Oberallgäuer Drachen & Gleitsegelschule,08321/9328
13.04.	Saltaus (I)		GS	P,A,B,Pass	Luftikus, Eugens Flugsch.,0711/537928
15.04.	Obermaiselstein		GS	T,A,B,Pass,Funk	OASE Gleitschirmsch.,08326/38036
16.04.	Stuttgart	HG	GS	T,A,B,WS,Pass,F	Luftikus, Eugens Flugsch.,0711/537928
16.04.	Sonthofen		GS	T,A,B,Pass	Flugsch. Martin Mergenthaler,08321/68057
17.04.	Rodeneck (I)		GS	T,A,B,Pass,F	GSS Michael Wagner,0721/515363
17.04.	Obermaiselstein		GS	P,A,B,Pass	OASE Gleitschirmsch.,08326/38036
17.04.	Sonthofen		GS	P,A,B,Pass	Flugsch. Martin Mergenthaler,08321/68057
18.04.	Bad Salzungen	HG	GS	T,A,B,WS,Pass,F	Prüfzentrum Mitte,06654/353
18.04.	Lenggries	HG	GS	T,P,A,B,WS,Pass,F	Adventure Sports,08042/9486
18.04.	Rodeneck (I)		GS	P,A,B,Pass	GSS Michael Wagner,0721/515363
19.04.	Sonthofen		GS	T,A,B,Pass	Flugsch. Martin Mergenthaler,08321/68057
19.04.	Italien		GS	T,P,A,B	Top Gliders Gleitschirmsch.,0351/4226274
19.04.	Bad Salzungen	HG	GS	P,A,B,WS,Pass	Prüfzentrum Mitte,06654/353
22.04.	Scheidegg	HG	GS	T,P,A,B,Pass,Funk	Westallgäuer Flugsch.,08381/6265
24.04.	Garmisch-P.		GS	T,A,B,Pass,F	Gleitschirmsch. Garmisch-P.,08821/74260
25.04.	Rodeneck (I)		GS	T,A,B,Pass,F	Aerogen Flug & Sport GmbH,089/8948870
25.04.	Sonthofen		GS	T,A,B,Pass,F	1. Oberallgäuer Drachen & Gleitsegelsch.,08321/9328
25.04.	Garmisch-P.		GS	P,A,B,Pass	Gleitschirmsch. Garmisch-P. M. Brunner,08821/74260
26.04.	Rodeneck (I)		GS	P,A,B,Pass	Aerogen Flug & Sport,089/8948870
26.04.	Sonthofen		GS	P,A,B,Pass	1. Oberallgäuer Drachen & Gleitsegelschule,08321/9328
01.05.	Aschau		GS	T,P,A,B,Pass,F	Paragliding Flugsch. Chiemsee,08052/9494
08.05.	Crawinkel	HG	GS	T,P,A,B,WS,F	Flugsch. Sunrise,06201/182911
08.05.	Brauneck		GS	T,A,B,Pass,F	1. Deutsche Tandem Gleitschirmsch.,08851/882
09.05.	Bad Salzungen	HG	GS	T,A,B,WS,Pass,F	Prüfzentrum Mitte,06654/353
09.05.	Lenggries	HG	GS	T,P,A,B,WS,Pass,F	Adventure Sports,08042/9486
09.05.	Brauneck		GS	P,A,B,Pass	1. Deutsche Tandem Gleitschirmsch.,08851/882
10.05.	Bad Salzungen	HG	GS	P,A,B,WS,Pass	Prüfzentrum Mitte,06654/353
13.05.	Scheidegg	HG	GS	T,P,A,B,Pass,Funk	Westallgäuer Flugsch.,08381/6265
16.05.	Dresden	HG	GS	T,P,A,B,WS,Pass,F	Top Gliders Gleitschirmsch.,0351/4226274
18.05.	Stuttgart	HG	GS	T,A,B,WS,Pass,F	Luftikus, Eugens Flugsch.,0711/537928
19.05.	Sonthofen		GS	T,A,B,Pass	Flugsch. Martin Mergenthaler,08321/68057
20.05.	Obermaiselstein		GS	T,A,B,Pass,Funk	OASE Gleitschirmsch.,08326/38036
20.05.	Sonthofen		GS	P,A,B,Pass	Flugsch. Martin Mergenthaler,08321/68057
22.05.	Obermaiselstein		GS	P,A,B,Pass	OASE Gleitschirmsch.,08326/38036
23.05.	Bad Salzungen	HG	GS	T,A,B,WS,Pass,F	Prüfzentrum Mitte,06654/353
23.05.	Saltaus (I)		GS	P,A,B,Pass	Luftikus, Eugens Flugsch.,0711/537928
24.05.	Bad Salzungen	HG	GS	P,A,B,WS,Pass	Prüfzentrum Mitte,06654/353
29.05.	Bad Harzburg	HG	GS	T,A,B,WS,Pass,F	Harzer Gleitschirmsch.,05322/1415
30.05.	Ruhpolding	HG	GS	T,P,A,B,Pass,F	Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH,08663/668
30.05.	Lenggries	HG	GS	T,P,A,B,WS,Pass,F	Adventure Sports,08042/9486
30.05.	Bad Harzburg	HG	GS	P,A,B,WS,Pass	Harzer Gleitschirmsch.,05322/1415
03.06.	Sonthofen		GS	T,A,B,Pass	Flugsch. Martin Mergenthaler,08321/68057
04.06.	Sonthofen		GS	T,A,B,Pass	Flugsch. Martin Mergenthaler,08321/68057
04.06.	Sonthofen		GS	P,A,B,Pass	Flugsch. Martin Mergenthaler,08321/68057
05.06.	Greifenburg	HG	GS	T,P,A,B,Pass,F	Flugsch. Sunrise,06201/182911
06.06.	Sonthofen		GS	T,A,B,Pass,F	1. Oberallgäuer Drachen & Gleitsegelschule,08321/9328
07.06.	Italien		GS	T,P,A,B	Top Gliders Gleitschirmsch.,0351/4226274
10.06.	Obermaiselstein		GS	T,A,B,Pass,Funk	OASE Gleitschirmsch.,08326/38036
12.06.	Obermaiselstein		GS	P,A,B,Pass	OASE Gleitschirmsch.,08326/38036
13.06.	Greifenburg	HG	GS	T,P,A,B,Pass,F	Flugsch. Sunrise,06201/182911
13.06.	Aschau		GS	T,P,A,B,Pass,F	Paragliding Flugsch. Chiemsee,08052/9494

Fluglehrerausbildung

LEHRGANGSKALENDER

1.4.-2.4.	GS-Grundstufenausbildung an der Winde Horst Barthelmes, 06654/353
8.4.-9.4.	Fachlehrerlehrgang für Passagier-Windenschlepp Horst Barthelmes, 06654/353
6.5.-7.5.	Fachlehrerlehrgang für UL-Schlepp Horst Barthelmes, 06654/353
14.10.-15.10.	Fachlehrerlehrgang für Passagier-Windenschlepp Horst Barthelmes, 06654/353
3.11.-6.11.	Fachlehrerlehrgang Windenschlepp Horst Barthelmes, 06654/353
12.11.-13.11.	GS-Grundstufenausbildung an der Winde Horst Barthelmes, 06654/353

Teilnahme nach Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle.

Vorauswahlprüfungen können ab sofort bei folgenden Prüfzentren absolviert werden: Horst Barthelmes, Tel. 06654/353, Fax 06654/7771; Rudl Bürger, Tel. 08032/8134, Fax 08032/8134; Waldemar Obergfell, Tel. 07685/1050, Fax 07685/1061, Anni Rehrl, Tel. 0043/3687/81880, Fax 0043/3687/81346.

Datum	Ort	HG	GS	Art	Organisator,Telefon
13.06.	Bad Salzungen	HG	GS	T,A,B,WS,Pass,F	Prüfzentrum Mitte,06654/353
14.06.	Bad Salzungen	HG	GS	P,A,B,WS,Pass	Prüfzentrum Mitte,06654/353
19.06.	Garmisch-P.		GS	T,A,B,Pass,F	Gleitschirmsch. Garmisch-P. M. Brunner,08821/74260
20.06.	Garmisch-P.		GS	P,A,B,Pass	Gleitschirmsch. Garmisch-P. M. Brunner,08821/74260
24.06.	Stuttgart	HG	GS	T,A,B,WS,Pass,F	Luftikus, Eugens Flugsch.,0711/537928
25.06.	Sonthofen		GS	P,A,B,Pass	Flugsch. Martin Mergenthaler,08321/68057
26.06.	Rodeneck (I)		GS	T,A,B,Pass,F	GSS Michael Wagner,0721/515363
27.06.	Aschau		GS	T,P,A,B,Pass,F	Paragliding Flugsch. Chiemsee,08052/9494
27.06.	Ruhpolding	HG	GS	T,P,A,B,Pass,F	Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH,08663/668
27.06.	Bad Salzungen	HG	GS	T,A,B,WS,Pass,F	Prüfzentrum Mitte,06654/353
27.06.	Rodeneck (I)		GS	P,A,B,Pass	GSS Michael Wagner,0721/515363
28.06.	Scheidegg	HG	GS	T,P,A,B,Pass,Funk	Westallgäuer Flugsch.,08381/6265
28.06.	Bad Salzungen	HG	GS	P,A,B,WS,Pass	Prüfzentrum Mitte,06654/353
04.07.	Aschau		GS	T,P,A,B,Pass,F	Paragliding Flugsch. Chiemsee,08052/9494
04.07.	Bad Salzungen	HG	GS	T,A,B,WS,Pass,F	Prüfzentrum Mitte,06654/353
05.07.	Bad Salzungen	HG	GS	P,A,B,WS,Pass	Prüfzentrum Mitte,06654/353
09.07.	Sonthofen		GS	T,A,B,Pass	Flugsch. Martin Mergenthaler,08321/68057
10.07.	Garmisch-P.		GS	T,A,B,Pass,F	Gleitschirmsch. Garmisch-P. M. Brunner,08821/74260
10.07.	Sonthofen		GS	P,A,B,Pass	Flugsch. Martin Mergenthaler,08321/68057
11.07.	Sonthofen		GS	T,A,B,Pass,F	1. Oberallgäuer Drachen & Gleitsegelschule,08321/9328

