

DHV-info Nr.28

Informationsschrift des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V.

B 5591 F

März 1985



Aus dem Inhalt

Hersteller-Rundschreiben	5
Geräteklassifikation	7
Versicherungsprogramm	8
UL-F-Schlepp	9
Marktübersicht Startwinden	10
Marktübersicht Hängegleiter	11
Anerkannte Ausbildungsstätten	12
Prüfungskalender	14
Drachenfluglehrer	16
Sicherheitsjournal	17
Die Außenlandung	18
Horoskop 1985	24
Gebrauchtmarkt	27
Gütesiegel	31
Wettbewerbssport	35

Impressum

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V.,
Schaftlacher Str. 23, 8184 Gmund, Telefon 0 80 21 / 81 81
Redaktion: Wolfgang Gerteisen (verantwortlich)
Edeltraut Erl, Peter Janssen, Klaus Tänzler
Satz: Anthofer's Batz + DruckOrganisation, München
Druck: Max Brummer KG, 8015 Markt Schwaben
Verkaufspreis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten.
Titelfoto: Wolfgang Gerteisen

AEROCOM

Meßgeräte von höchster Präzision

Kleinste und leichteste Kombivario zum Superpreis



Höhenmesser digital, kompensiert bis 7000 m,
Auflösung 1 m – 10 m.

Mit 9 V Batterie ca. 70 Std. Betrieb

Vario mit Akustik (Intervallmoduliert) und
sehr kurzer Ansprechzeit.

Vario-Anzeige umschaltbar $\pm 2,5$ m/s und ± 5 m/s.

Mit Sinkwarnton ab $- 4$ m/s

Befestigung mit Kugelkopfhalter wahlweise seitlich
oder an der Basis

Gewicht nur ca. 130 g (ohne Batterie + Halter)

Abm. 140 x 60 x 34

ab **DM 597,-** (inkl. MwSt.)
ohne Halter

Vertrieb und Service

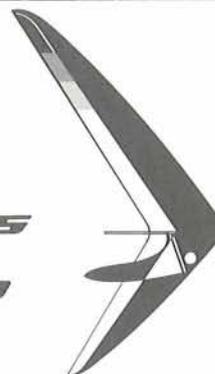
S. Stock, Pfarrer-Birnkammer-Str. 10 b, 8208 Kolbermoor
Tel. (0 80 31) 9 36 63

**Freiburg – Waldkirch – alles ist
hier in Bewegung – der Drachen-
flieger weiß das. Reden ist gut
Handeln ist besser.**

Wir haben eröffnet. Unsere
Zielsetzung heißt: Zufriedene
Dauerkunden. Einmalige
Geschäfte durch Lockvogel-
Angebote lehnen wir ab.

Leistung zeigen und Sie als
Kunden preiswert bedienen –
das praktizieren wir. Zu Ihrem
Vorteil und auf lange Sicht.
Nehmen Sie uns beim Wort!

**Lambos
delta
shop**



Joachim – Lambo –
Roland – BGB-
Gesellschaft

Lambos Delta-Shop –
Drachenflugschule
Dreyeckland

Papiergasse 6
7808 Waldkirch

Telefon Halle
0 76 81 - 35 35

privat: 0 76 81 - 61 72



230 qm
Verkaufsraum und Werkstatt

Alleinvertretung

Baden-Württemberg Süd
(Freiburg)
Pacific Wings – Vampir II –
Vega 16, 16 c

Schwarzwaldvertretung

La Mouette, Atlas Profil
Ständig neu auf Lager, Div.
andere Geräte auf Anfrage.

Riesiges Zubehörprogramm:

- Keller ● Rademacher ● AOA
- Flytec ● Afro ● Westerbor
- Kroneis ● Römer ● Uvex
- kompl. La-Mouette-Programm
- Sportschuhe ● Daunen-
Fliegerjacken usw.

Lambos Delta-Shop offeriert
seinen Kunden interessante
Teilzahlungskonditionen –
immer diskret und persönlich.

Drachenflugbestimmungen geändert

Anhang 2 zur Hängegleiterbetriebsordnung

In Abschnitt I wird als neue Ziffer 6. eingefügt:

„Der Pilot hat eine Rettungsschnur mit einer Mindestlänge von 30 m und einer Mindestzerreißfestigkeit von 500 N (ca. 50 kp) mitzuführen.“

In Abschnitt II Ziffer 7 wird eingefügt:

Der Startleiter kann zusätzlich prüfen „– Rettungsschnur“

Diese Ergänzungen treten ab 01.03.1985 in Kraft.

22.01.1985 – DHV/DAeC

Anhang 1 zur Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Hängegleiterpiloten

In Abschnitt VI wird als neue Ziffer 1.4 eingefügt:

„DHV und DAeC können die praktische Ausbildung der Windenfahrer auf Fachlehrer für Hängegleiterschlepp übertragen. Der Fachlehrer kann die Ausbildung von Personen mit Windenfahrerberechtigung durchführen lassen, die

- über besondere Erfahrung als Windenfahrer verfügen;
- vom Fachlehrer in die Ausbildungstätigkeit eingewiesen sind;
- vom Fachlehrer dem DHV oder DAeC schriftlich benannt sind.

Bei Übertragung der Ausbildung liegt die schriftliche Leitung der Ausbildung stets beim Fachlehrer.“

Diese Bestimmung tritt am 01.03.1985 in Kraft.

22.01.1985 – DHV/DAeC

Anhang 1 zur Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Drachenfluglehrer

Im Abschnitt VI Ziffer 3 wird der dritte Absatz durch folgenden Text ersetzt:

„Drachenfluglehrer-Assistenten dürfen unbeschadet des Abschnitts III zur Schleppausbildung und Mustereinweisung herangezogen werden, wenn sie die

Voraussetzungen eines Fachlehrers für Hängegleiterschlepp erfüllen.“

Diese Bestimmung tritt am 01.03.1985 in Kraft.

22.01.1985 – DHV/DAeC

Packerkurse im März 1985

Die nächsten beiden eintägigen Lehrgänge für das Packen von Rettungsgeräten finden am 02 und 03. März 1985 statt. Preis für Nichtmitglieder DM 30,- (Vorkasse), für Mitglieder kostenlos. Teilnehmerzahl pro Lehrgang maximal 30. Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle.

„Ikarus“-Film vorläufig nicht mehr im Fernsehen

Nachdem wir im Info Nr. 27 berichtet hatten, daß der Film Ikarus von Manfred Vorderwülbecke den großen Preis des Drachenflug-Filmfestivals in St. Hilaire gewonnen habe, erreichten uns Anfragen, wann dieser Film noch einmal im Deutschen Fernsehen zu sehen sein würde.

Eine Anfrage beim Bayerischen Rundfunk ergab, daß dieser Film bereits mehrfach im Fernsehen gesendet wurde und aus diesem Grund eine erneute Wiederholung unwahrscheinlich ist.

DAeC – quo vadis?

Da lese ich im Drachenflieger-Magazin einen Bericht über die letzte Jahreshauptversammlung der DAeC-Drachenflieger. Der Anfang ist Routine; der bisherige Vorsitzende war wegen „Unstimmigkeiten mit der Geschäftsführung des DAeC und innerhalb der HG-Kommission“ vorher zurückgetreten und die Versammlung wählte einen neuen Vorsitzenden. Ich zähle nach, es ist seit Gründung des DHV Ende 1979 der fünfte im DAeC.

Bei der Darstellung der Gründe läßt der Bericht im Drachenflieger-Magazin plötzlich aufhören:

„Erstens hat die starre Struktur des DAeC mit seinen Landesverbänden bisher eine zentrale Erfassung und Betreuung der Drachenflieger in dem Verband erschwert, zweitens behinderten ungenügende Finanzmittel eine effektive Arbeit. Ein Großteil der Mitgliedsbeiträge bleibt bei den Landesverbänden. Die Ausbildungs- und Sportaktivitäten der Drachenflieger aber werden fast ausschließlich auf Bundesebene abgewickelt.“

Ich fühle mich sechs Jahre zurückversetzt, in das Jahr vor Gründung des DHV, als es nur den DAeC als Drachenfliegerorganisation gab. Die Erinnerung an die damaligen Vorstellungen der Drachenflieger – zunächst als Wunsch an das DAeC-Präsidium herangetragen, dann zur Forderung erhoben, schließlich durch „Untersagung der Diskussion“ abgeschmettert – wird wach. Ich

suche nach den alten Unterlagen und blättere in den alten Analysen und Berichten:

„... Ursachen dürften sein für die geringe Meldeehrlichkeit und die hohe Zahl der nicht angeschlossenen Vereine: Der Verbandsbeitrag wird im Vergleich zur Gegenleistung als unangemessen hoch empfunden...“

„... Die insgesamt von den Hängegleiterpiloten aufgebrachtten Geldmittel müssen an die Stellen gelangen, wo sie am dringendsten gebraucht werden...“

„... Mißverhältnis bei der Verteilung des Beitragsaufkommens zwischen DAeC und Landesverbänden wurde bereits durch Beschluß der Deutschen Hängegleitertagung 1978 gerügt...“

„... Den Hängegleiterpiloten ist mit Zwangsbezug der Landesverbandszeitschriften – beispielsweise Bayer. Luftsportnachrichten und Adler – nicht gedient. Der für diese Publikation zu entrichtende Preis ist unangemessen hoch im Vergleich zum geringen Informationsgehalt für den Hängegleitersportler...“

„... Der Aufwand auf der Funktionärsebene mit derzeit 8 Landesverbandskommissionen, 8 Landesverbandsgeschäftsstellen, der DAeC-Kommission und der Bundesgeschäftsstelle, ferner 8 Landesverbandspräsidien und DAeC-Präsidium ist für die Betreuung von derzeit ca. 1000 Hängegleiterpiloten überzogen und verschlingt erhebliche Geldmittel für Sitzungen etc...“

... wichtig ... neu ... kurz ...

DAeC – quo vadis? (Fortsetzung)

„... Für den Außenstehenden nur teilweise sichtbar sind die Probleme mit der Funktionärs-Überbesetzung. Es besteht ein Kompetenz-Wirrwarr, der zu erheblichen Bearbeitungs- und Entscheidungsverzögerungen führt. Der Pilot weiß nicht, an wen er sich mit seinem Sachproblem wenden muß...“

„... Konsequenz daraus kann nur sein, daß die Zahl der Funktionärsträger drastisch verringert wird, wie es einer Organisation mit derzeit 1000 Sporttreibenden entspricht. Die Landesverbandskommissionen – deren Aufgabenbereich ohnehin äußerst beschränkt ist – müssen sich auflösen...“

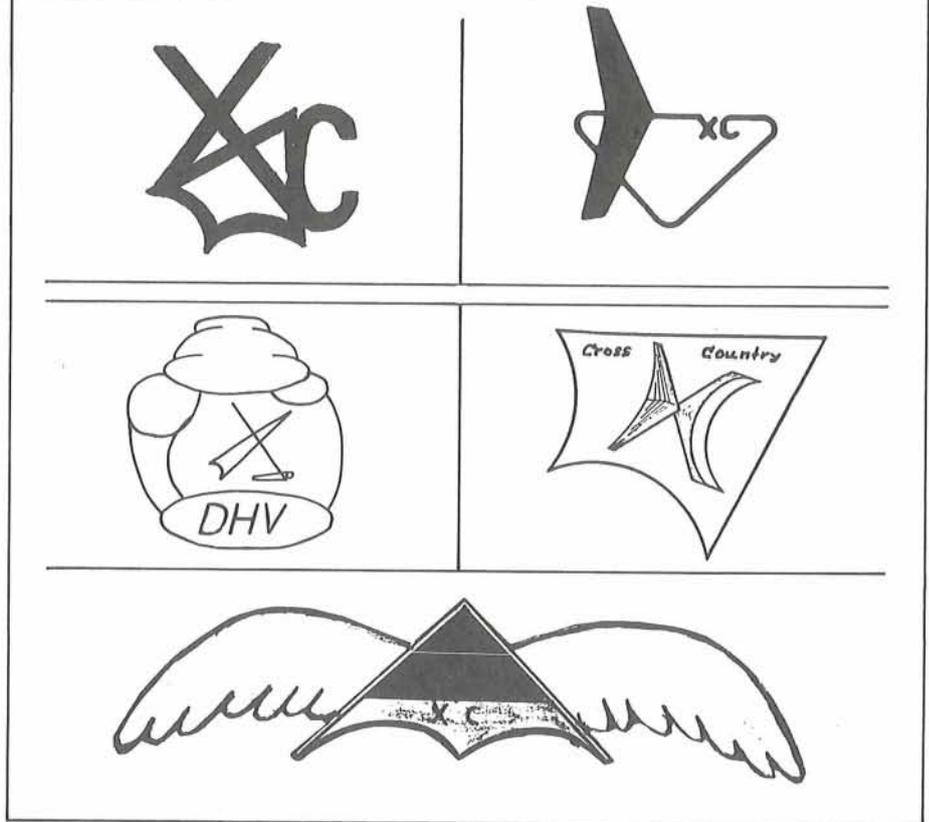
„... Ausweg ist hier ein eigener Bundesverband, der zugleich die DAeC-Sportfachgruppe Hängegleiten repräsentiert...“

Die damaligen Gedanken, deren Diskussion vom DAeC „untersagt“ wurde und die dann im selbständigen DHV ihre Verwirklichung gefunden haben, sind nach sechs Jahren im DAeC wieder aufgebrochen. Hat der DAeC, haben die DAeC-Landesverbände dazugelernt? Der neue Sportfachgruppenvorsitzende des DAeC, Bernd Stiebeling wird mit dem erfolgreichen Weg des DHV argumentieren können. DAeC – wohin führt Dein Weg?

Peter Janssen

Entwürfe für das XC-Abzeichen

Für das neugeschaffene Leistungsabzeichen des DHV, das in Bronze, Silber und Gold verliehen wird, und dessen Ausschreibung in Info Nr. 27, Seite 47, abgedruckt ist, haben Mitglieder Entwürfe an die DHV-Sammelstelle gesandt. Wer hat eine weitere Gestaltungsidee? Bis 15.03.1985 ist noch Zeit; dann wird die Auswahl getroffen.



Rennsport, Motor
Freizeit
mit AERO 85
Ausstellung für
Flugsport und
Allgem. Luftfahrt
27. – 31. 3. 1985
Friedrichshafen

Internationale
Bodensee-Messe
Friedrichshafen
GmbH



Wie schon 1983, findet auch dieses Jahr im März in Friedrichshafen die AERO statt.

In diesem Jahr liegt das Schwergewicht der Ausstellung auf dem flugsportlichen Teil, der motor- und rennsportliche ist in den Hintergrund getreten. Ultraleichtflugzeuge und Hängegleiter sind wesentlicher Bestandteil der Ausstellung. Der DHV unterhält in Halle zwei einen eigenen Informationsstand, der ständig besetzt ist.

Gezeigt wird auch der DHV-Film „Drachenfliegen – Ein Traum wird lebendig“. Geplant sind die Uraufführungen des neuen DHV-Films „Drachenfliegen – Harmonie und Technik“, der sich mit dem Thema Gütesiegeltest befaßt, sowie eines weiteren Films mit dem Arbeitstitel „Drachenfliegen – Traum und Alptraum“, der den Drachenflugsport auch einmal von seiner komischen Seite zeigen soll.

Hersteller-Rundschreiben

Am 30.11.1984 versandte der Deutsche Hängegleiterverband das im folgenden abgedruckte Rundschreiben an die deutschen Hängegleiterhersteller. Dieses Rundschreiben wird veröffentlicht, weil es zahlreiche Informationen enthält, die auch für unsere Mitglieder und die Gerätebenutzer von Interesse sind.

Liebe Hersteller!

Die Hängegleiterkommission hat bei ihrer letzten Sitzung einige Beschlüsse gefaßt, die auch Hängegleiter betreffen:

1. Anerkennung ausländischer Gerätezertifikate

Die Anerkennung ausländischer Gerätezertifikate ist stets auf der Grundlage erfolgt, daß im Ausland ebenfalls Drei-Komponenten-Flugmechanikmessungen durchgeführt werden.

Auf Grund verschiedener Anlässe werden künftige Anerkennungen einzelner Gerätetypen davon abhängig gemacht, daß zusätzlich zu den bisherigen Unterlagen ein Drei-Komponenten-Flugmechanikgutachten vorgelegt wird.

Mit diesem Beschluß wirkt die Hängegleiterkommission einer Änderung des erreichten Sicherheitsstandards entgegen und entspricht der Anregung einzelner deutscher Hersteller, die sich über Ungleichbehandlung und Wettbewerbsverzerrung gegenüber ausländischen Herstellern beklagt hatten.

2. Profilierte Steuerbügelrohre

Der Einbau profilierter Steuerbügelrohre wird probeweise bis 31.12.1985 gestattet.

Dazu sei angemerkt, daß die Verwendung anderer Steuerbügelrohre eine „große Änderung“ darstellt, die beim DHV anzumelden ist und vom DHV ausdrücklich genehmigt werden muß.

3. Übertragung von Gütesiegeln

Es besteht grundsätzlich die Möglichkeit, die Gütesiegelrechte auf einen neuen Inhaber zu übertragen. Bedingungen dafür sind, daß

- a) sichergestellt ist, daß der neue Gütesiegelinhaber die Pflichten gemäß Gütesiegelanforderungen und Gütesiegelzeugnis erfüllen kann;
- b) der neue Inhaber die bestehenden Verpflichtungen in vollem Umfang übernimmt;
- c) keine finanziellen Rückstände gegenüber dem DHV bestehen;
- d) der frühere Inhaber mit der Übernahme durch den neuen Inhaber einverstanden ist.

4. Dokumentation

Die Beschlußänderung zum Thema „Dokumentation von Hängegleitern“ wurde bereits mit Rundschreiben vom 13.11.1984 mitgeteilt.

5. Ersatzteilverkehr

Ein Drachenflieger unbekanntes Namens hat sich bei mir erkundigt, ob er Steuerbügelrohre für verschiedene Drachentypen herstellen und vertreiben dürfe. Ich sah mich außerstande, ihm am Telefon die erwünschte abschließende Auskunft zu geben. Er wollte sich dann anderweitig rechtlich beraten lassen. Seit diesem Gespräch vor ca. vier Wochen habe ich nichts mehr von ihm gehört.

Dieser Anruf hat zu denken gegeben. Der Anrufer hat seine Frage damit begründet, daß die von den Herstellern bezogenen Steuerbügel übersteuert seien und er diese Steuerbügel erheblich billiger herstellen und vertreiben könne. Bei seinen Angaben hatte ich den Eindruck, daß er vom Fach war und über Material-, Arbeits- und Betriebskosten informiert war.

Vorsorglich mache ich darauf aufmerksam, daß dann, wenn ein konkreter Antrag dieses Anrufers an den DHV gestellt wird, der DHV zu einer verbindlichen Entscheidung gezwungen ist. Nach der bestehenden Rechtslage unterliegt der DHV als beliehener Unternehmer des öffentlichen Rechts der Verpflichtung, die Betriebstüchtigkeit eines Hängegleiters festzustellen und – wenn die Betriebstüchtigkeit nachgewiesen ist – den Betriebstüchtigkeitsnachweis zu erteilen.

In die Beurteilung des DHV als Prüfstelle mag noch die Frage fallen, ob der Antragsteller technisch in der Lage ist, die mustergetreue Herstellung zu gewährleisten; bei der Herstellung bloßer Steuerbügelrohre aber wohl keine Hürde. Dagegen sehe ich in der vom BMV übertragenen Aufgabenstellung keinen Ermessensspielraum zu der Frage, ob durch die Herstellung und den Vertrieb fremder Steuerbügel irgendwelche Patentrechte oder andere gewerbliche Schutzrechte des Hängegleiterherstel-

lers verletzt werden. Insoweit müßte meines Erachtens der Hersteller selbst aktiv werden.

Vielleicht läßt sich diese Problematik schon im Vorfeld dadurch entschärfen, daß die Preise für Original-Steuerbügel reduziert werden. Dies als lockere Anregung, ohne in die betriebliche Kalkulation und Preisgestaltung hineinreden zu wollen.

Aus der Sicht der Flugsicherheit und damit aus der Sicht des DHV wäre es nicht wünschenswert, wenn sich parallel zu den Hängegleiterherstellern und Hängegleiterhändlern ein Ersatzteilverkehr etablieren würde, der alleine schon wegen seiner Unübersichtlichkeit und letztlich auch Unkontrollierbarkeit sich fatal auf die Flugsicherheit auswirken kann. Übrigens zeigt sich auch hier die Bedeutung der einheitlichen und nur vom DHV zu beziehenden Gütesiegelplakette.

Abschließend:

Die Hängegleiterkommission geht davon aus, daß die im Laufe der letzten Monate an uns herangetragenen Problempunkte in allseitigem Einvernehmen gelöst werden konnten und daß auch das schlimme Thema „Nachdruck von Gütesiegelplaketten“ vom Tisch ist und keiner Vertiefung mehr bedarf.

Im Hinblick auf das Jahr 1985 darf ich neben den üblichen guten Wünschen als weiteren persönlichen Wunsch anfügen, daß die Zusammenarbeit zwischen Herstellern und Verband auch im neuen Jahr so vernünftig und erfolgreich (hier denke ich auch an die technische Sicherheit) verlaufen möge wie – unter dem Summenstrich – die Zusammenarbeit im Jahr 1984.

Mit freundlichen Grüßen
Peter Janssen
Vorsitzender

Firma Schmidtler antwortet zum Thema Ersatzteile

Hiermit möchte ich meine schärfsten Bedenken gegen die Herstellung von Ersatzteilen durch Dritte geltend machen. Ein Nachbau von Einzelteilen ohne Einverständnis des Herstellers birgt grundsätzlich das Risiko einer Festigkeitsminderung, die weder vom Hersteller noch vom gütesiegelerteilenden Verband überprüft werden kann. Die Mate-

rialanalyse von Aluminiumrohren ist auch für „Fachleute“ ohne Einschaltung eines metallurgisch erfahrenen Labors unmöglich. Selbst eine genaue chemische Analyse gibt keinerlei Auskunft über den Härtungsvorgang, dem das Aluminium bei der Herstellung unterworfen wurde. Meines Erachtens ist sogar das genaue Feststellen der Abmessungen auf Grund der mit einer Einzelabmessung nicht erfaßbaren Toleranzen problematisch.

Im Nachstehenden möchte ich versuchen, diesen Sachverhalt anhand der von uns eingesetzten Bügelrohre zu verdeutlichen:

Die von uns eingesetzte Aluminiumlegierung AlZnMgCu kann je nach Ver-

arbeitungsweise des Rohrherstellers in Festigkeiten von etwa 18–55 kp/mm² ausgehärtet werden. Bei der Verarbeitung dieser Legierung in zu niedriger Festigkeit ergibt sich eine Festigkeitsminderung am fertigen Fluggerät. Bei Verarbeitung in zu hoher Härtung brechen die Rohre bereits bei geringfügiger Deformation scharfkantig und verletzungsträchtig. Die von uns eingesetzte Qualität ist mit einer langwierigen Versuchsreihe, gemeinsam mit einem der größten europäischen Aluminiumhersteller, ausgearbeitet worden. Sie ist im Handel, demzufolge auch für Ersatzteillieferanten nicht erhältlich, sondern wird in Sonderchargen speziell für diesen Zweck gefertigt.

Die von uns verwendeten Durchmesser von 30,2 × 1,1 sind speziell auf Grund der oben genannten Festigkeitswerte entstanden. Sie werden auch von Fachleuten nach genauer Messung immer wieder als 30 × 1 identifiziert. Bei einem Nachbau mit der Abmessung 30 × 1 erfährt das gesamte Gerät (ohne Berücksichtigung irgendwelcher Änderungen auf Grund der Materialänderung) eine Festigkeitsminderung von mehr als 1 %.

Selbstverständlich stehe ich für weitere technische Informationen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Bernd Schmidler

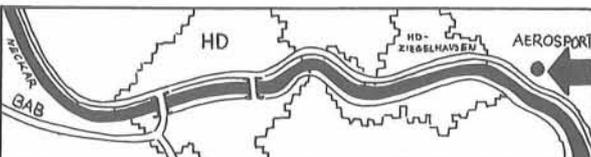




aerosport

michael mantel – heidelberg

Und so leicht finden Sie uns ab 1.2.85



AUFWIND '85

FÜR DRACHENFLIEGER NEUE PERSPEKTIVEN

Wir meinen Drachenflug total.
Und das jetzt auf **600 m².**
Aerosport im neuen Haus.
Starten Sie mit uns und einer **Riesenauswahl** in die neue Saison.

Wir bieten:
mehr Auswahl
mehr Service
große Reparaturwerkstatt
große Drachenausstellung
Alles für UL und Schlepp
Unsere neue Adresse:
Aerosport Heidelberg
Kleingemünder Str. 76–80
D-6900 Heidelberg
Tel. 062 21/37 37 27

UL- und Hängegleiterbedarf Import und Handel Aerosport Heidelberg · Kleingemünder Str. 76–80 · D-6900 Heidelberg · Tel. 062 21/37 37 27 · täglich geöffnet

Rudi Wisser
Eichbühlweg 6
7808 Waldkirch
Tel. 076 81 / 16 96 oder
Ehlich 076 81 / 12 84



Komplettes Hängegleiter- und Zubehörprogramm beim Landeplatz Heimeck am Kandel.

MAGIC III:
Erfolgreichster Weltkampldrachen der letzten 2 Jahre – fast immer mit an der Spitze – oft auf Platz 1 der Weltkampflisten. Höchstleistung + völlig unkomplizierte Flugeigenschaften. Bester Kompromiß zwischen Leistung, Handhabung, Sicherheit. Geeignet für Weltkampfpiloten und Genußflieger

SAPHIR:
Ausgezeichnete Beweglichkeit, hervorragend leichte Handhabung – eine Freude für jeden routinierten, sicherheitsbewußten Piloten. Verblüffend gute Flugleistung

Neben einem kompletten Ausbildungsprogramm bieten wir Ihnen ein breites Flugzubehörsortiment. Für die Saison 1985 halten wir folgende Geräte bereit:

CLOUD 4:
Er führt den einzigartigen Erfolg des CLOUD 3 fort – noch bessere Flugleistung, einwandfreie Handhabung, solide saubere Ausführung. Konstruiert und gebaut beim wohl profiliertesten Hersteller Deutschlands: Ludwig Thalhofer, Nürtingen

Miniflex:
Klein, superleicht, ausgezeichnete Leistung, herrlich leicht zu fliegen. Beliebt bei Pilotinnen. Serienmäßiges Kurzpackmaß 1,67 m (!) Gewicht: 19,5 kg. Für Piloten + Pilotinnen v. 40–75 kg Körpergewicht.

