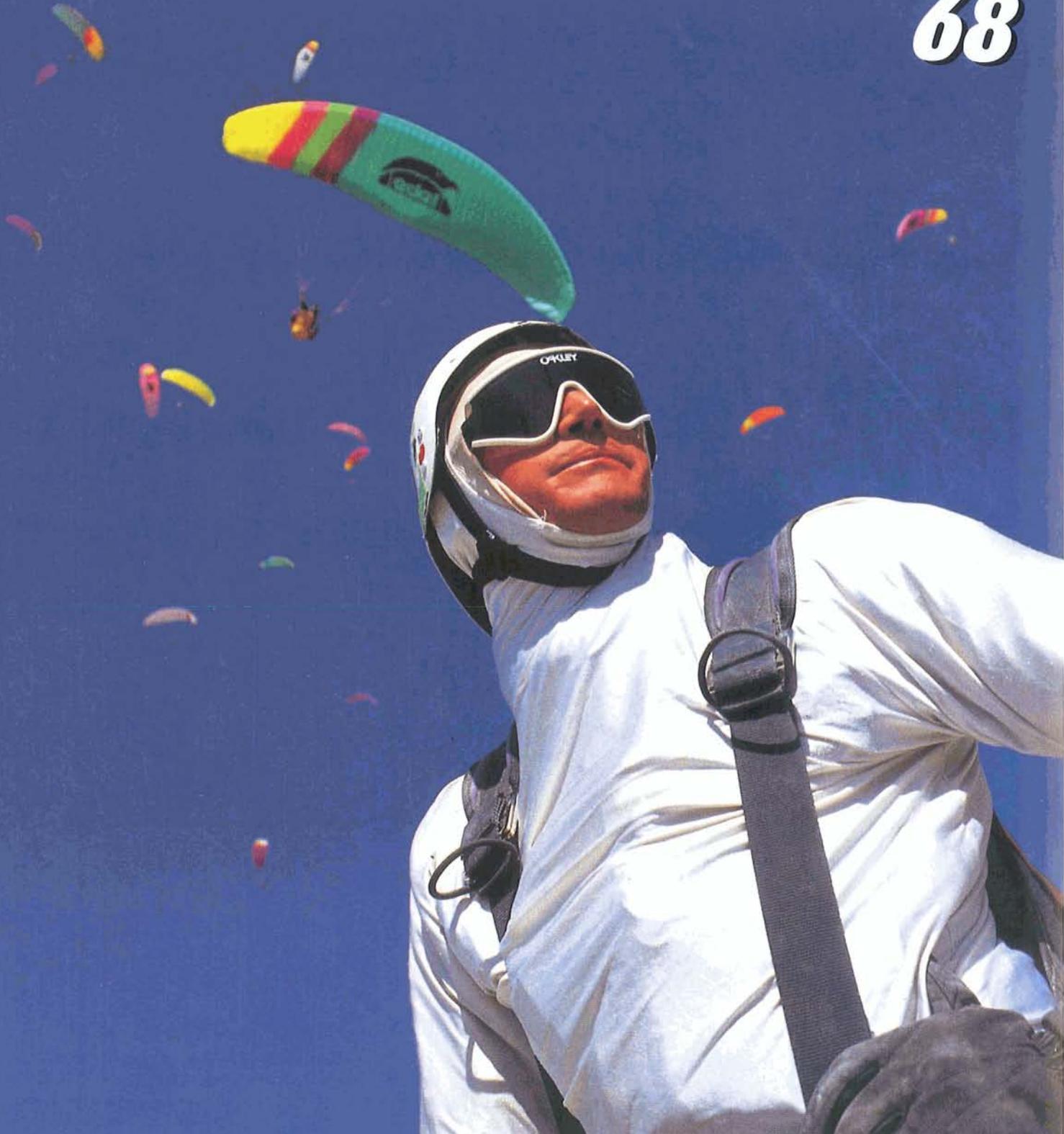


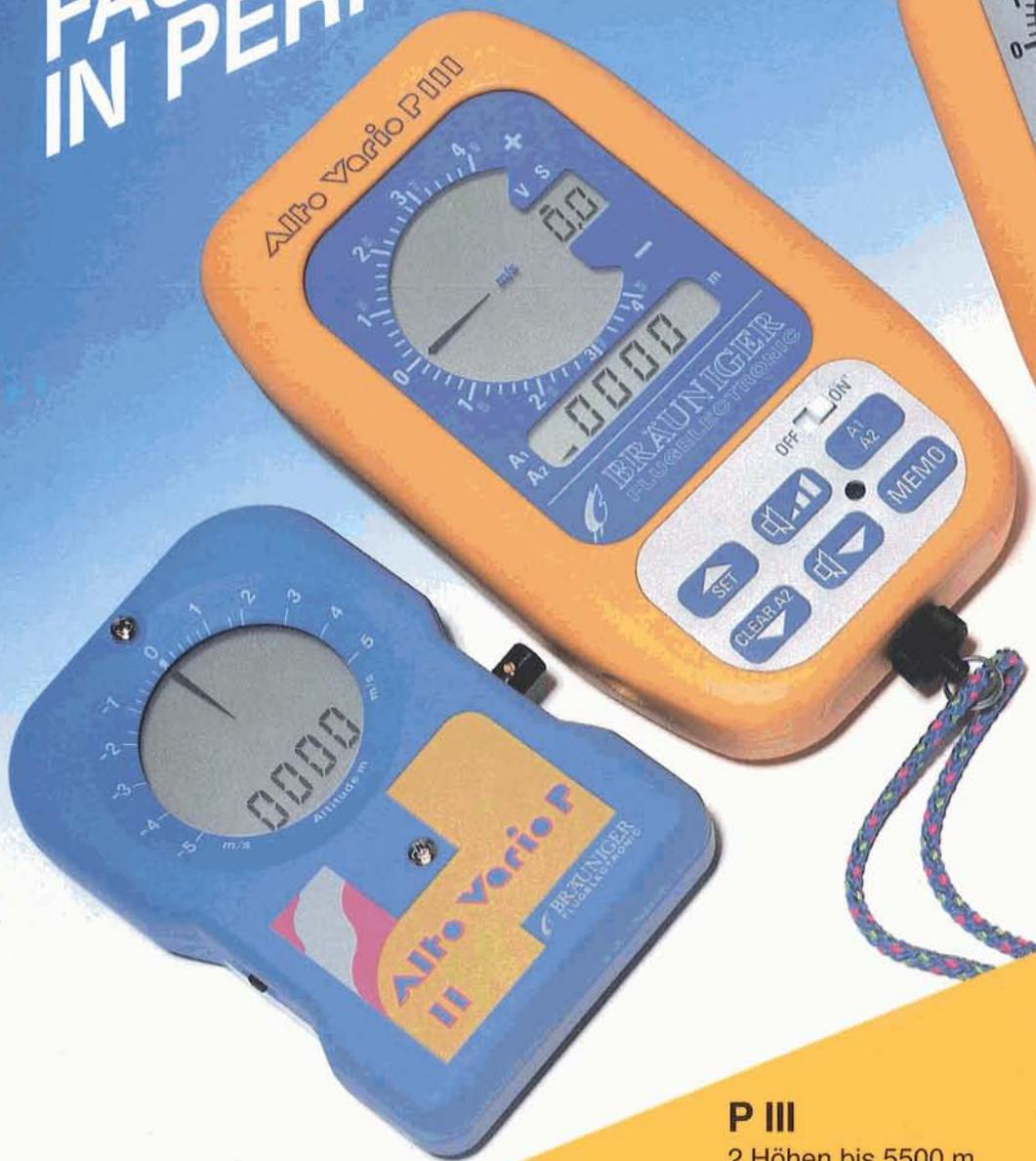
DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

68



FASCINATION IN PERFECTION



Made in Germany

P II

Höhe bis 5500 m
Vario ± 5 m/s
Doppeltonakustik

P III

2 Höhen bis 5500 m
Auto-Zero-Set
Vario ± 8 m/s analog
 ± 10 m/s digital mit
variabler Mittelwertbildung
ASI Akustik progr.
Memofunktion
Speedanzeige 120 km/h

VI/VII

2 Höhen bis 6500 m
Auto-Zero-Set
Vario ± 10 m/s analog
 ± 12 m/s digital mit
variabler Mittelwertbildung
ASI Akustik progr.
Memofunktionen
Flugzeit, Echtzeit und
Stoppuhrfunktion
Speedanzeige bis
140 km/h, Stallwarnung
Barograph beim
LCD VII mit FAI

Vertretungen: A, I, YU:
Fluggeräte GmbH
Pepi Gasteiger
A-9920 Sillian 172
CH:
Charly Flugsport AG
Vettori Gina
FL-9496 Balzers

BRAÜNIGER

FLUGELECTRONIC

Pütrichstraße 21 · D-8120 Weilheim · Tel. 0881/64750 · Fax 0881/4561

inhalt

- 4 WICHTIG – NEU – KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 8 DIE KRAFT IM ZENTRUM** Theorie und Nutzung der Thermikaufwinde
- 16 BALKEN IN DER LUFT** Technische Prüfung von Rettungsgeräten und Gurtzeugen
- 20 JAHRESTAGUNG DER SUPERLATIVE** Die Mitgliederversammlung in Weilheim
- 32 UMFRAGE** So sehen die DHV-Mitglieder ihren Verband
- 34 SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen rund um das Thema Flugsicherheit
- 36 SCHLEPPKLINKEN** Befestigung und sachgerechte Benutzung
- 39 LEINEN IM SCHLEPP** Leinendehnung durch Gleitschirmschlepp
- 40 DER KOMPENSATOR** Eine Sicherheitsvorrichtung für Drachen
- 42 TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuem DHV-Gütesiegel
- 63 AUFTRAG** Ein Formular für die Nachprüfung von Drachen und Gleitschirmen
- 64 VEREINE UND BRIEFE** Vereinsnachrichten und Leserforum
- 70 DER FLIEGENDE BAUER** Die Welt zwischen Traktor und Gleitschirm
- 72 WETTBEWERBSSPORT** Kurzberichte und Nachrichten



Foto: Michael Weingartner

Thermikwolken, Der Wintertraum wird im Sommer Wirklichkeit. Mehr über Thermik und die Kunst des Zentrierens auf den Seiten 8 bis 15.

- 19 VERSICHERUNGSPROGRAMM**
- 29 DHV IN ZAHLEN**
- 31 NEUE GÜTESIEGEL**
- 54 GEBRAUCHTMARKT**
- 71 DHV FILM UND VIDEO**
- 77 STRECKENFLÜGE 92**
- 95 DHV BIETET AN**
- 98 LEHRGANGSKALENDER
WETTBEWERBSKALENDER**
- 81 SCENE G** Unter- und Hintergründiges aus der Gleitschirmwelt
- 82 WILLI SCHIERLE/JO BATHMANN** Die Gewinner des Streckenflugpokals 92
- 86 OWENS VALLEY** Paragliding extrem beim Worldcup-Finale
- 92 XC CLASSIC** Bericht über die Vor-Weltmeisterschaft im Drachenfliegen
- 94 ULI WIESMEIER** Erfolgsprotokoll des Worldcup-Champions 92
- 96 LADIES** Drachenflugeistungssport der Damen

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e. V. (DHV) im DAeC. Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland, Miesbacher Straße 2, 8184 Gmund am Tegernsee, Telefon 0 80 22/70 31 (Sammel-Nr.) Telefax 0 80 22/79 96

Redaktion: Peter Janssen (verantwortlich), Sepp Gschwendtner, Klaus Tänzler

Layout: Tilman v. Mengershausen, Suzy Gneist (Assistenz)

Erscheinungsweise: 5 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle

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

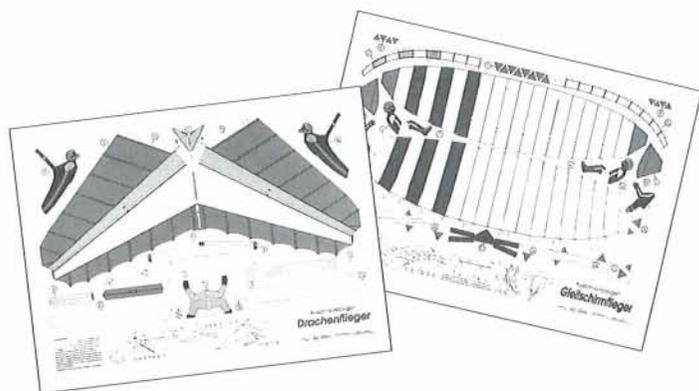
Druck: Mayr Miesbach Druckerei und Verlag GmbH, Am Windfeld 15, 8160 Miesbach

Papier: Biomatt chlorfrei

Auflage: 36.000

Titelbild: Spaceman, Harry Buntz im Owens Valley

Foto: Christine Pfeiffer



Gute Wünsche zum Jahreswechsel !

Die Mitarbeiter in der Geschäftsstelle, die DHV-Vorstände und die Info-Macher wünschen allen Mitgliedern für die Flugsaison 1993 schöne, weite und unfallfreie Flüge! Als kleines Geschenk für alle, die an langen Winterabenden sehnsüchtig von den Frühjahrsflügen träumen, überreichen wir zur Vorfreude und als Geschenk den Flieger zum Ausschneiden in der Heftmitte. Vorsicht, er hat kein Gütesiegel und die Entscheidung, ob Drachen oder Gleitschirm, muß jeder selbst treffen.

Der Firma fly deco, Blechschmidt & Wagner, Umlandstraße 3, O-5800 Gotha, die diese Modellbaubögen herstellt und vertreibt, herzlichen Dank für die Überlassung der Drucklizenz. Allen Mitgliedern viel Spaß beim Basteln und gute Thermik im Wohnzimmer!

DHV-Telefon für Schleppfragen

Als DHV-Service erteilt der DHV durch den erfahrenen Schleppfachlehrer für Drachen- und Gleitschirmfliegen Horst Barthelmes allen Piloten und Vereinen Auskunft über Fragen und Probleme zum Schlepp. Horst Barthelmes steht regelmäßig Montag bis Freitag jeweils von 12.00 bis 14.00 Uhr telefonisch unter der Nummer 06654/353 direkt zur Verfügung und ist per Fax unter der Nummer 06654/7771 erreichbar. Weitere Einzelheiten siehe DHV-Info Nr. 66, Seite 4.

Neue Vereine im DHV

Als neue DHV-Mitgliedsvereine begrüßen wir herzlich:

Verein zur Förderung des Luftsports am VLP
Altena-Hegenscheid
Königsberger Str. 99 /
Linnen 1
5860 Iserlohn

Gleitschirm-Freunde
Hochwald
Im Wiesengrund 11
Gilbert Heuser
6646 Losheim

Beschränkung für Personenschäden entfällt

Im Zuge der Überarbeitung aller Versicherungsverträge zwischen DHV und Gerling Konzern wurde die bisherige Beschränkung auf 500.000 DM für Personenschäden bei der Halterhaftpflichtversicherung beseitigt.

Ab 1. Januar gilt auch bei Verletzung oder Tod einer einzelnen Person die volle Deckungssumme von 2,5 Mio. DM.

Verzehnfacht wurden die bisherigen Deckungssummen für Sachschäden von 100.000 DM auf 1 Mio. DM in der Fluglehrerhaftpflicht, Schirmpackerhaftpflicht, Startwindenhaftpflicht, Geländehaftpflicht, Vereinshaftpflicht und der Veranstalterhaftpflicht für Mitgliedsvereine. Die Summe von 1 Mio. DM gilt dann pauschal für Personen- und Sachschäden.

Weitere Einzelheiten siehe Versicherungsprogramm Seite 19.

Betriebsruhe

Vom 24.12.92 bis 6.1.1993 ist die DHV-Geschäftsstelle geschlossen. Ihre Inanspruchnahme in dieser Zeit durch die Mitglieder war in den Vorjahren fast auf Null zurückgegangen.

Alle Versicherungsnachweise für diejenigen, die bereits versichert sind, werden vor Weihnachten verschickt. Für Problemfälle ist ein Not-Dienst eingerichtet und unter der Fax-Nr. 08022/7996 zu erreichen.

Keine strafbare Wildbeunruhigung

Im niederösterreichischen Jagdgesetz gibt es eine Strafvorschrift, wonach die absichtliche Beunruhigung von Wild geahndet wird. Mit Bescheid vom 24.2.1992 hat das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung in einem Strafverfahren rechtskräftig festgestellt, daß das bloße Überfliegen von Wild mit dem Gleitschirm keine strafbare Beunruhigung des Wildes darstellt. »Das Überfliegen des Jagdgebietes mit einem Paragleiter für sich allein, ohne weitere negative Begleiterscheinungen wie Lärmen oder Verfolgen des Wildes, reicht für den Tatbestand der Beunruhigung des Wildes« nicht aus. (Aktenzeichen VI/4-St-272)

Heiner Geißler wieder auf den Beinen

Der Gleitschirmunfall von Heiner Geißler am 18. Oktober hat die deutsche Bevölkerung geschockt. Als dann klar war, daß die Wirbelverletzung wieder ausheilen wird, gab es überall erleichtertes Aufatmen, besonders bei den Drachen- und Gleitschirmfliegern. Jetzt ist er wieder auf den Beinen und will mit dem Fliegen weitermachen. Wir wünschen ihm alles Gute!



Neuer Videofilm: TEST

Viele Vereine brauchen für ihre Veranstaltungen und Behördenkontakte eine prägnante Darstellung des Fliegens und vor allem der Flugsicherheit. Als Unterstützungsmaßnahme hat der DHV beim Flieger und Filmer Charlie Jöst den 20-minütigen Videofilm »TEST« in Auftrag gegeben.

Die Kamera ist bei den technischen Prüfungen dabei, live bei den Flügen der DHV-Testpiloten, im Festigkeits-Prüffahrzeug, am Fuß der Kochertal-Brücke bei den Abwurfversuchen eines Rettungsgeräts und an der Zerreibmaschine für die Gurtzeugprüfungen.

Informativ auch für den Drachen- und Gleitschirm-piloten. Einzelheiten siehe Anzeige auf Seite 71.

Namensänderung

Die Flugschule Christa Vogel hat ihren Namen geändert und heißt jetzt AKTIV Flugsport & Freizeit GmbH, Alemannenweg 5, 8959 Schwangau/Allgäu, Telefon: 08362/81796, Fax: 08362/8708.

Versicherungsschutz bei UL-Schlepp

Auf Frage des DHV-Mitglieds Achim Schulz, ob Schäden am UL von der Drachen-Haftpflichtversicherung bezahlt werden, wenn sie ein versicherter Drachenfieger während des UL-Schlepps verursacht, hat der Gerling Konzern Deckungsschutz zugesagt. Seine Auskunft: »Im Rahmen der Halterhaftpflichtversicherung des geschleppten Hängegleiters besteht Versicherungsschutz; allerdings ist Grundlage dann nicht die Gefährdungshaftung, sondern die Verschuldungshaftung, weil UL und Hängegleiter eine Gefahrengemeinschaft bilden. Dem Hängegleiterpilot muß also nach § 823 BGB ein Verschulden bei der Schadenzufügung am UL nachgewiesen werden. Schäden am geschleppten Hängegleiter sind von der Halterhaftpflichtversicherung des UL ausgeschlossen.«

Telefonzeiten

Telefonisch erreichbar ist die DHV-Geschäftsstelle Montag bis Donnerstag 8.45 – 15.45 Uhr und Freitag bis 13.45 Uhr, jeweils unterbrochen von einer Mittagspause 12.00 – 12.30 Uhr; Sammel-Nr. 08022/ 7031. Ständig erreichbar ist die Geschäftsstelle mit Fax unter der Nr. 08022/7996.

DAeC ändert Satzung

Bei seiner Hauptversammlung am 10. Oktober 1992 hat der DAeC sich zu einer entscheidenden Satzungsänderung durchgerungen. Die Hauptpunkte: Stimmrecht der Sportfachgruppen auf der Hauptversammlung des DAeC, Einführung von selbständigen Spartenhaushalten, Aufnahme außenstehender Verbände als ordentliche Mitglieder, Einzelmitgliedschaften.

Mit dieser Öffnung will der DAeC wieder seine frühere Position als Dachverband für alle Luftsportler in Deutschland zurückerlangen und mit größerem Gewicht auf der politischen Bühne in Deutschland und Europa sprechen. Die vertraglich vom DHV mit dem DAeC vereinbarte außerordentliche Mitgliedschaft bleibt vorerst unberührt.

Zum neuen Präsidenten hat die DAeC-Hauptversammlung den ehemaligen Flugkapitän Klaus Scheer gewählt. Einer der Vizepräsidenten wurde Horst Düsterhöft, der als Regionalbeirat für die nördlichen neuen Bundesländer auch der DHV-Kommission angehört.



DHV-Stand bei der Eröffnung

zwanzigtausend Besucher besichtigten die Fluggeräte vom Lilienthalgleiter über Segelflugzeuge und Drachen bis zum Tornado-Düsenjäger. Der DHV war mit einem zwar kleinen, aber gut besuchten Infostand vertreten, die DHV-Videofilme waren ein »Renner« der Ausstellung. Der Besuch des Museums lohnt sich.

Luftfahrtmuseum zeigt Luftsport

In der mit großem Aufwand renovierten alten Flugzeugwerft München Oberschleißheim, wurde die Luftfahrt-Filiale des Deutschen Museums eröffnet. An die

Pilotenscheine und Gütesiegel bleiben gültig

Im Zusammenhang mit dem neuen Luftrecht ist Unsicherheit darüber eingetreten, ob »über Nacht« jeder Pilot eine Lizenz braucht und jedes Gerät ein neues Gütesiegel.

Die Antwort ist nein! Die Gütesiegelplaketten bleiben gültig. Für die Umschreibung der bisherigen Befähigungsnachweise und der anerkannten ausländischen Lizenzen sowie der besonderen Berechtigungen will das Bundesverkehrsministerium eine zweijährige Übergangsfrist einräumen. In dieser Zeit sind die alten Nachweise ebenso gültig wie die neuen Luftfahrerscheine.

Eile ist nicht veranlaßt! Genauere Informationen werden frühzeitig veröffentlicht. Bitte jetzt noch keine Umschreibungsanträge stellen. Die Einzelheiten werden im März-Info veröffentlicht.

Höhere Lebensversicherung

Der Gerling Konzern hat seine früheren Bedenken zur Kapital-Lebensversicherung mit Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung überwunden. Er bietet künftig Versicherungssummen bis 400.000 DM ohne Risiko-Zuschlag für nichtgewerbliche Hängegleiter- und Gleitsegelpiloten an. Siehe auch Versicherungsprogramm Seite 19.

Pack-Set für Rettungsgeräte

Um das Packen der Rettungsgeräte zu erleichtern, hat Wolfgang Hammermüller, Sudetenstraße 14, 8948 Mindelheim, ein Pack-Set für Rettungsgeräte entwickelt und vertreibt es für 79 DM plus Versandkosten.



Flugkalender 1993

Für 1993 sind wieder zwei Kalender für Drachen- und Gleitschirmpiloten von Windsport Wildbad erschienen. 13 Farbbilder aus aller Welt mit Urlaubstips auf der Rückseite. Jindra Blumenthal, Eugenstraße 7, 7547 Wildbad.



Foto: Charlie Jöst

Klaus Tänzler

Seit der Stunde Null des Drachenflugsports und dann nochmal beim Gleitschirmfliegen hat Klaus Tänzler die Ausbildung der Piloten und Fluglehrer als Ausbildungsreferent geprägt. Unsere

relative Freiheit im Vergleich zu anderen deutschen Luftsportlern verdanken wir zu einem gutem Teil diesem Ausbildungs- und Prüfungswesen, das jetzt vom Bundesminister für Verkehr für das neue Luftrecht übernommen wird. Die Qualität seiner Arbeit wird auch international so gesehen und das oberste Fachgremium der FAI, die CIVL, hat ihm die Koordination der Drachen- und Gleitschirminteressen gegenüber den EG-Behörden anvertraut.

Das DHV-Ausbildungsreferat konnte auf Dauer nicht mehr so nebenbei geführt werden. Klaus Tänzler ist seit Anfang 1992 leitender Angestellter des DHV und hat deshalb nicht wieder für den Vorstand kandidiert.

Stefan Eylert

Der Unternehmensberater Stefan Eylert war in einer wichtigen Phase als stellvertretender Vorsitzender des DHV tätig. Es war die Zeit des steilen Mitgliederzuwachses, der nicht mehr durch bloße Vergrößerungen der vorhandenen Strukturen bewältigt werden konnte. In seine Amtszeit fallen die

Umstrukturierung der Geschäftsstelle in selbständige Referate, die Schaffung des Prüf-Vereins des DHV für die Durchführung der vom Bundesminister für Verkehr übertragenen Aufgaben und die Modernisierung der DHV-Satzung.

In der Person von Stefan Eylert hat sich fliegerisches Know-How als Fluglehrer und Prüfer mit beruflichem Spezialwissen gepaart. Er hat beides in den DHV eingebracht – dafür Anerkennung und Dank! Bei der Vorstandswahl 1992 konnte er aus beruflichen Gründen nicht dabei sein, sein Nachfolger wurde Bob Baier.



Foto: Charlie Jöst

Modellstartplatz Wank

Wenn starker Flugbetrieb und ungünstige Bodenverhältnisse zusammentreffen, kann dies die Startflächen strapazieren. Der Landschaftsarchitekt und Universitäts-Lehrbeauftragte Klaus Neumann, selbst Flieger, entwickelt im Auftrag des DHV und in Zusammenarbeit mit dem örtlichen Verein Gleitschirmsegler Werdenfels ein Konzept für die bestmögliche Schonung von Startflächen und erforderlichenfalls für ihre Sanierung. Erster Schritt ist die Einrichtung und Erprobung eines Modellstartplatzes am Wank.

Absender fehlen

Wir erhalten öfter Briefe von Mitgliedern mit Anfragen, die wir nicht beantworten können, da der Absender fehlt. Wir bitten Euch, bei Schreiben an die Geschäftsstelle immer die volle Adresse anzugeben.

Britische Flieger vereinigen sich

In Großbritannien hatte es traditionell zwei Verbände gegeben, die BHGA für Drachenfliegen und die BAPC für Gleitschirmfliegen. Jetzt haben die Briten sich von dieser Tradition verabschiedet und die beiden Verbände zur British Hang Gliding and Paragliding Association Limited (BHPA) verschmolzen. Sie folgen damit der internationalen Entwicklung.



Schnellpack-Rucksack

Neu für Gleitschirmflieger ist ein »Schnellpack-Rucksack« von Libre Fluggeräte. Der Gleitschirm kann damit in kürzester Zeit zusammengepackt werden und wird geschont.

wir machen **varios** erschwinglich

Das neue

vario
plus

Variometer +5 m/s
digitaler Höhenmesser
Sink- und Steigakustik
Sinkakustik abschaltbar
Automatische Sinkakustik
Oberschenkelhalterung
mit elastischem Klettband
Abmessungen
120 X 85 mm
Gewicht ca. 200g
9 V Blockbatterie
Grundfarbe gelb

DM 420,-

incl. Schutzhülle und Batterie



WESTMET electronic & DELTA INSTRUMENTS

D-7808 Waldkirch Lärchenweg 10 Tel. 07681 8187 Fax. 07681 4434

PHÖNIX 125

N E U

Mit DHV Gütesiegel **Klass. 2!**

Das Schirmkonzept
einer neuen Klasse:

- Hochleistung
- Super Handling
- Einfaches Startverhalten
- Höchste Verarbeitungsqualität

Erkundigen Sie sich bei Ihrer Flugschule oder bei
Schlager & Strobl, Gasteig 4, D-8196 Eurasburg,
Tel. 08179/1081, Fax: 08179/1410

NOVA DER VORSPRUNG.

SKYBOX®

mini

- großformatige geneigte Anzeige
- VARIO analog, digital, akustisch
- Akustiksound indiv. einstellbar
- 2 Höhenmesser
- Stoppuhr
- Uhrzeit
- Temperatur
- Batterieanzeige
- autom. Abschaltung
- Gfk PA6-Gehäuse
- ergonomisches Design
- nachrüstbar auf "junior"



SKYBOX®

junior

- Ausführung wie "mini",
zusätzlich Meßwertspeicher
mit 10 Funktionen
Werte letzter Flug
- max. Flughöhe
 - max. Steigwert
 - max. Sinkwert
 - Flugzeit
- Werte alle Flüge
- max. Flughöhe
 - max. Steigwert
 - max. Sinkwert
 - längste Einzel-Flugzeit
 - gesamte Flugzeit
 - Anzahl aller Flüge



SKYBOX®

profi mit FAI-Zulassung

- VARIO analog, digital, akustisch
- 2 Höhenmesser
- Stoppuhr
- Uhrzeit
- Luftdruck
- Batterieanzeige
- autom. Abschaltung
- hochauflösender Barograph
- umfangreiches Zubehör
- Ladeelektronik
- Geschwindigkeit
- Temperatur
- PC-Auswerteprogramm etc.



ATW

Präzisions-
Fluginstrumente

ATW GmbH
Erlenbrunnenstr. 20
7454 Bodelshausen
Tel. 07471/ 72033
Fax 07471/ 71747

Gerne nennen wir Ihnen
die Lieferrichtlinien für
Österreich und Schweiz

schleckerdesigngruppe hoch



Foto: Michael Weingartner



THERMIK

Unsichtbar ist die Kraft der Thermik. Sie greift unter den Flügel, verwandelt ihn vom bloßen Gleiter in einen Vogel. Alle Sinne des Piloten suchen das Zentrum der Thermik, wo die Kraft am Stärksten ist. Eine Betrachtung von Manfred Kreipl.



Die Kraft

im Zentrum



Foto: Timon v. Mengershausen

● Unsere Vorstellung von der Struktur der thermischen Aufwinde ist oft sehr unvollkommen oder verschwommen. Nur bei absoluter Windstille gilt die landläufige Meinung vom »Aufwindkamin«. Betrachtet man aber einmal die normalen Windangaben im täglichen Segelflugwetterbericht, so schwanken sie für Höhen bis zu 3 km bei Flugwettersituationen zwischen 2 und 10 m/s, die Aufwinde werden entsprechend stark versetzt und stehen schief; in diesem Fall ist bei jedem Kreis eine luvwärtige Verlagerung notwendig.

Fliegt man von Aufwind zu Aufwind, so liegt ein bedeutender Unterschied darin, ob man den Aufwind mit Rücken- oder Gegenwind anfliegt. Wenn man den Aufwind mit Rückenwind anschnidet, kann man vor dem Erreichen des Aufwindkernes zu kreisen beginnen, da man dann mit der Strömung den Aufwindstrom durchdriftet. Wird der Aufwindstrom mit Gegenwind angeflogen, so muß man bis über den Kern in den Aufwind hineinfliegen, da man sonst sehr rasch den Aufwind wieder verläßt. Aus der Tatsache der »schiefen Aufwindkamine« ergibt sich zwangsweise die Notwendigkeit, die Suche nach Aufwind unter der Wolke vorwiegend auf die Luvseite zu verlegen. Merkregel: Je stärker der Wind und je tiefer man unter der Wolkengrenze ist, um so weiter muß man vorhalten!

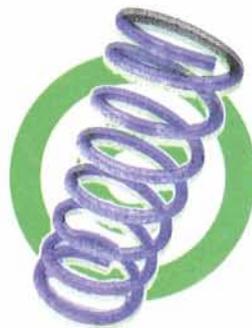
Wenn man an einem Flugtag die Einmündestelle der Aufwinde an der Luvseite der Quellwolke (genannt die »gute Seite«) am Beginn festgestellt hat, dann kann man mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgehen, daß man bei den weiteren Wolken die Einmündestelle am gleichen Wolkenort findet. Aber nicht vergessen werden darf, daß große Quellwolken nicht nur von einem einzigen Aufwindkamin gespeist werden müssen.

Besonders bei hoher Wolkenuntergrenze kann es vorkommen, daß durch eine Änderung der Windrichtung in der Höhe die Aufwindströme regelrecht »umknicken«. Dann ist die Beobachtung des Bodenwindes (Bäume, Fahnen, Feuer etc.) und die Zugrichtung des Wolkenschattens meist sehr nützlich.

Bewegungen in einem Aufwindstrom

Innerhalb eines »Bartes« ist regelrecht alles in Bewegung. Die wärmeren Partien drängen nach oben und die durch die Vermischung »ermüdeten« Partien weichen seitlich aus. Der Aufwindstrom hat deshalb einen Kopf, der durch seine harten ruppigen Stöße auffällt, einen Schwanz, der turbulenzarm ist, einen Kern, der eine spezifische Turbulenz aufweist, und die Randzone, die oft in starkes Fallen übergeht.

Fliegt ein unerfahrener Pilot in eine



THERMIK

derartige Fallzone ein, so erschrickt er durch das große »Saufen«, wobei das meteorologische Fallen noch um die Eigensinkgeschwindigkeit des Fluggerätes vermehrt wird. Wahrscheinlich verläßt er fluchtartig den Ort des Saufens und wird womöglich dadurch dem Aufwind ausweichen und sich so besonders lange im Bereich des Luftmassenfallens aufhalten.

Der von der bodennahen Luftschicht gespeiste Aufwind vermischt sich an den Randzonen mit der Umgebungsluft. Dieses »Gemisch« ist immer noch wärmer als die Umgebungsluft und kann deshalb ebenfalls aufsteigen. Somit wird mit zunehmender Höhe die gesamte aufsteigende Luftmenge größer! Dieses Vermischen nennt man »Entrainment«.

Die Vertikalgeschwindigkeit hängt von der Temperatur des aufsteigenden Luftpaketes und von der herrschenden

vertikalen Temperaturverteilung (=Temperaturgradient) ab. Stabile Schichten und Inversionen (=Sperrschichten) können so den Aufwind abschwächen oder sogar ganz zum Erliegen bringen.

Vereinfacht kann man festhalten, daß sich der Aufwinddurchmesser verringert, wenn die Aufwindstärke zunimmt. Andererseits gilt, wenn die Aufwindstärke sich vermindert, wird der Aufwinddurchmesser größer. Besonders markant kann man die Verhältnisse an einer Sperrschicht nachvollziehen:

Ist die Inversion besonders stark, dann stoppt sie die meisten Aufwinde ab. Nur der besonders kräftige Teil des Aufwindes dringt – allerdings auch geschwächt – durch die Inversion, formiert sich erneut, steigt weiter, eventuell bis zur Quellwolkenbildung oberhalb der Inversion. Der Flugmeteorologe spricht in einem solchen Falle von den »Löchern im Käse«. Die anderen Aufwindteile, deren Vertikalgeschwindigkeit aufgezehrt wurde, können naturgemäß nicht an ihrem Ort verbleiben und müssen deshalb horizontal beiseite geschafft werden. Ein Aufwindstrom platzt in einer markant ausgeprägten Inversion förmlich auf und erzeugt dadurch eine eigenartige Horizontalböigkeit. Auch hierfür haben die Flugmeteorologen einen Ausdruck, nämlich den »Kopfsteinpflaster-Effekt«.

Durchstößt der stärkste Aufwindstrom die Inversion mit einer Geschwindigkeit, die kleiner ist, als die Sinkgeschwindigkeit des Fluggerätes in der Kurve, so kann das Fluggerät die Inversion nicht durchsteigen, auch wenn sich oberhalb des Inversionsspiegels die schönsten Quellwolken wattenbauschartig formieren. Tritt die Wolkenbildung in der Sperrschicht auf, so ist keine Aufwindzunahme in der Wolke zu erwarten. Wenn die Inversion schwach ausgeprägt ist, reduziert sie nur ganz wenig die Aufwindstärke.

Es nützt also ungemein, wenn man über die Verhältnisse im Thermikraum und den vertikalen Temperaturgradienten Bescheid weiß, weil man sich dann eine deutlichere Vorstellung der zu erwartenden Aufwinde bilden kann.





Gut Zentrieren – Können oder Zufall ?



Jeder kennt es, endlich hat man Steigen gefunden, hofft, in ein paar Minuten an der Basis zu sein, schon lärmt wieder der Sinkwarnton des Varios. Kaum hat man's wieder zum Piepsen gebracht, geht's nach einem halben Kreis schon wieder abwärts. Da startet einer heraus, dreht ein, zirkelt ohne Unterbrechung hinauf zur Wolke und ist fort. War das nun ein »Duselbruder«, hatte er nur ein besseres Gerät oder gibt's beim Zentrieren doch ein paar Unterschiede? **Sepp Gschwendtner** hat zwei Meister ihres Fachs, den Ligasieger 92 im Drachenschirmfliegen, **Bob Baier**, und den Deutschen Meister 92 im Gleitschirmfliegen, **Torsten Hahne**, dazu befragt.

Wie wichtig ist gutes Zentrieren für den Flugterfolg beim freien Fliegen, beim Streckenfliegen, bei Wettbewerben?

BOB: Gutes Zentrieren, glaube ich ist immer wichtig, egal ob man frei, Strecke oder Wettkampf fliegt. Alle wollen doch oben fliegen. Erstmals oben, bleibt man eben länger in der Luft.

TORSTEN: Je schwächer und kleinräumiger die Thermik ist, desto wichtiger ist gutes Zentrieren. Beim freien Fliegen bleibt man eben dann oben, wenn andere absaufen. Beim Streckenfliegen schützt man sich vor Absaufen an Schlüsselstellen oder bei schlechteren Bedingungen gegen Abend. Und wer in Wettbewerben schneller und besser zentriert als die Konkurrenz, sichert sich einen nicht zu unterschätzenden Zeitvorteil.

Sind erfolgreiche Piloten auch immer gute Zentrierer?

BOB: Die guten Piloten sind in der Regel auch gute Zentrierer aber es gibt auch gute Nachflieger, die fliegen dann meistens sehr eng und sind somit auch immer mit oben.

TORSTEN: Ein klares Ja. Es gibt allerdings eine Ausnahme. Ernst Strobl fliegt einen Schirm mit dem man eigentlich keine Kreise machen, sondern nur geradeausfliegen kann (15 m Spannweite). Deshalb ist er auch immer so schnell. Mit der großen Fläche löst er im Geradeausflug die Thermik ab und beschert den nachfolgenden Konkurrenten großflächige Abschattungen.

Was ist das Wichtigste, um gut zu zentrieren, beispielsweise Gerätebeherrschung oder Konzentrationsfähigkeit?

BOB: Gerätebeherrschung und Konzentration sind Voraussetzungen. Aber das Gefühl für das Gerät ist das Wichtigste, damit man merkt, auf welcher Seite der Bart steht.

TORSTEN: Das Wichtigste ist wohl ei-

ne Kombination aus perfekter Gerätebeherrschung, optimiertem Kreisradius, voller Konzentration und einem siebten Sinn. Ich stelle mir zum Beispiel die räumliche Ausdehnung einer Blase und meinen relativen Standpunkt darin immer drei-dimensional vor und versuche ständig im Bereich des stärksten Steigens zu bleiben.

Wenn Ihr in einen Thermikbart einfliegt, wann beginnt Ihr zu kreisen?



Foto: Markus Wagner

Bob Baier

BOB: Das kommt darauf an, woher ich komme, ob mit dem Wind, gegen den Wind oder bei Seitenwind. Mit dem Wind fange ich gleich an zu drehen und lasse mich dann weiter in Richtung Lee versetzen. Das Versetzen wird mehr, wenn der Wind stärker wird. Gegen den Wind warte ich etwas länger bis zum Einleiten des Kreises. Bei Seitenwind halte ich ebenfalls zu Beginn des Kreises gegen Luv an.

TORSTEN: Beim ersten Einfliegen kreise ich ein, sobald das Steigen schwächer wird. Der erste Kreis ist dabei meistens etwas größer und

dient der Orientierung. Nachdem ich einen Eindruck über die Größe und Stärke der Blase erhalten habe, versuche ich meinen Kreisradius der Thermik anzupassen. Das kann von Kreisen durch Gewichtsverlagerung bis zu Steilschlangen reichen.

Nach welcher Seite dreht Ihr? Ist das wichtig oder nur eine Vorliebe? Gibt es rechts- oder linksdrehende Bärte?

BOB: Bei Saisonbeginn drehe ich in der Regel links; je mehr ich in Schuß komme, gleicht sich das aus und es ist mir egal. Ich glaube nicht, daß es viel ausmacht, ob man in einem Bart links oder rechts kreist.

TORSTEN: Ich drehe mit Vorliebe nach links, da auf der rechten Seite meine Rettung stört, allerdings wechsele ich manchmal die Drehrichtung, wenn mir das besser erscheint, etwa wegen anderer Piloten oder wegen Windversatz. Aufwinde haben bestimmt eine gewisse eigene Drehrichtung und ich habe manchmal das Gefühl, in einer Richtung besser drehen zu können. Ob das allerdings mehr Einbildung als Realität ist, weiß ich nicht.

Gibt es einen Unterschied bei starker oder schwacher Thermik für die Kreise?

BOB: Bei starker Thermik fliege ich mit mehr Geschwindigkeit etwas engere Kreise und passe dabei auf, daß ich eher noch mehr nach innen gehe, als daß es mich rausschmeißt. Bei schwacher Thermik eher flache Kreise, dabei aber nicht zu langsam.

TORSTEN: In aller Regel drehe ich in starker Thermik eng und in schwacher Thermik flach. Es gibt aber auch sehr schwache und kleinräumige Thermik, die man dann sehr eng ausdrehen muß, um überhaupt Höhe zu machen.

Wie sucht Ihr das Zentrum des Bartes?

BOB: Ich suche das Zentrum, indem ich mich vorsichtig Kreis für Kreis in die Richtung des stärkeren Steigens

THERMIK



versetzen lasse.

TORSTEN: Ich fliege mit weit offener Kreuzverspannung, so daß ich kleinste Heber im Gurt bemerke. Dadurch merkt man sehr leicht, auf welcher Seite die Thermik stärker ist. Ein akustisch gut moduliertes Vario ist natürlich auch sehr wichtig.

Wie haltet Ihr das Zentrum?

BOB: Ich halte das Zentrum mit gleicher Geschwindigkeit, vorausgesetzt es hat Null Wind und die Thermik steigt gerade auf.

TORSTEN: Ich variiere den Kreisradius und zentriere ständig in den Bereich des stärksten Steigens nach. Habe ich das volle Zentrum, bleibt meine kurveninnere Bremse fixiert. Ich korrigiere dann nur noch mit der kurvenäußeren Bremse oder dem Körpergewicht.

Bärte sind oft stark versetzt, was macht Ihr dann und wie findet Ihr die Fortsetzung?

BOB: Bei Wind wird der Kreis auf der Luv-Seite flacher und auf der Lee-Seite steiler, dabei versuche ich immer etwas im Luv zu bleiben. Im Fall, daß ich ihn verliere, kann ich in Richtung Lee weitersuchen. Dagegen verliere ich umgekehrt viel mehr Höhe, wenn ich gegen den Wind zurück in den Bart hinein will.

TORSTEN: Während des Aufdrehens mache ich mir immer ein Bild von der Gestalt und dem Windversatz des Bartes.

Wenn Ihr den Schlauch verliert, wie findet Ihr ihn wieder?

BOB: Bei konzentriertem Fliegen gehe ich dorthin zurück, wo ich das letzte Steigen hatte, und bleibe dabei in der gleichen Drehrichtung. Eine Hilfe sind auch die anderen Piloten, an denen man sich orientieren kann.

TORSTEN: Meistens fällt man, besonders bei stärkerem Wind, leeseitig aus dem Schlauch heraus. Nachzentrieren ist dann erfolgreich, wenn man in Windrichtung wieder nach dem Bart sucht.

Orientiert Ihr Euch an anderen Piloten?

BOB: Ja.

TORSTEN: Ja. Steigt jemand in einem anderen Bart schneller als ich, wechsele ich sofort die Thermik. Gute Thermikanzeiger sind auch Segelflieger und Drachen, denn wo die steigen, kommt ein Gleitschirm immer hoch. Hilfreich sind auch Vögel, in die Höhe gerissenes Heu oder Insekten und manchmal blühender Wald.

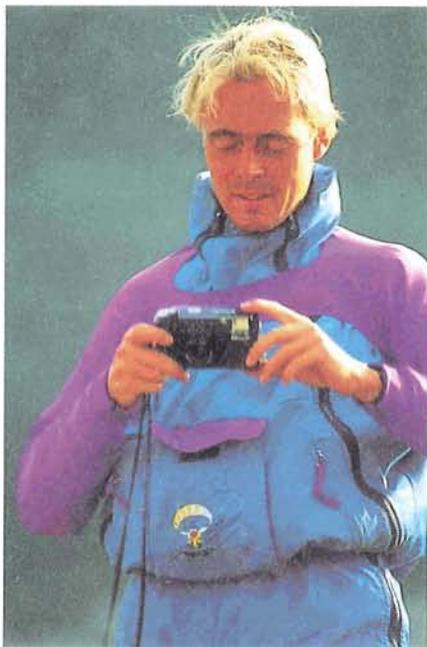


Foto: Tillman v. Mengershausen

Torsten Hahne

Wie vermeidet Ihr Kollisionen?

BOB: Ich reihe mich in den Kreis der anderen Piloten mit ein. Aber wenn sie den Kreis zu weit fliegen, versuche ich im Zentrum innen durchzugehen.

TORSTEN: Ich versuche möglichst schnell der Oberste zu sein. In überfüllten Bärten versuche ich meine Augen überall zu haben und fliege mit Gehör und Gefühl. Wer beim Kreisen auf sein Vario oder seinen Schirm schauen muß, gehört nicht mit anderen in die gleiche Thermik, sondern braucht halt einen Privatbart.

Wann fliegt Ihr ab?

BOB: Bei kleinen Cumuli gehe ich schon bis an die Basis, um maximale Abflughöhe zu erreichen. Bei mehreren aufeinanderfolgenden Wolken bleibe ich etwas darunter, etwa 100 m um im Geradeausflug den besten Weg anhand der Wolkenkontur zu sehen.

TORSTEN: Das hängt von der Thermikstärke, dem Wind und der Entfernung zum nächsten Bart ab. Vor Talquerungen, bei weitem Thermikabstand und später am Tag gehe ich meistens so hoch wie möglich. Im Flachland und bei Rückenwind vor Schlüsselstellen ist es oft sinnvoll, sich unter der Wolke mit dem Wind in Kursrichtung versetzen zu lassen. Bei guter Thermik und Wolkenreihungen nehme ich nur das stärkste Steigen mit und fliege dann sofort weiter.

Trainiert Ihr das Zentrieren speziell?

BOB: Ich persönlich trainiere das Zentrieren nicht, aber es gibt ja von den Segelfliegern Übungsvarianten, zum Beispiel: Man fängt bei einem Bart oben an und steigt dann 200 m tiefer wieder ein, macht ein paar Kreise, steigt wieder aus, weitere 200 m tiefer wieder rein und so fort, so weit man sich eben runtertraut. Eine gute Übung ist auch, vorausgesetzt man ist allein, wenn man die Drehrichtung immer wieder nach ein paar Kreisen wechselt.

TORSTEN: Ja, gelegentlich. Beim freien Fliegen versuche ich öfter als Tiefster in einen Bart einzusteigen und als Höchster den Bart zu verlassen. Das trainiert und man hat einen direkten Vergleich über die Effektivität seiner Kreise. Gutes Zentrieren ist die Grundvoraussetzung für einen guten Piloten. Die Hälfte der Zeit beim Streckenfliegen verbringt man mit Kreisen. Trainieren lohnt sich also für jeden, der ambitionierter fliegen will. ▽

test

Balken in der Luft

Drachen- und Gleitschirmpiloten sind bei einem Zusammenstoß oder Gerätebruch nicht chancenlos, sie können ihr Rettungsgerät auslösen. Das Technikreferat des DHV prüft die Rettungsgeräte und die Gurtzeuge, denn was hilft das Rettungsgerät, wenn das Gurtzeug beim Entfaltungstoß reißt.



Foto: Bernd Schindler / GdG; Foto: Florian Werner

Brückenabwurf zur Messung von Öffnungshöhe und Festigkeit. Unten die Seilwinde.





Zugprüfmaschine: Belastungsversuch negativ

● Mehr als 70 verschiedene Rettungsgeräte wurden bisher vom DHV geprüft und 200 Gurtzeuge, je zur Hälfte für Hängegleiter und Gleitsegel. Vergleichbar gründliche Prüfungen in anderen Ländern gibt es für diese Ausrüstungsteile bisher nicht.

Kernpunkte der Prüfung der Rettungsgeräte sind Festigkeit, Öffnungshöhe und Sinkgeschwindigkeit. Außerdem muß sich das Rettungsgerät vernünftig packen und problemlos auslösen lassen.

Bei den Gurtzeugen stehen neben der Funktionsprüfung die Festigkeitsversuche im Vordergrund, größtes Hindernis auf dem Weg zum Gütesiegel.

Alle geprüften Muster werden beim DHV eingelagert. Dadurch ist es möglich, noch Jahre später jedes Seriengerät mit dem geprüften Original zu vergleichen und die Gleitsegelgurtzeuge in Kombination mit bestimmten Gleitsegeln nachzufliegen.



Dummi für die Gurtzeuge

Die meisten Gerätetypen brauchen mehrere Anläufe und Nachbesserungen, bis sie alle Tests bestehen. Das kostet für Rettungsgeräte – je nach Zahl der Wiederholungsprüfungen – ca. 5.000 DM, bei Gurtzeugen etwa 2.000 DM.

Abwurfversuche

An der höchsten deutschen Autobahnbrücke finden die Abwurfversuche für die Rettungsgeräte statt. Mit Eisen-



Dem Entfaltungstoß nicht standgehalten.



Das Eisengewicht schlägt bis 80 cm tief ein.

ballast am Karabiner werden die Geräte durch eine Seilwinde mehrmals hochgezogen und müssen im freien Fall die Anforderungen an die Öffnungshöhe und die Festigkeit erfüllen. Das ungebremste Eisengewicht – wenn der Schirm versagt – schlägt bis 80 cm tief in den Wiesenboden ein.

Meßfahrt

Die Sinkgeschwindigkeit wird auf dem Flugplatz Eggenfelden mit dem Flugmechanik-Testfahrzeug gemessen, und zwar im unmittelbaren Vergleich mit einem sogenannten Referenzgerät. Das ist ein mehrfach vermessener Standardschirm,

der jeweils vor und nach den Gütesiegmessungen gefahren wird. Meteorologische Einflüsse, die sich sehr stark auf die Sinkgeschwindigkeit auswirken können, werden dadurch ausgeschlossen.

Zugprüfmaschine

Die Gurtzeuge werden in einer eigens konstruierten Maschine den härtesten zu erwartenden Belastungen ausgesetzt, und zwar in verschiedenen Zugrichtungen, einschließlich Rücken- und Kopflage für unkontrollierte Sturzsituationen. Um die Versuche so realitätsnah wie möglich zu machen, gibt es dafür einen Dummi, das ist eine Holzpuppe, die mit dem Gurtzeug »bekleidet« wird.

Funktions- und Detailprüfung

Rettungsschirmcontainer müssen sich problemlos öffnen lassen, aus den Gurtzeugen darf der Pilot auch in ungewöhnlicher Position nicht herausfallen, zwei Beispiele für die Funktionsprüfung. Künftig werden mit den Gleitsegelgurtzeugen auch Flugversuche durchgeführt, weil sich ihre Eigenschaften auf das Flugverhalten des Gleitsegels auswirken können, Beispiel Kreuzgurte.

Die Detailprüfungen laufen parallel zu den Tests und gelten hauptsächlich der fachgerechten Verarbeitung und der Betriebsanweisung. Die zeichnerische Dokumentation und deren aufwendiger Vergleich mit dem Mustergerät ist durch die Einlagerung des Musters ersetzt.

Das Versicherungsprogramm

Stand: 1.1.1993

Versicherer: Gerling Konzern Köln

Halterhaftpflicht

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



Deckungssumme: 2,5 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekenzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Auch für Haltergemeinschaften. Bei Versicherungsfällen in der Schweiz und in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

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

Deckungsbereiche: Weltweit, Europa, Deutschland.

Flug-Unfall, Tod und Invalidität

Deckungssumme: 5000 DM bei Tod 10 000 bei Invalidität.

Umfang: Verzwanzigfachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
45,- DM

Flug-Unfall, nur Invalidität

Deckungssumme: 10 000 DM

Umfang: Verzwanzigfachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
30,- DM

Fluglehrerhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden
Umfang: Lehrtätigkeit der Fluglehrer und -anwärter.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
150,- DM

Luftfahrzeug-Verkehrs-Rechtsschutz

Deckungssumme: 100 000 DM
Umfang: Wie KFZ-Rechtsschutz.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
45,- DM

Boden-Unfall für Mitgliedsvereine

Deckungssumme: 5000 DM bei Tod 10 000 bei Invalidität.
Umfang: Verfünfachung möglich.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
2,- DM pro Mitglied

Boden-Unfall für Veranstalter

Deckungssumme: 10 000 DM bei Tod 20 000 bei Invalidität
Umfang: Alle genehmigungspflichtigen Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen im Versicherungsjahr. Verdoppelung möglich.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
100,- DM

Für alle Mitglieder kostenlos

Startwindenhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung. **Ohne Personenschäden** im geschleppten Luftfahrzeug.

Startwindenhaftpflicht

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
65,- DM

Für alle Mitglieder kostenlos

Schirmpackerhaftpflicht

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

Startleiterhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Startleiter mit Befähigungsnachweis.

Bergungskosten

Deckungssumme: 2000 DM
Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaus-transport, notwendiger Rücktransport. Ohne Extrakosten für Bergung des Fluggeräts.

Geländehaftpflicht

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

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

Vereinshaftpflicht

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

Veranstalterhaftpflicht

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

Vereinsrechtsschutz

Deckungssumme: 100 000 DM
Umfang: Schadenersatz- und Strafrechtsschutz etc. des Mitgliedvereins.

Boden-Unfall für Startleiter

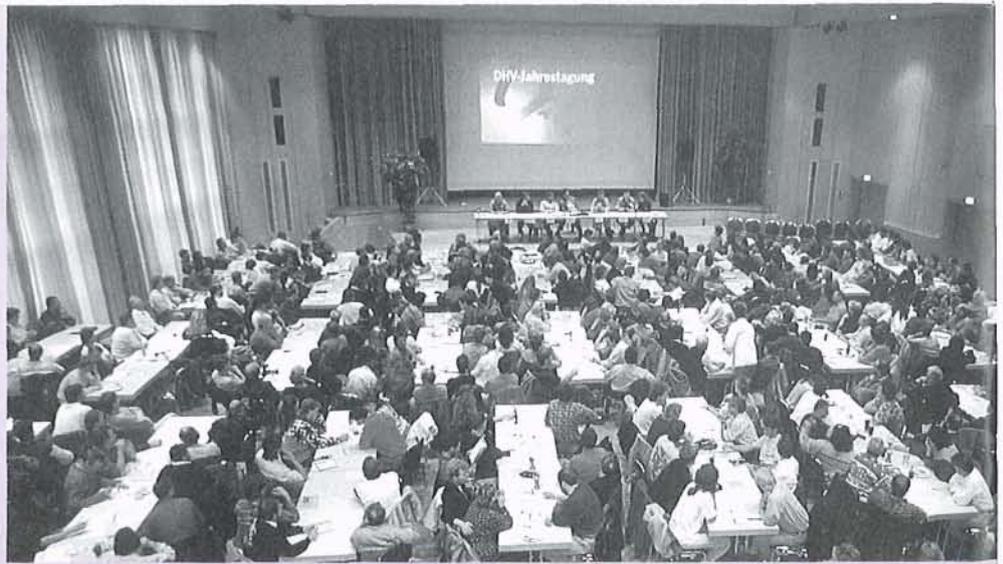
Deckungssumme: 5000 DM bei Tod 10 000 bei Invalidität.
Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedverein beauftragter Startleiter.

Kapital-Lebensversicherung mit Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung

Versicherungssumme: Bis 400 000 DM
Umfang: Prämienbefreiung bei 50% Berufsunfähigkeit. Kein Risikozuschlag für nichtgewerbliche Hängegleiter- und Gleitsegelpiloten.

Prämie nach Alter und Bedarf

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



Jahrestagung der

● Noch nie waren so viele Mitglieder zu einer DHV-Versammlung angereist! Sie brachten es mit einer Flut an Vollmachten auf fast 2.800 Stimmen. Die Weilheimer Stadthalle war mit den 450 Mitgliedern plus Besuchern bis auf den letzten Platz gefüllt. Nicht auszudenken, wenn ein paar hundert Mitglieder mehr gekommen wären, die Tagung wäre wegen Überfüllung geplatzt. So aber hielten die DHV-Mitarbeiterinnen mit ihren Computer-Terminals dem Ansturm bei der Stimmkartenausgabe stand. Und die Versammlung verlief dank einer geordneten Mitarbeit aller Anwesenden in guter Form.

Das Bundesverkehrsministerium war »persönlich anwesend«, in Gestalt von Horst Jürgensmann, zuständiger Referent für Hängegleiten, Gleitsegeln, Fallschirmspringen und Ultraleichtfliegen und Verfasser der neuen Luftsportverordnung. Die trockene Rechtsmaterie wurde plötzlich lebendig, Ängste vor der Zukunft wandelten sich in Vertrauen auf ein gutes Ergebnis. Herzlicher, langer Beifall.

Einstimmung auf die Siegerehrung mit einer kurzen Video-Reportage von Charlie Jöst über die Deutschen Meisterschaften im Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen. Da flogen die Herzen der Zuschauer mit im Saal. In Großaufnahme erschienen die Gesichter der Meisterpiloten, die gleich danach im Saal unter rauschender Musik und von Applaus überschüttet auf das Siegerpodest gerufen wurden.

Zum harten Schlagabtausch kam es zwischen Kassenprüfern und Vorstand. Auf besonderen Unmut der Vorstände stieß die Aussage der Kassenprüfer, sie hätten zwar vom Versicherer Gerling Konzern auf Anfrage die schriftliche Antwort erhalten, daß keiner der Vorstände Provisionen erhalten habe, aber dennoch müsse dies weitergeprüft werden. Als nach heftiger Auseinandersetzung zum Kassenbericht gefordert wurde, die Prüfung fortzusetzen und die Entlastung der Vorstandschaft aufzuschieben, war es der Versammlung zuviel und sie beschloß die Entlastung von Vorstand und Kommission. Den abschließenden Vertrauensbeweis für den



Foto: Charlie Jöst

Nächste Tagung
Berlin 93



Pokalgewinner Deutscher Streckenflugpokal



Toni Bender:

»Der Wettbewerbssport nützt allen Piloten. Die technischen Verbesserungen der Drachen und Gleitschirme werden zuerst für die Wettbewerbsgeräte entwickelt.«

Superlative

Vorsitzenden Peter Janssen lieferte die 98-Prozent-Mehrheit für dessen Wiederwahl.

Die weiteren Wahlen waren spannend wie nie zuvor: Bob Baier löste im 2. Wahlgang Stefan Eylert als stellvertretenden Vorsitzenden ab und verleiht dem Wettkampfsport zusätzliches Gewicht im Vorstand.

Und die Satzungsänderung? War dieser bedeutende Schritt heiß umstritten? – Nach kurzer Diskussion und Vor-Abstimmung über einzelne Modifikationen erhob sich die Flut der Stimmkarten für die Änderung und gab dem DHV den Weg in eine gute und stabile Zukunft frei! Künftig wird die Jahrestagung eine Delegiertenversammlung sein. Der DHV kommt vorher zu den Mitgliedern in den fünf Regionalversammlungen, dort werden auch die Delegierten gewählt.

Schließlich engagierter Wahlkampf zwischen den Bewerbern für die nächste Jahrestagung. Schwangau, Elpe oder Berlin? Der Verzicht von Schwangau zugunsten Berlins gab den Ausschlag für den Hauptstadtclub Phönix. ▢

Klaus Tänzler



DHV-Mitarbeiterinnen beim Stimmenzählen. Caroline Fürst, Kerstin Otto, Christina Leidgenschwendner, Gabi Schonner



Siegerehrung Drachenliga: Karsten Gaebert, Bob Baier, Thomas Rauch

Horst Jürgensmann, Bundesverkehrsministerium



»Bestand an Freiheiten gerettet und gesichert«

Bericht des DHV-Vorsitzenden Peter Janssen bei der Jahrestagung in Weilheim

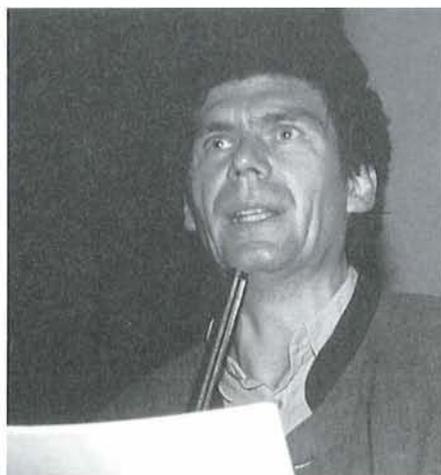


Foto: Christian Jöst

● Zwei Tage vor der Tagung wurde unsere abschließende Stellungnahme zur Luftsportverordnung fertiggestellt und an das Bundesverkehrsministerium abgeschickt. – Rückblende um 5 Jahre: Damals ist die Allgemeinverfügung unter den rechtlichen Beschuß mehrerer Gerichte geraten. Es drohte die Gefahr, daß die PPL-Vorschriften mit allen ihren Hürden auch auf uns angewendet werden, das würde heißen, alle 2 Jahre zum Fliegerarzt, alle 2 Jahre Verlängerung der Scheine, umfassende Zuständigkeit der Länderbehörden.

Es folgte die mehrjährige Phase intensiver Überzeugungsarbeit beim Bundesverkehrsministerium, Punkt um Punkt haben wir für unsere fliegerischen Belange geworben und gekämpft.

Wenn die heutigen Verordnungsentwürfe des Bundesverkehrsministeriums in Kraft treten, haben wir – wichtigster Erfolg – den Bestand unserer Freiheit **gerettet und langfristig gesichert:**

- ▶ Keine fliegerärztliche Tauglichkeitsuntersuchung,
- ▶ lebenslanger Pilotenschein,
- ▶ das System der A- und B-Scheine bleibt,
- ▶ das Gütesiegel bleibt.

An Verbesserungen ist vorgesehen:

- ▶ Passagierflug-Berechtigung auch für Nicht-Fluglehrer,

- ▶ abgemagertes Flugfunkzeugnis im Rahmen der B-Ausbildung und Prüfung,
- ▶ Einfliegen in den kontrollierten Luftraum wird vom Probetrieb zum Rechtsanspruch.

Der bedauerliche Verlust der Erlaubnisfiktion für Fluggelände gemäß Allgemeinverfügung wird dadurch aufgefangen, daß statt der Landesbehörden künftig der DHV für die Geländegenehmigung zuständig sein wird.

