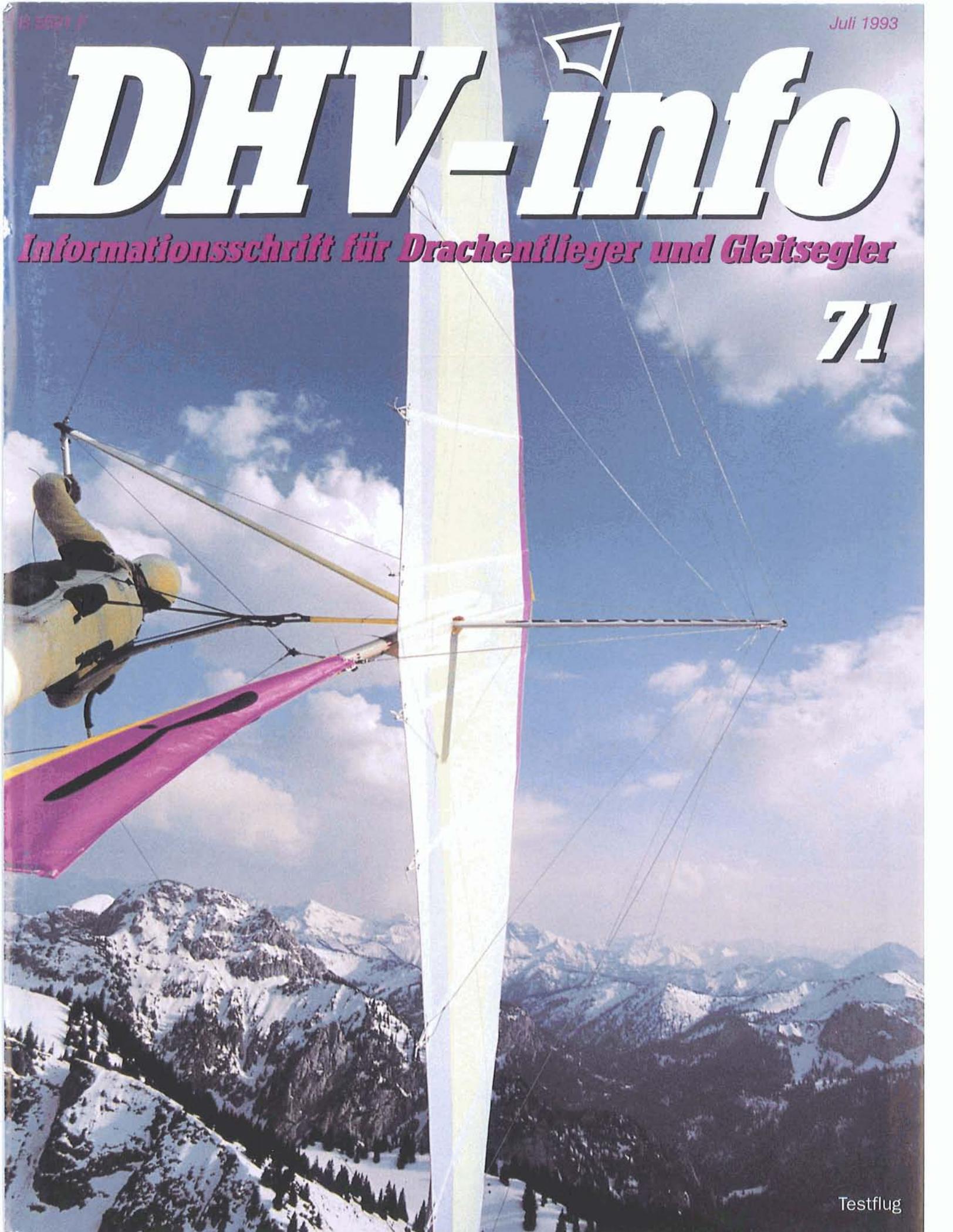


DHVV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

71



JOIN THE WORLD OF



AUSTRIA
edel PARAGLIDERS A. BUCHER GESMBH
WALDRASTERSTRASSE 6a
A-6166 FULPMES
TEL. 0 52 25/48 30
FAX 0 52 25/48 30/30

GERMANY
FINSTERWALDER GMBH - CHARLY PRODUKTE
AM OSTERÖSCH 3
D-87637 SEEG-HITZLERIED
TEL. 0 83 64/12 86
FAX 0 83 64/84 26

SWITZERLAND
edel AG SWITZERLAND
CH-6064 KERNS
CHATZENRAIN 26
TEL. 0 41/60 08 31
FAX 0 41/60 03 32

inhalt

- 4 WICHTIG – NEU – KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 7 NEUES LUFTRECHT** Fragen und Antworten
- 10 RICHTIGE STRECKENWAHL** Manfred Kreipl über Thermik im Flachland
- 16 FLACHLANDFLIEGEN** 5 deutsche Piloten über ihre Flachlandstrategien
- 32 SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen rund um das Thema Flugsicherheit
- 37 TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuem DHV-Gütesiegel
- 47 SONDERTEIL LUFTRECHT** Was es über den Piloten sagt
- 54 VEREINE UND BRIEFE** Vereinsnachrichten und Leserforum
- 62 TEAMCHEF DILEMMA** Die Probleme eines jeden Teamchefs
- 64 PECH** Bagatelverletzungen behandelt von Torsten Hahne
- 67 STRECKENFLUGPOKAL 1993** Die Zwischenergebnisse
- 71 STRECKENFLUGPOKAL 1994** Ausschreibung



Foto: Michael Weingartner

Hängegleiter- und Gleitschirmpiloten nennen ihre Tricks und Tips zum Flachlandfliegen in Deutschland. Bericht ab Seite 16.

- 21 VERSICHERUNGSPROGRAMM**
- 42 GEBRAUCHTMARKT**
- 51 PRÜFUNGSKALENDER**
- 66 DHV FILM UND VIDEO**
- 70 DHV BIETET AN**
- 98 WETTBEWERBSKALENDER**
- 76 RÜCKWÄRTSSTART** Christoph Kirsch zeigt die Technik
- 82 JAPAN 1993** Michaela Schneider über die Damen WM
- 84 GERMAN OPEN HANG GLIDING** Bericht von Ralph Striewski
- 88 GERMAN OPEN PARAGLIDING** Bericht von Christine Pfeiffer
- 91 SCENE G** Unter- und Hintergründiges aus der Gleitschirmwelt
- 92 WETTBEWERBSSPORT** Kurzberichte und Nachrichten

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e. V. (DHV) im DAeC. Fachverband der Drachensegler und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland, Miesbacher Straße 2, 83701 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: Suzy Gneist

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, 83714 Miesbach

Papier: Biomatt chlorfrei

Auflage: 31.500

Titelbild: DHV-Testpilot Christof Kratzner beim Testfliegen

Foto: Christof Kratzner

Neues Luftrecht in Kraft

Die »Luftsportgeräteverordnung LuftSportV« mit den zahlreichen Änderungen der einzelnen fachlichen Verordnungen zum Luftverkehrs-gesetz sind mit Wirkung zum 9. Juni 1993 in Kraft getreten. Damit ist der Hängegleiter- und Gleitsegelsport in seinem Bestand auf Dauer gesichert und der einzelne Pilot hat künftig einen gesicherten Anspruch darauf, seinen Sport auszuüben. Vorausgegangen waren am 26. 5. 1992 die Unterzeichnung durch den neuen Bundesverkehrsminister und danach die Veröffentlichung im Bundesanzeiger. Weitere Einzelheiten auf Seiten 7 und 8 sowie im Sonderteil in der Heftmitte.

Lehrbücher neu bearbeitet

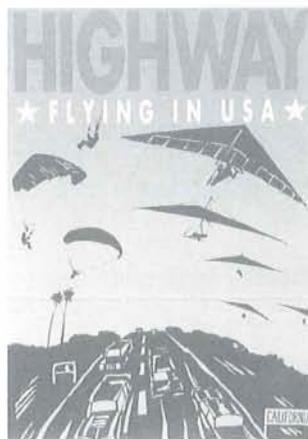
Frisch erschienen ist die Neufassung des Lehrbuchs GLEITSCHIRMSEGELN im Nymphenburger Verlag. Das Buch ist am Prüfungsstoff für den beschränkten Luftfahrerschein (A-Schein) ausgerichtet und mit dem DHV-Lehrteam abgestimmt. Völlig neu sind die Kapitel Luftrecht und Flugtechnik mit Fehlerbeschreibung, überarbeitet die Kapitel Gefahren-einweisung, Gerätekunde, Aerodynamik und Sicherheit. Ende Juli und August folgen die Neufassungen DRACHENFLIEGEN und die beiden MEISTER-Bücher für den unbeschränkten Luftfahrerschein einschließlich Flugfunk.

Neue Postleitzahlen

Die Schwierigkeiten sind vorauszu-sehen. Das System der neuen Postleitzahlen wird Postler und Postbenutzer gleichsam überrollen. Die Computerprogramme für den Austausch der alten und der neuen Postleitzahlen werden auch beim DHV wertvolle Hilfe leisten, aber es wird Pannen geben. Deshalb schon jetzt folgende Bitten: Überprüft bei allen Schriftstücken, die Ihr vom DHV erhaltet, die Postleitzahl und gebt der Geschäftsstelle eine Korrekturmitteilung, wenn sie nicht stimmt. Habt bitte Verständnis, wenn Infos oder Briefe sich wegen irgendwelcher Irrwege verzögern oder die Korrekturen nicht sofort in den Computer eingegeben werden können. Neues Luftrecht und neue Postleitzahlen treffen in der Geschäftsstelle etwas unglücklich zusammen.

Panoramabilder im Fernsehen

Im dritten Programm des Bayerischen Fernsehens werden wochentags von 7.00 bis 9.00 und 10.40 bis 14.30 und sonntags von 7.00 bis 9.15 Uhr Panoramabilder einiger Berggipfel ausgestrahlt. Jeweils vor einer vollen Viertelstunde werden Standbilder eingeblendet.



»Highway« von Henry Hauck

Der Filmemacher Henry Hauck hat sich mit Gleitschirm- und Drachenflugfilmen einen Namen gemacht. Seine letzte Produktion zeigt eine Gleitschirm- und Drachenflugreise durch die USA. Der Film ist informativ für alle, die eine Amerika-reise planen oder von ihr träumen. Er hat beeindruckende Flugszenen und poetische Momente zu bieten und zeigt eine Auswahl der schönsten nordamerikanischen Fluggebiete. 120.000 DM Produktionskosten soll der 48-minütige Film verschlungen haben. Die Firma UP übernahm einen Teilbetrag und durfte dafür ihre Flugdrachen und Gleitschirme ins rechte Licht rücken. »Highway — Flying in USA« kostet als VHS-Video-kassette in englischer oder deutscher Fassung 79,- DM. Vertrieb: Henry Hauck, Schulstr. 28, 80634 München, Fax 089/1665833.

Klaus Tänzler

DHV-Streckenpokal 1994 hoch dotiert

Nachdem bereits in der Saison 1993 der Streckenpokal von Bräuniger Flug-electronic unterstützt wird, hat sich Bräuniger entschlossen, die Förderung 1994 fortzusetzen. Auch Reebok stellt interessante Preise zur Verfügung. Beim DHV-Streckenpokal 1994 gibt es Sachpreise im Gesamtwert von ca. 25.000 DM zu gewinnen. Damit ist er der bestdotierte dezentrale Drachen- und Gleitschirm-wettbewerb weltweit. Nähere Einzelheiten sind der Ausschreibung auf Seite 71 zu entnehmen.

Info-Zustellung

Mit dem Postzeitungsdienst gibt es Probleme wegen ausgebliebener oder verspäteter Infos. Solche Fälle bitte dem DHV melden, damit die Infos nochmal weggeschickt und die Mängel bei der Post reklamiert werden können.

Schlepp-Auskünfte

Auskunft über Fragen und Probleme zum Schlepp erteilt der Schleppfachmann Horst Barthelmes im DHV-Informationsbüro für Schlepp regelmäßig Montag bis Freitag jeweils von 12.00 bis 14.00 Uhr telefonisch unter Nummer 06654/353, per Fax unter 06654/7771.



Foto: Klaus Dörner

Gespräch mit Bundes-Umweltminister Töpfer

Das Kuratorium Sport und Natur hatte einen ausführlichen Gesprächstermin beim Bundes-Umweltminister Prof. Klaus Töpfer in Bonn. Vertreten wurde das Kuratorium durch den Vorsitzenden Heiner Geißler und die weiteren sechs Vorstandsmitglieder mit Peter Janssen vom DHV.

Das Kuratorium betonte die Naturverträglichkeit der von ihm vertretenen Sportarten und die grundsätzliche Naturverbundenheit seiner Sportler. Die tatsächlichen Schädigungen der Natur hätten ganz andere Ursachen. Bei den Natursportlern sei der Eindruck entstanden, daß sie als Alibi für Naturschutzverbände und -behörden herhalten müssen und unangemessenen Verboten ausgesetzt sind. Minister Töpfer hielt entgegen, daß die Natursportler auch zur Summe der Schädigungen beitragen. Er erwarte außerdem die Unterstützung der Natursportler bei allgemeinen Umweltschutzvorhaben, z. B. für die

Durchsetzung von Gewässerschutzvorschriften. Das Kuratorium bot dem Minister die Unterstützung an. Um dafür die einzelnen Sportler zu gewinnen, sollte aber bei ihnen der Eindruck entstehen, daß das Umweltministerium und die Naturschutzbehörden auch angemessenes Verständnis für die Belange des Natursports aufbringen.

Und so ging man dann auseinander: Zusammen mit den Fachabteilungen des Ministeriums soll ein Konzept für die künftige Kooperation erarbeitet werden. Für Ende dieses Jahres ist ein weiteres Gespräch mit dem Minister vorgesehen.

Interesse am DHV-Stand auf der AERO

AERO in Friedrichshafen

Das gesamte Spektrum des Luftsports war auf der diesjährigen AERO in Friedrichshafen zu besichtigen, vom Motor-, Helikopter-, Segel- und Modellflug über UL-, Fallschirm- und Ballonsport bis zum Drachen- und Gleitschirmfliegen. Und die Bundeswehr zeigte ihre Raketen. Entsprechend weit gestreut war auch das Publikumsinteresse.

Der DHV war mit einem eigenen Stand und einer Veranstaltung über das neue Luftrecht präsent. Im Vergleich mit der vorausgegangenen INDUGA hat die AERO erheblich weniger Drachen- und Gleitschirmpiloten angezogen.



Foto: Sissy Ernst

Regionalversammlungen mit Delegiertenwahl

Nach der bei der letzten Hauptversammlung beschlossenen neuen Satzung des DHV gibt es ab 1993 fünf Regionalversammlungen und dann mit den dort gewählten Delegierten die Hauptversammlung (Jahrestagung).

Für die Regionalversammlungen sind folgende Termine vorgesehen:

23.10.1993 Region Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen,

Sachsen-Anhalt, Thüringen,

24.10.1993 Region Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein,

6.11.1993 Region Baden-Württemberg

7.11.1993 Region Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland,

13.11.1993 Region Bayern. Die Termine dienen nur der Vorinformation. Genaue Einladungen zu den einzelnen Regionalversammlungen folgen später.

Wichtig für alle, die als Delegierte kandidieren, ist der Termin der Hauptversammlung: 4.12.1993 in Berlin, Rathaus Schöneberg. Kandidaten für die Delegiertenwahlen bei den Regionalversammlungen können gemäß Satzung entweder mündlich in der Versammlung oder vorher innerhalb von 3 Monaten schriftlich vor der jeweiligen Versammlung bei der DHV-Geschäftsstelle vorgeschlagen werden.

Ausbildung vereinheitlicht

Die LuftPersV sieht für die Ausbildung von Gleitsegelpiloten zum unbeschränkten Luftfahrerschein (früher B-Schein) dieselben Anforderungen vor wie für Hängegleiterpiloten. Damit sind die 10 von einem Fluglehrer bestätigten Alleinflüge, die zusätzlich zu den halbstündigen Flügen für den B-Schein vorgeschrieben waren, nun nicht mehr erforderlich.

Fluglehrer- fortbildung

Brennendes Thema der ersten 6 Fortbildungslehrgänge für die Fluglehrerschaft war das neue Luftrecht. Praktisch alle Fluglehrer nahmen teil, sie wollen ihren Schülern bis zur nächsten Fortbildungsmöglichkeit im Herbst kein flugrechtliches Halbwissen zumuten. Für ein volles Wissensprogramm garantierte der Lehrgangreferent und Jurist Peter Janssen. Er wußte Bescheid über Zusammenhänge und Entstehungsgeschichten; von Stunde Null des Drachen- und Gleitschirmfliegens in Deutschland bis zur Fertigstellung des neuen Luftrechts war er dabei.



Foto: Sam Gendel

Presseförderung für Vereine

Das Echo auf die Förderung der Pressearbeit der Vereine, veröffentlicht in DHV-Info 69, war gut. So gut, daß die 50-DM-Schecks für den DHV-Haushalt langsam teuer werden. Es gab auch Mißverständnisse. So schickte ein Verein gleich ein Bündel an jahre-alten Zeitungsartikeln (keine Vergütung). Eigentlich sollte die Aktion nur eine Initialzündung sein, aber mancher Schreiber braucht halt etwas länger. Die Aktion läuft noch bis zum 31.12.1993 als Einsendeschluß.

Schleppgelände gesucht

Es erreichen uns viele Anfragen von Drachen- und Gleitschirmfliegern, die gerne Windenstarts durchführen möchten. Wir bitten daher alle Vereine, Geländehalter und Schulen, die Gästen in ihrem Schleppgelände das Fliegen gestatten, um Mitteilung. Diese Gelände sollen veröffentlicht werden.

**Für Baumrettung:
Die VENTZ-Leiter ist
20 m lang und vom
TÜV geprüft**



**Die italienische Abgeordnete
Dr. Helga Thaler-Ausserhofer**

Rettungsleiter

Eine Rettungsstrickleiter mit 500 kg Belastbarkeit und einem Gewicht von nur 2,2 kg können Interessierte bei der Venz GmbH in München beziehen. Diese Leiter eignet sich zur Bergung von Piloten und Fluggeräten aus Bäumen und erhöht die Sicherheit an jedem Fluggelände. Für DHV-Vereine, Mitglieder und Flugschulen gilt ein Sonderpreis von 225 DM einschließlich Schraubkarabiner und Plastikkoffer. Venz GmbH, Sendlinger Straße 75, 8000 München 33, Tel. 089/2608200.

Neue Vereine im DHV

Als neue Mitgliedsvereine begrüßen wir herzlich:

DFC Hochsauerland
Peter Wiese
Auf'm Bome 21
5787 Olsberg

**Luftsportclub Bayer
Leverkusen**
Flugplatz
5090 Leverkusen 1

HGC »Hoch + Tschüb«
Jens Malyszyk
Kiwittsmoor 38, App. 1.13
2000 Hamburg 62

Flugfreunde Donautal
Peter Felk
Carl-Schürz-Straße 15
7900 Ulm

Italien öffnet sich

Die jahrelangen Bemühungen des DHV um die Anerkennung der deutschen Pilotenlizenzen in Italien haben Wirkung gezeigt: Die italienische Parlamentsabgeordnete Dr. Helga Thaler-Ausserhofer hat sich beim italienischen Verkehrsminister für die notwendige Rechtsänderung eingesetzt, der italienische Ministerrat hat die Änderung beschlossen und der italienische Staatspräsident hat sie unterzeichnet. Bei Redaktionsschluß fehlte für das Inkrafttreten nur noch die Veröffentlichung. Mitgeholfen hatten auf deutscher Seite das Bundesverkehrsministerium und in Italien der Falken Club Sand, der italienische Aero Club sowie der engagierte Südtiroler Erwin Ausserhofer. Nach dem neuen Gesetz benötigen ausländische Piloten in Italien neben der Halterhaftpflichtversicherung eine Fluglizenz, die von der zuständigen Stelle des Herkunftslandes ausgestellt und vom italienischen Aero Club anerkannt ist. Diese Anerkennung wurde vom DHV bereits beantragt.



Fragen zum neuen Luftrecht

Im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des neuen Luftrechts tun sich für die Piloten etliche Fragen auf. Die bisher häufigsten sind hier für alle Leser beantwortet.

Kann ich mit meinem A- oder B-Schein weiterfliegen? Wird der Schein umgeschrieben?

Für den einzelnen Piloten ändert sich wenig: Die bisherigen Befähigungsnachweise und Berechtigungen gelten für eine Übergangsfrist von zwei Jahren, also bis zum 9.6.1995 weiter. Während dieser Zeit werden die Berechtigungen vom DHV in die neuen staatlichen Luftfahrerscheine umgeschrieben. Wegen der extremen Belastung der Geschäftsstelle jetzt in der Übergangsphase beginnt die Umschreibung im Oktober dieses Jahres; die Einzelheiten werden vorher im September-Info bekanntgegeben.

Was ist mit dem Sonderpilotschein?

Die derzeitigen Inhaber eines gültigen österreichischen Sonderpilotscheins können bis auf weiteres weiterfliegen, ihr Schein gilt als beschränkter Luftfahrerschein (bisher A-Schein).

Die Gültigkeit von künftig erteilten Sonderpilotscheinen für Deutsche in Deutschland ist noch nicht geklärt, nachdem seit etwa einem Jahr der Sonderpilotschein nur auf Grund der Begutachtung von Fluglehrern und nicht mehr auf Grund einer unabhängigen Prüfung erteilt wird.

Ob und unter welchen Voraussetzungen ein Sonderpilotschein in den neuen Luftfahrerschein umgeschrieben werden kann, ist ebenfalls noch offen; jedenfalls kommt die Umschreibung nur für die jeweils gültigen Sonderpilotscheine in Frage.

Welche ausländischen Pilotenlizenzen sind in Deutschland anerkannt?

Die Fragen der Anerkennung sind vom Bundesverkehrsministerium noch nicht in den Einzelheiten entschieden:

Deutsche Piloten brauchen in Deutschland grundsätzlich den deutschen Luftfahrerschein. Einzige Ausnahme ist bisher der österreichische Sonderpilotschein. Weitere Ausnahmen und Anrechnungen werden jeweils veröffentlicht.

Für ausländische Gäste in Deutschland gibt es die allgemeine Anerkennung von Lizenzen, wenn der ausländische Standard etwa dem deutschen entspricht. Für Gäste aus anderen Ländern wird es eine Gästeregelung zu stark erleichterten Bedingungen geben.

Sind die deutschen Scheine im Ausland anerkannt?

Die offizielle Anerkennung zwischen den staatlichen Stellen erfordert einen erheblichen Aufwand und wurde bisher nur mit Österreich und der Schweiz durchgeführt. Mit Italien ist

die Anerkennung abzusehen. In Frankreich, dem vierten Westalpenland, ist keine Pilotenlizenz vorgeschrieben.

Kann ich mit meiner »alten« Theorieprüfung noch die Praxisprüfung machen?

Nach dem neuen Luftrecht muß, wie allgemein in der Luftfahrt vorgeschrieben, die praktische Prüfung innerhalb von 12 Monaten nach der theoretischen Prüfung abgelegt werden. Dies betrifft zahlreiche Drachen- und Gleitschirmflieger, die früher ihre Theorieprüfung abgelegt haben, nicht aber die Praxisprüfung.

Für diese Betroffenen wurde im DHV-Info 69 eine Härtefallregelung veröffentlicht, wonach die Praxisprüfung bis zum 31.12.1993 mit Erfolg nachgeholt werden kann. Diese Härtefallregelung wird auf mehrfachen Wunsch ausgedehnt: Die Nachholung ist bis zum 9.6.1994 möglich, also volle 12 Monate nach Inkrafttreten des neuen Luftrechts.

Meine Theorieausbildung zieht sich schon lange Zeit hin; wird sie für die Theorieprüfung nach anerkannt?

Der Stichtag 9.6.1994 gilt auch für die Nachholung der theoretischen Prüfung für alle Flugschüler, die vor dem 9.6.1993 mit der Theorieausbildung begonnen haben. Nach dem neuen Luftrecht dürfen auch zwischen dem Beginn der Theorieausbildung und der Ablegung der Theorieprüfung höchstens 12 Monate liegen.

Ich bin Schlepp-Pilot mit A-Schein und habe für meine Starts auf einem Platz mit Mischflugbetrieb die B-Theorieprüfung gemacht. Verfällt sie künftig nach 12 Monaten?

Nein. Der DHV möchte die bisherige Regelung in der Flugbetriebsordnung, für die er zuständig bleibt, beibehalten.

Wann geht es los mit Flugfunk und Passagierfliegen?

Für die Flugfunkerlaubnis und die Passagierflugberechtigung muß das Bundesverkehrsministerium noch die Richtlinien mit Lehrplänen und Prüfungsfragen erlassen und der DHV muß anhand dieser Unterlagen die Fluglehrer und Prüfer qualifizieren. Für Flugfunk sind die ersten Prüfungen im kommenden Winter vorgesehen, beim Passagierfliegen soll es zu Beginn der nächsten Flugsaison mit der Pilotenausbildung losgehen.

Ist für die Geräte eine neue Zulassung nötig?

Nein. Bei den Geräten gelten die DHV-Gütesiegel und die vom DHV anerkannten ausländischen Zertifikate für Hängegleiter unverändert fort.

Was ist mit den Nachprüfungen?

Die Nachprüfstempel gelten weiter. Ihre Gültigkeitsdauer bemißt sich künftig nach Monaten (im allgemeinen 24 Monate und bei der erstmaligen Nachprüfung von Hängeglei-

wichtig • neu • kurz

tern 60 Monate). Für die erstmalige Nachprüfung bei Geräten mit einer bisherigen Gütesiegelplakette ohne Stückprüfungsdatum gilt der 31.12. des aufgedruckten Jahres als Stückprüfungstag. Alte Gütesiegelplaketten und Nachprüfstempel müssen nicht durch neue ersetzt werden.

Können ausländische Geräteprüfungen in Deutschland anerkannt werden?

Das Bundesverkehrsministerium hat in Abstimmung mit der EG-Behörde für alle Arten von Luftfahrzeugen vorgeschrieben, daß es einer deutschen Musterprüfung nicht bedarf, wenn die ausländische Musterprüfung »von einer zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedsstaates der europäischen Gemeinschaften oder von einer von ihr dafür zugelassenen Prüfstelle vorgenommen wurde, wenn ihre Ergebnisse dem deutschen Schutz- und Sicherheitsniveau gleichwertig sind. Solches Luftfahrtgerät wird ohne weitere Prüfung musterzugelassen.« Bei den Luftsportgeräten erfüllt bisher keine ausländische Prüfung diese Anforderungen. Für die Geräte aus Nicht-EG-Staaten bedarf es nach der Rechtsverordnung stets einer vereinfachten Musterprüfung.

Brauchen wir neue Gerätekennzeichen?

Nein. Die bisher erteilten Kennzeichen werden vom DHV grundsätzlich in das neue Luftsportgeräteverzeichnis übertragen. Da es bei den freien Kennzeichen knapp wird, müssen die mittlerweile fluguntüchtigen Geräte aus dem Verzeichnis herausgenommen werden.

Was ist jetzt mit unseren Fluggeländen?

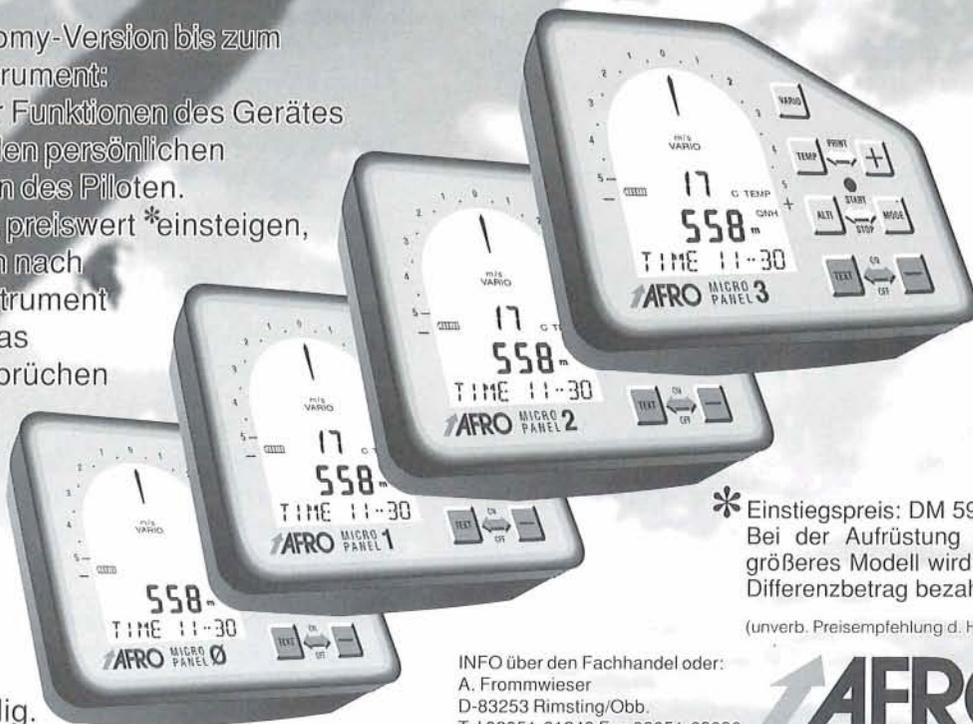
Die Fluggelände, die vor dem 9.6.1993 auf Grund der Erlaubnisfiktion der Allgemeinverfügung befliegen worden sind, dürfen noch bis zum 9.6.1996 ohne Zulassung weiter benutzt werden. Anschließend müssen auch sie zugelassen sein.

Weitere wichtige Einzelheiten des neuen Luftrechts sind in den Info-Sonderteilen Luftrecht, erstmals im Info 69, dargestellt. Der künftige aktuelle Stand wird im Info veröffentlicht. Für zahlreiche offene Fragen stehen die Richtlinien des Bundesverkehrsministeriums noch aus.

Abschließende Bitte: Blockiert nicht die Geschäftsstelle durch vermeidbare Anfragen. — Danke!

STEP BY STEP

Von der Economy-Version bis zum High-End-Instrument: die Anzahl der Funktionen des Gerätes wachsen mit den persönlichen Anforderungen des Piloten. Das bedeutet, preiswert *einsteigen, und auch noch nach Jahren ein Instrument zu besitzen, das höchsten Ansprüchen gerecht wird. In seinem Leistungsbereich ist das AFRO-Extension-System bislang einmalig.



* Einstiegspreis: DM 598,-
Bei der Aufrüstung auf ein größeres Modell wird nur der Differenzbetrag bezahlt.

(unverb. Preisempfehlung d. Herstellers)

INFO über den Fachhandel oder:
A. Frommwieser
D-83253 Rimsting/Obb.
Tel 08051-61249 Fax 08051-62036

AFRO®

2. Platz DT. MEISTERSCHAFT 3. Platz GERMAN OPEN



Bravo Jobst !

Jobst Bäumer flog auf seinem Serien-Milan RACER fast dem gesamten Feld auf und davon. Bei diesem hochklassigen Wettbewerb, an dem die gesamte DT. Spitze sowie viele internationale Weltklassepiloten am Start waren, mußte sich Jobst nach 5 hart umkämpften Durchgängen nur Bob Baier und Manfred Ruhmer geschlagen geben und belegte den hervorragenden 3. Platz bei der German Open. Dieser Wettbewerb war gleichzeitig der Saisonabschluß der Liga '93 bei der Jobst den 2. Platz erreichte und somit DEUTSCHER VIZEMEISTER wurde ! Ab sofort ist Jobst Mitglied der Nationalmannschaft !

HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH !
Und viel Erfolg für die Zukunft !



MILAN RACER

- Die Rennmaschine für Jedermann !
- Höchstleistung und einfaches Flugverhalten !
- Top Qualität und Top Service !

Für nur DM 7.600,- !!!



DHV-Gütesiegelprüfungen
bestanden !

CADDY XC

Unser Drachengurt mit super
Liegekomfort kostet inclusive
aller Extras nur DM 1.350,- !!



NEU !!!

Gebraucht-Börse:

- Zephir ab DM 1.800
- CX ab DM 2.500
- Pamir ab DM 3.600
- Milan ab DM 4.400

Alle Geräte geprüft o.
mit 5-Jahres-Check !

bautek Fluggeräte GmbH
Gewerbegebiet
D-54344 Kenn
Tel: 06502/3060
Fax: 06502/7436

Thermik im deutschen Flachland

Die richtige Streckenwahl von Manfred Kreipl

Bei der grundsätzlichen Überlegung, »wo« am ehesten gute oder geeignete Thermik über größere Entfernungen anzutreffen ist, soll Abb. 1 helfen. Aus dem Erfahrungsschatz der seit Jahrzehnten im Flachland fliegenden Segelfluggpiloten konnte diese Karte abgeleitet werden. Sie darf allerdings nur als Grobraster verwendet werden, um zwischen im Durchschnitt guten und weniger guten thermischen Gebieten zu trennen.

Gute und schlechte Thermik

Von guter Thermik sprechen wir, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- ▶ Frühes Einsetzen,
- ▶ langes Anhalten,
- ▶ gute linien- oder flächenmäßige Verteilung,
- ▶ Gleichmäßigkeit der Werte, was bedeutet, daß keine vertikale Windscherung störend wirkt.

Von schlechter Thermik wird ausgegangen, wenn entsprechend gegenteili-

ge Bedingungen zu erwarten wären:

- ▶ Später Beginn,
- ▶ kurze Andauer,
- ▶ schlechte räumliche Verteilung der Aufwinde,
- ▶ Ungleichmäßigkeit — somit Windschereffekt.

Viele Thermikspezialisten rechnen der guten Thermik auch noch das Vorhandensein von verhältnismäßig hohen mittleren Steigwerten zu, was sich unter der Rubrik »schlechte Thermik« entsprechend als relativ schwaches mittleres Steigen bemerkbar machen würde.

Nachdem wir nun die Wunschzutaten für unsere »Thermik-Küche« hätten, würde es nur noch an der »Feinabstimmung« liegen, um zu trennen zwischen »gut« und »schlecht«.

Was charakterisiert nun eigentlich ein Gebiet im Hinblick auf die thermische Entwicklung? Welche Rolle spielt die Bodenbeschaffenheit?

Der Reihe nach

- ▶ die Orographie,
- ▶ das Bodenmaterial,

▶ die Bodenfeuchte.

Aus all den theoretischen Überlegungen ergibt sich beispielsweise für Nord- und Nordwestdeutschland das verfeinerte Thermikkartierungswerk von Müller/Kottmeier, das in Abb. 2 zu betrachten ist und zur Planung herangezogen werden kann, und für Süddeutschland Abb. 3 von Kreipl.

Zu beiden Karten müssen aber noch einige Anmerkungen gemacht werden, genauso wie bei Abb. 4, was die Thermikkartierung der Neuen Bundesländer nach Lorenzen betrifft.

Auf den Einfluß des bei Hochdruckeinfluß möglichen Seewinds muß geachtet werden. Beispielsweise kann der Seewind bei Nordostströmung maximal bis zur Elbe/Ostkante Lüneburger Heide vordringen.

Strenggenommen treffen die in den Abb. 2 bis 4 gemachten Angaben nur für »alternde« Luftmassen zu, die sich in ortsfesten Hochdruckgebieten befinden, da sich dann der Untergrundeinfluß am deutlichsten zeigt. Allerdings



kann man auch bei Wetterlagen mit geringer Advektion (= horizontales Herbeischaftern anders temperierter Luft) auf die Karte zählen.

Achtung bei Nordostlagen!