PROFIL:
Ein leicht beherrschbares Hochleistungsgerät von La Mouette Spitzenleistung zum vernünftigen Preis – hervorragende Ausführung. Ausgewogenes Preis-Leistungsverhältnis.

CLOUD II und ATLAS:
Bestbewährte, sichere Erstgeräte. Neu in dieser Klasse ist der DELTA von Polaris, als besonders preisgünstige Alternative.
Ab Lager lieferbar: Magic III, Saphir, Profil, CLOUD 4 und DELTA

DRACHENFLUGSCHULE KANDEL

Waldemar Wasmer
7808 Waldkirch-Kollnau
Lärchenweg 10

Telefon
076 81 / 81 87

DIE PROFIS

Komplettausbildung vom L-Schein bis zur Überlandflugberechtigung















Geräteklassifikation des DHV

In DHV-Info Nr. 27 war die erste Klassifikationsliste abgedruckt. Seither haben sich einzelne Änderungen und Verschiebungen ergeben, die in der Neuveröffentlichung berücksichtigt sind.

Bisher nicht klassifiziert sind die Hängegleitertypen mit einem als gleichwertig anerkannten ausländischen Zertifikat. Der Grund liegt darin, daß für diese Geräte keine Gütesiegeltestflüge in Deutschland durchgeführt worden sind und daher auch die Testflugbeurteilungen als Grundlage für die Klassifikation fehlen. Es ist beabsichtigt, zu einem späteren Zeitpunkt auch die ausländischen Geräte in die Klassifikation einzubeziehen.

1 = für Drachenfluganfänger und für Drachenflieger, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z.B. weil sie selten fliegen.

2 = für Durchschnittspiloten, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis A haben und das genußvolle Fliegen dem leistungsorientierten Fliegen vorziehen.

3 = für Leistungspiloten, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis B haben, regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen sowie fliegerisch talentiert und leistungsorientiert sind.

4 = für Leistungspiloten mit spezieller Einweisung, z.B. wegen aerodynamischer Steuerung.

0 = Hersteller hat der Veröffentlichung nicht zugestimmt.

Die Klassifizierung ist lediglich eine Empfehlung ohne Gewähr!

GS-Nr.	Gerätetyp	Hersteller/Musterbetreuer	Klasse			
01-001-79	Taifun	Zetka	3	01-054-82	Cloud III	Thalhofer 2-3
01-002-79	AAR	Zetka	2	01-055-82	Puma	Agur/Kaspeitzer 3
01-003-79	Stratos B	Schmidler + Schmidler	3	01-056-82	Firebird CX 15	Firebird Leichtflugzeugbau 3
01-004-79	Superfex II Nylon/Mod. 81	Finsterwalder	1-2	01-057-82	Bullet 16,6	Guggenmos 3
01-005-79	Cloud Flamingo	Thalhofer	1-2	01-058-82	Piranha	Rithner/Zipfel 3
01-006-79	Junior Flamingo	Thalhofer	1-2	01-059-82	Libre II	Hauser 3
01-007-79	Superfex II Dacron/Mod. 81	Finsterwalder	1-2	01-060-82	Moyes MK III	Moyes/Förster 2
01-008-79	Super-Scorpion C/C+	Hiway/Bader	2	01-061-82	Hornet 150	Steger/Seyferle 3
01-009-79	Super-Scorpion B	Hiway/Bader	2	01-062-82	Arrow	Bichlmeier 3
01-010-79	Jet-Atlas 14/16/18	La Mouette/Kaspeitzer	2	01-063-82	Firebird CX 17	Firebird Leichtflugzeugbau 3
01-011-79	Firebird II	Firebird Leichtflugzeugbau	1-2	01-064-82	Ranger Spezial	Schmidler + Schmidler 2
01-013-79	Ranger A	Schmidler + Schmidler	2	01-065-82	Scout A	Schmidler + Schmidler 1-2
01-014-79	Bergstar II maxi	Bichlmeier	1-2	01-066-82	Vampir II, 14,2 qm	Pacific Wings 3
01-015-79	Ikarus 700	Lieb	2	01-067-82	Bullet Racing 14,4	Guggenmos 3
01-016-79	Concord	Steger/Seyferle	3	01-068-82	Bullet Racing 15,2	Guggenmos 3
01-017-79	Concord SC	Steger/Seyferle	0	01-069-82	Azur 17	La Mouette/Kaspeitzer 3
01-018-79	Fledgling II b	Manta/Olschewsky	4	01-070-82	Spot	Steinbach/Fischer 3
01-019-79	Iser Futura Compact	Iser	2	01-071-82	Fun-D	Meyer/Fischer 3
01-020-79	Jetfex	Finsterwalder	3	01-072-83	Vampyre I	Eichhammer/Schönleber 3
01-021-79	Lady hot	Schmidler + Schmidler	2	01-073-83	Saphir	Bautek 3
01-022-79	Bergfalke	Hanglider Products/Bader	1-2	01-074-83	Hi-Dream	Engel 2-3
01-023-80	Falcon 5	Wasp/Steffl	1-2	01-075-83	Ikarus 900	Lieb 3
01-024-80	Gryphon 160 DS	Wasp/Steffl	3	01-076-83	Hornet 170	Steger 3
01-025-80	Windspiel	Schäfer	4	01-077-83	Focus 17	Eichhammer/Schönleber 3
01-026-80	Ranger HS	Schmidler + Schmidler	2	01-078-83	Vampir II 15,7 qm	Pacific Wings 3
01-027-80	Firebird C II	Firebird Leichtflugzeugbau	2	01-079-83	Sierra	Firebird Leichtflugzeugbau 3
01-028-80	Firebird C 12	Firebird Leichtflugzeugbau	2	01-080-83	Milan	Gerlich 2
01-029-80	Cyclone Döst	Steger/Seyferle	3	01-081-83	Profil 17	La Mouette/Kaspeitzer 3
01-030-80	Worldcup	Firebird Leichtflugzeugbau	1-2	01-082-83	Vega 84	Wierzbowski 3
01-031-80	Gryphon 180 DS	Wasp/Steffl	3	01-083-83	Probe	Skytrek Europe 2-3
01-032-80	Laser	Wasp/Steffl	2	01-084-83	Profil 15	La Mouette/Kaspeitzer 3
01-033-80	Super-Gryphon	Wasp/Steffl	3	01-085-83	Explorer 155	Hiway 4
01-034-80	Ikarus 800	Lieb	3	01-086-83	Rival	Fulmar 3
01-035-80	Super-Wing	Guggenmos	3	01-087-84	Bullet C	Guggenmos 3
01-036-80	Gryphon-Sierra	Wasp/Steffl	3	01-088-84	Cloud IV	Thalhofer 3
01-038-81	Falke 5	Hangliding Products/Bader	3	01-089-84	Minifex I	Finsterwalder 3
01-040-81	Moyes Mega	Moyes/Förster	3	01-090-84	Sierra 155	Firebird Leichtflugzeugbau 3
01-041-81	Fuga AC 5	Agur/Kaspeitzer	1-2	01-092-84	Spider	Bichlmeier 3
01-042-81	Ladas	Baumgartner	2	01-093-84	Focus 18	Schönleber 3
01-043-81	Windfex	Finsterwalder	2-3	01-094-84	Delta 16	Polaris 1-2
01-044-81	Helios	Schmidler + Schmidler	4	01-095-84	Uno mit starrem Gelenk	Firebird Leichtflugzeugbau 1-2
01-045-81	GS Concord II	Steger/Seyferle	0	01-095-84	Uno mit schwimmender Querstange	Firebird Leichtflugzeugbau 2
01-046-79	Wings/Wings Comp. 17,0	Guggenmos	2	01-096-84	Nimbus 62 mit starrem Gelenk	Lauk 1-2
01-047-79	Wings/Wings Comp. 15,6	Guggenmos	2	01-096-84	Nimbus 62 mit schwimmender Querstange	Lauk 2
01-048-81	Fafnir	Bautek	3	01-097-84	VK 3 Rebell	Wujasin 2
01-049-81	X-Ray	La Mouette/Kaspeitzer	3	01-098-84	Libre I	Hauser 1-2
01-050-81	Euro III	Steinbach/Fischer	2	01-099-84	Master	Rithner/Zipfel 2
01-051-79	Wings/Wings Comp. 17,2	Guggenmos	2	01-100-84	Gamma 177	Polaris 3
01-052-82	Dream III	Engel	2-3	01-101-84	Gamma 167	Polaris 3
01-053-82	Super-Dream	Engel	2	01-102-84	Bullet E	Guggenmos 3

Das DHV-Versicherungsprogramm

Das Versicherungsprogramm hat sich seit 1.1.1985 an mehreren Stellen geändert. Wir bitten zu den Positionen „Geländehaftpflicht“ und „Flug-Unfall“ um Beachtung.

Stand: 01.01.1985

Versicherer: Gerling Konzern, Köln

Versicherung	Deckungs- summe	Deckungs- bereich	Jahresprämie incl. Vers.St.	Umfang Anmerkungen	
Halterhaftpflicht für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter (Hauptvertrag)	DM 1 Mio pauschal Personen- und Sachschäden max. DM 500 000 pro verletzte Person	weltweit	1/12 pro Monat DM 45 bei DM 500 Selbstbeteiligung DM 75 ohne SB	Halterschaft für alle Hängegleiter des Mitglieds incl. deren Benutzung durch berechnigte Dritte und incl. Schleppbetrieb; keine Geräteken- zeichnung; SB vom Bundesaufsichtsamt bestä- tigt; Gleitflugzeuge gleichgestellt; Versiche- rungsausschlüsse auf Minimum reduziert, eben- so bei übrigen Versicherungen. Jetzt auch für Haltergemeinschaften.	
Halterhaftpflicht für Flugschulen/Fluglehrer					
Halterhaftpflicht für Hersteller/Händler					
Halterhaftpflicht für Mitgliedsvereine					
Fluglehrerhaftpflicht	DM 300 000 Personenschäden DM 30 000 Sachschäden	Deutschland	während des Jahres: 1/12 pro Monat	DM 40	Lehrtätigkeit Fluglehrer und -anwärter
Startwindenhaftpflicht				DM 75	Halter und Windenfahrer je Startwinde
Veranstalterhaftpflicht				DM 50	Alle Hängegleiterveranstaltungen im Versicherungsjahr
Startleiterhaftpflicht				für alle Mit- glieder ko- stenlos	Startleiter mit Befähigungsnachweis
Geländehaftpflicht					Halter von Hängegleitergeländen
Vereinshaftpflicht für Mitgliedsvereine					Tätigkeit des Vereins, des Vorsitzenden etc.
Rechtsschutz für Mitgliedsvereine	DM 100 000	Europa	während des Jahres: 1/12 pro Monat	für alle Mit- gliedsvereine kostenlos	Schadensersatz- und Strafrechtsschutz etc.
Luftfahrzeug-Verkehrs- Rechtsschutz				DM 45	Wie Kfz-Rechtsschutz
Boden-Unfall für Startleiter	DM 5 000 bei Tod DM 10 000 bei Invaliddtät	weltweit	während des Jahres: 1/12 pro Monat	für alle Mit- gliedsvereine kostenlos	Tätigkeit als vom Verein beauftragter Startleiter
Boden-Unfall für Mitgliedsvereine				DM 2 pro Mitglied	Verdoppelung möglich
Flug-Unfall Tod und Invaliddtät				DM 45	Verzehnfachung möglich. Versichert: Piloten von Hängegleitern, einmot. Flugzeugen, Motorseglern, Segelflugzeugen.
Flug-Unfall nur Invaliddtät	DM 30				

Versicherungsanträge bei der Geschäftsstelle anfordern!

UL-F-Schlepp – die Zukunft für den Hängegleiterstreckenflug im Flachland

Angeregt durch Berichte in den französischen Fachzeitschriften „vol libre“ und „Finesse 10“, über die ersten gelungenen Hängegleiterstarts im Schlepp von Ultraleichtflugzeugen, besuchten wir im Herbst 1982 die Firma La Mouette, um uns über diese neue Startmethode zu informieren. Bei den durch-aus positiven Erfahrungen, die die französischen Piloten gemacht hatten, zeigte es sich, daß es viele Parallelen zum F-Schlepp (Motorflugzeug-Segelflugzeug) gibt. Das Studieren von Fachliteratur gab uns die Möglichkeit des UL-F-Schlepp und mit Hilfe der Winde konnten wir verschiedene Flugsituationen des Hängegleiters im UL-Schlepp simulieren.

Doch hatten wir in Deutschland noch mit ganz anderen Problemen zu kämpfen. Es mußte ein Verband gefunden werden, der unsere Interessen versteht und unterstützt, sowie ein geeigneter Motor, welcher den deutschen Gütesiegelanforderungen entspricht und genügend Schub hat, den UL-F-Schlepp ohne Risiko durchzuführen. Von den oben genannten Franzosen konnten wir wenig Hilfe erwarten, da weder der in Frankreich verwendete Fuji Robin Motor noch das Cosmos Trike eine Zulassung für Deutschland besitzen.

Nach vielen Diskussionen, Prüfterminen und Erprobungen im Ausland, erstellten wir ein Erprobungsprogramm für den UL-F-Schlepp, welches nach entsprechendem Antrag, vom DULV an das BMV, am 05.03.84 genehmigt wurde.

Alle 6 Piloten, die z.Zt. an diesem Erprobungsprogramm teilnehmen, sind erfahrene Drachenflieger, besitzen die Windenschleppberechtigung und sind UL-Piloten bzw. in der UL-Ausbildung. Nach vielen Bemühungen und Enttäuschungen steht uns jetzt das Segelfluggelände in Borghorst für die Erprobung zur Verfügung, allerdings nur, wenn dort kein anderer Flugbetrieb stattfindet. Unsere bisher gemachten Erfahrungen im Ausland zeigen, daß der UL-F-Schlepp mit in Deutschland zugelassenen Geräten sich sicher durchführen läßt.

Eine am 16.06.1984 durchgeführte UL-F-Schlepp Demonstration in Heidelberg/Herrenteich für den DULV-Vorstand, konnte obwohl uns nur 80 kg

Standschub für den Schlepp zur Verfügung stand, die letzten Zweifler überzeugen.

Es gilt sicherlich noch viel zu erproben und zu optimieren, wofür letztendes das Erprobungsprogramm erstellt wurde, doch kann man heute schon sagen, daß der Hängegleiterstart im Schlepp von Ultraleichtflugzeugen nicht nur im Flachland eine große Zukunft hat.

Wie weit sich die Chancen für den Streckenflug im Flachland durch den UL-F-Schlepp verbessern, läßt sich nur erahnen, doch glaube ich, daß hier neue Dimensionen erreicht werden können.

Als fliegende „Flachländer“ haben es besonders die Drachenflieger seit jeher sehr schwer.

So mußte man, wollte man eine Startmöglichkeit finden, lange Anfahrtswege und die damit verbundenen Kosten in Kauf nehmen. Aber damit war es noch nicht getan. Unvorhersehbares schlechtes Flugwetter, falsche Windrichtungen, die einen Start unmöglich machten, sowie schimpfende Freundinnen oder Ehefrauen (durchaus verständlich) taten ein übriges dazu, daß eine Alternative für die streckendurstigen Flachländer gefunden werden mußte.

Einen ersten Schritt in diese Richtung tat Helmut Großklaus. Als Nordländer und Drachenflieger waren ihm die Probleme bestens bekannt. Mit einer von ihm speziell für das Drachenfliegen entwickelten Schleppwinde wurde es möglich, je nach Geländegegebenheiten Ausklinkhöhen bis zu 1.000 m zu erreichen. Mit einer neuen Schleppmethode, dem Stufenschlepp (z. Zt. nicht erlaubt) wurde sogar, auf einem 6 km langen Gelände, eine Höhe von 2.300 m erreicht. Doch nach der ersten Eurphorie wurden die Erwartungen schnell gebremst. Neue Hindernisse stellten sich den Schleppiloten in den Weg. Zunächst einmal mußte eine Winde angeschafft und unterhalten werden, Neupreis je nach Modell 10.000,- DM – 20.000,- DM. Das zweite große Problem ist ein geeignetes Schleppegelände. Während man im Winter quer durch Feld und Wiese (natürlich mit entsprechender Erlaubnis) das Schleppseil auslegen kann, wächst und gedeiht ausgerechnet zur Streckenflugsaison hier Hafer, Mais und Gerste.

Aber zum Glück gibt es ja genügend Flugplätze und Segelfluggelände, da wird man doch sicherlich auf Verständnis stoßen. Doch das Gegenteil ist der Fall. Ist man auf Flugtagen und sonstigen Veranstaltungen ein gern gesehener Gast, so erhält man, wenn überhaupt, in der stündlichen Mittagspause oder nach dem alle Flugzeuge im Hangar stehen, die Erlaubnis, Schlepstarts durchzuführen.

Hat man aber die Möglichkeit zur richtigen Zeit an einer geeigneten Stelle starten zu können, so ist es in der Regel der Fall, daß man schnell wieder festen Boden unter den Füßen hat. Denn bei einer durchschnittlichen Ausklinkhöhe von 400 Metern hat man, wenn man 150 Meter zur Landeinteilung berücksichtigt, gerade 250 Höhenmeter oder ungefähr 3 Minuten Flugzeit in einem sehr begrenzten Raum zur Verfügung, um den benötigten Thermikanschluß zu finden. Das ist unter anderem der Grund, daß es bisher in Deutschlands Norden noch keinen nennenswerten Streckenflug gibt.

Soweit zur bisherigen Entwicklung im Flachland. Nun möchte ich uns kurz vorstellen und zum eigentlichen Thema kommen.

Wir sind eine Gruppe von sechs jungen Leuten, die ein gemeinsames Hobby haben, das Drachenfliegen. Kennengelernt haben wir uns bei verschiedenen Gelegenheiten z.B. bei Lehrgängen, Wettkämpfen oder einfach beim Fliegen. Mitte des vergangenen Jahres faßten wir den Plan, gemeinsam eine Schleppwinde anzuschaffen.

Die Winde (Großklaus) wurde im Herbst 1982 ausgeliefert und mittlerweile haben wir über 800 Starts mit der Winde durchgeführt.

Organisation und Struktur der UL-F-Schlepp Erprobung

Die UL-F-Schlepp Erprobung wird 1 Jahr betragen, wobei sich die zeitliche Struktur wie folgt gliedert:

- theoretische Berechnungen und Beschaffungen der geeigneten Materialien – ca. 1 Monat
- Schlepssimulation mit Hilfe der Schleppwinde – ca. 1 Monat
- zentrale Schlepperprobung – ca. 4 Monate

- Erstellung eines Zwischenberichtes – ca. 1 Monat
- eventuelle dezentrale Schlepperprobung – ca. 2 Monate
- Zusammenfassung der Schlepperfahrung – ca. 1 Monat
- Abschlußbericht des Erprobungsprogrammes für UL-F-Schlepp – ca. 2 Monate

Kommunikation:

Die Teilnehmer treffen sich in regelmäßigen Abständen zum Erfahrungsaustausch, außerdem werden Rundbriefe erstellt.

Der DULV wird durch ständige Zwischenberichte informiert.

Es wird ein Zwischenbericht und ein ausführlicher Abschlußbericht nach Abschluß der Erprobung vorgelegt.

Verantwortliche Leiter des Erprobungsprogrammes:

Georg Grosche, Am Bahndamm 5,
4422 Ahaus-Wessum

Axel Janköster, Vogelpothsweg 26,
4600 Dortmund 1

Leitungsteam: Klaus Grosche, Andreas Dowidat, Albert Schulze-Öllering, Heiner Frische.

aus DULV 5/1984



Aus dem Familienalbum

Jockel Faßbender, Vorsitzender des Deutschen Ultraleichtflugverbandes, und seine Frau Marianne sind Eltern einer kleinen Tochter geworden. Lisa wurde am 11.12.1984 geboren.



Marktübersicht der zugelassenen Hängegleiter-Startwinden

Hersteller	Typ	Zulassungsart	Regelart	In Betrieb	Stufenschlepp	Preis
Helmut Großklaus Klingenbrooker Weg 8 2361 Westerrade	HGW 2	Gütesiegel Nr. 05-001-82	mechanisch DGM 68233987.2	22	Nr. 1–15 auf Antrag und Prüfung, ab Nr. 16 serienmäßig	ab DM 10.716,-
Kurt Engesser Schubertstr. 1b 7717 Immendingen	KE-HY	Gütesiegel Nr. 05-002-83	hydraulisch	4	Nr. 1–4 auf Antrag und Prüfung	DM 12.800,-
Kurt Engesser	HGE 001	Einzelzulassung Nr. 05-E 01-82	mechanisch Lizenz Großklaus	1	Auf Antrag und Prüfung	
Kurt Engesser	HGE 002	Einzelzulassung Nr. 05-E 04-84	mechanisch Lizenz Großklaus	1	Auf Antrag und Prüfung	
Jürgen Hansmeyer Sudentenstraße 10 3558 Frankenberg	DSG I	Einzelzulassung Nr. 05-E 02-83	mechanisch Lizenz Großklaus	1	Auf Antrag und Prüfung	
Klaus Laube Hinterholzhausen 6a 8059 Langenpreising	Nr. TP 1288518 K	Einzelzulassung Nr. 05-E 03-84	System Großklaus	1	Auf Antrag und Prüfung	
Gregor Wendeler Gelpestraße 23 5270 Gummersbach 1	HGS GW 01	Einzelzulassung Nr. 05-E 06-84	mechanisch Gregor Wendeler	1	erteilt	
Rainer Diederichs Hämelstraße 11 5250 Osberghausen	HGS DR 01	Einzelzulassung Nr. 05-E 05-84	mechanisch Diederichs	1	erteilt	
Karl Eugen Conzelmann Obere Markenthalde 29 7470 Albstadt	HGW CP 01	Einzelzulassung Nr. 05-E 07-85	mechanisch System Großklaus	1	nein	

Marktübersicht:

Hängegleiter mit Gütesiegel und anerkanntem ausländischen Zertifikat

Herstellerangaben (ungeprüft) auf Grund einer DHV-Umfrage an alle Hersteller/Musterbetreuer von Hängegleitern mit Gütesiegel bzw. anerkanntem ausländischem Zertifikat. Stand für alle Angaben: 28.01.1985. Preise inklusive Mehrwertsteuer.