Ganz ausgestanden ist die Luftrechtsänderung noch nicht: Die Einsprüche von Bundesländern und Bundesministerien gegen den Verordnungsentwurf sind noch abzuwarten. Der Bundesrat muß noch zustimmen und die Beleihung des DHV durch das Bundesverkehrsministerium steht noch aus.

Das neue Luftrecht wird für die Piloten und Vereine keinen plötzlichen Wechsel bedeuten. Es sind langdauernde **Übergangsregeln vorgesehen:**

- ▶ Alle bisher gültigen Pilotenlizenzen werden ab Frühjahr 1993 in neue Luftfahrerscheine umgeschrieben, Umschreibungsfrist 2 Jahre (Einzelheiten im März-Info).
- ▶ Alle bisher gültigen Gütesiegelplaketten bleiben gültig.
- ▶ Für die Zulassung der bisher nach der Allgemeinverfügung genutzten Fluggelände soll es eine Übergangs-

frist von drei Jahren und ein Sammelverfahren geben.

Naturschutz

Die Alpenkonvention als internationale Vereinbarung der Alpenländer gefährdet unsere Fluggebiete. Vorgesehen ist eine »Zonierung«, d.h. die Verbannung des Drachen- und Gleitschirmfliegens in Reservate.

Um sich diesen Plänen wirksam zu widersetzen, ist der DHV ein Bündnis mit dem Deutschen Alpenverein mit 450.000 Mitgliedern eingegangen. Gemeinsames Instrument ist das gemeinsam in Gang gebrachte »Kuratorium Sport und Natur«:

- ▶ Das Kuratorium soll alle Natursportler in Deutschland, und das sind mehrere Millionen Menschen, zusammenführen.
- ▶ Dr. Heiner Geißler, Gleitschirmpilot, Bergsteiger und Politiker, hat sich bereit erklärt, den Vorsitz zu übernehmen.
- ▶ Zu den Zielen des Kuratoriums gehört die Sicherung des Rechts auf umweltverträglichen Natursport.

Einsatz für die einzelnen Gelände

Das Grundlagengutachten der Wildbiologischen Gesellschaft München ist in

Arbeit. Wir erwarten von dem Gutachten, daß es die Diskussion versachlicht, daß falsche Behauptungen über Störungen widerlegt werden und daß es zur naturfreundlichen Gestaltung unseres eigenen Flugverhaltens Hilfe leistet.

Zur Verstärkung der Position der Geländehalter ist als weiterer Mitarbeiter in der Geschäftsstelle ein Jurist tätig, der sich gezielt in dieses Spezialgebiet einarbeitet.

Versicherungen

Ab 1993 ist die gesetzliche Haftungssumme bei der Halterhaftpflicht von 850.000 auf 2,5 Mio. DM erhöht.

In zahlreichen und harten Verhandlungen mit dem Gerling Konzern wurde folgendes Ergebnis erreicht:

- ▶ Der Gerling Konzern übernimmt die neue Deckungssumme.
- ▶ Er erhöht die Deckung für verschuldete Personenschäden von derzeit 500.000 DM auf künftig 2,5 Mio. DM.
- ▶ Das alles kostet für 1993 keinen höheren Versicherungsbeitrag.

Personal

Der DHV versteht sich als Service-Unternehmen. Prinzip ist »gute und schnelle Arbeit für die Mitglieder«. Das erfordert hochqualifiziertes Personal, das

- ▶ professionell und fachkundig arbeitet,
- ▶ unabhängig und neutral ist,
- ▶ in ausreichender Zahl zur Verfügung steht,
- ▶ genügend gute Arbeitsräume hat und
- ▶ angemessen bezahlt wird.

Die Umfrage der Universität Bayreuth, (siehe Seite 32) über die Erwartungen der Mitglieder an ihren Verband zeigt, daß DHV-Kommission, Geschäftsstelle und Info-Redaktion bei ihrer Arbeit richtig liegen.

Sicht von außen?

Das sportliche Ansehen ist gut wie nie zuvor: Drei Europameister-Titel im Gleitschirmfliegen und der Worldcup-Gewinn.

Im nationalen Sportbereich ist der DHV Vorbild für andere: 1992 haben auch die Fallschirmspringer einen eigenständigen Verband gegründet.

Das international höchste Hängegleiter- und Gleitsegelgremium, das FAI-Committee CIVL hat den DHV-Referenten Klaus Tänzler als verantwortlichen Koordinator für Hängegleiten und Gleitsegeln für die Interessenvertretung gegenüber den EG-Behörden gewählt.

Die Beleihung des DHV durch den Bundesminister für Verkehr steht auf solider gesetzlicher Grundlage unmittelbar bevor und wird auf die Geländezulassungen erweitert.

Das deutsche Wort »Gütesiegel« hat sich weltweit in vielen Sprachen eingebürgert.

Finanziell ist der DHV gesund. Nach 12 beitragsstabilen Jahren ist auch für 1993 keine Beitragserhöhung erforderlich.

Die allgemeine Luftfahrtzeitschrift Aerokurier 9/92 schreibt auf Seite 90: »Der äußerst effektive Deutsche Hängegleiterverband ist da ein gern zitiertes Beispiel. Von einem Anfangsbestand von nur wenigen hundert Mitgliedern hat er sich in 10 Jahren zu der kompetenten Institution in Sachen Hängegleiten und Gleitschirmfliegen in Deutschland entwickelt. Heute ist er Interessensachverwalter von fast 30.000 Sportlern.«



Danke für die Rückenstärkung !

Die Satzung ist geändert. Das war der Mehrheitswunsch der Mitglieder bei der Umfrage im Frühjahr und es war die klare Entscheidung bei der Jahrestagung.

Der DHV hat damit ein Stück Lebendigkeit eingebüßt, aber ein großes Stück an innerer Stabilität und damit Stärke nach Außen gewonnen. Die Regionalversammlungen bringen den DHV näher zu den Mitgliedern und das Delegiertensystem gibt der Einflußnahme von Interessengruppen wenig Chance.

Daß der Umbau des DHV geglückt ist, hat seinen Grund im Engagement all derer, die zur Tagung gekommen sind oder ihre Stimmvollmacht gegeben haben. Euch persönlich danke! Ihr habt gesehen, worum es geht, und habt gehandelt.

Ich danke Euch auch für das überzeugende Votum bei der Vorstandswahl. In dreizehnjährigem Tun an dieser Stelle lassen sich manche Fehler und Härten nicht vermeiden und die Gruppe der Betroffenen wächst stetig. Aber auch diese Betroffenen haben bei der Wahl ihren persönlichen Ärger heruntergeschluckt und das ehrt sie.

In die Vorstandschaft wurden Bob Baier und Peter Cröniger als neue Vorstände hineingewählt. Herzlich willkommen! Der DHV ist für die künftigen Aufgaben bestens gerüstet!

*Peter Janssen
Vorsitzender*



Foto: Charlie Jöst

Tätigkeitsbericht der DHV-Kommission

Der Deutsche Hänggleiterverband blickt seit seiner Gründung im November 1979 auf ein 13-jähriges Bestehen zurück. Am Stichtag 1.10.1992 gehörten dem DHV 28.383 Mitglieder an.

Die Kommission

Gewählte Kommission (stimmberechtigt): Vorsitzender *Peter Janssen*, stellvertretender Vorsitzender *Stefan Eyler*, Fachreferent für Sport *Toni Bender*, Fachreferent für Finanzen *Lambert Stäppgens*, Fachreferent für Ausbildung *Klaus Tänzler*, Fachreferent für Sicherheit *Peter Urban*, Fachreferent für Technik *Hans-Peter Zepf*.

Ernannte Regionalbeiräte (nur beratend): Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt *Michael Barth*, Mecklenburg-Vorpommern *Horst Düsterhöft*, Niedersachsen, Bremen und Westfalen (Ost/Lippe) *Detlef Gehrman*, Nordrhein-Westfalen (West) und Hessen *Arno Gröbner*, Berlin und Brandenburg *Helge Krause-Lindner*, Hamburg, Schleswig-Holstein *Peter Urban*, Baden-Württemberg *Dr. Reinhart Wolfer*.

Ernannte Fachbeiräte (nur beratend): Überlandflug *Helmut Denz*, Flug-

sicherung und Luftraum *Günter Dorn*, Gleitsegeln *Reinhard Franke*, Schleppausbildung *Arno Gröbner*, Schlepptechnik *Helmut Großklaus*, Gleitflugzeuge *Knut von Hentig*, Medien *Charlie Jöst*, Frauenleistungssport *Gabriele Mlinski*, Pilotenprüfungen *Peter Rieger*, UL-Schlepp *Albert Schulze-Oechtering*, Medizin *Dr. Gerhard Steinberg*.

Die Geschäftsstelle

Wolfgang Gerteisen (Geschäftsführer bis 31.8.1992), *Claudia Greiffenberg* (Verwaltungsleiterin seit 1.9.1992), *Caroline Fürst*, *Regina Glas*, *Christina Leidg-schwendner*, *Kerstin Otto*, *Gabi Schoner*, *Barbara Lacrouts* (Sekretärinnen), *Sepp Gschwendtner* (Pressereferent), *Michael Hoebel* (Rechtsreferent), *Bernd Schmidler* (Geschäftsleiter Technik).

Neben der Neuaufnahme von 3.240 Mitgliedern und der Bearbeitung einer ähnlichen Zahl an Versicherungsanträgen mußten 817 Pilotenprüftermine ab-

gewickelt und die zugehörigen Befähigungsnachweise ausgestellt werden. Die Mitgliedsbeiträge blieben stabil.

Im einzelnen:

- ▶ Mitgliederbetreuung: Namens-, Vereins- und Adressenlisten, Mitgliedsausweise, Verbandsbeiträge, Auskünfte, Anfragen;
- ▶ Gruppenversicherung: Versicherungsanträge, Versicherungsprämien, Schadensabwicklung;
- ▶ Pilotenprüfungen: Prüftermine, Prüfererteilung, Prüfungsunterlagen, Befähigungsnachweise;
- ▶ Fluglehrerlehrgänge: Einladung, Unterlagen, Fluglehrerausweise;
- ▶ Gütesiegel: Eingangs- und Schlußbearbeitung, Koordination, Gütesiegelplaketten;
- ▶ Kennzeichnung: Anträge, Prüfung, Erteilung, Registrierung;
- ▶ Ein- und Verkauf: Fragenkataloge, Gütesiegelforderungen, Flugbücher, Rettungsschnüre, Büromaterial etc.;

- ▶ Rechnungswesen: Rechnungen, Mahnungen, Buchführung;
- ▶ Schreibearbeiten: Briefe, Schriftsätze, Protokolle, Listen, Formulare, Rundschreiben und Sicherheitsmitteilungen an Vereine, Hersteller, Fluglehrer, Flugschulen, Piloten;
- ▶ Sportveranstaltungen und Ligen: Organisation, Schriftwechsel, Meldeunterlagen;
- ▶ Telefondienst, Posteinlauf, -auslauf, -verteilung;
- ▶ Kommissionssitzungen: Vorbereitung, Entscheidungsvorschläge, Durchführung der Entscheidungen;
- ▶ DHV-Info: Manuskript und Versandvorbereitung;
- ▶ Filmverleih, Zeitschriftendurchsicht;
- ▶ und vieles mehr ...

Wettbewerbssport

Toni Bender (gewählter Referent), *Klaus Tänzler* (Referatsleiter), *Helmut Denz* (Beirat), *Kai Ehrenfried* (Streckenflugpokal-Auswertung), *Wolfgang Gerteisen* (Teamchef Gleitsegeln), *Richard Hermann* (Teamchef Drachenfliegen), *Raimund Rud* (Teamchef Frauen-Drachenfliegen);

Gemäß Vereinbarung zwischen DHV und DAeC wurde der Wettbewerbssport 1992 vom Deutschen Hängegleiterverband betreut. Richard Hermann leitete 1992 die Deutsche Hängegleiter-Liga und -Nationalmannschaft. Wolfgang Gerteisen die Gleitsegel-Liga und -Nationalmannschaft. Für den Nachwuchs wurde durch die Junior-Challenge gesorgt. Der Deutsche Streckenflugpokal fand für Hängegleiten und Gleitsegeln statt. Höhepunkt war der Sieg in allen 3 Wertungen bei der Europameisterschaft im Gleitsegeln in Slowenien.

Im einzelnen:

- ▶ Mitorganisation der Landesmeisterschaften im Hängegleiten;
- ▶ Mitorganisation bei der Bayrischen Meisterschaft im Gleitsegeln;
- ▶ Mitorganisation bei der Deutschen Meisterschaft Drachenfliegen,
- ▶ Mitorganisation bei der German Open Gleitsegeln, Ausrichter;
- ▶ Auswertung der Dokumentation für den Deutschen Streckenflugpokal im Drachenfliegen und Gleitsegeln;

- ▶ Organisation und Durchführung der Junior-Challenge Drachenfliegen;
- ▶ Organisation und Durchführung der Junior-Challenge Gleitsegeln;
- ▶ Organisation und Durchführung der Ladies-Challenge Drachenfliegen;
- ▶ Unterstützung der Deutschen Hängegleiter-Liga und Entsendung der Nationalmannschaft;
- ▶ Unterstützung der Deutschen Gleitsegel-Liga und Entsendung der Nationalmannschaft;

Technik

Hans-Peter Zepf (gewählter Referent), *Bernd Schmidtler* (Geschäftsleiter Technik), *Gerhard Bortz* (Prüfer), *Helmut Großklaus* (Prüfer Schlepp), Testpiloten: *Michael Bethmann* (Gleitsegel), *Harry Buntz* (Gleitsegel), *Markus Hanfstängl* (Hängegleiter), *Christof Kratzner* (Hängegleiter), *Tilmann von Mengershausen* (Hängegleiter), *Hannes Weininger* (Gleitsegel), *Kerstin Otto* (Sekretärin).

Wesentliche Aufgabe der Flugsicherheit ist die Gerätetechnik, alleine schon deshalb, weil technisch bedingte Unfälle weitgehend vermeidbar sind. Der im internationalen Vergleich sehr gute Sicherheitsstandard konnte durch Verfeinerung der Prüfverfahren weiter verbessert werden. Die europäische Normierung für Gleitsegel schreitet voran.

Im einzelnen:

- ▶ Einrichtung einer Datenbank in der Geschäftsstelle;
- ▶ Ausbau eines Lagerraums als Archiv für die Mustergeräte;
- ▶ Tuning eines Prüffahrzeugs;
- ▶ Durchführung der technischen Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr für Hängegleiter, Gleitsegel, Rettungssysteme, Gurtzeuge, Schleppgeschirre, Startwinden;
- ▶ Mitwirkung an internationaler Normierung der technischen Gleitsegelprüfungen;
- ▶ 16 Gütesiegel für Hängegleiter;
- ▶ 62 Gütesiegel für Gleitsegel;
- ▶ 8 Gütesiegel für Hängegleiter-Gurtzeuge;
- ▶ 18 Gütesiegel für Gleitsegel-Gurtzeuge;
- ▶ 5 Gütesiegel für Hängegleiter-Rettungsgeräte;
- ▶ 19 Gütesiegel für Gleitsegel-

Rettungsgeräte;

- ▶ 2 Gütesiegel für Schleppgeschirre;
- ▶ 2 Gütesiegel für Schleppwinden;
- ▶ 12 Umschreibungsverfahren für im Ausland geprüfte Hängegleiter;
- ▶ diverse Einzelstückprüfverfahren;
- ▶ diverse Gütesiegel-Änderungsverfahren;
- ▶ diverse Prototypen-Genehmigungen.

Flugsicherheit

Peter Urban (gewählter Referent), alle Kommissionsmitglieder und Mitarbeiter.

Aufrechterhaltung und Steigerung der Flugsicherheit ist der zentrale Bereich der DHV-Arbeit. Die Frage »Wie können Unfälle verhindert werden, ohne gleichzeitig den Drachenflug- und Gleitschirmsport über das notwendige Maß hinaus zu reglementieren?« steht seit jeher im Vordergrund. Die Flugsicherheit durchzieht wie ein roter Faden alle Fachreferate.

Spezielle Tätigkeiten

im Sicherheitsreferat:

- ▶ Erfassung aller bekanntgewordenen Unfälle;
- ▶ Auswertung der erfaßten Unfälle;
- ▶ Flugunfallgutachten für das Luftfahrt-Bundesamt und für andere Staatsbehörden;
- ▶ Geländegutachten für die Zulassungsverfahren der regionalen Luftämter;
- ▶ Untersuchung von Unfallgeräten;
- ▶ Veröffentlichung von Unfallberichten im Sicherheitsjournal des DHV-Info;
- ▶ Sicherheitsmitteilungen in Zusammenarbeit mit den Geräteherstellern;
- ▶ Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Ausland, Informationsaustausch über gefährliche Fluggeräte;
- ▶ Forschungsarbeit über Alterungsschäden an Gleitsegeln.

Ausbildung

Klaus Tänzler (gewählter Referent), *Horst Barthelmes* (Schlepp), *Peter Rieger*, *Arno Gröbner*, *Albert Schulze-Oechtering* (Beiräte), *Caroline Fürst*, *Barbara Lacrouts* (Sekretärinnen).

Neben der Technik bildet die Ausbildung einen weiteren Schwerpunkt der Sicherheitsarbeit. Um die Windenschlepp-Ausbildung in den Bereichen Hängegleiten und Gleitsegeln den ge-

VERBANDSARBEIT

stiegenen Piloten-Anforderungen anzupassen, wurden die Prüffragenkataloge für Windschleppberechtigung für Hängegleiter- und Gleitsegelpiloten sowie der Prüffragenkatalog für die Windenfahrerberechtigung für Hängegleiter und Gleitsegeln überarbeitet.

Im einzelnen:

- ▶ Durchführung der Ermächtigung durch den Bundesminister für Verkehr zur Erteilung aller Arten von Befähigungsnachweisen für Piloten und Fluglehrer;
- ▶ Betreuung, Anleitung und Überwachung von Fluglehrern und Ausbildungsstätten;
- ▶ 1 Fluglehrer-Assistentenlehrgang Hängegleiten;
- ▶ 1 Fluglehrer-Lehrgang Hängegleiten
- ▶ 1 Fluglehrer-Lehrgang Gleitsegeln;
- ▶ 1 Fluglehrer-Assistentenlehrgang Gleitsegeln;
- ▶ 1 Fachseminar für Gleitsegel-Doppelsitzerlehrer;
- ▶ 1 Fachseminar für Hängegleiter-Doppelsitzerlehrer;
- ▶ 2 Prüfseminare;
- ▶ 113 Anerkennungsverfahren für Schlepp-, A-Theorie- und B-Theorie-Ausbildungsstätten Hängegleiten;
- ▶ 92 Anerkennungsverfahren für Schlepp-, A-Theorie- und B-Theorie-Ausbildungsstätten Gleitsegeln;
- ▶ 319 Pilotenprüftermine Hängegleiten;
- ▶ 498 Pilotenprüftermine Gleitsegeln;
- ▶ 3894 Befähigungsnachweise;
- ▶ 17 Selbstpackerkurse für Rettungsgeräte.

Winden- und UL-Schlepp

Horst Barthelmes (DHV-Serviceestelle), *Arno Gröbner*, *Helmut Großklaus*, *Albert Schulze-Oechtering* (Beiräte).

Gleitsegel- und UL-Schlepp sind etabliert. Doppelsitzerschlepp mit Hängegleitern wurde zur Routine.

Im einzelnen:

- ▶ Einrichtung der DHV-Serviceestelle für Schlepp;
- ▶ Erprobungsprogramm für Hängegleiter-Doppelsitzerschlepp;
- ▶ Fachlehrausbildung;
- ▶ Windenfahrerausbildung und- prüfung;
- ▶ Zahlreiche Schlepp-Prüftermine;

Kontakte zu Behörden

Peter Janssen (Jurist)

Das Luftverkehrsgesetz ist seit August 1992 geändert. Das Bundesverkehrsministerium bereitet die neue Rechtsverordnung für Luftsportgeräte vor und der DHV als fachlich kompetente Stelle wirkt an diesem Vorhaben mit.

Im einzelnen:

- ▶ Erarbeitung von Entwürfen und Stellungnahmen zum neuen Luftrecht;
- ▶ Gespräche mit dem Bundesverkehrsministerium;
- ▶ Gespräche mit Länderbehörden;
- ▶ Gespräche mit dem Luftfahrt-Bundesamt;
- ▶ Gespräche mit der Bundesanstalt für Flugsicherung.

- ▶ Flugunfallgutachten für das Luftfahrt-Bundesamt;
- ▶ Geländegutachten für Länderbehörden;
- ▶ Gemeinsame Lösung von Rechts- und Sicherheitsproblemen;

Gelände und Naturschutz

Peter Janssen, *Sepp Gschwendtner*, *Michael Hoebel* in Zusammenarbeit mit dem Ausbildungsreferat, der Wildbiologischen Gesellschaft München und speziellen Fachleuten.

Beschränkungen des Drachen- und Gleitschirmfliegens dürfen nicht als Alibi für anderweitige Versäumnisse erhalten. Andererseits muß umweltgerechtes Verhalten für jeden Piloten selbstverständlich sein. Sachlicher Dialog baut »Fronten« ab.

Einnahmen 1991

Bezeichnung	Gesamtbetrag
Beiträge	1.908.106,53
Pilotenprüfungen	514.553,27
Lehrgänge	104.510,74
Einnahmen Spenden	137,00
Geräteprüfungen	554.453,95
Gütesiegelplaketten und Stempel	135.343,37
Sportbetrieb	12.598,13
Flugschulanerkennungen	2.570,09
Inserate Info	116.022,56
Info-Abo für Ausländer	241,22
Filmverleih, Videoverkauf	6.985,98
Rettungsschnüre, Lernausweise, Gütesiegelforderungen, Aufnäher	21.500,33
Broschüren, Karten, Bücher	94.551,97
T-Shirts	1.679,82
Kennzeichenerteilung	25.457,93
Kostenerstattung Versicherung	61.746,00
sonstige Büroleistungen	21.341,12
Zinsen	161.790,75
Summe Einnahmen	3.743.591,12
abzüglich Summe Ausgaben	3.660.196,50
Überschuß	83.394,62

Im einzelnen:

- ▶ Beratung und Unterstützung der Geländehalter;
- ▶ Verhandlung mit Behörden in Gelände- und Naturschutzfragen;
- ▶ Sammlung und Auswertung von Gerichtsentscheidungen;
- ▶ Aufklärung der Allgemeinheit in den Medien;
- ▶ Aufklärung der Piloten in der Fachpresse;
- ▶ Wildbiologisches Grundlagengutachten;
- ▶ Konfliktlösungen für Fluggebiete;
- ▶ Konzept für Modellstartplatz;
- ▶ Stellungnahmen zu Natur- und Landschaftsschutzverordnungen;
- ▶ Überarbeitung der Empfehlungen für Verhalten in der Natur;
- ▶ Naturschutz als Unterrichtsstoff für Fluglehrer und Piloten;
- ▶ Verhandlungen mit Parlama-

- riern, mit Naturschutzvertretern und mit Behörden aller Ebenen;
- ▶ Verbindung zu anderen Organisatoren für Natursport;
- ▶ Mitinitiative für die Gründung des Kuratoriums Sport und Natur.

Öffentlichkeitsarbeit

Peter Janssen, Sepp Gschwendtner
(Pressereferent)

Besonders der Gleitsegelsport diente als Zielscheibe öffentlicher Kritik. Sachlich und energisch wurden Fehlinformationen richtiggestellt und der eigene Standpunkt vertreten. Hinsichtlich der DHV-Mitglieder galt das Hauptziel der Informationsarbeit, durch schnelle offene Mitteilungen die Flugsicherheit zu fördern und die Rahmenbedingungen für das Drachenfliegen und Gleitsegeln durch das DHV-Info an die Piloten heranzutragen.

Im einzelnen:

- ▶ DHV-Info, bisher 67 Ausgaben;
- ▶ kostenloser Versand an alle DHV-Mitglieder;
- ▶ Verteilung des DHV-Info an die österreichischen, schweizerischen und deutschen Vereine, an die Luftämter und an interessierte Behörden und Personen;
- ▶ Austausch mit zahlreichen in- und ausländischen Luftfahrtzeitschriften;
- ▶ Verleih der DHV-Filme an Vereine, Schulen, Behörden und andere Interessierte;
- ▶ Schaffung des neuen Videos »TEST«;
- ▶ Vorführung der DHV-Filme bei Vereinen und anderen Interessierten;
- ▶ Mitwirkung an Informationsveranstaltungen;
- ▶ Fernseh-, Rundfunk- und Pressebeiträge, Interviews, Erklärungen.

Zusammenfassung & Vorschau

Im Jahr 1992 wurde der rechtliche Grundstein für eine dauerhafte Rechtsposition des Gleitschirm- und Drachenfliegens gelegt. Die Einschränkungen durch den Naturschutz haben sich, auch international, verschärft und fordern in der Zukunft die ganze Kraft des Verbandes. ◀

Ausgaben 1991

Bezeichnung	Gesamtbetrag
Ausbildung: Vergütungen und Reisekosten	
Pilotenprüfungen	453.459,60 *
Lehrgänge	108.461,38 *
Technik: Vergütungen und Reisekosten technische Prüfer und Hilfspersonal, Unterhalt Meßwagen, Prüfgeräte, Raumkosten	513.756,35 *
Gütesiegelplaketten, Stempel	22.628,88 *
Sport: Trainingsmaßnahmen, Wettkämpfe, Reisekosten, Pokale, Urkunden, Ligen, Nationalmannschaften, Vergütungen Teamchefs und Hilfspersonal	226.411,61 *
DHV-Info	641.400,81
Filme, Video	26.902,69
Rettungsschnüre, Lernausweise, Aufnäher	28.038,00
Broschüren, Karten, Bücher	84.804,34
T-Shirts	2.060,10
Vergütungen und Reisekosten Kommission	169.922,94
Personalkosten und Personalreisekosten Geschäftsstelle	486.283,82
Porto, Telefon, Rollgeld, Zoll	192.448,46
Kopierer, Computer, Büromaterial, Druckkosten	337.079,09
Raumkosten	134.005,80
öffentliche Gebühren	6.942,35
DHV-Versicherungen	62.332,60
Zuschüsse an Vereine	12.715,47
DAeC-Beiträge	61.890,00
Buchhaltung und Beratung	12.432,43
nichtabzugsfähige Vorsteuern	76.219,78
Summe Ausgaben	3.660.196,50

* Diesen reinen Referatsausgaben sind die allgemeinen Ausgaben für Kommission, Geschäftsstellenpersonal, Porto und Telefon, Kopierer, Computer, Büromaterial, Raumkosten, Versicherungen etc. anteilig hinzuzurechnen. Erst die Summe von reinen Referatsausgaben und anteiligen allgemeinen Ausgaben ergibt die Gesamtkosten des Referats.

Protokoll

der 13. DHV-Jahrestagung am 17.10.1992 in Weilheim

Beginn: 14.40 Uhr, Ende: 22.30 Uhr

Teilnehmer: Gemäß Anwesenheitsliste.

Anwesend sind 449 stimmberechtigte Mitglieder. 2346 Vollmachten wurden vorgelegt. Die Gesamtstimmenzahl beträgt 2795.

1. Begrüßung

Birger Jentzsch, Vorsitzender des DC Cumulus Weilheim, eröffnet die Versammlung.

Peter Janssen begrüßt die anwesenden Mitglieder sowie Herrn Jürgensmann (BMV), Herrn Rieger (LBA) und die stellvertretende Bürgermeisterin Frau Spalinek.

Frau Spalinek spricht ein Grußwort.

2. Regularien und Beschlußfähigkeit

Beschluß (offene Abstimmung): Wolfgang Gerteisen wird zum Protokollführer gewählt.

Beschluß (offene Abstimmung): Kerstin Otto, Caroline Fürst, Christina Leidgschwendner, Gabi Schonner werden zu Stimmzählern gewählt; Leiter Benno Osowski.

Es wird festgestellt, daß die Einladung zur Jahrestagung 1992 form- und fristgerecht durch Abdruck im DHV-Info Nr. 66 und 67 den Mitgliedern zugegangen ist. Die Versammlung ist beschlußfähig.

3. Protokoll der Jahrestagung 1991

Beschluß (offene Abstimmung): Das Protokoll der Jahrestagung 1991 in Elzach wird genehmigt.

4. Bericht der Hängegleiterkommission

Die Vorstandsmitglieder berichten über ihre Arbeit und die Arbeit ihrer Referate. Die Einzelheiten ergeben sich aus dem Tätigkeitsbericht, der Bestandteil dieses Protokolles ist.

Peter Janssen: Neues Luftrecht, Naturschutz, Versicherungen, Personal, Status des DHV.

Hans-Peter Zepf: Technik

Klaus Tänzler: Ausbildung

Peter Urban: Sicherheit

Lampert Stäppgens: Finanzen

Toni Bender: Sport

Siegerehrung Deutsche Meisterschaft Gleitsegeln und Liga Hängegleiten, eingeleitet durch Videoaufnahmen von Charlie Jöst.

Ehrung der Europameister Gleitsegeln.

Erstaufführung des Videofilms »TEST« von Charlie Jöst.

Siegerehrung Deutscher Streckenflugpokal Hängegleiten und Gleitsegeln.

5. Bericht der Kassenprüfer

Die Kassenprüfer Rolf Rader und Uli Fuschlberger tragen den Kassenprüfbericht mit Beanstandungen und Empfehlungen vor. Peter Janssen nimmt für den Vorstand zu den einzelnen Punkten Stellung.

Die Kassenprüfer halten eine Fortsetzung der Prüfung und die Verschiebung der Entlastung der Kommission (Punkt 6 der Tagesordnung) in die Jahrestagung 1993 für erforderlich.

6. Entlastung der Kommission

Beschluß (geheime Abstimmung, 1776 Ja-Stimmen, 831 Nein-Stimmen, 139 Enthaltungen, 6 ungültige Stimmen): Die Kommission wird entlastet.

7. Neuwahl der Kommission

Beschluß (offene Abstimmung): Otto-Mäx Fischer wird zum Wahlleiter gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Vorsitzender

Kandidat: Peter Janssen

Beschluß (offene Abstimmung), 14 Gegenstimmen, 23 Enthaltungen): Peter Janssen wird zum Vorsitzenden gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Stellvertretender Vorsitzender

Kandidaten: Bob Baier, Stefan Eylert (abwesend, Einverständnis vorliegend).

Erster Wahlgang, Beschluß (geheime Abstimmung, Stefan Eylert 1320 Stimmen, Bob Baier 1288 Stimmen, 142 Enthaltungen, 15 ungültige Stimmen): Kein Kandidat erreicht die absolute Mehrheit.

Zweiter Wahlgang, Beschluß (geheime Abstimmung, Bob Baier 1381 Stimmen, Stefan Eylert 1262 Stimmen, 34 Enthaltungen, 1 ungültige Stimme): Bob Baier wird zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Technik

Kandidat: Hans-Peter Zepf

Beschluß (offene Abstimmung): Hans-Peter Zepf wird zum Fachreferenten für Technik gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Sicherheit

Kandidaten: Jürgen Hansmeyer, Peter Urban.

Beschluß (geheime Abstimmung, Peter Urban 2149 Stimmen, Jürgen Hansmeyer 415 Stimmen, 77 Enthaltungen, 1 ungültige Stimme): Peter Urban wird zum Fachreferenten für Sicherheit gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Antrag zur Tagesordnung von Peter Janssen: Die Wahl der weiteren Vorstände und die Behandlung des Tagesordnungspunkts Satzungsänderung sollen parallel stattfinden.

Beschluß (offene Abstimmung): Der Tagesordnungspunkt Satzungsänderung wird parallel zu den Wahlen behandelt. (Anmerkung: Zum leichteren Verständnis ist die Satzungsänderung unter Punkt 9 protokolliert.)

Fachreferent für Sport

Kandidat: Toni Bender

Beschluß (offene Abstimmung): Toni Bender wird zum Fachreferenten für Sport gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Finanzen

Kandidat: Lampert Stäppgens

Beschluß (geheime Abstimmung, 1417 Ja-Stimmen, 750 Nein-Stimmen, 207 Enthaltungen): Lampert Stäpgens wird zum Finanzreferenten gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Ausbildung

Kandidaten: Peter Cröniger, Knut von Hentig (zieht zurück), Günter Koch.

Beschluß (geheime Abstimmung, Peter Cröniger 1933 Stimmen, Günter Koch 280 Stimmen, 35 Enthaltungen): Peter Cröniger wird zum Fachreferenten für Ausbildung gewählt. Er nimmt die Wahl an.

8. Neuwahl der Kassenprüfer

Kassenprüfer 1

Kandidaten: Helmut Fehr, Claus Matthias, Benno Osowski, Burkhard Schulte, Wolfgang Sulzmaier (Vorschlag ungültig).

Erster Wahlgang, Beschluß (geheime Abstimmung, Helmut Fehr 1038 Stimmen, Benno Osowski 909 Stimmen, Claus Matthias 102 Stimmen, Burkhard Schulte 102 Stimmen, 42 Enthaltungen, 1 ungültige Stimme): Kein Kandidat erreicht die absolute Mehrheit. Claus Matthias zieht seine Kandidatur zurück.

Zweiter Wahlgang, Beschluß (geheime Abstimmung, Helmut Fehr 990 Stimmen, Benno Osowski 894 Stimmen, Burkhard Schulte 66 Stimmen, 2 Enthaltungen, 8 ungültige Stimmen): Helmut Fehr wird zum Kassenprüfer gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Kassenprüfer 2

Kandidaten: Agnes Olf, Benno Osowski, Christoph von Platen, Burkhard Schulte, Uwe Schweizer.

Erster Wahlgang, Beschluß (geheime Abstimmung, Benno Osowski 768 Stimmen, Christoph von Platen 355 Stimmen, Agnes Olf 296 Stimmen, Burkhard Schulte 79 Stimmen, Uwe Schweizer 68 Stimmen, 28 ungültige Stimmen, 14 Enthaltungen): Kein Kandidat erreicht die absolute Mehrheit. Burkhard Schulte und Uwe Schweizer ziehen ihre Kandidatur zurück.

Zweiter Wahlgang, Beschluß (geheime Abstimmung, Benno Osowski 839 Stimmen, Agnes Olf 334 Stimmen, Christoph von Platen 211 Stimmen, 8 Enthaltungen): Benno Osowski wird zum Kassenprüfer gewählt. Er nimmt die Wahl an.

9. Satzungsänderung

Peter Janssen stellt die geplante Satzungsänderung vor, wie sie im DHV-Info 66 veröffentlicht ist.

Die Abänderungsanträge zum veröffentlichten Änderungstext werden behandelt. (Anmerkung: Protokolliert sind nur die Abänderungsanträge, die von der Versammlung angenommen wurden.)

Antrag Walter Rackl: In § 24 b Absatz III soll der Mindestanteil von einem »Viertel« auf ein »Zehntel« verringert werden.

Beschluß (offene Abstimmung): Der Antrag wird angenommen.

Antrag Helmut Fehr: § 24 Satz 1 soll durch folgenden Wortlaut ersetzt werden:

»Die Finanzen des Verbandes werden jährlich von einem vereidigten Buch- oder Wirtschaftsprüfer geprüft. Darüberhinaus prüfen zwei von der Jahrestagung gewählte Mitglieder die Finanzen im Hinblick auf Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit.«

Beschluß (offene Abstimmung): Der Antrag wird angenommen.

Antrag Helmut Fehr: § 25 a Absatz II soll dahingehend geändert werden, daß die Regionalbeiräte von der Regionalver-

DHV in Zahlen

Stand 1.10.1992

Mitglieder	
gesamt	28383
weiblich	2632
männlich	25751
Vereinsmitglieder	11296
Direktmitglieder	17087
Vereine gesamt	255
Befähigungsnachweise	
Piloten gesamt	26946
Hängegleiten	13795
Gleitsegeln	13151
davon mit Zusatzberechtigung	
Hängegleiterschlepp	2876
Hängegleiterwindenfahrer	798
Hängegleiter-UL-Schlepp	431
Gleitsegelschlepp	1559
Gleitsegelwindenfahrer	250
Fluglehrer	
gesamt	484
Drachenfluglehrer	276
Gleitsegellehrer	208
Ausbildungsstätten	
gesamt	205
Hängegleiten	92
Gleitsegeln	113
davon mit Zusatzberechtigung	
Hängegleiterwindenschlepp	51
Hängegleiter-UL-Schlepp	10
Gleitsegelwindenschlepp	31
Gütesiegel	
gesamt	810
Hängegleiter	233
Hängegleitergurtzeuge	93
Hängegleiterrettungsgeräte	37
Gleitsegel	285
Gleitsegelgurtzeuge	107
Gleitsegelrettungsgeräte	37
Startwinden	4
Schleppgeschirre	14
Kennzeichen	
gesamt	9231
Hängegleiter	5545
Ultraleichtflugzeuge	2916
Gleitsegel	820

VERBANDSARBEIT

sammlung gewählt werden. Neuer Wortlaut:

»Die Kommission ist beratend tätig. Die Fachbeiräte und die leitenden Mitarbeiter werden von der Vorstandschaft ernannt, die Regionalbeiräte von der Regionalversammlung gewählt. Die Ernennung von Fachbeiräten und leitenden Mitarbeitern erfolgt nach fachlichem Bedarf, die Wahl von Regionalbeiräten entsprechend der regionalen Mitgliederverteilung.«

Beschluß (offene Abstimmung): Der Antrag wird angenommen.

Antrag Ingo Westerboer: Die Abstimmung über die Satzungsänderung soll geheim erfolgen.

Beschluß (offene Abstimmung): Der Antrag auf geheime Abstimmung wird abgelehnt.

Antrag Peter Janssen: Die Satzung soll gemäß der vorgelegten und im DHV-Info Nr. 66 veröffentlichten Fassung, mit den vorher beschlossenen Abänderungen, geändert werden.

Beschluß (offene Abstimmung, Zweidrittelmehrheit): Der Antrag wird angenommen.

Frage von Peter Janssen als Versammlungsleiter an die Versammlung, ob ein Teilnehmer die Feststellung der Zweidrittelmehrheit beanstandet. Ergebnis: Keine Beanstandung.

10. Anträge

Antrag Jogi Obermeier: »Die Kommission (der Vorstand) wird beauftragt, ihren Wirtschaftsplan für das Jahr 1994 der Jahrestagung 1993 zur Genehmigung vorzulegen.«

Beschluß (offene Abstimmung): Der Antrag wird angenommen.

Antrag 1 Uli Kurrle: »Wiederaufnahme von Verhandlungen mit dem SHV, um eine rasche gegenseitige Anerkennung der Gleitsegelgütesiegel zu erreichen.«

Beschluß (offene Abstimmung): Der Antrag wird angenommen.

Antrag 2 Uli Kurrle: »Bei der Einigung zu dringen, daß zukünftige Gleitsegelprüfungen allgemein gültigen Prüfkriterien entsprechen und somit reproduzierbar sind.«

Beschluß (offene Abstimmung): Der Antrag wird angenommen.

Antrag 3 Uli Kurrle: »Gründung einer Arbeitsgruppe aus den DHV-Testpiloten und Herstellern, die diese Testkriterien erstellen und bestehende Testkriterien überarbeiten, auf ihre Reproduzierbarkeit überprüfen und gegebenenfalls mit dem SHV abstimmen.«

Beschluß (offene Abstimmung): Der Antrag wird abgelehnt.

11. Ort und Termin der Jahrestagung 1993

Vorschläge. Trier, Hamburg, Berlin, Schwangau, Elpe. Trier, Hamburg und Schwangau ziehen zurück.

Beschluß (geheime Abstimmung, Berlin 1366 Stimmen, Elpe 832 Stimmen, 83 Enthaltungen): Die Jahrestagung 1993 findet in Berlin statt.

Antrag Peter Janssen: Den Termin soll nicht die Jahrestagung beschließen, sondern die Vorstandschaft festlegen.

Beschluß (offene Abstimmung): Der Antrag wird angenommen.

12. Anregungen und Wünsche

Werden nicht vorgebracht.

Gmund, 20 Oktober 1992

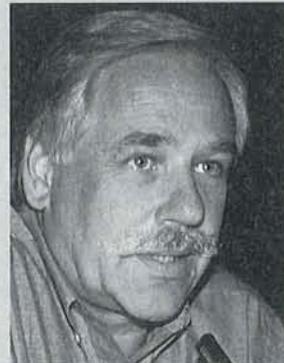
Wolfgang Gerteisen
Protokollführer

Peter Janssen
Vorsitzender



Bob Baier

31, Maschinenbaumeister, vierfacher Gewinner der Drachennliga, seit 1985 im Nationalteam, neuer zweiter Vorsitzender.



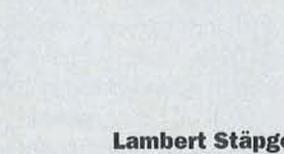
Peter Urban

52, Diplom Kaufmann, Drachenflieger und Gleitschirmpilot, Sicherheitsreferent, Vorsitzender des Hamburger Vereins.



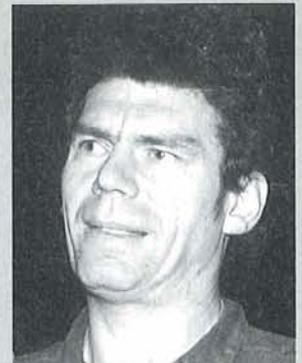
Hans-Peter Zepf

35, Diplom Physiker aus Baden-Württemberg, Technikreferent, Segelflug- und Gleitschirmlehrer, Drachenflieger.



Lambert Stäppgens

48, Steuerberater und vereidigter Buchprüfer in Köln, Finanzreferent, Drachenflieger.



Peter Janssen

44, Rechtsanwalt, DHV-Gründungsmitglied und seither Vorsitzender, 1974 ein Drachenflugpionier, Gleitschirmausbildung.



Toni Bender

33, Profi-Pilot, Sportreferent, Deutscher Meister 1988 Drachen und Gleitschirm, WM-Vierter 91 Gleitschirm.



Peter Cröniger

37, Sportlehrer und Flugkapitän in München, neuer Ausbildungsreferent, Drachen- und Gleitschirmlehrer, DHV-Lehrteam.



Neue DHV-Gütesiegel

Gleitsegelgurtzeuge

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetr.
GS-03-108-92	Liga Integral	Vonblon Elmar/Wörl Günter
GS-03-109-92	UP Action LX	Schneider Ernst
GS-03-110-92	North Action LX	North Sail
GS-03-114-92	CC-Top	Moyes Europe

Hängegleiterrettungssysteme

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetr.
02-037-92	Revolution 2 HG	Finsterwalder-Charly

Hängegleitergurtzeuge

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetr.
03-093-92	Gazelle	Dimensione Volo

Hängegleiter

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetr.	Klasse
01-232-92	Supersport 143	Wills Wing/Kaiser Wolfgang	1-2
01-235-92	Brazil 169	Icaro 2000/Teich Hubert	2-3
01-236-92	Brazil 155	Icaro 2000/Teich Hubert	2-3
01-237-92	Moyes XS 142 Italia	Icaro 2000/Teich Hubert	3
01-242-92	Sting 154 XC	Skyline	2
01-243-92	Blitz 137	Skyline	2-3
01-244-92	Vektor	Thalhofer Team	1-2

Umgeschriebene ausländische Zertifikate

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetr.	Klasse
01-233-87	Mars 170	Moyes/Moyes-Europe	1-2
01-234-83	GT 170	Moyes/Moyes-Europe	3
01-238-90	HP AT 145	Wills Wing/Fly Flugsport	3
01-239-90	HP AT 158	Wills Wing/Fly Flugsport	3
01-240-88	Sport 150	Wills Wing/Fly Flugsport	2-3
01-241-86	Sport 167	Wills Wing/Fly Flugsport	2

Gleitsegel

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetr.	Klasse
GS-01-264-92	Stellar 31	UP/Schneider Ernst	2
GS-01-265-92	Katana 51	UP/Schneider Ernst	3
GS-01-266-92	Stellar 33	UP/Schneider Ernst	2
GS-01-267-92	Maui 28	Albrecht Ilona	2
GS-01-268-92	Dimension 30	Gregorini Rico/North Sail	2
GS-01-269-92	Zirro 25	Kras/Stiebritz Flugsportservice	3
GS-01-270-92	Atoll 110	Falhawk/Mages	2-3
GS-01-271-92	Atoll 100	Falhawk/Mages	2
GS-01-272-91	P 40/26	Aerosport International	2
GS-01-273-92	Asterope 25	ITV/Breuer	1-2
GS-01-274-92	Bliss Medium	Fly Market	2
GS-01-275-92	Bliss Large	Fly Market	2
GS-01-276-92	Aerologic 55	Fly Market	2-3
GS-01-277-92	Dream A3 26	Flight Design	2 G
GS-01-278-92	Dream A3 24	Flight Design	2 G
GS-01-279-92	P 40/29	Aerosport International	2
GS-01-280-92	Primo 22	Orion Flugsport/Krippendorf	2-3
GS-01-281-92	Space 27	Edel/Finsterwalder-Charly	2
GS-01-282-92	Space 24	Edel/Finsterwalder-Charly	2
GS-01-283-92	Dream A3-22	Flight Design	1-2 G
GS-01-284-92	Stellar 31 S	UP/Schneider Ernst	2-3
GS-01-285-92	Katana 47 S	UP/Schneider Ernst	3
GS-01-286-92	P 40 Biplane	Aerosport International	2
GS-01-287-92	Comanche 29	Firebird	2 G
GS-01-288-92	AT 1 / 21	Bichlmeier Claus	2

Klassifizierung:

- 1** = für Piloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z. B. weil sie selten fliegen.
 - 2** = für Piloten, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis A haben und genußvolles Fliegen vorziehen.
 - 3** = für Piloten, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis B haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen.
 - E** = Spezielle Einweisung erforderlich, z. B. wegen ungewöhnlicher Steuerung.
 - G** = Spezielles Gurtzeug erforderlich, sonst besteht kein Betriebstüchtigkeitsnachweis.
- Die Klassifizierung erstreckt sich auf Flugverhalten und Bedienung der Geräte, nicht auf deren Flugleistung.



GLÖCKNER FLUGSPORT
 KNAUERSTRASSE 13
 D-8500 NÜRNBERG
 (06) 09 11-26 60 80
 FAX: 26 60 79

**SCHULUNG • BERATUNG • VERKAUF •
 BETREUUNG • SERVICE •
 SICHERHEITSTRAINING MIT
 WALTER HOLZMÜLLER •
 BESUCHT UNS AUF DER INDUGA !**

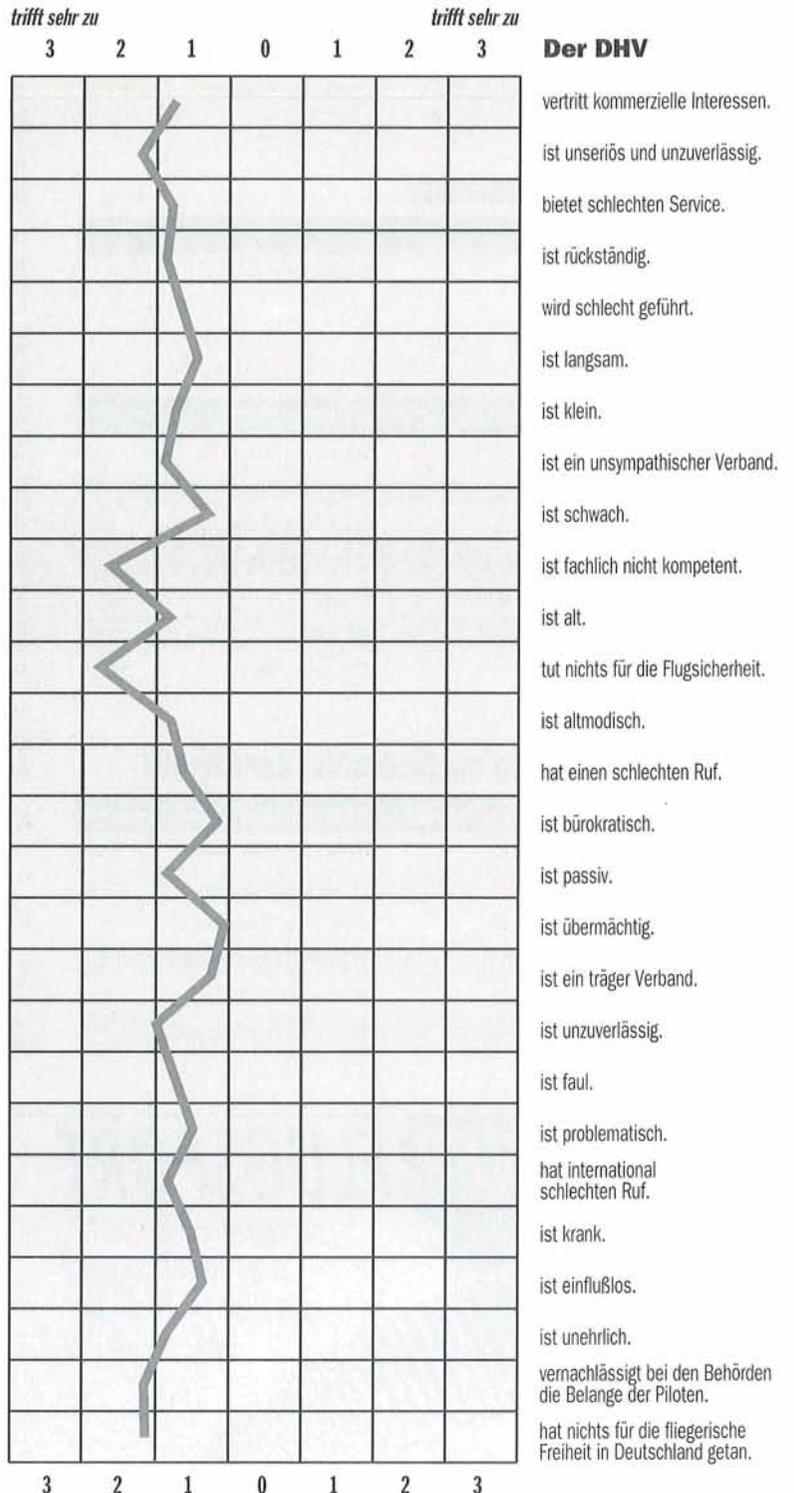
DHV in den Augen seiner

Die Universität Bayreuth – Institut für Sport-Wissenschaften – hat in einer Diplomarbeit die Erwartungen der DHV-Mitglieder von ihrem Verband erforscht. Bearbeiter war Udo Bischoff. Befragt wurden 1.000 DHV-Mitglieder, die nach den statistischen Verteilungsgrundsätzen ausgewählt waren. Die Auswertung der einzelnen Fragen erfolgte nach verschiedenen Pilotengruppen, also getrennt nach Drachen- und Gleitschirmpiloten, und innerhalb dieser Gruppen nochmals getrennt nach Wohnsitz im nördlichen, östlichen oder südlichen Deutschland. Die getrennte Auswertung dieser einzelnen Gruppen und Untergruppen hat gezeigt, daß es zwischen ihnen praktisch keine Meinungsunterschiede gibt. Die jeweiligen Durchschnittswerte und Kurven sind nahezu deckungsgleich.

Der DHV

- ist ein echter Pilotenverband.
- ist seriös und zuverlässig.
- bietet gute Serviceleistungen.
- ist fortschrittlich.
- wird gut geführt.
- ist schnell.
- ist groß.
- ist ein sympathischer Verband.
- ist stark.
- ist fachlich kompetent.
- ist jung.
- tut etwas für die Flugsicherheit.
- ist modern.
- hat einen guten Ruf.
- ist unbürokratisch.
- ist aktiv.
- hat die richtige Stärke.
- ist ein dynamischer Verband.
- ist zuverlässig.
- ist tüchtig.
- ist unproblematisch.
- hat international guten Ruf.
- ist gesund.
- ist einflußreich.
- ist ehrlich.
- setzt sich bei den Behörden für die Belange der Piloten ein.
- hat viel für die fliegerische Freiheit in Deutschland getan.

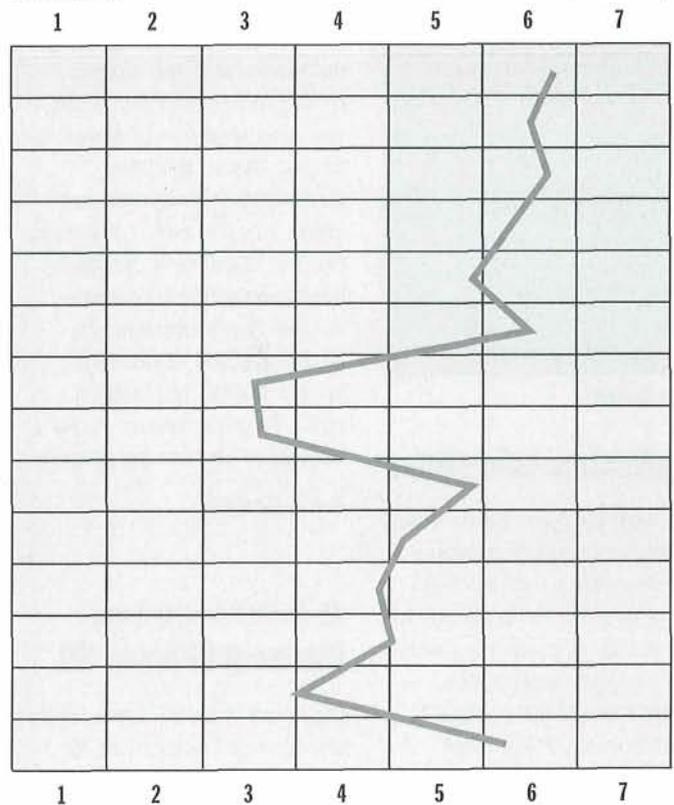
Eigenschaften des DHV



Mitglieder

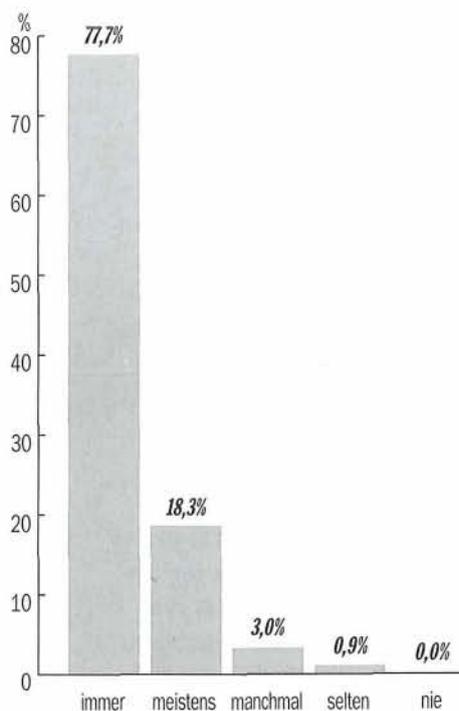
Aufgaben des DHV

total unwichtig äußerst wichtig



- Gerätezulassung ?
- Pilotenprüfungen ?
- Flugschulkontrolle ?
- Geländezulassungen ?
- DHV-Versicherungen ?
- Auseinandersetzung mit Naturschutzfragen ?
- Mitgliederwerbung unter den Piloten ?
- Förderung des Wettkampfsports ?
- Eigenständiges DHV-Info?
- Förderung von Winden- und UL-Schlepp ?
- Förderung des Streckenfliegens ?
- Spezielle Flugfunkzeugnisse?
- Mitgliedschaft im DAeC ?
- Mitarbeit im europäischen Luftrecht ?

Info-Lesehäufigkeit

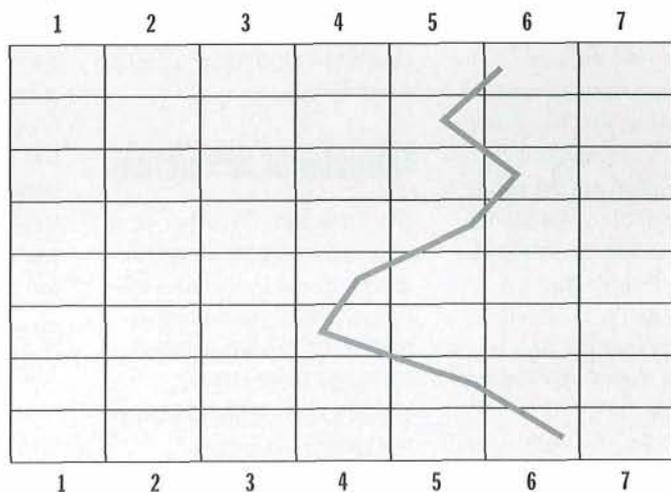


Sehr gut abgeschnitten hat das DHV-Info mit einer hohen Lesehäufigkeit (»immer« und »meistens«) von über 95 %.

Gütesiegel

trifft gar nicht zu

trifft sehr zu



- Das DHV- Gütesiegel zeigt mir, daß das Gerät keine konstruktionsbedingten Mängel aufweist.
- Das DHV-Gütesiegel gibt mir persönlich mehr Sicherheit beim Fliegen.
- Durch das DHV-Gütesiegel wird unser Sport sicherer.
- Das DHV-Gütesiegel ist eine gute Hilfe beim Kauf.
- Das DHV-Gütesiegel zeigt mir, welche Flugeigenschaften Hängegleiter und Gleitschirme haben.
- Auf DHV-gütesiegelte Geräte kann ich mich immer verlassen.
- Das DHV-Gütesiegel hat international einen guten Ruf.
- DHV-Gütesiegel für Hängegleiter, Gleitschirme, Gurtzeuge, Winden, etc. halte ich für absolut notwendig.

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



Das DHV-Unfalltelefon
Unfallverhütung setzt Unfallforschung voraus. Wer selbst verunglückt, wer über einen anderen Unfall Kenntnis hat oder wer über einen Beinahe-Unfall etwas weiß, informiert kurz die DHV-Geschäftsstelle, Telefon 08022/7031, und hinterläßt dort seine Telefonnummer. Der DHV-Sicherheitsreferent Peter Urban nimmt dann Kontakt auf. Die Unfallmeldepflicht des Piloten bzw. Gerätehalters nach § 5 Luftverkehrsordnung bleibt unberührt.

Tödlicher Drachen-Unfall

Laucha – Am 20.10.1992 ist der Flugschüler Ewald Behrendt bei seinem Prüfungsflug im Schlepp mit einem Hängegleiter Atlas 18 tödlich verunglückt. Beim Start ging die Drachennase zu stark nach oben und es folgte ein steiler Steigflug.

In ca. 50 Meter Höhe brach der Drachen leicht seitlich aus. Der Windenfahrer kuppelte aus, aber der Pilot reagierte nicht. Bei einer Abweichung von etwa 70 bis 90 Grad von der Schlepprichtung kappte der Windenfahrer das Seil, der Pilot flog mit dem Restseil ohne Reaktion in Schräglage weiter, bis er 100 Meter neben der Startstelle aufschlug. Ewald Behrendt war 61 Jahre alt und gab sein Gewicht mit 110 Kilogramm an. Es besteht die Möglichkeit eines Herz- oder Hirnversagens in der Luft.

Tödlicher Gleitschirm-Unfall

Hausen/Schwäbische Alb – Am 27.9.1992 ist der Flugschüler Herbert Müller kurz vor seiner Prüfung zum A-Schein am Übungshang mit einem Gleitschirm Hot-Dream B 2 tödlich verunglückt. Beim Landeanflug in ca. 20 Meter Höhe zog er die linke Steuerleine voll durch. Der Schirm drehte sich schlagartig, wurde luftleer und öffnete sich nicht mehr bis zum Aufschlag. Das Gerät hat kein Gütesiegel.



Foto: BAPC

»Instability«

Englisches Lehr-Video

Ein sehr gut gemachtes Video über die »Instabilität« von Gleitschirmen hat der englische Verband herausgebracht. Beim Film »Instability« werden die Verhaltensweise des Segels sowie die richtige Reaktion des Piloten bei Stalls, Trudeln, Einklappern usw. gut demonstriert. Das ca. 20-minütige Video in englischer Sprache ist erhältlich bei der British Association of Paragliding Clubs Ltd., The Old Schoolroom, Loughborough Road, Leicester LE4 5PJ. Tel: 0533/611322, Great Britain.

Gütesiegel erloschen

Die Firma Peter Fritz hat an den DHV das Gütesiegel für das Gurtzeug Universal Kniehänger, Gütesiegelnummer 03-026-81, zurückgegeben. Für Gurte dieses Typs besteht kein Betriebstüchtigkeitsnachweis mehr.

DHV-Technikreferat

Sicherheitsmitteilung

Laser 12,8 und Laser 14

Bei einigen Geräten sind Risse an den Randbögen aufgetreten. Vermutlich entstehen die Schäden durch schlecht entgratete Buchsen, die die Randbögen aufnehmen. Die betreffenden Buchsen sind an dem spürbaren inneren Rand, der beim maschinellen Entgraten entsteht, zu erkennen. Die Firma Firebird übernimmt die Nachbearbeitung der Aufnahmebuchsen und verstärkt die Fiberglasstäbe. Betroffene Piloten sollten sich wegen eines Termins mit der Firma Firebird in Verbindung setzen.

Firma Firebird

Sicherheitsmitteilung

Gleitsegel Phönix 28

Die Firma Nova zieht die Windenschlepp-Tauglichkeit für den Phönix 28 zurück. Bei dem Gerät treten unter ungünstigen Umständen Probleme in der Startphase auf. Zur Zeit wird eine von der Firma Nova vorgestellte Änderung beim DHV geprüft. Durch das mit dieser Änderung optimierte Startverhalten soll auch die Windenschlepp-Tauglichkeit wieder gewährleistet werden. Eine kostengünstige Umrüstung der bisher ausgelieferten Geräte wird nach erfolgreicher Prüfung von Nova angeboten werden.

Firma Schlager & Strobl
Musterbetreuer



Foto: Tilman v. Mengershausen

Fehlstart durch mangelnde Übung am Berg. Der Pilot hat sich zu früh ins Gurtzeug gesetzt.

Starten verlernt?

Wenn Du als Windenflieger die letzte Flugsaison Revue passieren läßt, dann überlege einmal, wieviele Starts Du gemacht hast. Vielleicht waren es 30, vielleicht waren es 250. Wurde jeder Start auch ein Flug? Um es gleich zu sagen, Windenflieger ohne Hangstart-Routine gelten vielerorts in den Bergen als potentielle Fehlstart-Kandidaten. Windenflieger – genauso die Flieger mit wenig Hangflugpraxis – sollten ihr Startverhalten einmal am Übungshang kritisch analysieren.