Datum	Ort	HG	GS	Art	Organisator,Telefon
11.07.	Dresden	HG	GS	T,P,A,B,WS,Pass,F	Top Gliders Gleitschirmsch.,0351/4226274
11.07.	Lenggries	HG	GS	T,P,A,B,WS,Pass,F	Adventure Sports,08042/9486
11.07.	Garmisch-P.		GS	P,A,B,Pass	Gleitschirmsch. Garmisch-P. M. Brunner,08821/74260
12.07.	Sonthofen		GS	P,A,B,Pass	1. Oberallgäuer Drachen & Gleitsegelschule,08321/9328
18.07.	Aschau		GS	T,P,A,B,Pass,F	Paragliding Flugsch. Chiemsee,08052/9494
18.07.	Ruhpolding	HG	GS	T,P,A,B,Pass,F	Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH,08663/668
18.07.	Bad Salzungen	HG	GS	T,A,B,WS,Pass,F	Prüfzentrum Mitte,06654/353
19.07.	Bad Salzungen	HG	GS	P,A,B,WS,Pass	Prüfzentrum Mitte,06654/353
22.07.	Obermaiselstein		GS	T,A,B,Pass,Funk	OASE Gleitschirmsch.,08326/38036
23.07.	Sonthofen		GS	T,A,B,Pass	Flugsch. Martin Mergenthaler,08321/68057
24.07.	Obermaiselstein		GS	P,A,B,Pass	OASE Gleitschirmsch.,08326/38036
24.07.	Sonthofen		GS	P,A,B,Pass	Flugsch. Martin Mergenthaler,08321/68057
25.07.	Rodeneck (I)		GS	T,A,B,Pass,F	Aerogen Flug & Sport GmbH,089/8948870
26.07.	Scheidegg	HG	GS	T,P,A,B,Pass,Funk	Westallgäuer Flugsch.,08381/6265
26.07.	Rodeneck (I)		GS	P,A,B,Pass	Aerogen Flug & Sport GmbH,089/8948870
29.07.	Stuttgart	HG	GS	T,A,B,WS,Pass,F	Luftikus, Eugens Flugsch.,0711/537928
31.07.	Garmisch-P.		GS	T,A,B,Pass,F	Gleitschirmsch. Garmisch-P. M. Brunner,08821/74260

FORTBILDUNGSKALENDER 1998

Datum	GS/HG	Name	Ort	Organisator	Tel	Fax
1.3.	GS	Training für den Fall des Falles	Dürnau	Flugschule Göppingen	07164/12021	07164/12029
1.3.	GS/HG	Hanglanden	Wiesensteig	Flugschule Göppingen	07164/12021	07164/12029
2.3. - 7.3.	GS/HG	Flugsafari	Ennstal/Salzkammergut	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
5.3.	GS	Was passiert beim 2-Jahres-Check	Dürnau	Flugschule Göppingen	07164/12021	07164/12029
6.3.	GS/HG	Entwicklung und Grenzen der Gleitschirmtechnik	Dürnau	Flugschule Göppingen	07164/12021	07164/12029
6.3. - 12.3.	GS/HG	Frühling in Bassano	Bassano	Klaus Schwarzer's Flugschule, Flyart	089/4306974	
6.3. - 20.3.	GS	Flugurlaub & Winterthermik	Andalusien	Münchner Drachenflugschule	089/4486848	
7.3.	GS	Starten, Landen, Rückwärtsstart (Video)	Freiburg	Flugschule Dreyeckland	07661/627140	07661/627140
7.3. - 18.3.	GS/HG	Refreshing-Kurs		Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970	
7.3. - 8.3.	GS	Sicherheitstraining am Übungshang und in der Turnhalle	Ascheloh	Flugschule Bielefeld	0521/69011	0521/69088
7.3. - 8.3.	GS	Flugtechnik	Lenggries	Adventure Sports	08042/9488	08042/
8.3.	GS/HG	gut sitzen - gut fliegen	Immenstadt	Habis Flugsport	08323/8590	08323/51390
12.3. - 15.3.	GS/HG	... wo das Frühjahr früher beginnt	Bassano	Flugschule Göppingen	07164/12021	07164/12029
14.3.		perfekt - ist keiner drum üben wir Starten	Allgäu	Habis Flugsport	08323/8590	08323/51390
14.3. - 15.3.	GS/HG	Aktives Fliegen in der Thermik	variabel	Aerogen Gleitschirmschule	089/8948870	089/8948870
14.3. - 22.3.	GS/HG	Schirmbeherrschungskurs		Harzer Gleitschirmschule	05322/1415	05322/2001
16.3. - 21.03.	GS	Flugtechnikkurs	Teneriffa	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
18.3.	GS	Amateurfunk	Stuttgart Hofen	Luftikus GmbH	0711/527928	0711/527928
19.3 - 22.3.	GS/HG	Vorbereitungs- Weiterbildungsseminar für 2er Geräte	Aschau	Paragliding Flugschule Chiemsee	08052/9494	08052/9495
21.3 - 27.3.	GS/HG	Piedrahita	Zentralspanien	OASE Flugschule Peter Geg	08326/38036	08326/38037
21.3 - 28.3.	GS	Fliegen, Ski, Snowboard etc.	Zillertal	Flugschule Dreyeckland	07661/627140	07661/627140
21.3.	GS	Rettungsgerät werfen und packen	Samerberg	Flugschule Hochries	08032/8971	08032/8901
22.3.	GS	... Tour de Ländle	Schwäbische Alb	Flugschule Göppingen	07164/12021	07164/12029
23.3 - 28.3.	GS	Flugtechnikkurs	Teneriffa	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
27.3.	GS	Einführung in die Thematik des Thermik- und Streckenflugs	Dürnau	Flugschule Göppingen	07164/12021	07164/12029
27.3. - 29.3.	GS	Frühjahrstraining	Elsaß	Flugschule Papillon	0033/389/827187	0033/389/827187
27.3.	GS	GPS-Seminar	Lenggries	Adventure Sports	08042/9488	08042/
28.3 - 4.4.	GS	Vive la France	Provence/Frankreich	Habis Flugsport	08323/8590	08323/51390
28.3 - 4.4.	HG	Thermik- und Streckenflug	Provence/Frankreich	Hans-Peter Fischer-Engel	08321/72213	
28.3 - 29.3.	GS/HG	Flugtechnik	Lenggries	Adventure Sports	08042/9488	08042/
30.3 - 3.4.	GS/HG	OFS-Protect	Meransen/Südtirol	OFS Paragliding GmbH	08363/5969	08363/5969
30.3 - 6.4.	HG	Flugsafari	Türkei	Luftikus GmbH	0711/527928	0711/527928
30.03 - 4.4.	GS	Fly Bassano	Bassano	Westallgäuer Drachenflug- und Gleitschirmschule	08381/6265	08381/84209
2.4 - 5.4.	GS	Thermik- und Technikkurs	Bassano	Flugschule Hochries	08032/8971	08032/8901