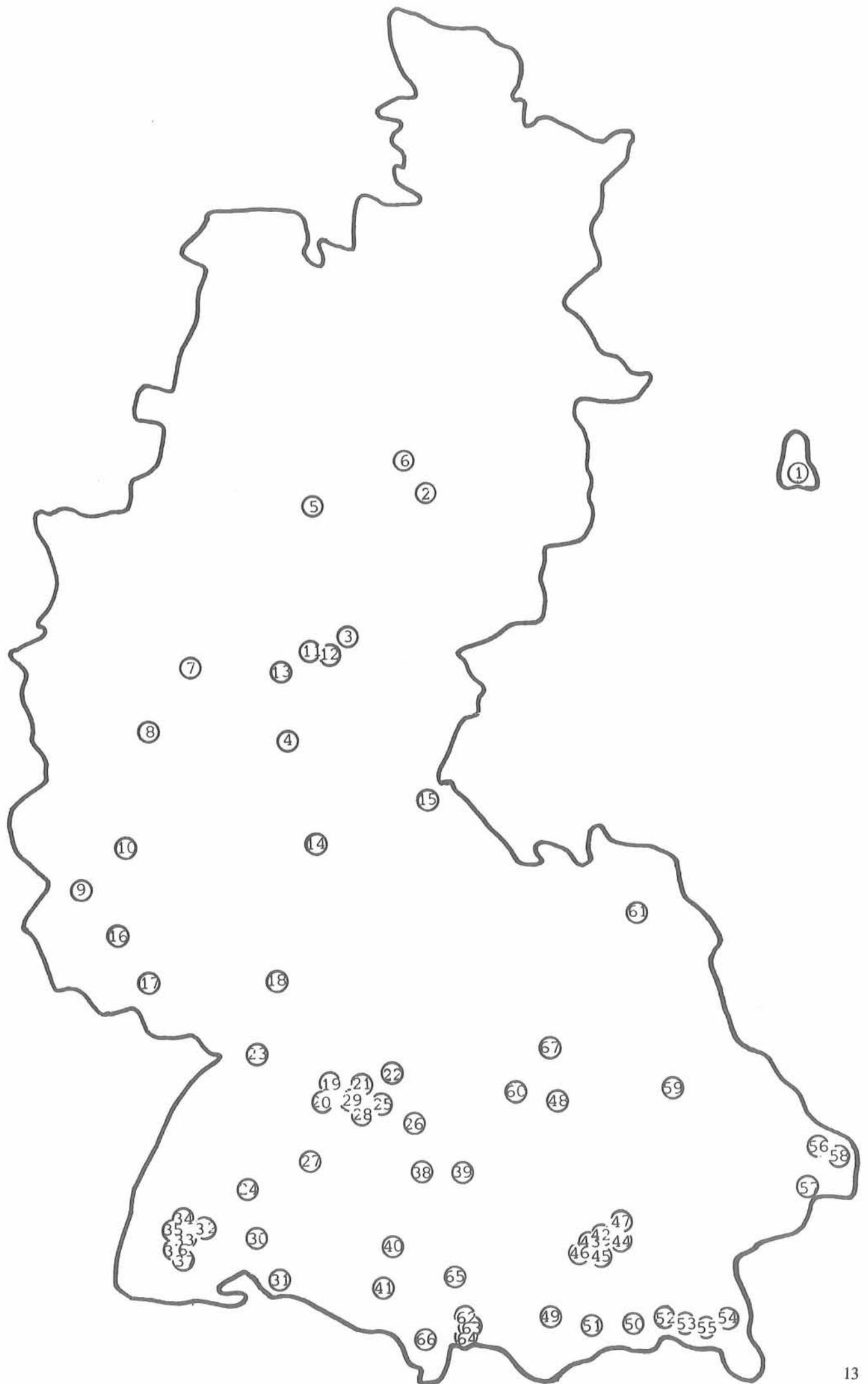
Gerätetyp	Hersteller/Musterbetreuer	Lieferzeit Neugerät	Grundpreis Neugerät	Ersatzteile lieferbar	Verkaufspreis Trapez-Seite
Arrow	Bichlmeier	2 Wochen	4.400,-	alle	50,-
Atlanta	Rithner/Zipfel	2 Wochen	3.280,-	alle	42,50
Azur 17, Azur 15	La Mouette/Kaspeitzer	3-4 Wochen	4.195,-	alle	43,70
Bergfalke	Hanggliding Products	3 Wochen	3.300,-	alle	45,60
Bergstar II maxi	Bichlmeier	keine	3.300,-	alle	50,-
Bullet C	Guggenmos	3 Wochen	4.700,-	alle	45,-
Bullet E	Guggenmos	3 Wochen	4.700,-	alle	45,-
Cloud 4	Thalhofer	2 Wochen	4.500,-	alle	50,-
Cloud Flamingo	Thalhofer	2 Wochen	3.380,-	alle	50,-
Cloud III	Thalhofer	2 Wochen	4.500,-	alle	50,-
Delta 16	Polaris/Olschewski	keine	2.950,-	alle	38,-
Demon 155, 175, 195	Hiway/Bader	4 Wochen	4.400,-	alle	50,-
Explorer 155	Hiway/Bader	4 Wochen	5.900,-	alle	50,-
Fafnir	Bautek	3 Wochen	3.900,-	alle	30,-
Falke V	Hanggliding Products	3 Wochen	4.200,-	alle	45,60
Focus 17	Eichhammer + Schönleber	3-4 Wochen	5.100,-	alle	40,-
Focus 18	Schönleber	3-4 Wochen	5.300,-	alle	35,-
Gamma 167	Polaris/Olschewski	keine	4.250,-	alle	38,-
Gamma 177	Polaris/Olschewski	keine	4.250,-	alle	38,-
Hi-Dream	Engel	4 Wochen	4.400,-	alle	38,-
Jet-Atlas 14/16/18	La Mouette/Kaspeitzer	3-4 Wochen	3.280,-	alle	39,50
Ladas	Alcan Sportartikel GmbH	1 Woche	3.400,-	alle	34,-
Libre I	Hauser	1-4 Wochen	3.380,-	alle	39,50
Libre II	Hauser	1-4 Wochen	3.380,-	alle	39,50
Magic 150, 155, 165, 166	Airwave Gliders/Bausenwein	keine	4.950,-	alle	50,-
Magic 177, 185	Airwave Gliders/Bausenwein	keine	5.150,-	alle	50,-
Master	Rithner/Zipfel	2 Wochen	4.400,-	alle	42,50
Milan	Gerlich	4 Wochen	3.700,-	alle	35,-
Minifex	Finsterwalder	3 Wochen	4.570,-	alle	50,50
Moyes Mars 170	Moyes/Förster	keine	4.092,60	alle	57,-
Moyes Missile GT 170	Moyes/Förster	keine	5.586,-	alle	62,70
Moyes Missile GT 190	Moyes/Förster	keine	5.814,-	alle	62,70
Nimbus 62	Lauk	keine	3.380,-	alle	38,-
Piranha	Rithner/Zipfel	2 Wochen	4.400,-	alle	42,50
Probe XC	Skytrek Europe	2-4 Wochen	4.750,-	alle	34,-
Profil 17	La Mouette/Kaspeitzer	3-4 Wochen	4.490,-	alle	43,70
Saphir	Bautek	3 Wochen	4.700,-	alle	30,-
Scout A	Schmidtler + Schmidtler	2 Wochen	3.480,-	alle	49,-
Sierra 155	Hängegleiter Sportartikel Seeg	2 Wochen	4.500,-	alle	45,15
Sierra 175 I	Hängegleiter Sportartikel Seeg	2 Wochen	4.500,-	alle	45,15
Sierra 175 II	Hängegleiter Sportartikel Seeg	2 Wochen	4.750,-	alle	45,15
Spider	Bichlmeier	2 Wochen	4.650,-	alle	50,-
Streak 130, 160, 180	Bennett/Bader	keine	5.700,- (5.400,-)	alle	60,-
Super-Dream	Engel	keine	3.800,-	alle	38,-
Superfex II Dacron	Finsterwalder	1 Woche	3.650,-	alle	40,-
Superfex II Nylon	Finsterwalder	1 Woche	3.560,-	alle	40,-
Superscorpion	Hiway/Bader	3 Wochen	3.900,-	alle	50,-
Taifun	Zetka	6 Wochen	3.600,-	alle	35,50
Typhoon S4 large 180	Solar Wings/Petek	4-5 Wochen	4.680,-	alle	59,80
Typhoon S4 medium 166	Solar Wings/Petek	4-5 Wochen	4.680,-	alle	59,80
UP Comet II	UP/Steffl	4 Wochen	ca. 7.000,-*	alle	60,-
Uno	Hängegleiter Sportartikel Seeg	2 Wochen	3.680,-	alle	45,15
Windfex	Finsterwalder	2 Wochen	4.443,-	alle	40,-
Windspiel 2	Ikarusflug Bodensee	4 Wochen	keine Angabe	alle	36,-
Worldcup	Hängegleiter Sportartikel Seeg	1 Woche	3.210,-	alle	45,15

*je nach 5-Kurs

Anerkannte Drachenflugausbildungsstätten des DHV

Stand: 20.01.85

- | | | | | | |
|--|---------|--|---------|---|---------|
| 1 Freie Universität Berlin
Kiebitzweg 15
1000 Berlin 33
Telefon (0 30) 4 50 42 05
Ausbildungsleiter Peter Fischer | | 14 Drachenflugschule Vogelsberg-Taunus
Arnsburger Straße 62
6000 Frankfurt/Main 60
Telefon (06 11) 43 19 19
Ausbildungsleiter Dieter Schäfer | A, B | Grießstraße 9
7411 Sonnenbühl 4
Telefon (0 71 28) 4 63
Ausbildungsleiter Hans-Jürgen Klose | |
| 2 Norddeutsche Drachenflugschule
Mittelstraße 6
3013 Barsinghausen 11
Telefon (0 50 35) 5 74
Ausbildungsleiter Alfred Kuhnert | A, B | 15 Drachenflugschule „Wasserkuppe“
Mittelhausen 4
6412 Gersfeld
Telefon (0 66 54) 3 53
Ausbildungsleiter Horst Barthelmes | A, B, S | 28 Thalsofer GmbH
Allmandstraße 12
7440 Nürtingen 7
Telefon (0 70 22) 5 40 90
Ausbildungsleiter Ludwig Thalsofer | |
| 3 Drachenflugschule Veljo Struel
Alte Kirchstraße 4
3542 Willingen
Telefon (0 56 32) 63 37
Ausbildungsleiter Veljo Struel | A, B, S | 16 Drachenflugschule Saar
Kirchstraße 19
6648 Wadern-Wadrill
Telefon (0 68 71) 44 32
Ausbildungsleiter Helmut Bonertz | A, B | 29 Drachenflugschule Schwäbische Alb
Reinhardtstraße 43
7448 Wolfschlügen
Telefon (0 70 22) 5 26 54
Ausbildungsleiter Peter Rieger | A, B |
| 4 Drachenflugschule Battenberg
Ederbergland
Sudetenstraße 10
3558 Frankenberg
Telefon (0 64 51) 2 19 11
Ausbildungsleiter Jürgen Hansmeyer | A, B, S | 17 Drachenflugschule Hartmut Andres
Wattweiler Straße 42
6660 Zweibrücken
Telefon (0 63 32) 35 17
Ausbildungsleiter Hartmut Andres | | 30 Komminger Delta Schule
Alpenstraße 8
7712 Blumberg 5
Telefon (0 77 36) 74 62
Ausbildungsleiter Herbert Fluck | S |
| 5 Nordrhein-Westfälische Drachenflugschule
Schwarzer Weg 2-4
4806 Werther
Telefon (0 52 03) 14 75
Ausbildungsleiter
Norbert Mundorf/Udo Wilhelm | A, B | 18 Drachenflugschule
Rhein-Main-Neckar
Weinheimer Straße 6 e
6943 Birkenau
Telefon (0 62 01) 6 31 84
Ausbildungsleiter Heinz-Jürgen Weise | A, B, S | 31 Drachenflugschule Radolfzell
Tegginger Straße 24 a
7760 Radolfzell
Telefon (0 77 32) 27 28
Ausbildungsleiter Stanko Petek | A, B |
| 6 Drachenflug-Center Peter Bork
Portastr. 32
4950 Minden
Telefon (05 71) 5 10 32
Ausbildungsleiter Peter Bork | | 19 Drachen- und UL-Flugschule Stuttgart
Hermannstraße 11
7000 Stuttgart 1
Telefon (07 11) 61 75 79
Ausbildungsleiter Matthias Betsch | A, B, S | 32 Drachenflugschule Detlev Eilers
Fritz-Geiges Straße 6
7800 Freiburg
Telefon (07 61) 6 77 86
Ausbildungsleiter Detlev Eilers | A, B, S |
| 7 Drachenflugschule Oberberg
Richard-Wagner-Straße 10
5276 Wiehl 1
Telefon (0 22 62) 9 24 30
Ausbildungsleiter Arno Gröbner | A, B, S | 20 Ikarus-Drachenflugschule
Böblinger Straße 16
7030 Böblingen 4
Telefon (0 70 31) 7 18 80
Ausbildungsleiter Heinz Schleppe | A, B | 33 Drachenflugschule Gerhard Hölzenbein
Erwinstraße 41 a
7800 Freiburg
Telefon (07 61) 7 75 68
Ausbildungsleiter Gerhard Hölzenbein | A, B, S |
| 8 Drachenflugschule Rheinland
und Vulkaneifel
Olsdorf 19
5305 Alfter/Bonn
Telefon (0 22 22) 6 19 37
Ausbildungsleiter Stefan Mühl | A, B | 21 Drachenflugschule Remstal
Schulstraße 24
7067 Plüderhausen
Telefon (0 71 81) 8 46 25
Ausbildungsleiter Hans Peter Seibold | A, B, S | 34 Drachenflugschule Freiburg
Erlenweg 5b
7800 Freiburg
Telefon (07 61) 48 24 00
Ausbildungsleiter Dr. Helmut Friedrich | A, B |
| 9 Drachenflugschule Trier
Im Rosenbungert 37
5501 Waldrach
Telefon (0 65 00) 6 64
Ausbildungsleiter Robert Treumann | A, B, S | 22 Schwäbische Drachenflugschule
Schumannstraße 50
7080 Aalen
Telefon (0 73 65) 53 46
Ausbildungsleiter Jürgen Lauk | A, B, S | 35 Drachenflugschule Dreyeckland
Schauinslandstraße 10
7801 Umkirch
Telefon (0 76 65) 82 78
Ausbildungsleiter Roland Lantzsch | A, B |
| 10 Drachenflugschule Saar-Mosel
Sternbergstraße 14
5560 Wittlich
Telefon (0 65 71) 22 14
Ausbildungsleiter Paul Loch | A | 23 Drachenflugschule Karlheinz Rasp
Lindenstraße 15
7133 Maulbronn
Telefon (0 70 43) 75 33
Ausbildungsleiter Karlheinz Rasp | A, B, S | 36 Drachenflugschule Walter Wagner
Hof 57
7816 Münstertal
Telefon (0 76 36) 16 76
Ausbildungsleiter Walter Wagner | A, B |
| 11 Drachenflugschule Elpe
Am Eickhagen 14
5787 Olsberg-Elpe
Ausbildungsleiter
Günter und Gerhard Ersepke | A | 24 Drachenflugschule Rottweil
Alemannenstraße 11
7210 Rottweil
Telefon (07 41) 2 19 56
Ausbildungsleiter Walter Albert | A, B | 37 Drachenflug Südschwarzwald
Tannenweg 7
7869 Schönau
Telefon (0 76 73) 78 07
Ausbildungsleiter Josef Schumacher | A, B |
| 12 Westdeutsche Drachenflugschule
Am Rad 20a
5788 Winterberg
Telefon (0 29 81) 29 07
Ausbildungsleiter Elmar Müller | A, B, S | 25 Drachenflugschule Göppingen
Blumhardtstraße 14
7320 Göppingen-Jebenhausen
Telefon (0 71 61) 4 12 43
Ausbildungsleiter Klaus Irschik | A | 38 Drachenflugschule Ulm
7901 Berghülen
Telefon (0 73 44) 72 84
Ausbildungsleiter Ernst Unfried | A, B |
| 13 Drachenfliegerclub Kreis Olpe
Hohe Straße 28
5960 Olpe/Dahl
Telefon (0 27 61) 38 93
Ausbildungsleiter Joachim Lindig | A, B | 26 Drachenfliegerclub Staufen e.V.
Rosenweg 1
7345 Deggingen
Telefon (0 73 34) 67 63
Ausbildungsleiter Edmund Abele | A, B | 39 Drachenflugschule Ostalb-Heidenheim
Sudetenstraße 2
7920 Heidenheim
Telefon (0 73 21) 4 54 25
Ausbildungsleiter Friedrich Christandl | A, B, S |
| | | 27 Drachenflugschule Albatros | | 40 Drachenflugschule Kolenc
Mozartstraße 14
7950 Biberach 1
Telefon (0 73 51) 7 21 35
Ausbildungsleiter Hermann Kolenc | A, B |



- 41 Drachenflugschule Steidl A, B, S
Alemannenstraße 3
7992 Tettang 2
Telefon (075 43) 81 14
Ausbildungsleiter Horst Steidl
- 42 Drachenflugschule Garmisch A, B
Milchstraße 10
8000 München 80
Telefon (089) 48 21 41
Ausbilderleiter Wolf Schneider
- 43 Münchner Drachenflugschule GmbH A, B
Balanstraße 8
8000 München 80
Telefon (089) 4 48 68 48
Ausbildungsleiter Klaus Tänzler
- 44 Fly & Surf Sports A, B
Dr.-W.-v.-Miller-Straße 29
8000 München
Telefon (089) 6 37 05 15
Ausbildungsleiter Toni Bender
- 45 Drachenflugschule Hochries-Samerberg A, B
Ahorning 7
8028 Taufkirchen
Telefon (089) 2 38 12 46
Ausbildungsleiter Fritz Kurz
- 46 Alpine Drachenflugschule Fünfseenland A, B
Ammerseestraße 8
8035 Gauting
Telefon (089) 8 50 45 22
Ausbildungsleiter Werner Steckenbiller
- 47 Drachenflugschule Bayerischer Wald A, B
Unterweilbach
8061 Hebershausen
Telefon (081 39) 16 13
Ausbildungsleiter Rudi Zeininger
- 48 Drachenflugschule Altmühltal A, B
Mozartstraße 4
8071 Lenting
Telefon (084 56) 55 41
Ausbildungsleiter Hans Becht
- 49 Drachenflugschule Zugspitze A, B
Auenweg 5
8111 Saulgrub
Telefon (088 45) 94 01
Ausbildungsleiter Peter Kratz
- 50 Drachenflugschule Leitzachtal A, B
Leonhardiweg 52
8165 Fischbachau 4
Telefon (080 28) 21 56
Ausbildungsleiter Matthias Dietl
- 51 Drachenflugschule Tegernseer Tal A, B
Südliche Hauptstraße 12
8183 Rottach-Egern
Telefon (080 22) 63 33
Ausbildungsleiter Walter Heinrich
- 52 Drachenflugschule Schwarzwald A, B
Unteraich 2
8201 Großholzhausen
Telefon (080 35) 56 55
Ausbildungsleiter Reinhold Speidel
- 53 Drachenflug-Center Chiemsee A, B
Neuwies 34
8212 Übersee
Telefon (082 42) 3 83
Ausbildungsleiter Georg Steffl
- 54 Delta-Gleiter Flugschule Inzell-Ruhpolding
Bichlstraße 43
8221 Inzell
Telefon (086 65) 4 61
Ausbildungsleiter Hansjörg Keller
- 55 Drachenflugschule Ruhpolding A, B, S
Brandstätter Straße 62
8222 Ruhpolding
Telefon (086 62) 27 16
Ausbildungsleiter Gebhard Holzner
- 56 Drachenflugschule Andy Meissl A, B
Zum Brudersbrunn 7
8552 Grafenau
Telefon (085 52) 12 45
Ausbildungsleiter Andy Meissl
- 57 Drachenflugschule Manfred Zimmermann
Bischof-Altman-Strasse 11
8390 Passau
Telefon (08 51) 5 14 89
Ausbildungsleiter Manfred Zimmermann
- 58 Sport Fuchs A, B
Bergsiedlung 17
8391 Breitenberg
Telefon (085 84) 3 71
Ausbildungsleiter Rudolf Fuchs
- 59 Drachenflugschule Michael Fröhler A, B
Am Kugelbaum 25
8411 Undorf
Telefon (094 04) 18 15
Ausbildungsleiter Michael Fröhler
- 60 Drachenflugschule Jura A, B
Bahnhofstr. 28
8422 Riedenburg
Telefon (094 42) 24 74
Ausbildungsleiter
Reinhart Pöppl und Lorenz Fritz
- 61 Drachenflugschule Nordbayern A, B
Varellweg 16
8580 Bayreuth
Telefon (09 21) 9 24 05
Ausbildungsleiter Anton Juri
- 62 Ostallgäuer Drachenflugschule A, B
Franz-Schmid-Straße 11
8952 Marktobendorf
Telefon (083 42) 74 12
Ausbildungsleiter
Roland Sprotte/Hans Hoschka
- 63 Drachenflugschule Tegelberg A, B
Haldenweg 3
8953 Roßhaupten
Telefon (083 67) 5 98
Ausbildungsleiter Mathias Krug
- 64 Drachenflugschule Christa Vogel A, B
Brunnenstr. 15
8959 Rieden
Telefon (083 64) 12 86
Ausbildungsleiter Christa Vogel
- 65 Drachenflugschule Kempten
Parkstraße 29
8960 Kempten
Telefon (083 31) 2 17 69
Ausbildungsleiter Peter Fritz
- 66 Drachenflugschule Jürgen Rohrmeier A, B
Salzweg 37
8972 Sonthofen
Telefon (083 21) 93 28
Ausbildungsleiter Jürgen Rohrmeier
- 67 Fränkische Drachenflugschule
Berlinstr. 49
8510 Fürth
Telefon (09 11) 73 22 11
Ausbildungsleiter Albert Krämer

A = Anerkannte Drachenflugausbildungsstätten für A-Theorieunterricht
B = Anerkannte Drachenflugausbildungsstätten für B-Theorieunterricht
S = Anerkannte Drachenflugausbildungsstätten für Schleppunterricht

DHV-Prüfungskalender 1985

(wird laufend ergänzt)

Termin		Ort	Anmeldeadresse
17.02.	T B	Zu erfragen bei	Horst Barthelmes, Obernhäusen 4, 6412 Gersfeld
22.02.	T A	Zu erfragen bei	Günter Ersepke, Am Eickhagen 14, 5787 Olsberg 13
03.03.	T A	Zu erfragen bei	Wolf Schneider, Milchstraße 10, 8000 München 80
09.03.	T/P A/B	Hochries	Klaus Tänzler, Balanstraße 8, 8000 München 80
12.03.	P A	Zu erfragen bei	Wolf Schneider
17.03.	T A/B	Zu erfragen bei	Matthias Betsch, Postfach 417, 7000 Stuttgart 1
31.03.	T B	Zu erfragen bei	Horst Barthelmes
14.04.	T A	Zu erfragen bei	Wolf Schneider
20.04.	T/P A/B	Hochries	Klaus Tänzler
20.04.	T/PA	Zu erfragen bei	Roland Lantzsch, Lerchenstraße 29, 7800 Freiburg
21.04.	P A/B	Zu erfragen bei	Matthias Betsch
23.04.	P A	Zu erfragen bei	Wolf Schneider
27.04.	T/P B	Zu erfragen bei	Hans Becht, Mozartstraße 4, 8071 Lenting
04.05.	T/P A	Zu erfragen bei	Elmar Müller, Am Rad 20a, 5788 Winterberg
11.05.	T/P A	Zu erfragen bei	Hans Becht
19.05.	T A	Zu erfragen bei	Alfred Kuhnert, Mittelstraße 6, 3013 Barsinghausen 11
19.05.	T A	Zu erfragen bei	Matthias Betsch
08.06.	T/P A	Zu erfragen bei	Roland Lantzsch
09.06.	T A	Zu erfragen bei	Wolf Schneider
09.06.	T/P B	Zu erfragen bei	Elmar Müller
11.06.	P A	Zu erfragen bei	Alfred Kuhnert
18.06.	P A	Zu erfragen bei	Wolf Schneider
29.06.	T/P A	Jachenhausen	Reinhard Pöppl, Bahnhofstraße 28, 8422 Riedenburg
13.07.	T/P A	Zu erfragen bei	Elmar Müller
28.07.	P A/B	Zu erfragen bei	Matthias Betsch

Wir Cracks

von Raimund Rud

Ich bin zur Zeit in psychotherapeutischer Behandlung. Nein, nein, nicht weil ich auf den Kopf gefallen bin, den benutzt mein Therapeut als Einstiegs Luke, um an der Seele das notwendige Tuning vorzunehmen. Was da so alles möglich ist. Unvorstellbar. Und wie getuned wird ist eine reine Preisfrage, wie man mir schon am Telefon sagte.

Bereits bei meinem ersten Besuch wurde mir klar, daß Psychologen eben aus einem besonderen Holz geschnitzt sind. Ein „normaler“ Arzt stellt mir meist onkelhaft die Frage: „Na, was fehlt Ihnen denn?“ Worauf ich neffenhaft antwortete: „Die Gesundheit“. Ganz anders der Psychologe: „Wie gehen die Geschäfte?“ fragte er mich. Schnell kopfrechnend zog ich das mit ihm vereinbarte Honorar von meinen Einkünften ab und sagte dann: „Mäßig“.

„Dann erzählen Sie mal“, forderte er mich auf, nachdem er mich in einen echt antiken Ohrensessel drapiert hatte und ich sofort spürte, was es heißt, einige hundert Jahre am Rücken zu haben. Vermutlich hat man die von mir erwartete Couch deshalb abgeschafft, weil immer mehr Patienten zu schnarchen anfangen, was der Therapeut dann fälschlich als Übertragung auslegte.

„Wissen Sie“, begann ich, „ich leide unter Leistungsdruck“. Ich vernahm einen Grunzlaut und wußte nicht, ob ich ihn als Zustimmung oder als Mißbilligung aufzufassen hatte. „Ich bin“, fuhr ich fort, „nämlich ein Sonntagsflieger“. „Na großartig“, rief er und seine Stimme klang echt begeistert. Das war nun meiner gepeinigten Seele doch zuviel, ich sprang auf und schrie: „Was? Sie finden das großartig“ Das ist genau der Grund, warum ich hier bin.“ Ich mußte Luft holen. „Ich fühle mich . . . eh . . . wie ein Nigger unter Negern.“ „Wie kommen Sie denn darauf“, fragte er. „Lesen Sie doch einmal, was da über das Drachenfliegen veröffentlicht wird, Leistung, Leistung, Leistung“, rief ich. „Mir scheint“, sagte er, „daß wir für dieses heutige Gespräch keine gemeinsame Grundlage mehr haben“. Sein Blick war dabei auf einen Punkt irgendwo hinter mir gerichtet. Wie konnte er bloß so

schnell klein beigegeben? Hatte ihn meine heftige Reaktion erschreckt? Ich drehte mich um, um mich zu setzen und da sah ich, was ich angerichtet hatte. Bei meinem hysterischen Aufspringen wurde das antike Sitzding offensichtlich mit einigen 'g' belastet und hatte dem nicht genügend entgegenzusetzen, und nun hing es erbärmlich schräg da, mit gebrochenem Bein, an dem vielleicht der Holzwurm nagte. „In der verbleibenden Zeit können Sie mir ja etwas von der Literatur bringen, die sie offensichtlich so erregt hat.“ Die Bemerkung war mit einer unmißverständlichen Handbewegung zur Tür begleitet. Das tat ich dann auch.

Beim nächsten Meeting führte er mich in einen anderen Raum, der merklich spärlicher, vor allem unzerbrechlich, eingerichtet war, nur ein paar Sitzkissen waren am Boden verstreut. „Machen Sie sich's bequem.“ Ich versuchte zu tun, was er mir empfahl, aber ich konnte meine steifen Beine schlecht ablegen und ich wünschte mir meinen Kniehänger herbei, dann wäre ich wenigstens situativ behandelt worden. „Ich habe mich ordentlich eingelesen“, begann er das Gespräch. Das war mir schon vorher aufgefallen, denn er trug ein multicolor T-Shirt mit der großen Aufschrift FREUD AND FLIGHT.

„Ich mache einen Crack aus Ihnen“

„Was bedrückt Sie also?“ Nun wußte ich schon aus Büchern, daß man beim Psychologen sehr früh in der Kindheit anfangen mußte. Ich legte mir gerade einen Satz zurecht, als er mich fragte: „Was sind das für Leute, die dieses Ding fliegen mit dem Spitz vorne heraus?“ Mir war an diesen Piloten noch nie etwas Besonderes aufgefallen und ich sagte: „Ganz normale“. „Wissen Sie“, sagte er, „wir in der Psychologie würden das als ausgesprochenes Phallussymbol werten“. Daraufhin fragte ich ihn, ob er denn annehme, daß alle Piloten, die ein Ding ohne Spitz flögen, unter dem Kastrationssyndrom zu leiden hätten. Die Antwort war wieder ein undefinierbares

Grunzen.