Sehr hilfreich sind dazu Videoaufzeichnungen, die unbestechlich den Anstellwinkel, den Griffwechsel, den Startverlauf und den Abhebevorgang dokumentieren. Bei den Gleitsegelpiloten läßt sich das Aufziehen der Kappe, der Kontrollblick und die Starthaltung zusätzlich checken.

Die Hauptfehler:

Zu großer Anstellwinkel während der Startphase. Der Hängegleiter kann nicht genügend beschleunigt werden und zieht den Piloten zu früh weg.

Folge: Sackflug mit möglichem seitlichen Abschmieren; Durchsacken mit Bodenberührung.

► Der Pilot greift sofort von den Trapezstangen zur Basis um. Der Hängegleiter kann während des Startlaufes nicht kontrolliert geführt werden. Der Pilot ist aber dann nicht

mehr laufbereit, wenn es die Situation erfordert, z.B. wegen plötzlich nachlassendem Wind während des Startlaufes oder wegen einer Böe.

Folge: Der Hängegleiter ist labil und seitenwindempfindlich; Gefahr einer Bodenberührung.

► Pilot legt sich zu früh in sein Gurtzeug. Sein Gerät hat noch nicht den notwendigen Auftrieb erzeugt, um das Startgewicht zuverlässig zu tragen.

Folge: Das Fluggerät sackt durch, der Pilot bekommt Bodenberührung.

► Gleitsegelpiloten setzen sich oft zu früh in ihr Gurtzeug.

Folge: Bodenberührung mit Pilotenverletzungen, besonders im Lendenwirbelbereich!

Die Hauptursache der vorgenannten Startfehler liegt im Charakter des Windschleppstarts. Hier muß der Pilot warten bis der Seilzug einsetzt. Er bekommt die Energie durch die Seilzugkraft des Schleppsystems zugeführt und wird bereits nach wenigen Schritten nach oben gezogen. Er startet also passiv.

Der Hangstart dagegen erfordert aktives Beschleunigen und eine richtig eingeübte Starttechnik. Siehe Info 66, Seite 74. »Der Start mit dem Gleitschirm« und Info 61, »Der Drachenflug-Start«. Der Übungshang tut jedem gut!

Horst Barthelmes



KIWI TOUR

3 - wöchige Gleitschirmreise durch Neuseeland

Reiseleitung durch
deutschen Fluglehrer

Inclusive Flug, Unterkunft,
Transport

Termine '93
Februar bis April

5-TÄGIGES SICHERHEITS SEMINAR

Termine '93
Mai bis September

Pospekt und Information:

GLIDESPORTS
Wilfried Grau

Talstrasse 20 7126 Sersheim
Telefon: 07042/33073

Schleppklinken

Jeder Hersteller von Schleppklinken beschreibt in seiner Betriebsanleitung die Montage seiner Klinken. Die darin beschriebene Art der Befestigung ist im Gütesiegelverfahren geprüft und für die Benutzung verbindlich. Viele Benutzer dieser Klinken haben aber eigene Vorstellungen von der Befestigung ihrer Schleppklinken. Sie können sich dadurch in lebensgefährliche Situationen bringen, wie Unfälle zeigen. Eine Zusammenfassung von Horst Barthelmes.

● Alle derzeit zugelassenen Schleppklinken sind in dieser Ausgabe aufgeführt. Aus der Übersicht kann man auch die Verwendungsart dieser Klinken ersehen, für Hängegleiter, für Gleitsegel und manche für UL. Es gibt Spreizrohrklinken und Seilklinken. Der Pilot hat die Wahl. Sein gewissenhafter Fluglehrer wird ihm sicher helfen, die für ihn geeignete Klinken zu finden, und wird hoffentlich auch die notwendige Zeit aufbringen, um diese dann fachgerecht am Gurtzeug zu montieren.

Vorab, es gibt einige Gurtzeuge mit speziell für den Schlepp vorgesehenen Schlaufen, die eine Mindestzugfestigkeit von 300 kp aufweisen. Manche dieser Schlaufen sind in ihrem seitlichen

einige Seiten Text. Ein Hersteller hat seine Betriebsanleitung schon so oft fotokopiert, daß das Klinkenbild kaum noch erkennbar ist.

Auf was kommt es an?

Für die Klinkenmontage für den Hängegleiter- und Gleitsegelschlepp gilt:

1. Die Schleppklinge muß für die Schleppart geprüft sein und das Gütesiegel besitzen. Es dürfen auf gar keinen Fall selbstgebaute Klinken ohne Betriebstüchtigkeitsnachweis benutzt werden.

2. Die Klinken muß sich in jeder Betriebssituation jederzeit auslösen lassen. Darauf ist besonders bei Hänge-

5. Der Angriffspunkt der Seilzugkraft muß im Systemschwerpunkt angreifen. Dieser ist ungefähr in Brusthöhe. Eine zu tiefe Klinkenbefestigung führt zur Schwanzlastigkeit. Diese bewirkt bei Hängegleitern eine unerwünschte höhere Steuerempfindlichkeit und ein ständiges Zu-langsam-werden im Schlepp. Bei Gleitsegeln gerät der Pilot zu weit vor das Gleitsegel und ist bei einem Seilriß durch den Pendel-Stall gefährdet.

6. Die Klinken muß gegen seitliches Verrutschen gesichert sein, damit der Pilot nicht außermittig gezogen wird. Bei manchen Klinken ist links und rechts je ein Loch gebohrt, um sie damit zu fixieren. Und es muß sicherge-



Die Klinken muß sich in jeder Situation auslösen lassen. Bei Selriss darf sie den Piloten nicht verletzen können.



Besonders wichtig für Gleitschirm: Wegen der Verletzungsgefahr die Klinken nahe am Gurtzeug befestigen

Abstand so bemessen, daß die Schleppklinge zwangsläufig gegen seitliches Verrutschen gesichert ist. Aber nicht jede Klinken paßt zwischen die Schlaufen. Es hapert an einer Normierung der Gurtzeuge und der Klinken. Ein weiteres Problem kann das Rettungssystem werden. Bei manchen Gurtzeugen ist die Schirm-Auslösevorrichtung direkt an der Klinken und beides behindert sich im Notfall gegenseitig.

Der Pilot muß also vor dem Kauf der Klinken genau prüfen, ob die Klinken auf sein Gurtzeug paßt. Er muß die Betriebsanleitung aufmerksam studieren. Da gibt es für manchen Piloten bereits die nächste Überraschung: Anstelle einer gut illustrierten, übersichtlichen Betriebsanleitung, bekommt der Käufer

gleitern zu achten, damit kein Gurt oder Befestigungsseil zwischen die Klinkenhebel kommt und die Klinkenauslösung behindert;

3. Sie darf den Piloten bei einem Seilriß nicht verletzen können. Besonders wichtig bei den Seilklinken, die sich ca. 40 cm vor dem Piloten in Zugrichtung befinden (Klinken schlägt zurück!).

4. Bei Gleitsegeln ist zusätzlich zu beachten:

- Klinken möglichst nahe am Gurtzeug befestigen.
- Keine langen Verbindungsglieder benutzen.
- Klinken nicht in Gesichtshöhe montieren, ggf. Klinken tiefer befestigen oder mit Gummiseil nach unten abspannen.

stellt werden, daß die Position der Klinken am Gurtzeug festliegt und ein Verrutschen nach oben oder unten nicht möglich ist. Bei Gleitsegeln geschieht dies zwangsläufig, da die Schleppklinken im Bereich der Karabinerhaken mit dem Gurtzeug verbunden ist.

7. Aus Sicherheitsgründen ist zusätzlich ein Rückenseil anzubringen (Herstellerangabe beachten). Dieses Rückenseil dient bei einigen Gurtzeugen, die während der Anschlepp-Phase relativ weit vom Pilotenkörper weggezogen werden, gleichzeitig zur Kraftübertragung, bevor das Klinken-Hauptseil diese Last im eigentlichen Schleppflug über den Karabinerhaken aufnimmt.

8. Bei Hängegleitern muß zusätzlich



der Abstand zwischen Basis und geöffneter Klinken ausreichend sein. Dabei ist zu berücksichtigen, daß das Klinken-Hauptseil (Seil, das während des Schlepps die gesamte Zuglast aufnimmt und durch den Aufhängekarabinerhaken geht) nachlängt, wenn es neu eingebaut wird. Das kann möglicherweise ein Nachstellen dieses Seiles nach einigen Starts erforderlich machen.

9. Wenn Stufenschlepp mit Hängeleitern durchgeführt werden soll, ist auf den richtigen Abstand zwischen Gurtzeug und Klinken zu achten. Die Klinken muß nach hinten bedingt nachgeben können, um bei Gefahr ein Aus-

klinken während des Wegfliegens von der Winde sicher zu gewährleisten. Da beim Stufenschlepp das Schleppseil unterhalb des Steuerbügels verläuft, sind ausschließlich doppelstufige Klinken, die ausdrücklich für den Stufenschlepp zugelassen sein müssen, dafür geeignet. Anmerkung: Stufenschlepp mit Gleitsegeln ist nicht gestattet.

Nochmal zum Rückenseil: Zuerst wird über das Klinken-Rückenseil der Pilot beschleunigt. Beim Abheben und während des gesamten Schlepps ist dieses dann entlastet und die Zugkraft greift ausschließlich über das Klinken-Hauptseil am Aufhängekarabiner an.

Manche Hersteller sehen in dem Klinken-Rückenseil eine Art zusätzliche Sicherung, falls die Klinken aus einer der beiden Befestigungsschlaufen reißen sollte. Es ist sinnvoll, dieses Seil mit einer Trennvorrichtung (Karabiner oder Schraubkettenglied) zu versehen, da es bei jedem Gurt-Anlegen mitbefestigt werden muß.

Technische Anforderungen

Nach den DHV- Gütesiegelanforderungen für Schleppklinken werden für die Handhabung folgende Anforderungen gestellt:

- ▶ Die Schleppklinken muß mit einfachen Mitteln am Fluggerät oder Gurtzeug befestigt werden können.
- ▶ Sie darf in keiner Flugsituation Lastigkeitsänderungen am Fluggerät oder dem Piloten hervorrufen, die vom Piloten nicht beherrschbar sind.
- ▶ Die Klinkenvorrichtung muß vom Piloten in jeder Flugsituation ohne Blickkontakt mit nur 1 Hand in nur 1 Bewegungsrichtung ausgelöst werden können.
- ▶ Die Schleppklinken darf den Piloten in der Steigphase, im Flug und bei der Landung nicht behindern.
- ▶ Sie darf die Funktion des Rettungssystems nicht beeinträchtigen.

Foto: Timon v. Wangenhausen

Schleppklinken mit Gütesiegel

Typ	Hersteller	DHV GS-Nr.	DAeC GS-Nr.	HG	GS	UL	Bauart	Gewicht
"Fluck"	Fluck, Alpenstraße 8, 7712 Blumberg	06-002-83	—	x	—	—	2-stufig	425 g
HGSGS Gabelseil	R. Treumann, Simersdorfer Feld 124, 5024 Puhlheim	06-006-84	—	x	—	—	2-stufig	565 g
"Hagen"	B. Hagen, Birkenstraße 7, 7208 Spaichingen	—	SG 001-84	x	—	x	2-stufig	550 g
SKH 1	G. Haselmann, Postfach 1488, 8650 Kulmbach	—	SGS 001-87	—	—	x	1-stufig	150 g
Delta 88	G. Hennig, Talstraße 1, 3370 Seesen	06-009-88	—	x	—	x	2-stufig	475 g
DSG 2/3, DSG 1/2	Franz Deininger, Wertle 24, 7900 Gögglingen	—	SGS 004-88	x	x	—	2-stufig/1-st.	250/240 g
Cumulus	Friedrich, Meranierstraße 10, 8620 Lichtenfels	06-010-89	—	x	x	x	1-stufig	350 g
Koch III G	Koch, Joh.-Reiter-Straße 14-16, 7921 Auernheim	06-001-91	—	x	x	x	1-stufig	460 g
Koch III	Koch	06-011-91	—	x	x	x	2-stufig	565 g
Sky Tec, Sky Tec B	Hölzenbein, Scheffelstraße 45, 7800 Freiburg	06-012-91	—	x	x	x	1-stufig	240 g
BMK 1000	B. Müller, Triebsdorfer Straße 23, 8621 Untersiemau	06-013-91	—	—	x	x	1-stufig	520 g

Für die folgenden Schleppklinken älteren Typs werden keine weiteren Gütesiegelplaketten ausgestellt:

HGSGS 2P	R. Treumann	DSG 1 N/K	F. Deininger	BA 1	Helmut Baur, Hafnerstr. 13, 8901 Welden
HGSGS PG	R. Treumann	DSG 22S	F. Deininger		

Leinen im Schlepp

● Die Ausbreitung des Gleitschirmfliegens im deutschen Flachland bringt dem Windschlepp wieder unerhörten Aufwind. Dies nicht zuletzt, weil das Schleppen von Gleitschirmen wesentlich unproblematischer und einfacher ist als das von Drachen. Dennoch sind in letzter Zeit einige Zwischenfälle bekannt geworden, deren Ursache näherer Betrachtung bedarf. Kurzgesagt handelt es sich um mehr oder weniger ausgeprägte Formen des Stalls am Schleppseil, zumeist unmittelbar nach dem Start. Der Grund dafür ist in der besonderen Belastung des Gleitschirms beim Schleppen zu suchen.

Trotz der Zugkraftbegrenzung wirkt auf den Gleitschirm während eines Windschlepps eine ähnliche Belastung wie beim doppelsitzigen Fliegen. Es sind keine kurzen, hohen Belastungsschläge, wie sie den Schirm normalerweise malträtiert, sondern eine relativ konstant erhöhte Last, die ganz und gar innerhalb der Festigkeitsgrenzen liegt. So ist auch nicht Strukturgefährdung das damit zusammenhängende Risiko, sondern eher eine Strukturveränderung, die, wenn auch gering, die Flugeigenschaften markant verändern kann.

Dies war früher auch schon so, aber der Fortschritt in der Gleitschirmtechnologie hat die Geräte immer sensibler für solche Trimmveränderungen gemacht und die Einführung neuer Materialien hat solche Veränderungen begünstigt. Daher sehen wir uns plötz-

lich vermehrt solchen Auffälligkeiten gegenüber.

Eine Stallgefahr im Schlepp darf nicht toleriert werden! Der Rat, den Schirm im Schlepp nicht anzubremsen, ist da überhaupt keine Lösung, denn die Steuerbarkeit wäre ja gar nicht mehr vorhanden, wenn man die Bremsen nicht betätigen dürfte. Deshalb muß jeder Hersteller bei der Zulassung eines neuen Modells im Gütesiegelverfahren nachweisen, daß das Gerät schlepptauglich ist, sofern er dies in seiner Betriebsanleitung angibt.

Ein gütesiegelkonformer Schirm ist ausreichend weit vom Sackflug entfernt eingestellt, um beim Schleppen keine Schwierigkeiten zu bereiten. Die Leinenmaße des Gütesiegelmodells sind als Anhang der Betriebsanleitung im Typenkennblatt aufgelistet. Das Segel ist zwar schwieriger nachzumessen, leidet aber unter der Schlepplast weniger. — Beim Segel ist es die allgemeine Stoff-Alterung, die auch die erwähnten Phänomene beim Schleppen begünstigen kann.

Für die Leinen von Gleitsegeln finden eigentlich nur noch zwei Materialien Anwendung:

► Zum einen Aramid-Fasern, unter dem Markennamen Kevlar bekannt. Sie zeigen eine sehr gute Längenkonstanz, sofern Mantel und Kern aufeinander abgestimmt sind. Auch nach häufiger Belastung mit etwas größeren Kräften verändern sie sich kaum. Ihr Nachteil ist besonders die Knickempfindlichkeit. Die Kevlar-

Leine ist seit Jahren bewährt und zeigt kaum noch Auffälligkeiten.

► Etwas jünger ist die Polyethylen-Leine, zum Beispiel unter dem Namen Dyneema im Einsatz. Sie hat nicht nur eine höhere Festigkeit als Kevlar, sondern ist auch noch sehr scheuer- und knickfest. Polyethylen ist allerdings erst im vorgereckten Zustand brauchbar; die Molekülketten müssen quasi »linearisiert« werden. Dann jedoch erreicht sie akzeptable Dehnungswerte.

Aber: Bei geringer oder gar keiner Last schrumpfen solche Leinen wieder etwas zurück. Durch die hohen Anstellwinkel beim Gleitschirmschlepp liegt der Druckpunkt weit vorne und das Lastgefälle zwischen A- und D-Leinen ist besonders groß. Es können sich dann Längendifferenzen zwischen den Leinengruppen ausbilden, die für spürbare Trimmungsänderungen in Richtung »Langsam« führen. Typische Symptome sind: Der Schirm kommt nicht mehr so leicht ohne Impuls über den Kopf, er bleibt beim Start gerne »hinten hängen«.

Wartet nicht, bis sich die Symptome einstellen, sondern kontrolliert bei viel Schlepfbetrieb Eure Leinenlängen regelmäßig an Hand des Typenkennblattes! Dabei reicht es oft schon aus, nur je eine A- bis D- (oder E-) Leine in der Schirmmitte zu vermessen, um Anstellwinkelvergrößerungen auf die Spur zu kommen.

Christoph Kirsch

Der Kompensa

VON KNUT V. HENTIG

● Die meisten modernen Drachen mit variabler Geometrie haben einen Kompensator. Diese Vorrichtung verändert, je nach VG-Stellung, die Länge der Pitch-Leinen. Sie verkürzt sie bei Entspannung und verlängert sie bei Anspannung der VG.

Wir betrachten drei verschiedene Fluglagen, jeweils bei angespannter und entspannter VG:

1. Der Drachen fliegt unter positiver Last (Normalfluglage).
2. Der Drachen fliegt unter negativer Last.
3. Der Drachen fliegt ohne Last.

Normalfluglage

In der Normalfluglage hängt der Pilot mit seinem Gewicht am Drachen. Durch diese Last erhält das Gerät Schränkung. Der Drachen bezieht seine Flugstabilität aus Schränkung und Pfeilung, die Pitch-Leinen sind locker.

Wird die VG entspannt, wandern die Flügelrohre nach innen in Richtung Kielrohr und leicht nach oben, der Drachen erhält dadurch mehr positive V-Form. Das Segel wird entspannt, bekommt einen höheren Tunnel und mehr Schränkung. Die Punkte der Segelhinterkante, an denen die Pitch-Leinen befestigt sind, wandern weiter nach oben und weiter nach innen in

Richtung Kiel.

Hat das Gerät keinen Kompensator, werden die Pitch-Leinen bei entspannter VG noch ein ganzes Stück lockerer. Das macht aber nichts, denn der Drachen hat durch die erhöhte Schränkung sogar mehr Pitch-Up als mit angespannter VG. In entspannter VG-Stellung haben die meisten Geräte auch mehr Bügeldruck und erreichen nicht ihre Höchstgeschwindigkeit.

In der Normalfluglage weist das Gerät also durch die positive Last immer Schränkung und dadurch genügend aufrichtendes Moment auf. Die Pitch-Leinen könnte man in dem Fall weglassen. Ausnahmen gibt es nur im hohen Geschwindigkeitsbereich.

Fluglage mit negativer Last

Betrachten wir nun die zweite Fluglage mit negativer Last. Nehmen wir einen Extremfall an: Das Gerät ist in Rückenlage, der Pilot hält sich an der Basis fest und steht mit den Füßen im Segel. Jetzt ist die Oberverspannung angespannt, ebenso die Pitch-Leinen, die zum Teil die Schränkung aufrechterhalten, indem sie das Segel daran hindern, nach oben (vom Boden gesehen) durchzuschlagen, und einen kräftigen S-Schlag ins Profil ziehen. Zusammen mit einer Einrichtung am Flächenende wie Randbogen,

Schränkungsanschlag oder unterstützte Spreizlatte, die verhindert, daß das Segel nach oben ausweichen kann, wird also durch die Pitch-Leinen das nötige aufrichtende Moment produziert.

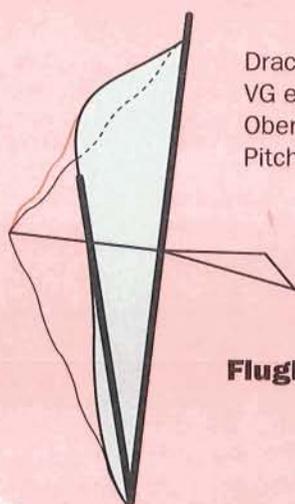
Bei entspannter VG befinden sich die Aufhängepunkte des Segels etwas in Richtung Kiel. Dadurch können die Pitch-Leinen die Segelhinterkante nicht mehr ganz so ausgeprägt halten wie vorher bei gespannter VG. Das würde eine Pitch-Einbuße bedeuten, wenn nicht der ganze Flügel gegenüber dem Kiel höher hängen würde. Wenn nämlich bei negativer Last die Flügelrohre an der Oberverspannung hängen, wandern sie bei Entspannung der VG nicht nur ein Stück weit in Richtung Kiel, sondern gegenüber dem Kiel auch ein bißchen höher, vom Turm weg. Die V-Form wird stärker und verbessert die Wirkung der Pitch-Leinen.

In dieser Lage ist also ein Kompensator nicht notwendig, das heißt, es müssen bei entspannter VG die Pitch-Leinen nicht verkürzt werden.

Fluglage ohne Last

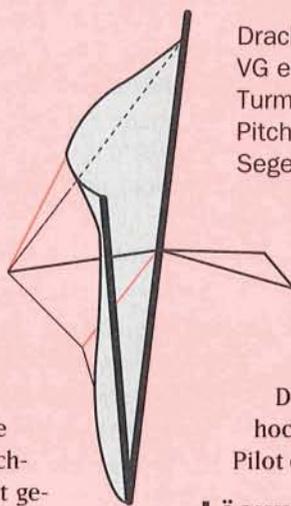
Ein Drachen unter positiver Last hat mit entspannter VG eine straffe Unterverspannung und eine lockere Oberverspannung. Gerät er nun plötzlich unter negative Last, klappen die Flügel ein

tor



Drachen ohne Kompensator,
VG entspannt,
Oberspannung lose,
Pitch-Leinen lose.

Fluglage ohne Last



Drachen mit Kompensator,
VG entspannt,
Turm vorgeneigt,
Pitch-Leinen gespannt,
Segel hinten hochgezogen.

Stück weit nach unten, die Oberspannung wird straff und die Unterverspannung locker. Jeder, der mal ein entspanntes VG-Gerät gestartet hat, kennt dieses Spiel in umgekehrter Richtung: Solange das Gerät auf der Schulter liegt, ist die Unterverspannung locker, sobald die Flügel zu tragen anfangen, klappen sie ein Stück weit nach oben und die Unterverspannung wird straff.

Genau dieser Spielraum des Flügels kann einen Kompensator notwendig machen. Bei gespannter VG ist dieser Spielraum nicht vorhanden, das Flügelrohr wird vom Querrohr nach außen gedrückt und dadurch von der sich spannenden Ober- und Unterverspannung in einer Mittelstellung fixiert.

Das Gerät fliegt ohne Last, z.B. nach einer kräftigen Böe von oben, wenn es anschließend mit der Nase nach unten Fahrt aufholt und der Pilot mit lockerer Aufhängung nebenherfällt. Der Pilot hat keinen Steuereinfluß, da sein Gewicht nicht auf den Drachen wirkt. Er ist jetzt darauf angewiesen, daß das Gerät selbständig abfängt. Erst dann wird seine Aufhängung wieder straff und er kann wieder steuern.

Um für diesen Fall aufrichtendes Moment zu haben, stellt der Konstrukteur die Pitch-Leinen so ein, daß sie im Flug gerade nicht auf Spannung sind. Sobald

aber das Gerät entlastet wird und nicht mehr durch das Pilotengewicht geschränkt (getunnelt) wird, müssen die Leinen greifen. Sind die Pitch-Leinen für den Drachen mit gespannter VG in der Länge richtig gewählt, so sind sie für entspannte VG zu lang.

In Normalfluglage machte das Lockerwerden der Pitch-Leinen bei entspannter VG nichts aus, das Gerät erhält sein Pitch-Up durch Schränkung und Pfeilung. In der zweiten Fluglage mit der negativen Last hängt der Flügel bei entspannter VG so hoch, daß die Pitch-Leinen wieder stimmen. Aber jetzt im dritten Fall würden bei entspannter VG und einer kurzen Entlastung des Gerätes die Pitch-Leinen nicht auf Spannung kommen.

Bezieht nun der Drachen für diesen dritten Fall ohne Last genügend aufrichtendes Moment aus einem leicht nach oben eingestellten Randbogen oder einem Schränkungsanschlag am Flächenende, so kann auf einen Kompensator verzichtet werden.

Wird bei einem Gerät jedoch das Pitch-Up hauptsächlich durch die Pitch-Leinen produziert, müssen die Leinen für diesen Fall verkürzt werden.

Drachen und Pilot würden sonst nebeneinanderher fallen, ohne daß der Drachen die Nase wieder hoch nimmt und ohne daß der Pilot etwas daran ändern könnte.

Lösungen

Es gibt beim Kompensator verschiedene technische Lösungen. Die verbreitetste ist, den Turm bei entspannter VG weiter nach vorn zu neigen als bei gespannter VG. Das geschieht über ein Seil, das die vordere Oberspannung mittig angreift und in Richtung Turmfuß zieht. Das Seil ist über eine Umlenkrolle am Turmfuß mit dem Querrohrgelenk verbunden. Dieses Seil kann auch im Turm verlaufen und direkt die Pitch-Leinen heben oder senken, ohne den Turm zu bewegen.

Eine weitere Lösung besteht darin, den Turm und damit das ganze Oberrigg, bestehend aus Oberspannungen und Pitch-Leinen, zu heben oder zu senken. Dies hat den Vorteil, daß Ober- und Unterverspannung auch bei entspannter VG immer straff sind.

Für alle Konstruktionen gilt: Der Kompensator paßt die Länge der Pitch-Leinen bei Betätigung der VG der geänderten Segelschränkung und Drachengeometrie an.

▽ Foto: Michael Weingartner

Testflüge im Info

Einziges Ziel ist die Verbesserung der Flugsicherheit. Wer sich für ein neues Gerät interessiert, der soll, noch bevor er sich zu einem Probeflug entschließt, das zu seinen persönlichen Flugfertigkeiten passende Gerät aussuchen können. Und wer ein Gerät erworben hat, soll anhand der differenzierten Beschreibung des Geräteverhaltens sich auf mögliche Gefahrensituationen einstellen können. Schutz vor Überraschung!

Alle Ergebnisse wurden von mindestens zwei neutralen DHV-Testpiloten im Gütesiegelverfahren ermittelt. Bei unterschiedlicher Beurteilung ist das jeweils ungünstigere Ergebnis wiedergegeben. Im Verlauf des Prüfverfahrens hatte der Hersteller die Möglichkeit, einen dritten Testflug zu verlangen; in diesem Fall wurde von den beiden besseren Ergebnissen das schlechtere gewertet.

Veröffentlicht werden jeweils die Gerätetypen, die seit der zurückliegenden Info-Ausgabe das DHV-Gütesiegel erhalten haben. Es handelt sich also um ein zufälliges Zusammentreffen von Geräten unterschiedlicher Kategorien, Gewichtsklassen und Flugleistung, ohne sinnvolle Vergleichbarkeit der Geräte miteinander. Deshalb wurde auf eine vergleichende Darstellung verzichtet.

Generelles Problem bei Drachentests sind die verschiedenen Trimm-Möglichkeiten, mit denen sich die Flugeigenschaften beeinflussen lassen. Die Testflüge erfolgen mit der gleichen Trimm-Einstellung wie die Flugmechanik-Meßfahrt.

Weder bei Drachen- noch bei Gleitsegeltests wird die Flugleistung der Geräte ermittelt. Die Flugleistung ist für die Betriebssicherheit nicht wesentlich und sie läßt sich nicht objektiv messen. Dargestellt sind nur die wesentlichen Ergebnisse aus den mehrere Seiten starken Testflug-Protokollen. Die Protokoll-Formulare und die Bewertungskriterien sind beim DHV erhältlich, die kompletten Protokolle beim Hersteller.

BEREITS VERÖFFENTLICHT

Hängegleiter	Info-Nr.
Blitz 146 / Airborne	65
Blitz 155 / Airborne	65
K 4 / Airwave	66
Laser 12.8 / Firebird	65
Milan / Bautek	65
Sensor 610 E 144 / Seedwings	67
SP 11 / Guggenmoos	65
Supersport 153 / Wills Wing	65
Supersport 163 / Wills Wing	66
XS 169 Australia / Moyes	66
XTR 145 / UP	66

Gleitsegel	Info-Nr.
Aerologic 51 / Fly Market	67
Apache 23 / Firebird	67
Apache 26 / Firebird	64
Apache 29 / Firebird	65
Apollo 22 / Edel	65
Apollo 24 Medium / Edel	64
Asterope 27 / ITV	67
Callange 10,5 / Turn Point	66
Comanche 26 / Firebird	64
Corvette 21 / Edel	64
Cyclop 40 Mono / ITV	64
Cyclop 40 Biplace / ITV	65
Dimension 24 / North Sails	65
Dream 26 / Flight Design	65
Flyair 950 / Ailes de K	64
Flyair 1000 / Ailes de K	64
Flyair 1100 / Ailes de K	65
Kim 25 / Turn Point	67
Meteor Gold 26 / ITV	67
Meteor Gold 28 S / ITV	64
Maui 26 / Turn Point	66
P 21/23 / Paratech	67
P 21/27 / Paratech	67
P 21/29 / Paratech	67
Phönix 28 / Nova	67
Prisma 29 / Swing	65
Prisma 29 Strecker / Swing	65
Racer 23 / Edel	65
Racer 25 / Edel	65
Voodoo 29 / Airwave	65

TESTGERÄT

KATEGORIE

Zul. Startgewicht / Sitzzahl

Gerätengewicht (ohne Packsack)

Fläche (Herstellerangabe)

Spannweite (Herstellerangabe)

Doppelsegel (Herstellerangabe)

Lattenzahl oben / unten

Art der VG

Art des Steuerbügels

Steuerbügelbasis

AUFBAU

Besonderheiten

BODENHANDLING UND START

Statische Lastigkeit

Spiel Unterverspannung quer

Spiel Unterverspannung längs

Aerodynamische Lastigkeit

Abhebegeschwindigkeit

GERADEAUSFLUG

V min / V max km h

Bügeldruckverlauf

Bügeldruck bei 60 / 80 km h

Richtungsstabilität (Gieren)

KURVENHANDLING

Kraftaufwand für Einleiten

Kraftaufwand für Ausleiten

Rollzeit für Einleiten

Rollzeit für Ausleiten

Schräglage bei V min. sink

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS

Geradeausflug Bügel langsam vor

Geradeausflug Bügel schnell vor

Kurvenflug Bügel langsam vor

Kurvenflug Bügel schnell vor

Provoziertes Trudeln

LANDUNG

Ausschwebestrecke

Moment des Stallens

V-Bereich des Stallens

Kraftaufwand beim Stallens

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

DHV-Gütesiegel
Nr. 01-232-92



SUPER SPORT 143 / WILLS WING

1-2

80 – 110 kg / 1
25,5 kg
13,3 qm
9,4 m
70 %
19 / 6
keine
Aerofoil, Länge 1,57 m
Speedbar, Länge 1,30 m

Schrauben mit Sicherungsring
anstatt Quick-Pins

DHV-Gütesiegel
Nr. 01-235-92



BRAZIL 169 / ICARO 2000

2-3

110 – 134 kg / 1
32 kg
15,7 qm
10,8 m
85 %
23 / 10
Seil an Trapezbasis
Aerosafe, Länge 1,65 m
Speedbar, Länge 1,43 m

Trapezbasis mit Bajonettverschluß

DHV-Gütesiegel
Nr. 01-236-92



BRAZIL 155 / ICARO 2000

2-3

92 – 132 kg / 1
32 kg
14,6 qm
10,4 m
85 %
21 / 8
Seil an Trapezbasis
Aerosafe, Länge 1,65 m
Speedbar, Länge 1,43 m

Trapezbasis mit Bajonettverschluß

DHV-Gütesiegel
Nr. 01-237-92



XS 142 ITALIA / ICARO 2000

3

85 – 113 kg / 1
27 kg
13,4 qm
9,80 m
85 %
19 / 4
Seil an Trapezbasis
Aerosafe, Länge 1,60 m
Speedbar, Länge 1,27 m

Trapezbasis mit Bajonettverschluß

VG ENTSPANNT VG GESpanNT

leicht hecklastig leicht hecklastig
12 0
0 0
neutral neutral
niedrig niedrig

VG ENTSPANNT VG GESpanNT

leicht hecklastig leicht hecklastig
12 0
0 6
neutral neutral
mittel mittel

VG ENTSPANNT VG GESpanNT

leicht hecklastig leicht hecklastig
11 0
2 5
neutral neutral
— —

29 / 80 29 / 80
lin. stark zunehm. lin. stark zunehm.
gering / hoch gering / hoch
kein Gieren kein Gieren

30 / 80 29 / 80
lin. stark zunehm. lin. gering zunehm.
gering / mittel gering / gering
— —

30 / 80 30 / 80
lin. stark zunehm. lin. gering zunehm.
mittel / hoch gering / gering
leicht zw. 60 & 70 leicht oberhalb 70

mittel mittel
mittel hoch
mittel mittel
mittel lang
leicht zunehmend mittel zunehmend

gering mittel
mittel mittel
kurz mittel
kurz hoch
leicht zunehmend mittel zunehmend

gering mittel
gering mittel
kurz mittel
kurz mittel
neutral mittel zunehm.

problemlos problemlos
problemlos problemlos
problemlos problemlos
problemlos problemlos
nicht möglich nicht möglich max. 1/2 Umdreh.

problemlos hartes Abkippen
problemlos hartes Abkippen
problemlos hartes Abkippen
problemlos hartes Abkippen
nicht möglich nicht möglich

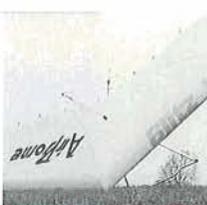
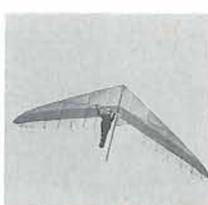
problemlos problemlos
hart über Nase hart über Nase
hart über Flügel hart über Flügel
hart über Flügel hart über Flügel
nicht möglich nicht möglich

mittel
mittelschwer zu finden
mittelgroß
mittel

mittel
einfach zu finden
mittelgroß
mittel

mittel
mittelschwer zu finden
mittelgroß
klein

DHV-Gütesiegel
 Nr. 01-242-92

 DHV-Gütesiegel
 Nr. 01-243-92

 DHV-Gütesiegel
 Nr. 01-244-92


TESTGERÄT	STING 154 XC / AIRBORNE		BLITZ 137 / AIRBORNE		VEKTOR / THALHOFER TEAM	
KATEGORIE	2		2-3		1-2	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	95 – 115 kg / 1		89 – 98 kg / 1		95 – 130 kg / 1	
Gerätegewicht (ohne Packsack)	30 kg		30 kg		29 kg	
Fläche (Herstellerangabe)	14,3 qm		12,8 qm		14,5 qm	
Spannweite (Herstellerangabe)	9,1 m		9,36 m		10,2 m	
Doppelsegel (Herstellerangabe)	70 %		84 %		80 %	
Lattenzahl oben / unten	15 / 4		19 / 8		19 / 6	
Art der VG	Seil an Trapezbasis		Seil an Trapezbasis		keine	
Art des Steuerbügels	Profil mit Gummi, Länge 1,65 m		Profil mit Gummi, Länge 1,57 m		Aerofoil, Länge 1,63 m	
Steuerbügelbasis	Speedbar, Länge 1,40 m		Speedbar, Länge 1,34 m		Speedbar, Länge 1,40 m	
AUFBAU						
Besonderheiten	—		Kurzpack erfordert Geschick		—	
BODENHANDLING UND START						
	VG ENTSPANNT	VG GESPANNT	VG ENTSPANNT	VG GESPANNT		
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	leicht hecklastig	leicht hecklastig	leicht hecklastig	leicht hecklastig	
Spiel Unterverspannung quer	7	0	1	10	0	1
Spiel Unterverspannung längs	0	0	2	0	4	2
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	neutral	neutral	neutral	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel	
GERADEAUSFLUG						
V min / V max km/h	mittel / 75	mittel / 75	mittel / 80	mittel / 80	mittel / 80	
Bügeldruckverlauf	lin. stark zunehm.	lin. stark zunehm.	1	linear zunehm.	linear zunehm.	2
Bügeldruck bei 60 / 80 km/h	hoch / hoch	hoch / hoch		gering / mittel	mittel / hoch	
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren		leichtes Gieren	kein Gieren	
KURVENHANDLING						
Kraftaufwand für Einleiten	gering	mittel		gering	mittel	
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	mittel	1	gering	mittel	2
Rollzeit für Einleiten	kurz	mittel		kurz	mittel	
Rollzeit für Ausleiten	kurz	mittel		kurz	mittel	
Schräglage bei V min. sink	neutral	leicht zunehm.		neutral	gering zunehm.	
VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS						
Geradeausflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos		problemlos	problemlos	
Geradeausflug Bügel schnell vor	problemlos	problemlos		problemlos	hartes Abkippen über Nase	
Kurvenflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos	2	problemlos	Abkippen über Innenfl. evt. Trudeln	3
Kurvenflug Bügel schnell vor	problemlos	Abkippen über Innenflügel		problemlos	Abkippen über Innenfl. evt. Trudeln	
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	max. 1 Umdreh.		nicht möglich	beliebig lange mögl.	
LANDUNG						
Ausschwebestrecke	mittel			mittel		
Moment des Stallens	einfach zu finden	1		mittelschwer zu finden	2	
V-Bereich des Stallens	mittelgroß			mittelgroß		
Kraftaufwand beim Stallen	klein			klein		

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

DHV-Gütesiegel
Nr. 01-258-92



DHV-Gütesiegel
Nr. 01-258-92



DHV-Gütesiegel
Nr. 01-260-92



TESTGERÄT	KATANA 47 / UP	KATANA 47 S / UP	AEROLOGIC 51 / FLY MARKET
KATEGORIE	2-3	3	2-3 G
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	65 – 80 kg / 1	65 – 80 kg / 1	80 – 110 kg / 1
Trimmsystem	nein	Fußbeschleuniger	—
Windentauglichkeit	ja (Herstellerangabe)	ja (Herstellerangabe)	ja (Herstellerangabe)
Gurtzeug	frei kombinierbar	frei kombinierbar	Kreuzgurt Perche Fly Effektiv
START			
Füllverhalten	verzögert	verzögert	gleichmäßig, rasch
Aufziehverhalten	nur mit Impuls aufzuziehen	nur mit Impuls aufzuziehen	überholt Piloten, muß abgebremst werden
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG			
Höchstgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch	durchschnittlich
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich	hoch
KURVENHANDLING			
Steuerweg	mäßig, hoch	mäßig, hoch	mäßig
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	mäßig	mäßig	gering
BEIDSEITIGES ÜBERBREMSEN			
Dauersackflug	ja	ja	nein
Stallgrenze	früh	früh	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN			
Reaktion	mäßige Flächentiefe	große Flächentiefe	Klappen von ca. 75% Flächentiefe
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell	selbständig, schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN			
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180° / mäßig schnell	360° / plötzlich u. sehr schnell	180° / mäßig schnell
Höhenverlust	hoch	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	verzögert
HARTER KURVENWECHSEL			
Grad des Aufschaukelns	sehr hoch	hoch	hoch
Reaktion	Einklappen Kurvenaußenseite	Einklappen Kurvenaußenseite	Klappen der Kurvenaußenseite
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	>360° / mäßig schnell	>360° / mäß. schnell m. Beschleunigungstend.	langsames Wegdrehen
Stabilisierung	selbständig	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	durch Gegenbremsen	aktives Eingreifen, Pumpen
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, unruhig	entleert nicht vollständig, unruhig	entleert nicht vollständig, unruhig
Reaktion	mäß. Vorschießtendenz, kein Einklappen	mäß. Vorschießtendenz, kein Einklappen	mäßiges Vorschießen
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Reaktion	mäß. seitt. Vorschieß., Verhängen des Außenfl.	mäß. seitt. Vorschieß., Verhängen d. Außenfl.	mäßiges seitliches Vorschießen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	>360° / mäßig schnell	>360° / mäßig schnell	—
Stabilisierung	dosiertes Gegenbremsen	dosiertes Gegenbremsen	kein Klappen
Öffnungsverhalten	Pumpen mit Bremse	Pumpen mit Bremse	—
TRUDELN			
Ausleitung	selbständig 120° Nachdrehen	selbständig 120° Nachdrehen	selbständig, Nachdrehen 290°
Reaktion	gering. seitt. Vorschieß., einseitig. Einklappen	gering. seitt. Vorschieß., einseitig. Einklappen	leichtes Klappen am Außenflügel
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	>360° / mäßig schnell	>360° / mäßig schnell	—
Stabilisierung	dosiertes Gegenbremsen	dosiertes Gegenbremsen	—
Öffnungsverhalten	durch Pumpen mit Bremse	durch Pumpen mit Bremse	selbständig
STEILSPIRALE			
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich	leicht
Verhalten / Höhenverlust	mäßige Trudeltendenz / hoch	mäßige Trudeltendenz / hoch	Klappen d. Außenfl. ohne Relevanz/effektiv
B-LEINEN-STALL			
Einleitung	leicht	leicht	leicht
Verhalten / Höhenverlust	problemlos / hoch	problemlos / hoch	B-Stallrosette mit Drehung / effektiv
Ausleitung	Dauersackflug	Dauersackflug	problemlos
LANDUNG			
Verhalten	einfach	einfach	problemlos

**ERGÄNZUNGEN ZUR
FLUGSICHERHEIT**

Berichtigter Wiederabdruck aus
DHV-Info 67.

DHV-Gütesiegel
 Nr. 01-264-92

STELLAR 31 / UP

 DHV-Gütesiegel
 Nr. 01-264-92

STELLAR 31 S / UP

 DHV-Gütesiegel
 Nr. 01-265-92

KATANA 51 / UP
TESTGERÄT
KATEGORIE

	2	2-3	3	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	65 – 85 kg / 1	65 – 85 kg / 1	80 – 120 kg / 1	
Trimmsystem	nein	Fußbeschleuniger	Fußbeschleuniger	
Windentauglichkeit	ja (Herstellerangabe)	ja (Herstellerangabe)	ja (Herstellerangabe)	
Gurtzeug	frei kombinierbar	frei kombinierbar	frei kombinierbar	
START				
Füllverhalten	gleichmäßig	gleichmäßig	ungleichmäßig	2
Aufziehverhalten	kommt langsam über Piloten	kommt langsam über Piloten	nur mit Impuls aufziehen	2
Starthandling	einfach	einfach	durchschnittlich	
GERADEAUSFLUG				
Höchstgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch	durchschnittlich	1
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	
KURVENHANDLING				
Steuerweg	mäßig, hoch	mäßig, hoch	mäßig, hoch	1
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	2
Trudeltendenz	gering	gering	gering	2
BEIDSEITIGES ÜBERBREMSEN				
Dauersackflug	nein	nein	nein	1
Stallgrenze	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	2
FRONTALES EINKLAPPEN				
Reaktion	mäßige Flächentiefe	mäßige Flächentiefe	große Flächentiefe	1
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig, schnell	selbständig verzögert	2
EINSEITIGES EINKLAPPEN				
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180° / mäßig schnell	>360° / mäßig schnell	360° / mäßig schnell	2
Höhenverlust	hoch	hoch	hoch	2
Stabilisierung	selbständig	selbständig	selbständig	3
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig verzögert	selbständig verzögert	
HARTER KURVENWECHSEL				
Grad des Aufschaukelns	hoch	hoch	hoch	
Reaktion	Einklappen Kurvenaußenseite	Einklappen Kurvenaußenseite	Einklappen Kurvenaußenseite	2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180° / mäßig schnell	360° / schnell	>360° / schnell	3
Stabilisierung	selbständig	selbständig	gefühlvolles Gegenbremsen	
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig verzögert	tiefgehaltene Bremse	
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)				
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, unruhig	entleert nicht vollständig, unruhig	entleert nicht vollst., schwer zu halten	2
Reaktion	ger. Vorschieß., Verhängen d. Außenfl.	ger. Vorschieß., Verhängen d. Außenfl.	mäß. Vorschieß., Klappen, Wegdrehen	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)				
Reaktion	ger. seitl. Vorschießen, kein Klappen	ger. seitl. Vorschießen, kein Klappen	ger. seitl. Vorschießen, Verhängen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	—	—	>360° / schnell	3
Stabilisierung	—	—	dosiertes Gegenbremsen	
Öffnungsverhalten	—	—	tiefgehaltene Bremse	
TRUDELN				
Ausleitung	selbständig, 90° Nachdrehen	selbständig, 90° Nachdrehen	selbständig	
Reaktion	mäß. seitl. Vorschießen, kein Klappen	mäß. seitl. Vorschießen, kein Klappen	stark. seitl. Vorschieß., einseit. Klappen	3
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	—	—	>360° / schnell	
Stabilisierung	—	—	selbständig bei 700°	
Öffnungsverhalten	—	—	selbständig verzögert	
STEILSPIRALE				
Einleitung	leicht	leicht	leicht	1
Verhalten / Höhenverlust	geringe Trudeltendenz / hoch	geringe Trudeltendenz / hoch	geringe Trudeltendenz / hoch	2
B-LEINEN-STALL				
Einleitung	leicht	leicht	leicht	
Verhalten / Höhenverlust	problemlos / hoch	problemlos / hoch	problemlos / hoch	2
Ausleitung	selbständig	selbständig	nicht selbständig	
LANDUNG				
Verhalten	durchschnittlich	durchschnittlich	einfach	

**ERGÄNZUNGEN ZUR
FLUGSICHERHEIT**

Bei weitem Herunterziehen der B-Tragegurte im B-Stall tritt eine stabile B-Stallrosette auf, die durch Pumpen mit beiden Bremsen geöffnet werden muß.

DHV-Gütesiegel
Nr. 01-266-92



STELLAR 33 / UP

DHV-Gütesiegel
Nr. 01-267-92



MAUI 28 / TURN POINT

DHV-Gütesiegel
Nr. 01-268-92



DIMENSION 30 / NORTH

TESTGERÄT	STELLAR 33 / UP		MAUI 28 / TURN POINT		DIMENSION 30 / NORTH	
KATEGORIE	2		2		2	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	75 – 110 kg / 1		80 – 115 kg / 1		85 – 135 kg / 1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger		nein		—	
Windentauglichkeit	ja (Herstellerangabe)		nein		ja (Herstellerangabe)	
Gurtzeug	frei kombinierbar		frei kombinierbar		frei kombinierbar	
START						
Füllverhalten	gleichmäßig und rasch	1	gleichmäßig und rasch	1	gleichmäßig und rasch	1
Aufziehverhalten	kommt zügig über Piloten		kommt langsam über Piloten		kommt zügig über Piloten	
Starthandling	einfach		einfach		einfach	
GERADEAUSFLUG						
Höchstgeschwindigkeit	durchschnittlich	1	hoch	1	gering	1
Rolldämpfung	hoch		hoch		hoch	
KURVENHANDLING						
Steuerweg	mäßig, hoch	1	mäßig, hoch	2	mäßig, hoch	1
Wendigkeit	durchschnittlich		durchschnittlich		durchschnittlich	2
Trudeltendenz	gering		mäßig		gering	
BEIDSEITIGES ÜBERBREMSEN						
Dauersackflug	nein	1	ja	2	ja	2
Stallgrenze	durchschnittlich	2	durchschnittlich		durchschnittlich	
FRONTALES EINKLAPPEN						
Reaktion	große Flächentiefe	1	nicht simulierbar		geringe Flächentiefe	1
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	2	—		selbständig verzögert	
EINSEITIGES EINKLAPPEN						
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180° / mäßig schnell		360° / schnell mit Verlangsamung		180° / langsam	1
Höhenverlust	mäßig	2	hoch	2	mäßig	1
Stabilisierung	selbständig		selbständig		selbständig	2
Öffnungsverhalten	selbständig schnell		selbständig impulsiv		selbständig, impulsiv	
HARTER KURVENWECHSEL						
Grad des Aufschaukelns	hoch		hoch		hoch	1
Reaktion	Einklappen Kurvenaußenseite	2	Einklappen Kurvenaußenseite	2	Einklappen Kurveninnenseite	1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	360° / mäßig schnell		180° / mäßig schnell		180° / langsam	2
Stabilisierung	selbständig		selbständig		selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell		selbständig impulsiv		selbständig impulsiv	
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)						
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, unruhig	1	entleert nicht vollständig, unruhig	1	entleert nicht vollst., schwer zu halten	2
Reaktion	Stabilos verhäng., öffnet durch Bremsen	2	mäß. Vorschießen, kein Einklappen	2	Stabilos verhäng., Öffnen durch Bremsen	
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)						
Reaktion	mäß. seitl. Vorschießen, Flügel verhängt		mäß. seitl. Vorschießen, einseit. Klappen		mäß. seitl. Vorschießen, Einklappen	1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	360° / mäßig schnell	2	kein Wegdrehen / —	1	180° / langsam	1
Stabilisierung	selbständig		—		selbständig	2
Öffnungsverhalten	selbständig schnell		selbständig impulsiv		selbständig impulsiv	
TRUDELN						
Ausleitung	selbständig		selbständig, Nachdrehen 90°		selbständig, Nachdrehen 180°	
Reaktion	geringes seitliches Vorschießen	1	mäß. Vorschießen, einseit. Klappen	1	mäß. seitl. Vorschießen, Einklappen	2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	—		kein Wegdrehen / —		kein Wegdrehen / —	
Stabilisierung	—		—		—	
Öffnungsverhalten	—		selbständig impulsiv		selbständig schnell	
STEILSPIRALE						
Einleitung	leicht	1	leicht	1	leicht	1
Verhalten / Höhenverlust	problemlos / hoch		geringe Trudeltendenz / hoch	2	problemlos / effektiv	
B-LEINEN-STALL						
Einleitung	leicht		leicht	1	leicht	
Verhalten / Höhenverlust	problemlos / hoch	1	problemlos / hoch	2	problemlos / hoch	1
Ausleitung	selbständig		nimmt zögernd Fahrt auf		selbständig	
LANDUNG						
Verhalten	einfach		einfach		einfach	

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

DHV-Gütesiegel
 Nr. 01-269-92

 DHV-Gütesiegel
 Nr. 01-270-92

 DHV-Gütesiegel
 Nr. 01-271-92

TESTGERÄT
ZIRRO 25 / KRAS
ATOLL 110 / FALHAWK
ATOLL 100 / FALHAWK
KATEGORIE
3
2-3
2

Zul. Startgewicht / Sitzzahl	75 – 110 kg / 1	75 – 100 kg / 1	65 – 90 kg / 1
Trimmsystem	—	—	—
Windentauglichkeit	ja (Herstellerangabe)	ja (Herstellerangabe)	ja (Herstellerangabe)
Gurtzeug	frei kombinierbar	frei kombinierbar	frei kombinierbar
START			
Füllverhalten	ungleichmäßig	gleichmäßig und rasch	gleichmäßig und rasch
Aufziehverhalten	überschießt, muß abgebremst werden	überschießt, muß abgebremst werden	überschießt, muß abgebremst werden
Starthandling	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG			
Höchstgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich
Rolldämpfung	gering	durchschnittlich	gering
KURVENHANDLING			
Steuerweg	mäßig, hoch	gering	mäßig
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich bis hoch
Trudeltendenz	mäßig	mäßig bis stark	mäßig
BEIDSEITIGES ÜBERBREMSEN			
Dauersackflug	nein	nein	nein
Stallgrenze	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN			
Reaktion	mäßige Flächentiefe	impuls. Klappen, 90% der Flächentiefe	impuls. Klappen 90% der Flächentiefe
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzög., weites Vorschießen	selbständig verzög., weites Vorschießen
EINSEITIGES EINKLAPPEN			
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	>360° / plötzlich und schnell	langsam / 90°	90° / langsam
Höhenverlust	hoch	hoch	hoch
Stabilisierung	schwieriges Gegenbremsen	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	durch Pumpen mit Bremse	nicht selbständig, tief gehaltene Bremse	nicht selbständig, tief gehaltene Bremse
HARTER KURVENWECHSEL			
Grad des Aufschaukelns	hoch	hoch	sehr hoch
Reaktion	Einklappen Kurvenaußenseite	Klappen der Kurveninnenseite	Klappen der Kurvenaußenseite
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	>360° / mäßig schnell beschleunigt	langsam / 90°	90° / langsam
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	durch Pumpen mit Bremse	nicht selbständig, tief gehaltene Bremse	nicht selbständig, tief gehaltene Bremse
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, unruhig	nicht voll entleert, schwer zu halten	nicht voll entleert, schwer zu halten
Reaktion	stark. Vorschieß., Abfangen, Frontstall	mäß. Vorschieß., Verhäng., Pumpen nötig	starkes Vorschießen, kein Klappen
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Reaktion	mäß. seitr. Vorschießen, Einklappen	starkes seitliches Vorschießen	mäß. seitr. Vorschießen, Verhängen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	>360° / mäß. schnell beschleunigt	Spiraldrehung / langsam	90° / langsam
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	durch Gegenhalten	selbständig
Öffnungsverhalten	durch Pumpen mit Bremse	nicht selbständig, Pumpen	nicht selbständig, tief gehaltene Bremse
TRUDELN			
Ausleitung	selbständig, Nachdrehen 90°	Nachdrehen, 180°	selbständig, pos. Nachdrehen 240°
Reaktion	mäß. seitr. Vorschießen, Einklappen	mäß. seitr. Vorschießen, Einklappen	mäß. seitr. Vorschießen, kein Klappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	>360° / mäß. schnell beschleunigt	360° auf offene Seite / langsam	—
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	selbständig	—
Öffnungsverhalten	durch Pumpen mit Bremse	nicht selbständig, Pumpen	—
STELSPIRALE			
Einleitung	schwierig	schwierig, Trudeltendenz	leicht, kurzer Steuerweg
Verhalten / Höhenverlust	starke Trudeltendenz / mäßig	Trudeltendenz beachten / ausreichend	problemlos / ausreichend
B-LEINEN-STALL			
Einleitung	leicht	leicht	leicht
Verhalten / Höhenverlust	problemlos / hoch	unruhige Frontstallrosette / durchschnittl.	Frontrosette, bei weitem Ziehen / hoch
Ausleitung	selbständig / Frontstall	selbständig	selbständig
LANDUNG			
Verhalten	einfach	durchschnittlich	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Bei schneller Ausleitung aus dem B-Stall deutliche Vorschießtendenz mit Frontstall als Folge.

Starkes Gegenbremsen bei Einklappen vermeiden, da sonst die Gefahr des Strömungsabrisses auf der offenen Seite besteht.

Das weite Vorschießen nach dem Frontstall kann zu einem erneuten Frontstall führen, der dann aber selbständig öffnet.

DHV-Gütesiegel
Nr. 01-272-92



P 40/26 / PARATECH

2

DHV-Gütesiegel
Nr. 01-273-92



ASTEROPE 25 / ITV

1-2

DHV-Gütesiegel
Nr. 01-274-92



BLISS MEDIUM / FLY MARKET

2

TESTGERÄT

KATEGORIE

Zul. Startgewicht / Sitzzahl	80 – 105 kg / 1	60 – 80 kg / 1	75 – 90 kg / 1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	—	nein
Windentauglichkeit	ja (Herstellerangabe)	ja (Herstellerangabe)	nein
Gurtzeug	frei kombinierbar	frei kombinierbar	frei kombinierbar

START

Füllverhalten	gleichmäßig und rasch	gleichmäßig und rasch	verzögert
Aufziehverhalten	kommt zügig über Piloten	Kappe tendiert hinten hängenzubleiben	nur mit Impuls aufzuziehen
Starthandling	einfach	einfach	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG

Höchstgeschwindigkeit	durchschnittlich, beschleunigt hoch	durchschnittlich	durchschnittlich
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch	hoch

KURVENHANDLING

Steuerweg	gering	hoch	mäßig, hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering	mäßig

BEIDSEITIGES ÜBERBREMSEN

Dauersackflug	nein	nein	nein
Stallgrenze	durchschnittlich	spät	durchschnittlich

FRONTALES EINKLAPPEN

Reaktion	impuls. Klappen 60% der Flächentiefe	30% der Fläche klappen ein	mäßige Flächentiefe
Öffnungsverhalten	selbständig schnell, beschleunigt verzög.	selbständig verzögert	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	bis 360° / langsam	90° / langsam	180° / mäßig schnell
Höhenverlust	mäßig	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig, schnell	selbständig, stark verzögert	selbständig schnell

HARTER KURVENWECHSEL

Grad des Aufschaukelns	hoch, beschleunigt hoch	mäßig	hoch
Reaktion	Einklappen Kurveninnenseite	Klappen der Kurveninnenseite	Einklappen Kurvenaußenseite
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90° / langsam	90° / langsam	360° / mäßig schnell
Stabilisierung	selbständig	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig, schnell	verzögert	selbständig schnell

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, unruhig	entleert sich nicht vollst., Rückwärtsflug	entleert nicht vollständig / unruhig
Reaktion	mäß. Vorschießen, ger. Hängenbleiben	geringes Vorschießen	siehe unter »Ergänzungen«

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Reaktion	mäß. seitl. Vorschieß., ger. Hängenbleiben	mäß. geringes seitl. Vorschießen	mäß. seitl. Vorschieß., einseit. Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	über 360° / sehr langsam	—	180° / mäßig schnell
Stabilisierung	durch Gegenhalten	kein Klappen	selbständig
Öffnungsverhalten	durch Piloten, Pumpen	—	selbständig schnell

TRUDELN

Ausleitung	selbständig, 180° Nachdrehen	selbständig	selbständig
Reaktion	leichtes Einklappen oder Frontstall	geringes seitliches Vorschießen	mäß. seitl. Vorschieß., einseit. Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen	kein Klappen	180° / mäßig schnell
Stabilisierung	—	—	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig, sehr schnell	—	selbständig schnell

STEILSPIRALE

Einleitung	leicht	leicht	leicht
Verhalten / Höhenverlust	deutliches Nachdrehen / mäßig	problemlos / effektiv	geringe Trudeltendenz / hoch

B-LEINEN-STALL

Einleitung	leicht	leicht	leicht
Verhalten / Höhenverlust	problemlos / mäßig	problemlos	problemlos / hoch
Ausleitung	selbständig	effektiv / verzögert	selbständig

LANDUNG

Verhalten	durchschnittlich	problemlos	einfach
-----------	------------------	------------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Bei der Steilspirale muß wegen des Nachdrehens auf entsprechenden Bodenabstand geachtet werden.

Zur symmetrischen Ausleitung: Mäßiges Vorschießen, Verhängen, kein Wegdrehen, Öffnen durch Pumpen.