Nur bei Kaltluftzufuhr aus Ost bis Nordost, also den klassischen Segelflieger-Streckenlagen, verwischen sich die Gegensätze. Dann macht sich der unterschiedliche Einfluß vom Untergrund her nur noch durch ein »Mehr« oder »Weniger« an Quellbewölkung bemerkbar, wobei die feuchteren Gebiete dann einen größeren Bedeckungsanteil hervorrufen, jedoch eine niedrigere Basis aufweisen!

Besonders im Flachland kommt es wesentlich häufiger als angenommen vor, daß sich die Quellbewölkung und auch die Blauthermik geordnet zeigen, was bedeutet, daß fast an jedem dritten Thermiktag Reihungen und Straßenbildung angetroffen werden kann, was die Satellitenbilder auch immer wieder be-

stätigen! Aufgrund relativ homogenen Untergrundes in Verbindung mit einem Windmaximum innerhalb des oberen Thermikraumdrittels und einer sauberen Absinkinversion bilden sich diese begehrten Linien aus! Dies trifft nicht nur bei Nordostlagen zu, sondern kann auch bei Südwest- bis Westlagen beobachtet werden, wenn auf der Rückseite einer ostwärts abgezogenen Kaltfront sich mit Luftdruckanstieg Zwischenhocheinfluß bemerkbar machen kann. Hier hilft der Wind dann – genauso wie bei Nordost – als Schieber mit, nachdem jetzt auch östliche Ziele erreichbar geworden sind.

Feinheiten für Flachland-Freaks

Nasse und besonders breite Flußtäler haben häufig ihre besonderen Tücken. Solche Flußtäler können – besonders dann, wenn eine Reihe von kalten Tagen vorher für die nötige Abkühlung gesorgt hatte – die gleiche Wirkung wie

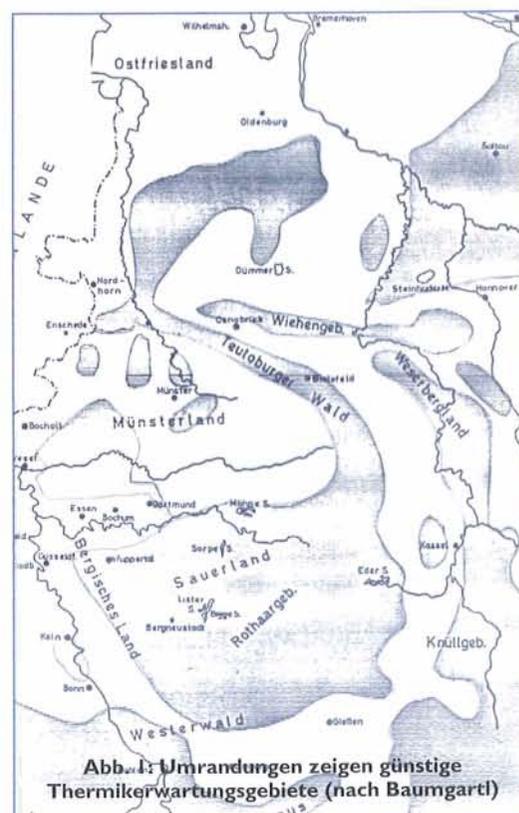


Abb. 1: Umrandungen zeigen günstige Thermikerwartungsgebiete (nach Baumgartl)



Abb. 2: Konvektionskarte Norddeutschland
Gefüllte Flächen wenig Thermik

ein lang hingestreckter Berg haben. Im Luv, dort, wo der nasse und kalte Boden anfängt, beginnt auch eine bodennahe Kaltluftschicht, an der die sich heranwäzenden thermischen Warmluftquellen ablösen. Im Flußtal selbst wird die Auslösetemperatur nicht erreicht, die notwendige Warmluftbildung unterbleibt, so daß auf der Lee-seite des Gewässers nahezu keinerlei Thermik erwartet werden darf. Man sollte also vor großen Flußläufen immer vorsichtig sein, und sich bereits im Luv des Gewässers eine sichere Überflughöhe zulegen.

Lag jedoch vor dem möglichen Flugtag eine Periode warmen Wetters, so ist die Temperatur des Flußtales relativ hoch, und die eben geschilderte Wirkung tritt dann nicht auf. In diesem Fall kann der feuchte Grund sogar einen gewaltigen Vorteil haben: Zum Abend gibt das Flußtal meist seine gespeicherte Wärme ab.

Auch im Flachland gilt, daß Thermik in Verbindung mit mächtigeren Quell-

ger als beispielsweise im Alpenraum, da ja die »Spiegelwirkung« der Hangneigungen entfallen. Deshalb kennen auch die »Flatlanders« ihre Thermik meist als pulsierende Thermik, während sie im alpinen Bereich häufig als stetig wirkende »Kaminströmung« angetroffen wird.

Damit es zu günstigen Flugbedingungen im Flachland kommen kann, muß die vormittägliche Einstrahlung nahezu ungehindert erfolgen. Lediglich Rückseitenwetterlagen können auch ad hoc genutzt werden. Offenes Land gibt die tagsüber aufgenommene Wärme rasch ab, wenn die Sonne tiefer steht. Wälder und Städte haben demgegenüber eine viel größere Wärmespeicherkapazität. Deshalb kann man über Wäldern und Städten/Dörfern häufig noch Aufwinde antreffen, wenn über dem offenen Land die Thermik bereits zu Ende ist.

Alle schweren Böden — sogenannte Börden — sind zu meiden!

wolken langlebiger ist als bei flachen Cumulanten oder gar bei Blau-thermik! Stärkerer Wind wirkt sich im Flachland auch negativ aus, da bereits Warmluftpakete abgelöst werden, die aus freiem thermischem Auftrieb noch nicht aufgestiegen wären. Das bedeutet, daß es zu vorzeitiger und somit schwächerer Thermik kommt.

Die jahreszeitlich unterschiedliche Aufheizgröße ist im Flachland geringer

Beispiel einer Flachlandlage

Gerade in den letzten Flugsaisons hat sich gezeigt, daß die Rückseitenwetterlagen im Flachland mit großen Flugleistungen erfolgreich ausgenutzt werden konnten. Abb. 5 zeigt deshalb einmal die »ideale Wetterkarte« dazu. Einige Erläuterungen sollen den Zusammenhang erklären.

Die höhenkälteste Luft befindet sich hinter der Kaltfront mit Schauern. Das Absinken auf der westlichen Seite der höhenkalten Luft (= Trog) führt zur Ausbildung kleinerer Quellwolken ohne Schauerbildung. Wolkenreihungen bilden sich dort, wo einerseits noch ein kräftiger Gegensatz in den unteren Schichten vorhanden und andererseits die Obergrenze der Quellwolken durch eine Absinkinversion begrenzt wird.

Gebiete mit einer mittleren Bedeckung von kleineren Cumuluswolken sind die für den »Leistungsflug« geeigneten. Einerseits ist die Luft kalt und labil in den unteren Schichten, und andererseits wird die Konvektion durch die Absinkinversion limitiert. Die Wolkenbasis liegt wegen der relativ geringen Feuchte verhältnismäßig hoch. Vor der sich nähernden Warmfront wird die Sonneneinstrahlung auf der Westseite des Hochs bereits wieder durch Wolkenaufzug im hohen Niveau reduziert.

Ist die Feuchte allerdings etwas höher, wie beispielsweise auf der Rückseite einer Kaltfront, die vom Meer her kommt, so liegen die Wolkenbasen niedriger, allerdings ist mit Windeinfluß innerhalb der frischen Rückseitenluft auch der Thermikabstand kleiner oder es kommt sogar zu den erwähnten Reihungen.

So gelangen spektakuläre Streckenflüge, die immer bei Rückseitenwetterlagen erzielt werden konnten. Das Markante an diesen Lagen war jedesmal die sofortige antizyklonale Krümmung der Isobaren auf der Rückseite der abgezogenen Kaltfront (Abb. 6). Dies wirkt sich

dadurch aus, daß die Ausbildung von Schauern meist rasch unterdrückt wird, sodaß sich bei einer Kaltfrontpassage vormittags bereits am Nachmittag problemloses Wetter zum Fliegen darstellt.

Zyklonal gekrümmte Linien gleichen Luftdruckes (= Isobaren) sind mit aufsteigender Luft, also Hebung und Schauerbildung verbunden! (Antizyklonal = im Uhrzeigersinn, Strömung um ein Hoch, zyklonal = entgegen dem Uhrzeigersinn, Strömung um ein Tief.)

Flachland-Resümee

Die meteorologischen Merkmale einer guten regionalen Thermiklage für flaches Land sind:

- ▶ Mäßig trockene, eher kalte Luft mit labiler vertikaler Schichtung bis etwa 1.500 m, besser 2.000 m über Grund, darüber eine saubere Absinkinversion
- ▶ Totales Fehlen von Schichtbewölkung.
- ▶ Nach meist klarem Morgen (Ausnahme Rückseitenwetter) mit guter Sonneneinstrahlung einsetzende flache bis mäßige Cumulusentwicklung von 1/8 bis 4/8 Gesamtbedeckung.
- ▶ Wolkenbasis mindestens 1.500 m über Grund (zu Mittag). Keine wesentliche Ausbreitung an der Inversion, keine Überentwicklungen.
- ▶ Schwache oder nur mäßige Winde im Thermikraum, möglichst im Sinne der Rückenwindunterstützung.
- ▶ Luftdruckniveau durchschnittlich zwischen 1017 und 1024 hPa, was aus folgendem Grund verständlich ist: Bei diesen Luftdruckwerten ist es am ehesten gewährleistet, daß es zu wenig Schauer- oder Gewitterentwicklungen kommt. Ab 1024 hPa sind jedoch oftmals die Absinkvorgänge so stark, daß damit die den Thermikraum begrenzende Inversion für Streckenflüge schon zu niedrig liegt.
- ▶ Anhalt der Gesamtsituation mindestens über den restlichen Tag.
- ▶ Keine Front im Umkreis von einigen hundert Kilometern — es sei denn, eine

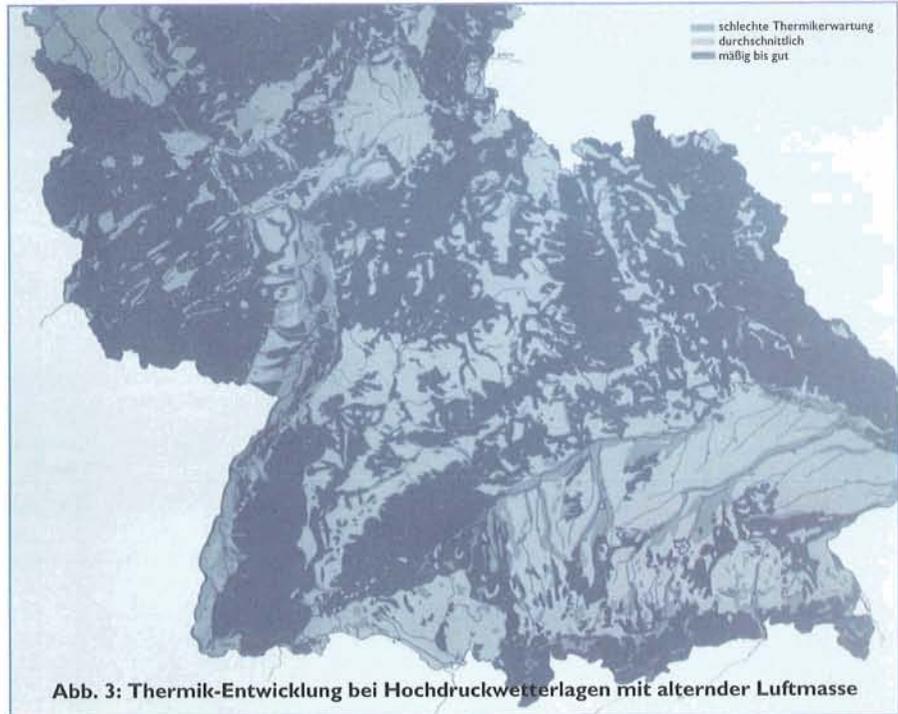


Abb. 3: Thermik-Entwicklung bei Hochdruckwetterlagen mit alternder Luftmasse

mit dem Wind abziehende Kaltfront (keine Gefahr von Aufzugsbewölkung bzw. stabilisierende Warmluftzufuhr).

- ▶ Und: Auch im Flachland hört die Thermik bei Hochdruck durchschnittlich etwa zwei Stunden vor Sonnenuntergang auf, wenn keine frische Kaltluftzufuhr beobachtet werden kann!

Beste Tageszeit

Meiner Meinung nach gehen die meisten Deltapiloten auf zu »Nummer zu Sicher«, indem sie häufig erst starten, wenn schon stundenlang die schönsten Quellwolken am Himmel stehen. Wenn man die bisher erzielten Streckenleistungen analysiert und die Wetterentwicklung betrachtet, wären manchmal noch mehr Streckenkilometer »drin gewesen« (verschenkte Zeit). Diese Kritik trifft weniger die Rückseitenwetterlagen, sondern mehr die Flüge bei Hochdruckwetter, wo meines Erachtens auch im Flachland zu spät gestartet wird, obwohl hier ein Fehlstart den Tag doch nicht so sehr einschränkt wie im alpinen Bereich! Mit großer Wahrscheinlichkeit kann man im Flachland bereits auf Strecke gehen, wenn sich die Thermik ein bis zwei Stunden lang etabliert hat und somit die Thermikhäufigkeit auch für Drachen schon zu Streckenflügen aus-

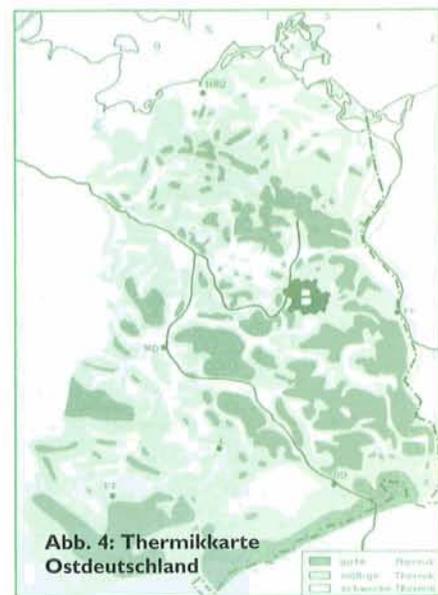


Abb. 4: Thermikkarte Ostdeutschland

reicht; die Abstände sind dann bereits genügend eng.

Unterschiede zwischen Nord und Süd

Sicher kommt es bei der thermischen Entwicklung zu Unterschieden zwischen Nord- und Süddeutschland. Aber generell kann man nur feststellen, daß die Möglichkeit und Häufigkeit von Fluglagen sowohl im Norden als auch im Süden statistisch ausgeglichen ist: Die Lage der Druckgebilde bestimmt

Wetter

diese Unterschiede!

Liegt beispielsweise der Schwerpunkt hohen Druckes südlich des Mittelgebirgsraums, so befindet sich Norddeutschland im Zentrum von Tiefausläufern aus westlichen Richtungen. Dann feiern die Süddeutschen ihre guten Flüge. Aber: Hat sich der Kern des Hochs einmal über Skandinavien oder der Nordsee festgebissen, dann frohlocken die »Nordländer«!

Ideale Flachlandwetterlagen

Nachfolgend werden einige markante Wetterlagen vorgestellt:

Nordost- und Ostlage

Diese Großwetterlagen stellen meist die günstigsten Frühjahrslagen für Strecken mit Windunterstützung dar. Bereits ab Ende März bis Ende Juni kann diese Druckverteilung – Hoch über Großbritannien bis Skandinavien und ein Tief über der südlichen Adria – sehr gute Flugmöglichkeiten beschern. Hierbei wird mit relativ kräftigen Winden nordosteuropäische Polarluft herangeschafft, die hohe Instabilität und durch das Windprofil oft Wolkenstraßenthermik verursacht. Die früh einsetzende Thermik garantiert den Mittelgebirgsräumen und Flachländern oft langanhaltende Thermik, während der Alpenraum und die Gebiete südlich der Mittelgebirge häufig benachteiligt sind, wenn das Adriatief zu weit nördlich angesiedelt ist.

Zentrales Hoch

Diese Druckverteilung tritt im Frühjahr sehr selten auf. Im Sommer kommt man öfter in den Genuß. Leider sind dann die nötigen Temperaturegensätze nicht mehr so ausgeprägt wie im Früh-

ling. Je länger das Hoch andauert, desto mehr nimmt die Wolkenmenge ab, desto später beginnt auch an den folgenden Hochdrucktagen die Thermik – besonders im Sommer! Wie auch bei der Ostlage mit Zustrom trockener Festlandsluft, trifft man dann häufig nur Blauthermik an. Im Frühjahr jedoch sind diese Lagen »hochexplosive« Situationen, da die Windgeschwindigkeit relativ gering ist. Hier wären dann schon Dreiecksflüge möglich.

Rückseitenwetter

Diese Wetterlage bindet die Flugmöglichkeiten an keine Jahreszeit. Über die gesamte Flugsaison können die Rückseitenwetterlagen der abziehenden Kaltfronten gut ausgenutzt werden! Normalerweise fließt auf so einer Rückseite labile Kaltluft nach. Nach der Kaltfrontpassage steigt der Luftdruck an. Da jedoch noch der Trog (= das Gebiet der höhenkältesten Luft) passieren muß, kann es am ersten Tag bei ansonsten guter Sicht noch zu häufigen Schauern kommen, wenn zyklonale Krümmung vorherrscht. Nach der Trogpassage wird durch den anhaltenden Luftdruckanstieg eine Absinkinversion ausgebildet, die in der Folge die Schauer unterdrückt.

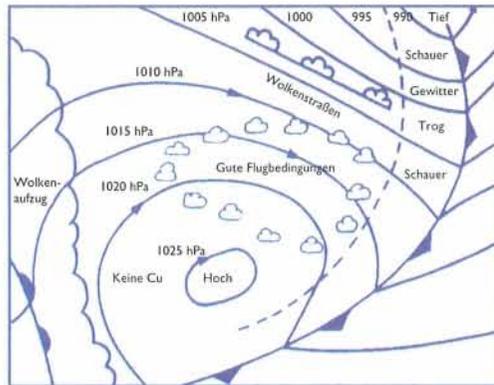


Abb. 5: Eine »idealen« Thermikwetterlage

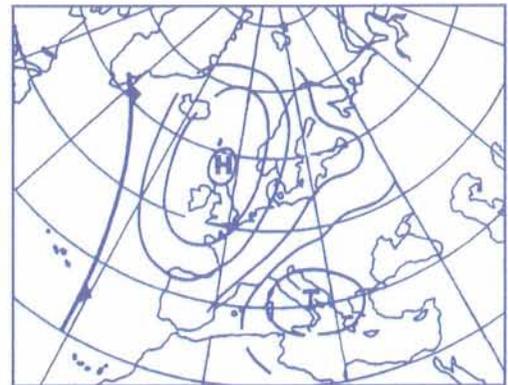


Abb. 6: Nordostlage

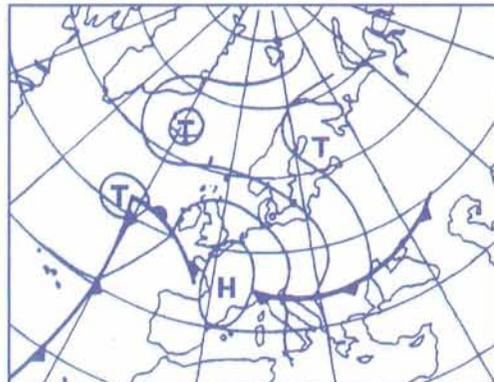


Abb. 7: Rückseitenwetter

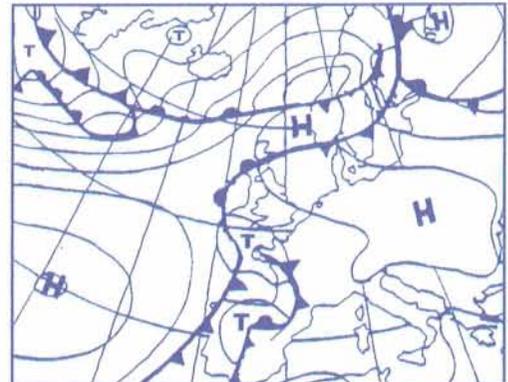
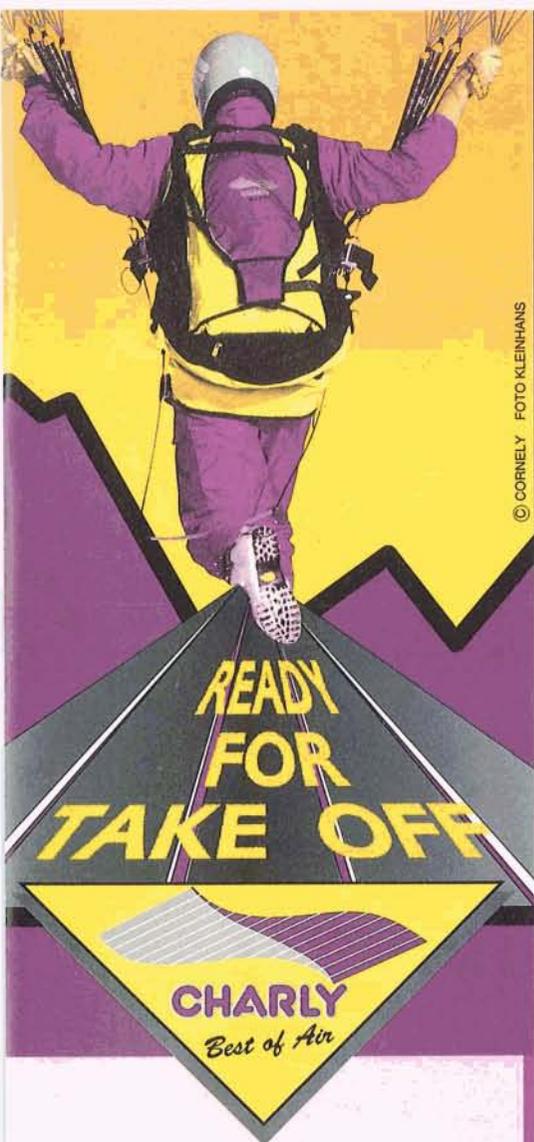


Abb. 8: Zentrales Hoch (mit Gewitter westlich)

Das Zwischenhoch hat sich etabliert!

Merkmale einer großräumig guten Thermiklage

- ▶ Wetterlagen mit überwiegend antizyklonalem Charakter und Einfließen relativ kühler Luftmassen, die infolge der Sonneneinstrahlung erwärmt werden.
- ▶ Stabile Hochdrucklage mit Hochkern im Raum Britische Inseln/Nordsee/Skandinavien/Nordrußland. Von Nordosten oder Osten einfließende, überwiegend polare und kontinental geprägte Luftmassen (Ost- und Nordostlagen).
- ▶ Annäherung eines kräftigen Hochs von Westeuropa her unter kräftiger Rückseite eines Höhentrog.
- ▶ Stabilisierung einfließender polarer Meeresluft durch großräumige Kaltluftzufuhr. Günstigste Phase nach Abklingen der Schaueraktivität.
- ▶ Im Rahmen einer Westlage zwischenzeitliche Ausbildung eines Hochdruckkeiles über Mitteleuropa hinter einer ostwärts abziehenden Kaltfront.
- ▶ Die Monate April bis August sind von Schichtung und Wetterlage her die bevorzugten Thermikmonate. ◀



© CORNELI FOTO KLEINHANS

**ABHEBEN - SICH SOFORT
WOHL UND SICHER FÜHLEN...**

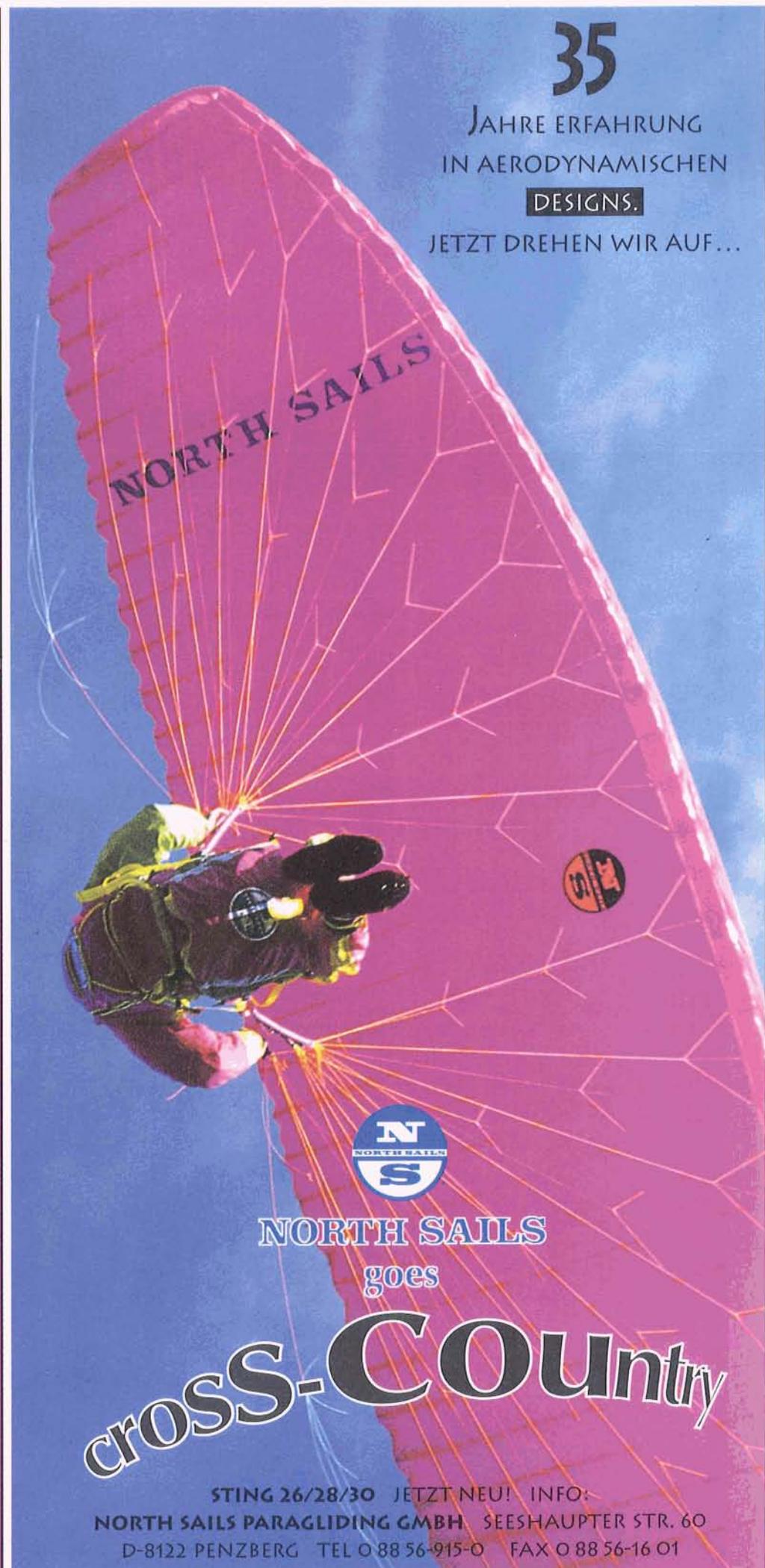
HUSKY
»SUPER KOMFORTGURT«

COCKPIT
»INTEGRALGURT«

FORCE
»ALLROUNDGURT«

CHARLY
Best of Air

Finsterwalder GmbH · Charly Produkte
8959 Seeg-Hitzleried · Am Osterösch 3
Telefon 083 64/1286 und 1751 · Fax 083 64/84 26



35

JAHRE ERFAHRUNG
IN AERODYNAMISCHEN
DESIGNS.
JETZT DREHEN WIR AUF...



NORTH SAILS
goes

cross-COUNTRY

STING 26/28/30 JETZT NEU! INFO:
NORTH SAILS PARAGLIDING GMBH SEESHAUPTER STR. 60
D-8122 PENZBERG TEL 0 88 56-915-0 FAX 0 88 56-16 01

Flachlandflie

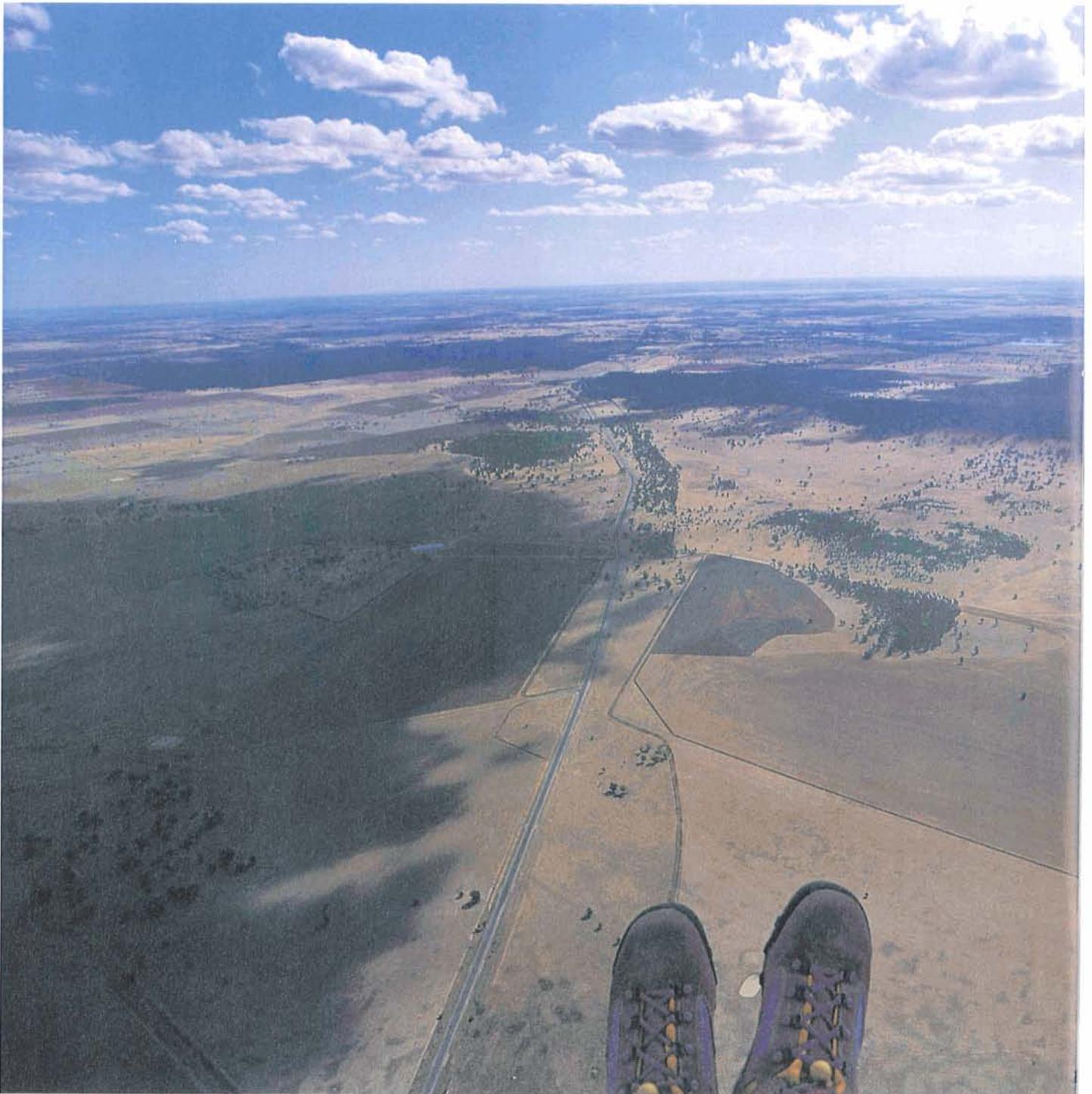


Foto: Xavier Munillo

gen



An die 30.000 Segelflieger gibt es in

Deutschland. Höchstens 10 % davon fliegen in den Bergen. Der Großteil der Streckenflüge wird bei den Segelfliegern im Flachland durchgeführt. Was da alles möglich ist, bewies erst am 16.5.93 Klaus Holighaus mit einem 1000-km-Dreieck in 9 3/4 Stunden, wobei alle Wendepunkte innerhalb Deutschlands lagen. Auch beim Drachenfliegen sind die meisten Flüge über 200 km Flachlandflüge. Bei den Gleitschirmflern geht's zäher, man kommt an die Streckenleistungen in den Alpen noch nicht heran. Um nun die Erfolgsaussichten beim Flachlandfliegen zu verbessern, haben wir einigen sehr streckenflugerfahrenen Piloten 6 Fragen gestellt. Ihre Antworten sollten uns ein paar Kilometer weiterbringen, es müssen ja nicht gleich 1000 sein.



Foto: Michael Weigandt

Die Fragen

- 1 Welche Wetterlagen eignen sich besonders gut für Flachlandstreckenflüge und wie erkennst Du sie ?
- 2 Beim Flachlandstreckenflug ist der richtige Startzeitpunkt durch die niedrigere Ausgangshöhe noch wichtiger als in den Alpen. Wann startest Du ?
- 3 Woran orientierst Du Dich beim Flug, wo sind ideale Abrißstellen der Thermik, wo sollte man besser nicht drüberfliegen ?
- 4 Wo siehst Du den Hauptunterschied des Flachlandstreckenfluges zum Alpenstreckenflug ? Was ist Deiner Ansicht nach schwieriger oder leichter ?
- 5 Hast Du einen besonderen Tip, um die Erfolgsaussichten für Streckenfliegen zu erhöhen?
- 6 Dein weitester und Dein schönster Flug im deutschen Flachland ?

Flachlandfliegen

Bob Aumer

0 Am günstigsten sind Nordostlagen wegen ihrer trockenen Festlandluft, die ersten Tage einer Hochdruckwetterlage und die Rückseite einer Kaltfront. Mit dem sicheren Erkennen für ein bestimmtes Gebiet ist das so eine Sache — sind die Wettervorhersagen doch recht global. Selbstverständlich sind die allgemeinen Wettervorhersagen Voraussetzung, um eine gute Wetterlage zu erahnen. Wenn ich dann einen guten Flugtag erwarte, hole ich mir gezielte Informationen ein, über Wind, Temperaturgradient, Inversionsschicht und Bewölkung. Dann entscheide ich, in welches Fluggebiet ich fahre. Diese Informationen zu bekommen, ist sicher mit einigem Aufwand verbunden — für mich aber besonders wichtig, weil jeder Flug unter der Woche einen wertvollen Urlaubstag bedeutet.

2 Meiner Meinung nach beginnt es schon mit der richtigen Wahl des Geländes, sind wir im Flachland doch sehr vom Wind abhängig. Es macht wenig Sinn auf einen 100-m-Hügel zu gehen, ohne den passenden Wind dazu. Durch die Leistung unserer heutigen Geräte reicht jedoch schon ein relativ schwacher Wind, um sich am Hang halten zu können. Damit ist auch das Problem des Startzeitpunktes bei der geringen Höhe wesentlich kleiner geworden. Der richtige Startzeitpunkt hängt bei mir von den Thermikanzeichen, sprich Wolkenbildung und Ablösungen sowie von der Größe der Aufgabe die ich mir gestellt habe, ab. In der Regel treffe ich meine Entscheidung zum Start, noch bevor ich auf die Rampe oder in die Startgasse gehe, und starte auch dann, wenn gerade keine Ablösung zu erwarten ist, vorausgesetzt die Startbedingung ist sicher.

Sofort nach dem Start nütze ich jede Chance zum Steigen und suche so den Hang nach Ablösungen ab, die mich an die Basis bringen. Ist der Wind zu schwach, um sicher am Hang zu soaren, wird es im Flachland problematisch. Selbst wenn man den optimalen Startzeitpunkt erkennt, kann man meistens nicht starten, weil es gerade an diesem Tag viele Piloten gibt, die endlos lange die Rampe blockieren, um auf ihre persönlich optimale Ablösung zu warten, und somit viele gute Chancen ungenutzt lassen.