Datum	GS/HG	Name	Ort	Organisator	Tel	Fax
3.4 - 5.4.	GS	Streckenflugeinführung	Pinzgau	Adventure Sports	08042/9488	08042/
4.4 - 10.4.	GS/HG	Air College	Trentino	Flugzentrum Ruhpolding	08663/668	08663/776
4.4 - 8.4.	GS/HG	Thermikwoche und Streckenflugkurs	Bassano	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707	0041/6370707
4.4.	GS	Start-Sicherheitstraining/Videoanalyse	Holzmann	Münchner Drachenflugschule	089/4486848	
4.4 - 5.4.	GS	Sicherheitstraining	Achensee	Westallgäuer Drachenflug- und Gleitschirmschule	08381/6265	08381/84209
5.4 .	GS/HG	Fallschirmwurfkurs & Packen	Aschau	Münchner Drachenflugschule	089/4486848	
9.4. - 14.4.	GS/HG	Starten - Steuern - Landen	Südtirol	Luftikus GmbH	0711/527928	0711/527928
10.4 - 15.4.	GS	Frühlingsmeeting im Ahrntal	Südtirol/Sand in Taufers	Flugschule Göppingen	07164/12021	07164/12029
10.4 - 15.4.	GS/HG	Kärnten is a Wahnsinn	Greifenburg	Flugschule Göppingen	07164/12021	07164/12029
10.4 - 13.4.	GS	OFS-Fly & Test Event Ostern '98	Meransen/Südtirol	OFS Paragliding GmbH	08363/5969	08363/5969
10.4 - 13.4.	GS	Fortbildung und Thermikseminar	Laveno	Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970	
10.4 - 11.4.	GS	Starttraining	Übungshang	Flugschule Hochries	08032/8971	08032/8901
11.4.	GS	Start- und Landetraining	variabel	Aerogen Gleitschirmschule	089/8948870	089/8948870
12.4 - 18.4.	GS/HG	Air College	Trentino	Flugzentrum Ruhpolding	08663/668	08663/776
13.4 - 18.4.	GS	Thermik- und Streckenflugkurs	Slowenien	Ostthüringer Gleitschirmschule	036734/30357	
13.4 - 17.4.	GS	OFS-Protect	Meransen/Südtirol	OFS Paragliding GmbH	08363/5969	08363/5969
16.4 - 19.4.	GS	Flachlandfluggebiete von der Mosel bis zum Nordschwarzwald		Flugschule Sunrise	06201/182911	
18.4 - 24.4.	GS/HG	Streckenflugseminar	Kärnten/Emberger Alm	OASE Flugschule Peter Geg	08326/38036	08326/38037
18.4 - 18.4.	HG	XC Streckenflugtraining	Schweiz	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707	0041/6370707
19.4 - 24.4.	GS	Flugsafaris im Alpenraum	Gardasee	Paragliding Tegernsee	08022/2556	08022/2584
24.4 - 26.4.	GS/HG	Thermikkurs für Einsteiger	Andelsbuch/Bezau	Flugschule Tegelberg	08367/598	08367/1026
24.4.	GS	Theorie Streckenfliegen	Lenggries	Adventure Sports	08042/9488	08042/
25.4 - 29.4.	GS	Flugtechnikkurs	Kärnten	OASE Flugschule Peter Geg	08326/38036	08326/38037
25.4 - 1.5.	GS	Air College	Bassano	Flugzentrum Ruhpolding	08663/668	08663/776
26.4 - 9.5.	GS/HG	Streckenflugkurs	Millau/Südfrankreich	Int. Drachenflugzentrum Millau	0033/565598444	0033/565597255
26.4.	GS/HG	Selbstpackerlehrgang	Weinheim	Flugschule Sunrise	06201/182911	
27.4 - 4.5.	GS	Fly Türkei	Ölideniz	OASE Flugschule Peter Geg	08326/38036	08326/38037
30.4 - 4.5.	GS/HG	Adventure - Tours	Südtirol	Luftikus GmbH	0711/527928	0711/527928
1.5 - 4.5.	GS/HG	Frühlingsfliegen	Feltre	Flugschule Göppingen	07164/12021	07164/12029
1.5.	GS/HG	Großes Retterwerfen	Klewenalp/Schweiz	Habis Flugsport	08323/8590	08323/51390
1.5 - 3.5.	GS	Aktives Fliegen in der Thermik	variabel	Aerogen Gleitschirmschule	089/8948870	089/8948870
1.5 - 3.5.	GS	Refresher: Gelände, Wetter, Starten, Landen	Südvogesen	Flugschule Dreyeckland	07661/627140	07661/627140
1.5 - 3.5.	GS	Paternoster in Tirol	Seefeld	Klaus Schwarzer's Flugschule, Flyart	089/4306974	
1.5 - 3.5.	HG	Thermikseminar	Lenggries	Adventure Sports	08042/9488	08042/
2.5 - 3.5.	GS	Sicherheitstraining	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport	08323/8590	08323/51390
2.5 - 16.5.	HG	Thermik- und Streckenflugseminar	Ölüdenz	Drachen- und Gleitsegelflugschule Werther	05203/1474	05203/158202
3.5. - 8.5.	GS	Air College	Bassano	Flugzentrum Ruhpolding	08663/668	08663/776
3.5. - 9.5.	GS/HG	Safari	Alpen	Skymaster	07673/8511	07673/8590
4.5. - 11.5.	GS/HG	Flugtechnikkurs	Türkei	OASE Flugschule Peter Geg	08326/38036	08326/38037
4.5. - 9.5.	GS	Höhenflugkurs-Extra	Ennstal	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
4.5. - 9.5.	GS	Flugsafari	Bassano	Flugschule Aufwind	0043/3698/81880	0043/3698/82568
4.5. - 8.5.	GS/HG	OFS-Protect	Meransen/Südtirol	OFS Paragliding GmbH	08363/5969	08363/5969
4.5. - 18.5.	GS	Get high in Türkei	Türkei	Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970	
6.5. - 10.5.	GS	Allgäu Rundreise	Allgäu	Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970	
7.5. - 9.5.	GS	Flugtechnikkurs mit Basissicherheitstraining (4 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
8.5.	HG	Theorie Streckenfliegen	Lenggries	Adventure Sports	08042/9488	08042/
9.5. - 19.5.	GS	Refreshing-Kurs		Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970	
9.5. - 16.5.	GS	Thermik in Ölüdeniz	Türkei	Klaus Schwarzer's Flugschule, Flyart	089/4306974	
10.5. - 15.5.	GS	Flugsafaris im Alpenraum	Slowenien	Paragliding Tegernsee	08022/2556	08022/2584
10.5. - 15.5.	GS	Air College	Bassano	Flugzentrum Ruhpolding	08663/668	08663/776
11.5. - 16.5.	GS	Thermikkurs	Ennstal	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
11.5. - 16.5.	GS	Flugsafari	Ennstal/Salzkammergut	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
11.5. - 16.5.	GS	Sicherheitstraining und Streckenfliegen (6 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
11.5. - 15.5.	HG	Flugtechnikkurs	Ramsau	Flugschule Aufwind	0043/3698/81880	0043/3698/82568
11.5. - 17.5.	GS/HG	Thermikkurs, erste Streckenflüge	Emberger Alm	Münchner Drachenflugschule	089/4486848	
12.5.	GS	Sicherheitstraining	Klewenalp/Vierwaldstättersee	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707	0041/6370707
14.5. - 17.5.	GS	Vorbereitungs- Weiterbildungsseminar für 2er Geräte	Aschau	Paragliding Flugschule Chiemsee	08052/9494	08052/9495
15.5. - 17.5.	GS/HG	Sicherheitstraining	Hallstättersee	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
15.5. - 17.5.	GS	Flugtechnikseminar/Videoanalyse	Ostthüringen	Ostthüringer Gleitschirmschule	036734/30357	
15.5. - 17.5.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510

FORTBILDUNGSKALENDER 1998

Datum	GS/HG	Name	Ort	Organisator	Tel	Fax
16.5. - 23.5.	GS	Kärnten isch a Wahnsinn	Kärnten	Habis Flugsport	08323/8590	08323/51390
16.5. - 17.5.	GS	Sicherheitstraining	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport	08323/8590	08323/51390
16.5.	GS	Start- und Landetraining	variabel	Aerogen Gleitschirmschule	089/8948870	089/8948870
16.5. - 23.5.	GS	Thermik- und Streckenflug	Kärnten	Hans-Peter Fischer-Engel	08321/72213	
16.5. - 24.5.	GS/HG	Schirmbeherrschungskurs		Harzer Gleitschirmschule	05322/1415	05322/2001
16.5. - 22.5.	GS	Weiterbildungskurs und Flugsafari	Ostschweiz/Tessin	Westallgäuer Drachenflug- und Gleitschirmschule	08381/6265	08381/84209
18.5. - 23.5.	GS	Flugtechnikkurs	Ennstal + Hallstättersee	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
19.5. - 21.5.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
19.5. -	GS	Sicherheitstraining	Klewenalp/Vierwaldstättersee	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707	0041/6370707
20.5. - 24.5.	GS	Thermikflug, Schnellabstiegshilfen	Südtirol	Luftikus GmbH	0711/527928	0711/527928
21.5. - 25.5.	GS	Para - dies Zillertal	Zillertal	Flugschule Göppingen	07164/12021	07164/12029
21.5. - 22.5.	GS	Sicherheitstraining	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport	08323/8590	08323/51390
21.5. - 24.5.	GS	OFS-Thermik- und Streckenflugseminar	Meransen/Südtirol	OFS Paragliding GmbH	08363/5969	08363/5969
21.5. - 24.5.	GS	Fortbildung und Thermikseminar	Laveno	Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970	
21.5. - 26.5.	GS	Fortbildung und Thermikseminar	Burgeis	Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970	
22.5. - 24.5.	GS	Sicherheitstraining	Hallstättersee	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
22.5. - 24.5.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
23.5. - 24.5.	GS	Sicherheitstraining	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport	08323/8590	08323/51390
23.5. - 24.5.	GS	Sicherheitstraining	Achensee	Westallgäuer Drachenflug- und Gleitschirmschule	08381/6265	08381/84209
24.5. - 31.5.	GS	Flugtechnik-Training	Greifenburg	Drachen- und Gleitschirmschule Goslar	05321/18899	05321/41764
25.5. - 30.5.	GS	Flugtechnikkurs	Ennstal + Hallstättersee	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
25.5. - 30.5.	GS	Sicherheitstraining und Streckenfliegen (6 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
25.5. - 29.5.	GS	OFS-Protect	Meransen/Südtirol	OFS Paragliding GmbH	08363/5969	08363/5969
25.5. - 1.6.	GS/HG	Flugsafari	Türkei	Luftikus GmbH	0711/527928	0711/527928
25.5. - 29.5.	HG	Thermik- Alpineinweisung	Nord- oder Südalpen	Münchner Drachenflugschule	089/4486848	
26.5.	GS	Sicherheitstraining	Klewenalp/Vierwaldstättersee	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707	0041/6370707
28.5. - 1.6.	GS	Thermikseminar	Alpennordseite	Adventure Sports	08042/9488	08042/
29.5. - 31.5.	GS	Sicherheitstraining	Hallstättersee	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
29.5. - 2.6.	GS	Thermikseminar	Hochwurzen/Stoderzinken	Flugschule Aufwind	0043/3698/81880	0043/3698/82568
30.5. - 1.6.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
30.5. - 3.6.	GS	Ausflug in die Schweizer Alpenwelt	Engelberg	Flugschule Göppingen	07164/12021	07164/12029
30.5. - 31.5.	GS	Sicherheitstraining	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport	08323/8590	08323/51390
30.5. - 6.6.	GS	Thermik- und Technikkurs	Castelluccio	Flugschule Hochries	08032/8971	08032/8901
30.5. - 31.5.	GS/HG	Sicherheitstraining	Haldensee	Hans-Peter Fischer-Engel	08321/72213	
30.5. - 5.6.	GS	Sicherheit und Strecke	Achensee	Klaus Schwarzer's Flugschule, Flyart	089/4306974	
30.5. - 6.6.	GS/HG	Flugtechnikseminar, Thermikfliegen	Emberger Alm	Flugschule Sunrise	06201/182911	
31.5. - 6.6.	GS	Küstensoaring	Corfu	Air Power Gleitschirmschule	07745/308	07745/477
1.6. - 6.6.	GS	Thermikkurs	Ennstal	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
1.6. - 6.6.	GS	Flugtechnikkurs	Ennstal + Hallstättersee	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
1.6. - 6.6.	GS	Sicherheitstraining und Streckenfliegen (6 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
2.6.	GS	Sicherheitstraining	Klewenalp/Vierwaldstättersee	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707	0041/6370707
4.6. - 7.6.	GS	Thermikkurs für Einsteiger	Andelsbuch/Bezau	Flugschule Tegelberg	08367/598	08367/1026
5.6. - 7.6.	GS	Sicherheitstraining	Hallstättersee	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
5.6. - 7.6.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
5.6. - 7.6.	GS	Sicherheitstraining	Achensee	Harzer Gleitschirmschule	05322/1415	05322/2001
5.6. - 14.6.	GS	Weiterbildungskurs und Flugsafari	Slowenien	Westallgäuer Drachenflug- und Gleitschirmschule	08381/6265	08381/84209
6.6.	GS	Start- und Landetraining	variabel	Aerogen Gleitschirmschule	089/8948870	089/8948870
6.6. - 7.6.	GS	Sicherheitstraining	Haldensee	Hans-Peter Fischer-Engel	08321/72213	
6.6. - 12.6.	GS	Thermikseminar	Vogesen	Flugschule Bielefeld	0521/69011	0521/69088
6.6. - 7.6.	GS/HG	XC Streckenflugtraining	Schweiz	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707	0041/6370707
6.6. - 24.6.	GS	Yahoi im Zillertal	Zillertal	Harzer Gleitschirmschule	05322/1415	05322/2001
6.6. - 11.6.	GS	Streckenflugseminar		Harzer Gleitschirmschule	05322/1415	05322/2001
7.6. - 14.6.	GS	Thermikfliegen	Deinsen	Flugsport Milan	05156/7179	05156/7312
8.6. - 13.6.	GS/HG	Höhenflugkurs-Extra	Ennstal	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
8.6. - 12.6.	HG	OFS-Protect	Pfronten	OFS Paragliding GmbH	08363/5969	08363/5969
9.6. - 11.6.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
9.6.	GS	Sicherheitstraining	Klewenalp/Vierwaldstättersee	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707	0041/6370707
11.6. - 14.6.	GS	Die schönsten Fluggebiete der Vogesen	Elsass	Flugschule Göppingen	07164/12021	07164/12029
11.6. - 14.6.	GS	s Allgäu von oba ra	Allgäu	Habis Flugsport	08323/8590	08323/51390
11.6. - 12.6.	GS	Sicherheitstraining	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport	08323/8590	08323/51390