DHV-Gütesiegel
 Nr. 01-275-92

 DHV-Gütesiegel
 Nr. 01-276-92

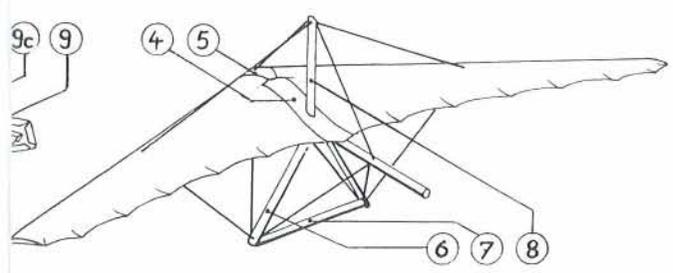
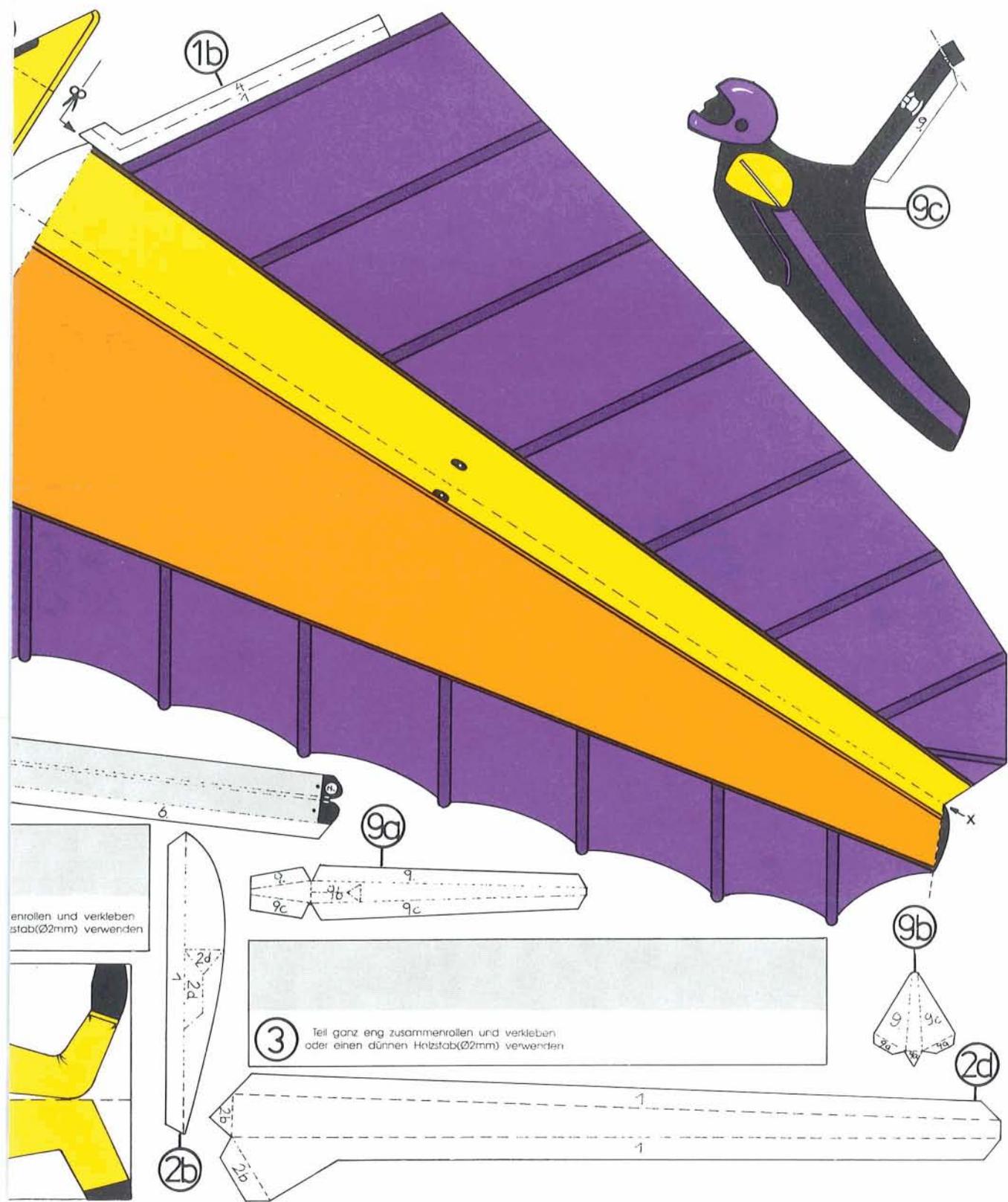
 DHV-Gütesiegel
 Nr. 01-277-92

TESTGERÄT
BLISS LARGE / FLY MARKET
AEROLOGIC 55 / FLY MARKET
DREAM A3 26 / FLIGHT DESIGN
KATEGORIE
2
2-3
2 G

Zul. Startgewicht / Sitzzahl	80 – 95 kg / 1	80 – 125 kg / 1	75 – 120 kg / 1
Trimmsystem	nein	nein	—
Windentauglichkeit	nein	nein	ja (Herstellerangabe)
Gurtzeug	frei kombinierbar	frei kombinierbar	Supine II Kreuzgurt Flight Design
START			
Füllverhalten	gleichmäßig, rasch	verzögert	verzögert
Aufziehverhalten	kommt zügig über Piloten	nur mit Impuls aufzuziehen	kommt langsam über Piloten
Starthandling	einfach	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG			
Höchstgeschwindigkeit	durchschnittlich	gering	durchschnittlich
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING			
Steuerweg	mäßig, hoch	hoch	mäßig
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	mäßig	mäßig	gering
BEIDSEITIGES ÜBERBREMSEN			
Dauersackflug	nein	nein	nein
Stallgrenze	durchschnittlich	spät	spät
FRONTALES EINKLAPPEN			
Reaktion	mäßige Flächentiefe	mäßige Flächentiefe	impuls. Klappen, 50% Fläch.tiefe, Frontstallros.
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	beidseit. Bremsen zum Öffnen notwendig
EINSEITIGES EINKLAPPEN			
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	360° / mäß. schnell m. Verlangsamung	360° / schnell	270° / langsam
Höhenverlust	mäßig	mäßig	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	selbständig, verzögert
HARTER KURVENWECHSEL			
Grad des Aufschaukels	mäßig	mäßig	hoch
Reaktion	Einklappen Kurveninnenseite	Einklappen Kurvenaußenseite	Frontstall
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	360° / mäßig schnell	90° / langsam	kein Wegdrehen
Stabilisierung	selbständig	selbständig	—
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell	selbständig
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, unruhig	entleert nicht vollständig, unruhig	entleert nicht vollständig, schwer zu halten
Reaktion	ger. Vorschieß., Verhäng., langs. Wegdrehen	mäß. Vorschieß., ger. Einklappen	mäßige Vorschießtendenz
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Reaktion	mäß. seitt. Vorschieß., einseit. Einklappen	mäß. seitt. Vorschieß., Einklappen	mäß. seitt. Vorschieß., seitt. Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	360° / mäßig schnell	>360°/langs. m. Beschleunigungstend.	kein Wegdrehen
Stabilisierung	selbständig	einfaches Gegenbremsen	—
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	durch tiefgehaltende Bremse	selbständig
TRUDELN			
Ausleitung	selbständig	selbständig, Nachdrehen 270°	selbständig 180° Nachdrehen
Reaktion	stark. seitt. Vorschieß., Einklappen	einseitiges Einklappen	dreht positiv nach
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen / —	180° / schnell	selbständig
Stabilisierung	—	selbständig	—
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig verzögert	—
STEILSPIRALE			
Einleitung	leicht	leicht	leicht
Verhalten / Höhenverlust	geringe Trudeltendenz / hoch	problemlos / mäßig	problemlos / mäßig
B-LEINEN-STALL			
Einleitung	leicht	leicht	leicht
Verhalten / Höhenverlust	problemlos / hoch	problemlos / hoch	problemlos / mäßig
Ausleitung	selbständig	selbständig	selbständig
LANDUNG			
Verhalten	einfach	einfach	einfach

**ERGÄNZUNGEN ZUR
FLUGSICHERHEIT**

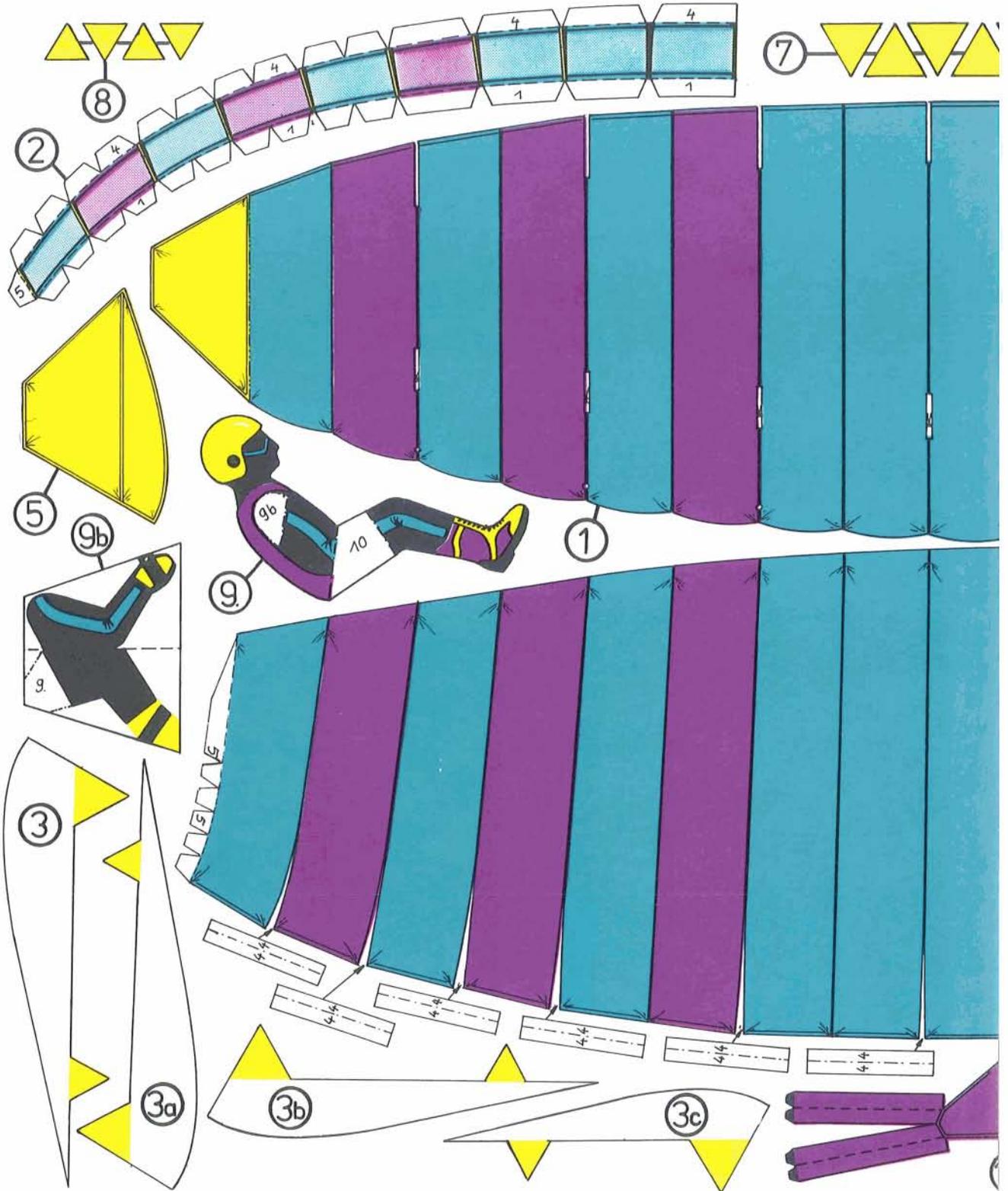
en sicheren Start ins neue Jahr



Ausschneidebogen
Drachenflieger
 Modell ist flugfähig!

Allen Gleitschirmfliegern im DHV

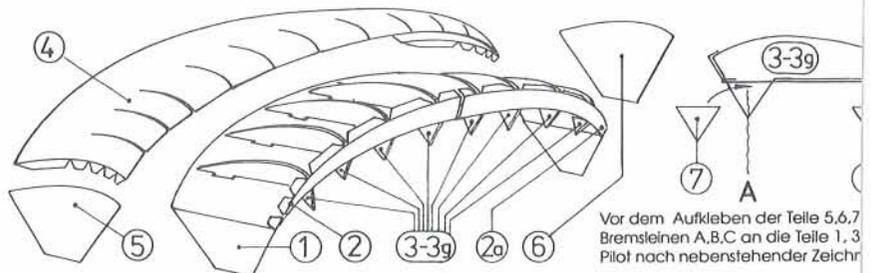
Zum Herausnehmen des Ausschneidebogens die Metallklammern in Heftmitte mit einem I



Bauanleitung:

- - - - - ritzen, nach hinten falzen
- - - - - ritzen, nach vorn falzen
- - - - - Umriß einer Klebefläche
- 8 - - - ab- bzw. ausschneiden

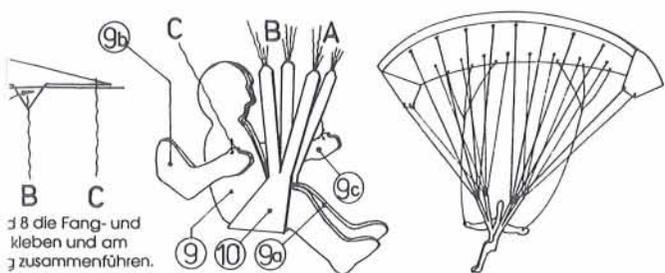
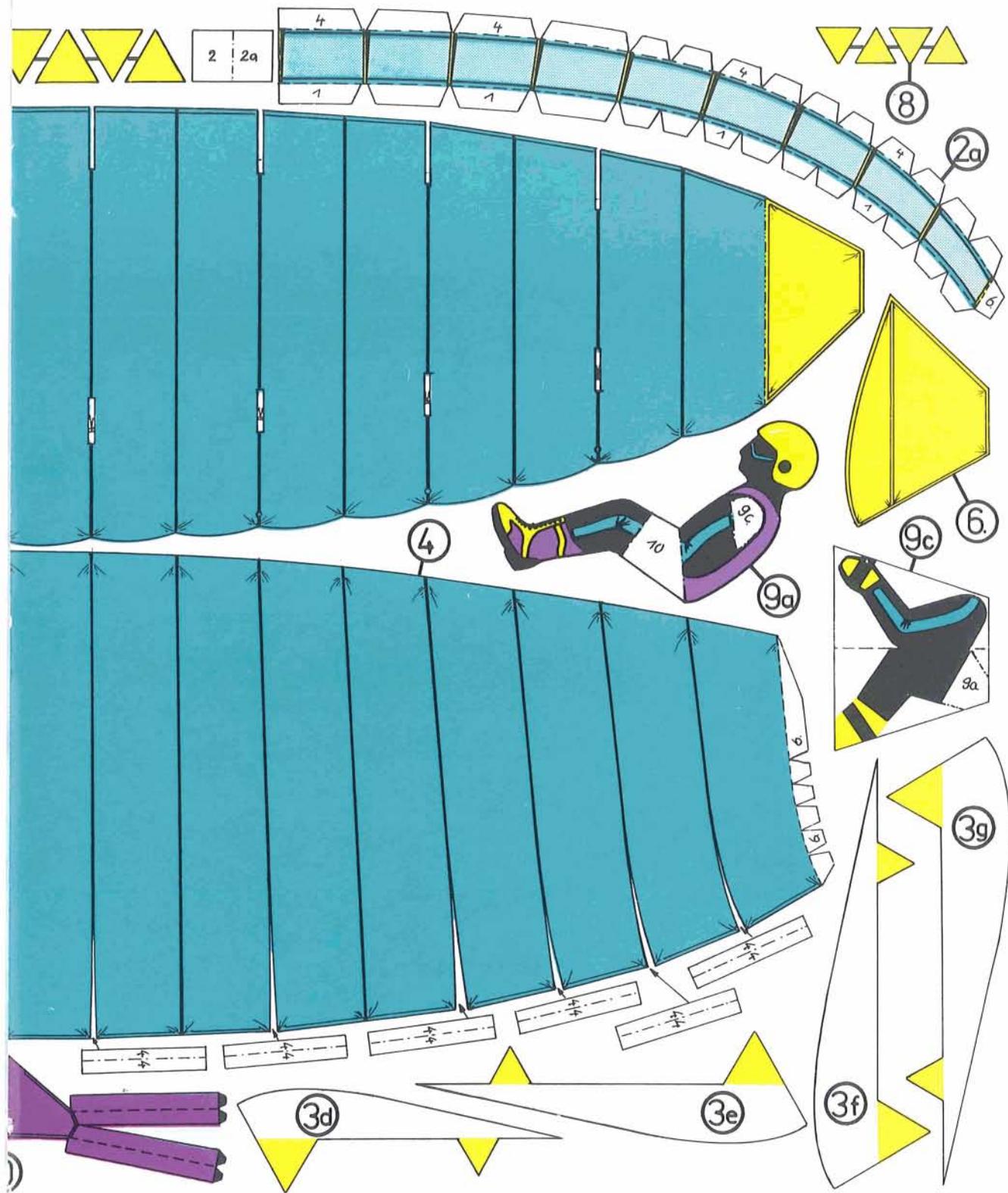
Die kleinen Zahlen geben den Montageort für das Bauteil mit der eingekreisten Zahl an. Beim Bau Reihenfolge der Nummerierung einhalten. Die Profilrippen (3-3g) und die Pilotenpuppe (9,9a) mit dünnem Karton verstärken. Fangleinen (20 Fäden, 220 mm lang) und Bremsleinen (2 Fäden mit 3 facher Gabelung, 230 mm lang) aus farbigem Nähgarn anfertigen.



Vor dem Aufkleben der Teile 5,6,7 Bremsleinen A,B,C an die Teile 1, 3 Pilot nach nebenstehender Zeichnung

Ein sicheren Start ins neue Jahr

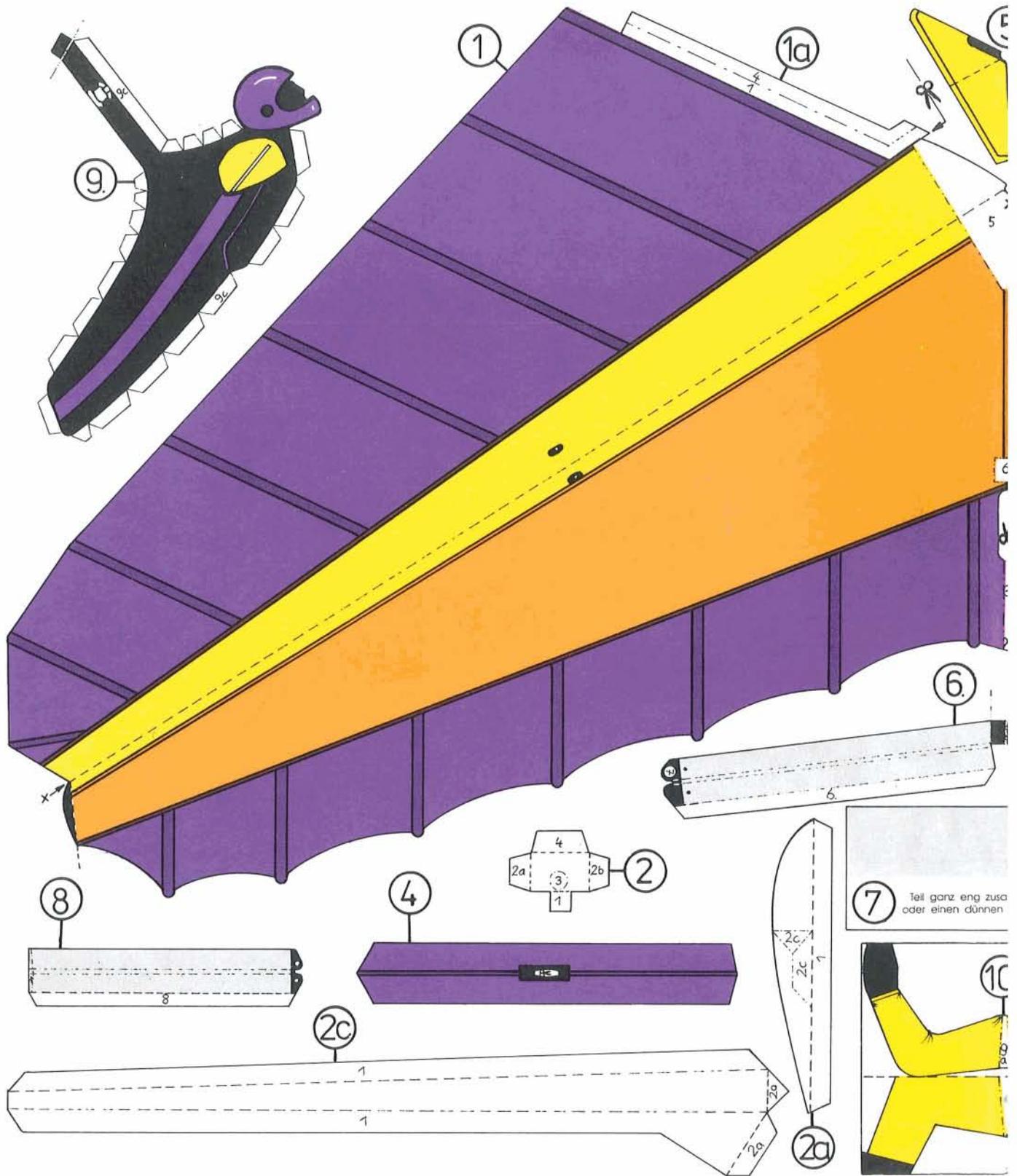
Den Gegenstand aufbiegen und anschließend wieder zudrücken. Viel Spaß beim Basteln!



Die 8 die Fang- und kleben und am g zusammenführen.

Ausschneidebogen Gleitschirmflieger

Allen Drachenfliegern im DHV ein

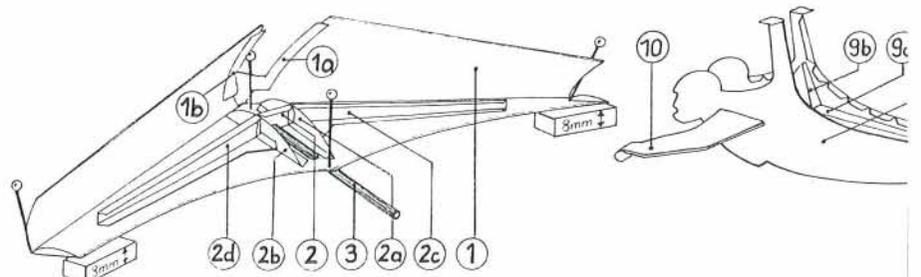


Bauanleitung:

- - - - - ritzen, nach hinten falzen
- - - - - ritzen, nach vorn falzen
- - - - - Umriss einer Klebefläche
- ✂ ab- bzw. ausschneiden

Die kleinen Zahlen geben den Montageort für das Bauteil mit der eingekreisten Zahl an. Beim Bau Reihenfolge der Numerierung einhalten. Vor dem Zusammenkleben des Flügels, diesen an den mit x gekennzeichneten Stellen mit 4 Stecknadeln festheften und an den Flügelhinterkanten 8 mm unterlegen.

Verspannung aus grauem Nähgarn anfertigen.



DHV-Gütesiegel
Nr. 01-278-92



DHV-Gütesiegel
Nr. 01-279-92



DHV-Gütesiegel
Nr. 01-280-92

TESTGERÄT	DREAM A3 24 / FLIGHT DESIGN	P 40/29 / PARATECH	PRIMO 22 / ORION FLUGSPORT
KATEGORIE	2 G	2	2-3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	65 – 90 kg / 1	90 – 130 kg / 1	70 – 100 kg / 1
Trimmsystem	—	Fußbeschleuniger	—
Windentauglichkeit	ja (Herstellerangabe)	ja (Herstellerangabe)	ja (Herstellerangabe)
Gurtzeug	Supine II Kreuzgurt Flight Design	frei kombinierbar	frei kombinierbar
START			
Füllverhalten	gleichmäßig	gleichmäßig und rasch	gleichmäßig und rasch
Aufziehverhalten	Kappe tendiert hinten Hängenzubleiben	kommt zügig	zügig, muß abgebremst werden
Starthandling	einfach	einfach	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG			
Höchstgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich
Rolldämpfung	durchschnittlich	gering	gering
KURVENHANDLING			
Steuerweg	mäßig	mäßig	mäßig
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering	mäßig
BEIDSEITIGES ÜBERBREMSEN			
Dauersackflug	ja	nein	nein
Stallgrenze	spät	spät	früh
FRONTALES EINKLAPPEN			
Reaktion	40% der Fläche Klappen ein	mäß. impuls. Klappen, maß. Flächentiefe	mäß. Einklappen 30% Flächentiefe
Öffnungsverhalten	selbständig stark verzögert	selbständig	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN			
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	270° / mäßig schnell	270° / mäßig schnell	720° / mäßig schnell
Höhenverlust	hoch	mäßig	mäßig
Stabilisierung	selbständig	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig, verzögert	selbständig	nicht selbständig, tief gehalt. Bremse
HARTER KURVENWECHSEL			
Grad des Aufschaukelns	hoch	hoch	hoch
Reaktion	Einklappen der Kurveninnenseite	Klappen der Kurvenaußenseite	Frontstall
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180° / mäßig schnell	180° / schnell	kein Wegdrehen
Stabilisierung	selbständig	selbständig	—
Öffnungsverhalten	selbständig, verzögert	selbständig	impulsiv selbständig
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Verhalten nach Einleitung	Schirm entleert sich nicht vollständig	Schirm entleert nicht vollständig	entleert nicht vollständig, ruhig
Reaktion	mäßig weites Vorschießen	kein Wegdrehen, Außenflügel verhängt	mäß. Vorschieß., ger. Klappen, Pumpen nötig
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Reaktion	mäßig weites seitr. Vorschießen	mäß. seitr. Vorschießen u. Einklappen	mäß. seitr. Vorschießen, ger. Klappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	45°, langsam	45° / langsam	kein Wegdrehen
Stabilisierung	selbständig	selbständig	—
Öffnungsverhalten	selbständig, impulsiv	selbständig	selbständig
TRUDELN			
Ausleitung	330° Nachdrehen	Selbständig 210° Nachdrehen	selbständig, 90° Nachdrehen
Reaktion	kein Einklappen	mäß. seitr. Vorschießen u. Einklappen	seitliches Klappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	—	360° / mäßig schnell	kein Wegdrehen
Stabilisierung	—	selbständig	—
Öffnungsverhalten	—	selbständig	selbständig
STELSPIRALE			
Einleitung	leicht	leicht	durchschnittlich
Verhalten / Höhenverlust	problemlos / effektiv	360° Nachdrehen / hoch	mäßige Trudeltendenz / mäßig
B-LEINEN-STALL			
Einleitung	leicht	leicht	leicht
Verhalten / Höhenverlust	problemlos	problemlos / mäßig	problemlos / mäßig
Ausleitung	effektiv	selbständig	bei langsamer Ausleitung Sackflug
LANDUNG			
Verhalten	problemlos	einfach	durchschnittlich

**ERGÄNZUNGEN ZUR
FLUGSICHERHEIT**

Beim Gegenbremsen nach Einklapper kann Pumpen zum Öffnen der eingeklappten Seite nötig sein. Bei Ausleitung der Steilspirale auf entsprechenden Bodenabstand achten, Gerät dreht nach.

DHV-Gütesiegel
 Nr. 01-281-92

SPACE 27 / EDEL

 DHV-Gütesiegel
 Nr. 01-282-92

SPACE 24 / EDEL

 DHV-Gütesiegel
 Nr. 01-283-92

DREAM A3 22 / FLIGHT DESIGN

TESTGERÄT	SPACE 27 / EDEL	SPACE 24 / EDEL	DREAM A3 22 / FLIGHT DESIGN
KATEGORIE	2	2	1-2 G
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	85 – 120 kg / 1	75 – 95 kg / 1	50 – 70 kg / 1
Trimmsystem	—	Fußbeschleuniger	—
Windentauglichkeit	nein	ja (Herstellerangabe)	ja (Herstellerangabe)
Gurtzeug	frei kombinierbar	frei kombinierbar	Supine II Kreuzgurt Flight Design
START			
Füllverhalten	gleichmäßig und rasch	gleichmäßig und rasch	gleichmäßig und rasch
Aufziehverhalten	Kappe kommt über Piloten	Kappe kommt über Piloten	mit Impuls aufzieh., Tend. hinten hängenubl.
Starthandling	einfach	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG			
Höchstgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING			
Steuerweg	mäßig	mäßig	mäßig
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	mäßig	mäßig	gering
BEIDSEITIGES ÜBERBREMSEN			
Dauersackflug	nein	nein	nein
Stallgrenze	durchschnittlich	durchschnittlich	spät
FRONTALES EINKLAPPEN			
Reaktion	Klappen von 40% Flächentiefe	impuls. Einklappen 40% Flächentiefe	Klappen 90% der Flächentiefe
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN			
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	360° / mäßig schnell	250° / langsam	180° langsam
Höhenverlust	hoch	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig, verzögert	selbständig, verzögert	selbständig, impulsiv
HARTER KURVENWECHSEL			
Grad des Aufschaukelns	hoch	hoch	hoch
Reaktion	seitliches Einklappen	Frontstall Klappverhalten	Klappen der Kurvenaußenseite
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180° / langsam	kein Wegdrehen	90° / mäßig schnell
Stabilisierung	selbständig	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig, verzögert	selbständig, impulsiv	selbständig, impulsiv
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Verhalten nach Einleitung	Schirm entleert sich nicht vollständig	Schirm entleert sich nicht vollständig	Schirm entleert sich nicht vollständig
Reaktion	geringes Vorschießen	mäßig weites Vorschießen	mäßig weites Vorschießen
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Reaktion	mäß. weites seitl. Vorschießen	mäß. weites seitl. Vorschießen	mäß. weites seitl. Vorschießen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Klappen	90° / langsam. Hängenbl. d. Außenfl.	90° mäßig schnell
Stabilisierung	—	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	—	selbständig, verzögert	selbständig, impulsiv
TRUDELN			
Ausleitung	180° Nachdrehen	90° Nachdrehen	90° Nachdrehen
Reaktion	seitliches Einklappen	kein Klappen	Einrollen des Außenflügels
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen	—	Kein Wegdrehen
Stabilisierung	selbständig	—	selbständig
Öffnungsverhalten	schnell	—	selbständig, impulsiv
STEILSPIRALE			
Einleitung	leicht	leicht	leicht
Verhalten / Höhenverlust	problemlos / effektiv	— / effektiv	problemlos / effektiv
B-LEINEN-STALL			
Einleitung	leicht	leicht	leicht
Verhalten / Höhenverlust	B-Stall Rosette, Wegdrehendenz / effektiv	problemlos, evt. B-Stall Rosette / effekt.	problemlos / effektiv
Ausleitung	aktives Ausleiten durch Piloten	zögernde Ausleitung	problemlos
LANDUNG			
Verhalten	problemlos	problemlos	problemlos / durchschnittl. Aufsetzgeschw.

**ERGÄNZUNGEN ZUR
FLUGSICHERHEIT**

DHV-Gütesiegel
Nr. 01-286-92



DHV-Gütesiegel
Nr. 01-287-92



DHV-Gütesiegel
Nr. 01-288-92



TESTGERÄT	P 40/39 BIPLACE / PARATECH		COMANCHE 29 / FIREBIRD		AT 1/21 / BICHLMAIER	
KATEGORIE	2		2 G		2	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	145 – 200 / 2		90 – 130 kg / 1		70 – 90 kg / 1	
Trimmsystem	—		nein		nein	
Windentauglichkeit	ja (Herstellerangabe)		ja (Herstellerangabe)		—	
Gurtzeug	frei kombinierbar		Sitting Bull Kreuzgurt		frei kombinierbar	
START						
Füllverhalten	gleichmäßig und rasch		verzögert		verzögert	
Aufziehverhalten	kommt zügig über Piloten		bleibt hinten hängen		bleibt hinten hängen	
Starthandling	einfach		durchschnittlich		durchschnittlich	
GERADEAUSFLUG						
Höchstgeschwindigkeit	durchschnittlich bis hoch		durchschnittlich		durchschnittlich	
Rolldämpfung	durchschnittlich		gering		hoch	
KURVENHANDLING						
Steuerweg	mäßig		mäßig		mäßig hoch	
Wendigkeit	durchschnittlich		durchschnittlich		gering	
Trudeltendenz	nicht vorhanden		gering		nicht vorhanden	
BEIDSEITIGES ÜBERBREMSEN						
Dauersackflug	nein		nein		nein	
Stallgrenze	spät		spät		spät	
FRONTALES EINKLAPPEN						
Reaktion	Einklappen geringer Flächentiefe		mäßige Flächentiefe		große Flächentiefe	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell		selbständig schnell		selbständig schnell	
EINSEITIGES EINKLAPPEN						
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	360° / mäßig schnell		360° / mäßig schnell		360° / mäßig schnell	
Höhenverlust	mäßig		mäßig		mäßig	
Stabilisierung	selbständig		selbständig		selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv		selbständig, verzögert		selbständig verzögert	
HARTER KURVENWECHSEL						
Grad des Aufschaukelns	mäßig		hoch		mäßig	
Reaktion	geringes Einklappen		Frontstall		kein Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen		—		—	
Stabilisierung	—		—		—	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell		selbständig, schnell		—	
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)						
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, unruhig		entleert nicht vollständig, unruhig		entleert nicht vollst., schwer zu halten	
Reaktion	Frontstall, impuls. Wiederöffnung		ger. Vorschießen, kein Klappen		mäß. Vorschießen, kein Einklappen	
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)						
Reaktion	stark. seidl. Vorschießen, Einklappen		mäß. seidl. Vorschießen, Klappen		ger. seidl. Vorschießen, kein Klappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen		90° / langsam		—	
Stabilisierung	—		selbständig		—	
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv		selbständig, verzögert		—	
TRUDELN						
Ausleitung	selbständig, 180° Nachdrehen		selbständig, Nachdrehen 180°		selbständig, 270° Nachdrehen	
Reaktion	Einklappen		mäß. seidl. Vorschieß., Einroll. d. Flügels		starkes seidl. Vorschießen, Frontstall	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90° / mäßig schnell		kein Wegdrehen / —		—	
Stabilisierung	selbständig		—		—	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell		selbständig schnell		—	
STEILSPIRALE						
Einleitung	leicht		leicht		leicht	
Verhalten / Höhenverlust	problemlos / hoch		dreht 360° nach / mäßig		problemlos / mäßig	
B-LEINEN-STALL						
Einleitung	leicht mit Umlenkung		leicht		leicht	
Verhalten / Höhenverlust	problemlos / mäßig		Frontrossette bei weit. Ziehen / mäßig		problemlos / mäßig	
Ausleitung	selbständig		selbständig		selbständig	
LANDUNG						
Verhalten	einfach		einfach		durchschnittlich	

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Die Vorschießtendenz nimmt stark zu, wenn die Bremsleinen mehr als erforderlich zum Stall gewickelt werden und die Kappe dadurch in die Stallrossette geht.

Der Schirm sollte über A- und B-Tragegurte gestartet werden. Bei der Ausleitung der Steilspirale das Nachdrehen berücksichtigen, auf Bodenabstand achten.

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

14.1.93 – INFO NR. 69

Später eingehende Kleinanzeigen werden automatisch in das nachfolgende Info aufgenommen.

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, Gleitsegel, 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. Um die Suche nach einem passenden Gerät zu erleichtern, sind alle Hängegleiter und Gleitsegel nach DHV-Kategorien sortiert.

Hängegleiter

Haftungsausschluß!

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

1

Club 15, Bj. 87, Speedbar, Räder, 2 Packsäcke, Kniehänger, VB DM 800,-. ☎ 0911/880434.

Club 15, Bj. 11/87, rot/türkis, 50 Flüge, VB DM 1.200,-. ☎ 08823/2600.

Club 15, rot/gelb/weiß, Bj. 9/90, Räder, Rettungsgerät Parasail V, Integralhelm, Kniehänger, wurde noch nie geflogen, VB DM 3.200,-. ☎ 02575/1443 abends.

Club 15, Bj. 5/90, inkl. Speedbar u. Ersatzsteuerbügel, DM 2.200,-. ☎ 08639/5895.

Club 15, Bj. 87, Speedbar, Räder, 2 Ersatzrohre, Kleinteile, crashfrei, DM 1.200,-, Radmacher Kniehänger, Schirm, Karabiner, DM 300,-. ☎ 06131/572663 abends.

Club 15, Bj. 89, Charly-Kniehänger, Aluleiter, VB DM 2.200,-. ☎ 06725/4198 abends.

Club 15, Bj. 89, blau/pink/weiß, Parasail Kniehänger, DM 2.000,-. ☎ 07025/7999.

Club 15, mit Kniehänger, Räder, Rettungsgerät Parasail, Leiter, DM 2.400,-. ☎ 07032/71443 ab 18.00 Uhr.

Club 15, Bj. 90, guter Zustand, 2 Räder, Ersatzrohre u. div. Zubehör, DM 2.200,-. ☎ 03925/624426.

Club 15, rot/weiß/violett, Bj. 88, Räder, Speedbar, Parasail Kniehänger, VB DM 1.650,-. ☎ 09122/14282.

Joker, Bj. 9/91, 11 Flüge, Charly-Kniehänger, Bj. 90, ca. 180 cm. ☎ 0751/553203.

1-2

Airfex, Bj. 92, weiß/orange, 21 kg, NP DM 5.400 für DM 3.700,- sowie Scorpio-Gurt. ☎ 089/878985.

Alfa, Bj. 12/88, pink/grün, Madreiter Kniehänger mit Parasail VI, Kevlar-Helm, VB DM 2.300,-. ☎ 07352/1521.

Bicla-Lift mit Kniehänger und Schirm, Bj. 86, GS, pink/gelb, VB DM 2.200,-. ☎ 0431/734354.

Bicla-Lift, GS 88, crashfrei, gelb/pink, VB DM 1.350,-. ☎ 040/5237697 und 06707/8474.

Bicla-Lift, Bj. 87, pink/weiß, VB DM 900,-. Peter Raitih, Wallbergstr. 22, 8015 Markt Schwaben.

Calypso 160, Bj. 3/91, VB DM 3.500,-. ☎ 07135/3330.

Delta 16, Bj. 86, ohne Check, weiß/blau, Räder, Ersatzsteuerbügel, Charly Rettungsschirm, Kniehänger/Beinstrecker, DM 1.800,-. ☎ 0711/7545845.

Delta 16 S, Bj. 87, 5-Jahres-Check, Schürze, Vario, VB DM 1.400,-. ☎ 0521/122736.

Delta 16, Bj. 85, weiß/rot/blau, Ersatztrapez, Räder, Speedbar, Kosteletzki Kniehänger, VB DM 1.300,-. ☎ 05223/75878.

Delta 16, Bj. 85, Kosteletzki Kniehänger mit Rettungsgerät, VB. Günter Nothnagel, Gründchenweg 6, 0-6088 Steinbach-Hollenberg.

Delta 16, Bj. 86, pink/weiß, Räder, Kniehänger, Schirm, Helm, DM 1.600,-. ☎ 089/362701.

Delta 16, 5-Jahrescheck neu, Speedbar, Kniehänger und Gummiräder, VB DM 1.450,-. ☎ 09409/580 ab 17.00 Uhr.

Delta 16, Bj. 11/87, 25 Flüge, Kniehänger mit Rettungssystem, DM 2.000,-. ☎ 0911/441294.

Gyro 180, Bj. 89, weiß/türkis/rot, Speedbar, Räder, 1 Ersatzseitenrohr, VB DM 1.700,-. ☎ 0037/93181/428.

Gyro 180, Bj. 86, weiß/blau, Speedbar, Rädern, Delta-Sport-Gurtsystem, Parasail Rettungssystem, Fly-Helm, VB DM 1.750,-. ☎ 06144/32626.

Mars 150, Bj. 89, 20 Flüge, crashfrei, VB DM 1.900,-, Pinguingurt 170 mit Charlyschirm DM 800,-. ☎ 04872/3594.

Mars 150, Bj. 89, blau/weiß/rot, 2 Steuerbügel, Räder, VB DM 2.000,-, Kniehänger schwarz, DM 100,-, Rettungsschirm Elite von Sigma, Bj. 91, DM 650,-, Uvex Helm XS, DM 250,-, Schleppklinke, DM 150,-, Speedmesser, DM 70,-, komplett VB 3.200,- inkl. Dachträger (Thule). ☎ 0431/606191 tagsüber 0431/642408 abends.

Mars 150, Bj. 89, DM 2.500,-, Pinguingurt 170 mit Charly-Schirm DM 850,-, Pinguingurt 180, Bj. 89, mit Tasche u. Parasail V für DM 950,-. ☎ 04872/3594.

Mars 170, Bj. 10/88, DM 1.800,-, Bräuniger Vario LCD III, Sing-Integralgurt, Parasail Rettungsgerät je DM 700,-. ☎ 02204/62603.

Mars 170, Bj. 5/89, crashfrei, Räder, Ersatztrapezrohr, DM 2.200,-, evt. Kniehänger. ☎ 0721/861102.

Mars 170, Bj. 86, weiß/blau, Räder, Speedbar, Kniehänger, Kombi-Instrument, Fallschirm RFH 1, DM 2.200,-. ☎ 08282/3736.

Mars 170, Bj. 2/91, crashfrei, weiß/pink/rot, DM 2.700,-. ☎ 06051/5166.

Mars 170, Bj. 8/90, lila/blau/gelb, crashfrei, Räder, DM 2.800,-, Kniehänger, DM 150,-, Parasail Rettungsgerät, DM 780,-. ☎ 07323/3415.

Mars 170, Bj. 86, Räder, Ersatztrapezrohr, VB DM 1.200,-. ☎ 089/227566 Marliese verlangen.

Mars 170, Bj. 88, 5-Jahres-Check neu, VB DM 1.700,-. ☎ 089/133153 ab 18.00 Uhr.

Nimbus 62/15, Bj. 5/88, Speedbar, DM 1.500,-, evt. Keller-High-Tec Gurtzeug mit Charly-Rettungsschirm. ☎ 07532/1709 abends.

Sphinx D, Bj. 88, Ersatzteile, Gurtzeug mit Fallschirm, DM 2.950,-. ☎ 0911/612255.

Swing, Bj. 86, AK-schwarz, US-hellblau, OS-weiß, DM 500,-. ☎ 0731/68208 oder 07022/33819.

Swing, Bj. 89, Räder, Speedbar, pink/flieder, inkl. Vario-Höhenmesser mit neuen Akku u. Ladegerät, DM 2.300,-. ☎ 07172/31480.

Swing, Bj. 89, blau/lila/weiß, Ersatztrapezrohr, Speedbar, Räder, VB. ☎ 07025/6265.

Swing, Bj. 87, AK-schwarz, US-hellblau, 2-Jahrescheck, VB DM 1.100,-. ☎ 07022/33819 abends.

Uno Piccolo, Bj. 91, pink/türkis/weiß, 5 Flüge, crashfrei, VB DM 3.000,-. ☎ 07721/25662 oder 30175 ab 18.00 Uhr.

Uno Piccolo, Bj. 10/89, lila/rosa/gelb, neuer Check, 2 Trapezrohre, DM 2.700,-. ☎ 0711/267858.

Uno Piccolo, dunkelblau, 5-Jahrescheck neu, VB DM 1.550,-, Rettungsgerät Charly, DM 600,-. ☎ 08022/74195.

Uno Piccolo, Bj. 88, crashfrei, VB DM 1.750,-. ☎ 09628/8633.

Uno Piccolo, Bj. 90, DM 2.500,-. ☎ 06151/893308.

Uno, Bj. 88, Kniehänger, DM 2.600,-. ☎ 05109/64204.

Uno, Bj. 88, Parasail Kniehänger, Räder, Blautöne, 4 Ersatztrapezrohre, DM 1.900,-. ☎ 02841/81042.

Uno, magenta/pink/gelb, Pinguin Gurt, hellgrau/gelb, mit Schirm, Tali-Dachträger, NP DM 5.900,- für DM 4.300,-. ☎ 07071/23873.

Uno, Bj. 90, dunkel/hellblau, VB DM 2.550,-. ☎ 08342/5693 ab 18.00 Uhr.

Uno, Bj. 88, violett/pink, mit Kniehänger, DM 2.600,-. ☎ 05109/64204.

Uno, Bj. 88, versch. Blautöne, crashfrei, DM 1.800,-. ☎ 06724/8302.

Uno, Bj. 85, Kniehänger Charly, Kevlar-Helm, 1 Ersatztrapezrohr, DM 1.800,-. ☎ 07743/5260.

Uno, Bj. 86, 5-Jahrescheck, Aluleiter, Kniehänger, Vario (Fly-Tec), Fallschirm, DM 2.650,-. ☎ 030/3822874.

Uno, DM 1.490,-. ☎ 0821/419349.

Uno, Bj. 91, türkis/pink/weiß, Räder, Kniehänger Charly, Uvex-Helm M, komplett DM 3.300,-. ☎ 06224/77361.

Uno, Bj. 86, rot/orange/gelb, Kniehänger, Charly-Schirm, Bräuniger Alto-Vario LCD III, komplett DM 3.400,-. ☎ 08035/4682.

Uno, Bj. 86, 5-Jahrescheck neu, crashfrei, blau/weiß, DM 1.750,-. ☎ 02581/632673 abends.

Uno, Bj. 88, Räder, Ersatzbasis, DM 2.600,-, Charly Pinguin, Charly Schirm, DM 1.250,-, inkl. Rucksack, Pocket-Vario, DM 200,-. ☎ 07721/53118 Hansjörg Zucker.

2

Atlas, Bj. 82, gepflegt, Check neu, Räder, Kniehänger, Vario, ggf. auch einzeln. ☎ 0521/324061.

Atlas 14, Bj. 8/87, inkl. Kniehänger, Rettungsschirm (Charly), Vario mit digitalen Höhenmesser, Geschwindigkeitsmesser (Hall), Ersatztrapezrohre, Integralhelm mit Helmsset für ICOM, DM 1.900,-. ☎ 0711/7884118 von 9.00 - 16.00 Uhr und 07121/329506 ab 18.00 Uhr.

Atlas 14, Bj. 83, Check 12/93, weiß/rot/orange, Speedbar, Ersatzrohre, Räder, RS-Kniehänger Bj. 83, VB DM 1.200,-. ☎ 0711/621435.



Atlas 14, Schirm, Schürze, VB DM 1.200,-. ☎ 08250/1776 oder 440.

Atlas, Bj. 83, rot/weiß, DM 800,-. ☎ 07634/6887.

Atlas 16, Bj. 86, regenbogenfarben, Räder, Steuerbügelseitenrohre, Kniehänger, Kosteletzki-Schirm, VB DM 1.700,-; auch einzeln, Vario mit digitalen Höhenmesser Aero-kom 1A, DM 350,-. Herbert Reimann, Bergerstr. 154, 5000 Köln 90.

Atlas 16, blau/weiß, Integralgurt Flight Design, Charly-Rettungsschirm, Vario Wassmer-Combi Air plus, Uvex-Integralhelm XL, VB DM 3.000,-. ☎ 06441/73787.

Atlas 16, Bj. 86, Gurtzeug, Schirm, Räder, Ersatzrohre, DM 1.950,-. ☎ 02133/41726.

Atlas 16, Bj. 87, Generalüberholt, Speedbar, DM 1.350,-. ☎ 0043/5372/62404.

Atlas 16, grün/weiß, GS neu, Kniehänger, Rettungsschirm, DM 1.200,-; Pinguin-gurt 182 cm, DM 650,-. ☎ 0781/24691.

Atlas 14, Bj. 91, Keller-Integralgurt 160-175 cm, VB DM 2.800,-. ☎ 0261/34931.

Atlas 16, GS 88, crashfrei, gelb/lila, techn. und optisch 1a, Räder, Speedbar und original Basis, Ersatzkielrohr, DM 2.000,-. ☎ 02953/7445.

Bullet Novum, Bj. 91, verstärktes Segel, weiß/lila NP DM 6.500,-; VB DM 3.800,-. ☎ 05151/24468.

Cloud II, Kniehänger mit Parasail-Fallschirm, VB DM 800,-. ☎ 0711/727506.

Cloud II, Kniehänger, Helm, VB DM 1.000,-. ☎ 0711/4560306.

Cloud II, DM 800,-; Kniehänger DM 120,-; Integralhelm Uvex, DM 80,-. ☎ 06108/76791 oder 069/6962785.

Cloud II, Bj. 86, 5-Jahrescheck neu, regenbogenfarben, Räder, Parasail Rettungssystem mit Kniehänger, Römer-Integralhelm, Wassmer Vario, nur komplett DM 1.350,-. ☎ 07151/8525.

Cloud II, rot/schwarz, Check bis 1993, Kniehänger, Rettungsschirm, Fahrtmesser, Höhenmesser, kompl. DM 1.200,-. ☎ 0681/812227.

Cloud III, Check bis 12/93, VB DM 950,-. ☎ 09771/7172 von 8.00 - 20.00 Uhr oder ab 20.00 Uhr.

Cloud III, Bj. 85, OS-weiß, US-orange, AK-schwarz, Check neu, 2 Ersatzsteuerbügel u. Basis, Räder, VB DM 1.200,-. ☎ 040/6418137.

Cloud III, Bj. 82, GS, Probeflug, VB DM 500,-. ☎ 0431/392215.

Contact 16, Bj. 86, rot/blau/weiß, div. Ersatzteile, Steinbach Korpengurt, VB DM 1.600,-. ☎ 02771/32306 ab 16.00 Uhr.

Contact 16, Bj. 4/88, weiß/lila/pink, Speedbar, Kennzeichen, VB DM 2.200,-. ☎ 07432/6334.

Contact, Bj. 87, Rettungsschirm, Bj. 90, Gurtzeug, VB DM 2.300,-. ☎ 07121/87737.

Feder 16, Bj. 87, weiß/rot/blau, Kniehänger mit Schirm, Helm, Räder, auch einzeln, VB. ☎ 07663/4357 ab 18.00 Uhr.

Funfex 5/90, Speedbar, AK-Mylar, Ersatzteile, VB DM 3.700,-. ☎ 6709369.

Funfex, Bj. 6/90, Speedbar, Teleskop, Kielrohr, VB DM 3.300,-. ☎ 07246/2430 oder 0721/24176.

Funfex, Bj. 88, gelb/rot, Kniehänger, Fallschirm, Vario mit Höhenmesser, DM 3.200,-. ☎ 04458/1568.

Funfex, Bj. 88, crashfrei, Lang- und Kurzpacksack, zus. Schutzülle, Ersatztrapezrohr, NP DM 5.500,-; VB DM 2.800,-. ☎ 07243/69624.

Funfex, Bj. 88, rot/weiß, schweres Segel, kompl. Ersatztrapez, langer und kurzer Packsack, DM 2.500,-. ☎ 04141/46435 ab 19.00 Uhr.

GT, Bj. 89, weiß/orange, VB DM 2.800,-. ☎ 06806/490941.

GT, Bj. 7/89, DM 2.400,-; Prieler Integral, DM 400,-; Stölinger HRS 10, DM 500,-; Afro Combi Vario, DM 500,-; kompl. 3.500,-. ☎ 02266/8378 abends.

Impuls 14, Bj. 9/89, Räder, Keller Integral mit Parasail IV, Toli-Dachträger, kompl. DM 4.500,-. ☎ 08171/61797.

Impuls 14, Bj. 7/91, pink/schwarz, crashfrei, VB DM 3.600,-; Römerhelm S, DM 70,-. ☎ 08238/3966.

Impuls 14, lila/pink, 1 Ersatzrohr, VB DM 3.000,-. ☎ 089/808923.

Impuls 14, Bj. 90, inkl. 2 Jahrescheck, DM 2.500,-. ☎ 07331/41399 abends.

Impuls 14, Bj. 87, 5-Jahrescheck neu, lila/neongelb, DM 2.000,-; Ulrich Aicher, Silvonervag 3, 7758 Moersburg.

Impuls 17, Spectralfarben, Bj. 88, crashfrei, Kniehängergurt, Parasail-Rettungsschirm, Packsack, Helm, kompl. DM 2.200,-. ☎ 089/591167 oder 912228 abends.

Impuls 17, pink/magenta, Bj. 90, VB DM 3.700,-. ☎ 08621/88308 von 7.00 - 16.00 Uhr oder 08621/61651 von 16.00 - 22.00 Uhr.

Impuls 17, Bj. 86, VB DM 2.200,-; Schirm, Kniehänger, Vario VB. ☎ 089/7932518.

Impuls 17, Bj. 6/91, pink/weiß, Räder, DM 3.200,-. ☎ 0841/55747.

Impuls 17, 5-Jahrescheck neu, lila/neongelb, Charly Schirm, Kniehänger, Uvex-Integralhelm, Carbon/Kevlar, VB DM 2.950,-. ☎ 07532/7875 und 07545/89804 tagsüber.

Impuls 17, Bj. 85, lila/weiß, regelmäßig gecheckt, Ersatzteile, crashfrei, VB DM 1.700,-. ☎ 0211/488424 ab 19.00 Uhr.

Impuls IC, crashfrei, Bj. 8/92, NP DM 7.400,-; für DM 6.750,-. ☎ 089/3071318.

Impuls IC, Bj. 6/90, rot, VB DM 3.800,-. ☎ 06126/56341.

K 2, Composit, GS 8/91, AK-pink, OS-weiß, US-gelb/weiß, DM 5.300,-; Gurtzeug F1, 170-175 cm, DM 350,-. ☎ 0531/504764 Anja Kohlrausch.

K 2, Composit, Bj. 7/92, AK-pink, US-grau/weiß, DM 6.300,-; Bräuniger Vario P3, DM 590,-. ☎ 0531/504764.

K 2, Bj. 5/90, AK-dunkelblau, US-hellgrün/pink, VB DM 3.900,-. ☎ 02241/318836.

K 2, Bj. 8/91, AK/OS-weiß, US-weiß/lila, DM 6.000,-. ☎ 089/7607753 tagsüber, Uli verlangen.

K 2, Bj. 3/91, kleines Trapez mit Aerosafeföhren, pink/grau, VB DM 4.999,-. ☎ 09622/3425 abends oder 09621/13067 tagsüber.

K 2, Composit, 10 Monate, NP DM 8.300, VB DM 5.600,-. ☎ 089/7915048.

K 4, Bj. 2/92, DM 4.999,-. ☎ 09621/64224.

K 4, nagelneu. ☎ 0511/552757.

K 4, Bj. 5/92, EM-Gerät, 1a-Zustand, DM 5.500,-. ☎ 08652/61476.

K 4, Bj. 4/92, rot/mintgrün/grau, crashfrei, VB DM 6450,-. ☎ 07831/6997 18.00 - 20.00 Uhr.

K 4, Bj. 92, VB DM 5.900,-. ☎ 09621/64224.

K 4, Bj. 3/92, Ligo-Gerät, lila/magenta, NP DM 7.900,-; VB DM 5.900,-; Afro Cross Country VB DM 850,-. ☎ 08250/1776 oder 440.

K 4, neuwertig, Ligo-Gerät 92. ☎ 089/3129/2494 tagsüber 089/6118422 abends.

Laser 12,8, Bj. 4/92, Sonderdesign, VB DM 6.500,-. ☎ 08362/2427.

Laser 12,8 / 13,9, Knut von Henfig. ☎ 08361/230 oder 08042/2502 oder 08364/1078.

Lightfex, Bj. 92, schöne Farben, Speedbar, Räder, VB DM 3.900,-. ☎ 089/1233892 Matthias oder 05105/82607.

Milan, Bj. 4/92, neongelb, VB DM 5.600,-. ☎ 02271/91892.

Milan, Bj. 9/92, neu, AK-neongelb, US-neongrün/pink, OS-weiß, 2 Steuerbügel, Räder, DM 6.700,-. ☎ 0711/2626271.

Milan, Bj. 4/92, DM 6.500,-. ☎ 07355/11499.

Milan, Bj. 92, DM 5.000,-. ☎ 089/8545344.

Milan, 3 Monate, neongelb/grün, VB. ☎ 069/6335249 tagsüber, 06074/41697 abends.

Milan, Bj. 4/92, neuwertig, Trapez u. Turm neongelb, DM 5.200,- mit Ersatzteilen. ☎ 08657/1273 abends.

Nimbus 62, schöne Farben, Aerosafeföhre, 2 1/2 Jahre, mit Minimumzulassung, VB DM 1.450,-. ☎ 089/7915048.

Ranger-Bergsteiger, blau/rot, Bj. 82, Check 87, 2 Trapezrohre, Räder, VB DM 500,-. ☎ 04165/81613.

Sport 180, Bj. 89, AK-orange, OS-weiß, US-gelb/weiß, Unterverspannung neu, VB DM 3.200,-. ☎ 0421/374665.

2-3

Azur 15, Bj. 83, 5-Jahrescheck, grün/weiß, VB DM 900,-. ☎ 07153/54612.

Blitz 155, Bj. 3/92, crashfrei, Probeflug. ☎ 08032/8307 oder 09131/208039.

Blitz 155, Bj. 2/92, US-grün, OS-weiß, Ligo-Gerät, DM 5.700,-; Ralph Striewski. ☎ 089/937346.

Blitz 155, Bj. 1/92, DM 4.900,-. ☎ 08020/234.

GTR 148 Race, 4 Jahre, neongelb/pink, VB DM 2.300,-. ☎ 089/6515284.

GTR 162, Bj. 87, Vario Afro Cirrus 8000, Kniehänger mit Stölinger HRS-10-Rettungssystem, DM 2.500,-. ☎ 0911/416351 ab 20.00 Uhr.

GTR 162, Bj. 88, dunkelblau/hellblau/weiß, Aerosafe, Speedbar, Ersatztrapez, DM 2.100,-; Radmacher Schlafsack, pink, 165-185 cm, mit Kosteletzki-Schirm, DM 400,-; Afro-Cockpit Cirrus 8.000, DM

500,-; alles kompl. DM 2.800,-. ☎ 0731/4019610 tagsüber oder 07346/6319 abends, Herr Emele.

K 3, Bj. 5/92, AK-blau, pink/türkis, VB DM 6.500,-. ☎ 07652/1667 ab 19.00 Uhr.

K 3, Bj. 8/92, neu, DM 6.950,-. ☎ 02173/71858.

K 3, Bj. 4/91, crashfrei, DM 5.250,-. ☎ 0991/22055.

Pamir, Bj. 6/91, AK-neongelb, US-orange/mint, OS-weiß, 2 Steuerbügel, VB DM 4750,-. ☎ 07121/82991 oder 352404.

Pamir, Bj. 6/91, AK-neongelb, OS-weiß, US-pink/weiß, DM 4.600,-. ☎ 06841/64773.

Pamir, Bj. 8/91, crashfrei, AK-pink, umgerüstet, VB DM 5.800,-; Gurtzeug Charly Pinguin mit Schirm, DM 1.190,-. ☎ 0761/289153.

Pamir, Bj. 3/92, DM 5.400,-. ☎ 08639/5895.

Pamir, Bj. 6/93, VB. ☎ 069/6335249 geschäftlich oder 06074/41697 abends.

Pamir, Bj. 6/91, AK-pink, OS-weiß, US-lila/pink, VB DM 4.300,-. ☎ 06872/6323.

Pamir, Bj. 1/91, AK-pink, US-mint, vom Hersteller überprüft, DM 4.700,-. ☎ 0221/895744.

Pamir, Bj. 7/91, schöne Farben, DM 5.500,-; Charly Pinguin 175-185 cm, Charly-Schirm, Bräuniger LCD 3, Fahrtmesser, Yasesu 2 m, Kevlar Helm mit Funkset. ☎ 08146/1656.

Pamir, Bj. 1/91, werksgeprüft, AK-pink, weiß, Ersatztrapezrohre, DM 4.300,-. ☎ 06502/6850.

Probe, Bj. 87, DM 1650,-; crashfrei, OS-weiß/rot, US-gelb, Speedbar, Aerosafe-Trapez. ☎ 07634/6887.

Probe III, Bj. 12/84, Aerosafe-Trapez, Räder, Keller Integral Typ II, Rettungssystem PSR I, Vario/Höhenmesser, alles kompl. VB DM 1.590,-. ☎ 07151/45818.

Quattro S, 5-Jahrescheck 12/93, inkl. Vario, Höhenmesser und Kniehänger, DM 1.700,-. ☎ 08327/7400.

Quattro S, Bj. 9/87, Aerosafe-Trapez, OS-rot, US-weiß, mit 5-Jahrescheck DM 1.500,-; ohne DM 1.000,-. ☎ 089/5328621.

Quattro, Bj. 6/89, AK-pink, OS-neon, US-spektalfarben, Aerosafe-Trapez, VB DM 2.900,-. ☎ 05565/1631 ab 17.00 Uhr oder 05531/701954 tagsüber.

gebrauchmarkt

Hängegleiter

2-3

Quattro, gelb-orange, Bj. 86, Räder, Helm, Rettungsschirm Charly, Bj. 89, VB DM 1.100,-. ☎ 06134/64273.

Rapace 15 C, Bj. 89, VG, US-fliedler/lila, VB DM 2.500,-. ☎ 07771/2875.

Santana Race Cut, crashfrei, pink/lila, meisteitend. ☎ 0711/5281043.

Santana Race Cut, Bj. 4/92, VB DM 4.900,-. ☎ 02402/84943.

Top-Swing, Bj. 87, AK-leuchtröt, US-multicolor, OS-weiß, DM 800,-. ☎ 0731/68208 abends.

Top-Swing, Bj. 86, multicolor, DM 1.400,-, Steinbachgurt, Bj. 84, Rettungssystem DM 600,-, kompl. DM 1.800,-. ☎ 0711/5300341.

Typhoon S 4, Check 12/94, rot/weiß, Aerosafe-Trapez, Räder, VB DM 1.200,-, Räder Helm, DM 70,-. ☎ 089/3618053 abends (Helm).

Thyphoon S 4 Plus, Bj. 8/87, rot/weiß, Räder, VB DM 1.400,-. ☎ 08151/89391.

Windfex, Check 12/93, DM 980,-, PSR Rettung u. Kriehänger, DM 550,-. ☎ 08233/60593.

3

AT 158, weiß, WM-Gerät, DM 4.500,-, Ralph Striewski. ☎ 089/937346.

AT 145, Bj. 90, neongelb/weiß/grau, VB DM 5.500,-. ☎ 07753/610.

AT 145, Bj. 5/91, OS-weiß, AK-palar-weiß, US-weiß/flieder, VB DM 5.200,-. ☎ 06872/6747.

AT 158, Bj. 4/90, VB DM 4.200,-. ☎ 089/6098568 privat oder 089/60726124 tagsüber.

AT 158, Bj. 2/90, AK-neongelb, VB DM 4.400,-. ☎ 02991/6328.

AT 158, Bj. 6/90, DM 3.900,-. ☎ 0651/83155 und 830312.

AT 145, Bj. 5/91, VB DM 5.200,-. ☎ 08367/636.

AT 145, Bj. 91, neongelb/weiß/grau, VB DM 5.300,-. ☎ 07753/610.

AT 145, Bj. 2/91, VB DM 5.100,-. ☎ 089/577159 ab 18.00 Uhr.

AT, Bj. 6/90, VB DM 5.200,-, Integralhelm 150,-, Flugfunk ICOM A 20, 950,-, Alto Vario LCD V Brüniger Bj. 3/91, DM 600,-. ☎ 07151/73509.

AT 158, Bj. 8/91, rot/weiß, DM 5.500,-, Ball-Vario DM 900,-. ☎ 07232/4456 oder 5248 abends.

Axis 15, Bj. 6/90, AK-gelb, US-gelb/rot, DM 3.600,-. ☎ 0821/413242.

Axis 15, Bj. 91, Sondersegel, VB DM 3.900,-. ☎ 07306/34653.

Bullet C 14, Bj. 12/89, pink/weiß, crashfrei, Räder, VB DM 3.500,-. ☎ 08241/3454.

Bullet C 15, Bj. 6/90, AK-gelb, US-türkis, sonst weiß, Aerosafe-Trapez, NP 6.850,- für DM 3.850,-. ☎ 06222/59160.

Bullet C 14, Bj. 5/90, VB DM 3.200,-, Gurtzeug Priel Racer 175-195 cm mit Fallschirm, DM 800,-, Rogallo Sun I, Bj. 75, DM 3.000,-. ☎ 0621/852170.

Bullet 16, Bj. 88, VB DM 2.000,-. ☎ 08364/1286 Richy.

Bullet SP 12, Bj. 89, DM 1.890,-. ☎ 0951/47271.

Bullet C 16, leicht beschädigt, Bj. 87, Keller OK-Integral 170-190 cm, mit Rademacher Rettungsschirm, Räder, Tali-Dachträger, DM 1.500,-. ☎ 07525/2136.

Bullet C 16, Bj. 86, Aerosafe, 2 Ersatzrohre, 1 Ersatz-Wingtip, DM 1.450,-. ☎ 06131/572663.

Bullet C 16, Bj. 8/90, VB DM 3.800,-, Priel Racer Integral mit Metamorphosischirm, VB DM 1.450,-. ☎ 09402/2201.

Bullet C 16, AK-pink, US-weiß/neongelb, VB DM 3.200,-. ☎ 06187/8186 ab 18.00 Uhr.

Bullet C 15, Liegeschürze, Helm, VB. ☎ 089/6013466.

Classic, Bj. 89, lila/pink, VG, Räder, VB DM 1.900,-. ☎ 07306/34653.

Comet 1, Bj. 86, VB DM 1.000,-. ☎ 089/7258257.

Compact 14, Bj. 91, Trilanssegel, Steinbach Kopfpengert, Brüniger Vario LCD II, gegen gleichwertigen Hochleistungsschirm, Richtwert DM 4.400,-. ☎ 08158/3605.

Compact, Bj. 3/91, crashfrei, VB DM 3.590,-. ☎ 02652/52200.