Beim Schleppen an der Winde in der Gemeinschaft suche ich mir keinen Startzeitpunkt aus, ich denke es wäre unkameradschaftlich meinen Freunden gegenüber. Mir tut zwar das Herz weh, wenn ich zum besten Zeitpunkt gerade als Windenfahrer dran bin, tue es aber trotzdem gerne, weil ich das gleiche auch von meinen Freunden erwarten kann. Aber sicher ist auch beim Schleppen der beste Startzeitpunkt, wenn Ablösungen abgehen und sich eine Wolke über dem Schleppegelände bildet.

3 Hier könnte ich eigentlich nur wiederholen, was in den einschlägig bekannten Büchern und Berichten steht. Doch

einen Tip kann ich dazu geben. Im Flachland sind die Wolken Schatten am Boden besonders ausgeprägt. An ihnen erkenne ich oft, besonders bei großflächigen Wolken, an welcher Seite Thermik zu erwarten ist, nämlich an der mit den scharfen Konturen. Wenn ich wenig Höhe habe, orientiere ich mich nach dem Boden. Gute Thermikauslöser sind auch Bauern mit Landmaschinen, z. B. beim Heu- oder Getreideernten; mir ist es schon oft gelungen, dort aus geringerer Höhe wieder an die Basis zu kommen.



Bob Aumer überall zu Hause, in den Alpen und im bayerischen Flachland

Die Gebiete, über die man lieber nicht fliegt, wegen ihrer geringen Thermikerwartung, sind besonders tückisch, weil man meist erst durch Erfahrung klug wird und sie so kennenlernt — dabei müssen es nicht mal besonders feuchte Gebiete sein. Hier sind Gespräche mit anderen Piloten nützlich.

4 Beides hat Vor- und Nachteile, ich kann nicht erkennen, daß eines leichter oder schwieriger ist. Sind es im Gebirge die Talwindssysteme, die einen manchmal vorzeitig zu Boden zwingen, wenn man sie nicht genau kennt, so sind es im Flachland Abschattungen und andere Thermikpausen, weil keine Möglichkeit zum Parken an einem im Wind stehenden Hang besteht. Im Gebirge sind die Thermikquellen leichter auszumachen und sie sind auch zuverlässiger. Auf der anderen Seite macht man im Flachland an einem guten Tag spielerisch eine weite Strecke, wenn der Wind mit anschiebt. Dadurch kommt dem Gebirgsflug das Taktieren mit der Fluggeschwindigkeit zur Strecke mehr Bedeutung zu als im Flachland.



Foto: Xaver Marillo

Flachlandfliegen

Landeplätze sind im Flachland kein Thema. Dafür gibt es aber um so mehr Zonen, in die wir nicht einfliegen dürfen. Wir haben wenig Möglichkeiten, mit unserem Kurs weit von der Windrichtung abzuweichen. Deshalb sind Zielrück- und Dreieck-Flüge sicher schwieriger zu machen.

5 Ja, die Freude am Flug bewußt erleben, selbst wenn es noch nicht so klappt. Oft ist bei der Streckenfliegerei auch Glück und Pech mit im Spiel und ganz sicher wird man bald an einem guten Tag in der Luft sein, an dem alles wie von selbst geht und man glücklich über seine geflogene Strecke sein wird.

6 Mein weitester Flachlandflug in einem unserer Vereinsgelände ist 215 km. Mein schönster Flug ist meistens der am nächsten zurückliegende, bei dem ich fehlerfrei flog, egal wie weit.

Sepp Gschwendtner

0 Für mich ist das Flachland meist dann eine Alternative, wenn mir an labilen Tagen die Gewitterneigung in den Bergen zu hoch ist (Gewitter kommen im Flachland meist später, auch ist das Ganze besser zu beurteilen). Auch Tage nach Kaltfrontdurchzug (die Basis in den Bergen ist oft noch zu niedrig) bringen mich an die Winde.

Ganz wichtig für erfolgreiche Flachlandtage mit dem Gleitschirm ist meiner Ansicht nach die geringe Windgeschwindigkeit am Boden. Bei starkem Bodenwind ist es mit dem Gleitschirm nach dem Klinken nahezu unmöglich, anständig zu zentrieren.

Meine Wetterinformationen: Hauptsächlich Teletext Österreich auf 261, die deutschen Segelflugwetterberichte sind im Voralpenland nahezu unbrauchbar. Außerdem mein Windsack vor dem Haus, und vor allem der Blick ab aller Frühe in den Himmel (um z. B. an Wolken den wirklichen Wind und nicht den der Wetterberichte abzuschätzen).

2 Am Durchzug von Ablösungen und deren Zeitabstände erkenne ich, wann es soweit ist, daß die Thermik reicht, um mich in der Luft zu halten. Dann ist es meiner Ansicht nach das Wichtigste, daß längere Zeit, mindestens 15 Minuten, ungehindert die Sonne auf das Schleppgelände einstrahlen kann. Mit Funkverbindung zum Windenfahrer (hier reicht schon CB-Funk) lasse ich mich dann mit der Abrollwinde ziehen bis ich meine (erkenntlich durch stärkeres Steigen), in einem Bart zu sein. Durch Funk lasse ich den Windenschlepp stoppen. Steige ich immer noch, klinke ich, sinke ich, lasse ich wieder weiterschleppen.

Am Starthügel ist ebenfalls die Stärke der Ablösungen mein Richtmaß für die richtige Startzeit. Ganz wichtig ist es nach



Sepp Gschwendtner: Hauptsächlich in den Alpen, manchmal im Flachland

meiner Ansicht, am Fuß des Hanges einen Windsack aufzustellen. Wieder nach Beachtung der längeren Sonneneinstrahlung starte ich dann, wenn mich die Ablösung erreicht. Nun heißt es aber, sofort voll aktiv sein, sich voll auf die Thermik zu konzentrieren und nicht erst Zeit zu verschenken mit Rumnesteln an Sitzgurten, Beinstreckern usw. Gerade bei diesen niederen Starthöhen sind die ersten Meter Höhegewinn besonders entscheidend.

3 Wenn ich hoch bin, orientiere ich mich an den Wolken (hier ist es ratsam, nicht zu dicht an die Basis zu gehen,

Foto: Bernhard Smolke

Flachlandfliegen

weil man sonst total den Überblick verliert). Mit dem Schirm ist es allerdings oft problematisch, vollentwickelte Wolken anzufliegen. Bis man dort ist, zerfallen sie oft, starkes Sinken statt Steigen ist dann das Resultat. Da ist es besser, unter einer Wolke zu parken und erst dann weiterzufiegen, wenn sich in Flugrichtung eine neue Wolke bildet.

Wenn ich tiefer bin, fliege ich bevorzugt Ortschaften, Lichtungen, braune Äcker usw. an, die mir um so besser erscheinen, wenn sie in Senken liegen. Dahinterliegende Waldkanten, Böschungen usw. bringen ideale Abrißkanten. Jedesmal versenkt habe ich mich, wenn ich wohin geflogen bin, wo die Bodenbeschaffenheit zu feucht war. Satt grüne Wiesen oder gar Moorgelände, auch wenn es aus der Luft noch so verlockend hellbraun aussieht, haben mich fast immer zu Boden gebracht. Sehr wichtig ist auch beim Anfliegen von Abrißkanten die Beachtung des Bodenwindes, der oft völlig anders ist als die Hauptrichtung. Mit dem Gleitschirm ist es allerdings einfach, wegen seiner geringen Fluggeschwindigkeit, durch ein paar Testschleifen die Windrichtung und -stärke verlässlich festzustellen.

4 Flachlandfliegen erscheint mir viel schwieriger als das Fliegen in den Alpen, da man nirgends parken kann. Jeder Fehler endet normalerweise mit einem Absauser. Ist es beim Fliegen in den Bergen möglich, sich an einem Hang soarend

so lange zu halten, bis wieder eine Ablösung hochkommt, ist eine Fehlentscheidung in der Flugplanung beim Flachlandfliegen mit dem Gleitschirm eigentlich immer auch mit einer Landung verbunden. Eine zweite Chance gibt es bei unseren geringen Gleitwinkeln und Geschwindigkeiten nicht. Sitzt man allerdings einmal unter der Basis und hat schöne Wolkenreihungen, geht es mit Rückenwind schon ein bißchen anders vorwärts als in den Bergen. Obwohl ich vom Bergsteigen komme, kommt mir das Fliegen im Flachland gefühlsmäßig noch viel mehr als Fliegen vor. Ich fühle mich hier, wenn ich weiterkomme, viel mehr noch als »Flieger«.

5 Mein Tip, um die Erfolgsaussichten zu erhöhen, ist eigentlich nur der, sehr geduldig zu sein. Anders als beim Fliegen in den Bergen heißt es im Flachland, ganz geduldig jedes Zehntel Steigen auszunutzen, Nicht-Sinken ist bereits Steigen. Ich mußte noch nahezu jeden meiner Flachlandflugversuche mit einem Absauser bezahlen, wenn ich zu ungeduldig bei schwachem Steigen vor der Basis bereits den Weiterflug eingeschlagen habe, oder weil ich den Bart verloren hatte und mir das Suchen nach seiner Fortsetzung ersparen wollte.

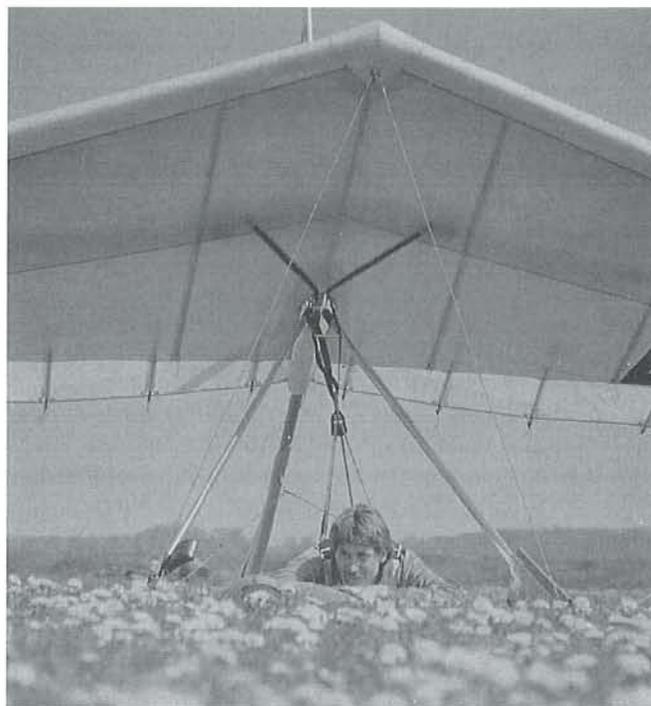
6 Mein weitester Flug im deutschen Flachland war 74 km und mein schönster ein Flug nach dem Start aus der Winde rein in die Berge mit Touch and Go am Brauneck.

Gerd Langwald

1 Für Streckenflüge im Flachland eignen sich Rückseiten-Wetterlagen besonders gut. Die Wetterkarte und der neueste Segelflugwetterbericht in Verbindung mit der eigenen Beobachtung des Himmels und dem Blick aufs Barometer geben mir zu erkennen, ob es ein Flugtag wird. Diese gewisse kräftige Blaufärbung des Himmels und die meistens gegen Mittag einsetzende Cumuluswolkenbildung zeigen mir, daß keine Zeit bis zum Start zu verlieren ist.

2 Beim Windenschlepp hat sich ein Timing gut bewährt, das Thermikanschluß verspricht, wenn der Start bei Annäherung eines Wolkenschattens erfolgt. Da aus unseren 1100 Metern Seillänge bei mäßigem Wind nur eine Klinkhöhe von 200 bis 350 m über Grund resultiert, bleibt keine Zeit, auf die Thermik zu warten. Sie muß da sein, wenn der Schleppvorgang abgeschlossen ist. Ist der Wolkenschatten bis etwa einen halben Kilometer an die Winde herangekommen, gibt der Windenfahrer dies per Funk durch und die Startphase beginnt.

Die Möglichkeit in meiner näheren Umgebung am Starthügel zu fliegen, habe ich nur an der 50 km entfernten Porta Westfalica. Hier kann man allerdings nur bei südlichen



Gerd Langwald ist Streckenspezialist im norddeutschen Flachland



Foto: Michael Wegmann

Winden starten. Bei 15er – 25er Wind kann man hier nach dem Start hervorragend im Aufwind »parken«, um dann in die nächste thermische Ablösung einzukreisen. Nachteilig ist dabei, daß man sich oft zu spät vom Hang löst, da man durch die Möglichkeit des Soarens zu wenig risikobereit ist.

3 Hauptsächlich orientiere ich mich an der Wolkenbildung. Dabei ist wichtig, in möglichst großer Höhe unter der nächsten Wolke anzukommen, um den Thermikschlauch nicht zu verfehlen; also: je höher ich unter der nächsten Cumuli ankommen, desto leichter ist es den Bart zu lokalisieren und zu zentrieren. Erst wenn auf Grund von Flugfehlern der Boden näherrückt, achte ich auf Bodenbeschaffenheit und Abrißkanten. Die bessere Wärmespeicherung von dunklen Ackerflächen, Heidelandschaft und trockenen Mooren läßt das Aufsteigen von Thermikblasen an Abrißstellen vermuten. Auch über Heu- und Getreidefeldern lösen sich während der Ernte in niedriger Höhe gute Thermikbärte.

Kreisende Bussarde, die ohne jeden Flügelschlag Höhe machen, sind sichere Thermikweiser.

Meiden sollte man jede Art von Feuchtgebieten.

4 Wesentlicher Unterschied zum Bergstart in den Alpen ist das organisatorische Problem für den Windenstart im

Flachland. Der Windenfahrer und ein Startleiter müssen auf Abruf zur Stelle sein, der technische Aufwand für eine funktionierende Winde ist hoch, Funkgeräte und Seilrückholfahrzeuge müssen o.k. sein.

Mit größtes Problem gegenüber einem Bergstart in den Alpen ist das Finden der Thermik in relativ geringer Höhe von 200 – 300 m über Grund. Allerdings kann der Start in kurzer Zeit wiederholt werden (jedoch nur bei einer kleinen Anzahl wartender Piloten), was beim Bergstart nicht ohne weiteres möglich ist. Von der Winde aus gelingt es oft nicht – auch unter besten Bedingungen – aus der geringen Ausklinkhöhe einen Aufwind zu finden, da nur sehr wenig Zeit für die Thermiksuche bleibt. Dafür hat man am Berg sofort nach dem Start meistens 1000 und mehr Höhenmeter zur Verfügung. Ein erfolgreicher Streckenflug aus der Winde bedeutet hohen organisatorischen Aufwand und ist oftmals schwierig, da es keine Bergflanken gibt, die im günstigen Winkel von der Sonne angestrahlt werden und spätnachmittags noch Wärme abgeben könnten.

Geschlossene Aufgaben, die keine weiten Rückholwege verursachen, sind wegen der Windkomponente im Flachland nur äußerst selten zu erfliegen. Allerdings bedeutet Rücken-

Flachlandfliegen



wind wiederum schnelles Vorwärtskommen bei Zielflügen in Windrichtung.

5 Bei entgegenkommenden Wolkenschatten ist meist ein guter Startzeitpunkt gegeben. Der kühle Schatten löst am Boden liegende Warmluft ab, die dann aufsteigen kann. Um effektiv zu fliegen, müssen gleich zu Beginn eines Streckenfluges verschiedene Einflußfaktoren verarbeitet und umgesetzt werden. Das heißt: Schon während der Einstiegsbart erflogen wird, muß der weitere Weg durch eine sich aufbauende Wolke markiert sein. Noch wichtiger als das Erreichen der Basis ist die Beobachtung des Luftraumes nach thermischen Aktivitäten in Flugrichtung. Auch hier ist ein Wolkenschatten am Boden oftmals Auslöser für Thermik.

Im übrigen bedeutet Streckenfliegen ein ständiges Training. Dabei darf auch öfteres »Absaufen« nicht entmutigen. Vielmehr sollte es dazu dienen, über eigene Fehler nachzudenken, um diese beim nächsten Mal zu vermeiden.

6 Mein weitester Flug war Freie Strecke 226 km im April 92: Bahrenborstel/Krs. Diepholz — Barchfeld/Thüringer Wald. Mein schönster war ein 76-km-Dreiecksflug im Juli 90: Porta Westfalica — Echte — Espelkamp — Porta Westfalica (leider beim XC-Cup nicht anerkannt, da das Startfoto nicht aus dem Sektor heraus fotografiert wurde). Und auch die beiden Streckenflüge in die ehemalige DDR (jeweils über 200 km im April 91 und April 92).

Til Matschoss

0 Prinzipiell eignen sich Nord-Ost-Lagen, die erfahrungsgemäß auch meteorologischerseits relativ gut vorhersehbar sind. Was aber immer wieder offensichtlich unvorhersehbare Überraschungen bereitet: Wieweit das zum Hoch in Norden dazugehörnde Italientief mit Wolkenfeldern über die Alpen schwappt und den ganzen Osten des Bayerischen und Oberpfälzer-Waldes in Staulage bringt. Dann fliegen die Kameraden weiter nördlich Rekorde und die Flachlandflieger im Süd-Osten sitzen unter ligurischen 8/8.

Auch lohnen sich die Rückseitenlagen bei Nord-West- Wind bzw. ein entsprechendes Zwischenhoch. Bei kleinräumigen Wettergeschehen ist dann die Streckentauglichkeit schwer vorhersehbar. Es lohnt sich in so einem Fall, auch die Vorhersagen nicht-beamteter Meteorologen anzuhören, da hier Unsicherheitsfaktoren offensichtlich besser erkannt und auch zum Ausdruck gebracht werden (z. B. wird bei Privatsendern wie Antenne Bayern die Niederschlagswahrscheinlichkeit in Prozent angegeben). Man sollte auch immer über Radio und Telefon anhören, wie das Wetter zur Stunde in der Gegend ist, »wo es herkommt«, sowie Fliegerkameraden dort anrufen.

Bei flacher Druckverteilung am 1. bis 2. Tag einer Hochdrucklage glühen die Flachlandtelefonleitungen hauptsächlich wegen der Wahl des Starthügels, weil oft niemand weiß, wie sich der regionale und überregionale Wind einspielen wird (siehe unten). Auch einen Genußstreckenflieger stört es schrecklich, am falschen Berg gewartet zu haben.

2 Zum Windenschlepp habe ich zu wenig Erfahrung (u. a. weil Berge seltener kaputtgehen als Winden).

Da die meisten Kriterien, die im vorletzten Info beschrieben worden sind, auch im Flachland gelten, brauchen sie nicht wiederholt zu werden. Zusätzlich sind die Windfahnen bzw. Windsäcke am Landeplatz im Flachland meistens vom Startplatz aus eine sichtbare Hilfe zur Startentscheidung, wenn sie schön in Richtung Rampe zeigen.

Natürlich sollte man die regionalen Besonderheiten kennen oder erfragen, z. B. gibt es einige Startplätze im Altmühltal und Bayerischen Wald, die oft schon um etwa 12.00 Uhr ausreichende Thermik abgeben, an anderen dagegen, wie z. B. dem Kaitersberg, säuft man in aller Regel vor 14.00 bis 15.00 Uhr ab (bedingt durch die Bodenbeschaffenheit usw.).

Wer von seiner Rückholerin noch geliebt wird, kann an Autobergen, wo man rasch wieder oben ist, natürlich eher frech sein und einen frühen Startversuch unternehmen.

3 Darüber steht ja bereits viel in Büchern und Artikeln wie von Helmut Denz oder Michael Weingartner. Gerade in unbekanntem Gelände sind alle Faustregeln besonders wichtig (z. B. im oberen Drittel der Konvektionshöhe die nächste Wolke anzupeilen, darunter sich aber schon am Boden zu orientieren, hier die thermische Ergiebigkeit der verschiedenen Böden und Abrißstellen beurteilen lernen usw.). Man sollte sich solche Faustregeln immer wieder durchlesen.

Im Bereich unserer »Hausstrecken« hinter unseren Hausstartplätzen ist es interessant, die Ausnahmen von solchen Faustregeln zu kennen, also sich wiederholende Besonderheiten zu merken. Hier findet sich eine Rechtfertigung unserer unermüdlichen Fliegergespräche (wovon unsere Frauen Opern singen können). Uns allen sind solche Besonderheiten schon aufgefallen, aber ein

® airplay
shirts

83539

wave graphics
graben 7
d-83539 pfaffing
tel. 0 80 39 / 38 37
fax 0 80 39 / 35 54

Flachlandfliegen

Fliegerleben (selbst wenn man immer eingehängt war und nur Gütesiegelgeräte geflogen hat) reicht nicht aus, um zuverlässig zu erkennen, was nicht nur Zufall war. Also sind wir hier auf ständigen Informationsaustausch angewiesen.

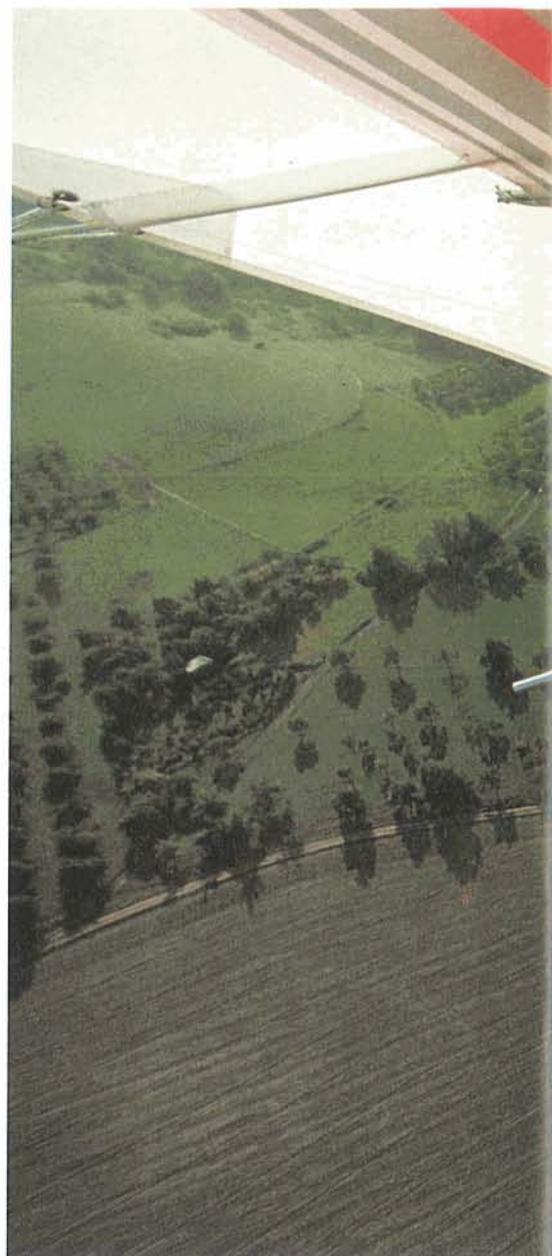
Wenn auch nicht alle Segelfliegerkenntnisse für uns zutreffend sind, eines ist sicher: Sie wissen genau, wo im Zweifelsfall (wenn keine Traumwolken die Strecke markieren) öfter und wo selten Thermik zu finden ist. Beispielsweise waren Streckensegelflieger aus sechs verschiedenen Clubs in Cham, Arnbruck, Straubing, Deggendorf, Vilshofen und Eferding/Österreich so freundlich und haben — ohne voneinander zu wissen — auf durchsichtigen Folien über derselben Landkarte thermisch gute und schlechte Gebiete von der Oberpfalz und Niederbayern bis Oberösterreich (also auch Nordwest nach Südost) markiert. Übereingehalten haben sich die Bereiche fast immer gedeckt (und waren andererseits nicht immer identisch mit Erwartungen nach dem Betrachten von Reliefkarten oder bereits existierenden Thermikkarten).

4 Die Unterschiede Flachland/Alpen gleich am besten an Hand der Vor- und Nachteile:

Vorteile des Flachlandflugs sind in der Regel bessere Landemöglichkeiten und weniger Überraschungen durch Talwindsysteme. Ermüdende Fahrten in die Alpen spart sich, wer im Flachland wohnt.

Ein Nachteil im Flachland ist (außer beim Schlepp) die Abhängigkeit von schon geringem regionalem bzw. überregionalem Wind, der — wenn man am falschen Startplatz ist — sowohl den Start als auch den thermischen Anschluß erschwert und leider oft genug von den Vorhersagen abweicht (z. B. geschieht es oft, daß bei Zwischenhocheinfluß im Altmühltal noch Südwest-Wind weht, während im Bayerischen Wald Südost-Wind herrscht — aber auch darauf ist eben nicht immer Verlaß). Weiterer Nachteil: Die Orientierung ist in unbekanntem Gelände erschwert.

An Tagen mit Wolken thermik werden »blaue Löcher« leicht zum Verhängnis (in Alpen und Mittelgebirgen sind solche Gebiete an sonnenbeschienenen und angeblasenen Hängen noch eher überwindbar). Bekannt sind die Probleme mit der Inversion bei »älterem Hochdruck«. Bei frischem Hoch-



druckeinfluß kann es uns im Flachland — besonders im Sommer — aber auch schlecht gehen, ebenso bei Südwest- und Südlagen: Warmluft liegt über der Landschaft, hoch darüber schöne Cumuli. Der Segelflugwetterbericht hat gute Thermik angesagt, was die Segelflieger dann abends auch oft bestätigen. Aber wir Drachenflieger saufen ab, weil die Steigwerte innerhalb der für uns erreichbaren Höhe nach dem Start und aus der Winde zu schwach sind (und UL-Schlepp hat nicht jeder). Es wäre schön, wenn meteorologischerseits dieses Problem erkennbar gemacht und gemeldet werden könnte (keine Angst, es fahren dann nicht immer gleich alle in die Alpen).



Foto: Michael Wieringmeier

5 Streckenflugneulinge sollten sich an Kameraden orientieren, diese vor sich starten lassen, sich unterwegs an nicht zu schnell fliegende Genußstreckenflieger anhängen und die Hemmungen vor Außenlandungen überwinden: Wer nicht unnötig riskiert, hat bei der Außenlandung in der Regel größere und hindernisfreie ebene Flächen zur Auswahl. Bei jedem Flug die Bodenwindverhältnisse beurteilen und dies trainieren. Sich von schlechten Wettervorhersagen nicht einschüchtern lassen; wie gut ein Tag wirklich ist, weiß man immer erst abends.

6 Mein weitester Flug reichte etwa 170 km. Die Frage nach dem schönsten ist schwer zu beantworten, wenn einem so vieles gefällt, z. B. Fliegen bei relativ kräftigem Höhenwind unter Wolkenstraßen, oder das seltene Glück, in hügeligem Gebiet bei Blauthermik die Inversion zu übersteigen und sich die Schwebestoffe einmal von oben anzuschauen. Die Einsamkeit bei Alleinflügen, aber auch das Fliegen zusammen mit Kameraden oder den eigenen Söhnen (solange sie aviatischen Anstand bewahren und dem Papi nicht dauernd das Achterliek zeigen).

Flachlandfliegen



Michael Weingartner

O NO-Lagen sind für lange Streckenflüge am ergiebigsten, da eine ständige Zufuhr frischer labiler Luft gewährleistet ist. Aber auch SW, W bis NW, N-Lagen erlauben weite Streckenflüge. Schwachwindige Tage, wie wir sie in unserer Gegend vorletzten Sommer hatten, sind für geschlossene Aufgaben gut.

Wie erkennt man gute Lagen? Daran, daß die Segelflug-

wetter-Ansage ständig besetzt ist und am kommenden Tag alles von tollen Rekorden schwärmt. Das ist das zuverlässigste Zeichen für eine gute Lage. Und ganz im Ernst: Eine NO-Lage daran, daß der Wind aus NO bläst, meistens ein Hoch in der Gegend vom Ärmelkanal liegt und ein Tief südlich der Alpen. Wenn die Achse des Hochdruckgebietes dann noch geneigt ist mit der Höhe, dann hält die Kaltluftzufuhr auch in der

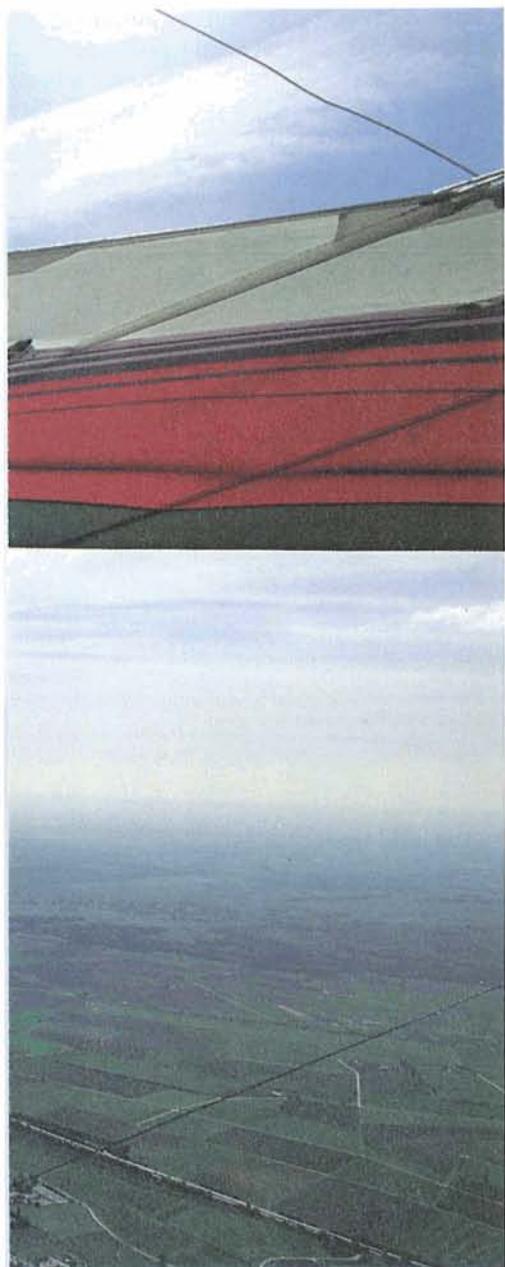


Foto: Michael Weingartner

Allrounder Michael Weingartner

Höhe weiterhin an und damit bleibt die Luft labil und ... und wer bei der Segelflugwettervorhersage durchkommt, zu guterletzt meine ich, der kann sich die ganze Arbeit mit Faxen der verschiedenen Druckkarten etc. ersparen.

2 Wenn sich Cu's bilden, ist die Sache klar: Es kann gestartet werden, vorausgesetzt, die Wolken sind etwa 1.200 Meter über Grund. An guten Tagen kann das schon um 11.00 Uhr

sein. Unter dieser Höhe, wohlverstanden über Grund, scheint mir die Aussicht auf Erfolg ziemlich gering.

Bei Blauthermik etwa ein halbe bis eine Stunde nach Thermikbeginn, zu erkennen an spürbaren Ablösungen. Mein Tip: Wenn ein Winddummi hochkommt, dann geht's auch für den Streckenflieger.

3 Wenn Du tief bist, orientierst Du Dich nach dem Boden, wenn Du hoch bist, nach den Wolken. Im unteren Drittel ist fast ausschließlich der Boden relevant. Aber natürlich, vorausgesetzt, es bleibt überhaupt die Wahl, wählt man die Route, über der auch Cumuluswolken stehen; hier ist ganz sicher auch Thermik. Wenn Du hoch bist, kannst Du den Boden weitgehend vernachlässigen und falls Du am Bodensee oder ähnlichem angelengt bist, mußt Du die Taktik schnell ändern — wirklich!

Der Gedanke beim Suchen nach Thermik im Bodenbereich ist: Wo kann sich ein Warmluftpaket bilden; wo wird dieses durch den Wind hingeschoben; wo löst es sich vom Boden ab. Reichmann hat einmal geraten: In Gedanken am Boden spazieren gehen; und es ist uns allen klar, daß es im dichten Laubwald kühler ist als auf dem Parkplatz vor einem Einkaufszentrum, auf einem Spargelfeld heißer als in einer sattgrünen Wiese. Aber: Wie war das noch mal: Abends, wenn die Sonne nicht mehr einstrahlt, war es dann nicht umgekehrt? Waren da nicht die Stellen, die vorher zu feucht waren, die besseren, weil hier die Wärme gespeichert wurde, während sie über dem Kartoffelacker verpuffte, waren da nicht die Wälder besser als die ... mein Gott: Probieren — und viel Spaß dabei. Ach ja, wohin schiebt der Wind die Heißluft: An die Waldränder, an die Bahndämme, an Autobahnen, und wenn die heiße Luft über kalte Luft — die möglicherweise über einem See liegt — geschoben wird, dann löst sich die warme Luft auch hier vom Boden. Aber da war doch noch das Strohfeuer, über dem sich die Warmluft sowieso nach oben bewegt, und die nimmt auch die Warmluft mit, die in der Umgebung lagert. Aber noch mal ein Zitat von Reichmann: Man stellt sich den Boden so vor, wie umgekehrt die Decke in der Dusche. Garantiert ist an der Stelle, an der das Wasser von der Decke tropft auch eine Unebenheit zu finden. Also: Schauen, wo könnte die Thermik vom Boden »tropfen«?

4 Natürlich ist das Fliegen im Flachland leichter als im Gebirge. Der Grund liegt ja auf der Hand: Es stehen keine Berge herum, denen man ausweichen müßte, und keine Berge, die die Luft schon bei ein bißchen Wind verwirbeln. Nein, ich denke, es ist einfach anders: Manchmal genauso schön, meistens sicherer, manchmal leichter, manchmal schwieriger, aber fast immer ist es bequemer: Sei es wegen der geringen Turbulenzen, sei es wegen der schnelleren Rückholwege, sei es wegen der endlosen Landeplätze. Aber leider sind die guten Tage im Flachland gezählt; wenigstens, wenn

Flachlandfliegen

man das Ergebnis eines Fluges in Punkte umrechnen muß. Sollte man unter »Gut« allerdings etwas anderes als lediglich Strecke x Faktor verstehen, dann ist das Streckenfliegen im Flachland eine schöne Herausforderung. Im Flachland ist die Offene Strecke die Domäne der Streckenjäger: Mit 3 Bärten 150 Kilometer, na bitte, gibt's sowas im Gebirge?

5 Der besondere Tip für gute Erfolgsaussichten: Lerne ein nettes Mädchen kennen. Am besten eines, das keine Flausen im Kopf hat; nichts mit Disco oder schönem Essengehen oder Klamotten oder bei schönem Wetter am Badensee liegen oder im Cabrio durch die Gegend gondeln oder relaxen oder ähnlich nutzloses Zeug. Dann mache ihr klar, daß Streckenfliegen so ziemlich das Nonplusultra eines irren Typs ist und sie die sehr verantwortungsvolle Aufgabe hat, Dich von nun an abzuholen. Dann machst Du sie unbedingt mit dem Umgang mit Funkgeräten, Himmelsrichtungen, Vorwahlnummern von Nachbarländern, und später auch mit dem Zusammenpacken von Flugdrachen vertraut. Wenn Du Dir diese In-

frastruktur geschaffen hast, dann üben, üben, üben und Dir immer einreden: Die permanenten Absauer sind der Weg zum Erfolg.