„Kommen Sie also zur Sache“, sagte er. „Schaun Sie“, fing ich an, „als ich mit dem Fliegen begann, an einem ganz kleinen Hang, und dann nach ein paar Tagen endlich einige Meter geflogen bin, da hatte ich ein Glücksgefühl, welches ich mit Worten kaum beschreiben kann.“ Er unterbrach mich und sagte kühl: „Ich bin überzeugt, daß Ihnen auch die Worte fehlen, um das Gefühl zu beschreiben, das Sie hatten, als Sie an der Mutterbrust lagen und sich den Bauch vollschlugen.“

Also nicht ganz von vorne anfangen, dachte ich mir und fuhr fort: „Bei meinem ersten Höhenflug waren die Gefühle vielleicht ein bißchen gemischt, aber obwohl er höchstens sieben Minuten dauerte, es war unbeschreiblich. Heute, mit der entsprechenden Erfahrung und den besseren Geräten, kann man bei guten Lagen stundenlang fliegen.“ „Ist es das, was Sie stört?“ fragte er. „Nein, was mich stört, ist, daß von nichts anderem mehr die Rede ist als von Leistung. Und Leistung hat in meinen Augen nur ein Ziel, nämlich mehr Leistung.“ Ich war so richtig in Fahrt. „Ich gebe ja zu, daß es für einige wenige Ausnahmeseinungen tatsächlich eine starke Befriedigung darstellt, eine große Strecke mit den entsprechenden Strapazen zu fliegen, aber warum muß das dann für die Allgemeinheit, die im Fliegen Entspannung sucht, zum Maß aller Dinge emporstilisiert werden?“ „Ist das nicht nur ihre persönliche Interpretation?“ fragte er. „Das kann schon sein“, sagte ich, „ich bin ja auch persönlich hier.“

„Leistung und Erfolg, das sind die Zauberformeln unserer Zeit“, dozierte er, „und ich Sorge dafür, daß Sie auch an diesem Zauber teilhaben werden. Ich mache einen Crack aus Ihnen. In der nächsten Saison fliegen Sie 250 km.“ „Und was mache ich, wenn ein anderer Pilot 260 km fliegt“, fragte ich. „Dann gehen Sie wieder an den Start und fliegen 270 km.“ Das klang überzeugend, klang logisch und vor allem gut und etwas Sonderbares durchströmte mich. Eine letzte Frage hatte ich noch an diesem Tag: „Was passiert denn mit denen, die keine 200 km fliegen?“ „Das sind dann die Sonntagsflieger“, bemerkte er und fügte lächelnd hinzu: „Zu denen gehören Sie aber dann nicht mehr.“

Wunderbar gestärkt fuhr ich heim und das erste, was ich tat war, ich bestellte mir einen Gleiter 'mit Leistung'. Natürlich auch neue Instrumente, denn was sollte ich mit einem Vario, das lumpige

5 m/s anzeigte und mit einem Geschwindigkeitsmesser, der bis müde 80 km/h ging.

Die nächste Sitzung eröffnete mein Therapeut mit der treffenden Bemerkung: „Leistung, mein Lieber, ist der Motor unserer Wirtschaft.“ Irgendwo in meiner Seele steckten scheinbar noch ein paar antiquarische Überreste, denn ich sagte: „Ja, aber was mich beschäftigt, ist der Spaß an der Freizeit.“ Seine Stimme bekam einen wissenschaftlichen Ton, als er sagte: „Sie werden staunen, in welchen Bereichen Leistung noch eine Rolle spielt. Da gibt es Leute, die haben auf ihrem Nachtkästchen Strichlisten liegen.“ Obwohl mich das nun echt erstaunte, sagte ich: „Aber die werden dann doch nicht veröffentlicht, oder?“ Er räusperte sich und sagte: „Da sag ich nur Prominentenbiographien.“ Meine Leistungsträgheit bäumte sich ein letzte Mal auf. „Dann schauen Sie sich doch einmal die letzten Ausgaben an, die sind voll mit Strichlisten, um in Ihrer Terminologie zu bleiben.“ Jetzt wurde sein Ton scharf: „Was diese Leute tun, das tun sie nicht nur für sich und zu ihrem Spaß, den stellen sie hintenan, wenn es darum geht, etwas für's Vaterland zu tun.“ Ich fühlte, wie ich innerlich gestählt wurde. Das Leistungsabzeichen erstrahlte plötzlich in einem ganz anderen Licht. Ich werde es mir auf die Brust tätowieren lassen. Natürlich, auch auf ein T-Shirt drucken. Und in der Luft? Aber ja, rechts das Kennzeichen und

links das Leistungsabzeichen, damit die Banausen von Sonntagspiloten wenigstens wissen, wem sie den besten Platz im Bart einzuräumen haben. Nur, was

geschieht, wenn ich es vielleicht doch nicht schaffe? Na, dann kann mein Therapeut mal sehen wie er zu seinem Honorar kommt, Leistung gegen Leistung.

Geprüfte Drachenfluglehrer

Edmund Abele, Walter Albert, Hartmut Andres, Werner Atmannspacher, Hans-Jörg Bader, Horst Barthelmes, Hans Becht, Toni Bender, Matthias Betsch, Claus Bichlmeier, Hans-Ulrich Blumenthal, Heiner Böcher, Helmut Bonertz, Peter Bork, Siegfried Braml, Rudolf Bürger, Friedrich Christandl, Gunter Cording, Peter Cröniger, Peter Deffner, Matthias Dietl, Klaus Domina, Gerhard Eichenseer, Josef Eichhammer, Detlev Eilers, Wolfgang Engel, Edeltraut Erl, Josef Ernst, Gerhard Ersepke, Günter Ersepke, Stefan Eylert, Walter Feschtschenko, Peter Fischer, Herbert Fluck, Dr. Helmut Friedrich, Lorenz Fritz, Peter Fritz, Michael Fröhler, Rudolf Fuchs, Peter Gasche, Ulrich Geiger, Wolfgang Gerteisen, Albert Gräter, Arno Gröbner, Josef Guggenmos, Christina Hacker, Jürgen Hansmeyer, Walter Heinrich, Peter Hirblinger, Gerhard Hölzenbein, Klaus Hörburger, Frank Holzberger, Hans Hoschka, Klaus Irschik, Knut Jäger, Peter Janssen, Karl Jöst, Anton Juri, Hansjörg Keller, Dr. Erika Kirgis-Klüpfel, Peter Klein, Hans-Jürgen Klose, Ernst Köhler, Hermann Kolenc, Josef Konrad, Hans-Albert Krämer, Peter Kratz, Willy Kravanja, Rainer Kreuzmann, Matthias Krug, Alfred Kuhnert, Manfred Kurass, Ulrich Kurrle, Fritz Kurz, Heinz Langhammer, Roland Lantzsch, Jürgen Lauk, Heini Lenzenhuber, Joachim Lindig, Alan Lix, Paul Loch, Siegfried Lochbihler, Hans Madreiter, Wolfgang Maier,

Erwin Matern, Andreas Meissl, Karl Mette, Stefan Mühl, Elmar Müller, Norbert Munderhof, Peter Neufingerl, Wolfgang Neukirch, Dieter Niebler, Hans-Volker Nowacki, Stanko Petek, Alfred Pichler, Gerd Pleidl, Reinhard Pöppel, Helmut Prieler, Karl-Heinz Rasp, Wolfgang Reiling, Jochen Renz, Peter Rieger, Manfred Rinkel, Wigbert Rippert, Josef Robenek, Jürgen Rohrmeier, Martin Ruf, Dieter Schäfer, Ewald Scheiber, Reiner Schellenburg, Helmut Schlagbauer, Klaus Schmidt, Bernd Schmidler, Reinhold Schmitz, Wolf Schneider, Meinolf Schöberl, Adalbert Schöttel, Josef Schumacher, Nikolaus Schuster, Fritz Schweiger, Hans-Peter Seibold, Jürgen Seyferle, Josef Singhammer, Reinhold Speidel, Joachim Spiegler, Roland Sprotte, Till-Alexander Stahlbusch, Werner Steckenbiller, Georg Steffl, Stefan Steffl, Horst Steidl, Karl Werner Stockert, Veljo Struel, Klaus Tänzler, Ludwig Thalhofer, Wolfgang Tielmann, Klaus Trautmann, Robert Treumann, Hermann Uhrmann, Werner Ullrich, Ernst Unfried, Christa Vogel, Walter Wagner, Michael Weingartner, Heinz-Jürgen Weise, Udo Wilhelm, Uwe Wonnek, Rudolf Zeiningger, Johann Zieglgruber, Harald Zimmer, Horst Zimmer, Manfred Zimmermann, Erwin Zipfel.

Fluglehrerassistenten

Willi Adelsberger, Dirk Althoff-Cramer, Eberhard Baumer, Christoph Bayer, Ernst Birkner, Uwe Bösing, Franz Bruckschlegel, Manfred Buchheimer, Rudolf Burkhardt, Peter Burmeister, Thomas Carl, Detlef Claren, Franz Deininger, Friedhelm Demmer, Werner Dienst, Karl-Heinz Diez, Achim Engel, Dieter Ersepke, Michael Felzmann, Gerald Franke, Andi Frommwieser, Heino Glüsing, Heinrich Gottschlicht, Josef Grund, Helmut Hager, Thomas Heilemann, Reinhard Hesse, Helmut Hils, Peter Huber, Axel Janköster, Eberhard Jehle, Norbert Kainz, Martin Kaiser, Bernd Karl, Reinhard Kerner, Manfred King, Karl Klingenstein, Eugen Königer, Paul Kofler, Moritz Krehan, Friedbert Krieg, Walter Kumpfmüller, Konrad Liedl, Toni Liedl, Erwin Lorenz, Michael Maly, Michael Mayer, Walter Muth, Roland Neukirchen, Rolf Niehaus, Werner Niessen, Waldemar Obergfell, Martin Ogger, Willi Ohnhaus, Wilhelm Pantenburg, Günther Perko, Klaus Pohle, Bruno Rehm, Klaus Ruf, Franz Schatz, Georg Scheuten, Hermann Schmid, Hans Schmidler, Hermann Schmitt, Bernhard Schnekenburger, Ernst Schönleber, Rainer Scholl, Thomas Schulz, Albert Schulze-Oechtering, Josef Simeth, Armin Smisek, Vaclav Starek, Herbert Stecher, Hans Stiebale, Willi Tacke, Eduard Thalhofer, Peter Uhlig, Volker Volpert, Waldemar Wasmer, Heinz Weiss, Ute Wieland, Ernst Wude, Axel Zeiner.

Drachenfliegen im Elsaß: Auch in Frankreich gibt es Regeln

Im September erreichte den DHV ein Schreiben der Fédération Française Vol Libre, in dem sich der französische Hängegleiterverband darüber beklagte, daß immer mehr ausländische und insbesondere deutsche Piloten, denen die Voraussetzungen (Befähigungsnachweis, Betriebstüchtigkeitsnachweis, Versicherung) in ihrem Heimatland fehlen, zum Fliegen ins Elsaß fahren würden. Weiterhin würden auch ausländische Flugschulen trotz Verbot durch die zuständige Präfektur im Bereich des „Treh“ ausbilden.

Das Drachenfliegen ist auch in Frankreich gesetzlich geregelt. Jeder Pilot, der in diesem Fluggebiet fliegen möchte, hat sich an den Erlaß der Präfektur Ober-Elsaß vom 11.09.1981, der das Fliegen am „Treh“ regelt, zu halten.

Laut diesem Erlaß muß jeder ausländische Pilot eine Hängegleiterhaftpflicht-

versicherung mit mindestens europaweiter Geltung abgeschlossen haben. Ausländische Flugschulen dürfen nicht am „Treh“ ausbilden.

Ergänzend dazu teilt Reinhart Henri vom französischen Aero Club mit, daß deutsche Piloten, die am „Treh“ fliegen wollen, sich bei der folgenden Adresse anzumelden haben: Comité Départemental de Vol Libre du Haut-Rhin, Monsieur Pierre Woerth, 35, Rue Jean Martin, F-68200 Mulhouse. Weiterhin wird von jedem deutschen Piloten der Befähigungsnachweis mit Beiblatt B (neu) verlangt.

Am Start- und Landeplatz des „Treh“ sind die Flugregeln sowohl in französischer als auch deutscher Sprache ausgehängt. Daß sich jeder Pilot, bevor er am „Treh“ fliegt, über diese Flugregeln informiert, ist eine Selbstverständlichkeit.

Sicherheitsmitteilung der Firma Kosteletzky

Alle Halter von Fallschirmen mit Wurfcontainer, Baumuster HGF 1/2, werden gebeten, eine Aufziehprüfung an ihrem Rettungsgerät, möglichst in aufgehängtem Zustand, vorzunehmen. Dabei ist zu prüfen, ob der Pilot in der Lage ist, das System in einem Zug zu öffnen. Nach positiver Prüfung ist das Rettungssystem mit einem Sollbruchfaden mit 5 kp Festigkeit abzusichern. Sollten Schwierigkeiten bestehen, so wird der Pilot aufgefordert, das Gerät zum Hersteller zu einer kostenlosen Überprüfung einzusenden.

Begründung:

Es wurde festgestellt, daß die bisher verwendete blaue Sollbruchschnur mit 7 kp Bruchlast an der Grenze der zumutbaren Handkraft, (Sollwert mindestens 5 kp, höchstens 12 kp) liegt. Deshalb wird künftig mit Sollbruchschnur 5 kp abgesichert. Diese kann von Firma Kosteletzky bezogen werden.

Es wurde festgestellt, daß bei einigen Systemen durch unterschiedliche Haftkraft der Klettverschlüsse – auch wenn äußerlich nicht erkennbar – die laut Gütesiegelbestimmungen vorgeschriebene Höchstaufreißkraft überschritten wird. Durch eine kleine Änderung, die vom Hersteller kostenlos durchgeführt wird, kann Abhilfe geschaffen werden.

Firma Walter Kosteletzky
Sauterleutestraße 11
7987 Weingarten

Klarstellung zu Rettungssystemen der Firma Brüggemann & Brand

Die Sicherheitsempfehlung im Sicherheitsjournal des DHV-Info Nr. 25 hat zu Mißverständnissen Anlaß gegeben. Die Firma Brüggemann & Brand läßt daher klarstellen, daß

- die stärkere Verbindungsleine bereits seit März 1983, gemäß Empfehlung des DHV, an allen Neugeräten angebracht und zur Umrüstung der Altgeräte angeboten wird;
- die Umrüstung nicht gratis erfolgen kann, sondern zum Preis von insgesamt DM 43,- + MwSt (umfassend das Auswechseln der Verbindungsleine, das Anbringen des Schutzschlauchs).

Streß und Unfälle

Sollten Sie in irgendeiner Art unter Streß stehen, wächst die Möglichkeit, einen Unfall durch Pilotenfehler zu erleiden, drastisch. Dies ist das Ergebnis von Untersuchungen, die in Neuseeland, den USA und Großbritannien durchgeführt wurden.

Die amerikanische Navy untersuchte kürzlich die Ursachen von über 700 Flugunfällen. Dabei wurden die Piloten in zwei Gruppen, abhängig davon, inwieweit ihr Verhalten zum Unfall beigetragen haben könnte oder nicht, eingeteilt.

Als man die beiden Pilotengruppen miteinander verglich, fand man heraus, daß diejenigen, die den Unfall durch Pilotenfehler verursacht haben könnten, mit großer Wahrscheinlichkeit Streß unterlagen. Sie hatten persönliche Probleme wie bevorstehende Hochzeit, Scheidung oder Trauerfälle in der Familie, finanzielle Schwierigkeiten oder größere berufliche Entscheidungen. Man fand heraus, daß sie öfter unter Schlafschwierigkeiten litten, öfter zu Alkohol griffen und weniger gereift und stabil, als ihre Gegenstücke in der anderen untersuchten Gruppe erschienen.

Was ist Streß?

Streß ist eine normale Reaktion des Körpers auf die normalen und außergewöhnlichen Belastungen des Lebens. Streß an sich ist nicht schädlich – ein gewisses Maß kann sogar wünschenswert sein. Das Vorhandensein von Streß bewirkt hormonelle und andere physiologische Veränderungen und kann eine drastische Einschränkung von kognitiven und motorischen Funktionen hervorrufen.

Streß ist zu einem permanenten Hauptmerkmal unseres Lebens geworden. Das Verarbeiten von Streß wurde zu einem der wichtigsten Merkmale im Überleben von Individuen. Geringe Streßverträglichkeit zeigt sich in extremer Nervosität, übermäßigem Alkoholkonsum oder Rauchen, Gereiztheit und anderen Verhaltensbesonderheiten. Es gilt allgemein als sicher, daß es eine Verbindung zwischen Streß und Herzleiden, Nervenkrankheiten, Magen- und Darmgeschwüren gibt und möglicherweise einige Krankheiten auf Immunitätsmangel

beruhen.

Einige der gewöhnlichen Reaktionen auf Streß sind: Ungeduld, Humorlosigkeit, Gedankenlosigkeit, Beklemmungen, Mangel an Konzentration, Traurigkeit, Niedergeschlagenheit, Frustration, Gereiztheit, Trotz und Unentschlossenheit.

Der Umgang mit Streß

Zuerst muß Streß erkannt werden. Sollten Sie an einem der oben genannten Symptome leiden (das werden die meisten tun), haben Sie das mögliche Vorhandensein von Streß erkannt. Sollten Sie kontinuierlich an einem dieser Symptome leiden, stellen Sie möglicherweise eine Gefahr für sich selbst dar.

Streß kann leicht abgebaut werden, aber es erfordert einen starken Willen, und sollten Sie stark streßgeschädigt sein, sollten Sie die Hilfe Ihres Arztes in Anspruch nehmen. Die meisten Menschen können Streß reduzieren durch bewußtes Entspannen, Sporttreiben wie Laufen oder Squashspielen, Engagement in einem netten Hobby, Lesen usw. Auch über seine Probleme zu reden kann eine große Hilfe darstellen.

Die meisten Menschen die fliegen, kennen die gefährlichste Reaktion auf Streß – den Blackout. Vor Erlangung des Lernausweises vergessen Flugschüler oft total, wie Steuerbewegungen durchzuführen sind. Sie wissen, was zu tun ist, aber Gehirn und Körper reagieren nicht. Ihr Gehirn ist überfordert. Derselbe Effekt kann auch einem sehr erfahrenen Piloten widerfahren, wenn ein Großteil seines Gehirns mit Gedanken an Pfändung, Geliebte, Geld oder Schwiegermutter beschäftigt ist.

Seltsamerweise leiden Frauen nicht in dem Maße unter Streß wie Männer, so daß sie die sichereren Piloten sind.

Kurz vor dem Start leiden die meisten Piloten unter Streß. Sie haben ein flaes Gefühl im Magen. Dies kann auch gut sein. Es schärft den Blick für mögliche Gefahren. Im Extremfall kann es aber auch dazu führen, daß der Pilot vergißt, sich einzuhängen oder den Hängegleiter korrekt aufzubauen.

Deshalb: Hüten Sie sich vor Streß!
aus Wings November 1984;
übersetzt von Wolfgang Gerteisen

Die Außenlandung

Von Tim Williams

Eines der schwierigsten Manöver für jeden Flugzeugführer stellt die Rückkehr zur Mutter Erde dar. Es gibt eine große Anzahl von Faktoren, die letztendlich den Landevorgang beeinflussen können. Jeder Fehler, der in dieser äußerst schwierigen Flugphase gemacht wird, kann schlimme Folgen haben.

Stellen Sie sich vor, Sie sind eben gestartet, weiter haben Sie fünf Stunden Soaring und sechs Stunden Gesamtflugzeit in Ihrem Flugbuch stehen. Es ist ein schöner Tag und Sie fliegen mit schönem Aufwind die Hangkante entlang. Am Ende der Hangkante entscheiden Sie sich weiterzufliegen, um mit ausreichender Höhe und Rückenwind ein paar Streckenkilometer zu machen. Haben Sie aber auch darüber nachgedacht, wo und wie Sie landen werden?

Der erste Abschnitt des Landevorganges beginnt damit, den Aufsetzpunkt auszusuchen. Anfänger und manchmal auch erfahrene Piloten werden bald merken, daß sie öfters nicht den Punkt erreichen, den sie ausgewählt haben. Diese traurige Tatsache beruht auf einem Mangel an Planung bereits in der Luft, wo man die Ereignisse noch beeinflussen kann.

Die Überlegungen, die zur Auswahl eines Landeplatzes führen, sollten folgende Punkte umfassen:

- Windrichtung
- Gleitwinkel (Kann man den Landeplatz erreichen?)
- Hindernisse (Bäume, Tiere etc.)
- Bodenbeschaffenheit (Acker, Moor etc.)
- Hangneigung und Oberflächenbeschaffenheit
- Zufahrten (um den Drachen abtransportieren zu können)
- Alternative Landemöglichkeiten.

Die Überlegungen, die ablaufen, während diese Entscheidungen getroffen werden, können nur getätigt werden, wenn ausreichend geistige Reserven vorhanden sind, um sie zu unterstützen. Wenn die Steuerung des Drachens nicht automatisiert ist, ist die Gefahr von unkontrollierten Aktionen und die Wahrscheinlichkeit von Black Outs und in der Folge Panik, groß.

Die Programmierung von Reflexen, die mit fortschreitender Aufgabenstellung immer besser wird, ergibt das, was wir „Flugerfahrung“ nennen. Je schwieriger die Aufgabe ist, desto mehr Erfahrung wird benötigt. Sie können ruhigen Gewissens vergessen, auf Ihr Glück zu

vertrauen; es funktioniert nicht. Wenn man nur insgesamt 30 bis 40 Flüge „inklusive derer in der Flugschule“ durchgeführt hat, ist es unwahrscheinlich, daß man genügend Erfahrung hat, um nach einen Überlandflug eine gelungene Außenlandung durchzuführen. Die Reflexe sind noch nicht genügend aufgebaut und der „innere Computer“ ist noch nicht gut genug, um Windgradient, Turbulenzen und all die anderen Probleme miteinzuberechnen. Überall gibt es Bäume und Hindernisse, die warten!

Der Gleitwinkel

Nachdem man einige Landungen durchgeführt hat, versteht man, wie der Wind den Gleitwinkel beeinflusst. Gegen den Wind kommt man nicht so weit wie mit dem Wind. Die Art, wie man die Windrichtung in Bodennähe bestimmt, hängt vom Beobachtungsvermögen ab. Die Beobachtung von Wellen, Rauch, Wellenbewegungen im Korn oder Gras, Bäume etc. bauen im Gehirn einen Datenspeicher auf, der automatisch die Entscheidung beeinflusst, welches Feld man zur Landung heraussucht.

Das Schätzen des Gleitwinkels ist etwas, was kein Pilot erklären kann; er weiß, er kommt soundsoweit, genauso wie er weiß, daß er nicht erklären kann, warum. Wenn man sich für einen Landeplatz entschieden hat, versucht man am besten herauszufinden, wo die „Position“ am günstigsten liegt.

Festlegung des Landeanfluges

Wie man den Landeanflug festlegt, ist wieder von verschiedenen Faktoren abhängig. Sollte man z.B. falls der Landeplatz geneigt ist, den Wind vernachlässigen und sich für eine Landung hangaufwärts entscheiden? Falls es windstill sein sollte, wird die Landung normalerweise hangaufwärts erfolgen.

Der Landeanflug ist ein Flugmuster, das es einem ermöglicht, Daten über die Position des Landepunktes in Beziehung zu Wind, Hindernissen etc. zu setzen. Ein junger Heißsporn mag fähig

sein hundertprozentig herein zu landen oder noch einen Vollkreis in Bodennähe zu fliegen und dann hangaufwärts mit Rückenwind zu landen. Wir gewöhnlich Sterbliche sollten jedoch nach einem Muster fliegen, das es uns erlaubt, unsere Beobachtungen in Beziehung zu unserem Landeanflug-Muster, wie wir es in unserem Kopf haben, zu setzen. Es ist ebenso wichtig, noch eine Alternative in Reserve zu haben, falls plötzlich ein unvermutetes Hindernis auftaucht oder eine Stromleitung im Weg ist.

Das Landeanflugmodell, das man im Kopf hat, sollte wie das in der Zeichnung skizzierte aussehen. Das Modell sollte als Vorgabe dienen und je nach lokalen Bedingungen und Umständen abgewandelt werden. Die Punkte, an denen die Richtungsänderungen durchgeführt werden, sollten sorgfältig ausgerechnet werden und man sollte immer vorausschauend bereit sein, die Lage dieser Punkte zu variieren.

Das Modell ist in drei Abschnitte eingeteilt: Gegenanflug, bei dem man die Zunahme der ground-speed (Geschwindigkeit über Grund) am leichtesten kontrollieren kann; Queranflug, der am besten die Kontrolle der Abdrift und des Höhenverlustes ermöglicht; Endanflug, der eine Kontrolle des Gleitwinkels bis zum Aufsetzpunkt ermöglicht.

Sollte man tiefer als geplant ankommen, kann man die Lage der Wendepunkte näher zum geplanten Aufsetzpunkt hinverlegen.

Man erinnere sich – in Kurven verliert man mehr Höhe als sonst – deshalb unter 50 m Höhe nie vom Landeplatz wegdrehen, es sei denn der ganze Landeanflug wurde vermurkst und es ist dadurch eine radikale Aktion erforderlich geworden. Wird der Landepunkt aus dem Blickfeld verloren (und man sollte sich tatsächlich einen Landepunkt, nicht eine große Landefläche heraussuchen), wird der Prozeß, der die Einhaltung des Gleitwinkels überwacht, unterbrochen. Dies kann zu Problemen führen.

Der Endanflug

Diese Flugphase beginnt aus einer Position im Luv des geplanten Landepunktes mit ausreichender Höhe, um alle Hindernisse zu umgehen. Mit S-Schleifen kann im Notfall überflüssige Höhe abgebaut und mit Fahrtaufnahme der Gleitwinkel geändert werden. Wenn man den Endanflug beginnt, gibt es keine Alternativen mehr. Es ist notwendig, rechtzeitig aus der Schürze zu steigen, da man Zeit braucht, um sich

an die Änderung des Gleitwinkels zu gewöhnen. Nun gilt es, ständig die Eigengeschwindigkeit zu kontrollieren, um nicht zu weit zu kommen oder zu langsam zu werden. Man sollte sich immer die Möglichkeit offen halten, den Ort des Aufsetzpunktes zu variieren, falls man merkt, daß man zu weit kommt und gegen ein Hindernis fliegt. Es ist immer noch besser, mit Seitenwind zu landen, als gegen einen Baum oder einen Zaun zu fliegen. Bis 7 m Höhe hält man den Aufsetzpunkt ständig im Auge. Dann sollte man vorwärts schauen. Der Boden wird von unten ins Gesichtsfeld rücken. Beim geraden Herunterschauen kann es dem Piloten schwindlig werden und er so aus dem Wind drehen, ohne es zu bemerken. Das Herausdrücken des Steuerbügels muß zum richtigen Zeitpunkt und entschlossen erfolgen.