Express, Bj. 85, weiß/spektral/rot/orange, DM 500,-, Priel Racer Gurt mit Parasoil Schirm 180-185 cm, Helm, DM 500,-. ☎ 0641/21928.

Foil 152 Combat, Bj. 9/91, 1 Ersatztrapezrohr, crashfrei, NP DM 7.800,-, VB DM 5.600,-. ☎ 08741/6841 Franz jun.

Foil 152 Combat, Bj. 90, US-blau/gelb, OS-weiß, VB DM 4.500,-, Priel Racer Integralgurt, DM 400,-. ☎ 089/8112604 Florian.

Foil Combat 152 C, Bj. 91, Ligagerät, AK-weiß, OS-weiß, US-fliedler, DM 5.000,-. ☎ 07764/470 am Wochenende.

Foil 152 C, Bj. 1/91, OS-weiß, US-grau/lila, mit Muffen, DM 4.000,-, AOA-Vario mit digitalen Höhenmesser, DM 250,-. ☎ 06131/45745.

Foil 152 Combat Racer, Bj. 2/92, crashfrei, weiß/fliedler/lila/weiß, 30% unter NP. ☎ 09401/3812 abends oder 0161/2917066 tagsüber.

Foil 152 Combat II, Limited Edition, Bj. 4/92, AK-weiß, US-grau/pink/schwarz, VB DM 6.300,-. ☎ 07666/2966.

Foil 139 Combat II, Bj. 12/91, VB 5.900,-. ☎ 07666/2966.

Glidexilla 150, 5-Jahrescheck, VB DM 2.400,-, Liegegurt bis 165 cm, DM 80,-. ☎ 07073/4836 oder 07305/7957.

Glidexilla 150, blau/violett, VB DM 1.900,-, Kellergurt 170-190 cm mit Rettungsschirm DM 750,-. ☎ 089/7854387.

GTR 148 Top Race, Bj. 10/88, violett/pink/weiß, Ersatztrapezrohre, DM 2.200,-. ☎ 089/6925300.

GTR Top Race, VB DM 2.500,-, Karsten Goebert. ☎ 07666/2966.

GTR Top Race, Bj. 89, crashfrei, lila/neongelb/weiß, VB DM 2.900,-. ☎ 0241/12388.

HP II, Bj. 87, DM 1.900,-. ☎ 0043/537262404.

HP II, Bj. 88, schwarz/pink, VB DM 1.600,-, Ralph Striewski. ☎ 089/937346.

Laser 13,9, Bj. 91, DM 5.500,-, Probellung an Winde möglich. ☎ 035243/6390.

Laser, Bj. 2/92, div. Ersatzteile, DM 5.900,-. ☎ 089/9344028 oder 089/8349622.

Laser 14, Bj. 5/92, neue verstärkte Randbögen, VB DM 6.300,-. ☎ 0711/3450393 ab 18.00 Uhr.

Laser 14, crashfrei, DM 5.300,-. ☎ 0931/43694 oder 0931/22757.

Laser 14, Bj. 9/91, VB DM 5.900,-. ☎ 07121/951013.

Laser 14, Bj. 2/92, AS-pink, US-lila, OS-weiß, DM 5.800,-. ☎ 06150/12356.

Lotus 16, Bj. 88, DHV-DULV Gütesiegel, VB DM 2.000,-. ☎ 07543/6288.

Magic Kiss, Bj. 89, blau/weiß, DM 3.300,-. ☎ 08081/2089.

Magic Kiss 154, neongelb/pink/magenta, Bj. 89, VB DM 2.800,-. ☎ 06244/231.

Magic Kiss, 3 1/2 Jahre, Püchy, pink/grau, VB DM 2.600,-. ☎ 0991/23069.

Magic Kiss, Bj. 89, Aerosafe-Trapez, DM 2.800,-. ☎ 05221/85781.

Magic Kiss 154 Crazy, Bj. 5/89, VB DM 3.200,-. ☎ 08026/58530 privat oder 089/60872817 geschäftlich.

Magic Kiss, Bj. 89, VB DM 3.000,-. ☎ 09401/8787 oder 0941/33766 ab 18.00 Uhr.

Magic Kiss 154, Bj. 3/90, inkl. Steuerbügel, VB DM 2.500,-. ☎ 0511/552757.

Magic III 155, Liegegrt, Afro-Vario, Afro-Geschwindigkeitsmesser, Schlepplinke und div. Ersatzteile, VB DM 1.250,-. ☎ 0345/205479 tagsüber bis 15.30 Uhr.

Magic IV 155, Bj. 86, Spektralfarben, VG, DM 900,-. ☎ 06192/44214.

Magic III 155, Check neu, AK-blau, weiß, VG, VB DM 1.200,-. ☎ 0711/2262936 Michael verlangen.

Magic IV 166 Fullrace, Bj. 87, 5-Jahrescheck, DM 850,-. ☎ 0661/70471.

Magic III 166, Bj. 84, Keller OK-Integral 170-190 cm, rot, Rettungsschirm PSR-1, Vario, Höhenmesser, Helm, Autoträger, kompl. DM 2.500,-. ☎ 07951/42675.

Magic IV 166, Bj. 88, AS-neon-pink, Inlam, OS-blau, US-pink/gelb/blau, evt. mit 5-Jahrescheck, Räder, VG, 1 Ersatzsteuerbügel. ☎ 09148/218 privat oder 08421/609155 geschäftlich.

Magic IV 166, Bj. 86, DM 1.490,-. ☎ 0951/47271.

Magic IV 166 FR, Bj. 88, keine Schüden, evt. neuer Check, schöne Farben, AK-Mylar, VG, VB DM 1.900,-. ☎ 06263/1445.

Magic IV, Bj. 88, AK-citrongelb, DM 950,-. ☎ 02058/4678.

Magic IV 177, Bj. 86, DM 800,-. ☎ 0711/7884118 von 9.00 - 16.00 Uhr, 07121/329506 ab 18.00 Uhr.

Magic IV FR, GS 88, US-multicolor, sonst weiß, VG, Räder, VB DM 1.700,-. ☎ 06747/8987.

Minifex M2, Bj. 86, 4 Jahre ungellogen, inkl. Ersatzteile für ca. DM 1.000,-, Rettungsschirm, Tali-Dachträger, VB DM 3.500,-. ☎ 0561/8042701 geschäftlich, 0561/68853 privat.

Moyes-Brazil, Bj. 1/91 und Bj. 12/91, blau/neongelb, crashfrei, VB. ☎ 08841/3419 nach 19.00 Uhr.

MX, Bj. 89, gelb/gelb/rot, DM 6.200,-, Charly Pinguin Gurt mit Schirm, DM 1.100,-, Brüniger Vario Alto Print LCD III, DM 500,-. ☎ 06251/56319.

MX, Bj. 4/89, pink/gelb, VB DM 3.400,-. ☎ 07240/5648 abends.

MX II, Bj. 5/90, schöne Farben, DM 4.000,-. ☎ 07024/2465.

MX 2, Bj. 3/91, Ligagerät, OS-LDS Metall, inkl. 2 Trapezrohre u. Zubehör, DM 3.500,-. ☎ 08652/61476.

MX I, Bj. 89, pink/gelb, DM 2.900,-. ☎ 07024/2465.

MX II, 2 Jahre, Räder, 2 Trapezrohre, VB. ☎ 089/31292494 tagsüber, 089/6118422 abends.

New Wave 16, Bj. 88, weiß, AK-Mylar, VG, Ersatzsteuerbügel, Speedbar, VB DM 1.900,-. ☎ 07542/6690 ab 18.00 Uhr.

New Wave 280 E, Bj. 87, Gurtzeug und Rettungsgerät Charly Second-Chance, VB DM 750,-. ☎ 08382/21065 oder 5631.

Profil 15, Bj. 86, ohne Check, OS-weiß, AK-gelb, US-gelb/weiß, VB DM 999,-. ☎ 06872/6747.

Reflex C, Bj. 2/92, schöne Farben, crashfrei, Charly-Schirm und Priel Racer Competition, VB. ☎ 089/4802030.

Reflex, Bj. 5/90, pink/königsblau, VB DM 3.200,-. ☎ 07022/33819 abends.

Reflex, Bj. 90, DM 3.600,-, Charly Pinguin, 170 cm, DM 500,-. ☎ 06201/182911.

Reflex, Bj. 91, weiß/orange, teilbare Räder, Ersatztrapezrohre, VB DM 4.800,-. ☎ 05326/3537.

Reflex, Bj. 90, AK-gelb, OS-rot/weiß, US-grün/rot/weiß, DM 3.500,-. ☎ 07832/6699.

Reflex, Bj. 5/91, VG, VB DM 4.900,-. ☎ 06872/2508 tagsüber, 06503/7075 abends.

Reflex C, Bj. 3/92, weiß, DM 5.900,-. ☎ 07139/1524.



Rumour, Bj. 1/92, crashfrei, AK-Trilam-fuchsia, US-gelb/türkis, VB DM 6.000,-. ☎ 0711/379805.

Rumour, Bj. 4/92, AK-Mylar/pink, US-gelb/lila, HS-weiß, VB DM 6.500,-. ☎ 07024/53025.

Rumour 14,5, Bj. 12/90, US-lila/türkis, VB DM 3.000,-. ☎ 08321/85582.

Saphir 17, Check bis 93, Charly Pinguin Integralgurt, Charly Mittelleinenschirm, Vario Bräuniger LCD III, Zubehör für VB DM 3.500,-. ☎ 02331/2033195 oder 02331/29698.

Saphir 17, 5-Jahrescheck, Ersatztrapez, DM 2.500,-; Bernd Dannewitz, Steinstr. 20, 6354 Grövenwiesbach 3.

Saphir 17, Bj. 87, 5-Jahrescheck, schöne Farben, Ersatzteile, VB DM 1.900,-. ☎ 07320/7511.

Saphir 17, Bj. 86, Check neu, 1.950,-; Keller OK-Integralgurt 170-190 cm, DM 380,-; Rettungssystem Bj. 90, DM 700,-; Dachenträger (Eigenbau), DM 180,-; Uvex Integralhelm, DM 80,-. ☎ 06508/7085 ab 18.00 Uhr.

Saphir 17, Bj. 87, 5-Jahrescheck, möglichst mit Integralgurt, Charly-Rettungsschirm, Fluginstrumente Winter, DM 3.500,-. ☎ 06541/3434 ab 19.00 Uhr.

Sensor 510 E, Bj. 10/90, DM 3.100,-. ☎ 08431//3031 oder 08432/8425.

Sensor 510 E, Bj. 6/90, DM 4.600,-. ☎ 0911/834260.

Sensor 510 E, Bj. 91, AK-pink, OS-weiß, US-grau/neongelb, VB 5.700,-. ☎ 02523/7252.

Sierra, Bj. 84, regenbogenfarben, VB DM 450,-; Keller Integral 170-185 cm, DM 300,-; Liegegurt 170-190 cm mit Fronteinstieg, DM 180,-; Vario ohne Gehäuse DM 50,-. ☎ 0881/4554.

Spider, Bj. 85, Check 12/92 fällig. ☎ 089/6364432 geschäftlich oder 08131/3016 privat.

Sport 150 Comp., Bj. 89, AK-pink, US-blau/schwarz, div. Ersatzteile, VB DM 3.000,-. ☎ 06771/1879.

Sport AT 150 C, Bj. 2/90, Keller-Integralgurt mit Parasail-Schirm, DM 5.000,-. ☎ 0881/63124.

Sport 150, Bj. 87, Ersatztrapezrohr, Räder, DM 2.900,-; Prieler-Kniehänger, DM 150,-. ☎ 0231/103184.

Sport 150, Bj. 88, neu gecheckt, Zubehör, DM 2.900,-. ☎ 089/4202067.

Sport 167 AT Comp., Bj. 90, US-weiß/gelb, OS-weiß, VB DM 3.300,-. ☎ 07745/5179.

Sport 167, Bj. 8/88, Klappgelenk, AK-gelb, US-pink/gelb, DM 1.900,-. ☎ 0821/413242.

Sport C 167, Bj. 88, Ersatztrapez, VB DM 2.900,-. ☎ 08845/8104.

Sport 167, Bj. 89, Klappgelenk, Aerasafe, Ersatztrapezrohre, crashfrei, VB DM 3.100,-; Vario mit Höhenmesser AOA Flip AV 4820, DM 290,-. ☎ 0941/65208.

Sport 167, Bj. 9/88, DM 2.400,-. ☎ 07031/141888 tagsüber oder 07157/66466 abends.

Sport 167 C, Bj. 4/89, Ersatzteile, DM 2.900,-. ☎ 089/6111527.

Sport 167, Bj. 89, OS-weiß, AK-blau, Räder, Ersatzsteuerbügel. ☎ 05544/1958.

Sport 167, Bj. 11/88, blau/orange/weiß, Basis-Steckachsen mit Rädern, Klappgelenk, DM 2.200,-. ☎ 069/74472446 geschäftlich, 06081/41685 privat.

Sport, Bj. 86, DM 900,-. ☎ 07031/144699 tagsüber, 07031/273395 abends.

Streak 160, 5 Jahre, flugbereit, abzuholen Portland/Oregon. ☎ 089/8403477.

Vega 16, Bj. 86, mit 5-Jahrescheck, OS-blau/weiß, US-rot/weiß, Räder, Ersatzbügelrohr DM 1.600,-; 1 Afro Höhenmesser digital, 1 Afro-Vario analog, kpl. DM 260,-. ☎ 08431/45348.

XS 142 Australia, Bj. 7/91, leuchtorange/blau, VB DM 6.100,-. ☎ 089/4300012 ab 17.00 Uhr.

XS 142 Australia, Bj. 3/92, div. Zubehör, VB DM 5.900,-. ☎ 07161/41793.

XS 142, schöne Farben, Bj. 6/91, DM 4.800,-. ☎ 089/3138177.

XS 142 Australia, Bj. 6/91, Ligo-gerät mit GS, 2 Wochen gefolgt, DM 3.999,-. ☎ 089/3138177.

XS 155 ICARO, Bj. 2/90, VB DM 4.200,-. ☎ 08822/7095.

XS 155 Australia Race, Bj. 2/92, nagelneu, GS, AK-neopink, OS-weiß, US-neongrün/neongelb, VB DM 5.400,-. ☎ 08251/50194.

XS 155 Australia, GS 92, VB DM 5.900,-. ☎ 09402/1428 oder abends 09402/5456.

XS 155 Australia, Vollmylar, Profil-Speedbar, Kurzpack 3,90 m, Wettkampfgürt 92, VB DM 5.700,-; Sepp Singhammer. ☎ 08042/4800.

XS 155, Bj. 6/91, VB DM 5.100,-; Blitz 155, Bj. 2/92, DM 6.500,-. ☎ 089/8128135.

XS 155 Race, Bj. 2/90, AK-weiß, OS/US-neongelb, VB DM 4.200,-. ☎ 09953/541.

XS 155 Australia, 1 1/2 Jahre, VB DM 4.990,-. ☎ 089/15887898 geschäftlich, 089/6422150 privat.

XS 155, Bj. 5/91, DM 5.200,-. ☎ 089/8121011 oder 8128135.

XS 155 Race, 3 Jahre, neongelb, DM 3.800,-; inkl. Ersatztrapezrohr und Räder. ☎ 089/784762.

XS 169, Bj. 92, 4 Flüge, VB DM 6.500,-. ☎ 08822/4555.

XS 169 Australia Race, Bj. 5/92, VB. ☎ 02361/493554.

1 Segel für Zephir-CX, Bj. 89. ☎ 089/569437.

Zephir CX, Bj. 2/90, AK-neongelb, US-lila, Steuerbügel neongelb, DM 3.900,-. ☎ 0711/3701034.

Zephir CX, Bj. 6/89, gelb, gelbes Ersatztrapez, DM 2.800,-. ☎ 089/6925300.

Zephir CX, Bj. 4/89, Al-gelb, US-rote Querstreifen, Ersatzsteuerbügel, VB DM 3.100,-. ☎ 08822/7070.

Zephir 88, neues Kielrohr, crashfrei, techn./opt. 1a, DM 2.600,-. ☎ 07906/8226.

Zephir CX, Bj. 87, DM 2.000,-. ☎ 035243/6390.

Zephir, Bj. 87, rot-weiß, Winglets, crashfrei, DM 1.850,-. ☎ 06298/3391.

Zephir CX, Bj. 89, neongelb/weiß, Ersatzsteuerbügel, Räder, DM 2.200,-. ☎ 0711/2626271.

Zephir CX, Bj. 5/90, OS-weiß, US-violett, AK-pink, Ersatzsteuerbügel, VB DM 4.200,-. ☎ 07021/42374.

Zephir CX, Bj. 6/90, pink/schwarz/weiß, DM 3.900,-. ☎ 02173/71858.

Zephir, Bj. 88, Ersatzteile, VB DM 2.000,-; Vario-Höhenmesser, Digital, NP DM 600,-; VB DM 330,-; Keller-Integralgurt, 170-190 cm, VB DM 350,-. ☎ 05707/2619.

Zephir, Bj. 10/87, OS-rot, US-multicolor/blau, neuer 5-Jahrescheck, DM 2.400,-. ☎ 07681/1696.

Gleitsegel

Haftungsausschluss!

Jede Haftung des DHV und seine Mitarbeiter aufgrund der Veröffentlichung des Gebrauchtmärkte ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihren Erhaltungszustand und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

1

Black Magic 22, Bj. 91, pink/gelb, VB DM 2.000,-; Rettungsgerät, Gurtzeug Air Bulle (Kreuzverspannung). ☎ 07121/550975.

Black Magic 27, Bj. 4/91, Check 4/92, orange/gelb, VB DM 1.700,-. ☎ 0641/7022783 geschäftlich oder 06441/43184 privat.

Black Magic 24, Bj. 8/91, lila, mit Packsack, VB DM 2.700,-; Gurtzeug Charly Rodeo, Bj. 6/91, DM 275,-. ☎ 07321/45931.

Black Magic 24, 18 Monate, gelb/schwarz, mit Packsack, VB DM 2.300,-. ☎ 0231/412578.

Black Magic 24, Bj. 8/90, 2-jahrescheck neu, Gurtzeug Flight Design, VB DM 2.000,-. ☎ 07071/49936 oder 0931/464125.

Black Magic 24, Bj. 5/91, gelb, 2 Jahrescheck neu. ☎ 02461/53628.

Black Magic 24, Bj. 8/90, DM 1.800,-. ☎ 07044/5742.

Black Magic 24, Bj. 90, mit Charly Second Chance 96, Bj. 91, DM 2.600,-. ☎ 06441/72208.

Black Magic 24, Bj. 91, multicolor, Sitzgurt (diagonal), Minirettungsgerät, VB DM 4.200,-. ☎ 0771/7077.

Black Magic 24, Bj. 12/90, Gurtzeug Charly Flip, Packsack, kompl. DM 1.700,-. ☎ 06441/72208.

Black Magic 24, Bj. 12/90, lila/gelb, Packsack, DM 2.600,-. ☎ 05252/7355.

Black Magic 24, Bj. 90, mit Gurtzeug, Packsack, DM 1.600,-. ☎ 06441/72208.

Black Magic 24, Bj. 10/90, gelb/schwarz, Check neu, Skyline Distance Diagonalgurt mit Packsack, VB DM 2.400,-. ☎ 0911/493664.

Black Magic 24, Bj. 9/90, pink, Check neu, mit Gurtzeug, Rettungsgerät, Packsack, VB DM 2.100,-. ☎ 08869/1791 ab 17.00 Uhr.

Black Magic 24, Bj. 12/90, Sitzgurt Skyline Distance X, GS 91, Rettungsgerät Charly GS 90, VB DM 3.000,-. ☎ 089/804443.

Black Magic 24, Bj. 90, pink, Check neu, Packsack, DM 2.100,-. ☎ 07531/29045.

Black Magic 24, Bj. 2/91, Packsack, VB DM 1.900,-; evt. Air-Bulle Gurtzeug. ☎ 0711/3700078.

Black Magic 24, Bj. 5/91, Gurt und Rettungsgerät, Parasail Esprit Light, Vario LCD Bräuniger, Packsack, DM 3.600,-. ☎ 09571/8041 oder 73521.

Black Magic 27, Bj. 12/91, pink, DM 2.500,-; mit Gurtzeug und Rettungsschirm, DM 2.990,-. ☎ 08052/2638.

Black Magic 27, Bj. 8/91, gelb/lila, Packsack, VB DM 2.600,-. ☎ 0821/991287.

Black Magic 27, pink/gelb, Bj. 10/90, mit Air-Bulle-Gurtzeug, VB DM 2.600,-. ☎ 08821/52148.

Black Magic 27, pink, Bj. 90, mit Gurtzeug und Helm, VB DM 2.800,-. ☎ 02166/41445.

Black Magic 27, Bj. 91, inkl. Gurtzeug und Minirettungsgerät, VB DM 3.700,-. ☎ 0771/7077.

Black Magic 27, Bj. 10/90, gelb/pink/schwarz, Flight Design Kreuzgurtzeug, Packsack, DM 1.700,-. ☎ 02951/4948 ab 16.00 Uhr.

Black Magic 27, Bj. 6/91, mit Gurtzeug, VB DM 2.500,-. ☎ 030/3123245 von 10.00-24.00 Uhr.

Black Magic 27, Bj. 6/91, gelb/orange, Parasail Sitzgurt, Rettungsgerät Sigma Minirettung 110, DM 2.600,-; auch einzeln. ☎ 08342/5442.

Black Magic 27, Bj. 5/91, pink/blau, mit Gurtzeug und Rettungsgerät Esprit Light, VB DM 3.000,-. ☎ 02324/42672 ab 18.00 Uhr.

Black Magic 27, GS 91, pink/gelb, VB DM 2.200,-. ☎ 089/8114102.

Black Magic 27, gelb, Bj. 3/91, DM 1.800,-. ☎ 089/6803708 möglichst spät abends oder früh morgens.

Black Magic 27, Bj. 9/91, pink/blau, Gurtzeug Skyline und Rettungsgerät Charly, VB DM 3.500,-. ☎ 09561/31465 Norbert verlangen oder 09261/91206 am Wochenende.

Gleitsegel

1

Black Magic 27 II, crashfrei, mit Gurt und Packsack, DM 2.650,-. ☎ 030/4527926.

Black Magic 27, GS 91, pink/gelb, VB DM 2.800,-. ☎ 089/8114102.

Black Magic 27, Bj. 3/92, mit Gurt, VB DM 3.200,-. ☎ 0841/55747.

Comanche 26, Bj. 6/92, pink, DM 2.900,-. ☎ 0271/311231 ab 18.00 Uhr.

Easy II, Bj. 8/89, grau/pink/violett, Sitzgurt, Packsack, DM 900,-. ☎ 07531/63096 oder 75146.

Easy II, Bj. 8/89, türkis/pink, Gurtzeug, Rettungsschirm, Helm, VB DM 950,-. ☎ 0211/488424 ab 19.00 Uhr.

Fox 26, Bj. 8/90, türkis/pink, VB DM 1.600,-. ☎ 07231/23663 geschäftlich oder 07231/25206 ab 19.00 Uhr nach Gerd fragen.

Fox 26, Bj. 2/90, pink/türkis, Packsack, Gurtzeug, kompl. VB DM 1.800,-. ☎ 02504/4206.

Jaguar XC 10, Bj. 8/89, gelb/pink, Check neu, VB DM 1.400,-. ☎ 089/177686.

Jaguar XC 10, Bj. 90, pink/lila, Check 2/92, VB. ☎ 08323/1789.

Jaguar XC 10, Bj. 90, Spezial Design, DM 1.000,-. ☎ 089/3138177.

Jaguar XC 10, Bj. 90, weiß/pink, Check 4/92, Gurtzeug, Packsack, VB DM 1.700,-. ☎ 06222/70214.

Jaguar XC 10, gelb/rot, Bj. 6/89, GS wird erneuert, DM 1.000,-. ☎ 089/6803708 möglichst früh oder spät anrufen.

Jaguar XC 10, Bj. 7/89, gelb/pink, Check 4/92, VB DM 1.700,-. ☎ 0711/771599 abends oder 0711/7819254 tagsüber.

Jaguar XC 11, Bj. 90, Check neu, Gurtzeug Para-Komfort 900, DM 980,-. ☎ 06236/88051.

Jaguar XC 11, Bj. 7/90, VB DM 1.350,-. ☎ 0911/771399.

Jaguar XC 11, Bj. 4/91, VB DM 2.300,-, evt. 2-Jahrescheck. ☎ 0231/733632 abends.

Jaguar XC 11, Bj. 9/89, Gurtzeug, Helm, Packsack, Check 6/92, VB DM 2.000,-. ☎ 0841/920401.

Jaguar XC 11, Bj. 90, Check 1/93, evt. mit Gurtzeug Vanblon Diagonal 90, Rettungsgerät Charly 92, Packsack Perche, VB. ☎ 0831/91453 abends.

Jaguar XC 11, Bj. 4/91, gelb/lila, evt. mit Gurtzeug, Rettungsschirm. ☎ 040/824660 privat oder 040/36130114 geschäftlich.

Jaguar XC 11, Bj. 1/90, Check neu, Packsack, Gurtzeug, Rettungsschirm, DM 1.500,-. ☎ 07321/55396 von 18.00 - 22.00 Uhr.

Jaguar XC 11, Bj. 4/91, VB DM 2.300,-. ☎ 0231/733632.

Jaguar XC 11, Bj. 7/89, Check 92, VB DM 2.000,-. ☎ 089/4605558.

Jaguar XC 11, Bj. 10/89, hellblau/pink, Check 5/92, DM 990,-. ☎ 07543/1331.

Jaguar XC 11, Bj. 5/90, Gurtzeug, Packsack, DM 2.100,-. ☎ 0711/624842 oder 9202732.

Jaguar XC 11, Bj. 90, blau/pink, Rettungsgerät Sigma Minitex 110, Gurtzeug Charly Flip, Packsack, DM 2.800,-. ☎ 05307/5606.

Jaguar XC 11, Bj. 8/90, Sanderfarben, Check neu, DM 2.000,-. ☎ 08323/8590.

Jaguar XC (Nylon), VB DM 1.500,-, evt. mit Gurtzeug. ☎ 08321/81984 oder 08323/8590.

Magic Cloud 24, Bj. 6/91, gelb/violett, inkl. Gurtzeug und Rettungsgerät Minitex, Bj. 7/91, VB DM 3.300,-. ☎ 09521/1065.

Magic Cloud 24, pink, Gurtzeug Fashion Fly, Rettungsgerät Second Chance 96, auch einzeln, kompl. DM 3.400,-. ☎ 04824/3219.

Magic Cloud 27, Bj. 91, DM 2.700,-. ☎ 06732/63373 Rolf Graf.

Magic Cloud 27, Bj. 12/91, Perche Gurtzeug, Rettungsschirm, VB DM 3.500,-. ☎ 0761/581454.

Magic Cloud 27, Bj. 10/91, lila/pink, Gurtzeug, rettungsgerät, DM 3.500,-. ☎ 0511/8092453.

Magic Cloud 27, VB DM, Rettungsschirm Second Chance DM 620,-, Bräuniger Alto Vario P II/III. ☎ 089/7854387.

Magic Cloud 27, pink/blau, Bj. 5/91, mit Packsack, VB DM 2.450,-. ☎ 07305/23657.

Magic Cloud, Bj. 4/91, Paradise-Rettungsgerät, DM 3.800,-. ☎ 0209/62727 oder 0761/702601.

Salewa Wing 930, Bj. 88, mit Sitzgurt, DM 250,-. ☎ 08061/1534.

Nova Trend 19, Bj. 8/90, Air-Bulle-diagonal-Gurtzeug, VB DM 2.000,-. ☎ 07722/7503 ab 18.00 Uhr.

Nova Trend 19, blau/gelb, Bj. 90, Gurtzeug, Helm, Rettungsschirm Mayday Plus, Bj. 1/91, inkl. Packsack und Rucksack, DM 3.400,-. ☎ 030/753141.

Nova Trend 21, Bj. 6/90, Check neu, VB DM 1.800,-. ☎ 06202/68728 oder 63178.

Nova Trend 21, türkis/gelb, Bj. 91, evt. Gurt und Second Chance 96, VB DM 2.700,-/750,-. ☎ 07151/46991 abends.

Nova Trend 21, Bj. 9/90, Trend 19, Bj. 9/90, je mit Air-Bulle-Gurt, Rettungsschirm Sigma Minitex, Helm (Fly), Vario Bräuniger P II, Packsack, Rucksack, evt. Overall, je VB DM 3.500,-. ☎ 0981/14202.

Nova Trend 21, Bj. 3/91, lila/gelb, Solette High Tec Supair Gurtzeug, Amigo P 1 Rettungsgerät, Packsack, DM 4.200,-. ☎ 08857/9551.

Nova Trend 21, Bj. 8/90, Gurtzeug Paradise, Rettungsgerät SC 96, VB DM 2.900,-, auch einzeln. ☎ 07669/743.

Nova Trend, Bj. 90, Pro Design Sitzgurt, Packsack, VB DM 1.300,-, Airvave Reserve, VB DM 2.100,-. ☎ 08063/9837.

1-2

Alpin Dream, Bj. 8/88, 2-Jahrescheck, inkl. Gurtzeug Charly-Flip, Packsack, neongelb/lila, VB DM 1.500,-. ☎ 08621/1228 ab 17.30 Uhr.

Alpin Dream II, Bj. 90, Sitzgurt, Rucksack, gelb/grün, VB DM 1.300,-. ☎ 02871/37936.

Alpin Dream II, Bj. 12/88, GS neu, grün/lila, inkl. Sitzgurt, Packsack, DM 1.200,-. ☎ 09832/7405 ab 17.00 Uhr.

Alpin Dream, Bj. 6/88, inkl. Gurtzeug Alpine Supine, Packsack, blau/gelb, DM 1.100,-. ☎ 07071/44984 ab 18.00 Uhr.

Asterion 1026, Bj. 88, Check neu, Air-Bulle-Gurtzeug, VB DM 1.300,-. ☎ 08031/12378.

Athlete Neo 11,5, Bj. 2/91, grün, VB DM 2.600,-. ☎ 08330/313 ab 17.00 Uhr.

Brizair 8, Bj. 88, türkis/gelb/rot, Packsack, Gurtzeug, VB DM 1.000,-, Rettungsschirm Minitex, Bj. 90, VB DM 700,-. ☎ 07191/20556.

Brizair 9, Bj. 10/89, gelb/blau/rot, inkl. Gurtzeug, Packsack, VB DM 1.100,-. ☎ 09723/622204 tagsüber und 09721/58727 privat.

Brizair 9, Bj. 6/89, Sitzgurt, Packsack, Rettungsgerät Charly Second Chance 96, Helm, VB DM 1.600,-. ☎ 07158/64241.

Brizair 9, Bj. 8/88, inkl. Packsack, VB DM 850,-. ☎ 0241/152532.

Brizair 9, Bj. 88, Gurtzeug, Packsack, DM 400,-. ☎ 07148/6676.

Brizair 10, Bj. 12/89, pink/blau/gelb, Air-Bulle-Gurtzeug, DM 1.000,-. ☎ 0721/31697.

Brizair 10, Bj. 90, pink/blau/gelb, inkl. Air-Bulle-Sitzgurt, Packsack, VB DM 1.700,-. ☎ 07022/48882 Astrid.

Brizair 10, Bj. 88, DM 300,-. ☎ 0621/395534 geschäftlich oder 893505 privat ab 17.00 Uhr.

Brizair 10, Bj. 88, blau/grün/gelb/orange, VB DM 1.000,-. ☎ 089/3615876.

Brizair 10, Bj. 88, inkl. Sitzgurt Air-Bulle, DM 1.500,-, Rettungsschirm Mayday-Plus/88, Bräuniger Vario - HV, DM 400,-. ☎ 07249/1236 Büro oder 07250/1409 privat.

Brizair 10, Bj. 88, Gurtzeug und Packsack, DM 600,-. ☎ 07385/517.

Brizair 10, Bj. 10/88, DM 800,-, Charly-Flip-Gurtzeug, Bj. 90, DM 200,-. ☎ 07323/3415.

Condor HP 9, Bj. 89, VB DM 750,-. ☎ 089/92793116 oder 089/7002042.

Corvette 26, Bj. 91, Charly Rodeo Gurtzeug, Charly Second Chance, Helm, VB DM 3.600,-. ☎ 07641/52707.

Corvette 26, Bj. 6/92, Edelgurtzeug, VB DM 3.500,-. ☎ 0631/68646 tagsüber oder 0631/66226 ab 19.00 Uhr.

Corvette 26, Bj. 8/91, lila/gelb/pink, inkl. Pro-Design-Diagonal, Packsack, VB DM 3.200,-. ☎ 09132/40644.

Dimension 27, Bj. 12/91, grün/gelb/lila, großer Packsack, VB DM 3.500,-. ☎ 06203/61640.

Dimension 27, Bj. 92, Rettungsgerät und Vario mögl. ☎ 0521/103114.

Dimension 27, Bj. 3/92, rot/gelb/blau, NP DM 4.900,-, VB DM 3.400,-. ☎ 0621/798366.

Dimension 27, Bj. 91, gelb, inkl. Gurt, DM 3.500,-, evt. Rettungsgerät (RXZ). ☎ 08157/8691 abends.

Dimension 27, Bj. 92, DM 3.900,-, evt. Rodeo-Gurt. ☎ 06150/82319.

Dream II, Check neu, inkl. orig. Gurtzeug, Packsack, Helm, Rettungsschirm Second Chance 96, VB. ☎ 089/31293981 tagsüber oder 089/3592347 privat.

Dream 90/24, Bj. 6/91, lila/gelb, Check, Sitzgurt, Packsack, Mayday Rettungsgerät mit Flachcontainer, Bräuniger Alto Vario P II, VB DM 4.400,-. ☎ 07361/64447.

Dream, Bj. 89, Check, Rettungsgerät, Packsack, Helm, Alpine-Sitzgurt, grün/violett, VB DM 1.800,-. ☎ 09131/46611 oder 13483.

Dream 90/24, Bj. 1/91, gelb/grün, Skyline Distance Gurtzeug, Packsack, Sigma Minitex Rettungsgerät, evt. Vollvisierhelm, VB DM 4.300,-. ☎ 0451/303313.

Dream 24, Bj. 10/91, lila/gelb, Packsack, Gurtzeug, evt. Helm, DM 4.800,-. ☎ 0721/705352.

Falhawk Neo, Bj. 6/91, violett, VB DM 3.300,-, Gurtzeug Skyline Distance, Rettungsschirm Charly 118, ☎ 07121/351012 geschäftlich oder 36571 privat.

Fox 24, Bj. 90, Gurtzeug, Packsack, VB DM 1.500,-. ☎ 07551/2157.

Fox 24, Bj. 7/90, mint/lila, VB DM 1.500,-. ☎ 07134/3883.

Fox 24, Bj. 90, Comet Gurtzeug, Parasail Esprit Light Rettungsgerät, Flachcontainer, Packsack, VB DM 3.500,-, auch einzeln. ☎ 07434/2017 ab 17.00 Uhr oder 07433/14611.

Populair 26, Bj. 89, inkl. Packsack und Gurtzeug, VB DM 1.600,-, Rettungsschirm Charly Second Chance 96, Bj. 4/89, VB DM 550,-, Schlepplinke Fluck, VB DM 110,-. ☎ 0551/32459.

Solution 23, DM 2.100,-. ☎ 08092/3719.

Solution 26, Bj. 90, VB DM 1.600,-. ☎ 089/7932518.

Solution 26, Bj. 4/90, orange/gelb, umgerüstet auf Modell 91, Gurtzeug, DM 1.500,-. ☎ 08051/61216 bis 22.00 Uhr.

Solution 23, lila/pink, VB DM 1.600,-. ☎ 08022/74195.

Solution 26, Bj. 4/90, orange/gelb, 2-Jahrescheck, Rettungsgerät Parasail Esprit Light, gepackt 8/92, Sitzgurt, kompl. VB DM 2.500,-, auch einzeln. ☎ 089/492018 (Billmeier) oder 08151/5363 ab 18.00 Uhr.



Solution 26, Check neu, Probefliegen möglich, VB DM 1.200,-; tausche evtl. auch gegen Solution 23 oder kleinen Nova Trend. ☎ 08179/1066 abends.

Solution 26, Bj. 90, Rettungsgerät Firebird RII, Gurtzeug EdelForce mit Kreuzverspannung, Aerotec-Helm XL, Check neu, kompl. VB DM 3.800,-. ☎ 0711/6875396.

1-2 G

Brizair Everest 20, Bj. 91, VB DM 1.900,-. ☎ 0751/49853.

Brizair Everest 25, Bj. 91, Vonblon Ligo Diagonal Gurtzeug, Bj. 91, Chahly Second Chance Rettungsschirm, Bj. 91, DM 3.490,-. ☎ 089/3593491.

Brizair Everest 25, Bj. 90, rot/gelb/blau, Air-Bulle Gurtzeug, DM 2.600,-. ☎ 0711/702134.

Brizair 25, Bj. 11/90, umgerüstet 8/92, rot/gelb/blau, VB DM 2.750,-. ☎ 05374/2557 abends.

Flyair 950, Packsack, VB DM 4.800,-. ☎ 08663/1237 oder 08663/2158.

P 20, Paratech, Bj. 5/91, gelb, Gurtzeug Air-Bulle, Rettung Sky Wing, Packsack, Salewa-Hochtourerucksack, VB DM 3.150,-. ☎ 0221/766877.

P 21/27, Paratech, Bj. 7/92, blau, mit Gurt u. Rettungsschirm, VB. ☎ 089/527106.

P 21, Paratech, Bj. 92, weiß/neon-gelb/grau/orange, VB DM 3.900,-, Gurtzeug Parateck Modular, VB DM 590,-, Rettungsgerät Firebird RS 2, VB DM 950,-. ☎ 08042/2140.

P 21, VB. ☎ 07151/72881.

2

Alpha 25, Bj. 92, VB DM 3.900,-. ☎ 0711/3400668.

Apollo 24, 11 Monate, weiß mit Design, Parasail-Gurtzeug, Espirit-Light Rettungssystem, VB. ☎ 07031/88984.

Apollo 24, Bj. 6/92, gelb, VB DM 4.000,-. ☎ 08387/2833.

Apollo 24, Bj. 1/92, pink, Packsack, VB DM 3.500,-. ☎ 07151/22713.

Apollo 24, DM 3.999,-. ☎ 07528/1764 ab 19.00 Uhr.

Apollo 27, Bj. 2/92, großer Packsack, DM 3.600,-. ☎ 08191/46303.

Apollo 27, weiß/pink, Bj. 2/92, VB DM 4.200,-. ☎ 08321/83403 ab 18.00 Uhr.

Apollo 27, Bj. 6/92, neues Design, Flieder, Packsack, VB DM 3.950,-; mit Gurtzeug Vonblon Ligo, Bj. 6/92, VB DM 4.390,-; Vario Flytec 3010, Bj. 6/92, mit Garantie, VB DM 760,-; Charly Rettung Revol. II, Bj. 6/92, VB DM 890,-. ☎ 0911/693284.

Aster X, Bj. 87/88, Sup-Air-Gurtzeug, Packsack, Rettungsgerät Charly Second Chance 84, VB DM 900,-. ☎ 08382/21065 oder 5631.

Big X, Bj. 88, GS bis 12/93, pink/gelb, Air-Bulle-Gurtzeug, DM 950,-. ☎ 06424/2058.

Big X, Bj. 87, VB DM 500,-. ☎ 089/7932518.

Big X, Bj. 89, Gurtzeug, Packsack, DM 980,-. ☎ 0371/856811.

Bliss M u. L., je 1 Monat, VB. 08666/8641.

Brizair 10, Bj. 89, Gurtzeug Ailes de K, VB DM. ☎ 07032/31550 oder 5254.

Brizair 10, 2 1/2 Jahre, Luftdurchlässigkeitstest, Gurtzeug, Packsack, DM 950,-. ☎ 07127/3890.

Brizair 10, Bj. 89, Packsack, Parasail Sitzgurt, VB DM 1.200,-. ☎ 07156/23738.

Brizair 10, Bj. 9/89, lila/grün/schwarz, Charly Flip Gurtzeug, VB DM 07724/3266.

Cobra 27, Bj. 89, VB DM 750,-. ☎ 02364/14157 nach 21.00 Uhr.

Comet CX II 19, Bj. 2/92, NP DM 5.200,-, VB DM 3.500,-. ☎ 08051/62482.

Comet CX 19, Bj. 3/89, DM 1.000,-. ☎ 09191/4260 19.00-20.00 Uhr.

Comet 29, Bj. 10/89, kompl. DM 1.500,-. ☎ 0208/25505.

Condor HP 9, Gurtzeug, Packsack, VB DM 700,-. ☎ 08251/52634 oder 50950 ab 17.00 Uhr.

Condor SP 10, Bj. 5/90, DM 800,-, Gurtzeug vonblon Diagonal, DM 100,-. ☎ 030/4017767 abends, 2673696 tagsüber.

Condor SP 10, Bj. 9/89, Check neu, VB DM 1.100,-. ☎ 07022/62789.

Condor SP 10, Packsack, DM 900,-. ☎ 07022/45139 oder 07123/169657 tagsüber.

Corrado 13, Bj. 6/90, Check, pink, Gurt, Packsack, VB DM 1.700,-. ☎ 07158/3974.

Corrado 13, Bj. 8/90, gelb/blau, AGT Kreuzgurt, 1 Jahr, großer Packsack. ☎ 06752/3268 abends, 06131/613063.

EQ Sport, Bj. 8/91, Packsack, pink/lila/schwarz, Gurtzeug Flight Design, Bj. 90, lila/rot, Charly Rettungsschirm 96, neon-gelb, Römer-Helm, pink, VB DM 4.200,-. ☎ 06151/145261.

EQ 23, pink, Bj. 89, Gurt und Packsack, VB DM 1.400,-. ☎ 07321/54118 ab 17.00 Uhr.

EQ Sport 24, Bj. 5/91, DM 2.700,-. ☎ 06151/895331.

EQ Sport 24, Bj. 5/91, Packsack, Gurtzeug, VB, Vario Brüniger P II, DM 400,-. ☎ 07150/41570.

EQ Sport 24, Bj. 9/90, werksgeprüft, Packsack, VB DM 2.200,-. ☎ 07432/6334.

EQ Sport 26, Bj. 9/90, gelb/pink, VB DM 1.700,-. ☎ 0911/541253.

EQ Sport 26, Bj. 1/91, pink/gelb/schwarz, DM 1.500,-. ☎ 08294/2361.

EQ Sport 26, Bj. 5/91, VB DM 2.900,-, Rettungsgerät Charly Second Chance, Bj. 91, Packsack. ☎ 07121/79380 ab 18.00 Uhr.

EQ Sport 26, Bj. 90, Check neu, VB DM 2.100,-. ☎ 08321/84059 ab 17.00 Uhr.

EQ Sport 26, Bj. 8/91, inkl. Gurtzeug, VB DM 2.450,-. ☎ 0621/472162.

F1, 21, Bj. 89, lila, Packsack, VB DM 700,-. ☎ 08322/6236 Wochenende oder 08247/2548 Mo - Fr.

F1, 27, Bj. 8/90, blau, VB DM 2.000,-. ☎ 0621/395534 geschäftlich oder 893505 privat ab 17.00 Uhr.

F1, 27, Bj. 90, Rettungsschirm, Bj. 4/91, Packsack, kompl. DM 3.000,-. ☎ 07959/1390.

F1, 27, Bj. 90, VB DM 1.500,-. ☎ 08861/1625 oder 08868/466.

Gennair 24, Bj. 10/90, türkis/violett, VB DM 2.000,- mit Gurt u. Packsack. ☎ 07156/39730.

Gennair 24, Bj. 90, Air-Bulle-Gurtzeug, Packsack, VB DM 2.200,-. ☎ 07043/5920.

Gennair 24, Bj. 90, VB DM 2.000,-, Vario Brüniger LCD III, Bj. 90, VB DM 450,-, Rettungsgerät Firebird R 2, Bj. 90, VB DM 550,-. ☎ 08861/1625 oder 08868/466.

Harley Elit II, Bj. 89, Check neu, gelb, Packsack, VB DM 1.700,-. ☎ 089/6363515 Hr. Rückel verlangen oder 089/676035 ab 21.30 Uhr.

Harley Elit, pink/lila, VB DM 1.100,-. ☎ 08821/72647.

Harley Elit, Sitzgurt Air-Bulle, Packsack, DM 1.800,-. ☎ 08221/5208 ab 18.00 Uhr.

Inferno Six Six, inkl. Gurtzeug, DM 2.500,-, inkl. Rettungsschirm DM 2.999,-. ☎ 08052/2751.

Inferno Six Six, Bj. 90, 3-Punktaufhängung, gelb/pink, VB DM 2.600,-. ☎ 05705/7806 abends.

Inferno Six Six Plus, Bj. 90, Air-Bulle-Gurtzeug, Packsack, 2-Jahrescheck neu, DM 1.800,-. ☎ 089/3546133.

Miaui 28, türkis/weiß, NP DM 4.950,- für DM 4.500,-. ☎ 07171/312446 von 8.00-16.00 Uhr.

P 40/26, DM 4.200,-. ☎ 069/359823.

P 40/29, DM 4.400,-. ☎ 08158/3605.

Phönix 28, Bj. 7/92, lila, DM 4.400,-. ☎ 08821/700249 oder 18879.

Phönix 28, Bj. 5/92, VB DM 3.900,-. ☎ 0881/7657.

Profil, Bj. 87, Check neu, rot/weiß, gurtzeug, Packsack, DM 600,-. ☎ 03737/228216 Hr. Mätzold verlangen.

Rubis 30, VB DM 4.000,-. ☎ 08362/2427.

Taboo 25, Bj. 3/92, lila/grau, Vonblon-Gurtzeug, Packsack, Helm, DM 3.300,-. ☎ 07245/5970.

Thermik 268, Bj. 88, Helm, Gurtzeug. ☎ 07181/22071.

Twist 24, 3 Monate, pink/gelb, R1 Rettungssystem, Pro-Comfort-Gurtzeug, VB. ☎ 08321/89272.

Twist 25, Bj. 91, lila/weiß, VB DM 2.700,-. ☎ 089/60723336 oder ☎ 089/6092905 abends.

Twist 25, Bj. 90, pink, Gurtzeug, Packsack, Rettungsgerät, Bj. 91, Integralhelm Uvex, NP DM 5.300,-, VB DM 3.300,-. ☎ 07127/51696.

Twist 28, Bj. 90, Flieder, inkl. 2-Jahrescheck, VB DM 1.900,-. ☎ 06021/12389.

Twist 28, Packsack, Sitzgurt, Check neu, kleines Packmaß, DM 2.500,-. ☎ 0711/613658.

Twist 28, Bj. 8/90, lila, Firebird-Kreuzgurt, Packsack, Stölinger Rettungssystem, VB DM 3.190,-. ☎ 089/32009912 werktags, 3292677 abends.

Twist 28, Bj. 90, türkis, Sitzgurt Pro Comfort, Rucksack, DM 1.950,-, Rettungsgerät Firebird R1, DM 890,-, Vario Brüniger, DM 290,-. ☎ 0671/64615.

Twist 28, Bj. 6/90, gelb/orange, Packsack, VB DM 2.100,-. ☎ 07337/6429 samstags.

Twist 28, Bj. 90, Packsack, VB DM 1.100,-. ☎ 089/842209.

Twist 28, Bj. 90, pink, Packsack, VB DM 1.100,-. ☎ 089/842209.

Twist 28, Bj. 91, pink/weiß, Packsack, DM 2.500,-. ☎ 02041/93867.

Twist 28, Bj. 90, inkl. Gurt, Packsack, 2-Jahrescheck, VB DM 2.500,-. ☎ 0203/333277.

Zenith 23, Bj. 91, 2-Jahrescheck, Speed-System, VB DM 3.000,-. ☎ 089/8416149.

Zenith 26, Bj. 2/92, DM 3.300,-. ☎ 0731/75516.

Zenith 26, Sonderfarben, DM 4.000,-. ☎ 09131/65803 Mo-Fr. 8.00-16.00 Uhr.

Zenith 26, Bj. 4/90, gelb/pink, Gurt Swing-Samba, Beschleuniger, DM 2.990,-. ☎ 07153/26037 oder 07151/67589.

Zenith 26, 2-Jahrescheck, Gurtzeug, Air-Bulle-Swing-Dynamik, DM 2.800,-. ☎ 08334/6111 ab 20.00 Uhr.

Zenith 26, Bj. 5/91, Sonderfarbe, Speedsystem, VB DM 3.900,-. ☎ 0831/13197.

Zenith 26, gelb/lila, Bj. 4/90, Check neu, DM 2.600,-. ☎ 089/6518428.

Zenith 28, DM 2.500,-. ☎ 08062/4482.

Zenith 28, Bj. 4/91, pink/lila, VB DM 3.500,-. ☎ 08652/66147.

2 G

Apache 26, Sitting Bull, VB DM 3.950,-. ☎ 07161/34118.

Apache 26, lila/weiß, original Packsack, Gurtzeug Sitting Bull mit integrierten Rettungssystem R2, kompl. 5.450,-. ☎ 06083/417.

Apache 26, Bj. 3/92, VB DM 3.900,-. ☎ 08342/2565 ab 19.00 Uhr.

Apache 26, Bj. 3/92, pink, DM 3.900,-. ☎ 09132/40644.

Gleitsegel

2 G

Apache 26, Bj. 6/92, neongelb/weiß, NP DM 5.100,-; VB DM 4.250,-; Firebird Rettungsgerät R2, NP DM 1.050,-; VB DM 750,-; Gurtzeug Parche Perfect, Bj. 6/92, integrierte Verbindungsleine für RG, NP DM 595,-; VB DM 490,-. ☎ 0621/551749.

Apache 29, Bj. 7/92, violett/weiß, VB DM 4.200,-. ☎ 08042/5875.

Apache 29, lila, VB DM 3.800,-; Gurt Sittling Bull, VB DM 350,-; Alto Vario PII, VB DM 500,-; Rettungsschirm Charly SC 96, VB DM 700,-. ☎ 08651/78291.

Apache 26, Bj. 4/92, pink/weiß, DM 3.990,-. ☎ 089/1665525.

Apache 29, Bj. 4/92, pink/weiß, mit Gurtzeug Sittling Bull, DM 4.450,-. ☎ 089/507784.

Apache 29, grün/weiß, VB. ☎ 08666/6193.

Flyair 1000, Bj. 7/92, DM 1.000,- unter NP. ☎ 0241/12455 oder 27060 privat.

Flyair 1000, gelb/pink, Bj. 3/92, VB DM 3.900,-; Gurtzeug Pro Tec, Beschleunigungssystem, DM 490,-. ☎ 030/4017767 abends oder 2673696 tagsüber.

2 E

Alnair 24, Bj. 88, Rettungsgerät Stölinger HRS 5, Bj. 90, DM 1.750,-. ☎ 08671/20446.

Hot Dream 25,2qm, Bj. 11/91, VB DM 2.900,- oder Tausch gegen Schulschirmgerät. ☎ 07562/2954.

Hot Dream 25,2 qm, 91, evt. mit Gurtzeug, großem Rucksack, Minitex, VB. ☎ 07121/321889.

Hot Dream 25,2 qm, Bj. 6/91, passendes Gurtzeug, VB DM 3.600,-. ☎ 0711/379805.

Hot Dream 24, mit Gurtzeug, Packsack, Bj. 9/90, blau/rot, VB DM 1.890,-. ☎ 07531/50315.

Trilair 26, Bj. 3/90, Check neu, ☎ 06821/26363.

2-3

Aero 22, Bj. 11/89, Gurtzeug und Packsack, DM 900,-. ☎ 0911/532661.

Aero 24, Bj. 90, gelb/pink, VB DM 1.600,-; Sitzgurt Air-Bulle, DM 190,-; Rettungsschirm Charly Second Chance, DM 620,-; Alto Vario P II, DM 500,-. ☎ 089/7854387 oder 069/359823.

Aero 24, Bj. 89, VB DM 1.500,-. ☎ 08845/8104.

Aero 24, Bj. 89, Check neu, Charly-Rucksack, Gurt Charly Flip, Rettungsgerät Charly Second Chance, VB DM 1.900,-. ☎ 089/6519525.

Aero 24, pink, VB DM 1.600,-; Gurtzeug Flip, VB DM 150,-; Rettungsgerät RAFA, DM 600,-. ☎ 08861/20608 abends.

Aero 24, Bj. 12/89, pink, 2-Jahrescheck, Packsack u. Gurtzeug, DM 950,-. ☎ 08321/5298.

Aero 24, inkl. Packsack, Gurtzeug, Rettungsschirm Sigma, VB DM 2.500,-. ☎ 08251/52634 oder 50950 ab 17.00 Uhr.

Aero 24, violett, Bj. 89, Gurt, Packsack, VB DM 1.600,-. ☎ 07321/54118.

Aero 27, Bj. 91, Kreuzgurt, Sky-Wing Rettungsgerät, VB DM 2.200,-. ☎ 05542/71025.

Aero 27, Bj. 90, orange, Gurt, Packsack, VB DM 1.800,-. ☎ 07321/54118.

Aerologic 55, 5 Monate, VB DM 3.900,-. ☎ 08666/8641.

Athlete 10,5, rot/gelb, DM 1.650,-. ☎ 0761/43679.

Athlete 10,5, Bj. 89, 2-Jahrescheck, DM 1.500,-. ☎ 06021/54334 ab 18.00 Uhr.

Comet CX II 23, Bj. 91, gelb, inkl. Gurtzeug, VB DM 3.700,-. ☎ 07471/72033 geschäftlich, 07471/6867 privat.

Comet CX II 23, Bj. 5/91, Gurtzeug, Rettungsgerät, auch einzeln, VB. ☎ 0761/482412.

Comet CX 21, Bj. 9/89 weiß/pink, Packsack, Gurtzeug, 2-Jahrescheck, VB DM 1.950,-. ☎ 07731/66276 ab 17.30 Uhr.

Comet CX 21, Vonblon Gurtzeug, DM 2.200,-. ☎ 08143/8635.

Comet CX 21, Bj. 10/89, Check neu, Gurtzeug, Rettungsgerät, Sonderdesign, VB DM 1.750,-. ☎ 0911/831397.

Comet CX 21, pink/weiß, Bj. 89, 2-Jahrescheck, Gurt, Rettungsschirm Charly 96, Vario Bräuniger LCD, VB DM 3.800,-. ☎ 08821/71469.

Comet CX 21, Bj. 89, 2-Jahrescheck, Vonblon Ligo, Bräuniger Alto Vario PII, Amigo PI, Bj. 91, DM 2.500,-. ☎ 089/8403261.

CXC 21, 2-Jahrescheck, DM 2.300,-. ☎ 09278/8690.

CXC 21, Bj. 8/90, Check neu, VB 1.700,-; kompl. mit Gurtzeug, Rettungsgerät Amigo P I, DM 2.500,-. ☎ 089/8644924.

Duck 10, Bj. 88, 2-Jahrescheck, Gurtzeug Para Comfort 900, Packsack, VB DM 800,-. ☎ 08421/4633.

Flash 47, pink, DM 2.900,-. ☎ 08092/3719.

Genair 26, Bj. 90, inkl. Packsack, DM 1.500,-. ☎ 0831/60998.

Genair 26, Bj. 5/90, Air Bulle Gurtzeug, Beschleunigungssystem, Packsack, DM 2.100,-. ☎ 030/3352416.

Genair 26, Bj. 90, hellblau/gelb, VB DM 1.900,-. ☎ 05705/7806 abends.

Genair 26, Bj. 90, Gurtzeug Air-Bulle-Dynamik, nachgerüstet, Packsack, Rettungsschirm Charly 96, Bj. 91, DM 2.500,-. ☎ 05521/5185.

Genesi 22, gelb, DM 500,-; Ninja 24, rosa/weiß, DM 2.200,-. ☎ 0911/3952366 tagsüber, 0911/472232 abends.

Karat 21, Bj. 90, pink, VB DM 2.200,-. ☎ 09208/57239.

Karat 23 C, Bj. 7/91, Karat-Gurtzeug, VB DM 4.500,-. ☎ 02065/81298.

Prisma 29, Bj. 4/92, pink/lila, Trimmer, VB DM 3.900,-. ☎ 07531/50315.

Prisma 29, VB DM 4.300,-. ☎ 07161/34118.

Prisma 29, Speed-System, 4 Monate, DM 4.400,-. ☎ 07557/8653 ab 14.00 Uhr.

Prisma 29, lila/pink, VB. ☎ 08321/85582.

Prisma 29, Sonderfarben, DM 3.900,-. ☎ 09421/6983.

Spirit FXC, Sonderfarben, 1 Jahr, Delta Fly Sitz-Liegegurt, Charly Second Chance 96, Bräuniger P 2, VB. ☎ 07026/7096.

Spirit FXC 25, Bj. 3/91, lila/pink, Rucksack, Gurtzeug Relax, Rettungsgerät Charly Second Chance 96, VB DM 4.500,-; Vario Bräuniger PII, 1 Jahr, DM 290,-. ☎ 07152/59527.

Swift Easy 22, pink, Gurtzeug, Packsack, VB DM 900,-. ☎ 08666/8641.

Swift Easy, Bj. 90, VB DM 1.200,-. ☎ 0711/3400668.

2-3 G

Aerologic 47, pink, Gurtzeug Fashion Fly, Rettungsgerät Second Chance 96, einzeln oder kompl. DM 4.700,-. ☎ 04824/3219.

Aerologic 51, Bj. 8/92, VB DM 3.400,-. ☎ 08666/6193.

Aerologic 51, pink/lila, Bj. 6/92, NP DM 4.990,-; VB DM 3.600,-. ☎ 07304/2655.

Aerologic 51, Bj. 8/92, lila/pink, inkl. Rucksack, DM 3.990,-; sowie Gurtzeug Fashion Fly II, Rettungsgerät Columbus 16, Bräuniger Vario PIII. ☎ 08334/552.

Corrado Challenger 23 Speed, Bj. 91, DM 3.300,-; evt. auch tauschen gegen Challenger 21. ☎ 0431/783082.

Genair 224, Bj. 7/91, VB DM 3.000,-. ☎ 089/142350.

Genair 224/226, Speedsystem, Gurt, Sack, DM 1.599/1.999,-. ☎ 02244/5512.

Genair 224, Bj. 91, Packsack, NP DM 4.900,-; für DM 2.300,-. ☎ 07251/705151.

Genair 224, Bj. 6/90, Gurtzeug, DM 2.500,-. ☎ 06078/8311.

Genair 224, Bj. 90, Check neu, Packsack, Gurtzeug, DM 1.900,-. ☎ 07161/38417.

Genair 224, Bj. 7/91, türkis/gelb/blau, Beschleuniger, Gurtzeug Protec, inkl. Sack, DM 2.900,-. ☎ 09191/96869.

Genair 224, Bj. 6/90, Gurtzeug, DM 2.500,-. ☎ 06078/8311.

Genair 224, Bj. 6/90, pink/gelb/blau, Speedsystem, Vonblon-Diagonal-Gurtzeug, Packsack, VB DM 2.400,-. ☎ 06022/4053 Simone oder Christoph.

Genair 226, Bj. 5/91, Packsack, Vonblon-Kreuzgurt, Sigma Minitex Rettungsgerät, VB DM 3.300,-. ☎ 040/4807778.

Genair 226, Bj. 91, Air-Bulle-Gurtzeug, Packsack, DM 2.200,-. ☎ 0831/60998.

Genair 226, Bj. 1/91, pink/regenbogen, Air Bulle Kreuzgurt, sigma Minitex 110 Rettungsgerät, Uvex-Kevlar-Integralhelm, Bräuniger Vario LCD, VB DM 3.600,-. ☎ 0221/5503103.

Genair 226, Bj. 7/91, Packsack, VB DM 2.800,-; Air-Bulle-Kreuzgurt VB DM 200,-; Second Chance-Charly 96, VB DM 500,-. ☎ 09671/2509.

Genair 226, Bj. 3/91, Beschleunigungssystem, Vonblon Diagonal Gurtzeug Bj. 2/92, Salewa Sprint Rettung, Bj. 90, VB DM 2.900,-; Afro Pocket Combi, Altovario, VB DM 350,-. ☎ 030/8928200.

Meteor Gold 28, VB DM 4.400,-. ☎ 08362/2427.

3

Comet CX II 25, 1 Jahr, gelb, DM 3.500,-. ☎ 09561/25680.

Comet CX II 25, Bj. 3/92, pink, VB DM 4.600,-; evt. Tausch mit B2, Comet CX II 23 oder P21. ☎ 07181/42107.

Condor SP 11, Bj. 89, mit Gurtzeug, Packsack, VB DM 700,-. ☎ 04122/47782.

Genair 21, Bj. 9/90, mit Gurtzeug, Packsack, VB DM 2.250,-. ☎ 06821/26363.

Genair 21, Bj. 90, mit Packsack, VB DM 1.000,-. ☎ 07473/22220 ab 17.30 Uhr.

Genair 312 Dynamik, Gurt, Rettungsschirm, Keller Integralgurt, Charly Rettungsschirm, North C 28, mit Gurt, Rettungsschirm, Vario. ☎ 08851/7646.

Genair 312, Bj. 89, mit Air-Bulle Gurtzeug, Packsack, DM 800,-. ☎ 08663/1237 oder 08663/2158.

Genair 510 Dynamik, Bj. 2/88, pink, Gurtzeug, Packsack, DM 800,-. ☎ 07159/17293 abends.

Genair 512, Bj. 89, neongelb/pink, Check 2/92, VB DM. ☎ 08323/1789.

Genair 512 Dynamik, Packsack, Gurtzeug Air-Bulle, VB DM 1.200,-. ☎ 0821/563838.

Genair 512 Dynamik, Bj. 5/89, orange/gelb, Air-Bulle-Sitz, Packsack, Rettungsgerät Charly Second Chance 96, DM 2.200,-. ☎ 0981/85038 oder 88509.

Inferno Six Six, Extra, pink/gelb, mit Trimmer, Bj. 7/91, Packsack, Gurtzeug Air Bulle Dynamique Kreuzverspannung, NP DM 5.500,-; VB DM 3.800,-; Rettungsgerät Second Chance 96, Bj. 5/91, DM 550,-; Bräuniger Alto Vario P II, DM 350,-. ☎ 08061/1534.

Inferno Six Six, Extra, Bj. 10/90, gelb/pink, 4-Pkt-Aufhängung, VB DM 1.400,-. ☎ 089/177686.



Katana 51, Sonderfarbe, Speedsystem, evtl. mit Gurtzeug, DM 4.200,-. © 08052/2751 ab 17.00 Uhr.