6 Mein weitester Flug: 250 Kilometer, vom Donnersberg/Pfalz bis weit nach Frankreich hinein.

Und der schönste Flug? Siehst Du, sobald sich das nicht mehr mit einer nüchternen Zahl ausdrücken läßt, wird's kompliziert. Vielleicht der, bei dem mich Dorit irgendwo bei Baden-Baden aufgelesen hat — nein, das war nicht der Flug, da war es einfach schön, von der Freundin abgeholt zu werden. Ja, vielleicht war es der, bei dem ich schon nach 50 Kilometern gegessen habe und Walter dafür 140 gepackt hat. Mein Gott, das war was: Sein erster Streckenflug und dann so weit, und wir — Aido, Chris und ich — holen ihn ab, versumpfen bei der hilfsbereiten Familie und kommen erst in der Morgendämmerung nach Deutschland zurück. Ja, da waren wir die Größten. Du siehst, man kommt vom Hundertsten ins Tausendste bei dieser Frage. ▢

Die wichtigste Maxime eines Superklasse-Schirmes: Seinem Piloten soviel Spaß machen, daß er, soeben gelandet, dem nächsten Start schon wieder entgegenfiebert. Spaß am Handling, Spaß an der Leistung und die Freude, mit einem sicheren Gefühl in der Luft zu sein. Dem anspruchsvollen Genußflieger bietet AILES DE K mit dem SPYDAIR und dem FLYAIR in der Superklasse zwei unterschiedliche Konzepte, um den verschiedenen Pilotenwünschen bestmöglich gerecht zu werden. Weitere Informationen und Probefliegen bei Ihrem AILES DE K-Fachhändler.

TECHNISCHE DATEN

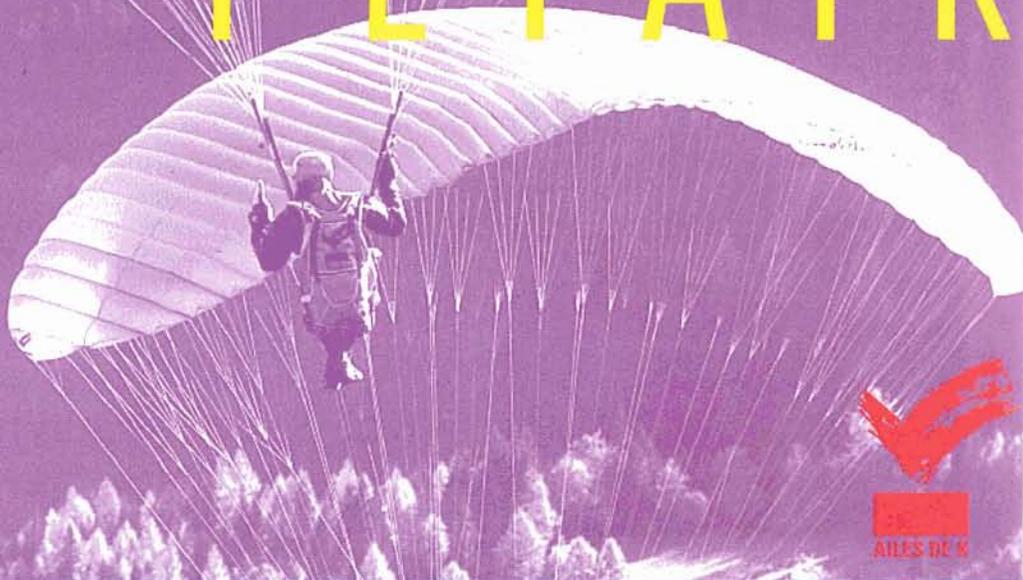
SPYDAIR 38	25 qm	DHV *	GZ 7+
SPYDAIR 42	29 qm	DHV *	GZ 7+
SPYDAIR 44	32 qm	DHV *	GZ 7+
FLYAIR 950	25 qm	DHV 1-2 G	GZ 6,5+
FLYAIR 1000	27 qm	DHV 2 G	GZ 6,5+
FLYAIR 1100	29 qm	DHV 2-3 G	GZ 6,5+

*z. Zt. im DHV-Testverfahren, Zulassung für alle Gurtzeuge

SPYDAIR

DIE SUPERKLASSE VON AILES DE K

FLYAIR



AILES DE K

Das Versicherungsprogramm

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 berechnete Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekennzeichnung. 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 Selbst-

beteiligung (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: Verfünffachung 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.

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

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.



Sicherheitsmitteilung **Rettungsgeräte Charly Produkte**

Von der Firma Finsterwalder GmbH, Charly Produkte, wurden zum Verschließen der Rettungsschirm-Container Splinte verwendet, bei denen es in einzelnen Fällen zu Materialermüdungen gekommen ist. Die betreffenden Splinte sind oben abgebildet. Die Piloten werden aufgefordert, die Splinte an ihren Rettungsgeräten zu überprüfen. Die Firma Finsterwalder GmbH, Charly Produkte, tauscht die Splinte kostenlos aus.

Betroffene Piloten wenden sich an Firma Finsterwalder GmbH, Charly Produkte, Am Osterösch 3, 87637 Seeg, Telefon 08364/1286.

Firma Finsterwalder
Charly Produkte

Sicherheitsmitteilung

Schleppklinik SKYTEC

Die bis März 1993 ausgelieferten Schleppklinken SKYTEC dürfen nur so montiert werden, daß sich der Auslösehebel in Flugrichtung gesehen rechts befindet (= Betrieb für Rechtshänder). Die ab März 1993 ausgelieferten Klinken können wahlweise auch von Linkshändern benutzt werden. Eine Umrüstung der älteren SKYTEC B Klinken kann kostenlos beim Hersteller erfolgen!

Firma Skytec

Sicherheitsmitteilung

Schleppklinik Müller BMK 1000

Bei der Schleppklinik Typ Müller BMK 1000 kann es bei seitlichem Seilzugwinkel zu selbständigen Öffnungen des Klinkenhebels kommen. Um dies zu verhindern, bietet der Hersteller Bernd Müller, Triebsdorfer Straße 23, 96253 Untersiemau, Telefon 09565/1277 kostenlos eine Umrüstung an.

Für die nicht umgerüsteten Klinken ist der Betriebstüchtigkeitsnachweis erloschen. Sie dürfen nicht benutzt werden.

DHV-Technikreferat

Sicherheitsmitteilung

Schleppseile und Seilfallschirme

Der DHV weist darauf hin, daß nur solche Schleppseile und Seilfallschirme benutzt werden dürfen, die in Verbindung mit dem Schleppsystem geprüft und zugelassen wurden. Bei Benutzung anderer Teile ist die Betriebssicherheit nicht gewährleistet.

Informationsbüro für Winden- und UL-Schlepp

Sicherheitsmitteilung

Montage von Rettungsgeräten

Rettungssysteme dürfen beim Schleppen nicht vor der Brust des Piloten befestigt werden! Es besteht die Gefahr, daß im Notfall die Schleppklinik und das Schleppseil die Auslösung und Öffnung des Rettungssystems behindern.

Informationsbüro für Winden- und UL-Schlepp

Tödliche Hängegleiter-Unfälle

Neustadt Gleve — Am 3.4.1993 verunglückte der erfahrene A-Pilot Ove Peters beim Windschlepp mit einem Foil 160 B tödlich. Weil der Drachen sich aufschaukelte, kappte der Windenführer das Seil. In der anschließenden Freiflugphase mit hoher Fahrt und mitgezogenem Schleppseil-Rest verstärkte sich das Aufschaukeln weiter, bis der Pilot mit Rückenwind aufschlug. Der Seilfallschirm, eine nichtzugelassene Neukonstruktion der Firma Wesselmann, blähte sich im Freiflug teilweise auf und hat möglicherweise das Flugverhalten des Drachens mitbeeinflusst.

Saarmund — Am 14.4.1993 verunglückte die Flugschülerin Bettina Gerch mit ihrem Gerät Funfex tödlich. Nach einem normalen Schleppvorgang hatte die Flugschülerin in ca. 30 m Höhe ausgeklinkt und flog in Richtung Startstelle. Im Landeanflug leitete die Flugschülerin eine zu steile Linkskurve ein, dabei kam es zum Strömungsabriß. Sie konnte das Fluggerät vor dem Boden nicht mehr abfangen und schlug aus ca. 10 m Höhe auf.

Neumagen/Drohn — Am 25.4.1993 stürzte der A-Pilot Elmar Baldes nach einem mehrstündigen Soaringflug bei einer Kollision mit einem anderen Hängegleiter aus ca. 100 m Höhe ab und zog sich beim Aufprall am Boden tödliche Verletzungen zu. Er hat sein Rettungsgerät nicht betätigt. Die in die Kollision verwickelte Drachepilotin konnte ihr Rettungssystem



auslösen und überstand den Unfall.

Erlau — Am 8.5.1993 streifte der B-Pilot Günter Käshammer beim Soaren eine Buche, blieb einige Sekunden daran hängen und stürzte dann kopfüber zu Boden. Beim Aufschlagen erlitt er tödliche Kopfverletzungen. Günter Käshammer hatte im letzten Jahr ca. 3 Flüge durchgeführt. Diemelstadt — Am 13.5.1993 verunglückte der Flugschüler Sander van den Akker beim Schleppstart mit seinem Hängegleiter La Mouette Atlas 16. In 3 — 5 m Höhe kurz nach dem Start drehte der Hängegleiter nach rechts ab. Der Windenführer nahm sofort die Zugkraft heraus und kappte dann das Schleppseil. Der Flugschüler blieb in der Rechtskurve und schlug mit Rückenwind auf. Er hatte 1990 mit seiner L-Schein-Ausbildung begonnen und sie im Frühjahr 1993 abgeschlossen.

Ungewollte Rettungsgerät-Öffnung

Bei einem meiner Windenschleppflüge ist mir folgendes Mißgeschick unterlaufen, wovon ich glaube, daß auch andere Gleitschirmflieger von meiner Erfahrung profitieren können.

Mit meinem Paratech P 21/27 bin ich am 16.05.93, auf unserem Übungsgelände in Künsebeck auf ca. 150 Meter Ausklinkhöhe geschleppt worden. Die äußeren Wetterbedingungen waren an diesem Tag optimal. Nachdem ich das Schleppseil ausgeklinkt hatte, versuchte ich

— wie immer — mich unter Zuhilfenahme der rechten Hand (bedingt durch meine Rechtshändigkeit) bequem in das Gurtzeug zu schieben, wobei ich die beiden Bremschlaufen dazu in die linke Hand nehmen mußte. Ein Vorgang, den ich davor schon oft durchgeführt habe (ca. 80 Bergstarts und 50 Windenschleppflüge bisher). Bis dahin für andere GS-Piloten auch nichts Neues. Das Besondere am P 21 ist allerdings, daß bei dem dazugehörigen speziellen Gurtzeug das Rettungsgerät hinten auf dem Rücken in einer Tasche befestigt ist und sich der Öffnungsgriff rechts unterhalb, in der Nähe des Sitzbrettes, befindet. Bei meinem Versuch also, das Sitzbrett etwas nach vorne zu schieben, bin ich abgerutscht und zwischen Daumen und Zeigefinger an der Öffnungsschleife hängengeblieben, was dann die ungewollte Auslösung des Rettungsgerätes zur Folge hatte.

Wer schon einmal ein Sicherheitstraining absolviert hat, kann nachvollziehen, wie unsanft doch eine Landung mit dem Rettungsgerät ist. Sicherlich kam mir auch hierbei der Umstand zugute, daß das »Manöver« sich im Flachland abspielte und nicht an eventuell gefährlichen Felshängen. Fazit hieraus: Wenn schon, um eine bequeme Sitzposition zu erzielen, eine Hand dazu benutzt werden muß, dann grundsätzlich die von der Öffnungsschleife abgewandte Seite nehmen.

Matthias Lippmann

Sicherheitshinweise für Gleitsegelschlepp

Grundsätzlich Sicherheitsstart

Die heutigen Gleitschirme müssen generell mit dem flachen Sicherheitsstart geschleppt werden. Dies beugt am wirksamsten der Sackfluggefahr nach der Startphase und der Verletzungsgefahr des Piloten bei einem Seilriß oder einer Fehlklinkung vor.

Sackflug durch Leinenveränderung

Nasse Gleitsegel neigen teilweise direkt nach dem Start zum Sackflug. Häufige Ursachen für einen Sackflug aber sind Leinenveränderungen und, damit verbunden, eine unerwünschte Anstellwinkelerhöhung. Waren die Fangleinen naß, besteht besonders bei Dyneemalleinen die Gefahr der Schrumpfung um mehrere Zentimeter, wenn sie wieder getrocknet sind. Die A- und B-Leinen dehnen sich bei Belastung schnell wieder, die C- und D-Leinen bleiben verkürzt.

Der Pilot kann als Präventivmaßnahme von Zeit zu Zeit, besonders aber wenn das Gleitsegel naß wurde, die Tragegurte irgendwo fest einhängen und die getrockneten Fangleinen oben an den Flares mit ca. 20 kg ziehen. So kann er die relativ schwach belasteten C-/D-Leinen wieder bis zur Originallänge strecken und die Sackfluggefahr mindern bzw. verhindern. Unabhängig von Feuchtigkeit kann die höhere Belastung beim Schleppbetrieb die vorderen Leinen überstrecken, mit der gleichen Folge: Erhöhung des Anstellwinkels.

Als wichtigste Vorsorgemaßnahme gegen alle unerkannten Leinenveränderungen ist häufiges Nachmessen an Hand des Typenkennblattes in regelmäßigen Abständen notwendig.

Konstruktive Ursachen

In letzter Zeit wurde vereinzelt festgestellt, daß einige der modernen Hochleistungsschirme mit extrem langen Fangleinen bei unsachgemäßer Windenbedienung (starkes Wegziehen beim Start ohne Startlauf) leicht in den Sackflug geschleppt werden können.

Dazu ist generell zu bemerken: Jedes Gleitsegel kann durch zu viel Zugkraft in der Startphase regelrecht in den Sackflug »gerissen« werden. Es liegt also hauptsächlich an der richtigen Windenbedienung, wie ein Schlepp-Pilot gestartet wird. Pilot, Windenführer und Startleiter sollten deshalb besonderes Augenmerk auf das einwandfrei gefüllte, wirklich über dem Piloten stehende Gleitsegel legen. Erst dann, und wirklich erst dann, darf der Windenführer gefühlvoll die Zugkraft erhöhen und den Startvorgang durchführen.

Der Pilot muß beim Schleppstart seinen Startlauf, wie er ihn vom Bergstart her gewohnt ist, mitlaufen können! Hier ist der sensibilisierte Windenführer gefordert! Bei Windstille, wie auch bei Starkwindverhältnissen muß er die dafür richtige Technik anwenden und beherrschen:

Bei Windstille muß der Windenführer beim Aufziehen des Gleitsegels den Piloten mit etwas mehr Zugkraft unterstützen. Nach dessen Kontrollblick wird er die Zugkraft erhöhen, um ein Über-

holen des Schleppseils bzw. ein Hineinlaufen in das Schleppseil durch den Piloten zu verhindern.

Der Startlauf erfolgt dann mit kontinuierlicher Zugkraft-erhöhung. Das Gleitsegel befindet sich während des Startlaufs noch über dem Piloten.

Erst nach dem Kommando »Start« wird die Zugkraft weiter dosiert erhöht, um einen flachen Sicherheitsstart durchzuführen. Der Pilot hängt dann während der gesamten Steigflugphase leicht vor seinem Gleitsegel.

Bei starkem Wind (> 15 km/h, bis max. 2/3 der erfliegbaren Eigengeschwindigkeit) bedeutet dies für den Windenführer, daß er bei dem Kommando »Fertig«, den Piloten mit ganz schwacher Zugkraft beim Aufziehen des Gleitschirmes unterstützt. Er muß damit rechnen, daß der Pilot beim Aufziehen kurzzeitig rückwärts läuft.

Steht dann der Schirm über dem Piloten, darf bei diesen Windgeschwindigkeiten die Zugkraft nur allmählich und sehr dosiert erhöht werden.

Der Pilot sollte auch bei stärkerem Gegenwind zumindest den Startlauf andeuten und nicht katapultartig aus dem Stand nach oben gerissen werden.

Auf gar keinen Fall darf der Pilot stark nach vorne gezogen werden! Würde der Pilot sich vor dem Gleitsegel befinden, verkürzt er dadurch so ungewollt die hinteren Fangleinen und erhöht den Anstellwinkel und damit auch die Sackflugtendenz seines Gleitsegels.

Am häufigsten tritt der Sackflug während der Startphase oder kurz nach dem Abheben, aber fast immer unterhalb der Sicherheitshöhe auf.

Bleibt das Gleitsegel nach dem Aufstellen und während des Startlaufs hinter dem Piloten zurück, besteht die Gefahr, daß bereits während der Abhebe-Phase die Kappe weiter nach hinten kippt und in den Sackflug übergeht.

Erkennen und Reagieren

Der Pilot wird den Sackflug trotz des spürbaren Seilzuges erkennen durch

- ▶ fehlenden Höhengewinn,
- ▶ eine merkliche Vorwärts-Abwärtsbewegung,
- ▶ veränderte Windgeräusche

Schaut er nach oben zu seinem Segel, bemerkt er, daß es ungewöhnlich weit hinter ihm hängt, aber noch gefüllt ist.

Die richtige Pilotenreaktion:

- ▶ Der Pilot darf in dieser Situation auf gar keinen Fall ausklinken! Ein fataler Pendler wäre die Folge.
- ▶ Er muß sich im Gurtzeug aufrichten und laufbereit sein. Nur ein aufrichteter Pilot kann sich im Notfall auch abrollen. Ein Sitzenbleiben im Gurtzeug führt häufig zu Becken- oder Wirbelverletzungen.
- ▶ Der Pilot darf auf keinen Fall bremsen (Stallgefahr!)

Der Windenführer erkennt den Sackflug:

- ▶ Das Gleitsegel hängt erkennbar weiter als beim Normal-schlepp hinter dem Piloten.

- ▶ Die sichtbare Fläche der Kappe ist größer und der Schirm steigt während des Schleppts nicht mehr; vielmehr wird er nach unten gezogen!

Reaktionen des Windenführers

- ▶ Der Windenführer darf in dieser Situation niemals kappen oder plötzlich die Zugkraft wegnehmen. Ein fataler Pendler wäre die Folge.
- ▶ Der Windenführer muß durch dosierte Seilzugkraft den Piloten unter Zug »landen«, d. h. er kompensiert den durch das Gleitsegel erhöhten Widerstand gefühlvoll durch die Seilzugkraft.

Wichtig: Die Zugkraft darf nicht zu hoch sein, damit aus dem Sackflug kein »Stall« wird.

Sollte der Sackflug in größeren Höhen (oberhalb der Sicherheitshöhe von 50 m GDN) einsetzen, ist vom Piloten die Standardausleitung aus dem Sackflug anzuwenden. Das heißt, es müssen beide A-Tragegurte nach vorne gedrückt werden, um einen kleineren Anstellwinkel zu erreichen. Der Pilot muß vorher aber das Schleppseil ausklinken.

Mit einem solchen Gleitsegel sollte allerdings kein erneuter Schleppegang durchgeführt werden, bevor die Leinen vermessen wurden und die Ursachen für den Sackflug eindeutig gefunden und behoben wurden. Ein Flug am Übungshang sollte vor dem nächsten Windenschlepp obligatorisch sein!

Stall beim Schleppen

Gerät ein Gleitsegel während des Schleppts in den Stall (Kappe fällt zusammen in Folge zu starken Anbremsens), wird der Pilot durch das an ihm befestigte Schleppseil, auch bei völlig gelöstem Fahrhebel, ständig mit ca. 15 kg nach vorn gezogen. Die Kappe kann sich nicht füllen. Dies ist erst wieder möglich, wenn der Pilot vom Schleppseil getrennt ist und zurückpendeln kann.

Bei ausreichender Höhe über Grund sollte daher der Windenführer kappen. Der Pilot leitet den Stall nach Betriebsanleitung aus oder betätigt im Notfall sein Rettungsgerät.

Ein Anschleppen während einer kurzen Öffnungsphase des Gleitsegels würde sofort wieder einen Stall auslösen und ist daher nicht zu empfehlen. (Kappe pumpt und pendelt völlig unkontrolliert!)

Der Stall in Bodennähe ist lebensgefährlich!

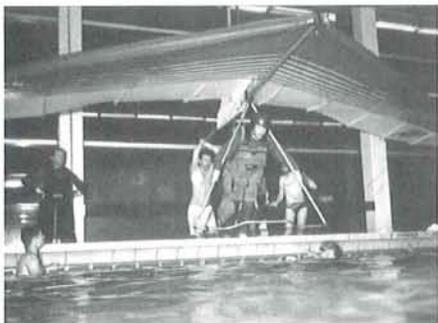
Allgemeine Anmerkungen:

- ▶ Ältere Gleitsegel und Gleitsegel, die beim Aufziehen schwer hochkommen oder hinten hängenbleiben, sollten an der Winde besonders vorsichtig geschleppt werden. Hier besteht erhöhte Sackfluggefahr!
- ▶ Sehr kurz eingestellte Steuerleinen können ebenfalls den Sackflug begünstigen!
- ▶ Wenn bei einem Gleitsegel Startschwierigkeiten bestehen, Leinenlängen kontrollieren, und bis zur Ursachenklärung keine weiteren Startversuche unternehmen!

Horst Barthelmes
Informationsbüro für Winden- und UL- Schlepp



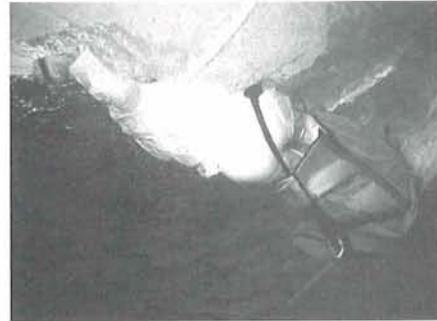
Ausgangspunkt. Pilot springt ins Wasser. Unter Wasser stehen 3 DLRG-Taucher mit Sauerstoffgeräten und zusätzlicher Flasche für den Piloten bereit.



Das ist die Situation beim Eintauchen.



Pilot streift die Schultergurte ab für den Ausstieg nach vorn (daneben ein DLRG-Taucher)



Pilotin steigt vorn aus dem Integralgurt aus.

Pilot hat sich nach dem Eintauchen hinter das Segel neben die Kielstange gezogen und kann sich am Drachen festhalten ...

... und steigt aus dem Integralgurt aus.

Wasserlandung — und nun?

Nach einem tödlichen Unfall eines englischen Fluglehrers, der vor einigen Jahren von einer Böenwalze in die Weser gedrückt wurde und ertrank, trainieren wir immer wieder, was man im Falle einer Wasserlandung tun kann. Auch im letzten Winter haben wir im Hallenbad den Ernstfall geprobt, wieder mit Froschmännern des DLRG (vielen Dank) als Helfer.

Wie kritisch eine Wasserlandung ist, kannst Du auf den beiliegenden Unterwasser-Dias sehen. Beim Eintauchen ins Wasser wird der Pilot durch seinen Auftrieb (speziell auch durch die Ausschäumung des Helms) in die Trapezgabel gedrückt. Bleibt man nun cool, so drückt man sich weiter unter Wasser und steigt nach vorn aus seinem Integralgurt aus, wenn der Sauerstoffvorrat dafür ausreicht. Kommt aber ein bißchen Panik dazu, ist man in kurzer Zeit damit am Ende.

Wohlgermerkt: Ein Ausstieg nach vorn ist nur mit Integralgurten möglich, am besten mit Schnell-Verschuß für Beine und Brust. Kniehänger-Piloten haben mit einem Ausstieg nach vorn keine Chance. Ein Pilot mit Kniehänger hat 2 x das Notzeichen an die Froschmänner gegeben, die ihn dann sofort mit Sauerstoff versorgten. Einen 3. Versuch wollte dieser Pilot nach seiner jetzigen Erfahrung auch mit einem Integralgurt nicht mehr durchführen.

Da wir alle bei dieser rundum abgesicherten Aktion relativ cool waren, hatte keiner Probleme mit seinem Ausstieg. Vergessen darf man aber nicht, daß wir diese Aktion ja mit »Marsch-Erleichterung«, also ohne Handschuhe, ohne sperriges Gurtzeug, ohne Fallschirm und Packsack, lediglich mit einem leichten Schwimmanzug übten; und dann noch in dem Gefühl der

vielen Helfer. Hinzu kommt im Ernstfall sicherlich noch der Schock des kalten Wassers, wie mir Piloten aufgrund meiner damaligen Veröffentlichung »aus der Praxis« berichteten.

Bei einem tatsächlichen Ernstfall ist man meiner Meinung nach mit dem folgenden Ablauf einigermaßen sicher:

1. Ruhe bewahren.
2. Wasserlandung wie Landlandung durchführen, also nicht mit Geschwindigkeit eintauchen.
3. Gar nicht erst den Versuch machen, nach vorn auszusteigen, sondern nach hinten unter dem Segel hervortauchen. (Der Drachen hat eine lange Auftriebszeit und man hat die Möglichkeit, sich noch an dem Drachen festzuhalten. Diese Möglichkeit sollte jedoch vorher auf dem Trockenen ausprobiert werden, ob die Gurtlänge und Einhängeschlaufenlänge genügend Spiel dafür bieten, um hinter dem Achterliek aufzutauchen. Die heutigen schmalen Hochleistungsgeräte bieten in der Regel diese Möglichkeit.)
4. Handschuhe ausziehen, wenn möglich Schuhe ausziehen, ohne jedoch umständlich Schnürsenkel oder Klettverschlüsse öffnen zu müssen.

5. Je nach Gurtsystem nach vorn/oben aussteigen oder Zentralschnalle öffnen. Sich selbst besser schwimmfähig machen durch Helmabnehmen, Schuhe, Jacke usw. ausziehen.

6. Dann den Drachen hinter sich herziehen in Richtung Land. Eventuell vorher noch das Gurtzeug aushängen, damit im Falle eines Falles nicht beides verloren ist.

Bemerkung zu Phase 5: Auf keinen Fall versuchen, sich über den Einhängekarabiner vom Gerät zu lösen. Das gelingt mit Handschuhen sicher nicht und das Ausziehen der Handschuhe kostet Zeit und Sauerstoff. Und selbst ohne Handschuhe dürfte es kaum einer schaffen, den Karabiner aufzudrehen, einzuklappen und sich aus beiden Einhängeschlaufen auszuhängen. Eine Möglichkeit ist, die Aufhängeschlaufen mit einem scharfen, griffbereiten und sofort funktionsfähigen Messer zu durchtrennen.

Wohlgermerkt, dies ist kein Allheilmittel, sondern nur Vorschläge, die sich jeder Pilot vorher einmal durch den Kopf gehen lassen sollte, falls ihm an dem jeweiligen Gelände oder auch bei einem Streckenflug eine Wasserlandung bevorstehen kann. Im Ernstfall weiß man dann wenigstens den Ablauf und steht nicht noch zusätzlich unter Denkstreß.

Peter Bork

Neue DHV-Gütesiegel

Hängegleiter

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetr.	Klasse
01-258-93	Moyes XT 165	Moyes Europe	1-2
01-260-93	Reflex CS	Thalhofer	2

Umgeschriebene ausländische Zertifikate

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetr.	Klasse
01-261-91	Spectrum 144	Wills Wing	1-2
01-262-85	HP 170	Wills Wing	3

Gleitsegel

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetr.	Klasse
GS-01-301-93	Phantom 45 II	Nova	2-3
GS-01-302-93	Argos 07	Luise Url	3
GS-01-305-93	A 4/25	Flight Design	2
GS-01-306-93	Graffiti M	Fly Market	1-2
GS-01-307-93	Graffiti L	Fly Market	1-2
GS-01-308-93	Phönix 28U	Nova	2
GS-01-309-93	Nunki 31	ITV	2
GS-01-310-93	Nunki 28	ITV	2
GS-01-311-93	P 22/31	Aerosport International	1-2

Gleitsegelgurtzeuge

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetr.
GS-03-116-93	Sitting Bull X-Large	Firebird
GS-03-117-93	Skyline Supersede	Skyline

Gleitsegel-Rettungsgeräte

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetr.
GS-02-040-93	Olympia 34	Moyes Europe
GS-02-041-93	Champion 235	Vonblon
GS-02-042-93	Esprit Light II	Turn Point
GS-02-043-93	Esprit Light III	Turn Point

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.

Testflüge im Info

Alle Ergebnisse wurden von mindestens zwei neutralen DHV-Testpiloten im Gütesiegelverfahren ermittelt. Bei unterschiedlicher Beurteilung ist das jeweils ungünstigere Ergebnis wiedergegeben. Veröffentlicht werden jeweils die Gerätemuster, die seit der zurückliegenden Info-Ausgabe das DHV-Gütesiegel erhalten haben. Es handelt sich um ein zufälliges Zusammentreffen von nicht miteinander vergleichbaren Geräten.

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 Flugeistung der Geräte ermittelt. Sie ist für die Betriebssicherheit nicht wesentlich und läßt sich nicht objektiv messen. Dargestellt sind die wesentlichen Ergebnisse aus den Testflug-Protokollen. Die Protokoll-Formulare und die Klassifizierungskriterien sind beim DHV erhältlich, die kompletten Protokolle beim Hersteller.

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.

DHV-Gütesiegel
Nr. 01-258-93



HÄNGEGLEITERMUSTER

MOYES XT 165 / MOYES EUROPE

KLASSIFIZIERUNG

1-2

Zul. Startgewicht / Sitzzahl	100 — 140 kg / 1
Gerätengewicht (ohne Packsack)	29 kg
Fläche (Herstellerangabe)	15,3 qm
Spannweite (Herstellerangabe)	9,15
Doppelsegel (Herstellerangabe)	keine Angabe
Lattenzahl oben / unten	15 / 8
Art der VG	keine
Art des Steuerbügels	Aerosafe 1,65 m
Steuerbügelbasis	Speedbar 1,37 m

AUFBAU

Besonderheiten	keine
----------------	-------

BODENHANDLING UND START

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	1
Spiel Unterverspannung quer	6 cm	v
Spiel Unterverspannung längs	3 cm	2
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	mittel	

GERADEAUSFLUG

V min / V max km h	mittel / 78	1
Bügeldruckverlauf	stark zunehmend	v
Bügeldruck bei 60 / 80 km h	mittel	2
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	

KURVENHANDLING

Kraftaufwand für Einleiten	gering	
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	
Rollzeit für Einleiten	kurz	1
Rollzeit für Ausleiten	kurz	
Schräglage bei V min. sink	neutral	

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS

Geradeausflug Bügel langsam vor	problemlos	
Geradeausflug Bügel schnell vor	problemlos	
Kurvenflug Bügel langsam vor	problemlos	1
Kurvenflug Bügel schnell vor	problemlos	
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	

LANDUNG

Ausschwebestrecke	mittel	
Moment des Stallens	einfach zu finden	1
V-Bereich des Stallens	groß	
Kraftaufwand beim Stallen	klein	

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT


HÄNGEGLEITERMUSTER
REFLEX CS / THALHOFER TEAM

KLASSIFIZIERUNG	2
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	90 — 130 kg / 1
Gerätgewicht (ohne Packsack)	29 kg
Fläche (Herstellerangabe)	12,8 qm
Spannweite (Herstellerangabe)	10,2 m
Doppelsegel (Herstellerangabe)	90 %
Lattenzahl oben / unten	21 / 10
Art der VG	Seil an Trapezbasis
Art des Steuerbügels	Aerosafe 1,58 m
Steuerbügelbasis	Speedbar 1,4 m

AUFBAU

Besonderheiten	keine
----------------	-------

BODENHANDLING UND START	VG ENTSPANNT	VG GESpanNT
Statische Lastigkeit	neutral	neutral
Spiel Unterverspannung quer	10 cm	2 cm
Spiel Unterverspannung längs	1 cm	1 cm
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	neutral
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel

GERADEAUSFLUG

V min / V max km h	mittel / 80	mittel / 80
Bügeldruckverlauf	mittel lin. zunehm.	gering lin. zunehm.
Bügeldruck bei 60 / 80 km h	gering / hoch	gering / mittel
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren

KURVENHANDLING

Kraftaufwand für Einleiten	gering	mittel
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	mittel
Rollzeit für Einleiten	kurz	mittel
Rollzeit für Ausleiten	kurz	mittel
Schräglage bei V min. sink	neutral	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS

Geradeausflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos
Geradeausflug Bügel schnell vor	problemlos	problemlos
Kurvenflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos
Kurvenflug Bügel schnell vor	problemlos	problemlos
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	

LANDUNG

Ausschwebestrecke	mittel	mittel
Moment des Stallens	einfach zu finden	einfach zu finden
V-Bereich des Stallens	mittelgroß	mittelgroß
Kraftaufwand beim Stallens	mittel	kein

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

GLEITSEGLMUSTER
ARGOS 07 / LUISE URL

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG	3 / frei kombinierbar
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	80 — 110 kg / 1
Trimmsystem / Windentauglichkeit	nein / nein

START

Füllverhalten / Aufziehverhalten	ungleichmäß., verzögert/hinten hängenbl.
Abhebegeschwindigkeit	hoch
Starthandling insgesamt	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG

Trimmgeschwindigkeit	gering
Rolldämpfung	durchschnittlich

KURVENHANDLING

Trudeltendenz	stark
Steuerweg / Wendigkeit	mäßig / durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

Sackfluggrenze / Dauersackflug	spät / nein
Fullstallgrenze / Bremskräfte	spät / steigend

FRONTALES EINKLAPPEN

Weg / Reaktion	hoch / große Flächentiefe
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180 — 360° / mäßig schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert

HARTER KURVENWECHSEL

Grad des Aufschaukelns	hoch
Reaktion	Einklappen Kurveninnenseite
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	über 360° / schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	durch Gegenbremsen, Pumpen

FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Abreißverhalten	hart, weites rückwärtiges Abkippen
Verhalten nach Einleitung	Stallrossette, entleert nicht vollst., unruhig
Reaktion	starkes Vorschießen, außen Hängenbl.
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen / —
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	durch Pumpen der Bremse

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Reaktion	stark. seitl. Vorschieß., einseitig. Klappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180 – 360° / mäßig schnell, verlangsamt
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	durch Gegenbremsen

TRUDELN

Ausleitung	Nachdrehen 350°
Reaktion	stark. seitl. Vorschieß., einseitig. Klappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	über 360° / mäßig schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / schwieriges Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	durch tiefgehaltene Bremse

STEILSPIRALE

Einleitung / Trudeltendenz	schwierig / stark
Höhenverlust / Ausleitung	hoch / Nachdrehen 180°

B-LEINEN-STALL

Einleitung	leicht
Höhenverlust	mäßig
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf

LANDUNG

Landeverhalten	einfach
----------------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Das Gegenbremsen beim Wegdrehen muß sehr gefühlvoll erfolgen, da nahe am Strömungsabriss.