Zusammenfassung

Zeit lassen, nichts unternehmen, was eine Überlastung des Gehirns an Informationen verursacht. Immer eine Alternative im Auge haben. Bei normalen Flügen die Reflexe trainieren. Rechtzeitig aus der Schürze steigen. Während des Gegenanflugs und Queranflugs

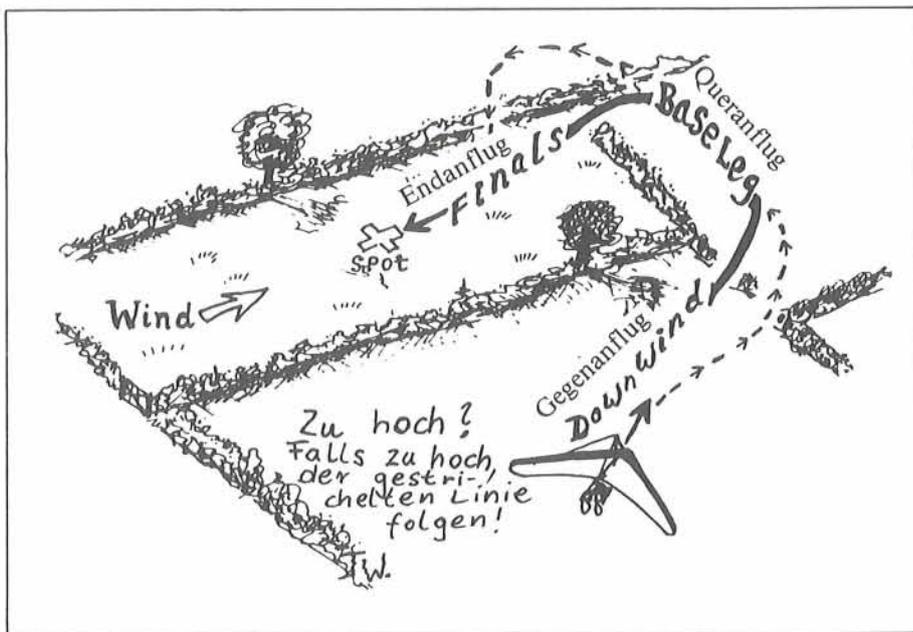
Windgeschwindigkeit, Höhe und Abdrift beobachten. Immer vom Grundmodell ausgehen und es der jeweiligen Situation anpassen. Falls man noch einen Heber bekommt, ist es unter Umständen besser, das Grundmuster zu ändern als in einem anderen Landefeld zu landen. Komplikationen stets so gering wie möglich halten und versuchen, entspannt zu sein, damit das Gehirn besser

arbeiten kann.

Anfänger sollten sich merken, daß das Fliegen mit Rückenwind einen falschen Eindruck der Eigengeschwindigkeit vermitteln kann. Falls man damit noch nicht klarkommt, sollte man nie den Hang verlassen, um dann zuerst einmal mit Rückenwind zu fliegen.

aus wings Oktober 1984;

frei übersetzt von Wolfgang Gerteisen



Anzeige

Super-Cockpit 800

Das Fluginstrument für jeden Piloten!

PRITZEL electronic

Präzisionsfluginstrumente zu günstigen Preisen



Nach mehr als 1jähriger Entwicklungszeit stellen wir unser **völlig neues** Fluginstrument vor. Es ist äußerst klein und leicht, besitzt eine **riesen-große, logarithmische** Skala ($\pm 6\text{m/s!}$) und einen analogen Präzisions-speedmesser (**20 – 125 km/h**). Der Höhenmesser geht mit **1 m Auflösung bis 7000 m**. Sollfahrt, Gleitwinkel sowie **Kompaßanzeige** ist vorgesehen. Das Gerät ist lieferbar vom einfachen Vario bis zum kompl. Cockpit (siehe Foto!!) und kann jederzeit nach Bedarf erweitert werden. Für Piloten mit „Stil“ bieten wir eine **Softbox** an, welche das Gerät aufnimmt. Sie ist aus PU-Schaum lieferbar für Speedbar (Foto!) oder in Tropfenform für seitliche Montage links oder rechts! Zum Transport kann das Vario umgekehrt in die Box gesteckt werden und ist so gegen Transportschäden **bestens geschützt** (auch bei Transport im Packsack!). Das Gerät wird mit 4 Mignonzellen (oder Akku) für ca. 60 Std. versorgt. Es wiegt nur ca. 300 gr. und ist ca. 155 x 70 x 45 mm groß.

Preis ab DM 498,- (Vario!) incl. MwSt.

Weiterhin lieferbar:
unser bewährtes Minivario MV 2
für nur DM 398,00 incl. MwSt.

Fordern Sie bitte Unterlagen an:

Pritzel electronic · Wirtstraße 34 · 8200 Rosenheim · Telefon (0 80 31) 6 43 48

Meine erste Fallschirmlandung

Der folgende Bericht aus dem Vereinsinfo des Drachenfliegerclub Seeadler e.V. schildert eine gerade noch glimpflich verlaufende Demonstrationsöffnung des Hängegleiterrettungssystems anlässlich des Hafenfestes 1984 in Ludwigshafen. Er zeigt, daß trotz gewissenhafter Vorbereitung jede Öffnung für den Piloten ein hohes, nichtkalkulierbares Risiko birgt.

Möge dieser Bericht die Neugier derjenigen zufriedenstellen, die ebenfalls ein solches Unternehmen planen. Zur Vollständigkeit: Eine Schirmöffnung, die keine Notfallmaßnahme darstellt, ist nicht durch die Allgemeinverfügung und andere Bestimmungen gedeckt und daher unzulässig. Der Versicherungsschutz steht in den Sternen bzw. liegt am Boden.

von Jürgen Tylla

Eigentlich wollte ich ja gar nicht – sollte aber doch – und tat es dann auch. Dies alles hört sich zwar ziemlich verworren an, entspricht aber in etwa meiner Gemütslage in dem Moment, über den ich hier berichten möchte.

Worum es eigentlich geht?

Um eine Fallschirmöffnung vom Drachen aus.

Ganz kurz zur Vorgeschichte:

Mein Name ist Jürgen Tylla. Seit einigen Jahren bin ich Vorstandsmitglied des Drachenflieger-Cub „Seeadler“ e.V. in Bodman-Ludwigshafen/Bodensee. In dieser Eigenschaft hatte ich vor ca. 1 Jahr bei einer Sitzung propagiert, daß ich es für gut erachten würde, wenn unter gewissen unverzichtbaren Voraussetzungen jedes unserer Mitglieder einmal eine Fallschirmöffnung durchführen würde.

Und nun, anlässlich des Hafenfestes am 1. Juli 1984 in Ludwigshafen, wurde auf diese Idee zurückgegriffen.

Als eine der Attraktionen dieses Festes, an dem auch unser Verein beteiligt war, wollten die „Seeadler“ den Besuchern Fallschirmlandungen auf dem „See“ zeigen. Mit dem Landratsamt, der Wasserschutzpolizei, dem DLRG und dem hier ansässigen Yacht-Club war bereits alles abgesprochen, die entsprechenden Genehmigungen lagen vor.

Fünf Piloten hatten sich zur Verfügung gestellt, darunter auch ich. Ich müßte lügen, wenn ich behauptete, daß mir bei der ganzen Angelegenheit wohl zumute war: aber ich hatte die Sache ja ins Rollen gebracht.

Starten wollten wir hintereinander in versetzter Reihenfolge. Zur Verfügung standen eine Engesser-Winde sowie eine Winde „Marke Eigenbau“ (System Engesser). Als Startplatz bot sich ein Gelände – genannt „Blockenloh“ – an, 150 m über Ludwigshafen gelegen und ungefähr 3 km Luflinie entfernt. Nach dem Windenstart sollte in gerader

Richtung auf Ludwigshafen zugeflogen werden, entlang der Straße, in der die Feststände aufgebaut waren, um dann über einem mit rot-weißen Bojen markierten Zielkreis den Schirm zu öffnen und mitsamt dem Gerät auf dem See niederzuziehen.

Sicherheitsaspekte standen bei unseren Überlegungen im Vordergrund:

Die Doppelsegel sollten mit Styropor ausgefüllt werden, um die Schwimmfähigkeit der Geräte zu erhöhen.

Auf Schwimmwesten verzichteten wir bewußt, da wir unter Umständen unter den Drachen wegtauchen müßten.

Schon vor der Landung sollten Taucher der DLRG im Wasser sein, um uns selbst und unsere Geräte bergen zu können.

Ich selbst wollte mir eine Spezialklinke besorgen, wie sie von Hochseeseglern zum Notabwurf von Spinnakern benutzt wird. Diese Klinke zeichnet sich dadurch aus, daß sie selbst bei etlichen Tonnen Zugbelastung durch einen leich-



*Fallschirmdemonstrationsöffnung:
Gefährlich und nicht erlaubt*

ten Ruck an einer Schnur problemlos zu öffnen ist.

Als ich jedoch hörte, daß 1980 bei einem Ballonstart der „Deltagleiter Konstanz“ der Ballon abhob und den Drachen mitsamt dem Piloten am Boden zurückkies, da ein besorgter Helfer auf die oben erwähnte Schnur trat, kam ich von dieser Idee ab. Ein ganz gewöhnlicher Karabiner, nicht zugeschraubt, das müßte genügen.

Nach menschlichem Ermessen war an alles gedacht, eigentlich dürfte nichts schiefgehen. Und trotzdem werde ich die Nacht vom 30. Juni auf 1. Juli 1984 nie vergessen. Wenn nun doch etwas daneben gehen sollte? Ich war verheiratet, hatte gerade gebaut. Was würde meine Frau Marianne tun, was würde mit unserem Haus geschehen? Meine Frau hatte ich über die Risiken einer Fallschirmöffnung nicht informiert. Nach meinen Schilderungen würde es sich um ein reines Kinderspiel handeln. Früh am Morgen fiel ich in einen unruhigen Schlaf, in dem mich Fallschirme sämtlicher Größen und Farben verfolgten.

Hafenfest: Im Gegensatz zu den letzten Tagen strahlt ein blauer Himmel über dem festlich geschmückten Ludwigshafen.

Bis 10.30 Uhr brate ich noch Würste am Stand der „Seeadler“, dann mache ich mich davon, in Richtung Startplatz.

Dort herrschte bereits rege Bautätigkeit. Zunehmend verbreitet sich Hektik. Das Auslegen der Seile unserer Winden bereitet Schwierigkeiten.

Wir wollen jeweils tausend Meter Seil auslegen – d.h. tausend Meter Seil durch ziemlich hoch bestandene Mais- und Rapsfelder schleppen, über einen Bach hinweg, einen Steilhang hinauf. Immer wieder verfangen sich die Seile. Geschafft – zweimal tausend Meter Seil verlaufen parallel im Abstand von ungefähr fünfzig Metern.

Leichter Südwest- bis Westwind, ca. 10 km/h. Zumindest hier sind keine Schwierigkeiten zu erwarten.

Ich baue mein Gerät, einen UP Comet 165 auf, befestige die Rädchen an der Basis. Neben mir baut Albert Weiß auf. Von den ehemals fünf Piloten sind wir zwei noch übriggeblieben.

Ich fülle das Doppelsegel mit Styropor. Nochmal ein Vorflug-Check, rein in's Gurtzeug. Ich fliege heute mit Kniehängern. Ein prüfender Griff zum Fallschirmcontainer, Helm auf, einklinken, Liegeprobe. Warum habe ich plötzlich so feuchte Hände? Ich wische sie an der Turnhose ab. Wegen der bevorstehenden Wasserung fliege ich barfuß und

mit freiem Oberkörper. Wie durch eine Nebelwand höre ich die letzten über Funk gesprochenen Anweisungen unserer Windenfahrer Kurt Engesser und Peter Hermann.

„Seil anziehen – Seil straff – Start!!!“ Schlagartig bin ich ruhig. Mitlaufen, den Vogel nicht zu steil anstellen. Ganz ruhig, 40 m – 60 m –. Irgendetwas stimmt nicht. Das Seil hat sich verfangen. Ich spreize mehrmals die Beine, klinke aus.

Etwas Fahrt aufnehmen. Eine 180° Linkskurve, ausgleiten lassen, drücken. Eine saubere Landung.

Jetzt ist sie wieder da, diese verdammte Nervosität.

Hoch zum Startplatz, das ganze nochmals von vorn.

Auch Albert ist wieder da, bei ihm hatte sich ebenfalls das Seil verfangen.

Ein zweiter Start, wieder muß ich aus dem gleichen Grund ausklinken.

Der dritte Start. Ich bin ganz ruhig. Irgendwie ohne ich, daß es jetzt klappen wird. Die Winde zieht an, ich laufe einige Schritte mit, bin in der Luft.

200 m – 300 m – 400 m zeigt der Höhenmesser an. Bei 400 m löse ich aus. Sagenhaft ruhig. Wie auf Schienen fliegt mein UP.

Der Drachen nimmt Fahrt auf

Das Styropor im Doppelsegel macht sich nicht bemerkbar. Ich verliere kaum Höhe. Jetzt noch ungefähr 2,5 km entfernt und rund 600 m unter mir sehe ich Ludwigshafen.

Ich fliege es in gerader Linie an.

Ruhige Flugbedingungen, ich genieße den Flug.

Ich habe Zeit mich auf die Fallschirm-landung gedanklich einzustimmen. Mir macht die Wasserlandung mehr Sorgen als die Fallschirmöffnung.

Ich fliege über die Hangkante des Ludwigshafener Hausberges hinweg und sehe vor der Hafentmole den mit rotweißen Bojen markierten Zielkreis.

Langsam setzt sich ein Boot der Wasserschutzpolizei in Bewegung und fährt in den Zielkreis ein.

Also los!

Ich ziehe mich an den Trapezseitenrohren in hängende Position und steige auf die Basis.

Sofort nimmt das Gerät Fahrt auf. Am Höhenmesser – ich fliege ohne Vario – stelle ich fest, daß ich rapid Höhe verliere.

Plötzlich verspüre ich wieder das Druckgefühl auf den Magen. Tief

durchatmen, das hilft.

Vor dem Zielkreis sehe ich den Yachthafen. Hoffentlich treibt der Schirm nicht in die Segelmasten.

Ich fliege die Feststraße entlang. Von unten winken mir Besucher zu.

An der Hafentpromenade drängen sich Unmengen von Zuschauern.

Ich überfliege die Bahnlinie, die Parkplatzanlagen und nähere mich der Hafentmauer. Mensch – nur noch 80 m Höhe! Vor lauter Aufregung habe ich nicht auf den Höhenmesser geachtet. Mit der rechten Hand greife ich um das Trapezseitenrohr, reiße den Container auf und will mit der linken Hand den Schirm packen, um ihn gezielt wegzuworfen. Der Schirm gleitet mir aus der Hand, fliegt zwischen den Beinen über die Basis nach hinten weg.

Angst vor dem Aufschlag

Wenn ich jetzt nicht schnell reagiere, kann ich die weitere Familienplanung in den Wind schreiben.

Ich mache Turnübungen im Trapez.

Das rechte Bein angehoben und die Fangleine mit der rechten Hand zur Seite geschoben. Gott sei Dank, die Leine war noch nicht bis zur Öffnung hin gestrafft.

Was ist los? Ich warte auf den Entfallungsstoß.

Ich werde nach vorne gepreßt, stütze mich seitlich ab.

Die Geschwindigkeit nimmt ab.

Mein UP geht in die Schräglage, die Fluglage wird immer steiler bis hin zur Senkrechten.

Ich bin mitten über dem Park. Zum Zielkreis reicht es nicht mehr.

Überraschend langsam kommt der Boden auf mich zu. Unter meinem Kosteletzki-Schirm fange ich zu kreiseln an.

Ich treibe auf eine Lagerhalle zu. Verzweifelt versuche ich mit dem Drachen den Schirm zu steuern. Jetzt treibe ich auf eine Reihe von Pappeln am Ufer zu. Ich habe den Eindruck, der Schirm ist bedingt steuerbar, allerdings seitenverkehrt.

Ein Schreck jagt den anderen. Jetzt sieht es aus, als wenn ich demnächst mit dem Hotel „Hafen-Grill“ unsanft Kontakt aufnehmen würde.

Unter mir laufen Zuschauer auseinander. Ich bin nur noch knapp über dem Boden. Jetzt bin ich sicher: Ich werde auf dem Kopfsteinpflaster aufschlagen – und das barfuß mit kurzen Hosen. Kurz vor dem Aufprall springe ich nach hinten weg, ich bin vielleicht noch einen Meter hoch.

Gleichzeitig mit der Nasenplatte komme ich auf. Meine nackten Füße stecken unter der Basis. Nicht auszudenken, wenn ich ohne Rädchen geflogen wäre. Ich bin unten, ich bin unten. Ich atme auf.

Die Fersen schmerzen zwar, jedoch war der Aufprall bei weitem nicht so stark, wie ich es angenommen hatte.



Jürgen Tylla hatte viel Glück: Der Drachen mit geöffnetem Schirm läßt sich nicht wie geplant über den See steuern.

Was hat Drachenfliegen mit Kung Fu gemeinsam?

„Lobsang Rampa, DAS DRITTE AUGE. Ein tibetanischer Lama erzählt sein Leben.“ (Taschenbuch, erschienen 1979 im Goldmann Verlag München).

In der westlichen Welt hat sich die Fantasie an der Kunde entzündet, daß buddhistische Mönche imstande sind, sich mit bloßen Händen gegen gleich mehrere bewaffnete Angreifer zu verteidigen. Eine Welle von Kung Fu und Karate-Filmen überschwemmte die Kinos. Dabei wurde in der westlichen Öffentlichkeit kaum registriert, daß tibetanische Lamas noch über weit mehr außergewöhnliche Fähigkeiten verfügten. So führten sie eine Form von Drachenfliegen durch, die sicherlich Otto Lilienthal beeindruckt hätte, wäre damals die Kunde vom Himalaya bis nach Berlin gedrungen.

Der tibetanische Lama Lobsang Rampa erzählt in seinem Buch von seiner Drachenflugausbildung. Ob die Teilnehmer an der ersten Himalayan Hanggliding Championship letztes Jahr der drachenfliegenden Mönche gedachten? In der Erzählung von Lobsang Rampa werden mehrmals gefährliche Stürme erwähnt,

die plötzlich einsetzten. Der deutsche Teilnehmer an der Himalayan Hanggliding Championship 84, Roman Menning, fiel einem solchen plötzlich einsetzenden Sturm zum Opfer.



Aber nun soll nicht der falsche Eindruck entstehen „Das dritte Auge“ sei ein Drachenfliegerbuch, der Titel weist bereits darauf hin: Lobsang Rampa erzählt eine Fülle von Wundern, hervorgerufen von der buddhistischen Weisheit und für unsere westliche Logik schwer nachvollziehbar. So ist Lobsang Rampa als hochqualifizierter Medizin-Lama imstande, die Aura eines Menschen zu sehen und sein Krankheitsbild darin zu lesen. Die tibetanischen Mönche betreiben neben Mathematik auch die Astrologie und Lobsang Rampa meint an einer Stelle einmal lakonisch: „Wir können auch voraussagen, . . . daß es um das Ende des Jahrhunderts zur Freude aller Beobachter auf dem Mars oder der Venus bei uns ein großartiges Feuerwerk geben wird. . .“

Für alle, die mehr über das geheimnisvolle Tibet wissen wollen, ist das „Dritte Auge“ sicherlich ein wertvolles Buch. Aber auch die, die lediglich an kurzweiliger Unterhaltung interessiert sind, dürften daran ihren Spaß haben, denn die Erzählweise Lobsang Rampas ist ebenso fesselnd wie eindrucksvoll. Hier eine Geschmacksprobe:

Nun, da der Augenblick gekommen war, war ich vom Drachenfliegen gar nicht mehr begeistert. Eine dumme Sache, dachte ich. Gefährlich. Welch ein Ende für einen verheißungsvollen Lebenslauf! Ich will lieber nur noch beten und Kräuter sammeln. Dann tröstete ich mich und faßte wieder Mut – aber nur ein kleines bißchen, indem ich an die Voraussagen für mein Leben dachte. Wenn ich hier umkam, dann hatten sich die Astrologen geirrt, aber so sehr konnten sie sich doch nicht irren! Der Drache war wieder auf dem Startplatz, und ich ging hin, nicht gerade auf festen Beinen. Um die Wahrheit zu sagen, meine Beine waren sogar sehr unsicher. Auch meine Stimme hatte keineswegs einen festen Klang, als ich auf dem Schlitten stand, mich mit den Armen über die Querstange hinter mir hängte – ich konnte kaum hinaufreichen – und rief: „Ich bin bereit!“ Noch nie war ich so wenig bereit gewesen! Die Zeit schien stillzustehen. Das Tau spannte sich mit atembeklemmender Langsamkeit, als die Pferde im Galopp anzogen. Ein Beben ging durch das Rahmenwerk des Drachens, dann plötzlich ein Schaukeln, das

mir Übelkeit verursachte und in dem ich beinahe den Halt verloren hätte. „Mein letztes Stündchen auf dieser Erde“, dachte ich; ich schloß die Augen, denn ich wußte nicht mehr, wo ich hinsehen sollte. In dem furchtbaren Schlingern und Schwanken begann mein Magen zu revoltieren. „Ach! ein schlechter Start in die astrale Welt“, dachte ich. Dann öffnete ich ängstlich die Augen, schloß sie aber gleich wieder voller Schrecken. Ich war dreißig und mehr Meter hoch in der Luft. Wieder rebellierte mein Magen, so daß ich fürchtete, ich müßte mich übergeben. Ich schlug daher vorsichtig die Augen wieder auf, um festzustellen, wo ich denn eigentlich sei, wenn mir Gefahr drohte. Nun war der Ausblick so großartig, daß ich alle Angst und Übelkeit vergaß und seither zeitlebens niemals mehr darunter litt! Der Drache schlingerte, schwankte und kippte, stieg aber immer höher und höher. Weit draußen, über die Berggipfel hinweg sah ich das Land mit den unheilbaren Wunden der Zeit runzlig und gelb sich in weite Ferne erstrecken. Näherbei trugen die Berge die klaffenden Narben der abgestürzten Felsen, die von freundlichem

Moos schon fast ganz überwachsen waren. Und in ganz weiter Ferne spiegelte sich die scheidende Sonne im Wasser eines Sees und verwandelte es in flüssiges Gold. Beim Schwingen und Schwanken des Drachens, der mich durch die leise bewegten Lüfte trug, gedachte ich der Götter in ihren himmlischen Spielen, indes wir armen Sterblichen um unser tägliches Leben kämpfen mußten, um unser Erdenpensum zu lernen und schließlich in Frieden scheiden zu dürfen.

Plötzlich war mir, als höbe sich mein Magen und bliebe über mir hängen. Ich blickte zum erstenmal hinunter. Die kleinen rotbraunen Punkte dort unten waren Mönche. Sie wurden größer – man holte meinen Drachen ein. Ich sah, wie der Bach, ein paar hundert Meter in der Schlucht unter mir, kleine Wellen zu werfen anfing. Zum ersten Mal in meinem Leben hatte ich mich drei- oder vierhundert Meter hoch über die Erde erhoben. Das bedeutete nichts gegenüber dem Bach dort unten; er floß immer weiter und wuchs, und zuletzt ergoß er sich hunderte Kilometer weiter in die Bucht von Bengalen. Dann tranken Pilger sein heiliges

Wasser. Ich aber schwebte in diesem Augenblick über seinem Quellauf und fühlte mich eins mit den Göttern.

Jetzt schwankte der Drachen furchtbar hin und her. Unten zogen sie das Tau schärfer an, um ihn mehr im Gleichgewicht zu halten. Plötzlich fiel mir ein, daß ich ganz vergessen hatte, mich in das Seilzwiesel hinunterzulassen. Ich war die ganze Zeit über oben auf dem Schlitten stehengeblieben. Daher löste ich meine Arme von der Querstange, hockte mich nieder, schlang Beine und Arme um das Tau und ließ mich hinuntergleiten. Ich landete mit einer Wucht in dem Seilzwiesel, daß ich meinte, entzweigerissen zu werden. Ich war aber schon kaum mehr als sechs Meter hoch, hielt mich schnell an dem Tau fest, und als ich kaum mehr als zwei Meter über dem Boden war, ließ ich mich fallen, und in der oft geübten „Parade eines Sturzes“ schlug ich beim Landen meinen Purzelbaum. „Mein Junge“, sagte der Drachenmeister, „du hast dich gut gehalten. Du hast im letzten Augenblick noch daran gedacht, in das Zwiesel hinunterzusteigen – sonst hättest du dir beide Beine gebrochen. Jetzt kommen ein paar andere dran, dann kannst du es noch einmal versuchen.“

Der nächste war ein junger Mönch, er hielt sich besser als ich, er vergaß nicht, sich gleich in das Seilzwiesel hinuntergleiten zu lassen. Doch bei der Landung hatte er keine Geistesgegenwart mehr, er fiel der Länge nach hin und blieb, vollkommen luftkrank, mit grünem Gesicht liegen. Der dritte Mönch, der aufstieg, bildete sich auf sein Können sehr viel ein; er war nicht sehr beliebt, weil er gerne prahlte. Er war schon vor drei Jahren einmal hier gewesen und hielt sich selber für den besten „Flieger“. Er erhob sich mit dem Drachen in die Luft, wohl an die hundertfünfzig Meter. Anstatt sich in das Zwiesel niedergleiten zu lassen, richtete er

sich auf, schwang in die Kabine des Drachens, glitt aber an der hinteren Öffnung aus und stürzte: er fing sich mit einer Hand gerade noch an der hinteren Querleiste und hielt sich dort ein paar Sekunden. Wir sahen, wie er auch mit der anderen Hand vergebens nach der Querleiste über sich tastete, der Drachen schwankte, er verlor den Halt und stürzte kopfüber vierhundertfünfzig Meter tief in den Abgrund – sein Mönchsgewand wehte und flatterte wie eine blutrote Wolke. Durch diesen unglücklichen Zwischenfall wurden die Übungen für kurze Zeit unterbrochen, dann aber wurden die Flüge fortgesetzt. Der Drachen wurde eingeholt und untersucht, ob er Schaden erlitten habe; dann war die Reihe wieder an mir, aufzusteigen. Diesmal ließ ich mich gleich in das Zwiesel hinuntergleiten, als der Drachen etliche dreißig Meter hoch in der Luft war. Unten sah ich, wie einige Mönche am Berghang hinunterstiegen, um den Toten zu bergen, dessen Körper an den steilen Felsen überall Blutspuren hinterlassen hatte. Nun richtete ich den Blick wieder nach oben, und der Gedanke ging mir durch den Kopf, daß ein Mensch, der oben in der Kabine bliebe, imstande sein müßte, die Bewegungen des Drachens durch wiederholten Standwechsel einigermaßen zu beeinflussen. Ich erinnerte mich an den Vorfall auf dem Dach des Bauernhauses mit dem Yakdünger und wie ich mich durch das Anziehen der Drachenschnur hatte erheben können.