Katana, pink/weiß, Full-Race-Raiser, DM 4.800,-. © 08651/78291.

Katana 51, Bj. 4/92, gelb/orange, DM 3.800,-. © 08651/4673.

Kestrel 248 PE II, pink, 2-Jahrescheck, mit Sitzgurt u. Packsack, DM 1.800,-. © 06151/147065.

Kestrel 248, Bj. 89, Packsack, Sitzgurt, Helm, Rettungsschirm Flight Design, Bräuniger Alto Vario PII, kompl. DM 2.500,- oder einzeln. © 08031/93119 abends.

Kestrel 248, Bj. 9/88, mit Gurtzeug, 2-Jahrescheck, VB DM 750,-. © 05371/17728.

Kestrel 248, Bj. 7/89, mit Gurtzeug, Packsack, DM 600,-. © 0911/532661.

Kestrel 248, mit Packsack, Gurtzeug Pro Design, VB DM 600,-. © 0821/563838.

Kestrel 248 II PE, Bj. 3/89, mit Gurt, Jahrescheck, VB DM 900,-. © 030/8928200.

Kestrel 248, Bj. 89, blau/rot/gelb, Supine Sitzgurt, Rucksack, VB DM 1.800,-. © 09131/15367.

Meteor Gold 28, Vonblon Liga, Charly Second Chance 96, DM 4.500,-, evtl. auch einzeln. © 09081/4682.

Phantom 45, DM 3.700,-, Probeflug. © 0731/601368.

Phantom 45 II, Bj. 4/92, pink, Beschleunigungssystem, DM 3.333,-. © 08178/4000.

Phantom 45, Bj. 3/91, DM 2.000,-. © 09191/4260 von 19.00 - 20.00 Uhr.

Phantom 45, Bj. 2/92, pink, DM 3.500,-. © 08851/5041 abends.

Phantom 45, Bj. 5/91, DM 3.600,-, Espirit Light, Bj. 5/91, DM 450,-, Gurtzeug Skyline Distance, 5/91, DM 400,-, Bräuniger LCD 5, DM 450,-, kompl. DM 4.300,-. © 089/4604633.

Phantom 45, gelb, Bj. 6/91, DM 2.300,-. © 08321/86290.

Phantom 45, pink, Bj. 3/91, DM 2.000,-. © 08321/86290.

Phantom 45, Bj. 8/91, türkis, DM 3.400,-. © 0234/593352.

Phantom 49, lila, 10 Monate, VB DM 3.800,-. © 08664/8323 oder 08053/9091.

Phantom 49, pink, DM 4.100,-, Afro Micropanel 3 Barograph mit Zubehör, 4 Monate, DM 920,-, Rettungssystem Flight Design Mayday Plus, Fachcontainer, DM 450,-. © 07191/60508.

Phantom 49 II, Bj. 8/91, lila, Beschleunigungssystem, DM 3.800,-, Gurtzeug Vonblon Liga, DM 480,-, Fliegeroverall Gr. 54 (XL oder M), Airbulle, je DM 200,-. © 06821/26363.

Prisma 26, Bj. 11/91, VB. © 07032/31550 oder 5254.

Racer 23, Bj. 6/92, weiß, DM 4.000,-. © 08238/2000.

Racer 25, Bj. 4/92, gelb, VB DM 4.800,-. © 07907/7995.

Racer 23, Bj. 3/92, aubergine, DM 3.500,-, Charly-Profi-Gurtzeug-Husky, mintgrün/graffiti, integrierte Rettung Charly-Revolution, DM 1.550,-, Barbara Lacrats. © 08022/14673 von 8.00 - 16.00 Uhr.

Racer 25, weiß, Bj. 4/92, DM 4.100,-. © 08024/4484.

Racer 25, weiß, DM 4.000,-. © 08141/15615.

Racer 25, Husky-Gurt, DM 6.500,-. © 07121/22728.

Racer 25, DM 4.000,-. © 089/4480970.

Vip II, Bj. 89, Packsack, VB DM 5.000,-. © 08061/5232 Thomas.

Voodoo 29, leichtgelb/weiß, VB DM 4.999,-. © 089/8416149.

ZX 23, weiß, Bj. 4/92, VB DM 3.500,-. © 08022/3945.

ZX I, pink, Bj. 4/91, VB DM 3.400,-. © 08041/70683.

ZX I, Bj. 4/91, VB DM 2.500,-, Charly Gurt, DM 300,-, Parasail Espirit Light Rettung, DM 500,-. © 08102/5067.

ZX XI, Gurtzeug Rodeo, DM 4.500,-. © 06083/2654.

ZX XI, pink, Bj. 2/92, vonblon Liga, Minirettung, Vario, DM 6.800,-, auch einzeln. © 07144/25039 abends.

ZX 23, orange, VB DM 3.500,-. © 08670/1594.

3 G

Aerologic 47, 1 Jahr, VB DM 3.000,-. © 08666/8641.

Aerologic 47, DM 3.500,-. © 08824/78205 oder 08801/2624.

Aerologic 47, lila/pink, Trimmer, VB DM 3.800,-. © 0831/12866.

Flash 47, Bj. 1/92, lila, VB DM 3.950,-, Kestrel 248, Bj. 10/88, 2-Jahrescheck, VB DM 650,-. © 05371/17728.

Flash 51, Bj. 7/91, pink, VB DM 3.900,-. © 08652/66147.

Flash 51, Bj. 4/91, pink, Packsack, DM 3.400,-. © 07351/28476.

Flash 51, Bj. 12/91, grün, VB DM 3.700,-, Charly Rodeo Gurtzeug, VB. © 08291/9313.

Flash 51, Bj. 6/91, grün, DM 3.600,-, evtl. mit Gurtzeug Skyline Distance, DM 350,-. © 040/6774023 oder 040/6046491 öfter probieren.

Flash 51, Bj. 8/91, DM 2.800,-. © 08052/2751 ab 17.00 Uhr.

Genair 328, 91, DM 2.500,-. © 08665/1422.

Ninja 27, Bj. 3/91, türkis, VB DM 3.000,-. © 07151/600722.

Ninja 27, weiß, Bj. 91, DM 3.800,-. © 07121/43518.

Ninja 27, 1 Jahr, DM 2.900,-, Rettungsschirm Minirettung 110, DM 650,-, Gurtzeug Skyline Distance X, DM 390,-. © 07351/21579.

Ninja 27, Bj. 91, VB DM 2.000,-. © 07636/7149.

Gemischt

Deutsches Combivario, präzise, robust, 2 Jahre Garantie. Digitaler Höhenmesser, Vario mit Steigton, Sinkwanton und einstellbaren Sinkwanton, DM 499,-. © 06105/2929 rufe auch zurück.

10 Jahre DRAMA an meistbietenden. © 08669/36252.

Charly Pinguin Gurt, Gr. 170 - 180, blau/weiß, VB. © 08381/46480 Büro oder 07520/2781 privat.

Kniehänger mit Parasail Rettungssystem, VB DM 450,-, AOA Gouging Alto Vario mit Kamerahalterung für Drachen, VB DM 450,-. © 0711/2262936 Michaela verlangen.

Prieler Racer Integral, Bj. 6/91, hellgrau/magenta, 185 - 195 cm, mit Funk- und Fototasche inkl. Rucksack, VB DM 700,-. © 05451/3401.

2 Integralgurte PPP, neuwertig, Schlepsschlaufen, Liegewinkelverstellung, Zusatztasche auf dem Rückenteil, viele pfiffige Extras, Gr. 180 - 185 cm und 190 - 195 cm. © 07022/33819 abends.

Afro Micropanel I, II, III, neu, auch Flytec und Bräuniger, Gurtzeuge von Charly, Dimensione Volo, günstig durch Sammelbestellung. © 06263/1445.

Bräuniger Vario LCD, DM 200,-. © 089/1402745.

Vario-Barograph Afro Micropanel 3, mit Garantie, Geschwindigkeitsmesser, VB, Rettungsschirm Firebird RZ. © 07907/7995.

Charly Second Chance 96, Bj. 3/91, neu gepackt. © 07150/41570.

Bräuniger DX Kombi-Instrument, Bj. 3/91, DM 690,-. © 08020/234.

Rettungsschirm, Charly Second Chance 96, Bj. 90, neu gepackt vom Werk, VB DM 450,-. © 06872/6747.

Windmesser Skywatch "Wind" (inkl. Gleitschirmhalterung), VB DM 150,-. © 08652/66147.

Keller-Karpfengurt mit Rademacher Schirm, VB DM 800,-. © 08845/8104.

Charly Second Chance 96, Bj. 7/91 NP DM 890,-; VB DM 760,-. © 0911/678465.

Funkgerät Alinco mit Headset und Ladegerät für VB DM 700,- bzw. DM 350,-. © 0043/55122931.

Charly Pinguin Gurt, Gr. bis 185 cm, Bj. 90, gelb/pink, DM 550,-. © 0511/499458.

Combi Vario, Wasmer, WVD, DM 450,-, Hall Fahrtmesser mit Halterung DM 50,-. © 07121/270303.

Bräuniger Vario, AV-LCD VII mit Fahrtmesser, NP DM 1212,- für DM 895,-, Garantie bis 14.7.93. © 08158/8444.

Alibi 1 Airotec, Bj. 9/91, mit Skywatch Wind zusammen für DM 649,-, evtl. auch einzeln. © 08032/8307 oder 09131/208039.

Afro Cumulus 8000, Kombigerät, Vario + Höhenmesser, VB DM 500,-. © 0711/616631 ab 19.00 Uhr.

Rettungsschirm Rademacher Colibry, DM 500,-, Helm und Kniehänger DM 150,-. © 0511/704532.

Gleitschirmstiefel, Meindl Superfun, Gr. 7, eine Saison getragen. © 07544/72935.

Icom IC A20, DM 850,-, neuwertig mit sämtlichen Zubehör. © 07243/15097.

Parasail Drachenrettungsschirm Bj. 85, 35 qm, inkl. Container, 2 Jahrescheck, VB 250,-.

HG-Rettungsschirm Ställinger HRS 20, VB DM 550,-. © 08251/50194.

HG-Rettungsschirm Charly, DM 770,-, Steffi Liegeschürze 180 - 190 cm, rot, DM 80,-, Colver Vario mit Analoganzeige und Akustik, DM 120,-, Schwalbe Luftträger, DM 70,-. © 0621/675691 Uli Lessel.

Rettungsschirm Charly Second Chance 96, für GS, Bj. 5/91, Flachcontainer, VB DM 500,-. © 08334/1224.

GS-Gurtzeug Vonblon "Liga" lila/pink, VB DM 450,-, GS-Rettungsgerät Sigma Minirettung 110, Bj. 5/91, neu gepackt, VB DM 750,-. © 08322/5444.

Windmesser Pocketwind, DM 100,-. © 08092/3719.

Rettungsgerät Charly Second Chance 96, Bj. 91, Check vom Hersteller, DM 550,-. © 089/6124501.

Vario Ball Analog Rundanzeige, DM 220,-, Thommen Armband-Höhenmesser bis 6.000 m, DM 220,-, Tropezruder, rot, teilbar, DM 30,-, Klaus-Jörg Denzer, Am Kurpark 26, 8999 Scheidegg.

Rettungsschirm Charly Second Chance 84, VB DM 550,-. © 02381/50225 oder 0231/143039 geschäftlich.

Keller Integral, 190 - 210, DM 400,-, Afro Cirrus 8000, DM 550,-, Schleppklinik (Koch), DM 80,-. © 05209/4978.

Prieler Integralgurt, Parasail VI, Bräuniger Vario LCD III und Uvex Kevlar-Integralhelm. © 07022/32309 oder 8860.

Bräuniger LCD III, Bj. 88, NP DM 970,-; VB DM 480,-. © 02991/6328.

Firebird Pro Comfort GS-Gurtzeug, Umlenkrollen, DM 280,-. © 07351/28476.

Rettungsgerät Charly Revolution 2, 37 qm, 8 Monate alt, originalgepackt, VB DM 1.000,-. © 06151/22051.

ATW Skybox junior, Variometer mit Höhenmesser, viele Speichermöglichkeiten, VB DM 650,-. © 07123/71155.

Vario-Höhenmesser-Kombi-Instrument von Afro, Bj. 89, VB DM 330,-; Sitzgurt Air-Bulle, VB DM 180,-. © 089/8634759.

Schleppwinde, stationär, Doppeltrammel, auf zulassungsfreien Anhänger (1.100 kg), Unikart, Hersteller Jenco, Gütesiegel für DS, GSS, DSS, (Doppelsitzer). © 0221/494699 oder 04205/8095 (Wochenende).

Gemischt

Bräuniger Vario LCD 5, DM 600,-; Ställinger Rettungsschirm, Bj. 88, DM 400,-. ☎ 089/227566 Marlies verlangen.

Charly Pinguin Gurt, Gr. 182 cm, lila/blau, DM 650,-; Rettungsschirm, DM 250,-. ☎ 0781/24691.

Afro Cumulus 8000, Bj. 90, DM 800,-; PC Barograph von Leimkühler, inkl. Software, Bj. 91, DM 550,-. ☎ 08639/5895.

Vario, Sky Box Junior, NP DM 690,-; VB DM 400,-; gurtzeug Skyline Distance VB DM 350,-; Rettungsgerät Ställinger, VB DM 550,-. ☎ 09561/25680.

Rettungsschirm Second Chance 96, neu gepackt 4/92, VB DM 700,-. ☎ 089/31293981 tagsüber oder 089/3592347 privat.

Barograph Leimkühler PC, FAI-genehmigt, VB DM 750,-; Bräuniger Vario P 3, DM 600,-. ☎ 089/8416149.

Afro Micropanel I, II, III, neu, Charly Pinguin Integralgurt, Froteinstieg mit offenen Beinschlaufen, Metallic-Stoff, Bj. 11/90, DM 700,-; PDR-Rademacher Karpfengurt DM 300,-. ☎ 06263/1445.

Rettungsschirm Charly, 4 Monate, DM 830,-; Garage für Drachen, 5 m rostfreies Wickelfalz-Rohr, Du 30 cm, mit Verschlussdeckel, Aufhängeloch, VB. ☎ 069/6335249 tagsüber 06074/41697 abends.

Integralgurt Sting, 170 - 180 cm, türkis/pink, Packsack, Parasail VI, Mitteleinenschirm, 2 Jahre, VB DM 1.400,-. ☎ 08241/3454.

Wills-Wing Gurtzeug Zippermann, 185 cm, evt. mit Schirm, VB. ☎ 089/6098568 oder 089/60726124.

Winter Vario, batterieunabhängig, DM 150,-; Integral Gurt PPP, 175 - 180 cm, DM 600,-; Keller Integral, 175 - 180, leuchtrot, VB DM 450,-. ☎ 0731/68208 abends.

Prieler Racer Comp., Slider, Bj. 4/92, Foto- und Zusatztaschen, etc. 180 - 190 cm, DM 800,-. ☎ 08652/61476.

Rettungsschirm Charly Second Chance 96, Bj. 90, neu gepackt vom Werk, VB DM 400,-. ☎ 06872/6747.

Fliegertreff München Süd: Wir treffen uns jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat am Pullacherplatz in Florianseeck um ca. 20.30 Uhr. Alle interessierten Drachen- und Gleitschirmflieger sind eingeladen. (zwangloses Treffen).

Vonblon Liga Integral 4/92 mit Champion 34, DM 1.350,-. ☎ 08191/46303.

2 Flugfunkgeräte ICA 20, kompl. Zubehör und Garantiekarte (noch 9 Monate), DM 970,-. ☎ 069/6335249 tagsüber 06074/41697.

Gurtzeug Soaring Light Plus, Pro Design, Bj. 91, VB DM 290,-; Afro Vario, Micropanel 3, integrierter Barograph, Bj. 92, VB DM 990,-; Kevlar Integral Helm, VB MD 130,-. ☎ 0711/3400668.

Charly Kangaroo Pinguin Gurt, 3/4 Jahr, 180 - 190 cm, mit Charly Rettungsschirm, DM 1.300,-; Gurt einzeln DM 700,-; Rettungsschirm DM 650,-. ☎ 06083/2654.

Rettungsschirm Sigma Minimax 110, bis 100 kg, im Flachcontainer, mit AGDS-System, Bj. 90, VB DM 750,-; Vario Wasmeier Modell WV, mit aufgesetztem analogen Höhenmesser, zur Befestigung am Gurtzeug, VB DM 100,-. ☎ 08621/1228 ab 17.30 Uhr.

Beliebiger Flight Design Neuschirm DM 500,- unter NP, Charly Flip DM 250,-; Second Chance 96, DM 650,-; Ali Vario AV 8000, DM 550,-. ☎ 0721/698547 Heiko.

Charly-Second-Chance, DM 620,-; Bräuniger Alto Vario PII/III. ☎ 089/7854387.

Alto Vario LCD III mit Tasche und Halterung, VB DM 630,-. ☎ 08171/61797.

Dimensione Volo, Fliegeroverall, Gr. 170 - 180, schwarz/pink, durchgehende Reißverschlüsse, gesteppt, VB DM 270,-. ☎ 0221/895744.

1 Bräuniger LCD VII mit Fahrtssensor und Ersatzbatterie, VB DM 1.150,-. ☎ 07081/8172.

Keller Integral, 180 - 185, mit Fallschirm Parasail VI, Bj. 89, DM 1.000,-; Uvex Kevlar Integralhelm, Gr. L, DM 180,-; Fahrtmesser DM 40,-. ☎ 0711/2626271.

Gurtzeug Perche-Perfect, Rettungsgerät Oskar 18, DM 1.100,-; Vario Höhenmesser Lexus (Charly), DM 350,-. ☎ 07121/77387.

Skyline Distance X, rot/schwarz, NP DM 519,-; VB DM 350,-; Rettungsschirm Sigma Minimax 110, Bj. 9/91, Sonderdesign, NP DM 920,-; VB DM 650,-. ☎ 07022/33228.

Barograph Leimkühler P.C., mit Zubehör, VB DM 750,-; Vario PIII Bräuniger, VB DM 650,-. ☎ 089/8416149.

ATW Skybox jun., Variometer mit Höhenmesser, viele Funktionen, VB DM 450,-. ☎ 07123/71155.

Thermik Schnüffler VB DM 100,-. ☎ 0421/374665.

Vonblon Diagonal Gurtzeug, DM 250,-. ☎ 3138177.

Esprit Light, Rettungssystem, Bj. 4/90, DM 450,-. ☎ 089/3138177.

Koch Doppel-Trommelwinde mit DHV-Gütesiegel, Bj. 10/91, 2 mal 1.300 m Seil, VB DM 12.500,-. ☎ 0431/323472 und 32764.

Gurtzeug Skyline Distance mit Rettungsschirm Oscar 16, DM 900,-. ☎ 08362/2427.

Vario Bräuniger PIII, 1/2 Jahr alt DM 600,-. ☎ 08362/2427.

Charly Pinguin Gurt, pink/weiß, Rettungsschirm links, mit Rucksack, kompl. DM 1.500,-; Wasmer Vario mit Fahrtmesser, Halterung, VB DM 600,-. ☎ 09227/5541.

Charly Pinguin Gurt, Sonderdesign, Gr. 185 - 200 cm, inkl. Rettungsschirm, DM 1.300,-. ☎ 08801/2624 oder 08824/78205.

Afro Cirrus 8000 Vario, Höhenmesser Fahrtmesser, VB DM 600,-; Apco Karpfengurt 170 - 180 cm, Parasail V, VB DM 500,-. ☎ 0721/359102 oder 0761/66604.

Wasmer Vario, DM 190,-. ☎ 07071/600292.

Gesucht

Easy-Riser von UFM, Starrflügel-Doppeldecker, auch gerohed oder in Teilen zum Ausschachten für UL-Bau. ☎ 07165/8379 Wolf.

Starrflügler Hiway Explorer 155 oder 165. ☎ 0621/852170.

Flugfunkgerät mit FTZ-Nr. (möglichst 2). ☎ 08381/46480 Büro oder 07520/2781 privat.

Minifex M 2 Teile, besonders Segellatten und Nasenverkleidung. ☎ 0221/729310.

Paraglider(in) mit möglichst viel Zeit ab Okt. 92 für weltweites Reisen. Ebenfalls im Sommer 93 Alpen im eigenen Wohnmobil. Alter unwichtig. Bin Sportlehrer mit Sopi-Schein. ☎ 0511/800059.

Gleitsegelfluglehrer und Assistenten. ☎ 02536/1337.

Suche für Fliegerurlaub in Australien u. Neuseeland ab Mitte oder Ende Januar 1992 Drachenflugbegeisterte. ☎ 089/605862.

Yasu Funkgeräte. ☎ 02523/7252 Martin verlangen.

Flyair 1000, Karat oder Apache 26 mit Deutschen Gütesiegel. ☎ 0211/444484.

Unterstellmöglichkeit für Drachen in Stuttgart und näherer Umgebung. ☎ 0711/282502.

Er, 42, sucht erfahrene GS-Pilotin/Pilot oder Gruppe für 1-2 Wochen Flugsafari über Weihnachten (Süden). ☎ 07721/70240.

Wer hat Erfahrung mit dem Bemalen von Drachensegeln? Mich interessiert v.a. wie das Segel auf die Farbe reagiert. ☎ 07729/553.

Stationäre Winde für GS, neu oder gebraucht mit Gütesiegel. ☎ 02371/30146.

Gebrauchter Katana 47. Ulrich Steinlechner, Zuckerfabrik 2 A, 0-4801 Reinsdorf.

Airwave K 3. ☎ 08062/3929 oder 1339.

Stationäre Winde mit Check. ☎ 07821/63886 oder 0161/3726479.

Doppelsitzer und 2-Mann-Rettungsschirm. ☎ 06244/231.

Zenith 26, evt. mit Gurtzeug und Rettungsschirm. ☎ 07562/2362.

Ninja 27, beschädigt oder nicht flugbereit für Dekozwecke. ☎ 08446/530 Markus.

Mini-Fly-Set. ☎ 07031/144699 tagsüber, 07031/273395 abends.

Laser, möglichst neuwertig. ☎ 089/784762.

Gurtzeug, (Vonblon, Sitting Bull oder ähnl.) Vario. ☎ 08239/300.

Combi Vario bis ca. DM 350,- und Schleppklinge (GS), bis ca. 150,-; guter Zustand. Florian Bezold, Am Rotberg 42, 0-5905 Wutha-Farnroda 1.

Gestohlen

Am Donnerstag 30.07.92 wurde mein Hai-Gurt, Sondergröße 1,56 m, grau mit rosa und gelben Streifen an der Seite und Metamorphose-Rettungsschirm (rot/weiß) in Greifenburg gestohlen. Ferner ein weißer Netzer-Helm, gelbes Innenfutter und Funk, sowie ein Skywatch-Geschwindigkeitsmesser und ein Bräuniger Vario P2. Hinweise bitte an S. Buck, Marktplatz 2, 7972 Isny/Allgäu. ☎ 07562/5271. Belohnung!

Afro-Vario mit weißem Gehäuse am 30.1.92 am Startplatz des Wildoljochs verloren. Der Finder bitte unter ☎ 08032/8811 melden.

Vario gefunden am Landeplatz Westendorf 16.09.1992. Wird gegen Angabe der Verlustzeit und Produktbeschreibung zugesandt. ☎ 08051/1212.

Wir, (5 Studenten), die sich in St. Jean Moncar/Südfrankreich getroffen haben, waren am 9.9.92 an der Cote d'Azur. Während wir ca. 2 Stunden in einem Restaurant in Cagnes sur Mer saßen, wurde das Auto aufgebracht und insgesamt vier vollständige Gleitschirmausrüstungen gestohlen. Es handelt sich um:

1. Advance Alpha 25, Nr. 2023, Bj. 3/92, Hauptfarbe-lila, AK- himbeer, Wingslets-gelb, Der Schirm ist ein Unikot. Gurtzeug Vonblon Diagonal, Sigma Minimax, Helm, Goretex-Bekleidung und original Advance Packsack.

2. Advance Sigma 2, 26 qm, Nr. 91232, Bj. 8/92, Hauptfarbe-lila, AK-gelb, Wingslets-weiß, Schirm hat am Obersegl links in der 5. Zelle einen 5 cm langen Riß, der mit weißem Tape beidseitig geklebt wurde. Gurtzeug Vonblon Diagonal, Vario Alto P2 Plus, Sigma Minimax, Helm, Goretex-Bekleidung, original Advance Packsack.

3. Advance Sigma 2, 26 qm, Nr. 91234, Bj. 8/92, Hauptfarbe-lila, AK-gelb, Wingslets-weiß, Gurtzeug Vonblon Diagonal, Charly Second Chance 96 im Rundcontainer, Helm, Goretex-Bekleidung, original Advance Packsack, Vario Wasmer Aero 2.

4. Ailes de K Genair 24, Nr. 01015128, Bj. 2/90, linke Hälfte hellgrün, rechte lila mit roten Streifen. Gurtzeug Air Bulla. An diesem Schirm befindet sich ein nicht käufliches Speedsystem aus schwarzem Charly-Produkte-Gurtband mit einem Plastikrohrstrecker. Ein zweites Speedsystem befand sich im Charly Packsack, mit dem Aufnäher "1. DAeC Gleitschirmschule", Charly Second Chance 96 im Rundcontainer, sowie Goretex-Bekleidung, Helm, Vario Flytec Gliding Flight Plus.

5. Ein älterer brauner Lederaktenkoffer, der verschiedene Prototypen von Tragegurten (Speedsysteme, B-Stall-Fußsysteme etc.) enthalten hat.

Wer irgendetwas über den Verbleib der oben genannten Gegenstände aussagen kann, soll sich bitte an folgende Adresse wenden: Andreas Gayde, Rosenstraße 15, 7042 Ailindgen. ☎ 07034/62360 oder 7244. Wir bezahlen für die Wiederbeschaffung pro Schirm je DM 500,- Belohnung. Weiterhin warnen wir vor der Verwendung der Speedsysteme, da bei unsachgemäßer Handhabung kritische Flugzustände auftreten.

Auftrag

für die Nachprüfung von Hängeleitern und Gleitseilen

I. Name des Auftraggebers

Anschrift

Telefonnummer mit Zeitangaben

II. Ich beauftrage

die Firma

in

mein Gerät Typ

Werk-Nr.

Segelfarben

gemäß den Vorschriften und an Hand der DHV-Prüfliste nachzuprüfen und bei ordnungsgemäßigem Gerätezustand den Nachprüfstempel anzubringen.

III. Bei Mängeln am Gerät ist wie folgt zu verfahren:

- 1. Es sollen alle nach Ermessen der Firma notwendigen Reparaturen durchgeführt werden. Eine vorherige Benachrichtigung ist nicht erforderlich.
- 2. Es soll zunächst keinerlei Reparatur durchgeführt werden. Ich bitte um Übersendung der Prüfliste mit verbindlichem Kostenvoranschlag und werde wieder Nachricht geben.
- 3. Die Reparatur soll automatisch durchgeführt werden, wenn die Gesamtkosten (incl. Nachprüfungskosten und MwSt.) den Betrag von DM _____ nicht übersteigen. Falls sie den Betrag übersteigen, bitte ich vor Beginn der Reparatur um Übersendung der Prüfliste mit verbindlichem Kostenvoranschlag; ich werde wieder Nachricht geben.
- 4. Statt der Übersendung der schriftlichen Prüfliste mit Kostenvoranschlag reicht mir die telefonische Nachricht der Firma aus.
- 5. Die Unterverspannung meines Hängeleiters ist älter als 2 Jahre und soll ausgewechselt werden.
- 6.

IV. Der Hin-Transport des Geräts erfolgt

- 7. durch mich persönlich am (Datum)
- 8. per Bahn ab Bahnhof (Ort) am (Datum)
 - zum Bahnhof (Ort)
 - zur Firmenanschrift (siehe oben II)
- 9.

V. Der Rück-Transport soll erfolgen

- 10. durch persönliche Abholung (bitte Fertigstellungsnachricht an mich)
- 11. per Bahn (Absendermitteilung an mich)
 - zum Bahnhof (Ort)
 - zu meiner Hausanschrift (siehe oben I)
- 12.

VI. Die Zahlung der Kosten für Nachprüfung, Reparatur, Transport und für notwendige und nachgewiesene Auslagen erfolgt nach Rechnungseingang. Der Rechnung ist ein Exemplar der Prüfliste mit Bestätigung über die Behebung der Mängel beizulegen. Bis zur vollständigen Bezahlung der Rechnung sind die mangelhaften Teile aufzubewahren.

VII. Sonstiges

IX. Falls der Auftrag in der hier vorliegenden Form nicht angenommen wird, gilt der Auftrag als nicht erteilt und ich bitte um sofortige Nachricht.

Ort, Datum

Unterschrift des Auftraggebers

Foto: Peter Paul Rother



Karl-Heinz Sylla vor dem Start zu seinem 500. Passagierflug

500 Passagierflüge unfallfrei

Ein ungewöhnliches Fliegerjubiläum konnte Karl-Heinz Sylla vom DFC Trier feiern. Dort, wo er seinen allerersten Doppelsitzerflug mit seinem Clubkameraden Klaus Kilberth gestartet hat, in Serrig, konnte er nun den 500-sten Flug absolvieren.

Drachenfliegerclub Trier
Peter P. Rother

Geänderte Vereinsanschriften

Mittag-Team
Immenstadt
Karl-Heinz Pfeil
Ostrachstraße 33
8972 Sonthofen

1. Ramsteiner
Paraglider Club
Ernst Schaefer
Schernauer Str. 7
6792 Ramstein

Anmerkung für alle Vereine: Bitte Eure geänderten Vereinsanschriften zur Veröffentlichung mitteilen. Die komplette Liste erscheint im März-Info eines jeden Jahres.

Enger Landeplatz Fischerwirt

Aufgrund der umfangreichen Erdarbeiten für den Golfplatz in Ruhpolding ist der Landebetrieb am Landeplatz »Fischerwirt« stark behindert. So kann derzeit nur etwa ein Drittel der ursprünglichen Landewiese genutzt werden. Genauer gesagt, handelt es sich hierbei um einen ca. 50 m breiten Wiesenstreifen östlich des Windsackes, der am Rand entlang durch weißrote Markierungen gekennzeichnet ist.

Delta Club Bavaria
Ruhpolding
Thomas Wels

Pressearbeit

In der Anlage übersende ich die Artikel über den Unfall von Heiner Geißler, die in unserer Tagespresse erschienen sind. Ich finde, hier wurde gute Öffentlichkeitsarbeit vom DHV geleistet.

Günter Burghardt

Brief aus der Schweiz

Lieber Peter,
nun denn, Du hast es geschafft: Die neuen Satzungen sind durch, der Vorstand ist entlastet und Deine Wiederwahl war wohl eine der erfolgreichsten aller Zeiten (Einstimmigkeiten früherer Zeiten rechne ich weniger hoch als die Vertrauensbekundung nach einer ziemlich problematischen Debatte).

Ich gratuliere Dir und wünsche Dir und dem »DHV-Service-Team« in Gmund eine weiterhin erfolgreiche Zukunft.

Was mich persönlich betrifft, so bin ich erleichtert, daß die Fronten aufgebrochen sind: Attacken stärken oder sie brechen. Der DHV aber ist jetzt stärker als je zuvor. Aus dieser Sicht betrachte ich Rolf Rader dankbar, daß er zum Angriff geblasen hat.

Eine andere Sache: Wie Dir wahrscheinlich längst zu Ohren gekommen ist, hatte mich eine namhafte Gruppe vor ein paar Monaten gefragt, ob ich gegen Dich antreten wolle. Ich hatte abgelehnt. Aus drei Gründen: Erstens verliere ich nicht gerne. Zweitens bin ich beruflich derart engagiert, daß die Zeit fehlen würde, die ein Verband mit rund 30.000 Mitgliedern von einem Vorsitzenden verlangt. Und drittens - meine wichtigste Überlegung: Wenn schon, dann nicht gegen Dich, sondern gemeinsam mit Dir.

In diesem Sinne freue ich mich auf unsere gemeinsame Zukunft, die uns im Bereich Öffentlichkeitsarbeit wohl beschieden sein wird.

Mit herzlichen Grüßen
Werner Pfändler

Anmerkung: Werner Pfändler ist ehemaliger Präsident des Schweizerischen Hängegleiterverbandes SHV und der Schweizer Prüforganisation Verein Delta Test VDT.

Dritter Platz trotz Kollision

Der Gleitsegelclub Condor aus Schwäbisch Hall hat einen neuen Vereinsmeister. Er heißt Klaus Ickert. Wie schon in den vergangenen Jahren nahmen auch diesmal wieder ca. 30 Piloten des über 200 Mitglieder starken Vereins an den Clubmeisterschaften im Stubaial teil. Der letzte Durchgang mußte wegen schlechtem Wetter nach Andelsbuch verlegt werden. Dort konnte dann Klaus Ickert

bei einem 90-minütigen Zeit-Ziel-Flug sein Meisterstück perfekt machen vor dem letztjährigem Sieger Jürgen Gössl. Dritter wurde Peter Buresch, dem eine noch bessere Platzierung versagt blieb, nachdem ihm ein Flugschüler im Flug das Segel beschädigte und ihn damit zur frühen Landung zwang.

Gleiterschirmclub Condor
Markus Siegel



Gleitschirm-Pokal

Jubel, Trubel, Heiterkeit am 6. September beim 4. Hüttener Gleitschirm-Pokalfliegen. 50 ehemalige und derzeitige Schüler und Schülerinnen der Flugschule Ulm – Ernst Unfried – waren am Start. Unser Ernst hat's perfekt geplant und durchgeführt, zur Freude aller Teilnehmer sowie der Bevölkerung. Die Begeisterung und Freude bei den Zuschauern sowie das positive Presse-Echo liegen uns Gleitschirmfliegern besonders am Herzen. Es galt, in 2 Flügen möglichst lange in der Luft zu bleiben und dann auf dem Zielpunkt zu landen. Jede Abweichung gab Minuspunkte, ein Sturz halbierte die Landepunkte. Des Flieger's Leid war des Publikums Freud: Bauchlandung, Notlandung, Überschlag. Ergebnisse Damen: 1. Ingrid Wagner, 2. Monika Schröder, 3. Gabi Schwarz Ergebnisse Herren: 1. Horst Kiem, 2. Hans Nedler, 3. Dieter Dukek, 4. Heinz Walk, 5. Gero Flechsler, 6. Willi Wasmann

Hüttener Gleitschirmflieger

Kontakt in Brasilien

Wer in Brasilien Kontakte für einen Fliegerurlaub sucht, kann sich an Kurt Stoeterau, Rua Paulistana 488, App. 402, Sumarezinho, 05440 Sao Paulo Sp., wenden. Kurt spricht deutsch.

Peter Lehr

Sicherheitstraining im Verein

Der DFC Friedrichshafen veranstaltete am 12.09.1992 ein Sicherheitstraining für Piloten. Gantztägig unterrichteten geschulte Fachkräfte des Bundesverbandes für Selbstschutz und der Rettungsflugwacht etwa über Bergung aus Bäumen mit Knoten- und Abseiltechnik, Erste Hilfe und Verhalten bei Hubschrauber-Rettung. Der Fluglehrer Horst Steidl stellte zudem Rettungsgeräte und neue Rettungssysteme vor.

*Drachenfliegerclub
Friedrichshafen
Jürgen Pechar*

Versicherungsschutz in Dänemark

Als ich Sie vor ca. 8 Monaten über die Erhöhung der Haftpflichtbeträge in Dänemark informierte, habe ich kaum zu hoffen gewagt, daß ich noch einmal an den schönen Steilklippen fliegen könnte. Mit Freuden las ich daher im letzten DHV-Info, daß es nun doch wieder klappt! Dies sind sicher Früchte Ihrer Bemühungen! Für diesen Einsatz, auch im Bezug auf andere Aktivitäten, möchte ich Ihnen und Ihren Mitarbeitern (meinen Sportfreunden!) herzlich danken.

Klaus Biada

XC-Cup der norddeutschen Vereine 1993

Erstmals findet vom 1.1.1993 bis 31.7.1993 ein Streckenflugwettbewerb für Drachen- und Gleitschirmflieger statt. Er dient zur Förderung des Streckenflugs innerhalb Deutschlands und ist mit Geldpreisen dotiert. Veranstalter ist der Delta-Club Wiehengebirge in Abstimmung mit den norddeutschen Drachen- und Gleitschirmvereinen. Die Dokumentation erfolgt wie beim Deutschen Streckenflugpokal. Nähere Auskünfte sowie die Ausschreibung erhält man beim Delta-Club Wiehengebirge, Postfach 2224, 4950 Minden.

*Delta-Club Wiehengebirge
Uwe Würdemann*

Geburtstagsfest

Ein rauschendes Fest feierten Anfang September zwei »Ikarus Schwoba«: Hans Madreiter wurde 40, sein langjähriger Freund Martin Brinek, alter Ligapilot, machte die 30 voll. Ganz klar, daß da verschärfte Stimmung angesagt war. Mit 5 m pro Sekunde verschwand das kalte Buffet, um Platz zu schaffen für das originelle Jubiläumsprogramm. Nach artistischen Darbietungen auf dem Einrad und waghalsigen Klettereinlagen näherte man sich dem Höhepunkt des Abends: 70 Fliegerjahre wurden geehrt durch eine echte schwäbische Bauchtänzerin.

*d'Ikaros Schwoba
Dieter Rebstock*



Umweltminister Jo Leinen (Mitte) bei den saarländischen Gleitschirmfliegern

Jo Leinen bei Gleitschirmveranstaltung

Der 1. Para Ski Club Saar hatte am 3. Oktober 1992 hohen Besuch. Der saarländische Umweltminister Jo Leinen versprach dem Organisationsleiter Geissel sein Kommen und hielt Wort. Der Gleitschirmclub ist für sein besonderes Umwelt- und Tierschutzverhalten bekannt und gut angesehen. In der Hoffnung, daß dies so bleibt, verabschiedete sich der Minister. Sein nächster Gleitschirmbesuch ist für das Frühjahr 1993 vorgesehen.

*1. Para Ski Club Saar
Klaus Otto*

Carbon in Diskussion

Ich habe den Artikel im DHV-Info 65 mit viel Interesse gelesen. In unserer heutigen Situation ist es doch nicht wichtig, ein neues Produkt zu erfinden, welches nur Parameter erfüllt. Die Natur bietet zahlreiche Variationen. Zum Carbon selbst: Es ist nicht im Interesse von uns Fliegern, ein leichtes Gerät zu haben, sondern ein Gerät, das auf den jeweiligen Ausbildungsstand des Piloten abgestimmt ist. Selbstverständlich auch auf Größe, Gewicht usw.

Gegen Carbon spricht eigentlich der wichtigste Aspekt, die Entsorgung und die Herstellung. Alu kann wiederverwendet werden usw. Desweiteren ist bei der Herstellung von Carbon mit Gesundheitsschäden und Umweltbelastung anderer Art zu rechnen. Selbst der Preis ist unakzeptabel. Was gut ist und nützlich, ist auch preiswert, was mit Unkosten, wie Belastung der Umwelt verbunden ist, ist auch teuer.

Ich bin Anfänger und ich möchte euch bitten, laßt es nicht zu, daß es eine »Kernspaltung« in unserem schönen Hobby gibt. Wir wollen keinen vergleichbaren »Formel-1-Kampf«, wie es ihn im Motorsport gibt, auch im letzten noch »wesentlichen« unbefleckten Raum.

Es ist nunmal die einzige Dimension, für die ein Mensch Hilfsmittel benötigt. Aber die sollten sie nicht zerstören. Ein Aufruf an alle Drachen- und Gleitschirmflieger: Technik und Know-how sollten uns nicht unseren Sport zerstören, sondern verschönern, um die Natur in ihrer Einmaligkeit zu genießen!

Eduard Flauder

Anmerkung: Für Rohre aus dem Werkstoff Carbon erscheint das Sicherheitsproblem der Erkennbarkeit von Vorschäden jetzt technisch gelöst. Der DHV beabsichtigt, bei Gütesiegelprüfungen Carbonrohre künftig zuzulassen.

Info-Telefon

Der CFD Hardheim betreibt seit kurzem ein Infotelefon. Die Mitglieder sowie interessierte Drachen- und Gleitschirmflieger haben nun die Möglichkeit, aktuelle Informationen bzw. Terminänderungen von einem Tonband abzurufen. Ebenso werden kurzfristig geplante Aktivitäten des Clubs bekanntgegeben, wie
– Windenschlepps an Wochenenden,
– Termine und Treffpunkte

*von gemeinsamen Ausflügen der Drachen- und Gleitschirmflieger,
– Termine der Stammtische, usw.*

Diese Informationen werden wöchentlich aktualisiert und stehen Donnerstags ab 18.00 Uhr zur Verfügung. Die Rufnummer ist (06283) 72156. Außerdem kann auch eine Nachricht hinterlassen werden.

*Club für Drachenflug Hardheim
Bernd Haberhauer*

Hohenlohepokal '92

Piloten aus ganz Baden-Württemberg trafen sich am vorletzten Augustwochenende in Muldingen zum Wettkampf um den Hohenlohepokal. Sonne und 20er Südwestwind ließen am Samstag und Sonntag vier Wertungsdurchgänge zu. Das 37-köpfige Teilnehmerfeld kämpfte bei Zeit-, Ziel- und Bojenflügen um die Trophäe. Am späten Sonntagvormittag konnte dann Vorstand Horst Vorbach die Sieger küren:

1. Reiner Rössler, Reflex C
 2. Willi Lutz, UP TRX
 3. Thorsten Brodbeck, Laser
- Außerdem wurde Reinhold Kreisel (Foil C) der Streckenflugpokal überreicht. Dessen 85 Flachlandkilometer blieben auch während des unfallfreien und fairen Wettkampfs ungeschlagen.*

*Drachenflugfreunde
Hohenlohe-Muldingen
Walter Hofmann*

10. Bärenpokal

Die Jubiläumsveranstaltung fand planmäßig mit großer und internationaler Beteiligung statt. Unter den Startern klangvolle Namen wie Uli Blumenthal (Weltrekordinhaber im FAI-Dreieck), Lothar Wüst (Deutscher Meister 1990) und Emil Dvoroznak, der nun schon zum zweiten Mal den weiten Weg von Karlsbad (CSFR) auf sich genommen hat. Sieger und Gewinner des Bärenpokals wurde Lothar Wüst, Pforzheim (Althofdrachen), der durch viele dokumentierte Bojen-

flüge schon am Samstag dem Feld davongeflogen war. Zweiter wurde das Althofer Nachwuchstalents Marc Hundsdorf, Karlsruhe, der auch den »Pfadfinderpokal« für den jüngsten Piloten erhielt. Dritter wurde Peter Friedemann aus Neuenbürg (Althofdrachen), gefolgt von Rudolf Gaul, Werner Fleck und Peter Voigt.

Den Damenpokal gewann (wie im Vorjahr) Ingrid Metz, Oberweiler (Althofdrachen), den Seniorenpokal erkämpfte sich wiederum Karl Lapinski aus Pforzheim. Und Hermann Neuschütz, unser rüstiger 70-er Pilot, erhielt den Pokal für den ältesten Teilnehmer.

*Die Althofdrachen
Günter Herrmann*

Verbindung zur CSFR

Vielen Dank für die sehr freundliche Annahme der technischen Gruppe unseres Verbandes im September. Ich danke auch für alle schriftlichen Materialien, die meine Kollegen von Ihnen mitgebracht haben. Ihre Erfahrungen bedeuten für uns eine wichtige Hilfe bei der Bildung unserer Betriebs-, Schulungs-, und Technikregeln. Ich möchte auf den ersten gegenseitigen Kontakt anknüpfen und erlaube mir, im November Ihren Verband zu besuchen. Mich interessieren besonders die legislativen Probleme, z. B. Grundstruktur, Verantwortlichkeit, Versicherung u.a.

*Petr Tuček
Präsident LAA CSFR*



Wetterstation – per Telefon abrufbar

Wer zählt die Strecken, nennt die Flüche, die ich pro Jahr zusammenkriege, wenn wir, dem Gott der Winde traugend, und auf das Fliegerwetter bauend, zum Startplatz rausgefahren sind, doch dort war wieder Rückenwind!

Diese Situation – wer hätte sie noch nicht erlebt – ließe sich eigentlich vermeiden. Dazu müßte man »nur« eine Wetterstation in Startplatznähe installieren, deren Wetterdaten in einem Rechner speichern und diese, geeignet aufgearbeitet, per Sprachprozessor und Telefon abrufbar bereithalten.

Das ist mittlerweile und tröstlicherweise geschehen. Die Anlage ist im Rahmen einer Diplomarbeit an der Fachhochschule Regensburg entwickelt, gebaut und erprobt worden. Der Prototyp spricht Dir, sobald Du ihn angerufen hast, folgende Wetterdaten vor:

1. Momentane Windgeschwindigkeit, das ist die Windgeschwindigkeit, gemittelt über die letzte Minute.
2. Durchschnittliche Windgeschwindigkeit, das ist die momentane Windgeschwindigkeit, gemittelt über die

letzten 30 Minuten.

3. Spitzengeschwindigkeit, das ist der Spitzenwert aus den jeweils 4 Sekunden dauernden Messungen der letzten 30 Minuten.

4. Tendenz, das ist der Unterschied zwischen der aktuellen durchschnittlichen Windgeschwindigkeit und der durchschnittlichen Windgeschwindigkeit vor 2 Stunden.

5. Windrichtung in 10 Grad-Schritten.

Man benötigt dazu in Startplatznähe ein freistehendes Haus mit Telefonanschluß, auf dessen Dach man die »Wetterstation« – im einfachsten Falle nur die Windmeßanordnung – frei angeströmt montieren kann. Ein Meßkabel führt zum Rechner; von dort ist eine weitere Leitung zum Anschluß des Telefons zu verlegen. Das einzige bisher noch ungelöste Problem ist die Zulassung des Gerätes durch die Telekom. Das wird jedoch nachgeholt.

Hier die Anschrift der beiden Konstrukteure: Dipl.Ing. Dieter Fröhlich, Ostpreußische Straße 71, 8440 Straubing, Telefon 09421/ 60314 und Dipl.Ing. Ulrich Zeindlmeier, Rachelstraße 24, 8443 Bogen, Telefon 09422/5713.

Ingo Westerboer

1. Oberpfälzer Drachenflieger-Club

Drachenfliegen, Gleitsegel und Wildtiere

Seit 4 Jahren bin ich Gleitschirmflieger, seit 26 Jahren Jagdscheininhaber. Somit maße ich mir an, mich über Spannungen und Probleme beider Interessengemeinschaften zu äußern.

Auf der einen Seite wir Jäger, welche sich zunehmend zusätzlich als Naturschützer betiteln. Nicht ohne Eigennutz, denn Naturschutz ist »in« und genießt höchste Priorität! In Jagdkreisen verkehren in ausgeprägtem Maße hohe und höchste Persönlichkeiten bis hin zu unseren Regierungsvertretern, Fürsten und Grafen, Barone und sonstige Adelige, Wirtschaftsbosse und Reiche von neuem Couleur sowie »Schon-immer-Reiche«. Zudem erlernt jeder Förster automatisch mit seinem Forstberuf das Waidwerk und ist häufig leidenschaftlich jagdlich engagiert.

Auf der anderen Seite wir Gleitschirmflieger. Überwiegend junge, hitzige, sportliche Kerle und kesse, hübsche, mutige Girls. Wir fahren sportliche Autos und/oder einen Feuerstuhl. Nun waren ja wir Jäger zuerst da! Leider wurde im Zusammenhang mit dem Waldsterben auch gegen uns zur Hatz geblasen: Erhöhte Wilddichte, Verbißschäden etc. Deshalb galt es, sich schleunigst das Mäntelchen »Naturschützer« umzuhängen zusätzlich zum »Heger«. Fairerweise bekenne ich aber, keinen Waidgenossen »Naturschützer« zu kennen, obwohl ich sehr viele Jäger in verschiedenen Ländern kenne. Im Vordergrund steht die Jagd, selbstverständlich begleitet von vorteiligen Maßnahmen wie Wildfütterung, Anlegen von Wildäckern etc. Und bei der

Jagdausübung gibt es mehr Störendes als Nützlich-willkommenes.

Am liebsten würde man allen Nichtjägern Waldverbot erteilen, was leider bis heute hin und wieder versucht wird an nichtsahnenden Spaziergängern, Radfahrern oder Joggern. Allerdings regeln Naturschutzgesetz und Landeswaldgesetz zweifelsfrei, was »Sache« ist! Jedermann darf zum Zwecke der Erholung die Natur betreten, bei Tag und bei Nacht! Man hat sich auf Wegen zu bewegen und darf dies zu Fuß oder mit einem Fahrrad oder Krankenstuhl.

Obwohl nur in Kurzform und lückenhaft aufgelistet, erkennt jeder die gravierenden Unterschiede zwischen Jägern und Gleitschirmfliegern. Die Lobby! Wohl dem, der sie hat! Die Jäger haben sie ganz unbestritten, und wir... wir sind in deren Augen ein »Chaotenhaufen«. Es ist auch überhaupt nicht abzusehen, jemals ein solches Beziehungsgeflecht bis in höchste Kreise aufzubauen mit unserem Hobby. Aber wenn der Stier, welcher zum Schlachthof transportiert wird, auch nur annähernd ahnen würde, über welch urige Kräfte er verfügt! Er könnte viele das Fürchten lernen. Und wenn Ihr Euch über Eure Kräfte bewußt wäret! Wir Jäger würden die Flinte tatsächlich ins Korn werfen!

Wir Jäger sind nämlich besonders zu reizen in den frühen Morgen- und Abendstunden, nämlich dann, wenn üblicherweise das Wild zum Asen austritt bzw. unterwegs ist. In diesen Stunden ist ein Jagdrevier außerordentlich störungsempfindlich. Der Jogger oder Mountain-Biker bringt jeden Waidmann zur Weißglut, wenn anstatt des erhofften 16-Enders ein Sportsfreund des Weges kommt. Und wenn dieses noch zu Beginn der Schußzeiten von Hirsch oder Rehbock geschieht, dann kocht in jedem Waidgenossen das Blut. Und erst im Wiederholungsfalle! Irgendwann platzt jedem der Kragen, denn in der Regel kann er von seinem Hochsitz heruntersteigen und nach Hause gehen. Dabei tut der Störenfried überhaupt nichts Illegales!

Fazit: Vertragen wir uns, nehmen wir gegenseitig Rücksicht zum Wohle von Mensch, Tier und Natur.

Helmut Maier

Nebelhorn nicht harmlos

am Nebelhorn bei Oberstdorf muß man leider zu oft feststellen, daß dort Piloten fliegen, die nicht den Anforderungen in diesem hochalpinen Fluggelände gewachsen sind. Dieser Eindruck entsteht schon beim Start, wo man sehr oft Gastpiloten hinter ihrem Schirm herrennen sieht, weil nicht angebremst wird. Vom Kontrollblick ganz zu schweigen. Hier liegt es wohl an dem sehr steilen Fluggelände, daß noch nicht mehr Unfälle passiert sind. Ebenso scheint es, daß manche Gastpiloten die Vorflugregeln nicht kennen. Im Thermik-Pulk bestätigen scheinbar un-

koordinierte Flugmanöver in Zickzack-Form diese Vermutung. Auch bei der Landung wird die Landeeinteilung sehr oft nicht entsprechend der Flugregelung durchgeführt, obwohl diese an mehreren Stellen im Seilbahnbereich ausgehängt wurde. Diese Auflistung der Negativ-Impressionen ließe sich noch ergänzen.

Der Oberstdorfer Drachen- und Gleitschirmflieger e. V. weist deshalb darauf hin, daß für das Fliegen im Nebelhorngebiet sehr gute Flugkenntnisse unbedingt notwendig sind. Vom Ausbildungsstand sollten die Piloten das Können von B-Schein-Piloten aufweisen. Bei dieser Gelegenheit möchten wir auch erwähnen, daß in Zukunft stichprobenweise die Befähigungsnachweise kontrolliert werden, weil in der Vergangenheit immer wieder Lernausweis-Piloten am Nebelhorn anzutreffen waren. Bei weiteren Vorfällen dieser Art erfolgt sofort Anzeige, ebenso bei Starts während Startverbot bei Hubschrauber-Rettungseinsätzen.

Unser Anliegen ist es, daß das Fliegen am Nebelhorn in der bisherigen Freiheit auch weiterhin möglich sein wird. Durch solche unerfreulichen Erfahrungen mit Beinahe-Unfällen wird der Ruf unseres Sportes auch nicht besser. Jeder Pilot sollte deshalb so ehrlich sein, sein Fluggelände ebenso wie sein Gerät seinem Können anzupassen. Wer noch nicht genug Flugerfahrung besitzt, sollte deshalb zuerst in einfachen Fluggebieten Erfahrungen sammeln – nicht zuletzt zu seiner eigenen Sicherheit. Sollte das fliegerische Niveau der Gastpiloten nicht besser werden, behält sich der ODV die Beschränkung der Gastpiloten auf B-Schein-Piloten mit einer Einweisungskarte vor.

*Oberstdorfer Drachen- und Gleitschirmflieger
Norbert Voith*

Überfordert die Bergwacht nicht!

Der »Szene G« aus dem DHV-Info 67 entnehme ich eine starke Kritik an der Bergwacht. Zwar kann ein Hubschrauber (SAR der Bundeswehr) ohne weiteres in der Nacht fliegen, aber damit alleine ist es nicht getan.

In der Nacht sind nämlich nicht nur alle Mäuse, sondern auch alle Gleitschirmflieger grau. Hier besteht die Gefahr, daß sich unbemerkt das Gleitsegel aufbläht und somit Hubschrauber und Besatzung gefährdet. Damit ist niemanden geholfen!

Weiter: Für einen Gleitschirmflieger sind heute Strecken von 50 km kein Problem mehr. Wird also ein Flieger als vermißt gemeldet, käme ein Gebiet von etwa 250 Quadratkilometer in Betracht. Selbst mit 100 Bergwachtmännern wäre da bei Nacht nicht viel getan. Der Bergwacht-Dienst ist eine freiwillige Aufgabe. Wir machen das gern, aber verlangt von uns bitte keine übermenschlichen Taten!

*Michael Schropp
Bergwacht-Anwärter aus Kempten, Gleitsegel-Pilot*



Wir kommen zu Euch!

UL - Schlepp

mit den Profis
von der DFS - Solling

V. Baeumer/J. Baeumer

Tägliche Schulung
oder Kompaktkurse mit abschließender Prüfung
in ganz Deutschland

Tel.: 05561/2048
oder 06502/6850

FLY THE WILD WEST

Gleitschirmurlaub im
sonnigen Westen der U.S.A.

18 tägige Rundreisen

Bishop (Owens Valley) - San Francisco

Salt Lake City - Reno

Grand Canyon - Yosemite

Death Valley - Zion

Bryce Canyon u.v.m

Termine '92. Mai bis Oktober
Reiseleitung durch erfahrene ortskundige
deutschsprachige Piloten.

Preis inclusive Flug, Motel und Transport.

Prospekt + Information bei PARA U.S.

Will Reisen GmbH - 8000 München 19

Nymphenburger Straße 134

Tel. 0 89 / 1 23 40 14 - Fax 0 89 / 1 23 40 13



Unser Computer
hat vielleicht schon
den richtigen Käufer
für Ihren Gebrauchten
gespeichert!

☎ 080 22/72 13

Wenn Sie verkaufen wollen:

Um Ihren Drachen/Gleit-
schirm oder Zubehör
schnellstens anbieten zu
können geben Sie uns
folgende Angaben:
Adresse, Telefon, Geräte-
hersteller und Typ, Bau-
jahr mit Monat, Farben,
Extras, und Verkaufspreis
auf Verhandlungsbasis.

Was kostet es Sie?

Die Auftragsgebühr für
3 Monate von DM 30,-
oder eventuell auch nur
ein Telefongespräch!

Wenn Sie kaufen wollen:

Erhalten Sie kostenlos
unsere aktuelle
Angebotsliste für den
gewünschten Gerätetyp!

Darum rufen Sie uns
heute noch an, wenn Sie
schneller und rentabler
kaufen oder verkaufen
wollen.

Wir sind
immer gerne
für Sie da

Vermittlungs - Schnell - Service

für gebrauchte Drachen, Gleitschirme und Zubehör

W. Feschtschenko - Schlierseer Straße 61 a - 8184 Gmund - Fax 0 80 22/749 95

Zwischen Traktor und Gleitschirm



»Als interessierter Gleitschirmpilot versuche ich natürlich, so oft es meine Zeit und das Wetter erlaubt, den Mähdrescher oder Bulldog stehen zu lassen um zu fliegen.«

● Mein Beruf als Haupterwerbs-Landwirt eines 13-ha-Hofes bringt es mit sich, daß ich sehr naturverbunden bin. Schon immer hat mich die Fliegerei fasziniert und mich in ihren Bann gerissen. Schon sehr früh habe ich mit selbst zusammengebastelten Modellfliegern begonnen. 1979 übernahm ich den Hof meiner Eltern, konnte mich intensiver mit der Natur beschäftigen und meine sehnsüchtigen Blicke begleiteten die Greifvögel bei

ihren fantastischen Thermikflügen.

Eines Tages las ich in der Zeitung, daß am Tegelberg die Bayrische Meisterschaft im Gleitschirmfliegen stattfindet. Nichts wie hin, denn das wollte ich mir anschauen. Meine Begeisterung war groß und ich sagte am Abend der Siegerehrung zu meiner Frau, »nächstes Jahr will ich da vorne stehen und mir den Bayrischen Meistertitel holen«, woran ich zu jenem Zeitpunkt noch nicht mal

selber glauben konnte.

Gesagt, getan, im Juni noch vor der Ernte, meldete ich mich zum Kursus an, und schon nach wenigen Wochen erwarb ich den A-Schein, 1 Jahr später im April 1989 dann den B-Schein.

Es machte mir Spaß, bei jedem Flug das Erlernte zu vertiefen und die Technik zu verfeinern. Im Sommer desselben Jahres wurde ich bei den Bayrischen Meisterschaften im Gleitschirmfliegen am Tegelberg überra-



Fotos: Günther Gebhardt

schend Sieger der Gütesiegelklasse, mein Ehrgeiz wurde also doch belohnt. Als interessierter Gleitschirmpilot versuchte ich natürlich, so oft es meine Zeit und das Wetter erlaubte, den Mähdrescher oder Bulldog stehen zu lassen um zu fliegen.

Manchmal fuhr ich über das Wochenende ins Gebirge, aber fast täglich fand und findet man mich an unserem »Hausberg« ein Hügel mit 120 m Höhenunterschied in der Nähe meines fränkischen

DHV VIDEO + film

Heimatortes Illesheim. Dort sind die Startbedingungen nicht gerade günstig, weil der Startplatz sehr eng und klein ist und man nur bei Nordwind starten kann. Vielleicht reizte es mich gerade deshalb, mit mehreren verschiedenen Gleitschirmtypen immer wieder zu versuchen, in der Thermik aufzudrehen, doch leider wollte es bisher einfach nicht gelingen. Die Prognosen von anderen Piloten, die unser Kleinod im Flachland auch schon entdeckt haben, waren auch nicht gerade ermutigend, aber in meinem tiefsten Innern blieb die Überzeugung, irgendwann würde ich es schaffen.

Im Juni 1991 flog ich dann einen neuen Hochleister zur Probe und war so von seiner Leistung und Sicherheit begeistert, daß ich ihn mir sofort kaufte, denn ich war überzeugt, daß mir dieser Gleitschirm meinen Wunsch an unserem Hausberg erfüllen würde. Schon nach wenigen Versuchen gelang es mir, mehrere Flüge von 10 bis 20 Minuten zu machen. Dann kam der große Tag. Am 18. Juni 1992 hatten die Götter eine Sternstunde und belohnten meine Hartnäckigkeit. Ich bekam Bartanschluß und habe mit 1-2 m/s bis auf 200 m über dem Startplatz aufgedreht. Es war für mich der absolute Höhepunkt meiner Fliegerei und ich bin mir ganz sicher, daß nichts und niemand mich davon abhalten könnte, dieses interessante Hobby aufzugeben. □

Günther Gebhardt



HARMONIE UND TECHNIK

HERSTELLUNG: 1985 von Charlie Jöst. **INHALT:** Geschichte des Drachenfliegens, Entwicklung geeigneter Prüfmethode, Aerodynamik des Drachenflügels, Flattersturz und Flugmechanik, Festigkeitsprüfungen, Testflüge. **FILMDAUER:** 90 Minuten (3 Teile à 30 Minuten). Im Verleih als Super-8-Filmkopie mit Magnetton, aufgeteilt auf 3 Spulen à 180 Meter. Zum Kauf als VHS-Video mit den Teilen 1 und 2. Teil 3 zusammen mit "Heiter bis Wolkig".



Sicherheit beim Gleitschirm- und Drachenfliegen

test

Ein Film von Charlie Jöst



IKARUS LEBT

HERSTELLUNG: Charlie Jöst, unter Einbeziehung seltener Dokumentaraufnahmen. **INHALT:** Anfänge des Drachen- und Gleitschirmfliegens, Prüfung und Zulassung der Flug- und Rettungsgeräte, Pilotenausbildung, Schleppmethoden, Wettkampfsport und viele genußvolle Flugszenen. **FILMDAUER:** 70 Minuten. Im Verleih als Super-8-Filmkopie mit Magnetton, aufgeteilt auf zwei Spulen à 120 Meter. Zum Verkauf als VHS-Video.

TEST

HERSTELLUNG: Charlie Jöst. **INHALT:** Spannung und Action bei den Gütesiegetests der Drachen und Gleitschirme, Ausloten der Grenzbereiche durch extreme Flugmanöver bei den Testflügen. **FILMDAUER:** 20 Minuten.



DER TRAUM DES FRANCIS ROGALLO

HERSTELLUNG: Charlie Jöst. **INHALT:** Leben und Wirken des Drachen- und Gleitschirmerfinders Francis Rogallo unter Verwendung seltener NASA-Archivaufnahmen. Im Verleih als 16-mm-Filmkopie. Zum Verkauf als VHS-Video.

BEDINGUNGEN FÜR DEN FILMVERLEIH

Der Verleih der Super-8-Filme geht nur an Vereine und Flugschulen. Die Versandkosten sind in den Verleihgebühren bereits enthalten. Die Rücksendungskosten sind vom Entleiher zu tragen. Die Ausleihdauer darf 5 Werktagen (einschließlich Versand) nicht überschreiten. Der Entleiher haftet für Schäden an den entliehenen Filmen. Jede Filmrolle kostet DM 50,- Verleihgebühr. Bei Verleih von 2 oder mehr Filmrollen kostet die 2. Rolle DM 40,-, die 3. Rolle DM 30,-, die 4. und jede weitere Rolle DM 20,-. Alle Beträge gelten einschließlich Mehrwertsteuer.