DHV-Gütesiegel
Nr. 01-305-93



DHV-Gütesiegel
Nr. 01-306-93



DHV-Gütesiegel
Nr. 01-307-93



GLEITSEGELMUSTER	A 4/25 / FLIGHT DESIGN	GRAFFITY M / FLY MARKET	GRAFFITY L / FLY MARKET
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG	2 / frei kombinierbar	1-2 / frei kombinierbar	1-2 / frei kombinierbar
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	75 — 95 kg / 1	65 — 85 kg / 1	80 — 110 kg / 1
Trimmsystem / Windentauglichkeit	nein / ja (Herstellerangabe)	nein / ja (Herstellerangabe)	— / ja (Herstellerangabe)
START			
Füllverhalten / Aufziehverhalten	verzögert / kommt langsam über Piloten	gleichmäßig / kommt zügig über Piloten	gleichmäß., rasch/kommt zügig ü. Piloten
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel	mittel
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG			
Trimmgeschwindigkeit	gering	gering	gering
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch	hoch
KURVENHANDLING			
Trudeltendenz	gering	gering	gering
Steuerweg / Wendigkeit	mäßig / durchschnittlich	mäßig / durchschnittlich	hoch / durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN			
Sackfluggrenze / Dauersackflug	spät / nein	durchschnittlich / nein	spät / nein
Fullstallgrenze / Bremskräfte	spät / deutlich steigend	durchschnittlich / deutlich steigend	spät / steigend
FRONTALES EINKLAPPEN			
Weg / Reaktion	hoch / mäßige Flächentiefe	hoch / mäßige Flächentiefe	hoch / große Flächentiefe
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN			
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90 — 180° / schnell	90 — 180° / langsam	90 — 180° / langsam
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / selbständig	mäßig / selbständig	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	selbständig schnell
HARTER KURVENWECHSEL			
Grad des Aufschaukelns	mäßig	hoch	hoch
Reaktion	Einklappen Kurvenaußenseite	Frontstall	Einklappen Kurvenaußenseite
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90 — 180° / mäßig schnell	unter 90° / mäßig schnell	90° / mäßig schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	mäßig / selbständig	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Abreißverhalten	hart	weich, mäß. rückwärtig. Abkippen	weich, mäß. rückwärtig. Abkippen
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, unruhig	entleert nicht vollständig, unruhig	entleert nicht vollständig, unruhig
Reaktion	mäß. Vorschießen, einseitig. Klappen	mäß. Vorschießen, kein Klappen	mäß. Vorschießen, kein Klappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180 — 360° / langsam	— / —	— / —
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	— / —	— / —
Öffnungsverhalten	durch Pumpen mit Bremse	—	—
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Reaktion	stark. seitt. Vorschieß., einseitig. Klappen	mäß. seitt. Vorschießen, kein Klappen	mäß. seitt. Vorschießen, kein Klappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	unter 90° / mäßig schnell	— / —	— / —
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	— / —	— / —
Öffnungsverhalten	durch Pumpen mit Bremse	—	—
TRUDELN			
Ausleitung	Nachdrehen 360°	selbständig	selbständig, Nachdrehen 90°
Reaktion	mäß. seitt. Vorschieß., einseitig. Klappen	mäß. seitt. Vorschieß., einseitig. Klappen	mäß. seitt. Vorschieß., einseitig. Klappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90 — 180° / langsam	unter 90° / langsam	unter 90° / langsam
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	mäßig / selbständig	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	durch Pumpen mit Bremse	selbständig schnell	selbständig schnell
STEILSPIRALE			
Einleitung / Trudeltendenz	leicht / gering	leicht / gering	leicht / gering
Höhenverlust / Ausleitung	mäßig / selbständig	hoch / selbständig	mäßig / selbständig
B-LEINEN-STALL			
Einleitung	leicht	leicht	leicht
Höhenverlust	hoch	hoch	hoch
Ausleitung	selbständig	selbständig	selbständig
LANDUNG			
Landeverhalten	einfach	einfach	einfach

**ERGÄNZUNGEN ZUR
FLUGSICHERHEIT**

DHV-Gütesiegel
Nr. 01-309-93



DHV-Gütesiegel
Nr. 01-310-93



DHV-Gütesiegel
Nr. 01-311-93



GLEITSEGELMUSTER	NUNKI 31 / ITV	NUNKI 28 / ITV	P 22/31 / AEROSPORT INT.
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG	2 / frei kombinierbar	2 / frei kombinierbar	1-2 / frei kombinierbar
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	90 — 115 kg / 1	75 — 95 kg / 1	90 — 130 kg / 1
Trimmsystem / Windentauglichkeit	— / ja (Herstellerangabe)	— / ja (Herstellerangabe)	Fußbeschleuniger / ja (Herst.angabe)
START			
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig / kommt zügig über Piloten	gleichmäßig / hinten hängenbleiben	gleichmäß., rasch/kommt zügig ü. Piloten
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel	mittel
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich	einfach
GERADEAUSFLUG			
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich hoch
KURVENHANDLING			
Trudeltendenz	mäßig	—	nicht vorhanden
Steuerweg / Wendigkeit	hoch / durchschnittlich	mäßig / durchschnittlich	hoch / durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN			
Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich / nein	durchschnittlich / nein	spät / nein
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich / steigend	durchschnittlich / steigend	spät / steigend
FRONTALES EINKLAPPEN			
Weg / Reaktion	hoch / mäßige Flächentiefe	hoch / mäßige Flächentiefe	hoch / große Flächentiefe
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN			
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90 — 180° / mäßig schnell, verlangsamt	90 — 180° / mäßig schnell	90 — 180° / langsam
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	hoch / selbständig	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	durch Pumpen o. tiefgehaltene Bremse	durch Pumpen mit Bremse	selbständig schnell
HARTER KURVENWECHSEL			
Grad des Aufschaukelns	hoch	hoch	hoch
Reaktion	Einklappen Kurveninnenseite	Einklappen Kurveninnenseite	Einklappen Kurveninnenseite
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	unter 90° / langsam	90 — 180° / mäßig schnell	unter 90° / langsam
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	hoch / selbständig	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	durch Pumpen mit Bremse	selbständig verzögert
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Abreißverhalten	hart	weich, mäß. rückwärtig. Abkippen	weich, mäß. rückwärtig. Abkippen
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig	entleert nicht vollständig, unruhig	Rückwärtsflug, schwer zu halten
Reaktion	mäßige Vorschießen, Frontstall	mäß. Vorschießen, kein Klappen	gering. Vorschießen, kein Klappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	— / —	— / —	— / —
Höhenverlust / Stabilisierung	— / —	— / —	— / —
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	—	—
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Reaktion	mäß. seilt. Vorschieß., einseitig. Verhäng.	ger. seilt. Vorschieß., einseitig. Hängenbl.	gering. seilt. Vorschieß., einseitig. Klappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90 — 180° / langsam	90 — 180° / mäßig schnell	unter 90° / langsam
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	mäßig / einfaches Gegenbremsen	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	durch Pumpen mit Bremse	durch Pumpen mit Bremse	selbständig impulsiv
TRUDELN			
Ausleitung	selbständig, Nachdrehen 90°	selbständig, Nachdrehen 180°	Nachdrehen 120°
Reaktion	mäß. seilt. Vorschießen, kein Klappen	mäß. seilt. Vorschieß., einseitig. Klappen	gering. seilt. Vorschießen, kein Klappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	— / —	kein Wegdrehen / —	kein Wegdrehen / —
Höhenverlust / Stabilisierung	— / —	— / selbständig	— / —
Öffnungsverhalten	—	selbständig schnell	—
STELSPIRALE			
Einleitung / Trudeltendenz	durchschnittlich / mäßig	leicht / mäßig	leicht / nicht vorhanden
Höhenverlust / Ausleitung	mäßig / selbständig	hoch / selbständig, Nachdrehen 180°	hoch / selbständig
B-LEINEN-STALL			
Einleitung	leicht	leicht	leicht
Höhenverlust	mäßig	hoch	mäßig
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf	selbständig	selbständig
LANDUNG			
Landeverhalten	einfach	einfach	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

BEREITS VERÖFFENTLICHT

Hängegleiter	Info-Nr.	Gleitsegel	Info-Nr.	Gleitsegel	Info-Nr.	Gleitsegel	Info-Nr.
Aero 145 / Enterprise Wings	69	Apache 26 / Firebird	64	Flyair 950 / Ailes de K	64	P 40/39 Biplace/ Paratech	68
Aero 165 / Enterprise Wings	69	Apache 29 / Firebird	65	Flyair 1000 / Ailes de K	64	Phönix 28 / Nova	67
Blitz 137 / Airborne	68	Apache II 23 / Firebird	70	Flyair 1100 / Ailes de K	65	Phönix 125 / Nova	69
Blitz 146 / Airborne	65	Apache II 26 / Firebird	70	Katana 47 / UP Europe	68	Primo 22 / Orion Flugsport	68
Blitz 155 / Airborne	65	Apache II 29 / Firebird	70	Katana 47 S / UP Europe	68	Prisma 29 / Swing	65
Brazil 155 / Icaro 2000	68	Apollo 22 / Edel	65	Katana 51 / UP Europe	68	Prisma 29 Strecker / Swing	65
Brazil 169 / Icaro 2000	68	Apollo 24 Medium / Edel	64	Katana 55 / UP Europe	70	Racer 23 / Edel	65
Foil 139 C2 / Enterprise Wings	69	Apollo 30 / Edel	69	Kim 25 / Turn Point	67	Racer 25 / Edel	65
K 4 / Airwave	66	Asterope 25 / ITV	68	Meteor Gold 26 / ITV	67	Space 22 / Edel	69
Laser 12.8 / Firebird	65	Asterope 27 / ITV	67	Meteor Gold 28 S / ITV	64	Space 24 / Edel	68
Milan / Bautek	65	AT 1/21 / Bichelmaier	68	Maui 26 / Turn Point	66	Space 27 / Edel	68
Sensor 610 E 144 / Seedwings	67	Atoll 100 / Falhawk	68	Maui 28 / Turn Point	68	Stellar 31 / UP Europe	68
Special Dimension / Europe Sails	70	Atoll 110 / Falhawk	68	P 21/23 / Paratech	67	Stellar 31 S/ UP Europe	68
Speed 14 N / Schönleber	69	Basic 28 / Para Delta S.R.L.	70	P 21/27 / Paratech	67	Stellar 33 / UP Europe	68
SP 11 / Guggenmoos	65	Basic 26 / Para Delta S.R.L.	70	P 21/29 / Paratech	67	Stellar 35 / UP Europe	70
Sting 154 XC / Airborne	68	Blisss Medium / Fly Market	68	P 40/26 / Paratech	68	Voodoo 29 / Airwave	65
Supersport 143 / Wills Wing	68	Blisss Large / Fly Market	68	P 40/29 / Paratech	68	Zirro 25 / Kras	68
Supersport 153 / Wills Wing	65	Callange 10,5 / Turn Point	66				
Supersport 163 / Wills Wing	66	Comanche 26 / Firebird	64				
UP TRX 160 E / UP Europe	70	Comanche 29 / Firebird	68				
UP TRX 140 E / UP Europe	70	Corvette 21 / Edel	64				
Vektor / Thalhofer Team	68	Cyclop 40 Mono / ITV	64				
XS 142 Italia / Icaro 2000	68	Cyclop 40 Biplace / ITV	65				
XS 169 Australia / Moyes	66	Dimension 24 / North Sails	65				
XTC 150 / UP	69	Dimension 30 / North Sails	68				
XTC 170 / UP	69	Discus 2000/70 / STV Comet	70				
XTR 145 / UP	66	Discus 2000/90 / STV Comet	70				
Gleitsegel	Info-Nr.	Dream A3 22 / Flight Design	68				
Aerologic 51 / Fly Market	68	Dream A3 24 / Flight Design	68				
Aerologic 55 / Fly Market	68	Dream A3 26 / Flight Design	68				
Apache 23 / Firebird	67	Dream 26 / Flight Design	65				

MODIFIZIERTE GERÄTE

GLEITSEGELMUSTER	GÜTESIEGEL NR.	KLASSIFIZIERUNG	SONSTIGE ÄNDERUNG
Katana 51 UP	GS 01-265-92	3	1,0 mm Fangleinen- (unverändert) durchmesser (neu)
Katana 55 UP	GS 01-300-93	2-3	Windentauglichkeit : (unverändert) ja (neu, Herstellerangabe)
Phönix 28U Nova	GS 01-308-93	2	Windentauglichkeit : (unverändert) ja (neu, Herstellerangabe)

HINWEIS: Die Geräteeigenschaften der modifizierten Geräte sind nicht identisch mit den veröffentlichten Testflugergebnissen. Neue Testflugprotokolle beim Produzenten/Musterbetreuer anfordern.

Wenn Sie verkaufen wollen:

Um Ihren Drachen/Gleit- schirm oder Zubehör schnellstens anbieten zu können geben Sie uns folgende Angaben: Adresse, Telefon, Geräte- hersteller, Typ, Baujahr mit Monat, Farben, Extras, und Verkaufspreis auf Verhandlungsbasis.

Was kostet es Sie?

Die Auftragsgebühr für 3 Monate von DM 40,-

Über 10 000 Vermittlungen innerhalb von 3 Jahren!



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.

Immer für Sie da unter



08022/7213

Vermittlungs - Schnell - Service
für gebrauchte Drachen, Gleitschirme und Zubehör

W. Feschtschenko - Schlierseer Straße 61 a - 8184 Gmund - Fax 0 80 22/749 95

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

15.7.93 – INFO NR. 72
Später eingehende Kleinan-
zeigen werden automatisch
in das nachfolgende Info
aufgenommen.

Haftungsausschluss!

Jede Haftung des DHV und sei-
ner Mitarbeiter aufgrund der Ver-
öffentlichung des Gebraucht-
markts ist ausgeschlossen. Für
die Klassifizierung der Geräte,
ihren Erhaltungszustand und die
Angaben in den Anzeigen über-
nimmt der DHV keine Gewähr.

Hängegleiter

1

Bergfalke, Bj. 81, schön bunt, sehr guter Zustand, Packmaß 280 cm, mit Speichenrädern und erlichen Ersatzröhren (Trapez + Outrigger) nur in gute Hände abzugeben, DM 1.000,-. ☎ 06661/4878.

Club 15, Bj. 87, sehr wenig geflogen, Speedbar, VB DM 1.300,-. ☎ 07324/3811.

Club 15, Bj. 89, blau/pink/weiß, Speedbar, Parasail-Kniehänger, VB DM 1.700,-. ☎ 07025/7999.

Club 15, Bj. 87, weiß/blau, Speedbar, Räder, Ersatzrohre, Kniehänger Parasail, Integralgurt, Rettungsschirm Charly. ☎ 089/6991256.

Club 15, Bj. 9/89, türkis/gelb/weiß, guter Zustand, Räder, DM 1.700,-; UVEK-Integralhelm, Größe L, DM 70,-. ☎ 08638/7864, lange läuten lassen.

Club 15, Bj. 90, neongelb/pink/weiß, ca. 30 Flugstunden, sehr guter Zustand, VB DM 2.200,-; Speedbar, Räder, VB DM 180,-; Charly Kniehänger, blau, Bj. 90, VB DM 200,-; Charly Rettungsgeschütz, schwarz, Bj. 90, VB DM 680,-; Uvex Helm, weiß, Gr. M, VB DM 100,-. ☎ 06283/4888.

Club 15, Bj. 10/91, pink/blau, mit Speedbar und Räder, guter Zustand, VB DM 2.500,-. ☎ 0911/333014.

Club 15, weiß/rot/grau, Bj. 89, crashfrei, Räder, Kniehänger, UVEK Integralhelm, Rettungssystem Parasail, Bräuninger Vario, DM 2.500,-; Lars Mehnert: ☎ 0043/12429814 o. ☎ 089/9033088 o. 089/45304010.

Polaris Delta, Bj. 86, rot, mit Leiter und 2 Ersatzsteuerbügel, DM 1.500,-; Keller Integralgurt, 170 - 180 cm, mit Charly, DM 800,-; Pechmann, Kamener Straße 33, 0-8060 Dresden, ☎ dienstlich 0351/437431 App. 222.

Joker, 8 Flüge, absolut neuwertig, in Top-Farben, Details: Speedbar, aerodynamischer Turm und Trapezrohre, Räder, Lang-/Kurzpack, Kniehänger. Neupreis DM 3.750,-; für DM 2.000,- abzugeben. ☎ 02202/42292, Fax 02202/41729.

Joker, Bj. 9/91, in Bestzustand, ohne Crash, incl. Räder und Ersatzbügel, weiß/pink/lila, VB DM 2.900,-. ☎ 07322/8641.

1-2

Calyppo, Bj. 90, sehr guter Zustand, Ersatztrapez, VB DM 3.500,-. ☎ 089/1689968 und 089/808923.

Calyppo, Bj. 91, violett/magenta/pink, 1a-Zustand, absolut crashfrei, DM 3.500,-. ☎ 0561/4805120.

Calyppo 155, Bj. 88, Check neu, OS weiß, US pink, crashfrei, evtl. mit Rademacher Integral, VB DM 2.700,-. ☎ 05032/3875.

Delta 16 mit kompletter Ausrüstung, 1-Jahres-Check, Tip-Top-Zustand, gegen Höchstgebot. ☎ 07551/61091.

Delta Super, 16 qm, Bj. 87, Kniehänger, günstig. ☎ 07044/7251.

Delta 16 Super, Bj. 8/87, schwimmendes Querrohr, Ersatzsteuerbügel, Speedbar, 3 Jahre nicht geflogen, daher wie neu, crashfrei, VB DM 950,-. ☎ 0511/2107844.

Delta Super, Bj. 88, wenig geflogen, luftber. Räder, Kniehänger, Helm, Vario, Ersatzbügel, komplett DM 1.550,-. ☎ 07031/871112 oder 07031/902979 tagsüber.

Delta 16 S, Bj. 87, neongelb/blau/weiß, Top-Zustand, Räder, VB DM 1.600,-; Kniehänger mit Schirm, VB DM 450,-. ☎ 07152/47133 privat oder 0711/8119344 dienstlich.

Delta Polaris, Bj. 88, weiß/orange/blau, mit Keller-Gurtzeug (kompl. Ausrüstung), wenig geflogen, DM 2.500,-. ☎ 07771/62148.

Polaris S 16, Bj. 88, sehr guter Zustand, Kniehänger, VB DM 1.700,-. ☎ 08664/1278.

Gyro 180, Bj. 88, schwimmendes Querrohr, frischer 5-Jahres-Check, VB DM 1.700,-; gerne auch Tausch gegen Intermediate-Gleitschirm (bis DHV 2). ☎ 0761/551824, öfter probieren.

Gyro, Bj. 12/87, AK pink, Rest neongrün, mit Räder, Speedbar und Ersatzsteuerbügel, 60 - 100 kg, VB DM 1.000,-. ☎ 02361/493907.

Lift, Bj. 88, weiß/pink, Kniehänger, Rettungsschirm, Räder, Helm, DM 1.000,-. ☎ 089/3598734 abends.

Mars 170, Bj. 8/89, Top-Zustand, DM 1.900,-; Keller-Korpengurt, DM 300,-; Rettungsgeschütz PSR 1, DM 250,-. ☎ 07063/6412.

Mars 170, Bj. 89, Räder, Steuerbügel etc., VB DM 2.400,-; Kniehänger Parasail, Bj. 89, wie neu, DM 150,-. ☎ 0271/336402.

Mars 170, Bj. 86, schwarz/gelb/weiß, mit Vario, DM 850,-. ☎ 089/1295368 (Roland verlangen), wochenends 08555/1241.

Mars 170, Bj. 91, 62 Flüge, mit Räder, Parasail-Rettungsschirm, Charly-Kniehänger, Bräuninger-Vario und Helm, komplett DM 3.300,-. ☎ 06421/82449.

Mars 150, Bj. 90, weiß/pink/gelb, sowie Parasail-Kniehänger, Bj. 90, Mittelleinenschirm, Bj. 90, neue Klinge, Bj. 91, Kevlar-Integralhelm, Gr. S, div. Zubehör, komplett DM 3.900,-. ☎ 04182/5733.

Nimbus 62/15, Bj. 89, guter Zustand, DM 1.600,-. ☎ 09932/1427.

Sphinx D, Bj. 88, wenig geflogen und gut erhalten, DM 1.200,-. ☎ 09349/1079 oder 09386/372.

Sphinx, Bj. 89, DM 2.300,-; Kniehänger, DM 150,-; Integralgurt Scorpio (165 - 175 cm) mit Parasail-Schirm, DM 900,-. ☎ 0561/877271.

Sphinx, Bj. 89, DM 2.200,-; Charly-Kniehänger und Schirm, DM 900,-; UVEK-Integralhelm, DM 100,-; Wasmer-Combi Air Plus, DM 600,-. ☎ 05109/9723.

Swing, Bj. 86, fuchsia/mint/weiß, Top-Zustand, mit Seitenrohren und Speedbar, Kniehänger und Rettungsschirm, komplett DM 1.100,-; Gütesiegel bis Ende 94. ☎ 04122/44742.

Super Sport, Bj. 92, sehr wenig geflogen. ☎ 09402/1428, abends 5456.

Super Sport 143, neu, DM 6.500,-; Bj. 1/93, mit allen Extras (klappbare Basis), ausgesuchtes Design blau/gelb, mit Drahtgurt von High Energy Sports (Cocoon), nur DM 6.800,-. ☎/Fax 07156/6983.

Uno piccolo, Bj. 6/89, mit 4 Ersatzseitenbügel und Ersatzturn, Räder, magenta/pink/leuchtgelb, VB DM 2.500,-; Charly-Kniehänger, 1 Saison geflogen, pink, DM 150,-. ☎ 07309/5935.

Uno piccolo, Bj. 87, Check neu, wenig geflogen, Charly-Rettung und -Kniehänger, Bj. 90, Zubehör, VB DM 2.900,-. ☎ 0761/442323.

Uno piccolo, Bj. 90, schöne Farben, sehr guter Zustand, DM 2.400,-. ☎ 06223/1373 abends.

Uno, DM 2.500,-; Pinguin-Gurt 176/S mit Schirm, DM 1.200,-; Tolt-Träger, DM 200,-; alles 10/90, neuwertig. ☎ 07071/23873.

Uno, Bj. 88, wenig geflogen, violett/pink, mit Kniehänger, VB DM 1.500,-. ☎/Fax 05109/64204.

Uno, Bj. 86, magenta/pink/gelb, Speedbar, Räder, crashfrei, Charly-Mittelleine, Kniehänger, Vario, VB DM 1.800,-. ☎ 06783/2206 oder 0561/512214.

Uno, Bj. 9/88, weiß/rot/gelb, Nasenverkleidung, DM 1.500,-. ☎ 0531/340261.

Uno, neongelb/weiß, Bj. 87, crashfrei, Check und Unterverspannung neu, spez. Auto-Dachträger, Charly-Mittelleinenschirm, Bj. 90, Afro-Cross Country, Bj. 90, Dimensione Volo, Bj. 90, Kevlar-Helm, Gr. 57, Neupreis komplett ca. DM 7.000,-; Verkauf aus gesundheitlichen Gründen für DM 3.500,-; evtl. auch einzeln. ☎ 05161/47441.

Uno, Bj. 89, sehr guter Zustand, magenta/leuchtrot/neongelb, Speedbar, Räder, Ersatzsteuerbügel, DM 2.200,-; Integralgurt, 170 - 185 cm, mit RAFA-Schirm PSR 1 Speedy, Stahlkarabiner, DM 700,-; UVEK Integralhelm, Gr. S = 55/56, DM 50,-. ☎ 0201/766513 ab 17.00 Uhr.

Uno, Bj. 90, mit 50 Flügen, mint/neon-pink, Speedbar, Räder und Autoträger, VB DM 2.500,-; Alto Vario LCD 5, DM 400,-; Gurtzeug Charly Pinguin mit Rettungsschirm und Helm, DM 1.500,-. ☎ 08326/7472.

Uno, Bj. 6/85, schwarz/rot/gelb, Check bis 12/93, Speedbar, Räder, sehr gepflegt, DM 950,-. ☎ 089/6084274.

Uno, Bj. 6/89, dinkelblau/hellblau/weiß, crashfrei, guter Zustand, kl. Räder, Helm und Kniehänger, DM 2.200,-. ☎ 030/8032450.

Uno, Bj. 9/91, sehr guter Zustand, pink/gelb/lila, incl. Räder und Fahrmesser, VB DM 2.750,-. ☎ 05034/4843.

Vektor, Bj. 4/93, Top-Zustand, DM 1.300,-; unter Neupreis zu verkaufen oder Tausch gegen Reflex C oder XS 155 Australia, evtl. mit Wertausgleich. ☎ 02372/17992 ab 20.00 Uhr.

2

Atlas 16, Bj. 80, sehr guter Zustand, erst 25 Flüge, regenbogenfarben, Check, incl. Räder, Ersatzrohre, Kniehänger und Rettungsschirm, komplett DM 2.400,-. ☎ 07255/6016.

Atlas 16, Bj. 84, regenbogenfarben, neu gecheckt, VB. ☎ 0721/857591 nach 18.00 Uhr.



Atlas 16, Bj. 88, Check bis Ende 93, guter Zustand, VB DM 950,-. ☎ 0541/681267.

Atlas 16, guter Zustand, rot/weiß, mit Räder, Ersatzrohre, Gütesiegel bis 1.1.94, komplett mit Charly-Kniehänger, DM 850,-. ☎ 06063/3346.

Atlas 16, Bj. 86, 1a-Zustand, mit 5-Jahres-Check, Gurtzeug und Fallschirm PSR C, Drachen, DM 1.400,-, Gurtzeug und Fallschirm DM 300,-. ☎ 08741/3135.

Atlas 16, Bj. 88, Räder, 2 Ersatzsteuerbügel und -basis, DM 1.000,-. ☎ 03677/82574.

Atlas 16, Bj. 85, wenig Flüge, sehr guter Zustand, Sigma-Elite-Rettungsschirm, Bj. 89, nicht benutzt, UVEX Kevlar-Helm, 2 Höhenmesser, Stauruhr-Fahrtmesser, Kniehänger. ☎ 06849/8041.

Atlas 16, rot/gelb/weiß, Bj. 87, Check neu, VB DM 1.300,-. ☎ 07731/27081 abends (Christian).

Atlas 14, guter Zustand, crashfrei, incl. Keller-Gurt, ca. 165 cm, Parasail-Fallschirm, Helm und Vario günstig zu verkaufen. VB DM 1.800,-. ☎ 0209/639787.

Atlas 14, Bj. 83, Check 12/93, weiß/rot/orange, Speedbar, Räder, Ersatzrohre, Kniehänger, DM 1.000,-. ☎ 0711/621435 abends.

Cloud III, Bj. Mitte 85, KGütesiegel bis 31.12.93, mit Kniehänger und PSR-Rettungssystem, Skywatch Geschwindigkeitsmesser digital, Eschenbach Altimeter analog, Afro Vario analog, günstig abzugeben. ☎ 0681/372342.

Cloud III, Bj. 82, weiß/grün, Check 1/94, VB DM 400,-. ☎ 0431/392215.

Cloud III, sehr guter Zustand, da sehr wenig benutzt, Ersatzsteuerbügel und Basis, Parasail-Schirm und Liegeschürze, Mimivario, alles komplett wegen Sportaufgabe abzugeben für VB DM 1.300,-. ☎ 030/3245294.

Feder 16, Bj. 5/86, aus 1. Hand, sehr schöne Farben (versch. Pinktöne), gepfll. Zustand, Speedbar, VB DM 1.290,-. ☎ 0711/586251.

Feder, weiß/rot/blau, gutes Handling mit Speedbar, Rädern und Schlafsackgurt, VB DM 1.800,-. ☎ 0761/289200.

GT Top, Bj. 90, pink/weiß, VB DM 2.600,-. ☎ 08327/7674.

GT Top, Bj. 12/89, wenig geflogen, DM 2.700,-, AFRO (Cirrus 8000), DM 600,-. ☎ 07173/4215.

Impuls IC, Bj. 8/92, schöne Farben, nur 5 x geflogen, crashfrei, NP DM 7.400,-, für DM 6.300,- zu verkaufen. ☎ 089/3071318.

Impuls 14, gelb/margenta, Bj. 89, Schirm v. Stöllinger, Integralhelm Kevlar, Charly-Kniehänger, Toli-Träger, Bräuninger-Vario LCD II sowie Räder und diverse Ersatzteile, Festpreis DM 4.000,-; Seit 18 Monaten nicht geflogen. ☎ 02421/301338 von 8.00 bis 12.00 Uhr und 02421/58576 ab 21.00 Uhr.

Impuls 14, Bj. 89, guter Zustand, Ersatztrapezrohr, VB DM 2.500,-. ☎ 089/1689968 und 089/808923.

Impuls 14, Bj. 5/91, leuchtpink/violett, wenig Flüge, incl. Räder, Flytec 3010 mit Halter, Integralhelm, Sting-Gurt, Rettungssystem Charly, Alu-Leiter mit Polsterung, wegen Flugaufgabe für DM 6.400,-. ☎ 030/4617141.

Impuls 14, Bj. 91, pink/blau, VB DM 2.950,-. ☎ 0651/18670.

Impuls 17, Bj. 8/86, neongelb, VB DM 1.800,-. ☎ 09187/2616 vormittags, 09187/5028 abends.

Impuls 17, 5-Jahres-Check neu, türkis/schwarz, Räder, VB DM 1.800,-. ☎ 089/8144503 abends oder 089/14894717 tagsüber.

Impuls 17, Bj. 87, neongelb/violett, sehr wenig geflogen, sehr gut erhalten, seit 5-Jahres-Check nicht mehr geflogen, incl. Räder, VB DM 1.750,-. ☎ 07532/7875 oder 07545/89804.

Impuls 17, Bj. 11/86, wenig geflogen, Swivel, guter Zustand, VB DM 1.700,-. ☎ 07631/13081.

Impuls 17, Bj. 88, nie geflogen, pink/türkis, incl. Räder, 5-Jahres-Check neu, incl. Toli-Dachträger, VB DM 3.000,-. ☎ 089/466932 oder 089/2337995.

Impuls 17, Bj. 87, rot/weiß, 5-Jahres-Check neu, nur 25 Flüge, Top-Zustand, 2 Ersatzrohre, Räder, VB DM 2.200,-, Bräuninger LCD III, VB DM 400,-, Rettungsgerät Parasail IV, VB DM 400,-. ☎ 02324/33732.

Impuls 17, Bj. 7/89, Check, crashfrei, Trapezrohr, Räder, Kniehänger (PSR), Vario (Bräuninger: Alto Vario PII), Geschwindigkeitsmesser, Helm (UVEX, Gr. M), VB DM 2.750,-. ☎ 08106/2505.

Impuls 17, 2 Jahre alt mit Check, absolut in Ordnung, VB DM 3.000,-. ☎ 08238/7687.

Impuls 17, Bj. 87, spektralfarben, 5-Jahres-Check bis 12/95, Räder, Trapezrohr, VB DM 2.100,-. ☎ 0209/25863 ab 18.00 Uhr.

Impuls 17, Bj. 10/89, rot/gelb/multicolor, 40 Höhenflüge, VB DM 2.500,-, Prieler Sport Integral-Gurtzeug mit Metamorphose-Rettungsschirm, VB DM 1.200,-, AFRO Speedbar Fluginstr. Cirrus 8000, VB DM 700,-, alles neuwertig, komplett DM 4.100,-. ☎ 08170/8286.

Impuls 17, Bj. 86, Check, crashfrei, Trapezrohr, Räder, Kniehänger und Rettungsschirm Parasail, Alto Vario LCD II, VB DM 2.300,-. ☎ 089/475789, Fax 089/4701978.

Airwave K 4, Bj. 4/92, neuwertig, Sondersegel, VB DM 6.500,-. ☎ 09173/9821 abends.

Airwave K 4, Bj. 3/92, crashfrei, DM 5.995,-. ☎ 08652/63081.

Laser 12,8, 30 Flüge, Sonderdesign asymmetrisch, VB. ☎ 08042/8609.

Neuer Lighfex, originalverpackt, VP DM 800,- unter Neupreis zu verkaufen. ☎ 08431/49616, H. Roth.

Milan, Bj. 5/92, schöne Farben, wegen Umstieg auf Segelflug kaum geflogen, VB DM 5.500,-. ☎ 05731/6414.

Milan, Bj. 7/92, schöne Farben, Ersatztrapezrohre, Räder, wenig geflogen, Top-Zustand, VB DM 5.500,-. ☎ 0421/320378.

Milan, Bj. 1/93, mit verstärkter Unterverspannung, spezialblaues Untersegel, orange Anströmkante, 2 x geflogen, Super Preis, VB DM 6.200,-. ☎ 0651/85195 oder 0651/83426.

Milan, Bj. 2/92, AK pink, US türkis/pink, Trapez/Turm pink, VB DM 5.100,-. ☎ 06542/22761.

Milan, Bj. 10/92, mint/violett, 6 Flüge, VB DM 5.100,-. ☎ 02421/44550.

Milan, Bj. 5/92, absolut neuwertig, kaum geflogen, crashfrei, AK weiß, US neongelb/pink, OS weiß, DM 5.100,-. ☎ 07127/88247.

Milan, Bj. 5/92, aktuelle Farben, 1a-Zustand, crashfrei mit Rädern, DM 5.200,-. ☎ 07125/5518 abends.

K 2, Bj. 8/91, OS/AK/US weiß, Ila Keil im US, FP DM 5.000,-. ☎ 089/7607753.

K 2 Composit, Bj. 91, orange/gelb, incl. 1 Kielrohr und 2 Seitenrohre, DM 5.000,-. ☎ 08034/3358.

K 2 Composit, Bj. 8/91, Anströmkante orange, Untersegel weiß, DM 4.100,-. Anja Kohlreusch, Eulenstraße 1, 3300 Braunschweig.

Nimbus 62/17, Bj. 88, nur 4 Sommer wenig geflogen, crashfrei, sehr gepflegt, Speedbar, 5-Jahres-Check neu, DM 1.399,-. ☎ 089/3105456.

Nimbus 62/17, Bj. 8/89, Speedbar, guter Zustand, 2 Ersatztrapezrohre, VB DM 1.500,-. ☎ 06887/4856.

Quattro S piccolo, Bj. 87, mit neuem 5-Jahres-Check, wenig geflogen, sehr guter Zustand, DM 1.800,-. ☎ 0711/3161279.

WW Sport 167, 5-Jahres-Check neu, 1a-Zustand, Obersegel weiß, Untersegel blau, DM 3.000,-. ☎ 09145/215.

WW Sport 167, Bj. 6/89, guter Zustand, DM 2.400,-. ☎ 0831/75288.

WW Sport 167, Bj. 88, wenig Flüge, guter Zustand, DM 1.500,-. ☎ 0911/830684.

WW Sport 167 Competition, Bj. 11/88, nur 3 Saisons geflogen, guter Zustand, DM 1.950,-. ☎ 06227/9807.

WW Sport 167, Bj. 89, Top-Zustand, Gummiräder, Steckachsen, Aerosafe, Ersatztrapezrohr, VB DM 2.000,-, Anschauen lohnt. ☎ 08323/4703 ab 17.00 Uhr.

WW Sport 167 Competition, Bj. 88, aus USA eingeführt, immer schonend geflogen und behandelt, guter Zustand, wegen Hobbywechsel, VB DM 1.200,-, Farben OS weiß, AK neongelb/Mylar, US neongelb. ☎ 0731/68208.

WW Sport 180, Bj. 89, AK orange, OS weiß, US gelb/weiß, Unterverspannung neu, VB DM 2.990,-. ☎ 0421/374665.

Uno Jumbo, Bj. 10/91, türkis/pink/weiß, tip top gepflegtes Gerät, mit Kniehänger Charly, komplett für DM 2.900,- zu verkaufen. ☎ 05751/44791.

2-3

Bullet C 86, blau/weiß, verstärkte Segel hinterkante, nur 7 Flüge, aus Altersgründen abzugeben, Gerät o. k. ☎ 0421/661272.

GTR 175, Bj. 87, guter Zustand, mit Ersatzrohren, VB DM 600,-. ☎ 05241/26716.

GTR 175, Bj. 88, rot/gelb/weiß, VB DM 2.200,-. ☎ 05381/2458.

GTR 148 Race, Bj. 89, orange/gelb/weiß, VB DM 2.300,-. ☎ 08362/6364.

Ikarus 984, Check neu (2/95), mit Radmacher-Schlafsock und Rettungsschirm zu verkaufen oder gegen Gleitschirm zu tauschen, VB DM 1.400,-. ☎ 05635/8429, Fax 05635/1885.

K 3, Bj. 1/92, optimale Trimmung für 110 kg Einhängewicht, fast nur UL und Abrollwinde geschleppt, VB DM 5.800,-. ☎ 0651/85195 oder 0651/83426.