Datum	GS/HG	Name	Ort	Organisator	Tel	Fax
11.6. - 14.6.	GS	OFS-Thermik- und Streckenflugseminar	Pfronten	OFS Paragliding GmbH	08363/5969	08363/5969
11.6. - 12.6.	GS	Fly Weekend	Engelberger Tal	Flugschule Dreyeckland	07661/627140	07661/627140
11.6. - 16.6.	GS/HG	Fortbildung und Thermikseminar	Laveno	Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970	
11.6. - 14.6.	GS	Thermik- und Streckenflug	Allgäu	Hans-Peter Fischer-Engel	08321/72213	
12.6. - 14.6.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
13.6. - 14.6.	GS/HG	Sicherheitstraining	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport	08323/8590	08323/51390
13.6. - 14.6.	GS	Sicherheitstraining	Vierwaldstättersee	Flugschule Dreyeckland	07661/627140	07661/627140
13.6. - 24.6.	GS	Refreshing-Kurs		Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970	
14.6. - 19.6.	GS	Flugsafaris im Alpenraum	Kärnten	Paragliding Tegernsee	08022/2556	08022/2584
14.6. - 20.6.	GS	Safari	Alpen	Skymaster	07673/8511	07673/8590
15.6. - 20.6.	GS	Flugsafari-Dachstein	Ennstal/Salzkammergut	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
15.6. - 18.6.	GS	Flugtechnikkurs mit Basissicherheitstraining (4 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
16.6.	GS	Sicherheitstraining	Klewenalp/Vierwaldstättersee	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707	0041/6370707
18.6. - 21.6.	GS	Vorbereitungs- Weiterbildungsseminar für 2er Geräte	Aschau	Paragliding Flugschule Chiemsee	08052/9494	08052/9495
18.6. - 21.6.	GS	Steckenflugseminar	Emberger Alm	Flugschule Tegelberg	08367/598	08367/1026
19.6. - 21.6.	GS/HG	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
20.6. - 28.6.	GS	Chez Manu		Flugschule Göppingen	07164/12021	07164/12029
20.6. - 21.6.	GS	Sicherheitstraining	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport	08323/8590	08323/51390
20.6. - 26.6.	GS	OFS-Alpine Flugwoche im Allgäu und Tirol	Pfronten	OFS Paragliding GmbH	08363/5969	08363/5969
22.6. - 27.6.	GS	Thermikkurs	Ennstal/Salzkammergut	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
22.6. - 25.6.	GS	Flugtechnikkurs mit Basissicherheitstraining (4 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
22.6. - 29.6.	GS/HG	Flugsafari in die Türkei	Türkei	Paragliding Tegernsee	08022/2556	08022/2584
23.6.	GS	Sicherheitstraining	Klewenalp/Vierwaldstättersee	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707	0041/6370707
26.6. - 28.6.	GS	Sicherheitstraining	Hallstättersee	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
26.6. - 28.6.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
26.6. - 28.6.	GS	Sicherheitstraining	Achensee	Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970	
26.6.	GS	Theorie Streckenfliegen	Lenggries	Adventure Sports	08042/9488	08042/
27.6. - 4.7.	GS	Streckenflugseminar	St. Andre	Flugschule Aufwind	0043/3698/81880	0043/3698/82568
27.6. - 5.7.	GS	Sicherheitstraing & Thermikkurs	Engelberg	Air Power Gleitschirmschule	07745/308	07745/477
27.6. - 28.6.	GS	Sicherheitstraining	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport	08323/8590	08323/51390
27.6. - 30.6.	GS	Thermik und Fortbildungsseminar		Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970	
27.6. - 28.6.	GS	Lust zum Aufdrehen oder Frust vorm Fliegen	Bayrischzell	Münchner Drachenflugschule	089/4486848	
28.6. - 4.7.	GS/HG	Rettungsgeräte Training	rund um Ruhpolding	Flugzentrum Ruhpolding	08663/668	08663/776
28.6. - 4.7.	GS	Safari	Alpen	Skymaster	07673/8511	07673/8590
29.6. - 4.7.	GS	Flugtechnikkurs	Ennstal + Hallstättersee	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
29.6. - 4.7.	GS	Sicherheitstraining und Streckenfliegen (6 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
30.6.	GS	Sicherheitstraining	Klewenalp/Vierwaldstättersee	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707	0041/6370707
1.7. - 5.7.	GS	Flugtechnikkurs	Zillertal	OASE Flugschule Peter Geg	08326/38036	08326/38037
1.7. - 8.7.	GS	Weiterbildungskurs und Flugsafari	Slowenien	Westallgäuer Drachenflug- und Gleitschirmschule	08381/6265	08381/84209
3.7. - 5.7.	GS	Sicherheitstraining	Hallstättersee	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
3.7. - 5.7.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
3.7. - 5.7.	GS	Sicherheitstraining	Achensee	Flugschule Bielefeld	0521/69011	0521/69088
4.7. - 12.7.	GS	Streckenflugseminar	Pinzgau	Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970	
5.7. - 10.7.	GS/HG	Flugsafaris im Alpenraum	Pinzgau	Paragliding Tegernsee	08022/2556	08022/2584
6.7. - 11.7.	GS	Flugtechnikkurs	Ennstal + Hallstättersee	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
6.7. - 9.7.	GS/HG	Flugtechnikkurs mit Basissicherheitstraining (4 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
6.7. - 10.7.	GS	OFS-Protect	Pfronten	OFS Paragliding GmbH	08363/5969	08363/5969
6.7. - 10.7.	GS	Sicherheitstraining	Achensee	Flugschule Bielefeld	0521/69011	0521/69088
7.7.	GS	Sicherheitstraining	Klewenalp/Vierwaldstättersee	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707	0041/6370707
8.7. - 12.7.	GS	Quer durch Tirol	Zillertal/Pinzgau	Flugschule Göppingen	07164/12021	07164/12029
10.7. - 12.7.	GS	Sicherheitstraining	Hallstättersee	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
10.7. - 12.7.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
11.7.	GS	Aktives Fliegen in der Thermik	variabel	Aerogen Gleitschirmschule	089/8948870	089/8948870
11.7. - 18.7.	GS	Thermik- Streckenfliegen	Torgau/Beilrode	Ostdeutsche Drachen- und Ultraleichflugschule	03423/606678	03423/759379
11.7. - 18.7.	GS	Streckenflugseminar	Silian	Adventure Sports	08042/9488	08042/
13.7. - 18.7.	GS	Höhenflugkurs-Extra	Ennstal	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
13.7. - 28.7.	GS	Flugsafari	Ennstal/Salzkammergut	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
13.7. - 18.7.	GS	Sicherheitstraining und Streckenfliegen (6 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
14.7.	GS	Sicherheitstraining	Klewenalp/Vierwaldstättersee	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707	0041/6370707
17.7. - 19.7.	GS	Flugtechnikseminar/Videoanalyse	Ostthüringen	Ostthüringer Gleitschirmschule	036734/30357	