In diesem Augenblick glitt der Drachen in ein Luftloch ab, so plötzlich und unerwartet, daß ich beinahe den Halt verloren hätte. Drunten zogen die Mönche mit dem Einsatz aller Kräfte an dem Tau. Mit dem Einbruch des Abends und der Abkühlung der Felsen hatte der Wind im Tal nachgelassen und der Aufwind aus der Felsspalte hatte sich beinahe gelegt. Der Drachen hatte kaum mehr einen Auf-

trieb, und als ich in drei Meter Höhe absprang, ging er mit einem letzten Ruck zu Boden und deckte mich zu. Ich war etwas schmerzhaft auf dem steinigen Grund gelandet und hatte mit dem Kopf die untere Seidenbespannung der Drachenkabine durchstoßen. Ich saß so unbeweglich und in Gedanken versunken da, daß die andern meinten, ich sei verletzt. Der Lama Mingyar Dondup kam sogleich hergelaufen. „Wenn da noch eine Querlatte wäre“, sagte ich, „dann könnte man darauf stehen und den Neigungswinkel der Kabine ein bißchen ändern, so daß man den Flug des Drachens beeinflussen könnte.“ Der Drachenmeister hatte meine Worte gehört. „Ja, Junge, du hast recht, aber wer soll das ausprobieren?“ – „Ich“, erwiderte ich, „wenn mein Mentor es mir erlaubt.“ – Ein anderer Lama lächelte mir zu. „Du bist ja selber schon ein Lama, Lobsang, du brauchst niemand um Erlaubnis zu fragen.“ – „O doch, das tue ich“, war meine Antwort. „Der Lama Mingyar Dondup lehrte mich alles, was ich weiß, und gibt mir die ganze Zeit Unterricht, darum muß er darüber entscheiden.“

Der Drachenmeister beaufsichtigte die Einbringung des Drachens, dann nahm er mich in seine Zelle mit. Dort hatte er kleine Modelle verschiedener Drachen. Ein größeres glich einem langgestreckten Vogel. „Diesen Drachen – das Original des Modells – ließen wir vor ein paar Jahren von einer Felsklippe starten; ein Mann saß darin. Er flog über dreißig Kilometer weit und landete an einem Berghang. Seither haben wir mit dieser Art von Drachen keine Versuche mehr angestellt. Hier nun ist ein Drachen, wie du ihn dir vorstellst. Hier ist eine Querlatte und hier ein Querbalken. Wir haben ihn schon fertig, oder wenigstens das ganze Gestell, es liegt in dem sonst unbenutzten Schuppen hinter dem Kloster.“



- Spider – aufbauen wie gestern (einfach und ohne Steuerhilfe – Klapperatismus)
- Spider – fliegen wie heute (an der Spitze, Handling unübertroffen)
- Spider – mit 2 m Kompaktausführung möglich serienmäßig 170 kg Zuladung (Trike)

BICLA Flugdrachen GmbH · 8012 Ottobrunn/München · Spitzwegstr. 65 · Tel. (089) 6016009

Jahreshoroskop 1985 für DHV-Flieger

von A.S. Trolog

Dieses Horoskop kann und will keinen Wetterbericht ersetzen. Es ist gedacht als aktuelle Lebenshilfe für den Piloten, ohne den Verlauf geplanter Flüge im Einzelnen aus der Zukunft vorweg zu nehmen. In diesem Sinn verdienen die nachfolgenden Aspekte durchaus Beachtung, haben sich doch schon manche gefragt, warum es dem einen bei gleichen Ausgangsbedingungen gelingt einen tollen Flug zu schaffen, dem anderen nicht.

Interessante neue Flugmöglichkeiten eröffnen sich für Widder und Krebse! Für Wassermänner (-frauen) bietet dieses Jahr bevorzugt positive Startmöglichkeiten. Probleme und Hinderungen sind bei Stieren, Zwillingen, Skorpionen und Fischen zu erwarten. Den Jungfrauen und Steinböcken wird heuer zusätzlicher Kraftaufwand und erhöhte Energie abverlangt werden. Die Löwen, werden wie schon im letzten Jahr, in ihren Möglichkeiten von Saturn gebremst. Die besten Flugchancen eröffnen sich 1985 für die Waage- und Schütze-Piloten.

Widder 21.3.–21.4.

Neue Strecken- und Spitzenflüge in Sicht!

1985 bringt dem Widder der 2. Dekade interessante neue Fluggelegenheiten. Der Widder ist ein erfolgsbetontes Zeichen. Er wird von Mars beeinflusst, daher gehören März und August zu den besten Flugmonaten. Die Zeit danach insbesondere der Oktober birgt etliche Gefahren. Obwohl der Widder als Realist bezeichnet werden kann, fällt es ihm wegen seiner Rasanz manchmal schwer bei augenscheinlich harmlosen Routineflügen auf seinem Hausberg echte Gefahren zu erkennen.

Vom Glückssymbol Jupiter kommt 1985 für die ersten beiden Dekaden ein positiver Aspekt, der gerade für Neuschaffung von Flugmaterial, bzw. Gerät eine sichere Hand verspricht. Besonders die nach dem 22.3. Geborenen sollten entsprechende Überlegungen anstellen. Die gleichzeitige Saturnstellung wäre Garant für Erfolg.

Die besten Starttermine für den Widder 1985 reichen von März bis Mitte Mai. Nahezu alles, was er sich vornimmt wird ihm gelingen. Vor allem für langgehegte

Pläne und Ziele ist die Zeit reif. Hierfür spricht der Aufenthalt des Gestirns Venus von Februar bis Anfang Juni im Marszeichen Widder. Wenn Mars sich in Opposition zu Widder begibt (Ende Oktober–Dezember) ist Vorsicht geboten.

Stier 21.4.–20.5.

Verfestigung der erreichten Flugleistung, trotz Probleme 1985!

Der Stier wird gut daran tun, sich 1985 in seinen Flugleistungen zu konsolidieren, um den bisher erreichten Standort zu gewährleisten. Unüberlegte Streckenflugwahl oder Flugaufgaben wären keinesfalls ratsam! Zum Oppositionsaspekt des Saturn trifft dieses Jahr der zweite Negativaspekt des Finanzgestirn Jupiter. Eventuelle Geräteneuschaffungen sollten Stiere auf alle Fälle bis zum Herbst aufschieben. Insbesondere die Stiere der 2. Dekade sollten sich ihre Drachenflugtheorie, vor allem Flugrecht (Vorflugregeln, etc.), erneut zu Gemüte führen.

In ihren kameradschaftlichen Beziehungen zu anderen Piloten muß alles vermieden werden, was zu Konflikten, auch juristischen, führen könnte.

Die besten Flugmonate für den Stier sind auch dieses Jahr Mai und September. Letzterer Monat wäre für Genußflüge angesagt. Auch im Herbst kann der Stier noch etliche unerwartete Höhenflüge starten. Er wird besonders zwischen Mitte März bis Ende April, wenn sich Mars im Zeichen Stier befindet, erhöhte Vorsicht in der Luft haben müssen. Erfahrungsgemäß haben diese Schwierigkeiten ihren Ursprung in der gestörten körperlichen Konstitution des Stiers. Erwähnter Marsaspekt läßt neue, größere Flugziele nur mit allergrößter

Vorsicht und realistischer Selbstkritik zu.

Zwilling 21.5.–21.6.

Ein interessantes Jahr mit fliegerischen Höhen und Tiefen!

Das Flugjahr 1985 kann für den Zwilling generell als gut eingeschätzt werden. Die in der 2. Dekade, um den 7. Geborenen, sind vor eventuellen Mißerfolgen nicht ganz sicher. Ihnen ist anzuraten, ihre Flugplanung wirklich nur in Kenntnis aller sicherheitsrelevanten Faktoren durchzuführen und solange sie noch nicht in der Luft sind, alle spontanen Entschlüsse zu vermeiden. Vor allem an seinem Hausberg wird der Zwilling, für ihn sicherlich überraschend, nicht immer mit der gewohnten Leistung aufwarten können. Die günstige Jupiterkonstellation, welche dieses Jahr wirksam wird, könnte für Zwillinge der 1. Dekade zu spektakulären Höhenflügen führen. Für diese Dekade erscheint Mai und September als ausgesprochen günstig. Aufgrund des sehr langsamen Laufes des Uranus, der seit Jahren das Zeichen des Zwilling mit einem Oppositionsaspekt belastet, gehört dieses Zeichen zu den unruhigsten des Jahres 1985. Vom ersten Preis für den kürzesten Flug zum Landeplatz bis hinauf auf 4000 Meter – heuer ist einfach alles drin.

Krebs 22.6.–22.7.

Krebse wieder mit ganz oben!

Die Krebse um den 15.7. sind fliegerisch zwischen Juni und September am meisten begünstigt. Obwohl bei ihnen schon der Monat März zu den erfolgreichen Flugmonaten zählt, eignet sich diesmal die zweite Junihälfte und der ganze Juli am besten für Fernflüge, besonders im Drachenfliegerurlaub. Ende Oktober und im gesamten November winken dem Krebs noch vereinzelte Aufwinde, die anderen schon als nicht mehr ausfliegbar gelten. Der Krebs sollte hier noch jede Chance nutzen. Das Schicksal der Krebse war fliegerisch bisher reichlichen Schwankungen unterworfen. Umso mehr sollten sie obige Monate, mit für Sie positiver Tendenz ausnützen. Aufgrund eines günstigen Plutoaspektes können erstmals auch Krebse der 1. Dekade mit ungewöhnlichen Streckenflügen rechnen. Die Gestirnskonstellation ermöglicht dies durch erhöhte Konzentrationsfähigkeit und Energiesteigerung. Am besten wird der

Saturn 1985 für die Krebse der 3. Dekade seine Wirkung entfalten. Das Finanzsymbol Jupiter verhält sich insgesamt neutral. Unter Umständen wäre es für Krebse, die heuer hoch hinaus wollen, eine Überlegung wert, auf ein Gerät der neuen Drachengeneration umzusteigen, falls noch nicht geschehen.

Löwe 23.7.–23.8.

Für Löwen mit Durchhaltevermögen ein spannendes Flugjahr!

Der negative Saturneinfluß wirkt auch dieses Jahr auf den Löwen. Er verlagert sich 1985 auf die Löwen der 3. Dekade. Diese sind insbesondere potentielle Crash-Kandidaten. Also Vorsicht! Die dem Löwen eigene saloppe Flugweise wird von Saturn gewaltig bedrängt.

Erwähnenswert, daß der Jupiteraspekt, der sich ebenfalls in Opposition auf die Löwensonne befindet, die Höhenflüge oftmals beschneidet wird. Eine traurige Erfahrung vieler Löwenpiloten 1985. Der einzig positive Aspekt entspringt der Stellung des Uranus. Eine überraschende Note haben diese Uranus-Aspekte fast immer. Die 2. Dekade wird ausnahmsweise zu besonderen Flugmöglichkeiten und -ergebnissen kommen. Anfang Mai bis etwa Mitte Juli drohen die größten Gefahren für die um den 9.8. geborenen Löwen.

Jungfrau 24.8.–23.9.

Neue Flugmöglichkeiten bis hin zum Superflug zeichnen sich für 1985 ab!

Jungfrauen der letzten Dekade sollten sofort die ersten sich ergebenden Thermiktage nutzen, denn Anfang 1985 verläßt sie der positive Jupiteraspekt. Jungfrauen der ersten Dekade wird es durch einen hervorragenden Neptunusaspekt ermöglicht, sich zu außergewöhnlichen Flugleistungen aufzuschwingen. Ein Drachenfliegerurlaub dürfte Ihnen die erhofften Fern- und Höhenflüge verschaffen. Auch dieses Jahr werden Mai und September ihre besten Flugmonate. Die Jungfrau geborenen der 2. Dekade werden fliegerisch noch im Spätherbst besondere Eintragungen in ihrem persönlichen Flugbuch vornehmen können. Das ganze kann wegen des Saturneinflusses nur unter erhöhtem geistigen und körperlichen Einsatz bewerkstelligt werden. Für alle Jungfrau geborenen gilt, daß sie 1985 auf dem Startplatz der Vernunft auf Startfreigabe warten. Eigenwillige Veränderungen des Drachens zwecks Leistungssteigerung oder gar riskante

Flugmanöver bringen Sie zwangsläufig in neue Schwierigkeiten.

Waage 24.9.–23.10.

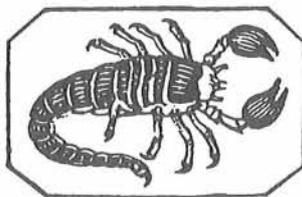
Ungeahnte Höhenflüge 1985, verpassen Sie nicht den Start!

Der Waage gilt die günstigste Flugprognose 1985. Ab März bis über den Jahreswechsel 1985/86 liegt das Glücks- und Erfolgssymbol Jupiter im Zeichen Wassermann und bringt von dort den denkbar besten Aspekt auf die Waage-Sonne ein. Dieses Jahr sind alle drei Dekaden, allerdings der Reihe nach, begünstigt. Insbesondere die Waagen um den 10.10. sollten in der Zeit ab Mai mit Streckenkarte an der Startrampe stehen. Was Sie 1985 an Flugmöglichkeiten, die Ihnen wahrlich zur Genüge offenstehen, versäumen, kommt so schnell nicht wieder. Anfang Juni und interessanterweise die Zeit um den 20.10. sind bevorzugte Startzeiten. Uranus garantiert für diese Waagen Überflüge spektakulärer Art!

Skorpion 24.10.–22.11.

Ein schwieriges Flugjahr für Skorpione – doch Sie schaffen es!

Die für Skorpione drachenfliegerisch beste Zeit, die genutzt werden sollte, liegt zwischen Ende Juni und Ende Juli, sowie an manchen Märztagen. Schon seit zwei Jahren wird der Skorpion ungünstig durch die Spannungsaspekte Saturns beeinflusst. War das vergangene Jahr der Skorpione geprägt von Startschwierigkeiten, Flughindernissen und



Nachlassen der Energie, so werden gerade heuer die Skorpione der 3. Dekade damit zu kämpfen haben. Insbesondere die Mitte November geborenen Skorpione werden betroffen sein. Die Motivation des Skorpions zum Fliegen wird durch Saturneinflüsse merklich gedämpft. Da das Marszeichen Skorpion von den Spannungsaspekten des Saturns geprägt ist, wird unter Umständen die Kraft und Ausdauer verstärkt. Das Finanzgestirn Jupiter verspricht keine Entlastung. Verschieben Sie eventuelle Neuanschaffungen, falls nicht vorzudringlich, besser auf das Jahr 1986.

Schütze 23.11.–22.12.

Das Jahr des Drachenfliegens für Schützegeborene!

Venus steht von Februar bis Ende Mai in bestem Aspekt auf die Schütze-Sonne: Der praktische Nutzeffekt für den Schützen: Die Thermik wird ihn gerade in dieser Zeit besonders überhohen. Kaum ein Pilot, der nicht in diesem Zeitraum zu einem Spitzenflug käme. Ein gleichzeitig eintretender Jupiteraspekt wird insbesondere den Schützen der 1. Dekade bei Überland- und Schlepstarts hilfreich sein. Die Monate Juli bis August würden sich für Drachenflug-Urlaub, aber auch für neue, anspruchsvolle Flugvorhaben eignen.



Steinbock 22.12.–20.1.

Ohne neuen Schwung läuft so gut wie nichts mehr. Abschied von hohen Erwartungen!

Mit Jahreswechsel ist das Glückssymbol Jupiter aus dem Steinbockzeichen verschwunden. 1985 helfen dem Steinbock allenfalls energischer Wille, Eigeninitiative und gute Vorsätze. Dies in Verbindung mit Mut und Selbstvertrauen kann auch heuer noch zu großen Flugerlebnissen führen. Es kommt zu keinerlei großen Gefahren durch ungünstige Uranus- oder Saturnkonstellationen. Die besten Flugtermine '85 liegen im letzten Aprildrittel bis Ende Mai und besonders der September findet noch durchaus fliegerische Beachtung. Letzterer Monat sollte noch einmal ausgiebig bei der Startplanung berücksichtigt werden.

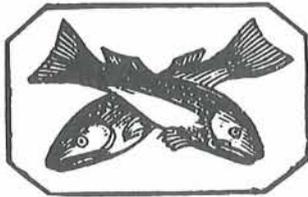
Dem Steinbock wird bekanntlich nichts geschenkt, aber was er sich in harten Thermikkreisen erfliert, wird von respektabler Natur sein.

Wassermann 21.1.–19.2.

Aufwind für die 1. und 2. Dekade – Probleme für die 3. Dekade!

Für die Wassermänner der 1. und 2. Dekade errechnet sich 1985 ein positiver Jupiteraspekt, der heuer in das Sonnenzeichen Wassermann eintritt. Für die ersten beiden Dekaden sind neben guten Flügen an ihrem Hausberg auch Streckenflüge begünstigt. Für letztere wären vor allem der Juni, aber auch noch etliche Oktobertage geeignet. Hinzu kommt ein außergewöhnlicher Venusaspekt, die nur fünf Monate in eine astrologisch hervorragende Stellung zur Wassermann-Sonne kommt.

Die Wassermänner der letzten Dekade spüren noch den ungünstigen Einfluß des Saturns. Dieser mindert Leistung und Konzentration, insbesondere für die Piloten dieses Zeichens der 3. Dekade ist Vorsicht geboten. Alles in allem noch ein verhältnismäßig gutes Flugjahr.



Fisch 20.2.–20.3.

1985 in der dritten Dimension für Fische nichts Neues zu erwarten!

Das Glückssymbol Jupiter verhält sich 1985 für alle Fische gleich neutral. Eine begünstigende Beeinflussung fliegerischer Ambitionen kann von Jupiter nicht erwartet werden. Hingegen hält ein positiver Saturnaspekt das ganze Jahr 1985 über an. Erwarten Sie dennoch keine unmittelbaren spektakulären Höhenflüge. Gewissenhafte Flugplanung und überlegte Routenwahl, vor allem für Fische der dritten Dekade, werden jedoch stets zum Erfolg führen. Die ersten beiden Dekaden werden von einem ungünstigen Einfluß des Uranusaspektes erfaßt. Vermeiden Sie übermäßige Anforderungen an sich selbst, erleben Sie stattdessen ruhig wieder einen Genußflug an ihrem Hausberg. Für gute fliegerische Erfolge kann noch am ehesten der Juli empfohlen werden. Vorsicht im Frühherbst, auch der sonst für den Fisch günstige Mai wird enttäuschend sein.

DHV bietet an:

Drachenfliegen

das neue Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler; reich illustriert mit Zeichnungen und Farbseiten; 161 Seiten; Preis DM 29,80

Das große Buch der Drachen

die phantastische Geschichte der Drachen von Peter Dickinson; illustriert von Wayne Anderson; 139 Seiten; Preis DM 30,-

Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler, Autoren: Helmut Denz, Manfred Kreipl, Dr. Victor Henle und Peter Cröniger; 196 Seiten mit 151 Abbildungen, davon 21 in Farbe; Preis DM 32,-

Delta-Fluggebiete

Deutschland; herausgegeben von Jörg Ramme, 28 deutsche Fluggebiete, beschrieben auf 80 Seiten, spiralgebunden, Preis DM 10,- Schweiz; Verlag Schweizerischer Hängegleiter-Verband, 58 Fluggebiete, Ringbuch, Ergänzungslieferungen. Preis DM 45,-

ICAO-Karte

alle Kartenblätter der BRD; Preis DM 15,- je Blatt

Hängegleiter Flugbuch

Rubriken: Flug Nr., Drachen Modell, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Landung, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung. Preis für DHV-Mitglieder DM 5,-; für Nichtmitglieder DM 8,-

Prüfungsfragen

für Befähigungsnachweis A; neu, Eigendruck, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,-; für Nichtmitglieder DM 28,-

für Befähigungsnachweis B; neu, Eigendruck, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,- für Nichtmitglieder DM 28,-

Ausbildungsbestimmungen

Ausbildungs- und Prüfungsordnungen für Hängegleiterpiloten, Drachenfluglehrer, Preis je DM 6,-

Anerkennungsordnung für Drachenflugausbildungsstätten; Preis DM 6,-

Lufttüchtigkeitsforderungen

Pilotenaufhängesysteme DM 12,-; Pilotenrettungssysteme DM 12,-; Gleitflugzeuge DM 40,-; Hängegleiter DM 30,-; Technischer Anhang DM 60,-; Schleppgeschirre DM 12,-; Hängegleiterstartwinden DM 12,-

DHV-Aufnäher

Aufschrift „DHV-Pilot“ mit Verbandseblem, dunkelblau auf weißem Grund. Preis DM 5,-

Rettungsschnur-Set

bestehend aus 30 m Nylon-Flechtschnur und 30 g Bleigewicht; Preis DM 8,-

Sämtliche Preise incl. Mehrwertsteuer und Versandkosten

Zahlbar mit der Bestellung durch Verrechnungsscheck oder durch Überweisung auf das DHV-Konto bei der Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 711 525 70), Kto.-Nr. 79 657 oder Postscheckamt München (BLZ 700 100 80) Kto.-Nr. 96 105-807.

Bei Überweisung bitte Beleg beifügen.

· Gebrauchtmärkte · Gebrauchtmärkte ·

Jedes DHV-Mitglied ohne gewerbliche Tätigkeit als Hersteller oder Händler hat die kostenlose Möglichkeit, unter dieser Rubrik gebrauchte Fluggeräte und Zubehör zum Verkauf anzubieten. Inserate für Hängegleiter, Gurtzeug und Rettungsgeräte werden nur abgedruckt, wenn das angebotene Produkt das Gütesiegel besitzt. Wir bitten daher um Verständnis, wenn wir gewerbliche Anzeigen und Anzeigen für Produkte ohne Gütesiegel nicht aufgenommen haben.

Vampir II, DM 2600,-. Telefon (0 77 31) 4 29 58.

Windfex mit vielen Extras und Ersatzteilen, sehr gepflegt, DM 2500,-. Telefon (0 62 41) 70 07 tagsüber, (0 62 41) 75 92 abends.

Magic 166, Baujahr 10/84, absoluter Bestzustand, mit Mylar-Eintritt, Speedbar und Harryco, Farbe blau-weiß, DM 1000,- unter Neupreis. Telefon (0 85 52) 12 45.

Schleppwinde mit Gütesiegel, komplett mit 1.200 m Seil, Seilfallschirm und Rückholmotorrad auf Anhänger montiert, VB DM 8000,- oder Tausch gegen UL: X-Ray 16, guter Zustand, DM 1500,-. Telefon (0 22 61) 2 71 88.

Cloud II, Baujahr 82, neueste Version, Kurzpack, guter Zustand. Telefon (0 70 31) 87 58 48.

Explorer, Baujahr 84; Fledgling, Baujahr 79. Telefon (0 21 11) 34 77 88 oder (0 76 1) 6 77 86.

Vampir I, DM 2900,-. Telefon (0 96 22) 34 25.

Bullet, Baujahr 1982, blau-weiß, crashfrei, VB DM 1200,-. Telefon (0 23 1) 75 34 48.

Azur 17 C, Baujahr 5/82, rot-weiß, guter Zustand, DM 1900,-. Telefon (0 20 58) 7 15 79 ab 17.00 Uhr.

Profil, 2 Flüge, absolut neuwertig, Neupreis DM 4500,-, für DM 3980,- zu verkaufen. Telefon (0 62 01) 6 31 84.

Bennet X 180, VB DM 2600,-. Telefon (0 75 31) 5 38 54.

Atlas 16, 4,2 m, neu, Baujahr 7/84, mit Räder, DM 2900,-; Prieler Liegeschürze Kniehänger, Gütesiegel 82, DM 190,-; Parasail Fallschirm, Gütesiegel 83, DM 790,-. Telefon von 8.00 bis 16.00 Uhr (0 21 51) 88 38 31 ab 17.00 Uhr (0 28 41) 2 26 30.

Fafnir, Baujahr 7/82, Speedbar, 3 Trapezseitenstangen, VB DM 2200,-; Superscorpion, Baujahr 5/82, Schnellaufbaugelenk DM 1600,-; Kniehänger Parasail, neuwertig, DM 150,-. Telefon (0 81 57) 81 53.

Demon 16, Teile, günstig zu verkaufen. Telefon (0 22 36) 6 73 27

Scout A, Baujahr 3/84, erstklassiger Zustand, crashfrei, 1,50 m Kurzpack, incl. Langpacksack und 2 Ersatzsteuerbügelrohren, DM 2950,-. Telefon (0 80 21) 81 81 oder (0 80 22) 41 49 ab 19.00 Uhr.

Sonderaktion: Piranha, D-NIXN, Doppelsegelgerät mit Speedbar, gebrauchtes KAMEG-Vario und Höhenmesser, VB DM 2250,-; Brüggemann und Brand Fallschirm mit neuer Verbindungsleine, DM 700,-. Telefon (0 89) 2 80 95 67 oder (0 86 69) 61 59.

Atlas 16, Topzustand, schöne Farben, 3/4-Jahr alt, Preis VHS. Telefon (0 62 51) 5 34 50.

Sierra, Baujahr 1/84, wenig geflogen, wegen Umzug günstig abzugeben; VB DM 3100,-. Telefon (0 41 24) 29 26 oder (0 75 24) 83 18.

Wings, guter Zustand, DM 1500,-; Gurtzeug mit Fallschirm, DM 650,-. Telefon (0 81 70) 72 46.

Superscorpion mit Zentralfaltgelenk, gutmütiges Gerät für Anfänger und Fortgeschrittene, VB DM 1500,-. Telefon (0 73 65) 4 85 ab 17 Uhr.

Azur 15, DM 1950,-; Probe XC 170, DM 3100,-; Saphir DM 3500,-; Packsack ungebraucht, DM 100,-; La Mouette Cocoon, Größe bis 1,75 m, DM 220,-; Brüggemann und Brand Fallschirm DM 600,-; Winter-Fahrtmesser, DM 130,-. Telefon (0 62 61) 6 04 66 abends.