Magic IV, Bj. 86, GS neu, VG, Mylarkante, VB DM 1.200,-. ☎ 07531/66224.

Magic IV 166, Bj. 88, 5-Jahres-Check neu, AK Mylar gelb, US orange, OS weiß, Keller-Integral mit Parasail-Rettungsschirm, Räder, Dachständer, DM 2.800,-. ☎ 07721/63285.

Magic VI, Bj. 92, DM 5.000,-, wenig geflogen, crashfrei, Manfred Kohl, Weiherstobelweg 3, 7980 Ravensburg 19.

Magic III, DM 900,-. ☎ 09708/203.

Magic III, Bj. 84, VB DM 700,-, guter Zustand, Integralgurt Apco, DM 300,-, Aerocom 1a Vario, DM 150,-, Peter Reiner, Hohe Straße 15, 6349 Siegbach 4.

Magic IV 166, Bj. 87, GS 12/94, VG, AS gelb, S weiß, Ersatzsteuerbügel, VB. ☎ 06131/604849.

Magic III 177, 5-Jahres-Check bis 10/93, VB DM 450,-. ☎ 0841/32850 oder 0841/390555.

Pamir, Bj. 4/91, AK und Trapez pink, sonst weiß, DM 3.600,-. ☎ 08102/5067.

Pamir, Bj. 3/93, AK pink, gelb/weiß, Ersatztrapez neu (pink), DM 3.950,-. ☎ 02204/71858 oder 02204/73212.

Pamir, Bj. 3/91, Anströmkante pink, Ober- und Untersegel weiß/grau/pink, DM 3.500,-. ☎ 09704/7390 oder 09306/2151.

Probe 3, Bj. 87, VB DM 1.350,-, crashfrei, wenig Flüge, OS weiß/rot, US gelb, Speedbar, Aerosafe. ☎ 07634/6887.

Quattro S, Bj. 88, crashfrei, wenig geflogen, DM 2.200,- mit AFRO-Vario. ☎ 09708/203.

Quattro S, Bj. 88, Anströmkante pink, gepflegt, DM 1.700,-. ☎ 06441/72208.

Rapace 15 e, Bj. 89, wenig Flüge, guter Zustand, wegen neuem Drachen zu verkaufen, VB DM 1.900,-. ☎ 06151/719039.

Sport 150, Bj. 5/90, crashfrei, Klappgelenk, Aerosafe, VB DM 3.700,-. ☎ 0721/469512.

Top Swing, Bj. 87, aus gesundheitlichen Gründen abzugeben, nur 6 x geflogen, daher wie neu, VB DM 1.200,-. ☎ 0731/68208.

Windfex, guter Zustand, incl. Gurtzeug, Speedbar, Räder und Ersatzteile, DM 500,-. ☎ 089/3542884.

Windfex, 5-Jahres-Check neu, sehr gepflegt, Speedbar, Ersatztrapezrohre, Räder, langer Packsack, Tragegestell, Gurtzeug und Rettungsschirm, VB DM 1.900,-. ☎ 069/700084.

Hängegleiter

3

HP AT 158, Bj. 5/90, orange/gelb/weiß, VB DM 3.250,-; Rettungsschirm Charly, Bj. 89, VB DM 550,-. ☎ 0241/72356.

HP AT 158, Anströmkante blau, magenta, Bj. 2/90, guter Zustand, DM 3.500,-. ☎ 0621/798203 abends.

HP AT 158, Bj. 6/90, VB DM 4.000,-. ☎ 07151/73509.

HP AT 158, Bj. 91, US gelb, AK schwarz, VB DM 4.500,-; Top-Zustand. ☎ 07223/58556.

HP AT 158, Bj. 6/90, sehr guter Zustand, OS weiß, US rot, AK weiß. VB DM 3.700,-. ☎ 0761/289278.

HP AT 145, Bj. 1/91, sehr wenig geflogen, neongelb/weiß/grau, VB DM 4.200,-. ☎ 07753/610.

Alfa Vega, Bj. 12/88, pink/grün, Top-Zustand, VB DM 900,-. ☎ 07352/1521.

Bullet C 14, Bj. 12/89, wenig Flüge, sehr guter Zustand, crashfrei, pink/weiß, DM 2.000,-. ☎ 08241/3454 ab 16.30 Uhr.

Bullet C 14, Bj. 6/90, Anströmkante pink, Hauptsegel weiß, DM 2.700,-; Mark Eigenmann, Neckarauer Waldweg 82, 6800 Mannheim 24.

Bullet Racing, Bj. 82, Gütesiegel von 91, DM 550,-. ☎ 0421/661272.

Bullet C 15, Bj. 88, alle Extras, sehr gepflegt, weiß, VB DM 1.500,-. ☎ 089/6376014.

Compact 14, Bj. 8/91, Trilam, weiß, pink umrandet, VB. ☎/Fax 08158/3605.

Compact 14 Trilam, Bj. 91, nachweislich erst 10 Flüge, Ersatztrapezrohre, wie neu, VB DM 4.750,-. ☎ 0271/88459.

Classic Competition, Bj. 89, pink/gelb/weiß, 1a-Zustand, 50 Flüge, DM 1.500,-. ☎ 08322/6817.

Falke V, DM 500,-; Speedbar, Ersatzrohre, Maßpack, gut erhalten, Integralgurt Pieler, für Größe ca. 180 cm, mit Schirm Metamorphosi, DM 800,-; div. Instrumente (Vario, Funk), VB. ☎ 089/6097275 abends.

Foil, Sting-Integral, 187 cm, ATW-Vario, Fahrtmesser etc. ☎ 08041/8764 ab 18.00 Uhr.

Foil 152 C, Bj. 1/93, VB DM 5.600,-. ☎ 06772/8275.

Foil 152 C, Bj. 90. ☎ 089/8112604.

Foil 152 C, Bj. 6/92, hellgrau/neongelb/zebra, Top-Zustand, DM 6.000,-. ☎ 030/4123654.

Glidezilla 150, Bj. 87, blau/violett, VB DM 1.700,-; Bräuninger Vario DX mit Fahrtmesser, Neupreis DM 1.250,-; VB DM 690,-; Rettungsschirm, DM 500,-. ☎ 089/7854387.

Glidezilla 150, Bj. 88, pink/schwarz, in sehr gutem Zustand, da wenig geflogen, DM 2.100,-. ☎ 0731/266583.

Glidezilla 160, Bj. 86, guter Zustand, 5-Jahres-Check bis 12/94, DM 600,-. ☎ 089/36100114.

GTR Top Race 162, Bj. 89, guter Zustand, gelb/weiß, VB DM 1.500,-. ☎ 0881/61669.

GTR Top Race, Bj. 89, guter Zustand, rot/weiß, VB DM 1.400,-. ☎ 0761/289278.

Hermes 16, Bj. 87, 5-Jahres-Check bis 12/95, mit Ersatzsteuerbügel, VB DM 1.700,-. ☎ 0261/35199 ab 18.00 Uhr.

Hermes 16, Bj. 89, weiß/blau, Trilam, DM 900,-. ☎ 089/7854785 oder 08171/4871.

Hermes 15, Bj. 88, Trilamsegel, sehr gepflegt, verst. Qu-Stangen, VG, VB DM 1.900,-. ☎ 08441/1546.

Laser 14, Bj. 91, fast wie neu, crashfrei, Ersatztrapezrohre, VB DM 5.000,-. ☎ 089/1689968 und 089/808923.

Laser 14, Bj. 5/93, crashfrei, sehr gepflegt, wie neu, Segel pink/ila/weiß, DM 5.800,-. ☎ 07183/8302.

Magic Kiss, Bj. 90, DM 2.000,-. ☎ 07162/5999.

Magic IV 166, Bj. 86, GS neu, VG, Mylar-kante, UL-Nr., Ersatzsteuerbügel, spectral-farben, ideal für Umsteiger auf Doppelsegel, VB DM 1.200,-. ☎ 07531/66224.

Magic IV FR 177, 6 Jahre alt, 5-Jahres-Check, guter Zustand, 2. Trapez (Rundrohre) mit kompletter Unterverspannung, VB DM 1.000,-. ☎ 0821/715726.

Magic IV 166 Fullrace, Bj. 88, guter Zustand, ohne Beschädigung, schöne Farben, Mylar, VG, DM 1.600,-. ☎ 06263/1445.

Bullet Novum, Bj. 91, nur 26 kg, 1/13. Sonderausstattung. Neupreis DM 6.500,-; VB DM 3.400,-. ☎ 05151/24468 abends.

New Wave 15, Bj. 89, sehr guter Zustand, wenig geflogen, VB DM 1.800,-. ☎ 0711/609263.

Reflex C, Bj. 2/92, Top-Zustand, mit Ersatzteilen, VB DM 4.500,-. ☎ 08323/8116.

Reflex, Bj. 91, DM 4.000,-. ☎ 07162/5999.

Rumour 14, Bj. 4/92, AK Mylar pink, US gelb/ila, HS weiß, sehr guter Zustand, VB DM 4.600,-. ☎ 0711/328158.

Rumour 14, Bj. 1/92, AK Trilam fuchsia, US gelb/türkis, VB DM 4.400,-. ☎ 07024/53025.

Rumour 13,5, Bj. 5/90, Mylar, OS pink, US blau, Ersatztrapez, DM 3.000,-. ☎ 07522/6586.

Spirit, Bj. 87, 100% Doppelsegel, Flügelrohr defekt, ohne 5-Jahres-Check, VB DM 600,-. ☎ 06257/540, tagsüber 06155/600219.

Saphir 16, Bj. 85, techn. und optisch einwandfrei, Schlafsackgurt mit Rettungssystem, Geschwindigkeitsmesser, VB DM 800,-. ☎ 07136/23029, wochentags ab 16.00 Uhr.

Saphir 16, Bj. 86, bautek-Check, 1a-Zustand, sehr wenig geflogen, rot/weiß, VB DM 1.000,-. ☎ 0228/678266, tagsüber 0228/97910.

Saphir 16, multicolor, DM 799,-; Wasmer Akk. Vario mit digit. Höhenmesser, DM 100,-; Parasail IV-Rettungsschirm, nie gebraucht, DM 300,-; Keller-Gurt, DM 200,-; alles guter Zustand. ☎ 08071/51305.

Saphir 17, Bj. 87, ohne 5-Jahres-Check, wenig geflogen, Top-Zustand, VB DM 2.300,-. ☎ 07307/22998.

Saphir 17, Bj. 87, 5-Jahres-Check, schöne Farben und sehr guter Zustand, VB DM 1.300,-. ☎ 07328/5151 tagsüber, 07328/7511 abends.

Saphir 17, Bj. 86, blau/weiß, ca. 45 Flüge, DM 990,-. ☎ 07544/4124.

Saphir 17, Bj. 86, 5-Jahres-Check, opt. guter Zustand, div. Zubehör, VB DM 1.200,-. ☎ 07631/15063.

Saphir 17, Bj. 87, mit Gurtzeug und Rettungsschirm, VB DM 2.200,-. ☎ 06541/3434 nach 18.00 Uhr.

Select 16, Bj. 88, nur 5 mal geflogen. ☎ 07171/42496 abends.

Bullet SP 12, Bj. 90, sehr guter Zustand, Anström- und Segelinterkante leuchtend orange, Segel weiß, wenig geflogen, div. Extras, VB DM 2.200,-. ☎ 02241/387715.

Bullet SP 12, Bj. 92, 10 Flüge, wie neu, DM 4.500,-; Bullet SP 12, Bj. 90, DM 1.200,-; Gurtzeug Sting, Gr. 175/185 cm, mit Parasail-Schirm, DM 900,-; 2 Icom IC-A20 Flugf., je DM 700,-; Bräuninger Vario LCD VI, fast neu, DM 750,-. ☎ 0831/65478 oder 0831/75288 oder 089/3071318.

Sensor 510, Bj. 2/90, crashfrei, AK Mylar magenta, OS weiß, US pink/grau, DM 3.500,-. ☎ 07574/3182 nach 18.00 Uhr.

Sensor 510 E, Bj. 8/91, AK orange, US grau, neuwertig, DM 3.900,-. ☎ 09194/1817.

Sensor 510 E 159, sehr wenig geflogen, schöne Farben, VB DM 5.200,-. ☎ 05251/67622.

Sensor, Bj. 89, guter Zustand, crashfrei, Ersatztrapez, VB DM 2.500,-. ☎ 089/1689968 und 089/808923.

Bullet SP 11, Bj. 4/92, wie neu, wenig Flüge, VB DM 5.100,-. ☎ 08342/40216.

Vega 10, 60-70 kg, Bj. 1/90, crashfrei, VB DM 1.200,-. ☎ 08821/52604.

Vega MX, Bj. 89, gelb/grün, DM 2.300,-; Charly Pinguin-Gurt mit Schirm, fast neu, DM 1.000,-. ☎ 06251/56319.

Zephir CX, Bj. 90, sehr guter Zustand, wenig Flüge, VB DM 3.500,-. ☎ 02293/6718.

Zephir CX, Bj. 10/91, Top-Zustand, VB DM 3.100,-. ☎ 02421/44550 und 02421/14221.

Zephir CX, Bj. 89, OS pink/neongelb, US multicolor, Top-Zustand, sehr wenig geflogen, VB DM 3.000,-. ☎ 06024/9776 abends.

Zephir CX, Bj. 6/90, guter Zustand, nur bis Mitte 92 geflogen, ca. 50 Flüge, Speedwolves, Einrittskante schwarz, Untersiegel pink, Obersiegel weiß, Festpreis mit Ersatzteilen DM 3.300,-. ☎ 02173/71858.

Zephir CX, Bj. 2/89, VB DM 2.500,-. ☎ 06542/22761.

Zephir CX, Bj. 10/92, 10 Flüge, Top-Zustand, viele Extras, VB DM 5.000,-. ☎ 089/569437.

Zephir CX, Bj. 1/89, guter Zustand, angenehmes Handling, DM 2.500,-. ☎ 07532/1885.

Zephir CX, Bj. 89, crashfrei, pink/violett/weiß, VB DM 3.000,-; Gurtzeug Pieler, Bj. 89, violett/pink, 175 cm, schlank, DM 450,-; Schlepplinke Fluck, Bj. 89, DM 100,-; Helm Jurk-Kevlar, Bj. 91, DM 200,-; alles mit Gütesiegel in sehr gutem Zustand. ☎/Fax 0431/96858.

Zephir CX, Bj. 90, sehr guter Zustand, wenig geflogen, absolut crashfrei, DM 3.800,-; Klaus Schubmehl, Tholeyer Straße 27, 6694 Marpingen.

Zephir CX, Bj. 89, OS neongrün, US multicolor, ca. 70 Flüge, VB DM 3.300,-. ☎ 08856/2386.

Zephir CX, Bj. 8/89, mit Winglets, AK pink, US multicolor, Anfang März 1993 von Fa. Bautek instandgesetzt und auf den neuesten Stand der Technik gebracht (Verstärkung des Achternig), Räder, viele Kleinteile, VB DM 3.800,-; Bräuninger Vario Alto II, VB DM 400,-; Skywatch Fahrtmesser, VB DM 100,-; viel Zubehör. ☎ 06871/1852.

Zephir, Bj. 88, guter Zustand, DM 1.500,-; Kostelatzky-Karplengurt (wie Keller), DM 300,-; Charly, DM 500,-. ☎ 0431/566693, öfter probieren.

Zephir, Bj. 88, Check neu, OS gelb, AK blau, US multicolor, VB DM 1.400,-. ☎ 089/7258259.

Zephir, Bj. 88, Obersegel weiß, Untersegel asymmetrisch gelb/orange, Anströmkante rot, VB DM 2.000,-. ☎ 06257/7540 privat, 06155/600219 Büro.

Zephir, Bj. 87, guter Zustand, VB DM 495,-. ☎ 08652/63081.

Moyes XS 155 Race Australia, wegen schwerem Verkehrsunfall noch nie geflogen, sehr schönes Design, DM 6.800,-. ☎ 08741/2173.

Moyes XS 155, Bj. 92, VB DM 5.750,-. ☎ 09402/1428 tagsüber, 09402/5456 abends.

XS 142 Australia, Bj. 1/92, wenig Flüge, VB DM 4.200,-; incl. Totalcheck, Räder und Ersatzspeedbar. ☎ 08170/8079.

3 E

Tropi 15,3 qm, Bj. 90, neuwertig, crashfrei, DM 3.000,-; mit Landeklappen. ☎ 02052/80188 ab 16.00 Uhr.

Tropi C, wie neu, nur 8 Flüge, Bj. 90, Lenkspoiler, VB. ☎ 02541/72994 oder 02541/71174.

Hängegleiter ohne Klassifizierung

Star 17, Bj. 85, blau, ohne Check, gut erhalten, wenig geflogen, Keller-Integralgurt mit Parasail-Fallschirm, nur komplett, DM 1.100,-. ☎ 07181/84916 abends.



Haftungsausschluss!

Jede Haftung des DHV und seiner 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.

Gleitsegel

1

Black Magic 22, Bj. 4/91, blau/gelb, mit Packsack, VB DM 1.600,-. ☎ 02131/530431 ab 18.00 Uhr.

Black Magic 24, gelb/orange, B-Gurte, 2-Jahres-Check, Gurtzeug Vonblon Diagonal, VB. ☎ 0234/865395.

Black Magic 24, Bj. 90, Umrüstung BM1 auf BM 2 4/92, 2-Jahres-Check 4/92, wegen Diplomstreif kaum geflogen, weiß/schwarz, mit Gurtzeug und Rettungsgerät von Charly, kompl. VB DM 2.300,-. ☎ 0931/883202.

Black Magic 24, Bj. Herbst 19, Kauf 1/92, guter Zustand, Packsack, VB DM 2.100,-. ☎ 02351/71996 nachm.

Black Magic 24, Bj. Ende 90, lila/schwarz, ca. 30 Flüge, 2-Jahres-Check neu, Gurtzeug Para-Comfort, Rettungsgerät Espirit Light, Packsack, Vario Parasound 2, VB DM 2.500,-. ☎ 05223/62985.

Black Magic 24, Bj. 8/90, wenig geflogen, VB DM 1.400,-. ☎ 08322/8659.

Black Magic 27, Bj. 91, pink/gelb, 25 Flüge, gepflegter Zustand, VB DM 1.800,-. ☎ 089/8114102.

Black Magic 27, wenig geflogen, sehr guter Zustand, Bj. 6/91, lila/pink, mit Gurtzeug Parasol, Rettungsgerät Espirit Light, Packsack und Helm, wegen Sportaufgaben, komplett DM 3.000,-, Bräuninger Vario P II, neu, noch nicht gebraucht, DM 450,-. ☎ 02363/53485 oder 0228/472251 ab 19.30 Uhr.

Black Magic 27, Bj. 10/91, lila/grün, neuerwertiger Zustand, ca. 20 Flüge, Gurtzeug Vonblon Diagonal, Rettungsgerät R 2, VB DM 2.700,-. ☎ 030/2618348.

Black Magic 27, Bj. 91, pink/gelb, Dreifachgurte = A-B-C, Gurtzeug Supine II Kreuzgurt, Reserveschirm May Day Plus, Bj. 91, Packsack, Helm, max. 40 Flüge, alles fast wie neu, FP DM 2.900,-. ☎ 089/3171453 bis 22.00 Uhr.

Black Magic 27, Bj. 10/90, gelb/pink, B-Stoll, Check 4/93, VB DM 1.200,-. ☎ 089/3171212.

Black Magic 27, pink/schwarz, Check neu, incl. Packsack und Gurt, VB DM 2.200,-. ☎ 089/4606867.

Black Magic 24 oder 27, beide Bj. 91, mit B-Leinen, 2-Jahres-Check, guter Zustand, im Tausch gegen gleichwertigen Black Magic 22 oder ähnlichen Schirm für Pilotengewicht ab ca. 45 kg. ☎ 069/589591 abends.

Black Magic 27/II (B-Stallfähig), Erstbenutzung 12/90, neuerwertig, wegen Zeitmangel, DM 1.500,-. ☎ 030/4527926.

Black Magic 24/II, mit Ausrüstung, VB. ☎ 08557/1683.

Magic Cloud 24, Bj. 91, Nachprüfung: "Zustand sehr gut", mit Perche-Gurtzeug und Charly-Rettungsschirm, DM 1.500,-. ☎ 07156/29338.

Magic Cloud 27, Bj. 8/91, incl. Gurtzeug Relax, Rettungssystem Minitec 110 und Packsack, sehr wenig geflogen, VB DM 3.500,-. ☎ 07473/22781.

Cloud Magic, Bj. 9/91, VB DM 1.900, Rettungsschirm Revolution, DM 890,-, Sitzgurt, DM 170,-, Bräuninger Alto Vario, DM 380,-. ☎ 089/7854387.

Magic Cloud 24 und 27, sehr günstig, ☎ 089/7851600.

Magic Cloud 24, wenig geflogen, sehr gut erhalten, Bj. 4/91, 2-Jahres-Check neu, VB DM 1.200,-. ☎ 089/7003035.

Fox 26, Bj. 8/90, mit Packsack, wenig geflogen, DM 800,-. ☎ 07231/23593 oder 07231/25206 ab 19.00 Uhr.

Fox 26, Bj. 9/90, gelb/orange, 2-Jahres-Check neu, guter Zustand, VB DM 1.650,-. ☎ 07542/8881.

Nova Trend 19, Bj. 91, grün/orange, Top-Zustand, 10 x geflogen, Check neu, VB DM 1.500,-. ☎ 0611/503358 oder 0611/508422.

Nova Trend 19, Bj. 91, evtl. mit Gurtzeug und Minitec-System, insgesamt VB DM 3.100,-. ☎ 07231/356377 tagsüber, Hamminge verlangen.

Nova Trend 19, Bj. 92, gelb/pink, wenig Flüge. ☎ 07961/53774, Christine verlangen.

Nova Trend 21, Bj. 9/91, 2-Jahres-Check incl. Materialprüfung neu, Gurt Skyline Distance X, Rettung Minitec 110, unbenutzt, neu gepackt, Vario Bräuninger P II, NP 6.100 DM, VB DM 3.250,-. ☎ 089/572244.

Nova Trend 21, Bj. 90, pink/gelb, sehr guter Zustand, DM 900,-. ☎ 07723/3310.

Solution 35 Biplace, DM 3.700,-. ☎ 040/2276859.

XC 10 Jaguar, Bj. 90, wenig geflogen, VB DM 1.000,-. ☎ 08323/3595.

XC 10 Jaguar, Bj. 89, kompl. mit Sitzgurt, sehr guter Zustand, DM 700,-. ☎ 0711/609263.

XC 11 Jaguar, Bj. 90, Check neu, mit Gurtzeug, Packsack, DM 1.000,-. ☎ 06435/8486.

XC 11 Jaguar, Bj. 9/89, gelb/pink, guter Zustand, VB DM 1.200,-. ☎ 07152/53301.

XC 11 Jaguar, Bj. 4/90, lila/orange, mit Packsack und Helm, VB DM 2.450,-. ☎/Fax 09128/7429.

XC 11 Jaguar, 2 1/2 Jahre alt, neuer Check 3/93, Ergebnis: deutlich gebraucht, guter Zustand, VB DM 1.500,-. ☎ 0231/733632.

1-2

Asterion 1026, Bj. 6/88, wenig geflogen, mit Salewa Sitzgurt und Packsack, DM 900,-, Rettungsgerät Flight Design Mayday Plus, Bj. 7/89, DM 500,-. ☎ 07173/3578.

Asterion 820, Charly Spirit Mit-Cleine, Gurtzeug, Helm, VB DM 900,-, auch einzeln. ☎ 02845/33072.

Asterion 1026, Bj. 88, ca. 40 Flüge, 2-Jahres-Check 92 bestanden, Gurtzeug Air Bulle, VB DM 950,-. ☎ 08031/12378.

Asterion 820, gut erhalten, DM 750,-. ☎ 089/38002801 oder 08151/5981 abends.

Alpin Dream, Bj. 88, incl. Gurtzeug und Rucksack, DM 500,-. ☎ 05308/3247.

Alpin Dream 2, Bj. 90, GS neu, grün/gelb/lila, incl. Sitzgurt und Packsack, DM 1.050,-. ☎ 02871/46966 oder 02871/37936.

Alpin Dream 2, neuerwertig, mit Gurtzeug, VB DM 1.200,-. ☎ 0201/589158.

Alpin Dream 2, Bj. 89, Check 92, guter Zustand, gelb/grün, mit Supine-Sitzgurt und Packsack, DM 800,-. ☎ 0241/74933.

Alpin Dream 10, DM 990,-; Bj. 2/89, 50 Flüge, Bestzustand, komplett mit Sitztreppe Alpin Supine. ☎/Fax 07156/6983.

Brizair 10, Bj. 89, 2-Jahres-Check neu, ca. 50 Flüge, Packsack, VB DM 750,-. ☎ 08106/34248 oder Fax 089/9032426.

Brizair 10, Bj. Ende 88, neuer 2-Jahres-Check, sehr guter Zustand, pink/blau/gelb, mit Packsack und Gurtzeug Air Bulle, kompl. DM 950,-. ☎ 02723/2726.

Brizair 10, Bj. 89, Packsack, VB DM 900,-. ☎ 08677/7899.

Brizair 10, Bj. 88, sehr guter Zustand, wenig geflogen, VB. ☎ 089/3615876 oder 089/2333060.

Brizair 10, mit Air Bulle Gurtzeug, Top-Zustand, wenig geflogen, VB DM 750,-. ☎ 08845/9522.

Brizair 10, rot/orange, Bj. 87, wenig Flüge, techn. o. k. incl. Packsack, VB DM 300,- oder DM 450,- mit Gurtzeug Parafly. ☎ 0761/499849, Uli.

Brizair 9, Bj. 4/89, türkisch/rot/gelb/blau, 40 Flüge, Packsack, Rettungssystem Charly 96, Bj. 10/89, Top-Zustand, alles zusammen, DM 750,- (auch einzeln). ☎ 09971/2312 werktags ab 19.00 Uhr.

Brizair 9, Bj. 3/89, gelb/pink/blau, sehr wenig geflogen, mit Gurtzeug, Packsack und Helm, VB DM 850,-, evtl. auch mit Rettungsgerät Minitec 110. ☎ 030/7820483.

Brizair 9, Bj. 88, 40 Flüge, Top-Zustand, komplett mit Gurtzeug und Packtasche, DM 500,-. ☎ 07121/311489.

Brizair 9, gelb/pink/blau, guter Zustand, incl. Sitz und Packsack, DM 700,-. ☎ 07571/13301, Alex verlangen.

Brizair 9, Bj. 88, 5-farbig, incl. Gurtzeug Air Bulle und Packsack, extrem gut erhalten (ca. 80 Gleitflüge), NP 3.660,- DM, VB DM 950,-. ☎ 02755/456 oder 06131/572322.

Brizair 9, Bj. 88, VB DM 777,-. ☎ 0821/482887.

Brizair 9, Bj. 89, kaum geflogen, bunte Farben, kompl. mit Gurtzeug, Packsack und Rettungsgerät, VB DM 1.500,-. ☎ 09081/86668.

Corvette 26, Bj. 5/91, orange/grün/lila, mit Gurtzeug Flight Design, Rettungsgerät, Helm, Packsack, ca. 30 Flugstunden, nur 92 geflogen, sehr guter Zustand, VB DM 4.100,-. ☎ 08031/84929.

Corvette New 26, Bj. 7/91, lila/gelb/pink, 3-Punkt-Aufhängung, 85-110 kg, mit Packsack, evtl. Gurtzeug Pro Design Diagonal, VB DM 1.800,-. ☎ 09132/40644.

Corvette 23, Bj. 7/92, ca. 15 Flüge, incl. Gurtzeug, Rettung, Schleppklinke, VB DM 3.900,-. ☎ 0911/535529 oder 09851/4642.

Dimension 27, Bj. 10/91, türkisch/pink/gelb, Gurtzeug Pro Comfort und Rettungsgerät Charly, VB DM 3.000,-. ☎ 07675/1301.

Dimension 27, Bj. 92, 60 Flüge, DM 2.900,- (NP 4.900 DM), Gurtzeug Flight Design, Bj. 90,-, DM 190,-. ☎ 07129/5330 oder 06128/42405.

Dimension 27, Bj. 93, neu, türkisch/violett, DM 3.000,-. ☎ 08051/61216, häufiger versuchen.

Dimension 27, wie neu, günstig, gelb, Gurtzeug, Sigma-Rettungsgerät und Bräuninger-Vario mögl. ☎ 0521/103114.

Dream 90-24, ca. 20 x geflogen, mit Helm, Gurtzeug, Packsack, Fallschirm, VB. ☎ 0711/3451262.

Dream 24, Bj. 9/90, B-Stall-Version, gelb/lila, incl. 2-Jahres-Check, VB DM 2.000,-. ☎ 06021/12389.

Fox 24, Bj. 90, 2-Jahres-Check neu, gelb/orange, neuerwertig, Gurtzeug, VB DM 1.600,-. ☎ 0214/21240 ab 18.00 Uhr.

Solution 26, Bj. 90,-, Ailesdek-Diagonalgurt, Bj. 92, Sigma Minitec-Rettungssystem, Bj. 92, Helm, Packsack, kompl. DM 2.400,- auch einzeln. ☎ 09122/4345.

Solution 23, gelb/türkisch, 3 Jahre alt, 2-Jahres-Check 92, incl. Gurtzeug, Reserve, Packsack und Helm, kompl. DM 1.450,-, auch einzeln, sehr guter Zustand. ☎ 08024/48836 oder 08024/4447 oder 08024/2012.

Salewa 928, 55-85 kg, ca. 40 Flüge, guter Zustand, mit Packsack, DM 400,-, evtl. mit Sitzgurt. ☎ 08031/43264.

1-2 G

Brizair Everest 25, Bj. 91, Vonblon Diagonal-Gurtzeug, Bj. 91, Minitec Sigma-Rettungsschirm, Bj. 91, Römer-Helm, alles in gutem Zustand, VB. ☎ 089/7257553 privat oder 089/99441336 dienstlich.

Brizair Everest 28, Bj. 5/92, Top-Zustand, 52 Flüge, Modell mit B-Schlaufen, DM 2.900,-. ☎ 07762/822612 oder 07765/8434 abends.

Brizair Everest 28, Bj. 91, mit Sooning light plus Diagonal-Gurtzeug, Top-Zustand, wenig geflogen, VB DM 2.400,-. ☎ 02222/1640 ab 19.00 Uhr.

Paratech P 21, 27 cm, neongelb, neuerwertig, mit Paratech Modular-Gurtzeug und Rettungsschirm Charly Second Chance, VB. ☎ 02235/76121.

Paratech P 21/27, blau, Bj. 11/92, Sitzgurt, Rettungsschirm, Bräuninger Alto Vario, VB DM 4.700,-, auch einzeln. ☎ 089/527106 oder 089/7854387, Martin verlangen.

Gleitsegel

2

Apache 26 II, Bj. 3/93, blau/weiß, neuwertig, DM 3.500,-. ☎ 07183/8302.

Apache 26 II, Bj. 4/93, VB DM 3.200,-. ☎ 089/3234588.

Apache 26 II, Bj. 93, DM 3.950,-, Rettungsgerät Charly, DM 550,-. ☎ 069/359823 oder 089/7856150, nach Siegrid fragen.

Apache II, neu, umständehalber zum Superpreis von DM 3.950,-. ☎ 07351/21579.

Apache 23 II, lila/weiß, DM 3.390,-, Gurtzeug Distance, DM 330,-, Rettungsschirm RS 2, Bj. 6/92, DM 720,-. ☎ 07351/76071.

Apache 29 II, lila/weiß, DM 3.590,-, Siting Bull mit RS 2 integriert, Kevlarückenschutz, DM 1.350,-. ☎ 07351/76071.

Alpha 25, Bj. 3/92, wie neu, lila/orange, DM 3.000,-, Pro Design Gurtzeug Soaring Light Plus, Bj. 3/91, großes Staufach, Kreuzverstrebung, bequem, VB DM 220,-. ☎ 0711/3400668.

Apollo 27, Bj. 6/92, 17 Flüge, neues Design, flieder, großer Edel-Packsack, VB DM 3.500,-. ☎ 0911/693284.

Apollo 24, kompl. neuwertig, VB. ☎ 07062/21403.

Apollo 24, Bj. 10/91, sehr guter Zustand, VB DM 2.800,-. ☎ 07031/51954.

Apollo 24, mit Gurtzeug und Helm, nur 12 Flüge, Bj. 92, DM 4.300,-. ☎ 0751/94565.

Apollo 24, Bj. 8/92, absolut neuwertig, 20 Flüge, evtl. mit Gurtzeug und Packsack, VB DM 3.100,-. ☎ 07473/22220 ab 17.30 Uhr.

Bliss M, neu, ca. 10 Flüge, DM 4.000,-. ☎ 040/2276859.

Bliss L, weiß, Bj. 10/92, Garantie bis 10/93, erst 12 Flüge, mit Fußbeschleunigungssystem, DM 3.999,-. ☎ 07222/20194 ab 20.00 Uhr.

Cobra 27, Bj. 10/89, guter Zustand, gelb/weiß/blau, mit Gurtzeug und Rucksack, DM 950,-. ☎ 07308/6860.

Corrado 13, Bj. 90, DM 1.750,-. ☎ 06752/3268 oder 06131/613063.

Dimension 30, Bj. 9/92, lila/türkis/mint, Vandalon-Gurtzeug und Rettungsgerät, Alto Vario P II, gr. North Packsack, nur 3 Flüge, VB DM 5.500,-. ☎ 089/72232653 tagsüber, abends 089/2016118.

EQ 23, Bj. 90, mit Gurtzeug, Rettungsschirm Second Chance 96, wenig Flugstunden, VB DM 2.800,-. ☎ 07151/72887.

EQ Sport 24, pink/gelb/schwarz, 25 Flüge, Top-Zustand, VB DM 2.000,-. ☎ 07524/5794.

EQ Sport 24, Bj. 9/91, pink/gelb/schwarz, Packsack, Perche-Gurtzeug, Minitex-Rettungsgerät, Fly-Helm, wenig geflogen, kompl. DM 3.500,-. ☎ 07473/5969.

EQ Sport 24, Bj. 5/91, sehr guter Zustand, wenig geflogen, Pilotengewicht 60-75 kg, VB. ☎ 06151/895331.

EQ Sport 24, Bj. 12/91, absolut neuwertig, ca. 30 Flüge, lila/pink, NP 3.890 DM, incl. Gurtzeug Perche, NP 395 DM, und Packsack, VB DM 2.600,-, kompl. mit Rettungsgerät Charly Second Chance 96, nächste Prüfung 06/94, Römer-Helm, VB DM 3.100,-. ☎ 06732/82837.

EQ Sport 24, sehr gepflegt, Bj. 5/91, kompl. mit Packsack und Gurtzeug, DM 1.800,-. ☎ 07150/41570.

EQ Sport 24, 2-Jahres-Check, sehr guter Zustand, mit Flight Design Sitzgurt, wenig geflogen, DM 1.450,-. ☎ 07328/4423.

EQ Sport 26, Bj. 7/92, mit Packsack, cashifre, 1a-Zustand, VB DM 2.000,-. ☎ 06834/52599.

EQ Sport 26, Bj. 91, pink, 60 Flüge, Packsack Perche, Gurtzeug Distance Skyline, VB DM 1.500,-. ☎ 0201/263714.

EQ Sport 26, Bj. 8/91, pink/lila, DM 2.300,-, evtl. Gurt FB pro Comfort, DM 300,-. ☎ 06032/31877 oder 06032/73218.

EQ Sport 26, 2 Jahre alt, sehr guter Zustand, 2-Jahres-Check 1/93, blau/gelb, mit Gurtzeug Flip und Rettungsgerät Second Chance von Charly, kompl. VB DM 3.000,-. ☎ 06257/85370 abends.