FORTBILDUNGSKALENDER 1998

Datum	GS/HG	Name	Ort	Organisator	Tel	Fax
17.7. - 19.7.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
17.7. - 19.7.	HG	Sicherheitstraining	Achensee	Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970	
18.7. - 28.7.	GS	Fliegen wie Gott in Frankreich	Millau/Arcachon	Flugschule Göppingen	07164/12021	07164/12029
18.7. - 25.7.	GS	Thermik- und Streckenfliegen	Kärnten	Air Power Gleitschirmschule	07745/308	07745/477
18.7. - 19.7.	GS	Sicherheitstraining	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport	08323/8590	08323/51390
18.7. - 21.7.	GS	Thermik und Fortbildungsseminar		Flugschule Martin Mergenthaler	08321/9970	
19.7. - 20.7.	GS	Sicherheitstraining	Haldensee	Hans-Peter Fischer-Engel	08321/72213	
20.7. - 25.7.	GS	Flugtechnikkurs	Ennstal + Hallstättersee	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
20.7. - 24.7.	GS/HG	Thermikseminar	Hochwurzen/Stoderzinken	Flugschule Aufwind	0043/3698/81880	0043/3698/82568
20.7. - 24.7.	GS	OFS-Protect	Pfronten	OFS Paragliding GmbH	08363/5969	08363/5969
20.7. - 26.7.	GS	Einweisung zum Alpinfliegen	Hochries/Bayrischzell	Münchner Drachenflugschule	089/4486848	
21.7. - 23.7.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
21.7.	GS	Sicherheitstraining	Klewenalp/Vierwaldstättersee	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707	0041/6370707
23.7. - 26.7.	GS	Vorbereitungs- Weiterbildungsseminar für 2er Geräte	Aschau	Paragliding Flugschule Chiemsee	08052/9494	08052/9495
24.7. - 26.7.	GS	Sicherheitstraining	Hallstättersee	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
24.7. - 26.7.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
24.7. - 26.7.	GS	Sicherheitstraining		Flugschule Aufwind	0043/3698/81880	0043/3698/82568
25.7. - 31.7.		Slovenientraum	Kobarid/Slovenien	OASE Flugschule Peter Geg	08326/38036	08326/38037
25.7. - 30.7.	GS	Thermik- und Streckenflugkurs	Slowenien	Ostthüringer Gleitschirmschule	036734/30357	
25.7. - 26.7.	GS	Sicherheitstraining	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport	08323/8590	08323/51390
25.7. - 1.8.	GS	Toscana von oben	Lucca	Klaus Schwarzer's Flugschule, Flyart	089/4306974	
25.7. - 9.8.	GS	XC Streckenfluglager	Alcazaren/Spanien	Flugschule Sunrise	06201/182911	
25.7. - 2.8.	GS	Schirmbeherrschungskurs		Harzer Gleitschirmschule	05322/1415	05322/2001
27.7. - 1.8.	GS/HG	Thermikkurs	Ennstal	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
27.7. - 30.7.	GS	Flugtechnikkurs mit Basissicherheitstraining (4 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
27.7. - 31.7.	GS	Flugtechnikkurs		Flugschule Aufwind	0043/3698/81880	0043/3698/82568
28.7.	GS	Sicherheitstraining	Klewenalp/Vierwaldstättersee	Impuls Sport und Flugschule Engelberg	0041/6370707	0041/6370707
31.7. - 1.8.	GS	Streckenflugseminar	Ennstal	Sky Club Austria	0043/3685/22333	0043/3685/23610
31.7. - 2.8.	GS	Sicherheitstraining (3 Tage)	Achensee	Montana Flugsport GmbH	08803/60598	08803/60510
31.7. - 8.8.	GS	Weiterbildungskurs und Flugsafari	Südfrankreich	Westallgäuer Drachenflug- und Gleitschirmschule	08381/6265	08381/84209

Termine ohne Gewähr

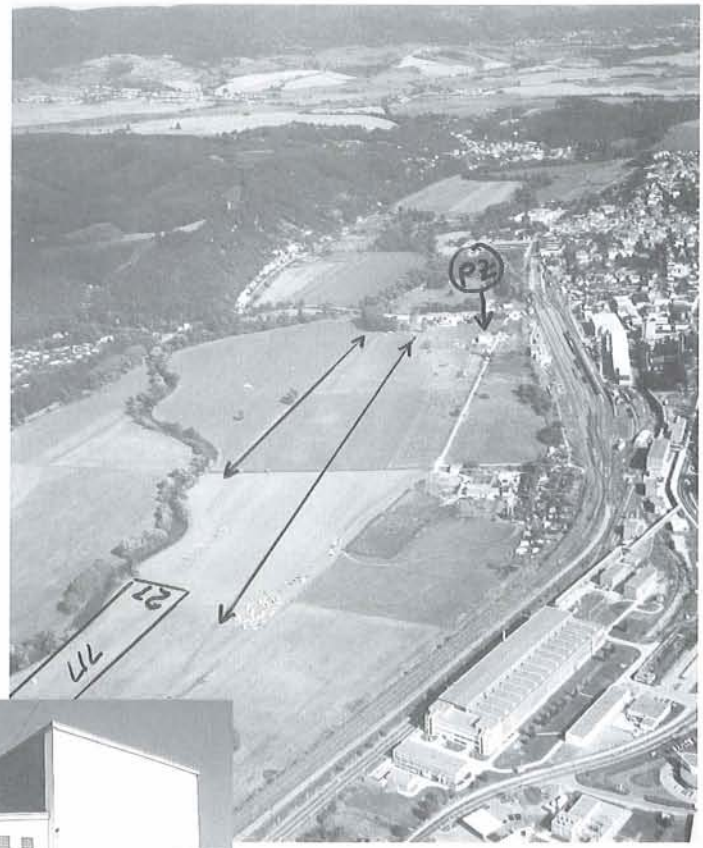
ANZEIGE



5 JAHRE

FLIEGEN IN BAD SALZUNGEN

Ein Schleppgelände für alle Hängegleiter- und Gleitsegelpiloten





Viele Flugschüler, vorwiegend aus dem Norden, Westen und Osten Deutschlands, kennen das Gelände, weil sie im »Prüfzentrum Mitte« ihre Flugberechtigungen erworben haben. Genutzt wird das Gelände in Bad Salzungen vom DHV als »Prüfzentrum« und wird von Horst Barthelmes als »Schleppzentrum« betrieben. Ab 1998 wird es auch allen Gastfliegern zur Verfügung stehen.

Das Gelände bietet eine großzügige Flächenausdehnung, zwei Schleppstrecken und ein UL-Schleppgelände im westlichen Platzbereich. Zwei stationäre Winden stehen den Prüfungsteilnehmern, Gästen und Flugschülern vor Ort zur Verfügung. Eine Halle mit Toiletten und Waschgelegenheit, ein Hangar für UL's und die Möglichkeit, direkt am Platz mit dem Zelt oder Wohnwagen zu nächtigen, schaffen die Rahmenbedingungen für die fliegerischen Aktivitäten. Im Schleppzentrum können Besucher Passagierflüge an der Winde mit Hängegleitern, Gleitsegeln und Ultraleichtflugzeugen erleben, interessierte Piloten können die dafür erforderlichen Einweisungen erwerben. Aber auch Vereinsfreizeiten und Windenschlepp-Seminare, die für DHV-Mitgliedsvereine kostenlos sind, können nach Absprache mit dem Platzhalter während der ganzen Flugsaison durchgeführt werden.

Flugschulen, die ihre Schleppschüler auf diesem Platz ausbilden möchten, können das Schleppgelände und auch eine Winde mit Rückholfahrzeug mieten. Das Fluggelände in Bad Salzungen soll in Kürze auch als UL-Flugplatz eine Zulassung erhalten. Demnächst soll außerdem noch ein Schlepp-UL für Gastschlepps und HG-Passagierschlepp angeschafft werden.

Vielleicht wird aus diesem Schleppgelände demnächst einmal eine deutsche »Fly-Ranch«. Die Voraussetzungen dafür sind vorhanden. Im Schleppzentrum werden neben Pilotenprüfungen auch Musterprüfungen von Schleppklinken und Schleppwinden, sowie Nachprüfungen von Einzelstück- und Serienwinden durchgeführt.

Informationen über das »Prüfzentrum Mitte« erteilt das DHV-Informationsbüro für Schlepp an Wochentagen von 10.00 Uhr bis 12.00 Uhr unter der Tel. 06654/353. Informationen über Gastschleppmöglichkeiten erteilt das »Schleppzentrum Bad Salzungen«, Werrastraße 13, 36433 Bad Salzungen, Tel. 03695/602304.