BEDINGUNGEN FÜR DEN VIDEOVERKAUF

Lieferung nur gegen Vorkasse. Preis je Kassette DM 40,- incl. MwSt. Zahlbar mit der Bestellung durch Verrechnungsscheck oder durch Überweisung auf das DHV-Konto bei der Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 711 525 70), Konto Nr. 79657 oder Postgiroamt München (BLZ 700 100 80), Konto Nr. 96105-807. Bei Überweisung bitte Beleg beifügen! Entleihen der Videokassetten ist nicht möglich!

Lucky Strike Open

Wieder fand in Verbier das Lucky Strike Open statt, diesmal als Teil des Paragliding-Worldcup 1992. Die Veranstaltung hätte auch Vor-WM sein sollen, was jedoch wegen Unvereinbarkeit der Reglements nicht möglich war. Unter den Piloten waren viele ähnlicher Ansicht, die Aufgabenstellung und Organisation seien zwar in diesem Jahr akzeptabel, das Gelände sei jedoch als einziger Austragungsort der Weltmeisterschaft ungeeignet, da sicheres Fliegen nur in einem begrenzten Gebiet möglich ist, und somit weitere Strecken selten in Frage kommen.

Dank guter Wetterverhältnisse konnten drei Finaldurchgänge geflogen werden. Der erste davon war durch schwache Thermik geprägt, was trotz der geringen Distanz (29 km Bojenflug) zu einem selektiven Durchgang führte. Abgesehen von den »alten Hasen« Wiesmeier 1., Buntz 2. und Eder 3. überraschten der 20-jährige Österreicher Christian Tamegger 4., der meist nur in den Schulferien Wettkämpfe fliegt, und der deutsche Liga-Junior Bernhard Koller 6. durch auffallend gute Leistung. Jürgen Stock, der nach Fiesch den Worldcup anführte, mußte sich bei km 13 seinem sich verselbständigenden Rettungsschirm ergeben. Sein Kommentar dazu: »Super Sinken...!«. Der zweite Durchgangstag ließ wegen besserer Thermik einen Bojenflug von 42



Startplatz in Verbier



Sieger Uli Wiesmeier



Zweiter Christian Tamegger

Foto: Christine Pfeiffer

km zu. Dadurch, daß auch wieder ein ground-started Race geflogen wurde, und somit die Zeit ab Öffnung des Startfensters zählte, bot sich schon am Start ein äußerst beeindruckender Anblick von fast 100 ausgelegten Schirmen. Übertroffen wurde dies nur noch davon, daß kurze Zeit später so ziemlich alle diese Schirme sich denselben Einstiegsbart gleich nach dem Start teilten. Dann war auch der Himmel über Verbier nicht mehr blau, sondern bunt, denn eine große Zahl



Gedränge im Bart

Freiflieger war auch noch unterwegs. An diesem Tag erreichten allerdings nur neun Piloten das Ziel. Angeführt wieder von Uli Wiesmeier, diesmal gefolgt von Christian Tamegger. Im dritten Durchgang über 44 km erreichten 59 Piloten das Ziel. Die ersten drei davon waren Markus Noichl, Klaus-Günter Eberle und Hans Bollinger. Im Gesamtklassement blieb es jedoch beim verdienten Sieg für Uli Wiesmeier. Belohnt für ihre fliegerische Leistung wurden auch Chri-

stian Tamegger, mit dem 2. und Harry Buntz mit dem 3. Platz. Der amtierende Weltmeister Robby Whittall hatte weder Ehre noch Preisgeld. Er flog die kürzeste Distanz dieses Wettbewerbs, nämlich von seinem Mountainbike direkt auf den harten Boden, und brach sich ein Schlüsselbein.

Christine Pfeiffer

Pl.	Pilot	Gerät	Punkte
1.	Uli Wiesmeier	UP	2969
2.	Christian Tamegger	Edel	2918
3.	Harry Buntz	Nova	2733
4.	Armin Eder	Edel	2724
5.	Xavier Remond	Advance	2714
6.	Bernhard Koller	Firebird	2428
7.	Eric Volanthen	Nova	2419
8.	Walter Holzmüller	Comet	2407
9.	Martin Buhler	UP	2360
10.	Sebastian Bourquin	Edel	2179

FAI-anerkannte Weltrekorde

Die FAI hat einen neuen Weltrekord im Drachenfliegen bestätigt:

Geschwindigkeit auf 100 km Ziel-Rück mit einem Schnitt von 32,6 km/h von Tomas Suchanek (CSFR) in Vaga/Norwegen am 6.6.1992.

Mit einiger Verspätung hat die FAI jetzt auch die folgenden zwischenzeitlich überbotenen Gleitschirm-Weltrekorde bestätigt: **Zielflug** über 52,47 km von Sepp Gschwendtner (Deutschland) in Bitterwasser/Namibia am 17.12.1989 und **Freie Strecke** über 90,984 km von Sepp Gschwendtner in Bitterwasser/Namibia am 17.12.1989.



Junior Challenge Drachenfliegen

Man müßte nochmal unter 25 sein und beim Junior Challenge teilnehmen dürfen – das sagt sich bestimmt mancher, für den der Weg in die Liga inzwischen beschwerlicher ist und vielleicht nicht mehr in so guter und kameradschaftlicher Stimmung zurückgelegt werden kann.

Kärnten zeigte sich doch nochmal als gutes Hochsommerflugrevier, und die 25 Junioren, die nach Greifenburg gekommen waren, um den »Prinzenweg« in die Liga zu probieren hatten eine richtig gute Zeit zusammen! »Prinzessinnenweg« müßte es eigentlich heißen, denn Anja Kohlrausch zeigte wieder wie gut und zielstrebig sie jetzt fliegt.

Zwischen Überentwicklung und Stabilität blieb Zeit für beides: Wettbewerb und ein zur Veranstaltung gehörendes Ausbildungsprogramm: Sportzeugenlehrgang, Wettbewerbstaktik und Psychologie, vermittelt von Knut, Videotraining zur Verbesserung der Flugtechnik. Die Junioren bedankten sich durch gute Stimmung, interessierte Teilnahme und erstaunlich selbständiges und effizientes Fliegen.

Die Distanzen waren 50, 70, und 110 km und die Lage der Wendepunkte und das Wetter sorgten für anspruchsvolles Fliegen. Race war angesagt! 9 km, 6 Teilnehmer kamen ins Ziel, die Geschwindigkeit gemessen an den niedrigen Basishöhen war hoch!

Ein Pechvogel schwebte am

dritten Tag mit großem Vorsprung ins Ziel. Der Schreck nach der Landung – »die falsche Kirche fotografiert!« – läßt nach, als der nächste der kommt, dieselbe hat, aber die Kamera hatte die Perforation ausgerissen... und er hatte sie extra noch von seiner Freundin geliehen... alles aus, Willi Laube, live! Ich glaube, alle lernten aus diesem Mißgeschick. Der 4. Durchgang brachte einen ereignisreichen Abschluß und ein schönes Ergebnis des Wettbewerbes: Die Teilnehmer landeten fast in der Reihung des Gesamtergebnisses, alle strahlten.

Gewonnen hat der Noch-Junior mit Ligaerfahrung, Frank Wittschorek, der seine schlechte Saison offensichtlich schon vergessen hat. Michael Furrer, Hannes Brunner, Frank Gammel und Ecki Stolz belegten verdient die »glücklichen« Plätze 1 bis 5, die den Aufstieg in die Liga ermöglichen. Sie werden dort nicht schlecht aussehen, denn es wurde beim Junior Challenge dieses Jahr »saugut geflogen«!

Richard Hermann

Pl.	Pilot	Punkte
1.	Frank Wittschorek	3160
2.	Michael Furrer	3116
3.	Hannes Brunner	3027
4.	Frank Gammel	2682
5.	Ecki Stolz	2274



Start zum Bojenflug

1. Fly & Bike Cup in Tegernsee

Ein Großteil der Wallbergflieger, schlaugeworden durch Außenlandungen bei Kaltfronten, Gewitterängsten und Föhnerlebnissen, haben ihr Mountainbike immer im Kofferraum. Man läßt den Schirm bei zweifelhaftem Wetter im Auto und geht lieber Radlfahren. Daß man sich natürlich auch da bemüht, sich gegenseitig zu versägen, ist bei einem so ehrgeizigen Haufen kein Wunder.

Die Idee eines Wettbewerbs lag also auf der Hand. Mit der ansässigen Flugschule Fly & Bike war schnell ein Veranstalter und ein Name gefunden. Als dann am 12.9.92 zum Start zum Run auf den Setzberg geblasen wurde, wußten ein paar Teilnehmer schon gar nicht mehr, wie ein Gleitschirm aussieht, so viel Mountainbike-Trainingskilometer hatten sie hinter sich. Vierzig Teilnehmer und Teilnehmerinnen waren am Start. Eine Menge Gesichter,

die man am Wallberg noch nie gesehen hatte. Als Jan Smekal in gut 24 Minuten die 500 Höhenmeter hinaufdonnerte, merkte man, daß Vereins-Inzucht nicht alles ist. Auch ich fühlte erstmals deutliche Altersschwäche. Aber wenigstens der Hansi Lex, Clubmitglied und Radstar vom Wallberg, ließ sich nur um eine Minute abhängen und erwies sich beim anschließenden Bojenflug am Tag darauf als Meister der Taktik. So waren ihm der Gesamtsieg und die Siegerprämie – ein Mountainbike – nicht zu nehmen.

Sepp Gschwendtner



Fotos: Claudio Frey

Damensiegerin Barbara Lacrouts

Herrenwertung	Punkte
1. Hans Lex	1962
2. Jan Smekal	1853
3. Christian Sterr	1851
4. Tom Loch	1792
5. Peter Raderschadt	1746

Damenwertung	Punkte
1. Barbara Lacrouts	1493
2. Maria Reisberger	1485
3. Waltraud Kain	1422



Vom Wallberg auf Streckenjagd

Cross Country Cup am Wallberg

Um das Streckenfliegen zu fördern, veranstaltete der Drachen- und Gleitschirmclub Tegernseer Tal mit Organisator Stefan Mast heuer erstmals den Streckenflugwettbewerb Wallberg Cross Country 92. Die Wertung erfolgte wie beim Deutschen Streckenflugpokal, der Startplatz mußte immer am Wallberg sein.

Die Zeitdauer wurde erst bis Ende Juni, dann auf Grund der ständigen Ostlage auf Ende Juli angesetzt. 3.800 DM Preisgeld waren ausgesetzt, tolle Sachpreise warteten auf die Teilnehmer bis zum 10. Platz. Damit handelt es sich um den bestdotierten Wettbewerb der gesamten Flugsaison 1992 in Deutschland.

Es entbrannte ein heißer Kampf um die Plazierungen nahezu über die ganze Wettbewerbsdauer. Die erreichten Flugleistungen

wurden dabei hoch getrieben, Zielflüge nach Kössen, Flüge bis Waidring, St. Johann usw. reichten nicht zum Sieg, es mußte schon ein Flug nach Maishofen bei Zell am See sein.

Bei der Siegerehrung ging es feuchtfrohlich her und ein Teilnehmer kam sogar zu einem neuen Namen: War doch der Heißluftballon – die geplante Fahrt damit

war auch ein Preis – nach dem Reiß eines Karabiners unfreiwillig aufgestiegen, mit dem Forster Beppo im Korb, der sich das nur einmal von innen anschauen wollte und seitdem Baron Beppo von Unfreiwillig heißt.

In der Saison 1993 wird es den Wallberg Cross Country Cup wieder geben, mit mindestens gleichviel Preisgeld. Ganz toll wäre natürlich eine internationale Beteiligung. Wobei als international auch schon ein Preuß gelten würde. Ausschreibungen gibt's an der Talstation der Wallbergbahn und beim Drachen- und Gleitschirmclub Tegernseer Tal, Walter Heinrich, Südliche Hauptstraße 12, 8183 Rottach-Egern.

Arnold Kummer

Pl.	Pilot	Punkte
1.	Sepp Gschwendtner	216
2.	Martin Walleitner	120
3.	Bernd Hübner	108
4.	Hans Lex	106
5.	Thilo Siebold	91

Sügro-Hochriescup

Der 2. Sügrocup ist gelaufen. Vom 1. April bis 1. August 1992 hatten Hängegleiterpiloten aus aller Welt Gelegenheit zu zeigen, welche Flugleistungen mit einem Drachen möglich sind. Gewertet wurden alle Streckenflüge mit Startplatz Hochries, dem Hausberg der Samerberger Drachenflieger und Wahrzeichen der Chiemgauer Alpen. Obwohl die Wetterbedingungen durch den Super-Sommer im Schnitt besser waren als im Vorjahr, fehlten doch die herausragenden Tage mit »Hammer-Thermik«. Die Leistungen des Vorjahres wurden trotzdem wieder erreicht.

Erneut auf dem 1. Platz steht der Münchner Raimund Rud. Mit einem Dreiecksflug Hochries, Kössen, Zell am See, Schmittenhöhe, Hochries schaffte er eine Strecke von beachtlichen 120 km. Den 2. Platz mit einer Leistung von 80 km belegte der Samerberger Rudi Rehak. Von der Hochries aus flog er bis nach Penzberg, südlich des Starnberger Sees. Auf Platz 3 ebenfalls ein Samerberger: Jürgen Weichselgartner flog von der Hochries nach Kuchl im Salzburger Land. Die drei Erstplatzierten erhielten Geldprämien in Höhe von insgesamt 3.500 DM.

Knut Axthammer



Die drei Erstplatzierten (v.l.) Bernd Hübner, Sepp Gschwendtner, Martin Walleitner



Junior Challenge Gleitsegeln

»I love it!« Ein Spruch, der auf fast alles zutrif, was sich bei der Junior Challenge ereignete. Leider nur fast alles, denn bereits die Anreise nach St. Andre-les-Alpes war begleitet von Gewittern, die in deutschen Zeitungen Schlagzeilen machten.

Vom DHV wurden für uns besonders erfahrene und kompetente Piloten als Vortragende und Tasksetter engagiert: Christoph Kirsch und Torsten Hahne. Für die ganze reibungslose Abwicklung des Kindergartens war der Liga-Teamchef Wolfgang Gerteisen verantwortlich. Fingerspitzengefühl brauchten die drei dann auch gleich am ersten Tag, da es Unstimmigkeiten mit dem Department gab, welches aufgrund eines tödlichen Unfalls, keinen Wettkampf zulassen wollte. Diese Schwierigkeiten wurden prompt beseitigt. Da das Wetter nicht so wahnsinnig viel Zeit zum Fliegen hergab, konnten uns Torsten und Christoph umso mehr mit ihrer Theorie beglücken.

Darum ging es ja in Südfrankreich. Die besten 5 Teilnehmer-innen der Junior Challenge qualifizieren sich für die Liga des folgenden Jahres. Für die meisten der erste Wettkampf, wurden wir nicht blind in die Luft geschickt, sondern mit 2 Stunden Theorie intus über FAI-Sektoren und die richtige Fotodokumentation. Insgesamt konnten drei Wertungsdurchgänge



Challenge-Revier St. Andre



Briefing: Christoph Kirsch erläutert die Tagesaufgabe

geflogen werden. Wer glaubt, daß nur Piloten aus dem südlichen Teil Deutschlands die weite Reise nach Frankreich antraten, hatte sich schwer geirrt. Daß man auch sehr gut im Flachland an der Winde die Voraussetzungen für Wettkämpfe im Gebirge erlangt, zeigten auch die Piloten aus Kassel und Bochum! Nur der Dialekt ist noch etwas gewöhnungsbedürftig. (Falls ihr übrigens

mal eine Windenmeisterschaft macht, ich bin dabei!) 18 Jungen und 2 Mädchen bilden den hoffnungsvollen Nachwuchs, der von den Coaches ohne Ende gelobt wurde. Sie flogen meist mit, und konnten uns daher aus der Luft beobachten. Daß Motivation und die mentale Einstellung zum Wettkampffliegen ein nicht unerheblicher Teil des Erfolges ist, konnte Knut von Hentig in seinem Motivationsvortrag



Fotos: Wolfgang Gerteisen

Junior gut drauf

mit engem Praxisbezug darlegen.

Die ersten fünf sind für die Liga 1993 qualifiziert.

Dominik Krautschun

Die Fünf Liga-Junoren für 1993

1.	Stephan Hüglin	1480
2.	Peter Hensold	1309
3.	Jürgen Fersch	1263
4.	Michaela Kranzusch	1232
5.	Torsten Brodbeck	1151

Ostbayern-Cup

Jahr für Jahr steigern die Piloten zwischen Ingolstadt und Passau ihre Streckenflug-Leistungen, fliegen eher mit- statt gegeneinander, feiern zum Schluß gemeinsam eine Riesenfete. Spätestens seit die »Bayrische« 1991 zum zweiten Mal im ostbayerischen Flachland ausgetragen wurde, hat es sich bei Insidern herumgesprochen, daß man eben nicht nur in den Alpen gute Strecken fliegen kann. Doch wie sich der 1987 aus der Taufe gehobene Ostbayern-Cup entwickeln würde, davon hätten wir vor sechs Jahren nicht mal zu träumen gewagt.

Um dieses Jahr unter die drei Besten zu kommen, mußte man rund 180 Punkte pro Flug zusammenfliegen: So schaffte der Schmidt Michael mit seinen drei besten Flügen 568 Punkte, der Aumer Bob 558 Punkte und der Kutz Werner 521 Punkte. Dabei fielen für den Bob so manche gute Flugtage aus, an denen er seine Ligatermine wahrzunehmen oder in zentralen Wettbewerben mitzumischen hatte.

Heuer, das zeigt die Statistik, haben die 40 beteiligten Piloten – und das sind beileibe nicht nur lauter Cracks – rund 10.000 km Strecke hinter sich gebracht! Der Grund für diese sicher beachtenswerten Erfolge liegt wohl in den unkomplizierten Randbedingungen dieses Wettbewerbs, die auch dem Streckenflugneuling den Einstieg leicht machen.

Die Ausschreibung – sie

geht auf unseren Hermann Uhrmann von den »Bayerwäldlern« zurück – verlangt, daß bei allen Flügen der Start in Ostbayern erfolgen muß, nämlich »nördlich der Donau und östlich des elften östlichen Längengrades«. Nachdem sich aber der Deggendorfer Flugplatz, der einige 100 Meter südlich der Donau liegt, heuer für UL-Starts bewährt hat, sind auch diese Flüge in der Wertung.

Überwiegend wird nach wie vor vom Berg gestartet. Die begehrten Plätze sind Bichstein, Arber, Hoher Bogen, Jachenhausen, Oberemmenndorf und Böhming. Langsam gewinnen die Windenstartplätze Dürnsricht bei Schwarzenfeld und Waltersberg bei Neumarkt an Bedeutung. Daß man nicht nur bei Ostlagen nach Frankreich düsen kann, sondern mittlerweile auch in der Tschechei willkommen ist, wirkt bei Westwind recht entspannend auf die Nerven der Navigatoren.

Die Dokumentation ist den Regeln für den DHV-Streckenflugpokal angepaßt, so daß unsere Ostbayern-Flüge auch für den DHV-Wettbewerb eingereicht werden können. Wer diesen Aufwand nicht betreiben will, kann sogar auf Fotos oder Barogramm verzichten: Die ordnungsgemäß ausgefüllten Start- und Landemeldungen genügen bei freier Strecke. Bei Ziel-, Ziel-Rück- und Dreiecksflügen müssen dagegen korrekte Fotos geliefert werden.

Allerdings kann an jeden

erfüllten und mit dem Abschlußfoto aus der Luft belegten Flug ein freier Streckenflug angehängt werden. Das wurde besonders in diesem Jahr häufig zum Aufpolieren des Punktekontos ausgenutzt. Und schließlich bekommt man bei uns für jede erfüllte Teilstrecke eines Ziel-Rück- oder Dreieckfluges den Zielfaktor 1,3 angerechnet.

Es geht uns nur um Spaß und Ehre – kein Sponsor mischt da reklameträchtig mit. Die Preise für die Damen- und Herren-Einzelsieger, für die Mannschafts-

und Nachwuchssieger werden von den ausrichtenden sechs Vereinen aufgebracht. Ursprünglich stand uns die Förderung des Flachland-Streckenfluges als Ziel vor Augen; das ist sicher erreicht worden. Darüberhinaus hat sich der Kontakt unter den Clubs im ostbayerischen Raum verbessert; man tauscht Erfahrungen aus, man ist stolz auf die »zu Hause« geflogenen Leistungen – und man freut sich auf die jährliche Abschlußfete.

Ingo Westerboer

Alles für Weihnachten ...



und für die Saison 1993 ... jetzt besonders günstig ...

Gleitschirme - Hängegleiter - Gurte -
Rettungssysteme - Bekleidung -
Zubehör

Großer Informationsteil

Kostenlosen Katalog anfordern:

Sunglide
Flugsportvertrieb

Kreuzstr. 19
8195 Egling
Tel. 08176-1700
Fax 08176-1717

Deutscher Streckenflugpokal 1992

Hängegleiten Einzel

Rang	Name	Verein	Gerät	Punkte
1	Jo Bathmann	Ruhpolding	Zephir CX	902
2	Jürgen Tulzer	Ruhpolding	K4	824
3	Helmut Denz	—	Foil	780
4	Roland Wöhrle	Südschwarzwald	K4	735
5	Gerd Langwald	Kirchdorf	Sensor	610
6	Bernd Otterpohl	Kirchdorf	Sensor	573
7	Malte Bernhard	Ruhpolding	Foil	556
8	Jobst Baeumer	Trier	Milan	553
9	Werner Fischhaber	Isarwinkel	K3	540
10	Jürgen Huith	Ammergau	K4	499

Hängegleiten Damen

Rang	Name	Verein	Gerät	Punkte
1	Marie-France Blaevoet	Ruhpolding	Moyes XS	306
2	Sybille Fischer	—	Moyes XS	170
3	Cornelia Eylert	Ammergau	Sport	82

Hängegleiten Mannschaft

Rang	Verein	Punkte	Name	Punkte
1	Delta Club Bavaria Ruhpolding 1	2.282	Jo Bathmann	902
			Jürgen Tulzer	824
			Malte Bernhard	556
2	Drachenfluggemeinschaft Kirchdorf-Bahrenborstel	1.526	Gerd Langwald	610
			Bernd Otterpohl	573
			Dirk Postulat	343
3	Drachenfliegerclub Südschwarzwald	1.205	Roland Wöhrle	735
			Joachim Cuolt	322
			Martin Allgaier	148
4	Drachenfliegerclub Bayerwald	1.128	Thees Wullkopf	484
			Stefan Weber	394
			Werner Pongratz	250
5	Ammergau Drachenflieger	1.074	Jürgen Huith	499
			Christoph Haustein	367
			Paul Raggl	208
6	Drachenfliegerclub Trier	980	Jobst Baeumer	553
			Stefan Rebl	281
			Siggi Barth	146
7	Hamburger Drachenflieger	941	Ralf Giering	349
			Helmut Wilms	306
			Ralph Schmidt	286
8	Delta Club Bavaria Ruhpolding 2	718	Marie-France Blaevoet	306
			Erich Kastner	286
			Wolfgang Neuhofer	126
9	Bergsträßler Drachenflieger	632	Thomas Dengler	291
			Wolfgang Weinmann	221
			Mark Eigenmann	120
10	Drachenfliegerclub Wasserkuppe	575	Dieter Mücklich	300
			Lukas Etz	194
			Karl-Josef Bosold	81

Hängegleiten Junioren

Rang	Name	Verein	Gerät	Punkte
1	Willi Laube	Berchtesgaden	HP AT	396
2	Stefan Weber	Bayerwald	Moyes XS	394
3	Stefan Rebl	Trier	Milan	281

Gleitsegeln Einzel

Rang	Name	Verein	Gerät	Punkte
1	Willi Schierle	Schwäbisch Hall	Racer	355
2	Wolfgang Frenzel	—	Phantom	308
3	Sepp Gschwendtner	Tegernsee	Racer	266
4	Frank Leschinski	Schwäbisch Hall	Racer	260
5	Thorsten Hahne	Tegernsee	Racer	224
6	Bernd Hübner	Tegernsee	Racer	223
7	Franz Messmer	Tegernsee	Joy	172
8	Johann Plenagl	—	Racer	154
9	Hans Lex	Tegernsee	Racer	136
10	Franz Koller	Ostrachtal	Apache	133

Gleitsegeln Damen

Rang	Name	Verein	Gerät	Punkte
1	Gabi Messmer	Tegernsee	Joy	104

Gleitsegeln Mannschaft

Rang	Verein	Punkte	Name	Punkte
1	Drachen- und Gleitschirmclub Tegernseer Tal	2412	Sepp Gschwendtner	266
			Torsten Hahne	224
			Bernd Hübner	223
2	Drachen- und Gleitschirmclub Tegernseer Tal	1713	Franz Messmer	172
			Hans Lex	136
			Gabi Messmer	104
3	Ostrachtaler Gleitschirmflieger	247	Franz Koller	133
			Bernhard Koller	78
			Jürgen Fersch	36

Gleitsegeln Junioren

Rang	Name	Verein	Gerät	Punkte
1	Martin Ehtler	Werdenfels	Etoile	88
2	Bernhard Koller	Ostrachtal	Ninja	78
3	Jürgen Fersch	Ostrachtal	Ninja	36

Deutscher Streckenflugpokal 1992

In der zweiten Saisonhälfte wurden herausragende Leistungen erfliegen. Alle anerkannten und noch nicht im Info 67 aufgelisteten Flüge sind hier aufgezeigt.

Gleitsegel

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Richard Brandl DGCTT Racer	23.5.92 39 51	ZF ZF	Schmittenh. Breiteckbahn Bergstation	Bahnhof Wald im Pinzgau	Wald im Pinzgau 1.40
Bernhard Koller Ostrachtaler Ninja	23.5.92 39 51	ZF ZF	Schmittenh. Breiteckalm	Bahnhof Wald im Pinzgau	Wald im Pinzgau 1.50
Wolfgang Frenzel Phantom	26.5.92 64 64	ZF FS	Rauschberg Bergstation	Wallberg Talstation	Radfeld 4.25
Dietr. Münchmeyer Schwarzwald Racer	27.6.92 53 53	ZF FS	Horxheim- weyer	Berthelming Bahnhof	Oberbronn 2.05
Sepp Gschwendtnr DGCTT Racer	29.6.92 40 68	ZR ZR	Wallberg Talstation	Walleralm	Wallberg Landeplatz 4.00
Bernd Hübner DGCTT Racer	29.6.92 70 119	ZR ZR	Schmittenh. Str.-X Fürth Kaprun	Wildkogel Bergstation	Fürth 4.30
Michael Brunner Werdenfels Ninja	30.6.92 49 83	ZR ZR	Laber Östl. Str.-X O'gau	Neuschwanstein	Oberammer- gau 2.50
Tilo Siebold DGCTT Swan	17.7.92 46 60	ZF ZF	Wallberg Wallberg Gipfel	Kössen Talstation	Kössen 3.45
Edi Carda DGCTT Swan	17.7.92 31 31	ZR FS	Tegelberg Schloß Neu- schwanstein	Straßenkreuzung Ettal	Eschenlohe 3.25
Willi Schierle Condor Racer	17.7.92 91 91	ZF FS	Nebelhorn Probsthaus	Passeier J.H.	Platt 6.35
Sepp Gschwendtnr DGCTT Racer	17.7.92 89 89	ZF agB. FS agB.	Wallberg Gipfel	1.Unterberghorn Maishofen Maishofen	Maishofen 6.30
Berti Hofstetter Edel ZX	17.7.92 26 52	△ △	Chor-Alpe Sonnergrube	1.Fleidingalm 2.Stangeralm 3.Rigihaus	Westendorf 2.40
Frank Leschinski Condor Racer	20.7.92 15 15	DR FS	Nebelhorn Vord. Seealpe	1.Grubachspitze 2.Rappenseehüt- te	Elpigenalp 4.00
Bernd Hübner DGCTT Racer	21.7.92 43 43	ZR FS agB.	Schmittenh. Bergstation	Wildkogel Bergstation	Dorf 2.25
Gabi Messmer DGCTT Joy 25	23.7.92 43 43	△ FS agB.	Fiesch- Kühboden Mittelstation	1.Gerstler Grimisle 2.Tatz	Fiesch 5.10
Franz Messmer DGCTT Joy 28	23.7.92 43 43	△ FS agB.	Fiesch- Kühboden Mittelstation	1.Gerstler Grimisle 2.Tatz	Fiesch 4.15
Willi Schierle Condor Racer	23.7.92 70 119	△ △	Fiesch- Kühboden Mittelstation	1.Uerlicher Gale 2.Birschern	Fiesch 5.10
Martin Walleitner DGCTT Swan	27.7.92 30 39	ZF ZF	Wallberg Gipfel	Hüdenauersee	Kiefersfelden 3.20

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Willi Schierle Condor Racer	29.7.92 60 60	△ FS agB.	Fiesch- Kühboden Mittelstation	1.Uerlicher Gale 2.Birschern	Visp 4.30
Frank Leschinski Racer	30.7.92 65 111	△ △	Fiesch- Kühboden Mittelstation	1.Trützisee 2.Gersthorn- Gipfelkreuz	Fiesch 5.15
Gabi Messmer DGCTT Joy 25	30.7.92 6 61	△ FS agB.	Fiesch- Kühboden Mittelstation	1.Gestler Grimisle 2.Birschern	Mund 5.55
Bernd Hübner DGCTT Racer	30.7.92 47 61	ZF ZF	Wallberg Gipfel	Talstation Unterbergbahn Kössen	Landeplatz Kössen 3.05
Willi Schierle Condor Racer	30.7.92 70 119	△ △	Fiesch-Küh- boden Mittelstation	1.Uerlicher Gale 2.Birscheru	Fiesch 4.55
Frank Leschinski Condor Racer	31.7.92 58 99	△ △	Fiesch Küh- boden Mittelstation	1.Triebtenseewli 2.Riederfurka	Fiesch 5.10
Franz Messmer DGCTT Joy 28	31.7.92 99 100	△ △	Fiesch- Kühboden Mittelstation	1.Gerstler Grimisle 2.Riederfurka	Fiesch 3.35
Edi Carda Allgäuer Omega	31.7.92 14 24	△ △	Tegelberg Hornburg	1.Alpenwanker Fleck 2.Buchenberg Bergstation	Landeplatz Tegelberg 1.30
Franz Koller Ostachtaler Apache	1.8.92 38 38	ZF FS	Iseler Bergstation	Sölden	Imst 3.50
Burkard Martens 1.PCS Phantom	2.8.92 56 56	△ FS agB.	Fiesch-Küh- boden Mittelstation	1.Uerlicher Gale 2.Birschern	bei Brigerbad 5.40
Sepp Gschwendtnr DGCTT Racer	5.8.92 76 76	△ FS agB.	Galvera Lax Bahnhof	1.Uerlicher Gale 2.Ladu	Leuk 4.40
Frank Leschinski Condor Racer	6.8.92 50 50	ZF FS	Nebelhorn Gipfelresta- urant	Sölden	Stein 4.50
Sepp Gschwendtnr DGCTT Racer	7. 8.92 101 101	ZF FS	Galvera Kühboden Mittelstation	Kirche Tamins	Murschet 6.15
Manfred Braun Ninja	7.8.92 51 51	ZR FS	Chalvet St. Andre Kreisverkehr	St. Jean Straßenkreuzung	St. Jean 3.55
Burkhard Martens 1.PCS Racer	12.8.92 47 47	△ FS	Fiesch- Kühboden Lax Bahnhof	1.Uerlicher Gale 2.Hotel Riederfurka	vor Oberalppaß 3.55
Franz Koller Ostrachtaler Apache	19.8.92 37 37	ZF FS	Iseler Bergstation	Sölden	Leermoos 2.25
Wolfgang Frenzel Phantom	20.8.92 86 146	ZR ZR	Galvera Talstation Fiesch	Antenne Andermatt	Fiesch 6.00
Wolfgang Frenzel Phantom	27.8.92 98 98	ZF FS	Galvera Laxerstaffel	Bahnhof Haldenstein	Sagogen 5.25

Hängegleiter

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Josef Martin DFC Seeadler Laser	26.4.92 83 83	ZF FS	Eichberg Rampe	Mindersdorf	Hailtingen b. Riedlingen 2.15
Sepp Singhammer DC Isarwinkel Moyes XS	8.5.92 124 124	△ FS agB.	Laber Südl. Orteinf. O'gau	1.Karrösten Kirche 2.Hafelekar Mittelstation	vor Garmisch 6.05
Stefan Eylert Ammergauer K 2	16.5.92 105 105	ZF FS	Laber Ettal Abzweig B 23	Sils- Maria Kirche	Scouls 4.00
Erich Kastner Ruhpolding Blitz	22.5.92 62 124	DR DR	Rauschberg Talstation	1.Taubensee Kössen 2.Schmidt- Zabrow Haus	Fischerwirt 2.45
Günter Stratmann DFC Trier HP AT	23.5.92 88 88	ZF FS	Neumagen Rampe	Sedan Autobahn- anschlußstelle	Wirlogne 3.30
Bernd Otterpohl Kirchdorf Sensor	23.5.92 157 204	ZF ZF	Barenborstel Str.-X bei Grillhütte	Hoogeveen Autobahnkreuz	Hoogeveen 3.50
Günter Wifling 1.ODFC Kiss	24.5.92 98 98	ZF FS	Böhming Pfahldorf Kirche	Autobahnaus- fahrt Rohrbrunn	Pommerts- weiler 3.20
Malte Bernhard Ruhpolding Foil	24.5.92 82 164	△ △	Rauschberg Talstation	1.Reichenh. Haus 2.Schmidt-Zabri- ner Haus. 3.Schnappenk.	Fischerwirt 3.15
Dirk Postulart Kirchdorf Sensor	28.5.92 97 97	ZF FS	Barenborstel Grillhütte	Wolvega Bahnhof	Apeldorn 2.40
Dirk Postulart Kirchdorf Sensor	8.6.92 73 73	ZF FS	Barenborstel Grillhütte	Autobahnkreuz Hoogeveen Südwest	Bippen 1.55
Jürgen Tulzer Ruhpolding K4	15.6.92 86 172	△ △	Rauschberg Talstation	1.Schnappenkir- che 2.Schmidt- Zabriner Hs. 3.Staufenschloß	Fischerwirt 4.35
Gerd Langwald Kirchdorf Sensor	17.6.92 183 183	ZF FS	Bahrenborstel Str.-X bei Startplatz	Flugschule E. Müller	Hilchenbach 5.40
Jürgen Huith Ammergauer K4	27.6.92 77 77	ZF FS	Laber südl. Auff. Oberammer- gau	Grenzstation Neuhaus	Salms 4.20
Thomas Odenwald Althof Sport	27.6.92 86 86	ZF FS	Mosbach Finkenhof	Uttweiler Kirche	Schweigho- fen 3.30
Lukas Etz Wasserkuppe Foil	27.6.92 194 194	ZF FS	Donnersberg Sendeturm	Autobahnkreuz Maizieres	Villers sur Meuse 6.15
Henning Kettler 1.ODC Kiss	27.6.92 191 248	ZF ZF	Donnersberg Sendemast	Autobahnbrücke A4 über Meuse	Clemont en Argonne 7.00
Knut Lechler Bergsträßler HP AT	27.6.92 70 70	ZF FS	Donnersberg Sender	Autobahnkreuz Maizieres	Steinerts- haus 2.45
Arno Bandendistel Phönix Thalhofer GT	27.6.92 54 54	△ FS agB.	Bergholz Bergholz Kreuzung	1. A9 abf. Köselitz 2. Nedlitz Bhf.	Jeserig 2.50
Elmar Volz Hochwald Falken HP AT	27.6.92 116 116	ZF FS	Neumagen Rampe	Str.-X A4/RN 35	Billy 4.00
Eckehard Stolz Zephir CX	27.6.92 47 61	ZF agB. ZF agB.	Hinterweiler Startplatz	1.Kreuzung Prüm ZP:Segelflugplatz Utscheid	Segelflugpl. Utscheid 1.50
Rainer Rössler HGC Einkorn Reflex C	27.6.92 87 87	ZF FS	Mosbach Rampe	Wissembourg Bahnhof	Schweigho- fen 3.30
Ralph Schmidt Hamburger Moyes XS	28.6.92 75 75	△ FS agB.	Hörpel Startplatz	1. Bahn. Wolterd. 2. Bahn. Spröze 3. Str.-X Kirchg.	Salzhausen 5.00
Roland Wöhrle Südschwarzwald K4	28.6.92 118 201	△ △	Kühboden E-Werk Fiesch	1.Grimselfpass Haus 2.Riederhütte	Fiesch 4.35

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Erwin Bude Köln-Düren Moyes XS	28.6.92 52 52	ZF FS	Neumagen Rampe	Argonne südl. Ortsausgang D 998	Godbringen 2.15
Elmar Voltz Hochwaldfalken HP AT	28.6.92 110 110	△ FS	Neumagen Moselbrücke B 53	1.Str.-X B 268/B 407 2. AB-Ausfahrt Birkenfeld	Limbourg 4.00
Willi Laube Berchtesgadener HP AT	28.6.92 88 88	△ FS agB.	Jenner Mittelstation	1.Schmittenhöhe 2.Mittersill Str.-X	Lofer Vor- derk Klamm 4.15
Peter Wolter Milan	28.6.92 170 170	ZF FS	Brauneck Gipfel	Colico Bahnhof	La Punt 7.00
Walter L. Rackel DFCA Foil	29.6.92 114 114	△ FS agB.	Hochfelln Weitsee Auslauf	1.Schmittenhöhe 2.Alpenrose Haus	Erpfendorf 6.00
Jo Bathmann Ruhpolding Zephir CX	29.6.92 149 298	△ △	Schmittenhö- he Str.-X Fürth	1.Pyramidenspitz 2.Ebenfeld Aste Toplift	Gasthof Schett 8.00
Willi Laube Berchtesgadener HP AT	29.6.92 118 201	ZR ZR	Jenner Mittelstation	Hintersteiner See Ostseite	Gasthaus Bodner
Helmut Denz Foil	29.6.92 119 238	△ △	Rauschberg NO Spitze Weitsee	1.Schmittenhöhe Bergstation 2.Alpenrose Haus	Ruhpolding 5.05
Sybille Fischer Moyes XS	30.6.92 100 170	ZR ZR	Schmitten Breiteckalm	Gerlosstauamauer	Fürth 4.30
Werner Fischhaber DC Isarwinkel K3	30.6.92 117 234	△ △	Brauneck Streidelhang Talstation	1.Nördlinger Hütte 2.St.Geor- genberg	Lenggries 4.15
M.-France Blaevoet Ruhpolding Moyes XS	30.6.92 91 155	ZR ZR	Rauschberg Talstation	Schmittenhöhe	Fischerwirt 4.30
Jan Richter Magic 4	30.6.92 131 223	ZR ZR	Arbiskopf Schwimmbad Zell a.Z.	Schmittenhöhe	Mayerhofen 6.15
Jo Bathmann Ruhpolding Zephir CX	30.6.92 171 342	△ △	Schmittenh. Bahnschr. Fürth	1.Grüenberg Top-Lift 2.Gerloskögerl Top-Lift	Fürth 9.00
Walter L. Rackel DFCA Foil	30.6.92 127 127	△ △	Hochfelln Weitsee Ostspitze	1.Schmittenhöhe 2.Hohe Salve	Seegatterl 5.30
Thomas Ide Schwangauer Santana	30.6.92 101 202	△ △	Tegelberg Bergstation	1.Innbrücke bei Imst 2.Bergst. Hohe Munde	Landeplatz Tegelberg 5.30
Willi Laube Berchtesgadener HP AT	30.6.92 107 107	ZR FS	Jenner Mittelstation	Filzenstein Haus	Lanersbach 5.45
Jürgen Tulzer Ruhpolding K4	30.6.92 145 290	△ △	Rauschberg Heutalwirt	1.Wildkogelhütte 2.Ziegelhütte	Fischerwirt 5.45
Dirk Postulart Kirchdorf Sensor	7.7.92 64 64	ZF FS	Barenborstel Weg.-X am Schleppgel.	Autobahnkreuz Kammer	Halle Amts- hausen 2.05
Ralf Giering Hamburger Moyes XS	7.7.92 102 102	ZF FS	Hörpel Startplatz	Flugplatz Melle- Grönegau	Hoysinghau- sen/Vechte 3.55
Andreas Becker Phoenix Foil	8.7.92 87 87	ZR ZR	Kittlitz Bahnsteig Schönfels	Bahnhof Zellendorf	Rosenthal Daume 3.05
Roland Wöhrle Südschwarzwald K4	9.7.92 105 179	△ △	Fiesch E-Werk Fischert.	1.Uerlicher Gale 2.Torrentalp	Fiesch 3.25
Erich Kastner Ruhpolding Blitz	17.7.92 81 162	△ △	Unternberg Brücke B 305 Waich	1.Reichenhall.H. 2.Sch.Zabriner H. 3.Schnappenk.	Bärenstüberl 4.00
Jürgen Schineis Bullet Novum	17.7.92 57 74	ZF ZF	Grünten Rampe	Landeplatz Laber	Landeplatz Laber 3.00

Hängegleiter

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Andreas Becker Phönix Foil	17.7.92 178 178	FS FS	La Hoya Spanien Madonna Statue		Kreuzung N 1/M 608 5.05
Joachim Cuolt Südschwarzwald Laser	19.7.92 41 70	△ △	Kandel Kandelgipfel	1.Rohardsberg Turm 2.Oberprechtal Str.-X	Heimeck Waldkirch 2.40
Joachim Cuolt Südschwarzwald Laser	20.7.92 47 94	△ △	Kandel BAB Ausf. Waldkirch	1.Brend Turm 2.Oberprechtal Str.-X	Heimeck/Wal dkirch 3.15
Helmut Wilms Hamburger Moyes XS	23.7.92 90 153	△ △	Fiesch E-Werk Fieschertal	1.Uerlicher Gale 2.Bahnverladung Goppenstein	Fiesch 3.30
M.-France Blaevoet Ruhpolding Moyes XS	24.7.92 61 61	△ FS agB.	Fiesch E-Werk Fieschertal	1.Uerlicher Gale 2.Goppenstein Bahnverladung	Visp 3.00
Helmut Wilms Hamburger Moyes XS	24.7.92 90 153	△ △	Fiesch E-Werk Fieschertal	1.Uerlicher Gale 2.Bahnverladung Goppenstein	Fiesch 4.50
Silvia Junke DFC-Mittelmosel K2	26.7.92 71 71	ZF FS	Hinterweiler Flugplatz	Haiger	Dierdorf 1.45
Ingo Westerboer 1.ODFC Cobra	26.7.92 58 58	△ FS	Deggendorf Eidsberg	1.Bahn Zwiessel 2.Staubrücke bei Grub	Bischofsreut 2.50
Wolfgang Betz Wolkenkratzer Ace	26.7.92 60 102	△ △	Emberger Alm Gasthof Fichtenheim	1.Anna Schutzhaus 2.Stagor Gipfel	Greifenburg 2.30
Ulrich Mader Wolkenkratzer Rumour	27.7.92 57 57	ZR FS	Emberger Alm Greifenburg Str. X	Rotenkogel Mittelstation	Matrei 3.30
Dietmar Rauscher Wolkenkratzer Kiss	27.7.92 107 182	ZR ZR	Emberger Alm Greifenburg Str.-X	Skilift Matrei Mittelst.	Greifenburg 4.45
Christoph Hauste Ammergauer HP AT	30.7.92 89 151	ZR ZR	Fiesch Mittelstation	1.Andermatt Sender	Fiesch 4.25
Dietmar Rauscher Wolkenkratzer Kiss	30.7.92 80 80	△ FS agB.	Emberger Alm Greifenburg Str.-X	1.Rotenkogel Bergst. 2.Stagor Gipfel	Lavant 3.35
Andre Djamarani Zephir	30.7.92 33 56	ZR ZR	Fiesch Kühboden Mittelstation	Uerlicher Gale	Fiesch 3.10
Thomas Dengler Bergsträßler HP AT	30.7.92 114 114	△ FS agB.	Chalvet Tunnel Col des Robines	1.St.Jean Str.-X 2.Lac de Allos- SO-Ufer	La Mure 6.30
Ralph Giering Hamburger Moyes XS	30.7.92 90 153	△ △	Fiesch- Kühboden E-Werk Fieschertal	1.Uerlicher Gale 2.Bahnverladung Goppenstein	Fiesch 3.55
Thomas Altenried Reflex	30.7.92 94 160	ZR ZR	Fiesch- Kühboden Talstation	Disentis Bergstation	Fiesch 4.40
Jan Richter Magic 4	31.7.92 79 79	△ FS agB.	Fiesch E-Werk Fieschertal	1.Antenne hintern Berg 2.Haus Cassel Riederalp	Glurigen 3.40
Thees Wullkopf DFC Bayerwald Moyes XS	31.7.92 121 242	△ △	St. Andre Tunnel Col de Robines	1.St.Jean Str.-X 2.Lac de Allos SO-Ufer	St. Andre 5.45
Roland Wöhrle Südschwarzwald K4	31.7.92 144 245	△ △	Fiesch- Kühboden E- Werk Fieschertal	1.Antenne Andermatt 2.Goppenstein Bahnverladung	Fiesch 5.25
Ralph Schmidt Hamburger Moyes XS	31.7.92 91 155	△ △	Fiesch- Kühboden E-Werk Fieschertal	1.Uerlicher Gale 2.Goppenstein Bahnverladung	Fiesch 4.00
Helmut Denz Foil	31.7.92 121 242	△ △	St. Andre Tunnel Col des Robines	1.St.Jean Str.-X 2.Lac de Allos- SO-Ufer	St. Andre 6.20

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Helmut Denz Foil	2.8.92 121 242	△ △	St. Andre Tunnel Col des Robines	1.St.Jean Str.-X 2.Lac de Allos SO-Ufer	St. Andre 6.25
Wolfg. Weinmann Bergsträßler Sensor	4.8.92 140 140	ZF FS	Schriesheim Startplatz	Segelflugplatz Weissenburg	Thann 4.30
Jan Richter Magic 4	5.8.92 92 156	△ △	Fiesch E-Werk Fieschertal	1.Uerlicher Gale 2.Tunneleingang zw. Goppenstein und Steg	Fiesch 5.25
Roland Wöhrle Südschwarzwald K4	5.8.92 159 270	△ △	Fiesch- Kühboden E-Werk Fieschertal	1.Andermatt Antenne 2.Rinderhütte/ Torrental	Fiesch 6.30
Jürgen Tulzer Ruhpolding K4	5.8.92 159 270	△ △	Fiesch- Kühboden E-Werk Fieschertal	1.Antenne Andermatt 2.Rinderhütte	Fiesch 6.25
J. Weichselgartner DFC-Hochries Foil	5.8.92 94 160	△ △	Fiesch- Kühboden E-Werk Fieschertal	1.Oberaarhaus 2.Goppenstein Bahnverladung	Fiesch 4.15
Thomas Dengler Bergsträßler HP AT	6.8.92 105 105	△ FS agB.	Chalvet Tunnel Col des Robines	1.St.Jean Str.-X 2.Lac de Allos SO-Ufer	St. Andre 5.00
Erwin Bude Köln-Düren Moyes XS	7.8.92 86 86	△ FS agB.	Chalvet Hotel Lac et Foret	1.St.Jean Str.-X 2.Lac de Allos SO-Ufer	Draix 5.20
Joachim Cuolt Südschwarzwald Laser	8.8.92 47 94	△ △	Kandel Ausfahrt Waldkirch	1.Brend Turm 2.Str.-X Oberprechtal	Heimeck Waldkirch 3.00
Thees Wullkopf DFC Bayerwald Moyes XS	8.8.92 121 242	△ △	St. Andre Tunnel Col des Robines	1.St. Jean Str.-X 2.Lac de Allos O- Ufer	St. Andre 6.30
Sascha Hotz HCRB GTR	8.8.92 80 136	ZR ZR	Blauen Straßenabzw. Marzell	Gutachtalbrücke	Lipburg 3.55
Manfred King Elztal Foil	8.8.92 53 106	△ △	Kandel Rampe	1.Stöcklewaldtur m2.Oberprechtal Str.-X	Waldkirch 1.50
Paul Raggl Ammergauer Moyes XS	8.8.92 61 104	△ △	Fiesch- Kühboden Kühboden- Mittelst.	1.Rieder Furka 2.Sidelhorn	Fiesch 4.45
Jürgen Huith Ammergauer K4	8.8.92 106 180	△ △	Fiesch Kühboden Mittelst.	1.Rieder Furka 2.Sender Andermatt	Ritzinger Feld 5.30
Joachim Cuolt Südschwarzwald Laser	9.8.92 67 134	△ △	Kandel Gipfel	1.Vöhrenbach Str.-X 2.Landwassereck	Waldkirch 3.45
Martin Allgaier Südschwarzwald Sensor	9.8.92 74 148	△ △	Kandel Rampe	1.T.Schauinsland 2.Turm Hochfirst 3.Kapelle Hörnleberg	Kirchzarten 3.50
Johann Klier HP AT	19.8.92 75 128	△ △	Fiesch- Kühboden Drachen- Landeplatz	1.Uerlicher Gale 2. Erl	Fiesch 4.20
Johann Klier HP AT	20.8.92 92 156	△ △	Fiesch- Kühboden Drachen- Landeplatz	1.Uerlicher Gale 2.Goppenstein Bahnverladung	Fiesch 4.45
Helmut Denz Foil	20.8.92 150 300	△ △	St. Andre Kreisverkehr St. Andre	1.Str.-Abzweig D 900 2.Lac des Sagnes	St. Andre 7.00
M.-France Blaevoet Ruhpolding Moyes XS	20.8.92 53 90	△ △	Fiesch-Küh- boden E-Werk Fieschertal	1.Uerlicher Gale 2.Hotel Rieder Furka	Fiesch 2.30
Johann Klier HP AT	21.8.92 2 156	△ △	Fiesch-Küh- boden Drachen- Landeplatz	1.Uerlicher Gale 2.Goppenstein Bahnverladung	Fiesch 4.15
Jürgen Huith Ammergauer K4	21.8.92 121 242	△ △	Chalvet Tunnel Col des Robines	1.St.Jean Str.-X 2.Lac de Allos SO-Ufer	St. Andre 5.15

△ = FAI-Dreieck, △ = flaches Dreieck, ZR = Ziel-Rück, ZF = Zielflug, ZF > = Zielflug auf geknickter Bahn, FS = Freie Strecke, FS > = Freie Strecke auf geknickter Bahn, D = Startplatz liegt in der Bundesrepublik Deutschland,



Ungefähr 20.000 Gleitschirmflieger gibt es in Deutschland, maximal 100 davon sind 1992 über 50 km geflogen. Ganz anders klingt's bei der Umfrage der Wildbiologischen Gesellschaft. Geben doch bei den Schirmfliegern 80 % als Zielsetzung an, möglichst große Strecken zu fliegen. Warum ist hier der Wunsch wohl so stark der Vater des Gedankens? Ist es doch mit dem Gleitschirm so einfach wie mit keinem anderen Fluggerät, auf Strecke zu gehen. Der Schirm verzeiht Absaufen nach dem Start, in einer halben Stunde ist man wieder am Startplatz, das Aufdrehen ist einfacher als mit anderen Fluggeräten, die Landeplätze können für den, der es trainiert hat, äußerst klein sein. Auch das Zurückkommen, sei's per Anhalter, Bus oder Eisenbahn, ist meist kein Problem. Andernteils ist Streckenflug mit dem Gleitschirm auch wieder so schwierig wie mit keinem anderen Fluggerät. Durch den schlechten Gleitwinkel rächt sich jeder falsch angeflogene Punkt mit einem Absafer, der Talwind läßt den Piloten leicht mal den Rückwärtsgang einlegen, Turbulenzen – an thermischen Tagen immer – erfordern ununterbrochene Bremsleinendarbeit, um die Kappe offenzuhalten. Ich kann allen, die genügend

Zeit haben, um viel zu fliegen, nur raten, versucht den Streckenflug! Ihr werdet in eine ganz neue Erlebniswelt eintauchen. Lernt aber erst, Euer Gerät völlig zu beherrschen, das ist die Hauptsache, und sammelt Erfahrung mit kleinen selbstgestellten Aufgaben. Das Ziel muß immer sein, den Flugtag an einem offiziellen Landeplatz zu beenden und keine übermäßigen Risiken einzugehen. Und wir machen am Hausberg Platz für die, die völlig zufrieden sind, eine Stunde in der Luft zu bleiben; sonst müssen in der Hauptflugsaison und an den viel besuchten Bergen bald Platzkarten ausgegeben werden.

Nun zu einem ganz anderen Thema: An einem traumhaften Septembertag war's dem Wetterbericht und dadurch auch mir zu föhnig zum Fliegen. Ich schnappte mir mein Mountainbike und radelte ins Naturschutzgebiet Karwendel. Am Tag zuvor war ich auf dem Oktoberfest, da waren es, zugegeben, ein paar Autos und Menschen mehr als auf dem Weg zur Eng, aber wirklich nur ein paar. Auf der Falkenhütte war ein Betrieb, der auch einen Wiesenwirt erfreut hätte. Ich muß ganz klar sa-

gen, daß es mich freut, daß so viele Leute den Weg in die Berge finden, ich gönne jedem das Erlebnis eines so herrlichen Tages. Aber ob es der richtige Ausgleich für Tausende von Autos ist, wenn man Tafeln anbringt: »Zum Schutz der Pflanzen und Tiere, ist das Paragleiten und Drachenfliegen im Naturschutzgebiet Karwendel verboten«, ging mir nicht ganz ein. Als ich ein paar Tage darauf auch noch einen Zeitungsausschnitt zugesandt bekam »Lautlose Sportarten wie Mountainbiken, Drachenfliegen und Kajakfahren bedrohen die Alpen« fiel's mir wie Schuppen von den Augen. Wir sind zu leise und das in jeder Beziehung! Die Tierwelt in den Bergen, lärmresistent durch Düsenjäger, Autos, Jeeps usw., erschrickt zu Tode bei der Annäherung eines so geräuschlosen Sportgeräts. Uns bleibt bloß noch eine Chance, Linsen zu essen, denn »ein lauter Pfurz von Zeit zu Zeit, zeigt der Gams, Schirm ist nicht weit«. Vielleicht werden wir dann auch akzeptiert, wenn wir lärmern und stinken.

Wie gesagt, mir war's zu föhnig an diesem Tag. Als ich dann aber abends von den Fliegerfreunden von guter Thermik hören mußte, von einem tollen Flugtag, war ich am nächsten Tag, trotz desselben Wetterberichts, auch in der Luft. Ein schöner ruhiger Tag mit leichtem Nordwind. Also werden wir weiter, wenn der Wetterbericht Föhn ansagt, zum Fliegen gehen. Daß es aber auch ganz anders ausgehen kann, zeigt leider ein Beispiel. Im Frühjahr schrieb ich im DHV-Info über die Föhnfliegerei beim Stubai-cup »Der Krug geht solange zum Brunnen, bis er bricht«. Im Sommer war's, Stubai, Föhn. Ein Pilot wollte trotz der starken Böen starten und fand, wie immer in solchen Fällen andere Flieger als willige Starthelfer. Der gestartete Pilot zeigte denen dann schnell, daß die Föhnböen in den Turbulenzen zu stark für sie zum Fliegen waren. Er bezahlte seine Demonstrationsbereitschaft allerdings mit dem Leben.



ANNE DAMM

Sternenhimmel...

Statt in die Sterne zu schauen, tun wir alles, um die Drachen- und Gleitschirmausrüstung zu **perfektionieren**.

Als einer der **Marktführer** sind wir in der Lage intensiv Entwicklung zu betreiben, wobei sich die Gleitschirmabteilung Charly mit ihrer Gurtzeug- und Rettungsschirmnäherlei in Seeg und die Drachen- und Beschlagfertigung in München **optimal** ergänzen.

Nur wenige Hersteller haben in Deutschland **eigene** Werkstätten für Drachen, Gleitschirme, Rettungsgeräte und Gurtzeug und können Neuerungen und Qualität **direkt** erarbeiten, Reparaturen und Service **fachmännisch** durchführen, Farb- und Sonderwünsche **kurzfristig** erfüllen.

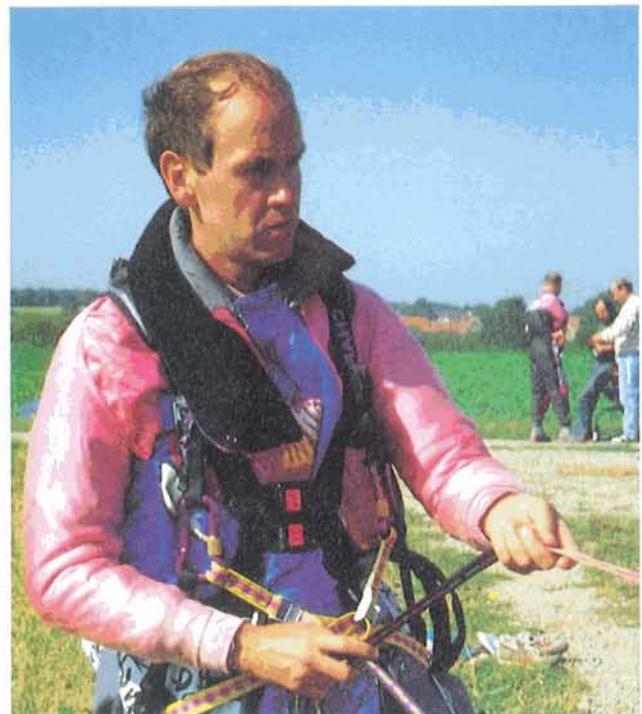
Unser in **Deutschland** erarbeitetes Know how übertragen wir auf unsere Partner im Ausland, mit deren Hilfe wir bei Großserienproduktionen **auch** in **Punkto Preis** für Sie die Sterne vom Himmel holen...



Pagodenburgstr. 8, 8000 München 60, ☎ 089-811 65 28, Fax -814 41 07
 Zweigbetrieb Charly: 8959 Seeg, Postf. 50, ☎ 0 83 64-12 86, Fax -8426

Interview

Willi Schie



Das Interview führte Sepp Gschwendtner

Willi, nur Insider kennen Dich. Du bist 40 Jahre, kommst aus der Stuttgarter Gegend, 1990 warst Du schon einmal Zweiter im Streckenflugpokal, 1991 Vierter. Wie kamst Du zum Gleitschirmfliegen ?

Anfang 1987 sah ich beim Skiurlaub in der Schweiz eine Schule neben der Piste üben und habe spontan mitgemacht. Sonst habe ich relativ viel Modellflug betrieben, ein kurzes Zwischenspiel bei den Segelfliegern, aus Zeitmangel aber wieder aufgegeben.

Wie hat für die 92-er Saison Deine Vorbereitung ausgesehen?

Natürlich habe ich die bisherigen Er-

fahrungen ausgewertet, auf der Karte die Flüge anderer Piloten aus der Streckenstatistik verfolgt, mögliche Strecken durchdacht. Mit Wolfgang Frenzel, der mich gegen Ende August beinahe noch übertroffen hätte, habe ich öfter darüber gesprochen. Im Allgäu hat mir Frank Kranzusch großzügig geholfen. Trainieren konnte ich nicht, es war keine Zeit dazu. Körperlich halbwegs fit und nicht zu sehr mit anderen Problemen belastet sein, ist aber wichtig.

Du fliegst immer mit einem ganz normalen gütesiegelgeprüften Gleitschirm?

Ja, Prototypen verlangen meist noch

Abstimmungsflüge und besseres Kennenlernen, das wäre bei ca. 50 Starts pro Jahr gar nicht gegangen. Dünne Leinen bringen schon einen Vorteil, sofern man ihnen genügend Festigkeit zutraut. Einen Serienschirm kann man aber später auch wieder verkaufen.

Du bist in der Liga geflogen, allerdings mit wenig Erfolg. Warum bist Du beim Streckenfliegen soviel besser?

Dieses Frühjahr konnte ich wegen gesundheitlicher und zeitlicher Probleme vorher nicht fliegen. Dies hat wohl zu verstärkter Nervosität und zu Fehlern geführt. Ich glaube aber, daß die innere Einstellung und Mentalität eine große Rolle spielt. Das Fliegen im Pulk mag ich nicht so. Die Hektik bei Wettbewerben ist für mich nicht gut.

Die Teilnehmerzahlen im Gleitschirm-Streckenflugpokal haben seit 1989 zwar zugenommen, sind aber immer noch nicht berauschend. Was sollte verbessert werden?

Das Problem ist wohl trotz neuer Geräte der große Aufwand für die Dokumentation mit Barograph und Datataback. Durch Preise auch für plazierte Piloten ließe sich ein zusätzlicher Anreiz schaffen. Das Ganze könnte man, ohne sonstige Änderung, wie bei den Segelfliegern »Deutsche Meisterschaft im Streckenfliegen« nennen; es wirkt dann vielleicht auf manche attraktiver. Schließlich noch könnte man vielleicht auch konkret im Info auf Flugmöglichkeiten hinweisen.

Hast Du für einen Gleitschirmflieger, der 1993 erstmals im Streckenflugpo-

kal mitmischen will, ein paar Tips?

Wo man gute Strecken fliegen kann, läßt sich z.B. mit Hilfe der veröffentlichten Flüge herausfinden, am besten in einem Gebiet, in dem man sich schon etwas auskennt. Jetzt schon überlegen, wo Thermik zu erwarten ist, mögliche Wendepunkte usw. suchen! Die Strecken sollten vorher schon im »Kopf« sein, es treten dann immer noch genügend Überraschungen auf. Ein Gerät, das man auch bei Turbulenzen im Griff hat, ist wichtiger als absolute Hochleistung. Gleitschirme können relativ eng kreisen; dies nützen und nicht in der Gegend herumeiern! Darauf achten, sicher den nächsten Aufwind zu erreichen, Geschwindigkeit ist zunächst zweitrangig. Bei Höhenverlust nicht gleich aufgeben. Dies gilt natürlich überhaupt bei Fehlschlägen. Die Dokumentation vorher bei einem kleineren Flug probieren.

In der Szene wird behauptet, daß in Fiesch jeder Felsen grinst, wenn Du vorbeigeflogen kommst, so gut kennst Du Dich da aus. Mit Deinem Deutschlandflug vom Nebelhorn bis zum Passeiertal in Italien hast Du bewiesen, daß Du auch anderswo gute Leistungen vollbringen kannst. Was zieht Dich trotzdem immer wieder nach Fiesch?