Superfex II, Baujahr 80, guter Zustand, DM 1400,-. Telefon (0 89) 8 57 48 23.

Atlas 16, sehr guter Zustand, DM 2300,-, Kniehänger DM 200,-. Telefon (0 77 23) 14 04.

Wegen Aufgabe komplette Ausrüstung: Cloud II, 50 Flüge, gepflegt, Vario Wasmer analog-akustisch, Höhenmesser, Ladegerät; Kniehänger mit Parasailschirm, Sturzhelm, 2 Bücher, Produkte haben Gütesiegel, DM 3500,-. Telefon (0 71 11) 71 06 63 ab 16.00 Uhr.

La Mouette Liegeschürze, Farbe rot, 1 Jahr alt, sehr guter Zustand, DM 250,-; 1 Keller-Gurt, neu, Größe 190/210 m, Farbe rot, DM 590,-. Telefon (0 72 32) 24 98.

Comet 165 und Magic 185 günstig zu verkaufen für je DM 2400,-. Telefon (0 80 26) 80 37 oder 55 05.

Superfex III, gut erhalten, schwarzblau-gelb-orange, Kurz- und Langpacksack, VB DM 1900,-; Prieler Kniehängerschürze, 5 Flüge, DM 200,-. Telefon (0 25 91) 2 18 40.

Agur AC 5, multicolor, für DM 1500,- zu verkaufen. Telefon (0 70 31) 27 83 82 oder 8 47 53.

Atlanta, Packmaß 2,2 m, Baujahr 10/83, rotes Untersegel, Obersegel weiß-gelb-orange-rot, 40 Starts, 15 Stunden, DM 2000,-. Telefon (0 25 06) 73 41 (Raum Münster/Westfalen).

Firebird CX, weiß, rote Vorderkante, Baujahr 9/83, Sandwich-Segel: Sierra II 175, Baujahr 8/84, weiß, Untersegel regenbogenfarben. Telefon (0 80 28) 28 48.

Saphir 17, Vorführgerät, preisgünstig zu verkaufen. Telefon (0 86 57) 12 73.

Cloud III, mit Speedbar, Kennzeichen, Werbesegel (Revox), rot-weiß, Ersatzteile: 1 Basis, 4 Steuerbügel, mit Griffschlauch überzogen; 1 Kniehänger mit Fallschirm Parasail, alles zusammen DM 3500,-. Telefon (0 71 11) 74 24 27, Alex.

· Gebrauchtmärkte · Gebrauchtmärkte ·

Falke V, D-NAST, lila-dunkelblau-hellblau-weiß, wenig Flüge, Topzustand, DM 2200,-. Telefon (071 41) 60 17 87.

Kniehänger Parasail, Baujahr 81, guter Zustand, Farbe rot. Telefon (068 41) 6 47 73.

Atlas 16 C, 1 Jahr alt, sehr guter Zustand, DM 1500,-. Telefon (0731) 4 56 54 ab 19.00 Uhr.

Libre II, leichte Ausführung, Baujahr 8/83, mit Kennzeichen, Regenbogen-Segel, Kurzpack, Speedbar, VB DM 3300,-; Steinbach-Schlafsackschürze mit integriertem Fallschirm, auch ohne Schirm, für Körpergröße 175 bis 185 cm, Instrumentenkombination Afro-Digital, Hall-Fahrtmesser und Altimeter, zu verkaufen. Telefon (0731) 2 38 50.

Saphir, 12 Flüge, DM 4200,-; Steinbach Gurt und Fallschirm DM 850,-, zu verkaufen. Telefon (080 22) 39 31.

Superfex, Baujahr 1981 und Fex-Kniehängerschürze, Deuter-Kniehängerschürze mit Stöllinger-Fallschirm, alles in gutem Zustand, und neuen UVEX-Integralhelm, zu sehr günstigen Preisen. Telefon (089) 8 11 61 63.

Atlas 18, Topzustand, zweifarbig grün-weiß, zu verkaufen. Telefon (052 52) 80 85.

Atlanta, Baujahr 82, 17 qm, schöne Farben, wenig geflogen, VB DM 1700,-. Telefon (070 54) 800 oder 54 41.

Ikarus 700/2, guter Zustand, für DM 2000,-. Telefon (070 31) 7 31 20.

Minivario MV-1 mit Höhenmesser HB-1 und Hall-Fahrtmesser, komplett DM 260,-; Parasail-Schlafsackgurt mit Ballastfach und Innencontainer für Fallschirm (große Größe) DM 270,-. Telefon tagsüber bis 16.30 Uhr (071 61) 6 26 42, abends (071 61) 69 00.

Atlas 16, Kurzpack, 4 m, Baujahr 82, guter Zustand, zu verkaufen. Telefon ab 18.00 Uhr (0821) 46 21 63.

Falke V, weiß, DM 2500,-. Telefon (0721) 3 08 53.

Atlas 18, Baujahr 12/81, guter Zustand, crashfrei geflogen, Farben weiß mit rotem Untersegel, VB DM 1500,-. Telefon (026 78) 5 82.

Duck II, 180, neuwertig, 1/2 Jahr alt, gutes Handling, VB 4700,-. Telefon (089) 4 48 68 48

Atlas 16 S, Bj. 84, wenig geflogen, crashfrei, weiß, Doppelsegel rot/orange/gelb; VB DM 2700,-. Telefon 02 12(2)80 06 79

Azur 16 qm, Baujahr 83, für DM 2300,-. Telefon (030) 31 67 36 oder 7 91 41 36.

Magic 177, Baujahr 03/84, Speedbar, Mylar-Vorderkante, VB DM 3900,-. Telefon (080 23) 13 00.

Steffl Bulletman-Gurt. Größe bis 174 cm, 65 kg/70 kg. Telefon (077 42) 72 91.

Bullet C, Baujahr 04/84, D-NOCC, 36 Starts, 50 Stunden, sehr gepflegt, DM 3850,-; Falke V, Baujahr 82, nur 82/83 geflogen. Ersatzteile, XC-Gerät, sehr guter Zustand. DM 2200,-. Telefon (079 48) 5 79 ab 20.00 Uhr.

Sierra 2/84, Harryco, DM 3600,-; Schlafsackgurt Parasail, Gr. XL, DM 350,-. Telefon (071 51) 4 41 58.

Superscorpion, Ersatzteile, guter Zustand, VB DM 1400,-. Telefon (089) 33 51 49.

Fafnir, rot, Baujahr 11/81, mit zwei Ersatz-Trapezrohren, VB DM 1900,-. Kosteletzky-Kniehängergurt, rot, DM 110,-. Telefon (075 41) 5 21 24.

Parasail-Cross-Country-Schlafsackgurt mit integriertem Fallschirm, neuwertig, beides mit Gütesiegel, VB DM 1150,-; Vario und Höhenmesser-Kombiinstrument, DM 300,-. Telefon (088 61) 5 95 72 ab 18.00 Uhr.

Demon 195 (18 qm), Baujahr 82, Nr. D-NSDA, einfarbig gelb, DM 2800,-. Telefon (08 61) 67 50.

Comet 165 OVR 2, Sandwich-Mylar, schwarz-rot-weiß, guter Zustand. Telefon (07 11) 62 01 32 ab 19.00 Uhr.

Steinbach Schlafsackgurt, neu, mit integriertem Fallschirmteil, DM 150,-. Telefon (087 09) 21 73.

Demon, Baujahr 3/83, sehr guter Zustand, schöne Farben, sehr gutes Handling, Preis VHS. Telefon (071 61) 7 74 22.

Profil 17, 1 Jahr alt, rot-gelb-weiß, DM 3300,-. Telefon (084 31) 4 41 24.

170 GT, 1-a-Zustand Baujahr 05/84, DM 3900,-. Telefon (080 22) 78 48 von 7.15 bis 16.00 Uhr, (080 22) 78 90 ab 16.00 Uhr.

Superfex, DM 1450,-. Telefon (0721) 84 89 02.

Magic 185, Baujahr 04/83, 80 Flüge, sehr guter Zustand, Harrico, Kurzpack, VB DM 2900,-. Telefon (02 01) 41 12 70.

Magic 165, gelb, schwarze Eintrittskante, 1 1/2 Jahre alt, für DM 3000,- zu verkaufen. Telefon (070 71) 5 13 94.

Vampir II, 14,2 qm, Obersegel weiß, Untersegel rosa mit weiß, gepflegt, DM 2900,-. Telefon (076 23) 6 25 95 oder 14 50.

Comet 165, Farben rot-gelb, Baujahr 6/81, crashfrei, noch immer beste Flugeigenschaften, DM 1900,-. Telefon (024 21) 7 56 91 abends.

Sierra 175 mit Regenbogensegel, Baujahr 1984, VB DM 3400,-; Steinbach-Karpfengurt mit Schirm und Afro Owens Valley 6000, alles in gutem Zustand. Telefon (073 09) 29 74.

Gesucht

Suche reparatur- oder überholungsfälligen billigen Cloud II. Telefon (0731) 18 14 89 von 7.00 bis 16.00 Uhr.

Suche 720 Kanal Flugfunk-Handfunkgerät in gutem Zustand. Telefon (040) 7 21 30 75 ab 17.00 Uhr.

Urlaub: Ostern Frankreich. Drachenfiegen und/oder Skifahren in Savoyen mit ortskundigem Franzosen. Wer macht mit? Telefon (02 31) 43 22 73.

Suche Fischgurt. Telefon (08 21) 55 61 15 abends.

Suche Firebird-II-Segel. Telefon (07 31) 2 38 50.

Gefunden

Am 11.11.1984 wurde in der Nähe Königswinter/Oberpleis ein Fallschirm im Tornister mit Tragegestell aufgefunden. Der Verlierer wird gebeten, sich bei dem Polizeipräsidenten in Bonn, Fahndung/Sachfahndung, Tel. 0228/152288 (Kowalski/Grandisch) zu melden.

Flugsport Gerald Haselmann

Drachen · Varios · Gurte · UL-Trikes



Kellergurte
AOA-Varios
Wasmer Varios

PACIFIC WINGS

VAMPIRE II

Komplettes Programm für Anfänger und Experten
Herrliche Fluggelände zum Probeflug; auch Windschlepp
ständig Gebrauchtdrachen und Ausrüstung
Übernachtung ab DM 5,-

8650 Kulmbach · Schootacker 15 · Telefon 092 21/751 66 (Tag und Nacht)

Steckbrief: 1984 Gestohlene Hängegleiter

Gerätetyp	Farben	Werknummer	Kennzeichen	besondere Merkmale	Eigentümer oder zur Benachrichtigender
Windfex	blau-gelb			Hintere Kielstange und Trapezseitenrohre beschädigt, Mylar-Folie fehlt	H. Plonner, Burgenlandweg 14, 8200 Rosenheim
Atlas 16	Obersegel weiß, Anströmkante weiß, Doppelsegel rot			Die Spitzen sind gestreift: Gelb, dunkelblau, mittelblau, hellblau, dunkelviolet, hellviolet, orange	Hans Willi Bondü, Charlottenhofstraße 5, 5010 Bergheim Telefon (022 71) 426 24
Superfex II	Vom Kiel ausgehend von innen nach außen symmetrisch: weiß-rot-blau-rot-blau-schwarz			Roter Reparaturfleck an der rechten Flügelhinterkante	Matthis Höfer, Aiblinger Straße 1, 8201 Litzldorf
Lancer IV, Biplace	gold-gelb			Aufschrift: „Tennis tous temps polytan“	Serge Tordjmann, 27 Rue Maryse Bastie 33 520 Bruges, Frankreich

Was die Gebrauchten kosten

Im DHV-Info Nr. 20 hatten wir zum ersten Mal den Versuch gestartet, den Käufern von gebrauchten Hängegleitern eine Übersicht der Preise auf dem Gebrauchtmarkt zu bieten.

Seither ist über ein Jahr vergangen und viele Geräte, die damals noch nicht auf dem Gebrauchtmarkt zu finden waren, tauchen jetzt immer öfter in den Gebrauchtanzeigen der einschlägigen Zeitschriften auf. Aus diesem Grund erscheint in dieser Info-Ausgabe eine korrigierte Tabelle der Gebrauchtpreise.

Quellen

Ausgewertet wurden die DHV-Infos 25, 26, 27, 28 und die Drachenflieger-Magazine 8/84, 9/84, 10/84, 11/84, 12/84 und 1/85.

Berücksichtigt wurden die Verkaufsanzeigen für gebrauchte Geräte, soweit je Gerätetypus mindestens fünf Geräte angeboten und mit einem Preis versehen

waren. Mehrere Inserate für dasselbe Gerät sind nur einfach berücksichtigt, mit dem niedrigsten Angebot.

Preisangaben

Alle Preise sind „Angebotspreise“, das sind diejenigen Preise, die von den Verkäufern verlangt worden sind; meist mit „VB“ für Verhandlungsbasis versehen.

Der Preisrahmen wird durch den „höchsten Angebotspreis“ und den „niedrigsten Angebotspreis“ gekennzeichnet. Es kann durchaus sein, daß diese Extrempreise einen berechtigten Grund, z.B. teure Sonderausführung und Ersatzteile einerseits oder Vorschäden andererseits haben.

Hauptanhaltspunkt für den Verkäufer ist der „durchschnittliche Angebotspreis“, der den Preisdurchschnitt für typengleiche Geräte darstellt. Der „durchschnittliche Verkaufspreis“ liegt regelmäßig niedriger als der durchschnittliche Angebotspreis. Der tatsächliche Gerätewert ergibt sich aus dem durchschnittlichen Verkaufspreis

unter Einbeziehung der wertbildenden Faktoren, die im folgenden dargestellt werden.

Wertbildende Faktoren

Die wertbildenden Faktoren haben Einfluß auf den durchschnittlichen Verkaufspreis. Positive und negative Faktoren können sich auch gegenseitig

preislich aufheben. Beispiele:
 Vorbesitz
 Betriebsstunden
 Art der Nutzung (z.B. Schulung)
 Zustand
 Unfälle
 Neuteile
 Ersatzteile
 Technische Extras
 Werksüberholung

Garantieleistung.
 Die Liste der wertbildenden Faktoren ist nicht vollständig und sie kann nur als Anregung dienen.

Gerätetyp	Hersteller/Musterbetreuer	Jahr der Gütesiegel-erfüllung	Zahl der angebotenen Geräte	durchschn. Angebotspreis	höchster Angebotspreis	niedrigster Angebotspreis
Arrow	Bichlmeier	1982	5	2780,-	3000,-	2600,-
Atlanta	Rithner/Zipfel	1980	6	2041,-	2600,-	1700,-
Atlas 16	La Mouette/Kaspeitzer	1979	28	2364,-	3100,-	1700,-
Azur 15	La Mouette/Kaspeitzer	1982	6	2750,-	3400,-	1950,-
Azur 17	La Mouette/Kaspeitzer	1982	23	2611,-	3200,-	1700,-
Bennet X	Bennett/Schwarzkopf	1983	9	2716,-	3300,-	2300,-
Buttet C	Guggenmos	1984	7	3700,-	3900,-	3500,-
Bullet Racing	Guggenmos	1982	10	2230,-	3200,-	1100,-
Cloud II	Thalhofer	1979	24	2195,-	3100,-	1600,-
Cloud III	Thalhofer	1982	14	2971,-	4000,-	1500,-
Comet	UP	1980	10	2820,-	3650,-	1900,-
Concord II	Steger	1981	6	1866,-	2400,-	1000,-
Demon	Hiway	1982	18	2445,-	2900,-	1690,-
Duck II	Wills Wing/Villinger	1983	7	4550,-	5200,-	3800,-
Fafnir	Bautek	1981	9	1866,-	2200,-	1500,-
Falke V	Hanggliding Products/Bader	1981	15	2303,-	2500,-	1900,-
Ikarus 700	Ikarus	1979	6	1916,-	2500,-	1500,-
Ikarus 800	Ikarus	1980	7	1585,-	1800,-	1300,-
Magic 166	Airwave/Bausenwein	1983	12	3703,-	4400,-	2999,-
Magic 177	Airwave/Bausenwein	1983	5	4234,-	4800,-	3900,-
Maxi II	Bichlmeier	1979	14	2039,-	3000,-	1400,-
Moyes Mega	Moyes/Förster	1981	6	2150,-	2900,-	1400,-
Profil 17	La Mouette/Kaspeitzer	1983	6	3778,-	4000,-	3500,-
Ranger HS	Schmidtler + Schmidtler	1980	7	1800,-	2400,-	1500,-
Saphir	Bautek	1983	14	3821,-	4500,-	3100,-
Sierra	Hängegleitersportartikel Seeg	1984	17	3731,-	4185,-	3400,-
Stratos	Schmidtler + Schmidtler	1979	8	1092,-	1300,-	800,-
Superfex	Finsterwalder	1979	8	1795,-	2300,-	1400,-
Super-Scorpion	Hiway/Bader	1979	10	1460,-	1700,-	1000,-
Superwing	Guggenmos	1980	8	1312,-	1600,-	1000,-
Vampir II	Pacific Wings/Wittenauer	1983	7	2958,-	3200,-	2600,-
Windfex	Finsterwalder	1981	12	2808,-	3500,-	2300,-
Wings	Guggenmos	1979	9	1166,-	1500,-	900,-

Gütesiegel

Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel

Stand: 15.01.1985

01-001-79	Taifun	Fa. Zetka	01-054-82	Cloud III	Fa. Thalhofer
01-002-79	AAR	Fa. Zetka	01-055-82	Puma	Fa. Agur/Kaspeitzer
01-003-79	Stratos B	Fa. Schmidler + Schmidler	01-056-82	Firebird CX 15	Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
01-004-79	Superfex II Nylon/II Modell 81	Fa. Finsterwalder	01-057-82	Bullet 16,8 (incl. Speedbar und Darlet)	Fa. Guggenmos
01-005-79	Cloud Flamingo	Fa. Thalhofer	01-058-82	Piranha	Fa. Rithner/Zipfel
01-006-79	Junior Flamingo	Fa. Thalhofer	01-059-82	Libre II	Fa. Hauser
01-007-79	Superfex II Dacron/II Modell 81	Fa. Finsterwalder	01-060-82	Moyes MK III	Fa. Moyes/Förster
01-008-79	Super-Scorpion C/C+	Fa. Hiway/Bader	01-061-82	Hornet 150	Fa. Steger/Seyferle
01-009-79	Super-Scorpion B	Fa. Hiway/Bader	01-062-82	Arrow	Fa. Bichlmeier
01-010-79	Jet-Atlas 14/16/18	Fa. La Mouette/Kaspeitzer	01-063-82	Firebird CX 17 (incl. Piff-Paff)	Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
01-011-79	Firebird II	Fa. Firebird Leichtflugzeugbau	01-064-82	Ranger Spezial	Fa. Schmidler + Schmidler
01-013-79	Ranger A	Fa. Schmidler + Schmidler	01-065-82	Scout A	Fa. Schmidler + Schmidler
01-014-79	Bergstar II maxi	Fa. Bichlmeier	01-066-82	Vampir II, 14,2 qm (incl. Speedbar)	Fa. Pacific Wings
01-015-79	Ikarus 700	Fa. Lieb	01-067-82	Bullet Racing 14,4 (incl. Darlet)	Fa. Guggenmos
01-016-79	Concord	Fa. Steger/Seyferle	01-068-82	Bullet Racing 15,2 (incl. Darlet)	Fa. Guggenmos
01-017-79	Concord SC	Fa. Steger/Seyferle	01-069-82	Azur 17 (incl. Speedbar)	Fa. La Mouette/Kaspeitzer
01-018-79	Fledgling II b	Fa. Manta/Olschewski	01-070-82	Spot	Fa. Steinbach/Fischer
01-019-79	Iser Futura Compact	Fa. Iser	01-071-82	Fun-D	Fa. Meyer/Fischer
01-020-79	Jetfex	Fa. Finsterwalder	01-072-83	Vampyre I	Fa. Eichhammer/Schönleber
01-021-79	Lady hot	Fa. Schmidler + Schmidler	01-073-83	Saphir	Fa. Bautek
01-022-79	Bergfalke	Fa. Hanggliding Pr./Bader	01-074-83	Hi-Dream (incl. Speedbar)	Fa. Engel
01-023-80	Falcon 5	Fa. Wasp/Steffl	01-075-83	Ikarus 900	Fa. Lieb
01-024-80	Gryphon 160 DS	Fa. Wasp/Steffl	01-076-83	Hornet 170 (incl. Speedbar)	Fa. Steger
01-025-80	Windspiel	Fa. Schäfer	01-077-83	Focus 17	Fa. Eichhammer/Schönleber
01-026-80	Ranger HS	Fa. Schmidler + Schmidler	01-078-83	Vampir II 15,7 qm (incl. Speedbar)	Fa. Pacific Wings
01-027-80	Firebird C 11	Fa. Firebird Leichtflugzeugbau	01-079-83	Sierra 175 (incl. Harryco)	Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
01-028-80	Firebird C 12	Fa. Firebird Leichtflugzeugbau	01-080-83	Milan	Fa. Gerlich
01-029-80	Cyclone Döst	Fa. Steger/Seyferle	01-081-83	Profil 17	Fa. La Mouette/Kaspeitzer
01-030-80	Worldcup	Fa. Firebird Leichtflugzeugbau	01-082-83	Vega 84	Fa. Wierzbowski
01-031-80	Gryphon 180 DS	Fa. Wasp/Steffl	01-083-83	Probe (incl. Speedbar)	Fa. Skytrek Europe
01-032-80	Laser	Fa. Wasp/Steffl	01-084-83	Profil 15	Fa. La Mouette/Kaspeitzer
01-033-80	Super-Gryphon	Fa. Wasp/Steffl	01-085-83	Explorer 155	Fa. Hiway/Bader
01-034-80	Ikarus 800	Fa. Lieb	01-086-83	Rival	Fa. Fulmar
01-035-80	Super-Wing	Fa. Guggenmos	01-087-84	Bullet C	Fa. Guggenmos
01-036-80	Gryphon-Sierra	Fa. Wasp/Steffl	01-088-84	Cloud IV	Fa. Thalhofer
01-038-81	Falke 5 (incl. Speedbar)	Fa. Hanggliding Pr./Bader	01-089-84	Minifex	Fa. Finsterwalder
01-040-81	Moyes Mega	Fa. Moyes/Förster	01-090-84	Sierra 155 (incl. Harryco)	Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
01-041-81	Fuga AC 5	Fa. Agur/Kaspeitzer	01-091-84	Spirale 23	Fa. Mallinoud/Holzner
01-042-81	Ladas	Fa. Baumgartner	01-092-84	Spider	Fa. Bichlmeier
01-043-81	Windfex	Fa. Finsterwalder	01-093-84	Focus 18	Fa. Schönleber
01-044-81	Helios	Fa. Schmidler + Schmidler	01-094-84	Delta 16	Fa. Polaris/Olschewski
01-045-81	GS Concord II	Fa. Steger/Seyferle	01-095-84	Uno	Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
01-046-79	Wings/Wings Competition 17,0	Fa. Guggenmos	01-096-84	Nimbus 62	Fa. Lauk
01-047-79	Wings/Wings Competition 15,6	Fa. Guggenmos	01-097-84	VK 3 Rebell	Fa. Wujasin
01-048-81	Fafnir	Fa. Bautek	01-098-84	Libre I	Fa. Hauser
01-049-81	X-Ray	Fa. La Mouette/Kaspeitzer	01-099-84	Master	Fa. Rithner/Zipfel
01-050-81	Euro III	Fa. Steinbach/Fischer	01-100-84	Gamma 177	Fa. Polaris/Olschewski
01-051-79	Wings/Wings Competition 17,2	Fa. Guggenmos	01-101-84	Gamma 167	Fa. Polaris/Olschewski
01-052-82	Dream III	Fa. Engel	01-102-84	Bullet E	Fa. Guggenmos
01-053-82	Super-Dream	Fa. Engel			

Diverse Einzelstücke und Prototypen (Genehmigungsschreiben)
Diverse abwurfgeprüfte Geräte gemäß Übergangsregelung (Stempel)

Hängegleiter mit SHV-Typenprüfung

Stand: 01.01.1985

Die nachfolgenden Geräte mit SHV-Typenprüfung haben den zusätzlichen Flugmechaniktest erfolgreich absolviert. Ihr Gütezeichen (Aufnäher, neuerdings Klebeplakette) wird als gleichwertig mit dem DHV-Gütesiegel anerkannt.

006-79	Super Scorpion		Fa. Franz Meyer
007-79	Euro II/IIIs		Fa. Steinbach
030-80	Atlanta	1)	Fa. E. Rithner
033-80	800 Aero 1/1S		Fa. Ikarus Deutschland
034-80	Euro III		Fa. Steinbach
035-80	Flash SC		Fa. Scherer
036-81	Vampir	2) 3)	Fa. Schönleber & Eichhammer
047-82	Azur 17 (incl. Speedbar)	3)	Fa. Hölzenbein
049-82	Azur 15 (incl. Speedbar)		Fa. Hölzenbein

Anmerkung

- 1) Modifikation des früheren Swisstatlas
- 2) Mit doppelwandigem Querrohr
- 3) Mit modifizierter Segelaufhängung



SHV-Aufnäher

Hängegleiter mit BHGA-Airworthiness Certification

Stand: 01.01.1985

Der spezielle Stempel der BHGA ist als Betriebstüchtigkeitsnachweis anerkannt. Zur Klarstellung: Geräte ohne die spezielle Kennzeichnung besitzen — auch wenn sie typengleich erscheinen — keinen Betriebstüchtigkeitsnachweis.

817001	Typhoon medium/ Typhoon S4	Fa. Solar Wings
817002	Typhoon large/ Typhoon S4	Fa. Solar Wings
8205007	Demon 14 qm	Fa. Hiway Hang Gliders
817003	Demon 175 medium	Fa. Hiway Hang Gliders
817004	Demon 195 large	Fa. Hiway Hang Gliders
819005	Comet Magic 165 (incl. Speedbar)	Fa. Airwave Gliders Limited
819006	Comet Magic 185 (incl. Speedbar)	Fa. Airwave Gliders Limited
8211009	Comet Magic 135 (incl. Speedbar)	Fa. Airwave Gliders Limited
	Comet Magic 150 (incl. Speedbar)	Fa. Airwave Gliders Limited
8307011	Comet Magic 155 (incl. Speedbar)	Fa. Airwave Gliders Limited
8305012	Comet Magic 166 (incl. Speedbar)	Fa. Airwave Gliders Limited
8305013	Comet Magic 177 (incl. Speedbar)	Fa. Airwave Gliders Limited



BHGA -Stempel

Hängegleiter mit HGMA-Airworthiness Certification

Stand: 01.01.1985

Das spezielle Typenschild „HGMA (DHV)“ ist als Betriebstüchtigkeitsnachweis anerkannt. Zur Klarstellung: Geräte ohne die spezielle Kennzeichnung — auch wenn sie typengleich erscheinen — besitzen keinen Betriebstüchtigkeitsnachweis.