ANREISE

Geographische Lage 50° 49' 30" N, 10° 12' 00" O

Mit dem Auto erreicht man Bad Salzungen über die BAB 7. Ab dem Kirchheimer Dreieck geht es auf die BAB 4 in Richtung Eisenach bis Abfahrt Friedewald. Von dort sind es noch 30 km bis zum Fluggelände in Bad Salzungen. In der Stadt fährt man in Richtung Kurpark. Über einen Verkehrskreisel und über einen Bahnübergang erreicht man nach ca. 400 m den Plattenweg zum Fluggelände in der Werrastraße 13.

Die unmittelbare Nähe zur Kurstadt Bad Salzungen mit ihrer wachsenden Infrastruktur bietet dem Besucher ein ausreichendes Angebot an Übernachtungs- und Einkaufsmöglichkeiten. Die ehemalige Kreisstadt liegt zwischen der Thüringer Rhön und dem Thüringer Wald. Von dort aus sind es ungefähr 30 km Fahrstrecke zu dem Flugberg Dolmar bei Meiningen, an dem auch UL-Schlepp durchgeführt wird und etwa 55 km zu den Fluggeländen an der Wasserkuppe in der hessischen Rhön. Der Flugberg Geba, auf dessen Plateau auch Windenschlepp im Vereinsrahmen durchführt wird, ist etwa 30 km vom Gelände entfernt.

Baden-Württembergische Landesmeisterschaft im Drachenfliegen 1998

Erstmalig wird in diesem Jahr die »BaWü« im Drachenfliegen mittels UL-Schlepp ausgetragen. Ausrichter ist der Drachenfliegerverein Bösingen e.V.
Als Termin für die Meisterschaft ist der 20. bis 24. Mai (Christi Himmelfahrt) festgesetzt, als Ausweichtermin der Zeitraum vom 30. Mai bis 2. Juni (Pfingsten).
Die Anzahl der Teilnehmer an der BaWü in Bösingen ist auf max. 50 Piloten limitiert!
Entscheidend ist das Eingangsdatum der Anmeldung! Letzter Anmeldetermin ist der 20. Mai 1998, 9.00 Uhr.
Die Ausschreibung und das Anmeldeformular können beim Drachenfliegerverein Bösingen e.V. (am besten per e-mail oder Fax) angefordert werden oder im Internet unter: http:ourworld.compuserve.com/homepages/rainerth abgerufen werden.
Zur Teilnahme wird eine gültige UL-Schleppberechtigung benötigt. Für all diejenigen, die gerne teilnehmen möchten, aber ausgerechnet diesen Schein noch nicht haben, besteht die Möglichkeit an einem der über DFV Bösingen in Zusammenarbeit mit einer Flugschule organisierten UL-Schleppkurse teilzunehmen. Hier die Termine:
1. Kurs: 20. bis 23. April - 2. Kurs: 11. bis 14. Mai.
Kontaktadresse:
Drachenfliegerverein Bösingen e.V., Rainer Thieringer, Merowingerstr. 6, 78662 Bösingen,
Tel. 07404/91263 (privat), 07422/515-254 (tagsüber), Fax: 07404/91264.
E-mail: RainerThieringer@swol.de



Siegerehrung Ostbayerncup 97
Im Gasthof »Zur Post« in Kirchroth bei Straubing trafen sich dieses Jahr bereits zum 11. Mal alle Teilnehmer des Ostbayerncups zur Siegerehrung und Abschlußfeier.

Gleitschirm-Bavarian-Open und BaWü

Die Bayrische und Baden-Württembergische Meisterschaft im Gleitschirmfliegen findet diesmal vom Himmelfahrtstag, den 22.5. bis zum 24.5.98 rund um den Watzmann statt. Zum Run über einige Zweieinhalbtausender laden die Berchtesgadener Gleitschirmflieger. Die Jennerbahn befördert alle Piloten zum Super-Spar-Preis zu den Startplätzen hoch über dem Königssee. Auch Gastpiloten sind in dem thermisch interessanten, aber auch anspruchsvollem Fluggebiet willkommen. Dieses sehr schöne, naturschutzmäßig aber auch empfindliche Gelände, steht nun erstmalig für größere Wettkämpfe offen, nachdem Gleitschirmflieger und Nationalparkverwaltung eng miteinander zusammenarbeiten.
Für Fliegerfamilien ist donnerstags und sonntags eine Kinderbetreuung mit Spielen, Hüpfburg, Theater u.a. vorgesehen. Auch Nichtflieger können mit dem UL oder dem Ballon in die Luft gehen. Wer lieber am Boden bleibt, findet auf der Sommerrodelbahn oder in der Watzmanntherme mit Superrutsche seine Gaudi.
Zum Abschluß wird am Sonntag zur Pilotenparty eine Band am Landeplatz den Windsack stehen lassen.
Für Fragen steht das Info-Telefon 08652/948450 zur Verfügung.
Oder e-mail: peterbeier@t-online.de
Anmeldetelefon: 08562/948842, Anrufbeantworter oder Fax 08562/948843 - Unterlagen werden zugeschickt.

Zirbelnuß-Pokal 1997

So verregnet das Frühjahr heuer auch war - um so schöner war teilweise das Wetter im Herbst '97. Es kamen fast 50 Piloten zu der zweitägigen Veranstaltung, da der Augsburger Drachenfliegerverein wie immer keine Mühen gescheut und diesmal sogar ein eigenes Bierzelt am Startplatz aufgebaut hatte.
Der erste Durchgang war mit Zielwurf und Zeitlandung fast beendet, als der große Regen einsetzte. Nach dem Regen, der dem ausgetrocknetem Boden aber nichts anhaben konnte, wurde der Wettbewerb fortgesetzt. Zwei komplette Durchgänge konnten noch geflogen werden, bevor es Nacht wurde und es zum Abrocken ins Bierzelt ging.
Da die meisten Piloten ihre Drachen, aufgebaut im Gras liegend, übernachten ließen, konnte es am Sonntagvormittag zügig mit dem 3. Durchgang weitergehen. Ab dem 4. Durchgang setzte die Thermik ein und die Piloten hatten es teilweise schwer, das Zeitlimit nicht zu überschreiten. Am Nachmittag war dann der Himmel über Augsburg so gleichmäßig und schön, wie man ihn noch nie gesehen hatte. Ständig waren 20 bis 30 Drachenflieger in der Luft und konnten sich - allerdings maximal 1 Stunde - Augsburg von oben ansehen, bevor sie zur Landung ansetzen mußten. Und

die war bei der vorherrschenden Thermik alles andere als einfach, so daß es sich für die mittlerweile eingetroffenen Zuschauer lohnte, bei den teilweise recht spektakulären Landungen dabeizusein.
Um 15.00 Uhr erfolgte dann der große Cut. Ab sofort durften nur mehr die besten 12 Piloten weiterfliegen. Der Veranstalter stellte jetzt Streckenflugaufgaben mit Zeitwertung. Wie immer lagen bei den letzten Durchgängen nur noch gleichwertige Piloten in Front und nach jedem Durchgang träumte ein anderer vom Sieg. Doch manchmal hatte es sich 5 Meter vor der Ziellinie oder - wie bei einem Piloten - im letzten Maisfeld vor dem Ziel ausgeträumt.



(Foto von links nach rechts)

Es mußten zwar 3 Steuerbügel dran glauben, aber glücklicherweise verletzte sich niemand und so war es wohl eine der gelungensten Veranstaltungen der letzten Jahre, nicht zuletzt deswegen, weil fast jedem Teilnehmer ein Stundenflug gelungen war.

Ergebnis

Platz	Name
1.	Josef Guggenmos
2.	Charly Schmaderer
3.	Anton Zech
4.	Walter Oberlechner
5.	Christoph Schuhwerk

Die Entscheidung über Sieg und Niederlage fiel bei den 5 Erstplazierten diesmal äußerst knapp aus, so daß auch die Unterlegenen letztlich noch lachen konnten.

Karl Schmaderer

Teufelspokal 1998

Wie die Jahre zuvor findet auch 1998 wieder ein Wettbewerb um den wohl schönsten Pokal - dem Teufelspokal - statt. Viele werden sagen - »Na und, noch so ein Jux-Wettbewerb«, andere sagen »Hm, Loffenau sehr aktives Fluggebiet aber sehr schwieriger und gefährlicher Landeplatz«. Diese Aussagen sind so nicht richtig. Wer den German-Cup 1997 verfolgt oder unsere Homepage im Internet durchstöbert hat, muß feststellen, daß sich die geflogenen Aufgaben sehen lassen können.
Nun zum Landeplatz. Er ist natürlich keine Landewiese im Ausmaß eines Flugplatzes, wie es mancher Pilot gewöhnt ist. Aber er ist auch nicht kleiner, wie viele der unbekannten Wiesen auf denen man landet, wenn man bei einem Streckenflug absäuft.

Die DCL-Vorstandschaft hat für den diesjährigen Wettbewerb folgende Neuerungen beschlossen:
1. Der Wettbewerb richtet sich nach der Sportordnung des DHV und soll dem Niveau einer Landesmeisterschaft entsprechen. Um dies zu gewährleisten wurden folgende Termine bzw. Ausweichtermine festgelegt:
15.05.-16.05.98, 04.07.-05.07.98 AWT, 18.07.-19.07.98 AWT, 01.08.-02.08.98 AWT
2. Die Teilnehmerzahl wird auf 50 Piloten beschränkt, wobei sich diese nach der Reihenfolge der Anmeldungen richtet.
3. Neben den üblichen Pokalen wird ein Preisgeld von insgesamt DM 1.000.- bereitgestellt.
4. Es wird eine Mannschaftswertung eingeführt.
5. Die Anmelde- bzw. Startgebühr betragt DM 30.-.
6. Der Anmeldeschluß ist 10.30 Uhr des betreffenden Wettbewerbstages.
Die Kontaktadresse für Fragen und Voranmeldungen lautet: Klaus Bossert, Kraichgaustr. 57, 75228 Ispringen, Tel. 07231/81232.