Das Wallis bietet im Hochsommer relativ häufig gutes Flugwetter mit guten Voraussetzungen für geschlossene Aufgaben in großartiger Landschaft. Wer allein unterwegs ist, weiß die guten Rückkehrmöglichkeiten zu schätzen. Der Aufenthalt läßt sich für mich gut mit anderen Urlaubsaktivitäten verbinden, wenn man einmal nicht fliegen kann. Andere waren genauso oft dort, ohne daß sich die Berge totgelacht haben!

Ich möchte Dir zu Deinem Sieg von Herzen gratulieren, hoffe aber, das 1993 nicht schon wieder tun zu müssen. Was hast Du für die nächste Flugsaison vor?

Zuerst hoffe ich, daß ich gesundheitlich fit bin und daß mir genügend Zeit zum Fliegen bleibt. Es gibt für alle Piloten noch viele bisher ungenutzte Chancen auf große Flüge. Am wichtigsten ist mir jedoch ein erlebnisreiches Flugjahr. ◀



Erfolg für Windenflieger beim Streckenpokal

Hinter den Ruhpolder Dauer-Siegern ist eine Windengemeinschaft auf Rang 2 in der Verwertung des Streckenpokals Drachenfliegen gelandet. Bemerkenswert umso mehr, als die Flachlandflieger beklagen, das Reglement würde ihnen gegenüber den Gebirgsflieger keine guten Chancen einräumen. Die Drachenflieger Kirchdorf, besser bekannt unter dem Namen Windengemeinschaft Lohhaus, haben jedenfalls 1992 den Gebirgsfliegern tüchtig eingeheizt.

Gerd Langwald als der Erfolgreichste der Kirchdorfer flog 226 km freie Strecke, 155 km Zielflug, 186 km freie Strecke und 3 weitere Flüge um die 140 km mit Windenstart. Und auch Bernd Otterpohl und Dirk Postulart, die Partner im Dreier-Gespann, waren kaum weniger erfolgreich. Alle drei haben den Ehrgeiz, für weite Flüge die weite Anreise ins Gebirge zu meiden. An guten Tagen kommen sie mit 80% Wahrscheinlichkeit beim ersten Versuch weg. Das Team beobachtet die Wolkenschatten, die Abrißgrenzen produzieren. Nähert sich ein Wolkenschatten der Winde, wird gestartet. Ist der Pilot in der Luft, wenn der Wolkenschatten die Winde erreicht hat, hat er gute Chancen auf Thermikanschluß. So einfach? - So einfach!

Klaus Tänzler



Jo Bathmann

Die Geschichte des Streckenflugpokals ist verbunden mit den Drachenflug-Erfolgen von Jo Bathmann, Gewinner 1986, Vierter 89 Zweiter 1990 und nun wieder Gewinner 1992, mit spektakulären 902 Punkten. Nie zuvor wurden so viele Streckenpunkte erzielt. – Dabei gab es dieses Jahr nicht viele gute Streckentage, jedenfalls nicht im Gebirge. Und als die guten Tage doch noch kamen, geschah dies relativ spät im Jahr.

Für Jo Bathmann war das Herannahen der guten Wetterlage vorhersehbar. Womit wir bei einer seiner wichtigsten Stärken sind, sein ausgezeichnetes Gefühl für Wetterentwicklungen. Jo würde es nicht Gefühl nennen, das sorgfältige Auswerten aller verfügbaren Wetterinformationen, das In-Beziehung-Setzen zu eigenen Erfahrungswerten. Doch wenn es dann letztlich um die Entscheidung geht, den Krankenhausdienstplan – Jo ist Arzt – langfristig zu planen, dann spielt Gefühl halt doch eine Rolle, denn die amtlichen Wetterprognosen erreichen beim Langfristtrend ab dem 3. Tag nur noch eine Wahrscheinlichkeit von 60%. Jo muß zusehen, daß er in seiner Planung bessere Trefferquoten erzielt, seine wenigen freien Tage sind ihm zu kostbar.

Als das beste Hoch des Jahres 1992 in die Alpen kam, hatte Jo frei: Samstag, der 27.6. war bereits gut, noch relativ viel NO-Wind, Sonntag schon besser, windschwächer mit höherer Basis (Jo flog ein 160 km flaches Dreieck, nur so, nicht für die Wertung). Montag dann, sehr gut, nur der Kaiser machte wegen niedriger Basis Probleme (dennoch gelang ihm ein 149 FAI-Dreieck). Dienstag, bester Tag des Jahres, hohe Basis, we-

nig Wind, 171 FAI-Dreieck!

Jo hat seine berühmten Bathmann-Dreiecke schon von allen drei Eckpunkten aus gestartet, Hochfelln mit Startpunkt Kössen, Schmittenhöhe/Zell am See und Höhenstraße/Zillertal. Am schnellsten flog er sein Dreieck vom Zillertal aus, damals 1989, als er einen Schnitt von knapp 30 km/h erzielte. Jo wohnt nahe dem Hochfelln, er bevorzugt es, in heimischen Gefilden zu fliegen, St.Andre, das Dreiecks-Eldorado Südfrankreichs, wäre ihm schlicht zu risikoreich. Alle, die dort schon gepunktet haben, wissen was gemeint ist, Turbulenz und schlechte Landemöglichkeiten. Jo fasziniert mehr, was die Leute an ihrem heimischen Hausberg erfliegen. So hat er größten Respekt davor, was die Kirchdorfer zu Hause, aus der Winde heraus, vollbracht haben.

Motivation für Jo, sich dieses Jahr wieder dem Wettbewerb des Streckenpokals zu stellen, war der Auftrag seines Ruhpoldinger Vereins, den Mannschaftspokal das 3. Mal in Folge zu gewinnen. Er sagt von sich selbst, er sei Sonntagsflieger, ein Durchschnittspilot. Na, so ganz durchschnittlich scheint seine innere Einstellung nicht zu sein. Er sagt nämlich auch, für ihn beginne jeden Morgen der Rest seines Lebens. Wenn er sich entscheidet, zum Fliegen zu gehen, ist die Zeit dafür reserviert. Absaufen an so einem Tag wäre ein verlorener Tag. Also darf Absaufen nicht passieren. Jo hat dazu eine enorm kämpferische Einstellung, einen eisernen Willen, oben zu bleiben. Lieber fliegt er langsamer, parkt irgendwo ein, ein Null-Schieber gibt ihm immerhin Zeit zum Nachdenken. Jo sagt, er habe nicht mehr als drei oder vier Außenlan-

dungen im Jahr. Wenn er absieht, daß die Aufgabe nicht geht, wegen schlechter Tagesform oder aus meteorologischen Gründen, bricht er ab und fliegt zurück. Für Jo ist es wichtig, da zu landen, wo sein Auto steht.

Und es ist ihm wichtig geworden, mit Freunden zu fliegen. »Alleine Fliegen ist out« sagt er, »ich habe mich jahrelang darauf trainiert, unabhängig zu sein und alle Entscheidungen allein zu treffen. Jetzt kann ich das und muß feststellen, daß ich mich langweile.« Heute macht es ihm Spaß, zusammen mit neugewonnenen Fliegerfreunden das Wetter aufzuarbeiten, gemeinsam Entscheidungen zu treffen, gemeinsam zu fliegen und – darauf legt Jo größten Wert – anschließend gepflegt Essen zu gehen. Eine akribische Planung ist Grundlage der außergewöhnlichen Erfolge von Jo Bathmann. Er hat sich einen Aufgabenkatalog erstellt, ein Büchlein mit allen erdenklichen Aufgaben für verschiedene Wetterlagen und Startzeiten, Checkpunkte mit der latest time of overflight sind vermerkt, wobei eine 25-km-Schnittgeschwindigkeit zugrunde liegt. Jo sagt von sich, er sei seit 48 Jahren im besten Mannesalter, er legt Wert auf ein Fluggerät mit gutem Handling, er fliegt den Zephir. Ohne Kompaß! Das betont er, da er Wolkenflug konsequent ablehnt.

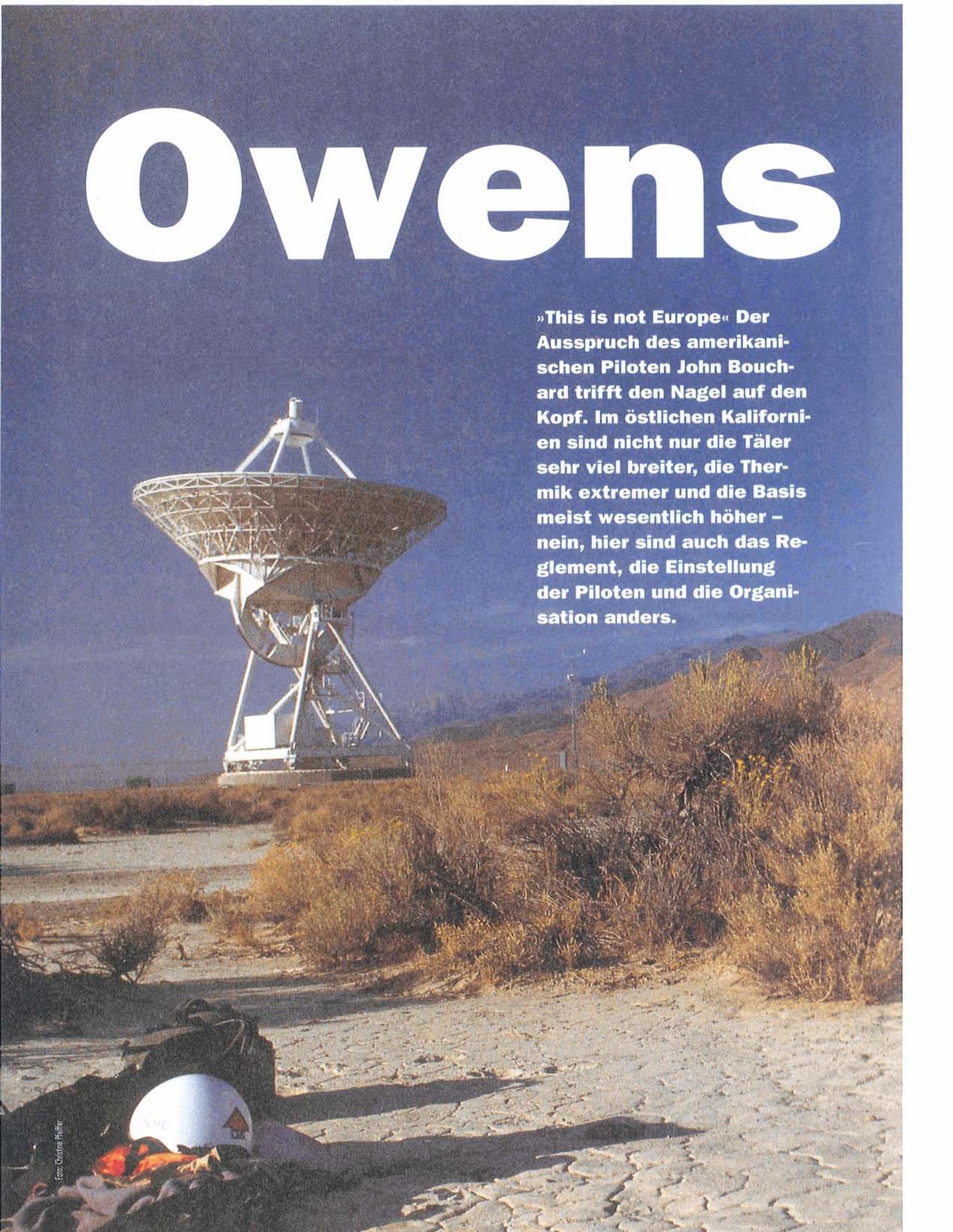
Auf nächstes Jahr freut sich Jo schon, er macht sich jetzt im Winter an die Planung von, wie er sagt, noch erlebnisstärkeren Dreiecken. Das 200 km Dreieck ist für ihn eine Herausforderung, solange es kein anderer vor ihm geflogen hat. ▽

Klaus Tänzler

**Jo Bathmann
über dem Alpen-
hauptkamm am
Großglockner**



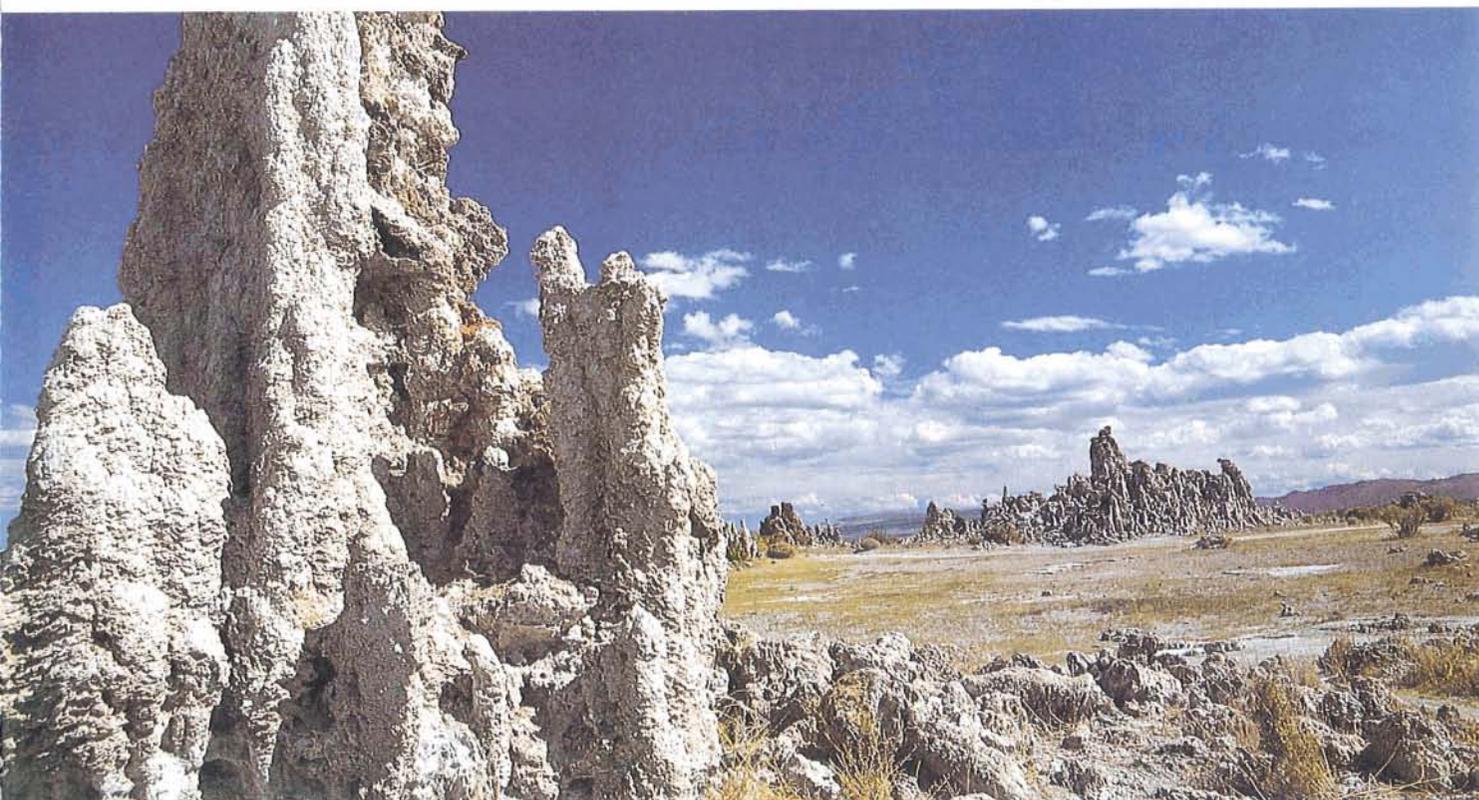
Owens



»This is not Europe« Der Ausspruch des amerikanischen Piloten John Bouchard trifft den Nagel auf den Kopf. Im östlichen Kalifornien sind nicht nur die Täler sehr viel breiter, die Thermik extremer und die Basis meist wesentlich höher – nein, hier sind auch das Reglement, die Einstellung der Piloten und die Organisation anders.



**Owens-Impressionen:
Spezialtransporter,
Sauerstoff für die Höhe,
und salzverkrustete Tuff-
steingebilde am Mono Lake**



Owens

● Bei den U.S. Nationals nahm die komplette deutsche EM-Nationalmannschaft teil. Dieser Wettkampf sollte anstelle der ausgefallenen Vor-WM als Training dienen.

Geflogen wurden insgesamt sechs Durchgänge, die drei letzten im Rahmen des Paragliding-Worldcup-Finales. Die Aufgaben lagen zwischen 40 und 80 km. Von Tag zu Tag ließen mehr Piloten ihre Sauerstoff-Flaschen und ihren Wasserballast am Boden, da die berühmte Basishöhe von 5000 m nur an den ersten beiden Tagen zu erreichen war. Interessant war auch die Wahl der Zielpunkte: Einmal war es ein einsames Haus in der Wüste, das sich als

Bordell entpuppte, ein anderemal wurde die Ziellinie quer über eine Müllkippe gelegt, was bei den üblichen Dustdevils den Dust durch Müllfetzen ersetzte. Zwischendurch gab es immer wieder Tage, an denen bereits morgens der Durchgang abgesagt wurde. Meist wegen zu starken Windes.

Mit Beginn des Worldcup-Finales vermehrte sich die Zahl der Konkurrenten. Viele europäische Piloten nahmen nur an diesem Teil des Wettbewerbs teil. Nach zwei Wochen standen drei Ranglisten fest: Bei den Nationals platzierte sich Harry Buntz auf dem 1. Platz und



Start with new stars...

In diesem Jahr haben wir einigen neuen "Sternchen" an den Himmel verholten... Wie z.B. den Drachen **Funfex S**, **Airfex** und **Perfex** für Einsteiger- und Allround-Piloten. EDEL-Gleitschirme wie **Space** und **Apollo 30**. Das Rettungssystem **Revolution** und **Duo** für Drachen- und Gleitschirmpiloten. Die Gurtzeuge **Husky**, **Force** und **Cockpit** sowie unsere Helme **Gatsby**, **Up** und **High-fullface**.

Das bestehende **Equipment** erweitert sich ständig...

...vom **eigenentwickelten** Quickpin, Rotor, Quick-Safe-Rad und Fototasche **bis hin** zu Instrumentenhalterungen, Sportswear und Accessoires.

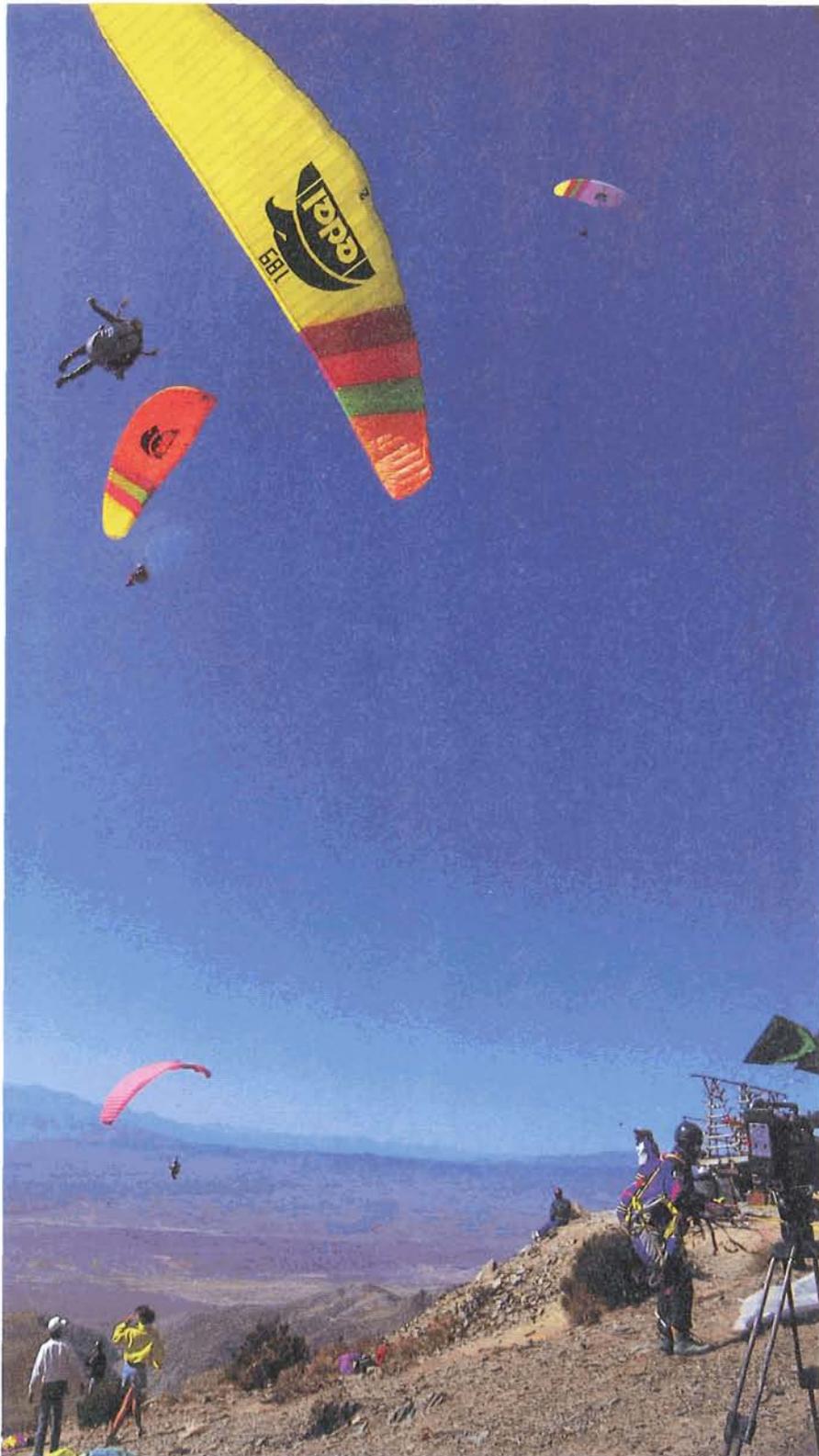
International erfolgreiche Profi-Piloten nehmen unsere Produkte in **gnadenlosen Tests** genau unter die Lupe. **Und** fliegen damit auf die ersten Plätze.

Wir wünschen **ihnen und allen**, die uns bisher vertraut haben **tolle Festtage** und viel Spaß mit unseren neuen (Weihnachts-) Sternen...

P.S.
Start '93
with
new stars



FINSTERWALLER
& CHARLY



Owens

**Startplatz Guter:
Die harte Thermik
ist mit Vorsicht zu
genießen**

darf sich somit amerikanischer Staatsmeister nennen. Die ihm folgenden Amerikaner John Bouchard und Bob England nahmen diese Tatsache genauso gelassen hin, wie Amerikaner allgemein Wettkämpfe angehen.

Die zweite Rangliste, die des Worldcup-Meetings in Owens Valley führte Hans Bollinger an. Auf Platz 2 Uli Wiesmeier. Urs Haari belegt den 3. Rang.

Die dritte Rangliste setzt sich aus den 15 über das Jahr 1992 geflogenen Worldcup-Durchgängen zusammen. Aufgrund konstant guter Leistungen verdiente sich Uli Wiesmeier den Titel des Worldcup-Siegers 1992. Diesmal in anderer Reihenfolge landen hier Urs Haari und Hans Bollinger hinter ihm.

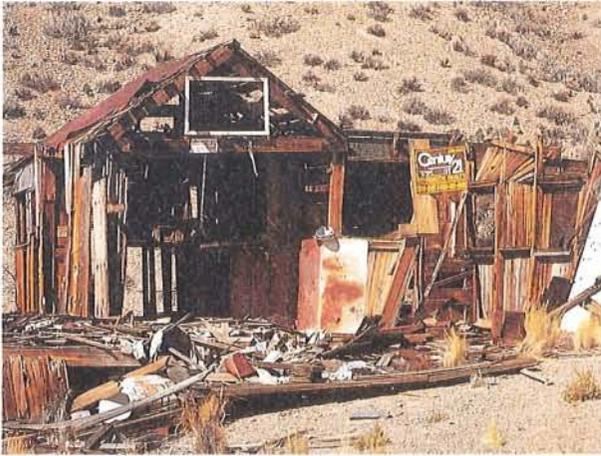
Anders als die Leistung der Piloten aus den teilnehmenden Nationen war das Finale des Paragliding-Worldcups wenig professionell organisiert. Bleibt zu hoffen, daß die Worte aus den Reihen des PWC-Komitees, aus Fehlern zu lernen, Wirklichkeit werden. Die zahlreiche Präsenz der Wettkampfpiloten aus aller Welt beweist, daß das Interesse und der Wille bei den Piloten vorhanden ist. Let's go for 1993!

WARNUNG: Obwohl dieser Wettkampf im Herbst stattfand, hat es in den 2 Wochen unseres Aufenthaltes vier schwere Unfälle gegeben – einer davon endete tödlich. Das Owens Valley ist kein guter Tip für Gleitschirmpiloten, die ihren Flugurlaub in den U.S.A. verbringen wollen!

Christine Pfeiffer

Endergebnis Worldcup 1992

Pl.	Pilot	Land	Gerät	Punkte
1	Wiesmeier Uli	D	UP Katana	817
2	Haari Urs	CH	Edel Racer 23 Flytec	625
3	Bollinger Hans	CH	Advance Omega 2	505
4	Stock Jürgen	A	Pro Design	473
5	Eder Armin	A	Edel Racer	399
6	Tamegger Christian	A	Edel Racer	394
7	Buntz Harry	D	Nova Phinx	391
8	Remond Xavier	F	Advance Omega 2	374
9	Nef Olivier	CH	Advance Omega 2	257
10	Gallon Richard	F	Edel Racer	224
11	Hahne Torsten	D	Edel Racer	201
12	Mayer Markus	D	UP Katana	190



For sale

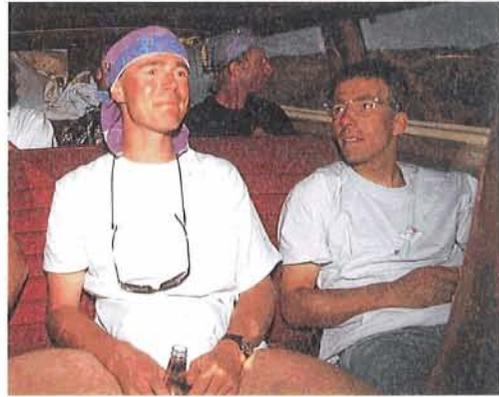


Robbie Whittall



Fotos: Christine Pfeiffer

Rückholung:
Thorsten Hahne
und Christoph
Kirsch



Gleitschirmam-
pel: Starten erst
bei grüner Flagge

...WIR WÜNSCHEN
UNSEREN KUNDEN
EIN FROHES FEST UND
EIN AUFWINDREICHES
NEUES JAHR!

NEU • NEU • NEU • NEU

AFRO MICROPANEL VERSION

MICROPANEL SERIE ZUBEHÖR

- ▶ Aufrüstung auf höhere Version
(Differenzpreis zur jew. höheren Version)
- ▶ Software Update.....DM 48,-
- ▶ Verlängerung für
StandardhalterungDM 48,-
- ▶ Doppelkugelgelenk für Halterung DM 98,-
(Gleitschirm und Drachen)
- ▶ Schleppsensord für Geschwindigkeit DM 198,-
Tausch gegen vorhandenen Sensor DM 68,-
- ▶ Infrarotübertragung
Geschwindigkeit.....DM 150,-
- ▶ Barogramm-Auswertung am PC.....DM 98,-

MPI
DM **798,-**

MP2
DM **1098,-**

MP3
DM **1298,-**

- ▶ Variometer analog, +/- 10 m/sek.
- ▶ einstellbare Zeitkonstante 0,8 - 2,0 Sekunden
- ▶ dreifach modulierte Akustik
- ▶ Lautstärkenregelung
- ▶ Sinkwarnton ab - 4 m/sek.
- ▶ digitaler Höhenmesser 0-8000 m, Auflösung 1m
- ▶ Uhrzeit ▶ Anzeige der Batteriereserve
- ▶ Anzeige der restlichen Flugzeit in Stunden
- ▶ Abschaltautomatik ▶ funkentstört
- ▶ höhenkompensiert ▶ feuchtigkeitsversiegelt
- ▶ Anschlüsse für alle Halterungen
- ▶ integrierter Datenanschluß
- ▶ für Zusatzmodule
- ▶ durch Softwareänderungen aufrüstbar
bis Version Micropanel 3

MPO
DM **598,-**

AFRO
FLUGINSTRUMENTE
BAHNHOFSTRASSE 37 · D-8219 RIMSTING
TELEFON 08051-61249 · TELEFAX 62036

MICROPANEL



Starrflügler Swift



Foto: Christoph Konzner

XC classic

Recht abenteuerlich sieht ein Owens Valley-Flieger aus: Das Gurtzeug vollgepackt mit XC-Ausrüstung plus Trinkbeutel, Ballastfach und Sauerstoffflasche. Im Gesicht die Oxymer-Membran, die nur beim Einatmen Sauerstoff aus der Flasche zieht, beim Ausatmen zumacht, um den Verbrauch zu begrenzen. Alleine der Gurtzeug-Pack-sack wog bis zu 25 kg. Wenn da am Startplatz »Gunther« auf 2.500 m NN nicht eine gute Ablösung von vorne anstand, konnte das Starten schon zum Problem werden. So bewies bereits im Training der eine oder andere ganz besondere läuferische Qualitäten. Laufstrecken bis 30 m waren bei Starts mit nur schwachem Gegenwind schon drin, weil bei der starken Bodenerwärmung die Luft noch dünner wird als schon normalerweise in dieser Höhe.

Gleich an den ersten Trainingstagen wurde klar, daß uns das Owens Valley dieses Jahr sein hartes Gesicht zeigen würde. Am für seine Turbulenzen mehr berüchtigten als berühmten Black Moun-

tain überschlug sich Thomas Rauch seitlich, konnte aber durch eisernen Griff an der Speed-Bar wieder abfangen und in den Normalflug zurückkehren. Er sandte den lapidaren Funkspruch: »Mich hat's gerade überschlagen, es ist aber nichts passiert, ich fliege weiter.«

Von den 13 vorgesehenen Wettbewerbstagen wurde nur an 7 geflogen, für die weniger konditionsstarken Piloten ein Vorteil. Die erzielten Schnittgeschwindigkeiten waren als flott zu bezeichnen. Den Vogel schoß in dieser Hinsicht der wieder aus den schwedischen Gardinen entlassene Rich Pfeiffer beim 160-km-Zielflug nach Gabbs ab: Seine Zeit von 2 Stunden 26 Minuten entsprach 65,4 km/h! Die Größe der Aufgaben lag zwischen 115 und 187 km, meist mehr als 150 km. Mit Ausnahme des vorletzten Tages, an dem nur Larry Tudor die 162-km-Aufgabe nach Goldfield vollendete, segelten zwischen 20 und 70 Mann des 118 Piloten umfassenden Teilnehmerfeldes ins Ziel.

Durch das »Aerial-Start-Gate«-Ver-

fahren entstanden Pulks über dem Start, die auch beherzte Naturen manchmal erschauern ließen. Der Startzeitpunkt war in einem gegebenem Zeitfenster frei zu wählen. 1 Stunde 15 Minuten nach dessen Öffnung wurde am Hangfuß das »tarp« – ein großes blaues Tuch – ausgelegt, das aus dem Sektor zu fotografieren war. Es kam also darauf an, 10 – 15 Minuten vorher die Höhe gemacht zu haben, um das »tarp« zeitlich exakt und möglichst hoch zu umrunden. Das hatte zur Folge, daß sich in den oft sehr turbulenten Bärten über dem Start bis zu 80 Piloten tummelten, so daß Beinahe-Kollisionen an der Tagesordnung waren. Im ersten Bart nach der Umrundung des Startpunktes gab es dann ein nicht minderes Gedränge. Wie das Ganze im nächsten Jahr bei der WM mit 150 – 180 Piloten am gleichen Startplatz funktionieren soll, weiß wohl der Organisator Tom Kreyche selbst noch nicht so genau.

Am fünften Wettkampftag passierte es dann: Der bis dahin drittplatzierte



Hoch über den White Mountains

Kanadier Randy Haney stieß mit einem Schweden zusammen, fast direkt über dem Startplatz. Es überschlug ihn dabei, er warf sofort den Schirm und landete zwischen Granitfelsen nahe des Startplatzes, zog sich beim Aufprall einen Fersenbeinbruch zu. Da kein Hubschrauber zur Verfügung stand, mußte Randy zuerst auf einer Trage wieder zum Start getragen werden, bevor er mit einem Jeep ins Tal gebracht wurde. Wir können alle nur hoffen, daß die Notfall-Vorsorge bei der WM 93 besser sein wird! Für 500 Dollar Startgeld sollten die Piloten mehr erwarten dürfen.

Im Wettbewerb gab es 4 weitere Überschläge. Den wohl spektakulärsten von oben beobachten zu dürfen, hatte Bob Baier die Ehre: Der Engländer Bruce Goldsmith wurde von einer Turbulenz seitwärts überschlagen, flog auf dem Rücken Richtung Berg und fing in einer rasanten Kurve über die Nase noch näher am Berg ab, was ihn aber keineswegs daran hinderte, danach ins Ziel zu segeln. Ein Koreaner geriet in ei-

nen lupenreinen Vorwärts-Tuck, seine Flügelrohre brachen, er konnte sich durch den Schirm retten.

Da im Wettbewerb jeder Durchgang ein Race war – der erste im Ziel gewinnt den Tag – wurden nicht die Nachflieger (wie beim Open-Window-Verfahren), sondern die Vorausflieger begünstigt. Die Pulks flogen immer sofort weiter, wenn sie einen Drachen voraus gut steigen sahen, ziemlich egal in welcher Höhe. Am Ridge der White Mountains zwischen Montgomery Pass und Lone Pine wurde der Flugstil meist zur kompromißlosen Raserei bei Basishöhen von 4.800 – 5.400 m (Sauerstoff gut aufgedreht). Bei westlichen Höhenwinden wurden meist Zielflüge auf geknickter Bahn als Aufgaben gestellt, bei denen nach dem »Brennen« am Haupt-Ridge in östlicher Richtung weitergeflogen wurde. Hier mußten die Piloten rechtzeitig mehrere Gänge zurückschalten.

In ihrer Taktik am wenigsten gerirrt haben sich John Pendry, Tomas Suchanek und Carl Braden. Altmeister »Sir

John« gewann 3 der ersten 4 Tage und ließ damit erst gar keine Zweifel aufkommen. Tomas war es dann schon klar, daß er ihn kaum noch schlagen konnte. Taktisch klug ließ John seinen Kontrahenten kaum noch aus den Augen, es genügte ihm, in den verbleibenden Durchgängen fast zeitgleich mit Tomas über die Linie zu segeln. Carl Braden fiel zuerst durch seinen aggressiven Flugstil auf, der hin und wieder dem Beinamen »Combat« seiner Foils mehr als gerecht wurde, flog aber souverän und äußerst beständig auf Platz 3.

Die Amis ließen ihren Heimvorteil im Owens zur Geltung kommen. Sie holten sich in der Teamwertung den Sieg vor den Briten, den Australiern und dem deutschen A-Team mit Bob Baier, Karsten Gaebert, Knut von Hentig, Ludwig Rauch, Thomas Rauch und Christof Kratzner. ▽

Sepp Singhammer

Uli Wiesmeier



● Uli Wiesmeier aus Großweil ist der Weltcup-Sieger 1992. Nach sehr konstanten Leistungen bei allen Worldcup-Wettkämpfen konnte er mit 817 Punkten von 1000 möglichen und 192 Punkten Vorsprung auf den Zweitplatzierten Urs Haari aus der Schweiz einen überlegenen Sieg feiern. Zum Weltcup 92 zählten die Wettbewerbe in Kyushu (Japan), Fiesch (CH), Verbier (CH), Castejon (Spanien) und abschließend Owens Valley in USA.

Der Auftakt in Kyushu, der südlichen Insel in Japan war für die Weltcupteilnehmer die erste harte Prüfung. Langes Warten in der Industriestadt Kitakiushu auf besseres Wetter, schwieriges stark zersiedeltes Hügelland mit Hochspannungsleitungen, Autobahnen und Industriegebieten schafften eine psychisch sehr angespannte Situation. Uli Wiesmeier war der Pilot, der dies am besten wegstecken konnte und den dortigen Bewerb für sich entschied.

Fiesch in der Schweiz sollte für den Sieger von Japan zum Alptraum werden. Nach guten Flügen sah er sich am letzten Tag, kurz vor der Siegerehrung mit der Anschuldigung konfrontiert, er sei

in der Wolke gewesen. Die Jury disqualifizierte ihn für diesen Durchgang.

Uli Wiesmeier machte das Beste daraus und gewann den darauffolgenden Wettbewerb in Verbier in der Schweiz. Die schönen Flüge dort, endlich auch außerhalb des Verbier-Kessels, lassen für die nächste WM in Verbier hoffen.

In Spanien bei herrlichen Wetter setzte Uli Wiesmeier eins drauf, wurde Zweiter in der Gesamtwertung und lag mit einem guten Punktepolster vor dem letzten Wettkampf in den USA in Führung.

Der letzte Wettbewerb in Owens Valley war von den dortigen extremen thermischen Bedingungen gekennzeichnet und entsprechend anstrengend, doch auch hier konnte sich Uli Wiesmeier behaupten und wurde bei zwei von drei Durchgängen Zweiter und einmal Dritter.

Der Erfolg im Gesamt-Weltcup ist nur durch einen äußerst konstanten und in allen Geländen sicheren Piloten zu erbringen. Uli Wiesmeier konnte diesen Weltcup gewinnen und zeigte mit vier Siegen, drei zweiten Plätzen, zwei dritten Plätzen und einem fünften Platz

seine Überlegenheit in dieser Saison.

Der Weltcup bestand aus 14 gewerteten Durchgängen, davon 4 Streichresultate, so daß die 10 besten Durchgänge im Endklassement entschieden. Die Punkteverteilung erfolgt auf die ersten 20 Ränge in jedem Durchgang. Der Erste erhält 100 Punkte, der Zweite 80, der Dritte 65, usw. der Zehnte 18, der Zwanzigste 1 Punkt. Durch die hohe Anzahl an Durchgängen in einer Saison an verschiedenen Wettbewerbsorten ist dieser Weltcup, der 1992 zum erstenmal durchgeführt wurde, der derzeit wohl schwerste Gleitsegelbewerb.

Ob Uli Wiesmeier noch einmal antritt, um seinen diesjährigen Erfolg zu verteidigen, oder ob er sich wieder seinem Fotografen-Dasein widmet, steht noch nicht fest. Auf jeden Fall will er sich mehr dem »eigentlichen Fliegen« widmen und zeigen, wie schön und kreativ dieser Sport sein kann. Ein erster Schritt dazu soll sein Bildband über das Gleitsegeln in verschiedenen Fluggebieten auf allen Kontinenten werden.

Hannes Weininger

DHV bietet an

DRACHENFLIEGEN

Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler; reich illustriert; 161 Seiten; Preis DM 34,-



GLEITSCHIRMSEGELN

Die einfachste Art des Fliegens, das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen, Fritz Kurz und Klaus Tänzler; 156 Seiten mit 172 Abbildungen, Preis DM 38,-

DRACHENFLIEGEN FÜR MEISTER

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler; weitere Autoren: Helmut Denz, Dr. Victor Henle und Peter Cröniger; aktualisierte und erweiterte Neuauflage; 215 Seiten, 240 Abbildungen, Preis: DM 44,-



GLEITSCHIRMSEGELN FÜR MEISTER

Das Buch über Fliegen mit Hochleistern, Streckenfliegen, Alpines Fliegen. Von Toni Bender, Peter Janssen, Klaus Tänzler, Sepp Gschwendtner, Peter Cröniger, Dr. Victor Henle; 203 Seiten mit 219 teils farbigen Abbildungen. Preis DM 44,-

T-SHIRT FÜR DRACHENFLIEGER

Grundfarbe Weiß, buntes Drachenfliegermotiv, Größen L, XL. Preis DM 35,-



T-SHIRT FÜR GLEITSCHIRMFLIEGER

Grundfarbe Weiß, buntes Gleitschirmmotiv, Größen L, XL. Preis DM 35,-

FLUGBUCH FÜR DRACHENFLIEGER UND GLEITSEGLER

Rubriken: Flug Nr., Gerätetyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen. Preis für DHV-Mitglieder DM 5,-; für Nichtmitglieder DM 8,-



RETTUNGSSCHNUR-SET

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

DHV-AUFNÄHER

Aufschrift »DHV-Pilot« mit Verbandsymbol, Dunkelblau auf weißem Grund. Preis DM 5,-



ICAO-KARTEN

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

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 Postgiroamt München (BLZ 700 100 80), Kto.-Nr. 96 105-807. Bei Überweisung bitte Beleg beifügen.

PRÜFUNGSFRAGEN (ohne Abbildung)

Für Befähigungsnachweise A Hängegleiten, A Gleitsegeln, ; B Hängegleiten, B Gleitsegeln, GS-Windenschlepp, HG-Windenschlepp, Windenfahrer, Preis DM 20,-; Eigendruck.

Ladies



Die erste Saison, in der die Drachen-Pilotinnen eine eigene Rangliste austragen, ist vorüber. Die Siegerin steht fest.

16 Frauen trafen sie sich zum ersten Wettbewerb im Mai dieses Jahres zur Baden-Württembergischen Meisterschaft. Die Führung übernahm nach diesem ersten Durchgang Petra Bader.

Im Juni trafen sich dann 31 Frauen zur Internationalen Deutschen Damen Meisterschaft an der Hochries bei Rosenheim. Drei Pilotinnen aus dem Schweizer Team waren gekommen, unter anderem Anneliese Müller, zweite bei der Weltmeisterschaft in Kössen 1991. Aber schlechtes Wetter hat nur einen 15 km Zielflug zur Hochplatte zugelassen. Acht Pilotinnen kamen ins Ziel und die Rangliste wurde bunt durchgemischt.

Wieder unter sich, traten einige Wochenenden später noch 19 Frauen den beschwerlichen Aufstieg zum Startplatz beim Hochsteinhaus in Lienz/Osttirol an. Eine interessante Aufgabe war gestellt. Ein Dreiecksflug vom Hochsteinhaus das Pustertal entlang nach Sillian, dann weiter nach Matrei. Der Tagessieg ging an Rosa Maunz. Den nächsten Durchgang vom Startplatz Emberger Alm zu einem Race nach Sillian gewann Anja Kohlrausch souverän.

Der dritte und entscheidende Wettbewerb war die Ladies-Challenge Ende Juli. 22 Pilotinnen, darunter auch Strecken-Neulinge, wollten sich zusammen ins Challenge-Vergnügen stürzen. Gestartet wurde von der Schmittenhöhe bei Zell am See. Beim dritten Durchgang der Ladies-Challenge bzw.

dem siebten der Rangliste gab es eine hitzige Auseinandersetzung wegen der Aufgabenstellung. Das Thema entschied sich dann quasi von selbst, der Sicherheitsaspekt in Form von Überentwicklungen siegte.

Rosi Brams gewann die Ladies-Challenge, zweite wurde Anja Kohlrausch und dritte Manuela Schneider. Es war ein spannender Wettbewerb, in dem hart aber fair gekämpft wurde. Die Streckenflug-Anfängerinnen erhielten einen guten Einblick ins Wettbewerbsgeschehen und haben viele Eindrücke und Erfahrungen mit nach Hause genommen. Auch die Rangliste war beendet, die absolute Siegerin dieses Jahr heißt Anja Kohlrausch, sie gewann überlegen mit 400 Punkten Abstand.

Schaut man die Plazierungen etwas genauer an, wird man feststellen, daß die ersten 4 Plätze von Frauen belegt sind, die alle schon mehrere Jahre in der Deutschen Liga mitgeflogen sind. Die Liga ist einfach das beste Training, das man haben kann. Wo sonst trifft man so viele gute Piloten?

Die Idee der Frauen-Rangliste soll auf jeden Fall weitergeführt werden. Die Ladies-Challenge wird nicht mehr als Ranglisten-Wettbewerb mißbraucht, sondern als Nachwuchsförderung und für Streckenflug-Einsteigerinnen, wo neben dem Fliegen auch ein theoretischer Teil wesentlicher Bestandteil sein wird. Die Deutschen Damen-Meisterschaften werden auch nächstes Jahr in die Rangliste integriert, plus zwei weitere Bewerbe, die noch offen sind.

Die Saison ist nun vorüber, alle be-

reiten sich im Winter darauf vor, im Frühjahr wieder voll fit zu sein. Aber es gibt auch viel zu tun, hinter jeder Organisation steckt eine Menge Arbeit, eine gute Einstellung und jede Menge Überzeugung. Darum hier, an dieser Stelle, ein ganz besonderer Dank an unseren Team-Chef Raimund Rud, der mit viel Nervenstärke, Geduld und der Gabe, positiv motivieren zu können, das Frauen-Team betreut. Und außerdem ist da noch die Sache mit den Helfern und Vorfliegern, ohne sie ist ein Wettbewerb einfach nicht möglich. Vielen Dank an alle, die uns geholfen haben und bitte nicht schlappmachen, die nächste Saison kommt bestimmt. Wir freuen uns über jede Unterstützung, vor allem über gute Vorflieger! (Wir verheizen uns nicht gerne selbst).

Zum Schluß möchte ich alle Frauen einladen, die Lust haben am Wettbewerbsfliegen und eine Menge Spaß vertragen, bei der Rangliste oder der Deutschen Meisterschaft mitzufliegen!

Manuela Schneider

Rangliste Damen 1992:

1	Anja Kohlrausch	Airwave K2
2	Rosi Brams	Bullet SP 12
3	Petra Bader	HP-AT
4	Manuela Schneider	UP TRX
5	Kristina Bähr	Airwave K4
6	Rosa Maunz	Airwave K2
7	Barbara Auer	Foil
8	Sybill Fischer	Moyes XS
9	Ulrike Wiesner	HP-AT
10	Corinna Schwiigershausen	GTR

Sie möchten eine sehr sichere und professionelle Flugschulung?



VDF
VERBAND DEUTSCHER FLUGSPORTSCHULEN e.V.
KOMPETENZ IM FLUGSPORT

Dann sind Sie bei einer der unten
aufgeführten VDF-Flugschulen
genau richtig!

Die Flugschulen des VDF bieten Ihnen
genau die Ausbildung, die für Sie als
Flugschüler angemessen ist

- sehr sicher
- umfassend
- zeitgemäss
- modern
- preiswert
- ganzjährig
- professionell.

Zudem bieten Ihnen die VDF-Flugschulen
folgende Vorteile bei Ihrer Ausbildung

- professionelle Fluglehrer
- sehr sichere Fluggeräte
- Übungshänge in Schulnähe
- Höhenfluggelände
- Theorie-Unterrichtsraum
- Funkeinsatz beim Fliegen
- Profi-Flugschulung.

Informieren Sie sich ruhig bei mehreren
der genannten Profi-Flugschulen, bevor
Sie irgendwo mit dem Fliegen beginnen!

- VDF-Flugschule Klaus Hörburger**, Allmannsried 181
D-8999 Scheidegg, Tel. 08381-6265, Fax 6265
Schulung: Drachen- und Gleitschirmfliegen
- VDF-Flugschule Christa Vogel**, Almannenweg 5
D-8959 Schwangau, Tel. 08362-81796, Fax 8708
Schulung: Drachen- und Gleitschirmfliegen
- VDF-Flugschule Heinz Fischer**, Brunnenstr. 35
D-8959 Frieden am Forggensee, Tel. 08362-37038
Fax 08362-38873, Schulung: Gleitschirm-Fliegen
- VDF-Flugschule Hans Hoschka**, Xaver-Martin-Str. 1
D-8952 Marktberdorf, Tel. 08342-4450
Schulung: Drachen- u. Gleitschirmfliegen
- VDF-Flugschule Schorsch Höcherl**, Laaberstr. 20
D-8400 Regensburg, Tel. 0941-400497
Fax 0941-45124, Schulung: Gleitschirm-Fliegen
- VDF-Flugschule Michael Fröhler**, Zeehenweg 6
D-8400 Regensburg, Tel. 0941-947404, Fax 990213
Schulung: Drachen- und Gleitschirmfliegen
- VDF-Flugschule Gebhard Holzner**, Brander Str. 41
D-8222 Ruhpolding, Tel. 08663-668 und 2729
Fax 776, Schulung: Drachen- und Gleitschirmfliegen
- VDF-Flugschule Franz Bruckschlegl**, Postfach 1129
D-8172 Lengries, Tel. 08042-4240 oder 3254
Schulung: Drachenfliegen
- VDF-Flugschule Wolf Schneider**, Nockherstr. 3
D-8000 München 90, Tel. 089-482141, Fax 664730
Ausbildung: Drachenfliegen
- VDF-Flugschule Walter Wagner**, Hof 57
D-7816 Münsental, Tel. 07636-1676, Fax 77957
Ausbildung: Gleitschirm-Fliegen
- VDF-Flugschule Erwin Zipfel**, In der Gumme 3
D-7807 Elzach, Tel. 07682-8279, Fax 6192
Ausbildung: Drachen- und Gleitschirmfliegen
- VDF-Flugschule Helmut Hils**, Wiesenweg 2/1
D-7731 Unterkirnach, Tel. 07721-51509, Fax 54028
Ausbildung: Drachen- und Gleitschirmfliegen
- VDF-Flugschule Reiner Löffler**, Kaiserstr. 17
D-7500 Karlsruhe, Tel. 0721-378878
Ausbildung: Gleitschirm-Fliegen
- VDF-Flugschule Günther Koch**, Alberstr. 3
D-7400 Tübingen, Tel. 07071-81144, Fax 81029
Ausbildung: Drachen- und Gleitschirmfliegen
- VDF-Flugschule Wilfried Frank**, Fasanenweg 8
D-7150 Backnang, Tel. 07191-65475
Ausbildung: Drachen- und Gleitschirmfliegen
- VDF-Flugschule Heinz-Jürgen Weise**, Hauptstr. 61
D-6943 Birkenau, Tel. 06201-34626, Fax 34168
Ausbildung: Drachen- und Gleitschirmfliegen

**VDF-Flugschulen.
Ausbildungs-Profis
für Gleitschirm-
und Drachenfliegen**

Fluglehrausbildung

LEHRGANGSKALENDER

23.1. – 24.1.	D	Fachlehrer-LG Doppelsitziges Hängegleiten
30.1. – 31.1.	G	Fachlehrer-LG Doppelsitziges Gleitsegeln
5.2. – 7.2.	G	Eingangstest (Ausweichtermin 12.2. – 14.2.)
13.2. – 14.2.	G/D	Fortbildung für Fachlehrer Windenschlepp
20.2. – 5.3.	G	Assistentenlehrgang
6.3.	G	Prüferseminar
7.3.	D	Prüferseminar
12.3. – 14.3.	G	Fachlehrer-LG Doppelsitziges Gleitsegeln
19.3. – 21.3.	G/D	Fachlehrer-LG Windenschlepp
27.3. – 28.3.	D	Fachlehrer-LG UL-Schlepp
17.4. – 18.4.	D	Fachlehrer-LG Doppelsitziger Windenschlepp
23.4. – 25.4.	D	Eingangstest (Ausweichtermin 18.6. – 20.6.)
4.6. – 6.6.	G	Eingangstest (Ausweichtermin 18.6. – 20.6.)
18.6. – 20.6.	G/D	Fachlehrer-LG Windenschlepp
3.9. – 5.9.	G	Eingangstest (Ausweichtermin 17.9. – 19.9.)
10. – 12.9.	D	Eingangstest (Ausweichtermin 17.9. – 19.9.)
20.9. – 3.10	G/D	Lehrer-Lehrgang
4.10. – 17.10.	G/D	Assistenten-Lehrgang
9.10. – 10.10.	D	Fachlehrer-LG Doppelsitziger Windenschlepp
29.10. – 31.10.	G/D	Fachlehrer-LG Windenschlepp
13.11. – 14.11.	D	Fachlehrer-LG UL-Schlepp

Teilnahme nach Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle.

Packerlehrgänge

An folgenden Tagen finden in Altenstadt bei Schongau wieder Selbstpackerlehrgänge statt:

9.	Januar	1993
10.	Januar	1993
23.	Januar	1993
24.	Januar	1993
6.	Februar	1993
7.	Februar	1993
6.	März	1993
7.	März	1993

Am 27. Februar 1993 findet ein Drittpackerlehrgang statt.

Interessenten melden sich bitte frühzeitig bei der DHV-Geschäftsstelle an.

Wettbewerbskalender 93

Wird laufend ergänzt

Termin	D/G	Wettbewerb	Gelände	Ausrichter/Auskünfte/Anmeldung
07.01. – 10.01.	GS	Stubai-Cup	Stubai/Fulpmes	Tel. 05225/3285
08.01. – 16.08.	HG	Australian Open	Mt. Cole/Victoria	Victoria, Australien, Tel. 069/472888, Fax 069/474328
20.01. – 29.01.	HG	Flatlands	Forbes/NSW	NSW, Australien, Tel. 068/522899, Fax 068/523481
30.01. – 07.02.	GS	Australian Open	Mt. Cole/Victoria	Victoria, Australien, Tel. 069/472888, Fax 069/474328
13.02. – 23.02.	GS	Flatlands	Forbes/NSW	NSW, Australien, Tel. 042/941848, Fax 042/681101
06.01. – 23.01.	GS/HG	Meeting Dorfgastein (Fliegen/Ski)	Dorfgastein	Tel. 06433/2230
12.03. – 14.03.	HG	Aufstiegsbewerb für die Liga	—	DHV
19.03. – 21.03.	HG	Ausweichtermin Aufstiegsbewerb	—	DHV
26.03. – 28.03.	HG	Liga	—	DHV
03.04. – 12.04.	HG	Liga	—	DHV
16.04. – 18.04.	HG	Liga	—	DHV
19.04. – 01.05.	HG	Frauen-Drachenflug WM	Nanyo/Japan	Tel. 0238/432345, Fax 0238/432264.
13.05. – 16.05.	GS	Int. Schweizer Meisterschaft	Engelberg/Brunni	Tel. 01/9324353
15.05. – 23.05.	HG	German Open	Tegelberg	DHV
25.05. – 31.05.	GS	German Open	—	DHV
12.06. – 28.06.	HG	Weltmeisterschaft	Owens Valley/USA	Tel. 415/9658608
01.08. – 15.08.	GS	Weltmeisterschaft	Verbier/Schweiz	Tel. 026/316222

Der Empfänger dieser Zeitschrift ist einverstanden, daß bei einem Anschriftwechsel seine neue Anschrift von der Deutschen Bundespost – Postdienst – dem DHV mitgeteilt wird.

DER SICHERHEITS- HOCHLEISTER

SPACE

NEUE DIMENSIONEN

In einer vorher nicht für möglich gehaltenen Weise vereint der Space von edel eine Synthese aus Hochleistung und Sicherheit. Er wurde für ambitionierte Piloten entwickelt, die neben Top-Leistung ein Maximum an Sicherheit und unproblematisches Flugverhalten wünschen.

Hoher Geschwindigkeitsbereich ·
Fußbeschleuniger · 4-Punkt-Auf-
hängung · Unkompliziertes Start-
und Landeverhalten · 1,4 mm Kev-
larleinen · Flare-Brake-System ·
DHV-Gütesiegel mit allen Gurt-
zeugen · edel-Qualität.



CORNELY VERLAG, BAD WÖRISHOFEN



professionell - erfolgreich - edel

INFO GERMANY:

CHARLY-PRODUKTE
AM OSTERÖSCH 3
8959 SEEG-HITZLERIED
TELEFON 08364-1286
FAX 08364-8426

INFO AUSTRIA:

edel PARAGLIDERS A. BUCHER
GES MBH
A-6020 INNSBRUCK
TECHNIKERSTR. 5
TEL. 0512/287265
FAX 287384

INFO SWITZERLAND:

CHARLY FLUGSPORT AG
GINA VETTORI
FI-9496 BALZERS
TEL. 075/42364
FAX 075/42855

SENSATIONELL !!!

DER NEUE ANDRÉ BUCHER-FILM

Flamenco Dune

EIN GLEITSCHIRMABENTEUER
ZWISCHEN HIMMEL UND HÖLLE

Atemberaubend · spektakulär · mystisch

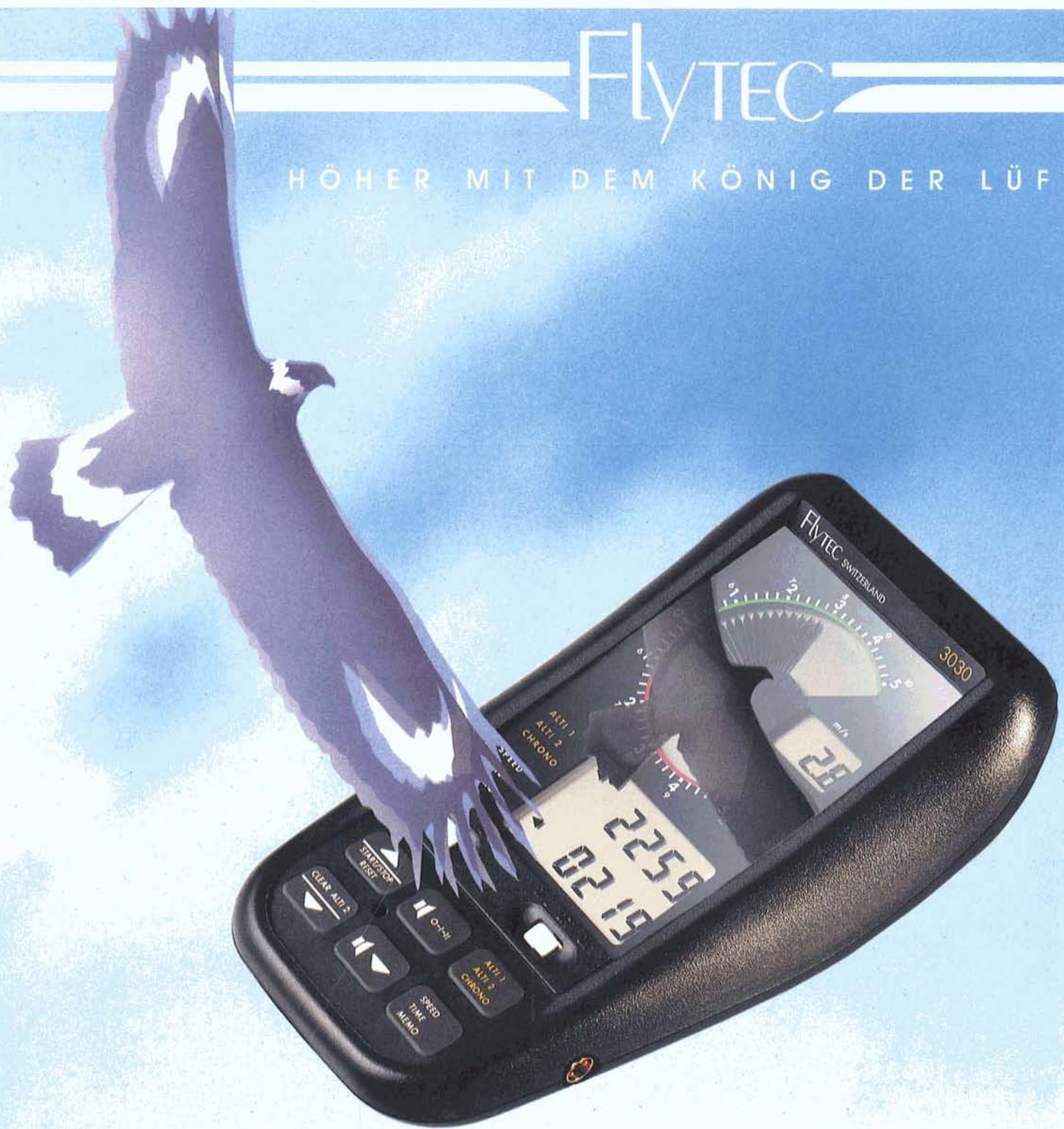
Jetzt Bestellen!

Ein Weihnachtsgeschenk, das viel Freude bereitet, zum Preis von OES. 398,-, DM 58,-, SFR. 49,- zuzüglich Versandkosten, per Nachnahme. Einfach anrufen oder Postkarte schicken.

Allen Piloten und Freunden wünschen wir für die Saison 1993
viele schöne Flüge und „Many happy Landings“

FLYTEC

HÖHER MIT DEM KÖNIG DER LÜFTE

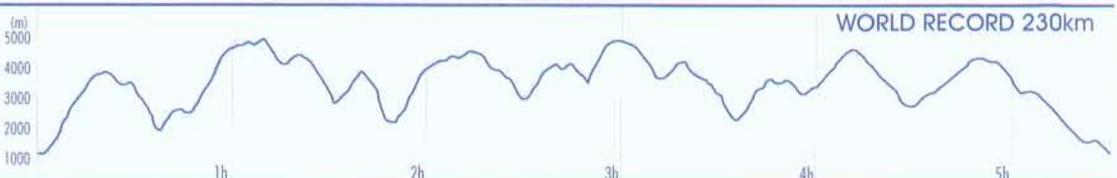


DESIGN AND AD BY MULTIPLE INTERNATIONAL

DIE NEUE 3000er-GERÄTESERIE VON FLYTEC IST FUNKTIONELL, ERGONOMISCH UND ÄSTHETISCH DURCHDACHT

- FAI-zugelassener Barograph (FLYTEC 3030)
- Ausgabe der verschiedensten Flugdaten am Printer und Ansicht der Daten am PC
- Einzigartige, FLYTEC patentierte analoge Variometer-Anzeige
- Äusserst einfache Bedienung
- Integrales Digitalvario, kombiniert mit hochsensitiver Flugakustik (ASI) zur Wahrnehmung der feinsten Thermik
- Neues Halterungssystem mit idealstem Blickwinkel

DATE	MAX	MAX	MAX	REC	BARO	(m)
Nr. dd.mm.yy	ALT1	ALT2	VARIO	TIME		5000
4 15.01.92	4894	3693	7.7	5:31:11	*	4000
PILOT : Haari Urs						
DEVICE-NUMBER	: 584		SW-VER:29141			
BARO START TIME	: 12:30					
TIME AT PRINT OUT	: 16.01.92		09:45			



SCHLAGER & STROBL, Gasteig 4b, D-8196 EURASBURG
TEL. 081 79/1081 FAX 081 79/1410

FLYTEC AG, Ebenaustrasse 8a, CH-6048 HORW
international TEL. +41 41 47 34 24 FAX +41 41 48 54 24