11 – 3280 – R8	Comet 165	Fa. UP
825	Harrier 147, 177, 187	Fa. Wills Wing
828	Duck 160-1/160-2, 180-1/180-2, 200-1	Fa. Wills Wing
8112	Moyes Meteor	Fa. Moyes Italia
8213	Moyes Missile	Fa. Moyes Italia
8215	Streak 160	Fa. Bennett
823	X 200	Fa. Bennett
824	X 180	Fa. Bennett
825	X 160	Fa. Bennett
826	X 140	Fa. Bennett
8120	Pro Air 180	Fa. Progressive Aircraft
837	Moyes Missile GT 170	Fa. Moyes Italia
838	Moyes Mars 170	Fa. Moyes Italia
8310	Moyes Missile GT 190	Fa. Moyes Italia
831	Streak 180	Fa. Bennett



DHV-Gütesiegelplakette

HGMA-(DHV) HGMA NR./

Typenbezeichnung Werk-NR.

Hersteller Baujahr

Leermasse kg. Max. Zuladung kg. Min. Zuladung kg.

Max. Geschw. km./hr. StallGeschw. km./hr.

Dieses Geraet unterliegt nach der Pruef- und Zulassungsordnung fuer Luftfahrtgeraete nicht der Pruef- und Zulassungspflicht.

Die Benutzung dieses geraetes erfolgt auf eigene Gefahr.

HGMA - (DHV) - Typenschild

Hängegleiter-Startwinden mit Gütesiegel

Stand: 01.01.1985

05 – 001 – 82	Startwinde HGW 2	Fa. Großklaus
05 – 002 – 83	Startwinde KE-HY	Fa. Engesser



Stempel der DHV-Gütesiegelstelle

Hängegleiter-Startwinden mit Einzelstückzulassung

Stand: 01.01.1985

05 - E 01 - 82	Startwinde HGE Serien Nr. 001 - Einzelstück -	Fa. Engesser
05 - E 02 - 83	Startwinde DSG I - Einzelstück -	Fa. Frank
05 - E 03 - 84	Startwinde TP 1288518 K - Einzelstück -	Fa. IG Drachenschlepp
05 - E 04 - 84	Startwinde HGE Serien Nr. 002 - Einzelstück -	Fa. Engesser
05 - E 05 - 84	Startwinde HGS DR 01 - Einzelstück -	Fa. Diederichs
05 - E 06 - 84	Startwinde - Einzelstück -	Fa. Wendeler
05 - E 07 - 85	Startwinde HGW-CP-01 - Einzelstück -	Fa. Conzelmann

Schleppgeschirre mit Gütesiegel

Stand: 01.01.1985

06 - 002 - 83	Gurtzeugsystem „Fluck“	1)	Fa. Fluck
06 - 003 - 83	Gurtzeugsystem HG-SGS Gabelseil	1)	Fa. Treumann
06 - 004 - 83	Gurtzeugsystem HG-SGS 2 P	1)	Fa. Treumann
06 - 005 - 83	Gurtzeugsystem DSG-1N/K	1)	Fa. Deininger
06 - 008 - 84	Gurtzeugsystem HG-SGS Gabelseil AS	1)	Fa. Treumann
06 - 007 - 84	Gurtzeugsystem Doppelklinke	1)	Fa. Treumann
06 - 008 - 84	Gurtzeugsystem DSG 22 S	1)	Fa. Deininger

Anmerkungen

1) Die „Voraussetzungen, Hinweise und Empfehlungen für Gurtzeugschlepp“ sind zu beachten.

Pilotenaufhängesysteme mit DHV-Gütesiegel

Stand: 01.01.1985

03 - 001 - 80	Liegeschürze Kniehänger „Super“	Fa. Prieler
03 - 002 - 80	Liegeschürze LG 1 mod. 1	Fa. Kosteletzky
03 - 003 - 80	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Hanggilding/Bader
03 - 004 - 80	Liegeschürze Kniehänger „Parasail“	Fa. Huber
03 - 005 - 80	Liegeschürze Schlafsack „Parasail“	Fa. Huber
03 - 006 - 80	Hängegurt	Fa. Steffl
03 - 007 - 80	Liegeschürze Kniehänger „Super“	Fa. Steffl
03 - 008 - 80	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Steffl
03 - 009 - 80	Liegeschürze Schlafsack „Cross Country“	Fa. Steffl
03 - 010 - 80	Liegeschürze Kniehänger „Fex“	Fa. Finsterwalder
03 - 011 - 80	Supinegurt „Fex“	Fa. Finsterwalder
03 - 012 - 80	Liegeschürze Schlafsack „Cross Country“	Fa. Prieler
03 - 013 - 80	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Prieler
03 - 014 - 80	Liegeschürze Kniehänger	Fa. Renz + Wiesenthal
03 - 015 - 81	Liegeschürze	Fa. Matthias
03 - 016 - 81	Liegeschürze Streamlight Safety Belt	Fa. Rademacher
03 - 017 - 81	Liegeschürze Kniehänger P/N 9-1145/11	Fa. Brüggemann
03 - 018 - 81	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Lechner
03 - 019 - 81	Liegeschürze Schlafsack	Fa. La Mouette/Hölzenbein
03 - 020 - 81	Liegeschürze Beinstrecker und Kniehänger	Fa. La Mouette/Hölzenbein
03 - 021 - 81	Liegeschürze Kniehänger „UP-System“	Fa. La Mouette/Hölzenbein
03 - 022 - 81	Liegeschürze Beinstrecker „Concord“	Fa. Keltjens
03 - 023 - 81	Liegeschürze Kniehänger „Dutch Spezial“	Fa. Keltjens
03 - 024 - 81	Liegeschürze Schlafsack „Relax“	Fa. Keltjens
03 - 025 - 81	Liegeschürze Zero Cocoon	Fa. Andrlé
03 - 026 - 81	Liegeschürze Kniehänger „Universal“	Fa. Fritz
03 - 027 - 81	Liegeschürze Kniehänger	Fa. Steinbach/Fischer
03 - 028 - 81	Liegeschürze Liegematte	Fa. Steinbach/Fischer
03 - 029 - 81	Liegeschürze Kniehänger (Delta Sport Standard)	Fa. Prieler
03 - 030 - 82	Liegeschürze Delta-Stop L	Fa. Deuter
03 - 031 - 82	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Hetzenauer
03 - 032 - 82	Sitzgurt „SG 4“	Fa. Kosteletzky
03 - 033 - 82	Liegeschürze Schlafsack „Delphin“	Fa. Steffl
03 - 034 - 82	Liegeschürze Schlafsack	Fa. Renz + Wiesenthal
03 - 038 - 82	Liegeschürze Kniehänger	Fa. Nova Air

Neue Adresse

Windborne Associates ist umgezogen.

Die neue Adresse:

Windborne Associates

Sepp Kaspeitzer

Hochgernstr. 7-8

8221 Erlstätt

Tel. (08 61) 699 39

Umgezogen

Lambos Delta Shop und die Drachenflugschule Dreyeckland sind umgezogen. Die neue, unweit des Landeplatz Kandel gelegene, Verkaufs- und Werkstatthalle verkauft Drachen und Zubehör Montag und Donnerstag von 16-18.30 Uhr und samstags von 9.30-12.30 Uhr. Die neue Adresse: Lambos Delta Shop, DFD, Papiergasse 6, 7801 Waldkirch.

Mitteilung der Firma Skytrek

Um allen PROBE XC Piloten auch 1985 Superflüge zu garantieren, bietet der Hersteller bis Ende April den Besitzern eine kostenlose Frühjahrsinspektion im Werk an. Inbegriffen sind u.a. Umrüstung auf den Standard der '85er Modelle und Austausch eventuell verschlissener Teile.

Kontakt: SKYTREK EUROPE, Erwinstr. 41a, 7800 Freiburg, Tel. 07 61 / 7 75 68 oder 50 94 00.

„Althofdrachen“ sind Jungflieger-freundlich

Eine leidliche Tendenz macht den „Althofdrachen“ e.V. zu schaffen:

Immer mehr Vereine gehen dazu über Drachenflugschüler die Startgenehmigung zu versagen. Grund: Erhöhte Unfallgefahr. Dabei bedenken sie offenbar nicht, daß jeder Einzelne einst auch in dieser Lage war und nicht im Liegegurt auf die Welt gekommen ist! Die „Althofdrachen“ wollen dieser Tendenz entgegenwirken und haben aus diesem Grund sogar die Startgebühr für Gastflieger auf DM 10,- pro Tag gesenkt. Willkommen sind jederzeit Drachenflugschulen, die ihren Schülern die Höhereinweisung geben möchten.

In Althof kann übrigens auch täglich geflogen werden. Allerdings ist die Anwesenheit eines Clubmitgliedes erforderlich. Interessierte Piloten setzen sich am besten mit dem 1. Vorsitzenden des Vereins, Manfred Vogel, Telefon 072 43 / 675 56, in Verbindung.

Pilotenaufhängesysteme mit DHV-Gütesiegel (Fortsetzung)

03-039-82	Liegeschürze Schlafsack	Fa. Kosteletzky
03-040-82	Liegeschürze Schlafsack „Cross Country“	Fa. Bennett/Schwarzkopf
03-041-82	Liegeschürze Schlafsack „Flipper“	Fa. Rademacher
03-042-84	Liegeschürze Schlafsack „Karpfen“	Fa. Steinbach
03-043-84	Liegeschürze Kniehänger	Fa. Huber
03-044-84	Liegeschürze „MAN“	Fa. Hauser
03-045-84	Liegeschürze „Komfort Liegematte“	Fa. Prieler
03-046-84	Liegeschürze Streamlight PSR Integral	Fa. Rademacher
03-047-84	Liegeschürze REMA	Fa. Madreiter
03-048-84	Liegeschürze Keltjens Integral	Fa. Keltjens

Diverse Einzelstücke (Stempel des DHV)

Pilotenaufhängesysteme mit anerkannter SHV-Typenprüfung

Stand: 01.01.1985

Der SHV-Aufnäher „Gurten-Harnais SHV FSVL“ ist als Betriebstüchtigkeitsnachweis anerkannt.

001-80	Kniehänger AS-OK	Fa. W. Keller
002-80	Kombigurte OK	Fa. W. Keller
003-81	Concoon (Schlafsack) ZL -203	Fa. Zuberbühler
004-81	Concoon (Schlafsack) BL	Fa. Bohren
004-81	Concoon (Stirrup) BL	Fa. Bohren
005-81	Kniehänger BK	Fa. Bohren
006-81	Kniehänger SK 1	Fa. Suter
007-81	Concoon (Schlafsack) SCI	Fa. Suter
008-81	Kniehänger Z-103	Fa. Zuberbühler
009-81	Concoon (Schlafsack) UP-Jet	Fa. Sportimex

Rettungsgeräte mit DHV-Gütesiegel

Stand: 01.01.1985

Gütesiegelstempel des DAeC, die vor dem 31.12.1980 auf diesen Geräten angebracht wurden, sind gleichwertig mit dem DHV-Gütesiegel.

02-001-77	HG-Rettungssystem	Fa. Brüggemann
02-002-78	HGF-I	Fa. Kosteletzky
02-003-78	Delta-Stop	Fa. Deuter
02-004-78	Parasail (bis Juli 1979; 4 Gaze-Fehlbahnen)	Fa. Huber
02-005-78	Help	Fa. Schwarze
02-006-78	Le + Be	Fa. Le + Be
02-007-80	Parasail 2 (ab August 1979)	Fa. Huber
02-008-81	RFH 1	Fa. Rademacher
02-011-82	HGS-I	Fa. Steinbach/Fischer
02-012-82	HGS-II	Fa. Steinbach/Fischer
02-013-82	Streamlight PSR II	Fa. Rademacher
02-015-83	HRS 3 Stöllinger	Fa. Stöllinger
02-016-84	FDS-2	Fa. Autoflug
02-017-84	Parasail IV	Fa. Huber
02-018-84	Parasail V	Fa. Huber
02-019-84	Streamlight PSR DC 350	Fa. Rademacher
02-020-84	HRS 10	Fa. Stöllinger

Diverse Einzelstücke (Stempel des DHV)

Warum sich jeder Pilot einen Bart wünscht

Stilblüten aus Meteorologie-Arbeiten, zusammengestellt von Charlie Jöst

„Obwohl auch einzelne Blasen ausfliegbar sein können, ist der Wunsch eines Piloten ein Bart.“

„Der Meteorologe und so mancher Pilot bilden den Temp.“

„Weitere Ablösungsmöglichkeiten gibt es an Bergkanten und Wald-rändern, die vom Wind her abgelöst werden.“

„Die aufsteigende Luft kühlt sich bis zur Inversionsschicht um ca. 0.6 Grad Celsius pro 100 m ab.“

„Der Schichtungsgradient ist die Zustandskurve, die gerade herrscht.“

„Bei der Okklusion sind Vorder- und Hinterteiltemperatur am Boden kühler.“

„Ist die Dichte größer als die Umgebungsluft, fällt ein Luftpaket dahin zurück, wo es herkommt.“

„Eine orographisch bedingte Hebung ist eine Ablösung von unreifen, birnenförmigen Warmluft-tropfen (Hausbärte).“

„Eine Warmfrontokklusion entsteht, wenn die kalte Luft der Kalt-front von hinten wärmer ist.“

WASMER DELTA INSTRUMENTS

7808 Waldkirch
Lärchenweg 10
Tel. 07681/8187

WV-Die neu überarbeitete Variometerfamilie mit den überzeugenden Leistungsdaten.

WVd-Das Kombiinstrument

- Digitaler Höhenmesser bis 7000m
 - Auflösung 1 u. 10m
 - Auf Wunsch mit 2. Höhenspeicher
- Preis: DM 720,-

WV-Variometer mit extrem kurzer Reaktionszeit

- Tonintervall proportional zur Steiggeschwindigkeit
 - Höhenkompensiert bis 7000m
 - kombinierbar mit analogem Höhenmesser
- Preis: DM 340,-



Instrumentenhalterungen für Speedbar DM 38,-

Wettbewerbssport

Kurz vor Redaktionsschluß erreichten uns nachfolgende Informationen über das Wettkampfgeschehen 1985.

In Rücksprache mit DAeC-Sportreferent Rudi Absolon berichtet DHV-Sportreferent Charlie Jöst über den aktuellen Stand.

Für die Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft und internationalen Meisterschaften ist die Mitgliedschaft im DAeC erforderlich. So wurde es vor 3 Jahren im Kooperationsvertrag über den Wettkampfsport des DHV – DAeC vereinbart.

Mag diese Regelung bei vielen – sowohl bei uns, als auch beim DAeC – nicht auf Gegenliebe stoßen, so wird doch in den letzten 3 Jahren wenigstens im Wettkampfsport an einem Strang gezogen. Auch weiterhin wird DHV-Piloten, die sich für die Deutsche Meisterschaft qualifizieren und mitfliegen, die notwendige Doppelmitgliedschaft erleichtert, indem sie auf Antrag vom DHV-Mitgliedsbeitrag (55,- DM) befreit werden.

Ab 1985 wurde auf Wunsch des Nationalkaders die Rangliste neu geordnet.

Zu den bereits bekannten Wettbewerben Landesmeisterschaft und Deutsche Meisterschaft kommt neu ein Ranglistenwettbewerb dazu. Ranglistenpunkte wird es nur für den Ranglistenwettbewerb (maximal 5 Punkte) sowie für die Deutsche Meisterschaft (maximal 10 Punkte) geben.

In den Landesmeisterschaften werden die Landesmeister ermittelt, sowie die Piloten, die auf dem Ranglistenwettbewerb zugelassen werden (maximal 80 Piloten). Die Zahl der Teilnehmer richtet sich nach der Mitgliedsstärke des entsprechenden DAeC-Landesverbandes.

Für die Landesmeisterschaft ist die Mitgliedschaft im DAeC noch nicht erforderlich. Für den Ranglistenwettbewerb und die Deutsche Meisterschaft sind die Sportlizenz und damit die Mitglied-

schaft im DAeC erforderlich. Für die DHV-Piloten heißt das, daß sie sich erst nach erfolgreicher Teilnahme an der Landesmeisterschaft entscheiden müssen, ob sie Mitglied im DAeC werden, um Ranglistenpunkte zu erwerben.

Die dazu notwendige Sportlizenz erhalten nur Piloten mit neuem B-Schein beziehungsweise altem B-Schein und Überlandflugberechtigung.

Für 1985 ergibt sich insofern ein Problem, als der Ranglistenwettbewerb wegen des frühen Termins für die Weltmeisterschaft (25. Mai) nicht **nach** der Landesmeisterschaft durchgeführt werden kann.

Daher werden von den DAeC-Sportreferenten der Länder die einzelnen Piloten aufgrund der Ergebnisse der Landesmeisterschaften von 1984 für den Ranglistenwettbewerb gemeldet.

Wettkampfneulinge,

die Ranglistenpunkte erhalten wollen (50% der Ranglistenpunkte von 1985 werden auf 1986 angerechnet usw.), sollten sich daher mit den nachfolgend aufgeführten DAeC-Sportreferenten in Verbindung setzen, um in einem vielleicht noch nicht ausgeschöpften Kontingent Platz zu finden.

Für Baden Württemberg:

Jacky Seibold
Schulstraße
7067 Plüdershausen
Tel. 071 81 / 846 25

Für Bayern:

Da der neue Sportreferent noch nicht feststeht, bitte beim Luftsportamt Bayern nachfragen. Tel.: 089 / 15 70 20

Für Rheinland Pfalz und Block (alle nicht aufgeführten Länder):

Peter Rother
Alte Poststr. 93

5500 Trier

Für Hessen:

Rudi Absolon

Reinhardsweg 4

6057 Dietzenbach

Für die Teilnahme an der Weltmeisterschaft 1985 können sich 8 Piloten der ersten 21 der Rangliste in einem Trainingsfliegen qualifizieren

Rangliste

Stand: 08.01.1985

1. Heinelt, Otfried 22,15 Punkte; 2. Guggenmos, Josef 21,20; 3. Genghammer, Wolfgang 19,80; 4. Finzel, Günther 19,10; 5. Ziege, Detlef 16,70; 6. Sebralla, Peter 15,25; 7. Seyferle, Jürgen 15,15; 8. Zeyher, Jochen 14,95; 9. Zimmer, Harald 14,90; 10. Bayer, Bob 14,85; 11. Burk, Hans 14,00; 12. Schott, Wolfgang 13,85; 13. Seibold, Hans-Peter 13,40; 14. Guggenmos, Willi 12,80; 15. Schwarzkopf, Heinrich 12,35; 16. Rauch, Ludwig 12,30; 17. Rippert, Wigbert 11,90; 18. Olschewski, Hans 11,50; 19. Kaltenhofer, Peter 11,50; 20. Petek, Stanko 10,60; 21. Kravanja, Manfred 10,10;

Dritter Europacup der Senioren

Vom 12. bis 17. August 1985 findet in Obervellach, Kärnten, der dritte Europacup der Senioren mit gleichzeitiger Wertung der vierten deutschen Senioren-Meisterschaft statt.

Eingeladen sind alle Hängegleiterpiloten bis Jahrgang 1935.

Die Anmeldung ist zu richten an Manfred Pfister, Richard-Strauß-Allee 11, 6000 Frankfurt/Main 70, Telefon (069) 6 33 32 36 (dl) oder (069) 3 998 17 (p) oder Elmar Lenze, Oststraße 8, 4780 Lippstadt, Telefon (0 29 41) 7 88 60 (dl). Die Teilnehmerzahl ist aus Platzgründen auf 50 Piloten begrenzt.

Die Startgebühr beträgt DM 110,- und ist gleichzeitig mit der Anmeldung per Euro- oder Verrechnungsscheck an eine der obigen Anschriften zu senden.

Bei einem Rücktritt bis 15.07.1985 (Poststempel) werden 50 % der Gebühren erstattet.

Nachmeldungen nach dem 10.6.1985 sind gegen eine zusätzliche Gebühr von DM 20,- möglich.

DHV-Piloten erhalten bei Teilnahme einen Zuschuß von DM 60,-. Weitere Informationen sowie Anmeldeformular und Ausschreibung können bei Manfred Pfister bezogen werden.

Ausschreibung für den zweiten Streckenflugwettbewerb des Drachenfliegerclubs Höxter e.V.

Wie bereits im vergangenen Jahr, veranstaltet der DFC Höxter auch 1985 einen offenen Streckenflugwettbewerb, zur Förderung des Streckendrachenflugs im Flachland!!!

Dauer: 1. Januar – 30. September 1985

Raum: Fluggebiete in der Umgebung von Höxter (Brunenberg, Bastenberg, Räuschenberg ...)

Wertung: Gewertet werden die zwei weitesten Flüge eines jeden Teilnehmers

Aufgaben: Freier Streckenflug, Zielflug

Näheres beim Drachenfliegerclub Höxter, Frau Barnofske, Rottmündetal 30, 3474 Boffzen.



Wettbewerbskalender 1985

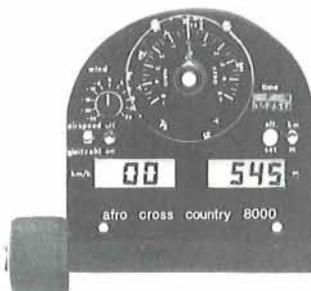
Termin	Gelände	Wettbewerb	Ausrichter / Auskunft / Anmeldung
01.01. – 30.09.	Europa	Deutscher XC-Cup 1985	Deutscher Hängegleiterverband, Schaftlacher Straße 23 8184 Gmund
03.03. – 31.08.		Schwarzwälder Vereinscup	Wolfgang Benitz, Forststraße 7, 7500 Karlsruhe
März	Kandel	Kandel-Pokal	Waldemar Wasmer, Lärchenweg 10, 7808 Waldkirch
08.03. – 10.03.	Innsbruck	9. Internationaler Delta-Skicup	Karl Eichholzer, Telefon 0043 5222 / 360603
27.04. – 01.05.	noch offen	Rangliste	DAeC-Landessportreferenten
16.05. – 19.05.	Sauerland	2. Westdeutscher Streckencup	Thomas Zyznarski, Telefon 02104/42100
16.05. – 19.05.	Kössen	Hessische Meisterschaft	Rudi Absolon, Reinhardsweg 4, 6057 Dietzenbach
16.05. – 19.05.	Kössen	Block- u. Rheinlandpfälzische Meisterschaft	Peter Rother, Alte Poststraße 93, 5500 Trier
20.05. – 09.06.	Kössen	FAI-Weltmeisterschaft 1985	DAeC, Lyoner Straße 16, 6000 Frankfurt/Main 97
14.06. – 17.06.	Teufelsmühle	Badenwürttembergische Meisterschaft mit Teufelspokal	DFC Loffenau, Wolfgang Benitz, Forststraße 7, 7500 Karlsruhe Telefon 0039-75/9170307
25.06. – 30.06.	Monte Cucco	Internationale offene Drachenflug-Meisterschaft	DAeC-Landessportreferenten
10.07. – 14.07.	Immenstadt	Deutsche Meisterschaft	DFC Loffenau, Wolfgang Benitz, Forststr. 7, 7500 Karlsruhe
03.08. – 04.08.	Teufelsmühle	Herbstflugtage	Rudi Absolon, Reinhardsweg 4, 6057 Dietzenbach
09.08. – 10.08.	Wasserkuppe	Rhönpokal	Manfred Pfister, Richard-Strauß-Allee 11 6000 Frankfurt/Main 70
12.08. – 17.08.	Obervellach	Seniorencup	LVB, Telefon 089 / 157 020 oder DHV, Telefon 080 21 / 81 81
noch offen	voraussichtlich Tegelberg	Bayerische Meisterschaft	

AFRO Fluginstrumente

Fotohalterung DM 49,-
Stabiler Kugelkopf, mit Fotonormgewinde.



Stoppuhr DM 99,-
Markenfabrikat, quartzgenau bis 10 Std.



Cross-Country Speed-Bar-Cockpit DM 1598,-
Fahrtmesser, Höhenmesser, Vario, Gleitzahlanzeige, Stop- u. Normalzeituhr, Autom. Batteriekontrolle, Mc-Gready-Ring u. Kartenhalterung in einem Gehäuse von nur 14 x 13 x 5 cm. Höhen-, Temperatur- u. totalenergiekompensiert. 3-fach modulierter Intervallton.

Vario-Analog DM 498,-
Kompaktes, temperaturstabilisiertes Variometer mit 270° Analog-Anzeige, Mc-Gready-Ring, veränderbare Ansprechverzögerung. 3-fach modulierter Intervallton.



Owens-Valley-8000 DM 1298,-
Das Kombi-Instrument für den anspruchsvollen Piloten. Elektronische Präzision steuert in einem Gehäuse: Variometer (Analog), Fahrtmesser, Höhenmesser, Stoppuhr. Mc-Gready-Ring für optimale Flugeschwindigkeit. Totalenergiekompensiert.



Kompaß DM 59,-
Flüssigkeitsgedämpft und kompensierbar. In allen Fluglagen ablesbar.

Fahrtmesser-Analog DM 98,-
Präziser, kompakter Geschwindigkeitsmesser mit Analoganzeige.

Vario-Digital DM 385,-
Zuverlässiges, bewährtes Variometer mit außerordentlich hohem Preis-Leistungs-Verhältnis.

Höhenmesser-Digital DM 485,-
Große, ruhige Digital-Anzeige. Justierung auf Meereshöhe oder Landeplatz.

Fahrtmesser Digital DM 270,-
Extrem genauer und gut ablesbarer Geschwindigkeitsmesser mit großem Meßbereich (0-200 km/h)



Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial.
A. Frommwieser, AFRO-Fluginstrumente, Bahnhofstraße 37,
D-8219 Rimsting/Chiemsee, Telefon 08051/61249