Renschler-Adventure-Sports-Brauneckpokal

Adventure Sports und Renschler-Instruments fördern das Streckenfliegen. In Anlehnung an den »Deutschen Streckenflugpokal« werden die besten Flüge vom Brauneck, Lenggries, prämiert.
1. Preis: SOL 7, Vario mit Barograph von Renschler Instruments, 2. Preis: ein Garmin-Gerät, 3. Preis: ein Solario von Renschler-Instruments.
Diese Preise werden jeweils für Drachen und Gleitschirme gesponsort, da es jeweils eine separate Wertung für Drachen und Gleitschirme gibt.
Teilnahmebedingungen: Nur ein Flug wird in Wertung genommen. Startberg ist das Brauneck. Jeder Pilot kann so viele Flüge einreichen, wie er möchte. Spätestens 4 Wochen nach Durchführung muß der Flug bei Adventure Sports vorliegen. Mindeststrecke sind 30 km. Wird der Flug beim »Deutschen Streckenflugpokal« anerkannt, gilt er auch für den »Renschler-Adventure-Sports-Brauneckpokal.
Weitere Unterlagen sind bei Adventure Sports, Lenggries, erhältlich: Tel. 08042/9486.

Burkhard Martens

1. Loreley-Cup

Der Gleitschirmflieger Armin Harich (Dreieich) gewinnt den Streckenflugwettbewerb für Drachen und Gleitschirme, den 1. Loreley-Cup. Der Wettbewerb wurde von den Drachen- und Gleitschirmfliegern Rhein-Mosel-Lahn ausgeschrieben und ist mit DM 1.000.- für den Sieger dotiert.
Die Starts fanden fast alle an der Winde im bekannten Schleppgelände Himmighofen-Hainau im Taunus statt. Gewertet wurden jeweils die drei besten eingereichten Flüge. Die Wertung fand analog der Wertung des deutschen Streckenflugpokals statt. Auch im nächsten Jahr soll dieser Wettbewerb wieder vom 1. März bis zum 31. September auf vereinseigenen Gelände durchgeführt werden. Interessenten melden sich bitte bei Werner Schmitt, Tel. 06773/418. Der Schleppbetrieb findet ab Saisonstart an jedem fliegbaren Wochenende statt.

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Armin Harich	Swing Nimbus	294
2.	Werner Schmitt	Swing Ventus	174
3.	Ronald Herchen	Advance Omega	65

OASE-Pilotenclub Wettbewerb

Unter dem Motto »just for fun« fand bei Traumwetter der 2 OASE-Partycup mit Clubmeisterschaft an der Hörnerbahn im Oberallgäu statt. Die 49 Teilnehmer, davon die beachtliche Zahl von 10 Frauen, hatten einen Durchgang mit einem Zeitschätzflug sowie einer Ziellandewertung zu absolvieren.
Dabei wurden fast unglaublich geringe Abweichungen erzielt, acht Piloten verschätzten sich um weniger als 10 Sekunden. Eine exakte Punktlandung schafften zwei Piloten, die beide jedoch schon über eine Portion Wettbewerbserfahrung verfügten. Für Ligapiloten und Fluglehrer war der Erschwernisfaktor 2 gegenüber Freizeitfliegern angesetzt. Bei der an-schließenden Siegerehrung sorgten DJ Rene und das Fashion Team mit einer gekonnten Fliegermodenshow für Unterhaltung bis in die Nacht. Wir hatten viel Spaß bei dem gegeneinander und doch miteinander fliegen.

Ergebnis

Platz	Name
1.	Jörg Schneider
2.	Wilfried Demmel
3.	Mark Winkler
4.	Berthold Fuchs
5.	Dirk Düllmann
6.	Klaus Eberle
7.	Heide Witzke
8.	Gerhard Dönges
9.	Andi Pechlaner
10.	Egbert Seipler

Peter Geg

Cross-Country im Thüringer Land

Wer in der Zeit vom 03.03.-06.06.98 mit seinem Gleitschirm den 1. XC Ziel Rück (ca. 50 km) von JENA/Schöngleina nach Weimar/Upferstedt, einem freien UL-Platz mit neuer 1000 m langer Windenschleppbahn fliegt und dokumentiert, kann sich auf ein Preisgeld in Höhe von DM 1.000.- freuen.
Die Preisverleihung findet beim 6. STARTPLATZ-Paragliding Testival am 04.04. bzw. am Ausweichtermin 06.06.98 statt.



Hakan Emci, Initiator dieser Aktion, möchte für das Streckenfliegen in Mitteldeutschland werben. Immerhin gibt es zwischen dem Thüringer Wald und dem Erzgebirge fast keine Flugbeschränkungs- oder Tiefluggebiete und nur zwei kontrollierte Flugplätze, die leicht über- oder umflogen werden können. Dazu ist die Orographie ideal zum Flachlandstreckenfliegen.
Dies war auch ein Grund, daß 1996 die deutsche Meisterschaft im Segelflug in Jena/Schöngleina erfolgreich durchgeführt wurde.
Info: STARTPLATZ - PARAGLIDING, Hakan Emci, Tel. 03641/825900, http:www.flieg.com/startplatz

Holländische Meisterschaft

Auch in den Niederlanden wird sehr intensiv mit Gleitschirmen geflogen. Am 20. und 21.9.97 fand auf dem Schleppgelände der Vereinigung - EUROFLY - die erste offizielle niederländische Meisterschaft im Streckenfliegen mit Windenstart bei thermisch sehr schwachen Bedingungen statt.
Jeder Teilnehmer hatte zwei Windenstartmöglichkeiten pro Task/Tag. Ausgeschrieben wurden ein flaches Dreieck und ein Open Distance mit Gegenwindkomponente. Da das Schleppgelände an der niederländischen/deutschen Grenze liegt, wurde aus luftrechtlichen Gründen diese Streckenführung notwendig.
Da ausländische Piloten keinen nationalen Meistertitel bekommen können, geht der Titel des niederländischen Meisters an Victor Remmers.

Ergebnis

Platz	Name	Gerät
1	Uwe Neesen/D	UP Escape
2	Victor Remmers/NL	UP Kendo C
3	Wingo Hoogsteen/NL	Apco Xtra

Uwe Neesen

DHV-Sportkalender 1998

Drachenfliegen

Deutsche Hängegleiterliga

Wettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Liga 1	30.04. - 03.05.	kein Ausweichtermin	offen
Liga 2	07.05. - 10.05.	kein Ausweichtermin	offen
Liga 3	29.05. - 01.06.	kein Ausweichtermin	offen
Liga 4	11.06. - 14.06.	19.06. - 21.06.	offen

Landesmeisterschaften und German Open

Wettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Rheinland Pfalz	01.05. - 03.05.	21.05. - 24.05.	Neumagen / Drohn
Hessen	17.05. - 23.05.	kein Ausweichtermin	Greifenburg
Baden Württemberg	20.05. - 24.05.	30.05. - 02.06.	FP-Bösingen / Schlepp
Bayern	20.05. - 24.05	kein Ausweichtermin	Lenggries
Ostdeutsche	20.05. - 24.05.	kein Ausweichtermin	Ruhpolding/Rauschberg
Norddeutsche	21.05 - 24.05	kein Ausweichtermin	Neustadt-Glewe / Schlepp
German Open	22.06. - 28.06.	kein Ausweichtermin	offen

German Cups und Junior&Ladies Challenge

Wettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
German Cup 1	01.05. - 03.05.	09.05. - 10.05.	Mittag
German Cup 2	16.05. - 17.05.	kein Ausweichtermin	Trier
German Cup 3	30.05. - 31.05.	06.06. - 7.06.	Sauerland/Schlepp
German Cup 4	18.07. - 19.07.	25.07. 26.07.	Kandel
Junior&Ladies Chall.	11.08. - 19.08.	kein Ausweichtermin	Greifenburg
German Cup 5	22.078. - 23.08.	29.08. - 30.08.	Hochries

Andere Wettbewerbe mit Teilnahme des offiziellen DHV-Teams

Wettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
EM	24.07. - 09.08.		Slovakai
Damen WM	10.08. - 23.08.		Ungarn
Vor-WM	04.07. - 12.07.		Monte Cucco Italien

Gleitschirmfliegen

Deutsche Gleitschirmliga

Wettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Liga 1	07.03. - 08.03.	kein Ausweichtermin	offen/mit Liga AUT
Liga 2	14.03. - 15.03.	kein Ausweichtermin	offen/mit Liga AUT
Liga 3	18.04. - 19.04.	kein Ausweichtermin	Millstättersee
Liga 4	09.05. - 10.05	16.05. -17.05.	Bezau

Landesmeisterschaften und German Open

Wettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Rheinland Pfalz	10.04. - 14.04.	18.04. - 19.04.	Mosel
Hessen	17.05. - 23.05.	kein Ausweichtermin	Greifenburg
Bayern	21.05. - 24.05.	30.05. - 1.06.	Berchtesgaden
Baden Württemberg	21.05. - 24.05.	30.05. - 1.06.	Berchtesgaden
German Open	21.08. - 25.08.	kein Ausweichtermin	offen