EQ Sport 26, Erstflug 25.3.91, Gurtzeug mit integriertem Rettungsgerät Charly 96, Passiv-System, kompl. VB DM 3.600,-. Helmut Reichert, Möckmühler Straße 66, 6956 N.-Reichertshausen.

EQ Sport 26, Bj. 10/90, 2-Jahres-Check, Sitzgurt Recor light, incl. Packsack, wenig Flugstunden, VB DM 2.200,-. ☎ 02051/602828.

EQ Sport 26, Gurtzeug Perche, Bj. 12/91, Kauf Jan. 92, Rettungsgerät Pro Design SC 120, Packsack Perche, VB DM 3.100,-, kompl. ☎ 06773/418, Fax 06773/7349.

Genair 24, Bj. 90,-, Allesdek-Diagonalgurt, Bj. 92, Sigma Minitex-Rettungssystem, Bj. 92, Helm, Packsack, kompl. DM 2.900,-, auch einzeln. ☎ 09122/4345.

Genair 24, Bj. 90, aus gesundheitl. Gründen wenig geflogen, grün/lila mit pinkfarbenen Streifen, Gurtzeug Air Bulle und Charly Second Chance Rettungsschirm, neuwertig mit Packsack und neongelbem Helm für DM 2.200,-. ☎ 02236/48735 ab 15.00 Uhr.

Genair 24, Bj. 90, 50-70 kg, 2-Jahres-Check neu, mit Gurtzeug, Rettungsgerät und Packsack, alles in sehr gutem Zustand, VB DM 2.200,-. ☎ 08083/8024.

Genair 24, Bj. 90, 2-Jahres-Check neu, mit Air Bulle Gurtzeug, grün/lila, für DM 1.900,-, ohne Gurtzeug DM 1.700,-. ☎ 09286/1675 oder 09262/6246.

Harley Elit, Gurt Air Bulle, Packsack, sehr guter Zustand, DM 1.700,-. ☎ 08221/5208.

Harley Elit, Bj. 89, neuer 2-Jahres-Check, guter Zustand, Packsack, VB DM 1.500,-. ☎ 07161/28485.

Harley Elit 11, Bj. 12/89, pink, neuer 2-Jahres-Check, neuwertiger Zustand, VB DM 1.200,-. ☎ 07542/6323 abends.

Korat 23 C, Bj. 91, lila/pink, 25 Flüge, ohne Gurtzeug, NP 5.540 DM, DM 3.600,-. ☎ 0631/97654 oder 07141/240493.

Paratech P 40/26, neuwertig, nur wenige Flüge, mit Speed-System, Bj. 9/92, pink/gelb, DM 3.900,-. ☎ 07675/382.

Paratech P 40/26, Bj. 10/92, ca. 25 Gleitflüge, mit Speed-System, DM 3.500,-. ☎ 08033/6360.

Paratech P 40, pink, Bj. 4/93, VB DM 4.100,-, Rettungsschirm Revolution, DM 850,-, Sitzgurt, DM 160,-, Bräuninger Alto Vario, DM 420,-. ☎ 089/7856150.

Phönix 28, Bj. 92, ca. 5 Flüge, neuwertig, DM 4.200,-. ☎ 089/7608623.

Phönix 28, Bj. 6/92, nur 3 Flüge, DM 3.800,-. ☎ 06101/88994 oder 06039/6529.

Phönix 125, Mod 93, neuwertig. ☎ 07961/53774 ab 18.00 Uhr, Christine verlangen.

Rubis 30, Bj. 11/91, ca. 30 Flüge, VB DM 2.900,-. ☎ 08322/8659.

Rubis 30, neu, Farbwunsch möglich. ☎ 08042/8609.

Space 27, ganz neu, türkis, NP 5.290 DM, DM 4.600,-. ☎ 06083/2654.

Space 24, neuwertig, incl. Gurtzeug Edel Force, neu, VB DM 4.300,-. ☎ 07156/6983.

Space 27, Bj. 1/93, 1a-Zustand, grün, VB DM 4.100,-. ☎ 0711/3400668.

Space 24, grün, 6 Monate alt, VB DM 3.650,-. ☎ 09141/5515.

Space 24, gelb, neu, mit Speedbar, DM 4.500,- incl. einer Übernachtung in Oberstdorf zum Probefliegen. ☎ 07141/64966 oder 030/7811210.

Space 24, weiß, VB DM 3.800,-. ☎ 08821/52604.

SP 10, Bj. 90, sehr guter Zustand, 50 Flüge, grün/pink, VB DM 800,-. ☎ 07159/80978.

Twist 25, pink, Bj. 90, mit Gurtzeug und Rettungsschirm, wegen Nachwuchs günstig abzugeben, Vario V 4 Allii plus Pretel, DM 300,-. ☎ 08382/8042.

Twist 25, Bj. 90, incl. Firebird Gurtzeug, Pack- und Rucksack, DM 1.400,-, Flight Design Rettungssystem, Flachcontainer, Bj. 91, DM 600,-, Integralhelm UVEX, DM 90,-. ☎ 07127/51696 oder 0711/6854682.

Twist 25, Bj. 5/90, 2-Jahres-Check neu, Gurtzeug, Packsack, VB DM 900,-. ☎ 08321/84488.

Twist 25, Bj. 8/90, incl. Pack- und Rucksack, DM 2.400,-. ☎ 07063/6412.

Twist 28, blau/weiß, 2-Jahres-Check, Bj. 7/91, 50 Flüge, DM 1.950,-. ☎ 07947/366.

Twist 28, Bj. 90, pink, Check neu, incl. Gurtzeug Air Bulle und Packsack, sehr guter Zustand, VB DM 1.450,-. ☎ 0731/9454742 tagsüber, 07392/8623 abends.

Twist 28, guter Zustand, VB DM 1.800,-. ☎ 08666/6193.

Twist 28, Bj. 90, Bestzustand, wenig Flüge, DM 1.400,-. ☎ 089/38002801 oder 08151/5981 abends.

Twist 28, Bj. 2/90, guter Zustand, 2-Jahres-Check neu, mit Gurtzeug und Packsack, VB DM 1.200,-. ☎ 07031/804392.

Zenith 28, Speedsystem vorhanden, Bj. 5/91, pink/lila, wenig geflogen, Top-Zustand, DM 2.000,-. ☎ 08652/66147.

Zenith 26, neuwertig, VB DM 2.500,-. ☎ 0201/589158.

Zenith 26, mit oder ohne Speedsystem, Bj. 8/91, pink/lila, mit Packsack, scheckheftgepflegt, 1a-Zustand, DM 3.200,-, Reserveschirm Charly 86 mit neuem 2-Jahres-Check, DM 500,-. ☎ 08122/42577 privat, 08122/1781333 dienstlich.

2 G

Apache 23, wie neu, lila, DM 2.800,-. ☎ 08651/78291.

Apache 26, Bj. 92, pink/weiß, neu ca. 30 Flüge, Top-Zustand, DM 3.000,-. ☎ 08051/61216, häufiger versuchen.

Apache 26, Bj. 3/92, fuchsia, sehr guter Zustand, DM 2.900,-. ☎ 0761/35383.

Apache 26, türkis, Bj. 92, und Gurtzeug Siting Bull und Vario Bräuninger P II, VB DM 3.000,-. ☎ 089/597682 oder 089/592174.

Apache 26, Bj. 9/92, lila/weiß, wenig geflogen, günstig abzugeben, wenn gewünscht mit Siting Bull und R 2 und Fußstrecker. ☎ 07191/61776 ab 19.00 Uhr.

Apache 23, 1 Jahr, wenig Flüge, Top-Zustand, lila/weiß, mit Packsack, DM 2.900,-, mit Gurt Distance X, neuwertig, und Rettungsgerät R 1, Bj. 1/93, kompl. DM 3.950,-. ☎ 07351/21579.

Apache 26, Bj. 92, DM 3.000,-. ☎ 07253/1615 oder 0621/794812 ab 18.00 Uhr.

Apache 23, pink/weiß, Bj. 2/92, incl. Firebird-Gurtzeug und Packsack, wenig Flüge, VB DM 3.000,-. ☎ 08324/2079.

Apache 23, pink, neuwertig, 4 Flüge, wegen Gewichtproblem günstig. ☎ 089/478387 ab 19.00 Uhr.

Apache 26, pink, Bj. 6/92, Packsack, Gurtzeug Siting Bull, Rettungsgerät, nur 30 Flüge, DM 3.700,-. ☎ 08191/66609.

Apache 26, Bj. 6/92, türkis, nur 5 Flüge, VB DM 3.600,-, evtl. mit Gurtzeug und R 1 Rettungsgerät. ☎ 069/700084.

Apache 26, Bj. 7/92, ca. 20 Flüge, wie neu, aus Zeitmangel, DM 3.200,-, Gurtzeug Siting Bull, neu, DM 300,-, Rettungsgerät Charly 96, DM 500,-, kompl. DM 3.800,-. ☎ 06441/72208.

Flyair 1000, neu, Bj. 7/92, 70-85 kg, mit Gurtzeug, DM 3.950,-. ☎ 0241/12455 oder 0241/27060 abends.

2 E

Zenith 23, Bj. 91, sehr wenig geflogen, wegen Sportaufgabe, DM 1.600,-, Rettungsgerät Charly, DM 450,-, Sitzgurt Pro Comfort von Firebird, DM 150,-. ☎ 0711/3161279.

2-3

Aerologic 51, 3/93, neuwertig, wegen Zeitmangel kaum geflogen, für DM 3.888,-, Komfort-Gurtzeug Perfect Integral mit integriertem Doppelkappenrettungssystem Columbus bis DM 1.333,-. ☎ 089/482136 ab 19.30 Uhr.

Aero 24, gelb, Check o. k., DM 1.200,-, Sitzgurt Air Bulle, DM 150,-, Rettungsgerät Charly, DM 500,-. ☎ 069/359823 oder 089/7856150, nach Siegrid fragen.



Advance 24, 2-Jahres-Check, blau/pink, mit Sitzgurtzeug. ☎ 07961/53774 ab 18.00 Uhr, Christine verlangen.

Aerologic 55, Bj. 4/93, pink/lila, mit Design, DM 4.200,-; Gurtzeug Perfect Integral mit Rettungsgerät Columbus 18, Bräuniger Vario Basis. ☎ 08334/552.

Apollo 22, neuwertig, incl. Gurtzeug Edel neu, VB DM 2.900,-. ☎ 07156/6983.

Aero 24, neuer Check mit Ergebnis "neuwertig", Bj. 90-, gelb/pink, sehr guter Zustand, VB. ☎ 09132/61367.

Aero 24, guter Zustand, günstig. ☎ 089/7851600.

Comet CX II 23, Bj. 6/91, wenig gellogen, VB DM 2.900,-. ☎ 07127/979397 ab 19.00 Uhr.

Comet CX II 23, Bj. 3/93, 29 Flüge, pink, VB DM 3.970,-; falls erwünscht mit Sitz und Rettungsgerät, Hanweg Schuhe, Größe 8 1/2, neu, DM 150,-. ☎ 07121/54248.

Dream 26, 1a-Zustand, 15 Monate alt, incl. Komfortgurtzeug und Packsack, NP 5700 DM, DM 3.950,-; 25 Flüge, gelb/pink, ☎ 06352/6299 ab 19.00 Uhr, dienstlich 0631/4181781.

Dream 2/26, Kauf 7/92, ca. 30 Flüge, neuwertig, VB DM 3.500,-; incl. Gurtzeug und Packsack. ☎ 07361/74471.

Extase 30 C, Bj. 88, mit gurtzeug, Packsack und am 6.4.92 vom Hersteller durchgecheckt, VB DM 350,-. ☎ 0202/707198 ab 19.00 Uhr.

Genair 26, Bj. 91, mit Gurtzeug Primo, beides neu, VB DM 3.400,-. ☎ 08158/1092.

Genair 26, kompl. Ausrüstung (Vanblon Kreuzgurt, Packsack, Charly Second Chance 96, Beinstretch), DM 2.000,-. ☎ 07134/13374 ab 17.00 Uhr.

Genair 26, L3, Bj. 90, Vanblon Liga-Gurtzeug, Bj. 91, Minitex 110 Rettungsschirm, Bj. 90, Römer-Helm, VB. ☎ 0731/601128.

Genair, Bj. 91, mit Gurtzeug, DM 650,-; ca. 30 Flüge. ☎ 08363/8084.

Condor HP 11 mit Gurtzeug und Packsack, 2-Jahres-Check bis Sommer 94, VB DM 1.000,-. ☎ 08459/81-5064 Büro und 089/6019157 privat.

Katana 47, neu, Ober- und Untersegel lila mit weißem Blitz, DM 3.500,-. ☎ 08651/78291.

Katana 55, Bj. 4/93, lila/weiß, evtl. mit Zubehör, neuwertig, VB DM 4.200,-. ☎ 08666/6193.

Prisma 29, Bj. 5/92, lila/gelb, Speed-System, Trimmer, VB DM 3.500,-. ☎ 089/775137.

Prisma 29, blau, DM 3.900,-; Skyline Distance X Integral L.E., DM 350,-; Minitex, DM 550,-; 1 Jahr, komplett DM 4.600,-. ☎ 07472/43646.

Inferno Six Six Xtra, 4-Punkt, weiß/rot, Bj. 11/91, ca. 20 Flugstunden, 1a-Zustand, mit Sitzgurt und Packsack, DM 2.900,-. ☎ 08031/43264.

Spirit FXC 25, lila/pink, auf Wunsch mit Beschleunigungssystem bzw. Gurtzeug, mit Packsack, neuer Check, DM 2.900,-. ☎ 07150/41570.

Spirit FXC, Sonderfarben, bunt, Top-Zustand, 1 Jahr geflogen, ca. 25 Flüge, VB. ☎ 07026/7096, Fax 07026/7473.

Swift Easy, Bj. 90-, Check neu, VB DM 1.250,-. ☎ 0831/22533.

Swift Easy 22, incl. Pro Design Gurtzeug, Bj. 90, DM 936,-; mit Rettungsschirm DM 1.500,-. ☎ 05552/8626.

Swift Easy 22, Bj. 8/89, pink/gelb, Packsack, DM 550,-. ☎ 07561/7802.

ZX XL, 2 Jahre, DM 1.900,-. ☎ 08662/63368 tagsüber, 08662/3225 abends.

ZX 23, 18 Monate, pink, evtl. mit Gurtzeug und Check, VB DM 2.500,-. ☎ 08370/743.

ZX 23, DM 2.600,-; Einweisung, Probeflug, 1a-Zustand. ☎ 08670/1594.

ZX 23, grün, Bj. 90, VB DM 1.800,-. ☎ 07561/7802.

2-3 G

Flash 47, lila, incl. Sitzgurt, Bj. 1/92, Top-Zustand, VB DM 2.900,-. ☎ 05371/17728.

Meteor Gold 28, 1 1/2 Jahre alt, DM 2.600,-. ☎ 089/806064.

Meteor Gold 28, Mylar-Obersegel, max. 20 Flüge, VB. ☎ 08042/8609.

Meteor Gold 28, Bj. 4/91, sehr gepflegt, 40 Flüge, evtl. mit Gurtzeug Vanblon Liga Diagonal, VB DM 2.200,-. ☎ 09081/4682.

2-3 E

Alnair 26 Kevlar, rot/grün, Bj. 88, ca. 40 Flüge, guter Zustand, mit Sitzgurt und Packsack. ☎ 08031/43264.

3

Aero 27, Bj. 4/90, Pink, Packsack, sehr guter Zustand, geprüft, DM 1.500,-. ☎ 02208/1663.

Comet CX II 25, Bj. 10/92, wenig Flüge, Speed-System, DM 2.300,-. ☎ 08821/53241.

Comet CX II 25, Bj. 1/92, sehr guter Zustand, mit neuem Leinensatz (original), VB DM 3.300,-. ☎ 0911/617072.

Comet CX II 21, Bj. 92, Top-Zustand, DM 3.000,-. ☎ 07253/1615 oder 0621/794812 ab 18.00 Uhr.

Comet CX II 21, Bj. 5/91, pink, 2-Jahres-Check, VB DM 2.500,-. ☎ 09181/20118.

F1 21, pink, mit Check, sehr wenig gellogen, 1a-Zustand, VB DM 500,-. ☎ 08370/743.

F1 24, Bj. 90, sehr guter Zustand, mit Gurtzeug Sup Air und Komfort-Rucksack, VB DM 1.450,-. ☎ 08851/5350.

F1 24, pink, incl. Charly Flip Gurtzeug, Second Chance Ratter und Rucksack, guter Zustand, VB DM 1.100,-. ☎ 0881/40654.

Fun Tech 21/25, Bj. 7/90, wenig geflogen, sehr guter Zustand, VB DM 1.200,-; incl. Packsack. ☎ 09193/4144.

Fun Tech 21/25, Bj. 8/90, sehr guter Zustand, 90 Flüge, kompl. mit Gurtzeug, Charly Second Chance, Bräuniger Alto-Vario-P und Packsack für VB DM 950,-. ☎ 089/6703738.

Genair 512 Dynamic, Bj. 90, 50 Flüge, 1a-Zustand, Check neu, mit Packtasche, DM 1.500,-. ☎ 07121/311489.

Genair 512 Dynamic, rot/gelb, wenig Flüge, Sitzgurt Air Bulle, Packsack, DM 1.400,-; Charly Second Chance 95, DM 600,-; Diavolo Altavaria, DM 450,-. ☎ 07381/4590.

Genair 21, Bj. 90, mit Packsack, 50 Flüge, sehr guter Zustand, VB DM 500,-. ☎ 07473/22220 ab 17.30 Uhr.

Genair 21, Bj. 90, wenig Flüge, mit Sigma Minitex 110 und Sitzgurt, DM 2.800,-. ☎ 07331/312809 bis 13.30, G. Hahn.

Joy 28, Bj. 4/91, die letzten 10 Monate nicht geflogen, pink, NP 5600 DM, VB DM 2.500,-. ☎ 089/535548.

Kestrel 248 II PE, Bj. 88, blau/gelb/pink, mit Gurtzeug, VB DM 500,-. ☎ 08638/7864, lange läuten lassen.

Kestrel 248 II PE, Bj. 89, pink mit gelb/blauen Streifen, Herstellercheck, auffallend guter Zustand, ab DM 600,-. ☎ 06692/6832, tagsüber 069/7555216.

Katana 51, 7 Monate alt, VB DM 4.100,-. ☎ 08821/4444.

Katana 51, Bj. 10/92, wenig Flüge, 1a-Zustand, DM 3.500,-. ☎ 08033/6360.

Phantom 45, Bj. 5/91, türkis, VB DM 2.500,-. ☎ 07724/82277.

Phantom 45, Bj. 91, neuer Leinensatz, neuer 2-Jahres-Check, Fußbeschleuniger mit Gurtzeug Air Bulle und frisch gepacktem Minitex (unbenutzt) und Bräuniger Vario P I für zusammen DM 4.000,-. ☎ 0721/607696.

Phantom 45, lila, Bj. 91, VB DM 1.700,-. ☎ 07021/59523.

Phantom 45, Bj. 12/91, Luftdurchlässigkeitsprüfung gut, VB DM 2.200,-. ☎ 07031/804392.

Phantom 45/II, Sonderfarbe weiß, VB DM 2.950,-. ☎ 08821/78540.

Phantom 45, neuwertig, wenig Flüge, violett. ☎ 07961/53774 ab 18.00 Uhr.

Phantom 49, Bj. 9/91, lila, Beschleunigungssystem, Packsack, VB, mit Gurtzeug Vanblon Liga, zwei Fliegeroveralls XL und M. ☎ 06821/26363.

Prisma 26, incl. Trimmer, Fußbeschl., pink/violett, DM 2.500,-. ☎ 08322/2628.

Prisma 26, Bj. 3/92, VB. ☎ 07032/5254 abends.

Prisma 26, Bj. 8/92, wahlweise Fußbeschl. + Trimmer, 1a-Zustand, wenig geflogen, VB DM 4.200,-. ☎ 08153/4737.

Racer 25, ca. 50 Flüge, guter Zustand, weiß, mit Einweisung für DM 3.200,-. ☎ 08141/15615.

Racer 25, guter Zustand, pink, VB DM 3.300,-. ☎ 08376/1500 oder 08365/1477.

Racer 25, Bj. 8/92, violett, sehr guter Zustand, VB DM 3.700,-. ☎ 08387/2833.

Racer 23, DM 3.300,-; Bj. 6/92, aktueller Check, 50 Flüge, Gurtzeug Vanblon Liga, DM 450,-; zusammen DM 3.700,-; Vario Albi II von Airotec, Bj. 9/92, DM 690,-. ☎ 07156/6983.

Swift 46, Bj. 7/89, wenig geflogen, 2-Jahres-Check, rot mit gelben Streifen, kompl. mit Gurtzeug Comet, VB DM 1.250,-. ☎ 09183/8035 ab 19.00 Uhr.

Genair 512, Bj. 90, ca. 80 Flüge, VB DM 1.000,-. ☎ 08323/3595.

3 E

Kestrel 204 PE, Bj. 89, blau/pink/gelb, Herstellercheck, Top-Zustand, Air Bulle Sitzgurt, Bräuniger Vario LCD, VB DM 950,-. ☎ 089/6917419.

3 G

Aerologic 47, Bj. 8/92, pink mit Design, VB DM 3.950,-. ☎ 07121/79246.

Aerologic 47, Bj. 1/93, lila/pink, DM 3.500,-. ☎ 0831/12866.

Aerologic 47, Gurtzeug Perche + Beschleunigungssystem, Genair 224, 30 Flüge, Gurtzeug Primo, Packsack Flyair, Rettungsgerät Mayday Plus, Flight Design, Vario Combi Air Plus, Wasmer, günstig. ☎ 0941/47064 oder 0681/638140.

Flash 51 II, neu, lila, gelber Blitz, incl. Packsack und Fußbeschleuniger, VB DM 3.950,-; Neuer Edel-Luxuspacksack, VB DM 120,-. ☎ 08342/41169 abends, 08341/40038 tagsüber.

Flash 51, Bj. 7/91, pink, wenig geflogen, Top-Zustand, VB DM 2.900,-. ☎ 08652/66147.

Ninja 27, pink/weiß, mit Steuersitz und Rettungsschirm R 2, DM 1.990,-. ☎ 07351/76071.

3 EG

Trilair 26, Bj. 3/90, GS neu, mit Packsack und Gurtzeug, nicht unter DM 2.500,-. ☎ 06821/26363.

Gemischt

Tausche Ikarus 984, Check neu (bis 2/95), mit Rademacher-Schlafsack und Rettungsschirm gegen Gleitschirm. ☎ 05635/8429, Fax 05635/1885.

Gurtzeug Skyline Distance, VB DM 350,-; Rettungsschirm Sky Wing HRS 5 €, bis 83 kg, VB DM 450,-. ☎ 08051/62482.

3 Thule-Lastträger für Auto mit Regenrinne abzugeben, Nur Anerkennungspreis ist fällig. ☎ Büro 069/6335249, abends 06074/41697.

4 Atlas-Trapezrohre, original, verstärkt, neu, gegen Gebot abzugeben. ☎ 069/6335249 oder abends 06074/41697.

gebrauchmarkt

Gemischt

2 Rettungsschirme Charly Second Chance 84, frisch gepackt, je VB DM 390,-, 1 GS-Kreuzgurtzeug FB-Pro-Comfort, VB DM 150,-. ☎ 0731/263155.

Rettungsgerät für GS, Charly Second Chance 96, Flachcontainer pink, wie neu, keine Notöffnung, VB DM 640,-. ☎ 0911/678465.

2 CB-Funkgeräte mit Kurzantenne, GTX 99 Roadstar, 6 AM Kanäle, Ruftaste, Alarmlfunktionen, komplett DM 300,-. ☎ 07762/822612 oder 07765/8434.

Achtung GS'er, schont Eure guten Ski, erprobte GS-Ski, diverse Längen, billigst abzugeben. ☎ 0761/640144.

Drachenfliegergurtzeug: 1 Kniehänger, 1 Liegegurt + Sack, komplett VB DM 230,-, eventuell auch einzeln. ☎ 08031/95760.

Rettungssystem für Minimum oder Doppelsitzer, GFK-Container neu, DM 700,-, Brüggemann-Schirm, DM 300,-. ☎ 09708/203.

Charly Pinguin-Gurt, Gr. 170-180 cm, Farbe blau/weiß, guter Zustand, VB. ☎ 08381/46480 Büro, 07520/2781 privat.

Kosteletzky-Schirm und Kniehänger, in gutem Zustand, blau, VB DM 600,-, auch getrennt zu verkaufen. ☎ 06131/574235.

Brüninger Alto Vario P, gebraucht, 2 YAESU Funkgeräte, 2 m, FT-411 E, neu, Preis VB. ☎ 02866/4606 abends oder 02041/93867 abends.

Vario Afro MP 2, aufrüstbar auf MP 3, wie neu, 8 x geflogen, VB DM 800,-. ☎ 08092/3719 privat.

Fluck Doppelschleppkline, ohne vor-gebohrte Löcher im Alu-Rohr. ☎ 05326/85970 ab 16.00 Uhr.

Gurtzeug Delta Fly Relax mit Lift-Back-Rückenschutz und Umhakenrollen, DM 600,-, Brüninger Alto Vario P II mit Garantie, DM 380,-, Oakley Sonnenbrille M-FRAME, Blue Iridium, DM 240,-. ☎ 0711/513154.

Rettungsschirm Kosteletzky für Hängegleiter, Bj. 93, Nachprüfung vom Hersteller durchgeführt, kein Rettungseinsatz, VB. ☎ 09622/4844.

Rettungsgerät Charly Second Chance, neu, DM 600,-, Vario mit Höhenmesser, neu, mit Garantie, DM 380,-. ☎ 06147/8689.

Gurtzeug Prieler Racer Competition, Bj. 6/91, hellgrau/magenta, mit Funk und Fototasche und Rucksack, 1a-Zustand, DM 650,-. ☎ 05451/3401 oder 05451/49364.

1 Parasail Rettungsgerät für Drachen, Bj. 90, Festpreis DM 500,-, 1 Rochelt Integral Glasfaserhelm, 1/2 Jahr alt, 2 x benutzt, lila, Gr. XL, NP DM 250,-, Festpreis DM 200,-. ☎ 06507/4898.

GS-Cut-Away-Rettungsschirm, 7 Zellen, 70 - 110 kg, 15 Monate alt, Neupreis DM 2.400,-, VB. ☎ 06151/714529.

HG-Rettungsschirm Stölinger HRS 20, 1a-Zustand, nur DM 490,-. ☎ 08251/50194.

HG-Rettungsschirm Stölinger HRS 20 (36 qm), frisch gepackt und überprüft (mit Nachweis), für DM 250,-. ☎ 0991/5799.

1 Flugfunk ICOM IC-A20, 1 Jahr alt, mit Zubehör, DM 800,-. ☎ 08824/8297.

Brüninger Alto Vario P III für Gleitschirm, noch mit Garantie, wie neu, VB DM 680,-. ☎ 07453/8734 ab 20.00 Uhr.

Sitzgurt "Delta-Fly" mit Karabinern, DM 90,-. ☎ 0711/8261706 abends.

Vario mit LCD-Anzeige und Höhenmesser. ☎ 0711/515724.

AFRO Cross Country 8000, voll funktionsfähig in gutem Zustand, DM 550,-. Prüfungsfragen Hängegleiter A, B, zum halben Preis. Franz Bonenstefen, Gartenstraße 25, 0-2850 Parchim, ☎ 3091.

Integralgurt Rademacher, neuwertig, 175 - 185 cm, gelb/pink, mit Sigma-Rettungsgerät und Rucksack, DM 850,-. ☎ 040/7352198.

Brüninger Varios, 1 LCD III, Bj. 4/89, DM 400,-, 1 Alto Vario P II, Bj. 5/91, DM 400,-, Charly GS-Rettungsgeräte, 1 Second Chance 84, Bj. 9/90, DM 450,-, 1 Second Chance 84, Bj. 8/89, DM 350,-. ☎ 07363/4427.

Drachen-Rettungsschirm "Charly" (Mittelleinenschirm m. Außencontainer f. Kniehänger), VB DM 350,-. ☎ 08392/1244 abends.

Charly Second Chance 84, Bj. 91, und Sitzgurt Firebird Pro Comfort, Top-Zustand, VB. ☎ 0561/4910134.

Rettungsschirm Charly, Bj. 4/91, neu gepackt, VB DM 720,-, Cockpit Ball 652, VB DM 790,-. ☎ 02652/52200.

Keller High Tec 2, Größe 170 - 180 cm, gelb, 4 Jahre alt, sehr guter Zustand, mit Kosteletzky-Schirm, einzeln oder gesamt. ☎ 07531/79514.

Rettungsschirm Charly, Bj. 4/91, VB DM 700,-. ☎ 0241/176772 privat, 0241/501091-93 Büro.

Varios ab DM 380,- mit Garantie, Charly Second Chance 118, 96, 84, je DM 600,-. ☎ 06147/2267.

Charly-Mittelleinenschirm, 4 Jahre alt, regelmäßig gepackt, DM 500,-. ☎ 02271/91892.

Rettungsschirm Charly, Bj. 85, gepflegt, wenig geflogen, VB DM 400,-. ☎ 02102/69375.

Vario P III, Bj. 5/92, VB DM 500,-. ☎ 07453/8734 ab 20.00 Uhr.

Kosteletzky-Schirm und Kniehänger, guter Zustand, blau, VB DM 600,-, auch getrennt. ☎ 06131/574235.

Charly Second Chance 96, Flachcontainer, noch nie in der Luft, Superpreis. ☎ 07072/4998 abends.

Gleitschirmstiefel Meindl Superfun, Gr. 7 (41), nur eine Saison getragen, für DM 100,-. ☎ 07544/72935.

Brüninger Alto Vario P II, DM 400,-, Digitaler Höhenmesser und Sink- und Steiganzeige und Akkustik. ☎ 07152/54261.

Parasail-Schlafsackgurt, 170 - 175 cm, schwarz/gelb/rot, VB DM 120,-, Original Thermik-Schnüffler, VB DM 70,-. ☎ 08141/72210.

Deutsche Qualitäts-Combi-Vario, präzise, robust, 2 Jahre Garantie, 2 digitale Höhenmesser, Vario mit Steigton, Sinkwarnton und einstellbarem Sinkton, nur DM 519,-, Qualitäts Vario, volle 2 Jahre Garantie, Steigton, Sinkwarnton, einstellbarer Sinkton, auf Combi-Vario aufrüstbar, neu, nur DM 250,-. ☎ 06105/2929.

Rettungssystem Minitex 110 mit AGSP, keine Öffnung, neuwertig, DM 600,-. ☎ 08546/876.

Vario FLYTEC AV 2015, NP DM 1.300,-, VB DM 650,-. ☎ 08362/5772.

Sitzgurt Sittling Bull mit integriertem Rettungsschirm Firebird RS 2, nagelneu, DM 1.350,- (NP DM 1.710,-), auch Einzelverkauf möglich (RS 2 DM 880,-, Gurt DM 490,-). ☎ 07351/21579.

Brüninger Vario AV LCD VI m. Geschwindigkeitsmesser, DM 800,-, TOLL-Dach-Drachensänder, DM 290,-, beides nur zweimal benutzt, Wandhalterung für Drachen als Dreingabe. ☎ 089/7912233.

Prieler Racer Integralgurt, Bj. 92, guter Zustand, DM 690,-. ☎ 08304/689.

Gfk-Rückenprotector-Schale, auch in Standard-Gurtzeugen zu verwenden, DM 125,-. ☎ 07031/804392.

Barograph Brüninger LCD VII (baugleich mit Flytec-Barograph 3030), ca. 1 Jahr, für DM 888,-. ☎ 089/482136 ab 19.30 Uhr.

Rettungssystem Sigma Minitex 110, mit AGDS und Gurtzeug, wie neu, günstig, Vario möglich. ☎ 0521/103114.

Brüninger Vario P II, 6 Monate alt, wie neu, DM 420,-. ☎ 07542/8881.

Rettungsgerät Sigma Minitex, bei 2 Flügen mitgeführt, neuwertig, DM 650,-. ☎ 09122/4345.

SupAir Fliegeroverall neu, Größe S + L. ☎ 07961/53774 ab 18.00 Uhr.

Flytec Vario 3030 und 3005, neuwertig und neu. ☎ 07961/53774 ab 18.00 Uhr.

Rettungsgerät Sigma Minitex 110, neu gepackt, nicht benutzt. ☎ 07361/53774 ab 18.00 Uhr.

Sitzgurt Vonblon Liga Integral mit integriertem Rettungsschirm Champion 34, neuwertig. ☎ 07961/53774 ab 18.00 Uhr.

Vario Charly Lexus für Gleitschirm und Drachen, Höhenmesser, akkustisches und analoges Vario, Luftdruckanzeige, Sinkwarnton einstellbar, 1 Jahr alt, DM 420,-, diverse neue Ersatzteile für Saphir 17 zum halben Preis, Trapezstangen, Basis, Kielrohr, Seitenrohre etc. ☎ 06083/2654.

Vario Brüninger LCD, wie neu, nur DM 199,-. ☎ 0911/617072.

Vonblon Liga-GS-Sitzgurt, nicht gebraucht, neuwertig. ☎ 0421/560544 nach 20.00 Uhr.

AFRO Cirrus 8000, Bj. 9/88, NP 1.398,-, DM, VB DM 650,-. ☎ 02845/33072.

Komfort-Sitzbrett-Gleitsegel APCO Secura (incl. RS May-Day-PP 18 + Airbag), Bj. 5/92, schwarz/blau, wenig benutzt, VB DM 1.750,-, diverse ältere Gleitschirme zu Übungszwecken, VB DM 500,- bis 1.000,-. ☎ 08652/66147.

Air Bulle Gurtzeug, praktisch neu, VB DM 200,-, Charly Rettungssystem, für GS, Bj. 89, natürlich unbenutzt, VB DM 500,-. ☎ 09081/86668.

Parasail Esprit Light, DM 350,-. ☎ 08821/53241.

Brüninger Alto Vario P II, Höhe bis 5.500 m, Vario +/- 5 m/s, Doppeltonakkustik, NP 675 DM, VB DM 450,-. ☎ 07191/86188.

AFRO Owens Valley 8000, Kombi-Instrument mit Vario, Höhen-/Fahrtemesser + Stoppuhr, werksgeprüft, NP 1.700,-, VB. ☎ 0241/76381.

Charly Pinguin mit Rettungssystem, Gr. M (180), Bj. 5/90, DM 1.000,-. ☎ 030/4123654.

Kniehänger Parasail, Integralgurt Gr. ca. 180 cm, Rettungsschirm Charly, Bj. 90,-. ☎ 089/6991256.

Brüninger Barograph Alto Print, DM 250,-, Brüninger HV Höhenmesser + Vario, DM 200,-, Parasail Esprit Light, DM 300,-. ☎ 08102/5067.

Rettungsgerät Sigma Elite mit Mittelleine von 6/91, DM 650,-. ☎ 0421/661272.

Charly-Kniehänger, Bj. 87, Gr. M, rot, DM 100,-, Parasail-Kniehänger, Bj. 84, Gr. M, schwarz, DM 50,-. ☎ 0531/341095 oder 05068/2631.

RAFA-Integral, Bj. 89, Gr. M, blau/gelb, DM 400,-. ☎ 05032/3875.

Charly-Gurtzeug Pinguin mit oder ohne Schirm, neuwertig, Bj. 4/93, 175 - 185 cm, Gr. L, Extras: Funk und Fototasche, Rucksack, NP ca. 2100 DM, VB DM 1.650,-, Vario Lexus mit Höhenmesser, digital, DM 400,-, wie neu, AFRO Cirrus 8000, DM 550,-. ☎ 02173/71858.