German Cups und Junior&Ladies Challenge

Wettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
German Cup 1	18.04. - 19.04.	15.05. - 17.05.	Hindelang
German Cup 2	01.05. - 03.05.	09.05. - 10.05.	Wallberg
German Cup 3	13.06. - 14.06.	06.07. - 07.07.	Brauneck
German Cup 4	20.06. - 21.06.	27.06. 28.06.	Hochfelln
German Cup 5	04.07. - 05.07..	11.07. - 12.07.	Garmisch
Junior&Ladies Chall.	11.08. - 19.08.	kein Ausweichtermin	Greifenburg

Andere Wettbewerbe mit Teilnahme - offizielles DHV - Team

Wettbewerb	Termin	Ausweichtermin	Wettbewerbsort
Bassano 98	09.04. - 13.04.	kein Ausweichtermin	Italien
PWC-Como	28.04. - 03.05.	kein Ausweichtermin	Italien
PWC-Fiesch	19.05. - 24.05.	kein Ausweichtermin	Schweiz
Vor-WM	30.05. - 06.06.	kein Ausweichtermin	Pinzgau/Österreich
PWC-Frankreich	16.06. - 21.06.	kein Ausweichtermin	Le Grand Bernandand
EM-Piedrahita	09.07. - 20.07.	kein Ausweichtermin	Spanien
PWC-Granda	22.07. - 28.07.	kein Ausweichtermin	Spanien
PWC-Garmisch	04.08. - 09.08.	kein Ausweichtermin	Garmisch

Organisatoren HG

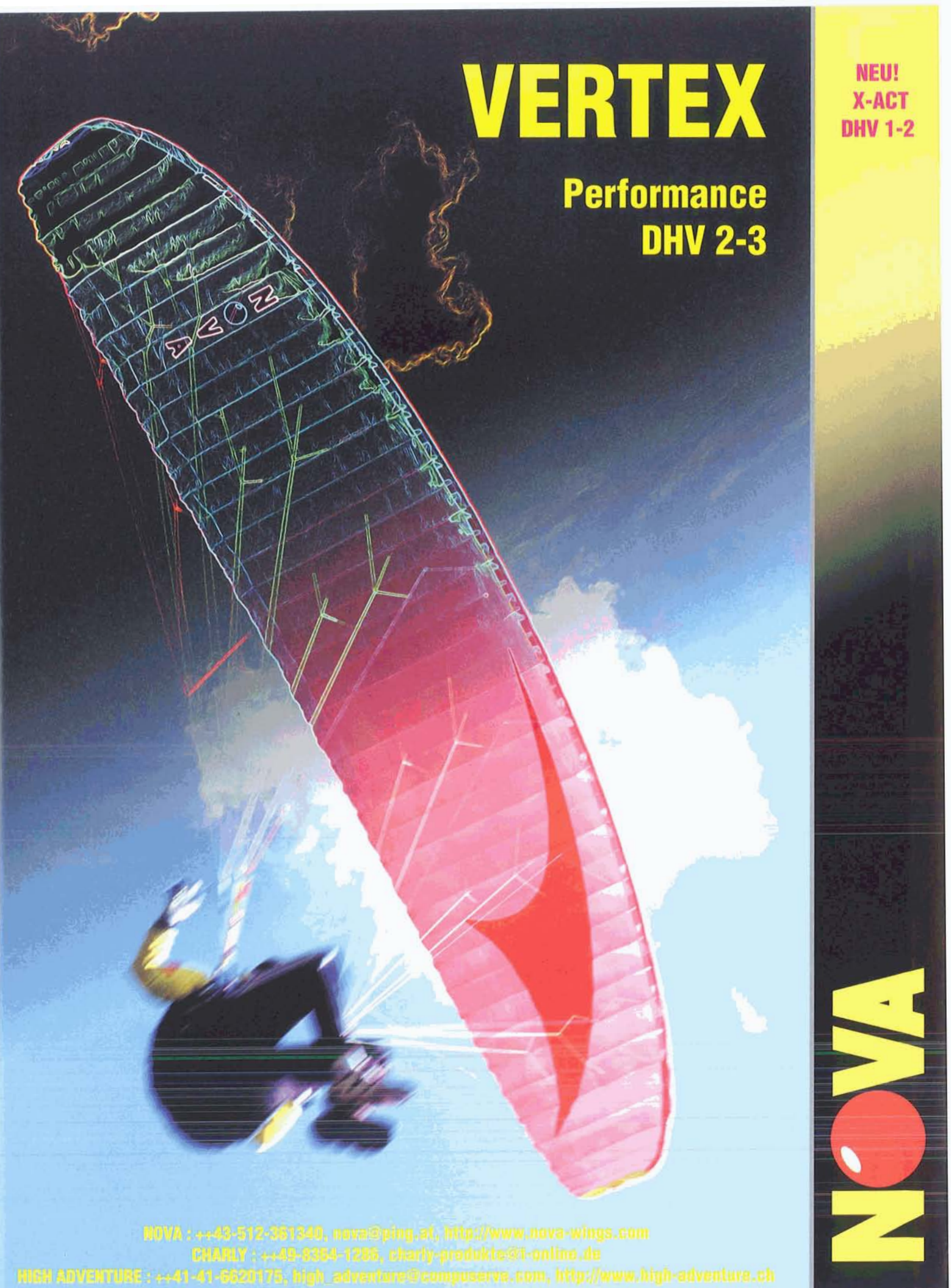
LM-Rheinland Pfalz	Christian Albrecht, Tel. 06357/9644-7; Fax 06357/9644-9
LM-Hessen	Kurt Luther, Tel. 06172/42508
LM-Baden Württemberg	Rainer Thieringer, Tel. 07404/91263; Fax.07404/91264
LM-Bayern	DHV-Sport Tel. 08022/9675-50; Fax 08022/9675-99
LM-Ostdeutsche	Siegfried Prietz, Tel. 030/4121119
LM-Norddeutsche	Ulf Karnath, Tel 040/55497933
German Open	DHV-Sport Tel. 08022/9675-50; Fax 08022/9675-99

Organisatoren GS

LM-Rheinland Pfalz	Werner Schmitt, Tel. 06773/418; Fax. 06773/7349
LM-Hessen	Kurt Luther, Tel.06172/42508
LM-Bayern u. Ba Wü	Rüdiger Czaschke, Tel. 08652/64266
German Open	DHV-Sport, Tel. 08022/9675-50; Fax. 08022/9675-99
German Cup	DHV-Sport, Tel. 08022/9675-50; Fax. 08022/9675-99

Offener Sportkalender 1998

Termin	Ausweichtermin	Wettbewerb	Ort	Veranstalter
01.02. - 30.06.		UP/AIREA Wallberg Cross Country	Wallberg/Rottach-Egern	Noldi Kummer Tel. 08022/65423
01.02. - 31.08.		Renschler Adv. Sports Brauneckpokal	Brauneck/Lenggries	Adventure Sports Tel. 08042/9486
14.03. - 15.03.		Swiss Para Triathlon	Gstaad	http://www.beo.ch/gstaad/paragliding
18.04. - 19.04.		Otto v. Steinhart Trophae		Salzburger Drachenflieger Tel./Fax 0043/6245/77335
02.05.		Fly & Bike im Wiedtal	Roßbach/Wied	D&GS Club Siebengebirge Tel. 02293/6718
29.05. - 01.06.		5th challenge Airefa	Laragne	0033/4/75464320
05.06. - 07.06.		1.UL-Schlepp Hessencup	Flugplatz Lauterbach	Kurt Luther Tel. 06172/42508/P.Kaltenhofer Tel. 06162/81885
03.07. - 05.07.		2.UL-Schlepp Hessencup	offen	Kurt Luther Tel. 06172/42508/P.Kaltenhofer Tel. 06162/81885
12.06. - 14.06.		Mitteldeutscher XC-Cup	Möckern	Mitteldeutscher Gleitschirm und Drachenfliegerverein Tel. 039221/9339
01.05. - 10.05.		Altai open	Sibirien	Igor Garipov apha@seus.alt.ru
13.06. - 21.06.		Sibirian Hanggliding Cup	Sibirien	Igor Garipov apha@seus.alt.ru
11.07. - 19.07.		Sibirian Paragliding Cup	Sibirien	Igor Garipov apha@seus.alt.ru
11.07. - 12.07.		Sky Water Show	Montreux (CH)	Pierre Kuonen 0041/21/9641584


VERTEX
Performance
DHV 2-3
NEU!
X-ACT
DHV 1-2
AVON
NOVA
NOVA : ++43-512-361340, nova@ping.at, http://www.nova-wings.com
CHARLY : ++49-8384-1286, charly-produkte@t-online.de
HIGH ADVENTURE : ++41-41-6620175, high_adventure@compuserve.com, http://www.high-adventure.ch



"John Pendry, World Champion 1997.

XXX

Performance



David Dagault over Gordon, southern France december 1997. Photo: Manuela Picq-Torres

you can handle.

XXX - the World Champion's Choice im DHV Zulassungs-verfahren Klasse 2-3



Airwave
CARVING A FUTURE THROUGH THE AIR

e-mail: sales@airwave-gliders.co.uk website:www.airwave-gliders.co.uk

DEUTSCHLAND
ÖSTERREICH

AEROSPORT INTERNATIONAL GMBH
Grafenstr. 26 • D-83094 Brannenburg
Tel 08034-1034 • Fax 08034-3384
E-mail: aerosport@t-online.de
Internet: http://www.aerosport.de

SCHWEIZ

BIRDWING GLEITSCHIRMFLIEGEN
Wysland • CH-3860 Meiringen
Natel 079 353 23 23 • Tel 033 971 48 03
Fax 033 971 48 05 • E-Mail: birdwing@bluewin.ch
Internet: http://www.airwave-gliders.co.uk