GS-Gurtzeug Skyline Distance und Oscar-16-Rettungsschirm, FP DM 800,-, Vario Brüninger P III, 1/3 Jahr, FP DM 600,-. ☎ 08042/8609.

Aircotec Primus mit 2 Höhenmessern, Barometer, Variometer, Geschwindigkeitsmesser, Echtzeituhr, Stoppuhr, Spitzenwertspeicher, Flugzeit und Zahl-Speicher, Temperaturmesser, Geschwindigkeitssensor, verlängerte Halterung, makelloser Zustand, mit Garantie, NP 1.455 DM, umstündehalter DM 1.200,-. ☎ 07183/8302.

Fallschirm Marke Charly, Bj. 9/91, ungeöffnet, lila, VB DM 500,-. ☎ 05034/4843.

Gurtzeug Charly, blau/grau, mit großem Schirm, 3 1/2 Jahre alt, VB DM 900,-. ☎ 02421/44550 oder 02421/14221.

Brüninger LCD III, VB DM 400,-, Rettungsgerät Parasail IV, VB DM 400,-. ☎ 02324/33732.

Prieler Racer Competition, Ligoausstattung, 180 - 190 cm, 2 Jahre alt, VB DM 650,-, mit Kniehänger, VB DM 100,-. ☎ 089/3105456.

Prieler-Integralgurt, 170 - 175 cm, schlank, pink/hellblau, Bj. 88, Top-Zustand, evtl. mit Parasail-Schirm, Bj. 84, VB DM 290,-, Schirm DM 120,-, Pritzel Cockpit 800, werksüberprüft, Vario m. TEK, Sollfahrt, Geschw., Höhe, Uhr, VB DM 350,-, Finsterwalder Clip-Räder, orange, DM 35,-, Parasail-Kartenhalterung rollbar, DM 35,-, Helmhalterung kompl. DM 45,-, Turmaufhängung, DM 35,-. ☎ 0271/88459.

Thermik-Schnüffler, VB DM 100,-. ☎ 0421/374665.

Integral Gurt PPP, neuwertiger Gurt für Drachenflieger, einfachstes Handling, einstellbarer Liegewinkel im Flug mühelos verstell- und fixierbar, deshalb sehr bequem auch bei stundenlangem Fliegen, 175 bis



180 cm, Handschuhe für Drachenbasis mit Kartentasche, bei aufgebaumem Drachen mit Klett einfach und sicher anzubringen. ☎ 0731/68208 abends.

Parasail-Kniehänger und Rettungsschirm und Packsack, Top-Zustand, 2 x geflogen, 1 1/2 Jahre alt, modische Farben, VB DM 800,-. ☎ 05326/85970 ab 16.30 Uhr.

Prieler Sport Integral Karpfengurt, 170 - 190 cm, tolle Sonderfarbe, mit Metamorphose-Rettungsgerät, neuwertig, VB DM 1.200,-, AFRO Speedbar Fluginstrument Cirrus 8000, neuwertig, VB DM 700,-. ☎ 08170/8286.

Prieler Racer Integral und Metamorphose-Rettung, dunkelblau/grau, 170 - 180 cm, incl. Rucksack, Top-Zustand, DM 1.300,-. ☎ 09402/2201.

Charly-Pinguin-Gurt, 170 - 175 cm, grau/lürkis, Bj. 89, mit Fallschirm, VB DM 700,-. ☎ 05381/2458.

Prieler-Kniehänger, guter Zustand, GS, DM 100,- incl. Versand. ☎ 089/3542884.

Vario LCD III Bräuninger, mit modulierter Varioakkustik, Sink- und Steigton separat regelbar und auch abschaltbar, zwei separate Höhenmesser, mit großer Digitalanzeige (Höhe) und großer Analoganzeige (Vario), robust und betriebssicher, VB DM 450,-. ☎ 0731/68208 abends.

Firebird Pro Comfort, DM 250,-. ☎ 0201/589158.

Barograph Bräuninger Alto Print, FAI, neu, DM 500,-, Drucker Epson P 40, kompl. DM 300,-. ☎ 089/38002801 oder 08151/5981 abends.

Bräuninger Vario P II, neuwertig, DM 290,-. ☎ 07084/7857.

Wasmer Combi Vario (Keule umgebaut, sehr robust), Geschwindigkeitsmesser, QNH + OFE Höhenmesser, VB DM 350,-. ☎ 07124/729.

Skyline Contest Zip Vario, schwarz, Artwork, ca. 176 cm, 2 Jahre, ohne Rettungsschirm, DM 850,-. ☎ 07374/1772, Fax 07374/374.

Vario und Höhenmesser AFRO Pocket mit Tasche, VB. ☎ 07032/5254 abends.

Skyline Distance X mit angehängten Rollen für Beschleunigungssystem, DM 350,-. ☎ 08029/593.

AFRO-Combi, Vario -5/+5m, mit Zeiger, Höhenmesser digital, variabler Sink- und Steigton, DM 240,-. ☎ 0911/674301.

Vario mit Garantie, Höhenmesser digital, Akkustik ein/aus, DM 380,-, Rettungsgeräte Charly Second Chance 118, 96, 84, je DM 600,- (neu). ☎ 06147/2267.

Wasmer Cockpit mit Höhenmesser, Vario und Geschwindigkeitsmesser günstig. ☎ 09836/814.

Gestohlen

ICOM A 20 im September 1992 auf Landwiese Treh/Oderen verloren. Belohnung. Flugschule Rhein-Main-Neckar, ☎ 06201/34626.

Airwave Black Magic 24, Seriennummer P6-1921, Gütesiegelnummer GS 01-148-90, Baujahr 1990, am 9.5.1993 gestohlen. Rechtmäßiger Besitzer: Petru Wichmann, Windscheidstraße 33, 4000 Düsseldorf.

Mir ist am 4.5. in Halle bei Hildesheim (ca. 40 km südlich von Hannover) mein Drachen vom Typ Saphir 17 (Bj. 84) mit Gurtzeug (Bulleitman / Steffi mit Änderungen), Helm, Vario (Wasmer mit Eigenbau-Fahrtmesser) usw. nach einem Überlandflug estohlen worden. Das Obersegel des Drachens ist weiß, die Anströmkante violett, das Untersegel dunkelrot. Der dunkelblaue Packsack ist mit den Buchstaben "GL" beschriftet. Ingo Hermanns, Goethestraße 35, 3000 Hannover 1, ☎ 0511/17145.

Achtung: Gleitschirmklau! Auf dreiste Weise wurde einem Piloten sein Space 27 gestohlen. Der Pilot fuhr am Samstag, den 15. Mai, am späten Nachmittag auf den Buchenberg bei Buching. Nach einem Fehlstart verfang sich der Schirm in den Bäumen am Startplatz. Der Schirm sollte am Sonntag geborgen werden. Sonntagfrüh, in der Zeit zwischen 7.45 Uhr und 8.15 Uhr wurde der Schirm gestohlen. Die Täter müssen die gesperrte Forststraße hochgefahren sein und den Schirm aus den Bäumen gerissen haben. Hinter der Gipfelhütte waren deutlich Reifen Spuren zu erkennen. Beim Schirm handelt es sich um einen Edel Space 27 mit lila Obersegel und weißem Untersegel. Das Baujahr ist 1993. Die Seriennummer ist 3010354. Dieser Schirm hat am Untersegel einen 6 x 6 cm großen Nähmaschinenöffleck. Er befindet sich ca. 50 cm oberhalb des Edel Logos. Dieser Fleck kann nicht entfernt werden. Wer etwas über den Verbleib des Schirms weiß, möchte sich bitte mit Charly Produkte in Verbindung setzen. Sicher ist, daß der Schirm repariert werden muß. Vielleicht wird er auch zur Inzahlungnahme angeboten. Für Eure Mithilfe möchte ich mich im voraus bedanken. Charly Produkte, ☎ 08364/1286.

Gesucht

Flugfunkgerät, mögl. Icom, bis max. DM 700,-. ☎ 0421/324171.

Rettungsschirm und Helm: Charly Revolution, GS 1 mit Klettbefestigung, und Integralhelm, Gr. 57/58 (11) mit abnehmbarem Kinnlat. ☎ 07305/4214.

Integralgurtzeug für 200-cm-Mann. ☎ 09349/1079 oder 09386/372.

P 21/23 in gutem Zustand. ☎ 06434/7451.

Maxi, Big X oder ähnlicher Schirm, Zuhle bis 50,- DM. ☎ 0171/4201295 oder 0172/6202138.

Höhenmesser, Afro Pocket, bis ca. DM 200,-. ☎ 06203/45721.

Alter oder defekter Gleitschirm zu Deko-Zwecken. ☎ ab 20.00 Uhr 08334/6111.

Bequemer Integralgurt, bin 170 cm groß, wiege 66 kg. ☎ 06151/895331.

Flytec Vario und gebrauchter größerer Gleitschirmrucksack. ☎ 07222/20194 ab 20.00 Uhr.

Apache 23 (II), guter Zustand, für Leichtgewicht, unter DM 3.000,-. ☎ 069/700084 oder 069/494389.

Charly Pinguin-Integralgurt, Gr. ca. 175 cm, günstig, mit Packtasche. ☎ 08638/7864, lange läuten lassen.

WW Supersport 153 bzw. 163. ☎ 09932/1427.

Prisma 26, gebraucht. ☎ 07525/2456 ab 19.00 Uhr.

Sonstiges

Dipl.-Wirtschaftsing. 29, aktiver Drachenflieger, praktische Vertriebs Erfahrung, ungekündigt, sucht Beschäftigung in D- oder GS-Industrie. ☎ 05223/44477, Fax 05223/44692 (Christoph).

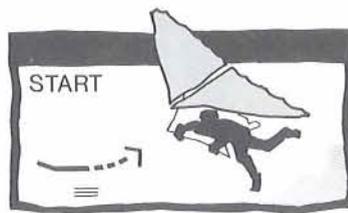
Unterstellmöglichkeit (Garage) für Drachen in München oder im Süden Münchens gesucht. ☎ 089/3515691.

Windenschleppgemeinschaft sucht nach einige Piloten/innen, möglichst mit Windenführerausbildung. Info ☎ 06147/2267.

Andelsbach/Karfreitag: Würde gerne die EDEL-Pilotin aus Landshut zwecks gemeinsamer Flugtouren wiedertreffen. Wir unterhielten uns am Landeplatz (Pilot aus RT). ☎ 07121/51116.

Suche Kontakt zu GS-Piloten/innen oder Club im Raum Mönchengladbach/Köln. ☎ 02166/41445.

Windschleppausbildung ■ Passagierflüge Motorflugzeug und BZF-Kurse ■ UL-Schlepp ■ Passagierflüge UL, Drachen und Gleitschirm ■ Fliegerladen, Werkstatt, Packservice ■ Probefliegen und Verkauf



FOLLOW ME . . .

. . . in neue, faszinierende Fluggebiete. Überwältigende Eindrücke mit Gleichgesinnten teilen und erleben.

Aus unserem Reise- und Fortbildungsangebot: Gleitschirm:

. . . nach Verbier (Schweiz): Hoch-Alpines Fliegen im Gleitschirm-paradies, vom 21.08. bis 29.08. '93

. . . nach Südfrankreich: Gleitschirmfliegen im Duft der Provence, vom 30.08. bis 09.09. '93

. . . nach Monaco: Thermikfliegen im Winter, vom 30.10. bis 07.11. '93



Drachen: . . . nach Frankreich: Die schönsten Fluggebiete der Haute Savoie, vom 31.07. bis 08.08. '93

. . . nach Südfrankreich: Tour de France mit dem Wohnmobil, vom 29.09. bis 10.10. '93

UL: . . . UL-Schlepp: vom 26.07. bis 29.07. '93 vom 09.10. bis 11.10. '93

. . . UL-Theorie: vom 25.09. bis 30.09. '93

. . . UL-Praxis: vom 09.08. bis 14.08. '93 Weitere Termine: Auf Anfrage.



Ausschreibungen u. Programm '93 bei der Flugschule Göppingen kostenlos anfordern.

Zeppelinstraße 3, 73105 Dürnau
Tel. 071 64-1 20 21 + 1 20 22, Fax 1 20 29



Sie möchten eine sehr sichere und professionelle Flugschulung?

Dann sind Sie bei einer der unten aufgeführten VDF-Flugschulen genau richtig!

VDF-Flugschule: Westallgäuer Drachenflug- und Gleitschirmschule Klaus Hörburger, Allmannsried 181, D-88175 Scheidegg, Tel. 08381-6265, Fax 08381-6265.

VDF-Flugschule: Aktiv Flugsport & Freizeit GmbH, Alemannenweg 5, D-87645 Schwangau, Tel. 08362-81796, Fax 08362-8708.

VDF-Flugschule: 1. DAeC-Gleitschirm-Schule Heinz Fischer, Brunnenstr. 35, D-87669 Rieden am Foggensee, Tel. 08362-37038, Fax 08362-38873.

VDF-Flugschule: OFS Paragliding GmbH, Ostallgäuer Fliegerschule, Xaver-Martin-Str. 1, D-87616 Marktoberdorf, Tel. 08342-4450.

VDF-Flugschule: Oase Gleitschirmschule Peter Geg, Am Goldbach 22, D-87538 Obermaiselstein, Tel. 08326-7592, Fax 08326-9566

VDF-Flugschule: Gleitschirmschulungszentrum Bayerwald, Schorsch Höcherl, Laaberstr. 20, D-93059 Regensburg, Tel. 0941-400497, Fax 45124.

VDF-Flugschule: Airsport GmbH, z. Hd. Herrn Fröhler, Zechenweg 6, D-93051 Regensburg, Tel. 0941-947404, Fax 0941-990213.

VDF-Flugschule: Flugzentrum Ruhpolding, Holzner GmbH, Brander Str. 41, D-83324 Ruhpolding, Tel. 08663-668 u. 2729, Fax 08663-776.

VDF-Flugschule: Drachenflugschule Take Off, Franz Bruckschlegl - Rüdiger Stolz, Keilkopfstr. 6, D-83661 Lenggries, Tel. 08042-4240 o. 3254, Fax 3323.

VDF-Flugschule: Bayerische Drachenflugschule Wolf Schneider, Nockherstr. 3, D-81541 München 90, Tel. 089-482141, Fax 089-664730.

VDF-Flugschule: Skymaster Flugsport-Team, Walter Wagner, Friedrichstr. 7, D-79677 Schönau, Tel. 07673-8511, Fax 07673-8590.

VDF-Flugschule: Drachenflug- und Gleitschirmzentrum Elztal, Erwin Zipfel, In der Gumm 3, D-79215 Elzach, Tel. 07682-8279 oder 7710, Fax 07682-6192.

VDF-Flugschule: Drachen & Gleitschirmschule Schwarzwald-Baar, Helmut Hils, Wiesenweg 2/1, D-78089 Unterkirnach, Tel. 07721-51509, Fax 54028.

VDF-Flugschule: Gleitschirmschule Werner Löffler, Kaiserstr. 17, D-76131 Karlsruhe, Tel. 0721-378878, Fax 0721-377806.

VDF-Flugschule: Glide-Zeit, Gleitschirm- und Drachenflugschule Tübingen, Günther Koch, Alberstr. 3, D-72074 Tübingen, Tel. 07071-81144, Fax 07071-81029.

VDF-Flugschule: Gleitschirm- und Drachenflugschule Wilfried Frank, Fasanenweg 8, D-71522 Backnang, Tel. 07191-65475.

VDF-Flugschule: Drachenflug- und Gleitsegelschule Rhein-Main-Neckar, H.-J. Weise, Balzenbacher Str. 8, D-69488 Birkenau, Tel. 06201-34626, Fax 34168.



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-Flugschulen. Ausbildungs-Profis für Gleitschirm- und Drachenfliegen

Der Pilot

Jeder Pilot in Deutschland braucht eine »Erlaubnis für Luftfahrer«. In diese Erlaubnis, dokumentiert durch den »Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer«, münden die persönlichen und fachlichen Voraussetzungen, die Ausbildung und die Prüfung. Zuständige Stelle ist der Deutsche Hängegleiterverband (DHV).

Der Luftfahrerschein — für Gleitsegeln zunächst in beschränkter und dann in unbeschränkter Version — ist zugleich die Basis für die »besonderen Berechtigungen«, beispielsweise die Windschleppstartberechtigung, die in den Luftfahrerschein bzw. in das zugehörige »Beiblatt F« eingetragen werden. Der Luftfahrerschein ist beim Flugbetrieb mitzuführen — wie beim Autofahren der Führerschein.

LuftVG § 4 [Grundsätze] (1) Wer ein Luftfahrzeug führt oder bedient (Luftfahrer) bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis wird nur erteilt, wenn

1. der Bewerber das vorgeschriebene Mindestalter besitzt,
2. der Bewerber seine Tauglichkeit nachgewiesen hat,
3. keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen, ein Luftfahrzeug zu führen oder zu bedienen,
4. der Bewerber eine Prüfung nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal bestanden hat.

(2) Die Vorschriften des Absatzes 1 sind auf sonstiges Luftfahrtpersonal sinngemäß anzuwenden, soweit seine Tätigkeit ... erlaubnispflichtig ist.

(3) Die Erlaubnis ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht mehr vorliegen.

(4) ... Bei Übungs- und Prüfungsflügen ohne Begleitung von Fluglehrern oder Prüfungsratsmitgliedern bedürfen Luftfahrer keiner Erlaubnis, wenn es sich um Flüge handelt, die von Fluglehrern oder Prüfungsratsmitgliedern angeordnet und beaufsichtigt werden.

Ausbildung und Prüfung

Die Ausbildung darf, unabhängig von der vorgeschriebenen Lehrberechtigung des Fluglehrers, nur in zugelassenen Luftfahrerschulen erfolgen. Anders als in der übrigen Luftfahrt müssen Gleitsegel- und Hängegleiterpiloten ihre Flugtauglichkeit nicht durch ein ärztliches Zeugnis nachweisen, aber sie müssen gesund und flugtauglich sein. Das Mindestalter für den Beginn der Ausbildung beträgt 16 Jahre.

LuftVZO § 30 [Erlaubnispflicht für die Ausbildung] (1) Die Ausbildung von Luftfahrern darf nur in Ausbildungsbetrieben (Luftfahrerschulen) durchgeführt werden, die dafür eine Erlaubnis besitzen. ...

LuftPersV § 42 [Inhalt der Ausbildung]

(1) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Erlaubnis für Luftsportgeräteführer sind

1. die theoretische Ausbildung,
2. die Flugausbildung,
3. die erfolgreiche Teilnahme an einer Unterrichtung in Sofortmaßnahmen am Unfallort und
4. die Ausbildung zur Ausübung des Flugfunkdienstes.

Satz 1 Nummer 4 gilt nicht für Hängegleiter- und Gleitsegelführer, sofern sie nicht die Berechtigung zur Benutzung kontrollierten Luftraums erwerben und nicht für Sprungfallschirmführer.

(2) Die theoretische Ausbildung umfaßt ... für Hängegleiter- und Gleitsegelführer mindestens 45 Unterrichtsstunden ... innerhalb der letzten 12 Monate vor Ablegung der Prüfung nach § 43. Sie erstreckt sich auf die Sachgebiete

1. Luftrecht, Luftverkehrs- und Flugsicherungsvorschriften
2. Navigation oder Freifall
3. Meteorologie
4. Technik

5. Verhalten in besonderen Fällen

(3) Die Flugausbildung umfaßt vor Ablegung der Prüfung nach § 43 für ...

2. Hängegleiter

a) Mindestens 50 Alleinflüge unter Anleitung und Aufsicht eines Fluglehrers mit geringem Bodenabstand und einem Höhenunterschied von nicht mehr als 100 m, davon mindestens 20 Alleinflüge mit mehr als 40 m Höhenunterschied.

b) Mindestens 30 Alleinflüge unter Anleitung und Aufsicht eines Fluglehrers mit mehr als 100 m Höhenunterschied auf mindestens zwei verschiedenen Geländen, davon zunächst mindestens 10 Alleinflüge mit weniger als 300 m Höhenunterschied und danach mindestens 10 Alleinflüge mit mehr als 400 m Höhenunterschied. Bis zu 20 Alleinflüge können durch die doppelte Anzahl von Alleinflügen mit Schleppstart ersetzt werden.

c) Mindestens 10 Alleinflüge mit mehr als 30 Minuten Flugdauer auf mindestens zwei verschiedenen Geländen, davon höchstens 5 Alleinflüge mit Schleppstart.

3. Gleitsegelführer

a) Mindestens 20 vollständige Vorbereitungs-, Start-, Steuer- und Landeübungen sowie Landefalltechnikübungen.

b) Mindestens 20 Alleinflüge unter Anleitung und Aufsicht eines Fluglehrers mit geringem Bodenabstand und einem Höhenunterschied von 40 bis 100 m.

c) Mindestens 40 Alleinflüge unter Anleitung und Aufsicht eines Fluglehrers

mit mehr als 100 m Höhenunterschied auf mindestens zwei verschiedenen Geländen, davon zunächst mindestens 10 Alleinflüge mit weniger als 300 m Höhenunterschied und danach mindestens 25 Alleinflüge mit mehr als 400 m Höhenunterschied. Bis zu 30 Alleinflüge können durch die doppelte Anzahl von Ausbildungsflügen mit Schleppstart ersetzt werden.

d) Mindestens 10 Alleinflüge mit mehr als 30 Minuten Flugdauer auf mindestens zwei verschiedenen Geländen, davon höchstens 5 Alleinflüge mit Schleppstart. ...

LuftPersV § 42a [Erleichterungen] ...

(2) Bewerber, die eine Erlaubnis für Hängegleiter- oder Gleitsegelführer besitzen, können im Falle des § 42 Abs. 3 Nr. 1a Satz 1 (Ultraleichtfliegen) 10 Alleinflüge, im Falle des § 42 Abs. 3 Nr. 1a Satz 2 5 Alleinflüge durch Flüge als verantwortlicher Hängegleiter- oder Gleitsegelführer ersetzen. Die Flugausbildung nach § 42 Abs. 3 Nr. 1b bis Nr. 1f ist auf schwerkraftgesteuerten Ultraleichtflugzeugen durchzuführen.

(3) Bewerber, die eine Erlaubnis für Gleitsegelführer besitzen, können im Falle des § 42 Abs. 3 Nr. 2b (Hängegleiten) die Hälfte der Alleinflüge durch Flüge als verantwortlicher Führer von Gleitsegeln ersetzen. Die höchstzulässige Anzahl der Alleinflüge mit Schleppstart verringert sich um die Hälfte.

(4) Bewerber, die eine Erlaubnis für Hängegleiter- oder Sprungfallschirme besitzen, können im Falle des § 42 Abs. 3 Nr. 3c (Gleitsegeln) die Hälfte der Alleinflüge durch Flüge als verantwortlicher Führer von Hängegleitern oder Sprungfallschirmen ersetzen. Die höchstzulässige Anzahl der Alleinflüge mit Schleppstart verringert sich um die Hälfte.

LuftPersV § 117 [Flugauftrag] (1) Wer eine Erlaubnis ... erwerben ... will, darf die notwendigen Alleinflüge nur ausführen, wenn der Fluglehrer hierfür einen Flugauftrag erteilt hat. Dies gilt auch für die Ausbildung in den einzelnen Startarten Der Fluglehrer darf den Flugauftrag nur erteilen, wenn er sich von der Befähigung des Bewerbers überzeugt hat. ...

LuftPersV § 120 [Nachweis der fliegerischen Voraussetzungen] (1) ... Satz 4: Angaben zum Nachweis von Voraussetzungen zum Erwerb ... einer Erlaubnis oder Berechtigung, die unter der Aufsicht oder in Begleitung eines Luftfahrers zu erfüllen sind, müssen von diesem unter Angabe der Art und Nummer seines Luftfahrerscheins als richtig bescheinigt werden. Der Nachweis der fliegerischen Voraussetzungen kann durch Auszüge aus dem Flugbuch erbracht werden ...

LuftPersV § 121 [Nachweis der theoretischen Ausbildung] (1) Bewerber um eine Erlaubnis oder Berechtigung nach dieser Verordnung haben ein Unterrichtsbuch zu führen, in dem alle Unterrichtsstunden unter Angabe des Sachgebietes und des behandelten Unterrichtsstoffes mit Datum und Dauer sowie Name des Lehrers einzutragen sind. Bei geschlossenen Lehrgängen tritt an Stelle des vom Bewerber zu führenden Unterrichtsbuches ein von der Luftfahrerschule oder der Lehrgangsführung zu führendes Unterrichtsbuch. ...

LuftPersV § 123 [Flugbuch in der Ausbildung] (1) Luftsportgeräteführer haben zum Nachweis der praktischen Voraussetzungen zum Erwerb ... einer Erlaubnis oder einer Berechtigung ein Flugbuch zu führen. ...

(3) Führer von Hängegleitern und Gleitsegeln haben in das Flugbuch Datum, Fluggerät, Fluggelände mit Höhenunterschied, Flugdauer und Art der Übung einzutragen. Im übrigen gelten § 120 Abs. 1 Satz 4 und Satz 5. ...

LuftPersV § 128 [Prüfungen] (1) Die Prüfungen sind vor einem Prüfungsrat abzulegen ...

(6) Das Prüfungsergebnis wird mit »bestanden« oder »nicht bestanden« beurteilt. ... Bei Nichtbestehen ist eine einmalige Wiederholung zulässig. Der Prüfungsrat oder das beauftragte Prüfungsratsmitglied bestimmt, ob und ggf. mit welchen Auflagen die Prüfung ganz oder zum Teil zu wiederholen ist. Eine weitere Wiederholung ist nur mit Zustimmung der für die Prüfung zuständigen Erlaubnisbehörde (Stelle) zulässig. ...

(9) Zwischen dem Zeitpunkt der abgelegten theoretischen Prüfung und dem Zeitpunkt der abzulegenden praktischen Prüfung dürfen nicht mehr als 12 Monate liegen. Teilweise Wiederholungsprüfungen werden auf den Zeitpunkt der Ablegung der Prüfungen nicht angerechnet. ...

Erlaubnis und Luftfahrerschein

LuftVZO § 22 [Zuständige Stellen für die Erlaubnis] (1) Die Erlaubnis wird ...

3. für Luftsportgeräteführer, Windenführer für Luftsportgeräte ... von dem Beauftragten erteilt. Das gleiche gilt für Erweiterungen der Erlaubnis und die Erteilung besonderer Berechtigungen. ...

LuftVZO § 26 [Erteilung der Erlaubnis]

(1) Die zuständige Stelle erteilt die Erlaubnis, wenn die Voraussetzungen des § 24 Abs. 1 sowie die in der Verordnung über Luftfahrtpersonal bestimmten Voraussetzungen erfüllt sind. Hat der nach den Vorschriften der Verordnung über Luftfahrtpersonal bestimmte Prüfungsrat Zweifel an der Eignung des Bewerbers, teilt er der zuständigen Stelle die Gründe hierfür mit. § 24 Abs. 4 Satz 4 (psychologische Beurteilung) gilt sinngemäß.

(2) ... Der Ausweis (Luftfahrerschein) ist bei Ausübung der erlaubnispflichtigen Tätigkeit mitzuführen.

LuftPersV § 44 [Umfang der Erlaubnis]

(1) Die Erlaubnis wird durch Aushändigung des Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer nach Muster 1a, Beiblatt F erteilt.

(2) Die Erlaubnis berechtigt zum Führen von ...

2. Hängegleitern oder Gleitsegeln für Flüge am Tage, ...

(3) Die Erlaubnis zum Führen von Hängegleitern oder Gleitsegeln wird auf Flüge in der Umgebung des Fluggeländes beschränkt, wenn nur 20 Unterrichtsstunden nach § 42 Abs. 2 Satz 1 und eine Flugausbildung nach § 42 Abs. 3 Nr. 2a und Nr. 2b oder nach § 42 Abs. 3 Nr. 3a bis Nr. 3c nachgewiesen werden. ... Die Beschränkungen gelten unbefristet und werden im Beiblatt F eingetragen.

(4) Die unbeschränkte Erlaubnis zum Führen von Hängegleitern oder Gleitsegeln wird nicht vor Ablauf von 12 Monaten seit Erteilung der beschränkten Erlaubnis erteilt.

LuftPersV § 45 **[Gültigkeitsdauer]** (1) Die Erlaubnis wird ... zum Führen von Hängegleitern und Gleitsegeln unbefristet erteilt. ...

LuftVZO § 29 **[Widerruf, Ruhen und Beschränkung]** (1) Die Erlaubnis ist von der nach § 22 Abs. 3 oder nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 zuständigen Stelle zu widerrufen und der Ausweis einzuziehen, wenn sich Tatsachen dafür ergeben, daß der Inhaber für die erlaubte Tätigkeit ungeeignet ist.

(2) Die Erlaubnis ist ferner zu widerrufen und der Ausweis einzuziehen, wenn der zuständigen Stelle Tatsachen bekannt werden, die Zweifel an dem ausreichenden praktischen Können oder fachlichen Wissen des Inhabers der Erlaubnis rechtfertigen, und wenn eine von ihr angeordnete Überprüfung entweder verweigert wird oder ergibt, daß der Inhaber der Erlaubnis ein ausreichendes praktisches Können oder fachliches Wissen nicht mehr besitzt.

(3) An Stelle des Widerrufs kann das Ruhen der Erlaubnis auf Zeit oder eine Nachschulung mit anschließender Überprüfung angeordnet oder die Erlaubnis auf eine bestimmte Betätigung in der Luftfahrt beschränkt werden, wenn dies ausreicht, um die Sicherheit und Ordnung des Luftverkehrs aufrechtzuerhalten. Das Ruhen der Erlaubnis kann auch in Fällen erheblicher Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Luftverkehrs bis zur Feststellung des weiteren ausreichenden praktischen Könnens oder fachlichen Wissens nach Absatz 2 angeordnet werden, wenn der zuständigen Stelle Tatsachen bekannt werden, die erkennen lassen, daß der Inhaber der Erlaubnis das ausreichende praktische Können oder fachliche Wissen nicht mehr besitzt. Der über die Erlaubnis ausgestellte Ausweis ist für die Zeit des Ruhens der Erlaubnis einzuziehen und im Falle der Beschränkung zu berichtigen oder durch einen neuen Ausweis zu ersetzen. ...

Besondere Berechtigungen

Die Erlaubnis für Luftfahrer ist die luftrechtliche Basis für das »normale« Fliegen. Aufbauend auf dieser Basis kann der Pilot zusätzlich die besonderen Berechtigungen für Schlepp, Flugunterricht und nach dem neuen Luftrecht auch für Passagierflüge erwerben. Bei einem Widerruf der Erlaubnis erlöschen automatisch auch die besonderen Berechtigungen. Sie können unabhängig von der Erlaubnis widerrufen oder beschränkt werden.

Schlepp

LuftPersV § 84 **[Grundsatz]** ... (4) Luftsportgeräteführer bedürfen zum Schleppen von Hängegleitern mit Ultraleichtflugzeugen, zum Schleppen von Hängegleitern oder Gleitsegeln mit Winden und zur Durchführung von Schleppstarts hinter Ultraleichtflugzeugen und an Winden einer Berechtigung. ...

(6) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung zum Schleppen von Hängegleitern oder Gleitsegeln mit Winden (Winden-Schleppberechtigung) sind

1. die Berechtigung zu Windenschleppstarts als Führer des geschleppten Hängegleiters oder Gleitsegels,
2. eine theoretische und praktische Unterweisung durch einen Fluglehrer mit Windenschlepp-Lehrberechtigung und
3. die Durchführung von mindestens 60 Windenschlepps unter Anleitung und Aufsicht eines Fluglehrers mit Windenschlepp-Lehrberechtigung. Die Hälfte der Windenschlepps kann durch Hängegleiter- oder Gleitsegel-Windenschlepps ersetzt werden.

...

Anmerkung: Vor einem Wechsel auf ein anderes Schleppsystem (stationär/mobil) muß der Windenführer sich durch eine dazu berechtigte Person mit dem anderen System vertraut machen lassen. Dieses Vertrautmachen nach § 97 a LuftPersV tritt an die Stelle der bisherigen Einweisung.

LuftPersV § 84 **[UL-Schleppstartberechtigung]** ... (7) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung

zu Hängegleiter- oder Gleitsegel-Schleppstarts hinter Ultraleichtflugzeugen (UL-Schleppstartberechtigung) sind

1. die Erlaubnis zum Führen von Hängegleitern oder Gleitsegeln,
2. eine theoretische und praktische Unterweisung durch einen Fluglehrer mit UL-Schlepp-Lehrberechtigung und
3. die Durchführung von mindestens 20 UL-Schleppstarts unter Anleitung und Aufsicht eines Fluglehrers mit UL-Schlepp-Lehrberechtigung.

...

Anmerkung: Der Pilot des schleppenden Ultraleichtflugzeuges bedarf ebenfalls einer besonderen Berechtigung, die der Beauftragte für Ultraleichtflugzeuge erteilt.

LuftPersV § 84 **[Winden-Schleppstartberechtigung]** ... (8) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung zu Hängegleiter- oder Gleitsegel-

Schleppstarts an Winden (Winden-Schleppstartberechtigung) sind

1. eine abgeschlossene Flugausbildung nach § 42 Abs. 3 Nr. 2 oder § 42 Abs. 3 Nr. 3 a und Nr. 3 b,
2. eine theoretische und praktische Unterweisung durch einen Fluglehrer mit Windenschlepp-Lehrberechtigung und
3. die Durchführung von mindestens 30 Schleppstarts an Winden als Führer von Hängegleitern oder Gleitsegeln sowie von mindestens 10 Windenschlepps als Startleiter unter Anleitung und Aufsicht eines Fluglehrers mit Windenschlepp-Lehrberechtigung. Die Hälfte der Schleppstarts und Windenschlepps kann durch Hängegleiter- oder Gleitsegel-Schleppstarts und Windenschlepps ersetzt werden.

(9) Der Bewerber hat in einer Prüfung nachzuweisen, daß er die zur sicheren Durchführung des Schleppbetriebs nach Absatz 5 bis Absatz 8 notwendigen fachlichen Kenntnisse und praktischen Fähigkeiten besitzt.

(10) Der Beauftragte kann in Ausnahmefällen Bewerber von der Voraussetzung des Absatzes 6 Nr. 1 und von der Prüfung nach Absatz 9 befreien, wenn die notwendigen Kenntnisse und prak-

Sonderteil Luftrecht 3

tischen Fähigkeiten auf andere Weise erworben und nachgewiesen sind.

(11) Für die Durchführung der Schleppflüge ist § 117 (Flugauftrag) sinngemäß anzuwenden.

LuftPersV § 87 [Erteilung, Umfang, Gültigkeitsdauer, Verlängerung] (1) Die Berechtigungen nach den §§ 81 bis 86 werden durch Eintragung in den Luftfahrerschein erteilt. Bei der Eintragung einer Schleppberechtigung ist die Art der Aufnahme des Schleppgegenstandes festzulegen, im Falle des § 84 Abs. 6 zusätzlich das Windenmuster.

(2) Der Umfang der Berechtigungen ergibt sich aus den §§ 81 bis 86. ...

(3) Die Gültigkeitsdauer der Berechtigungen bestimmt sich nach der zugrundeliegenden Erlaubnis. Die Gültigkeitsdauer der Berechtigung nach § 84 Abs. 6 beträgt 24 Monate.

(4) ... Die Verlängerung der Berechtigungen nach § 84 Abs. 6 ... kann von einer praktischen Überprüfung durch einen vom Beauftragten bestimmten Sachverständigen abhängig gemacht werden. ...

Passagierfliegen

LuftPersV § 84a [Grundsatz] (1) Luftsportgeräteführer bedürfen für Passagierflüge oder für Passagiersprünge einer Passagierflugberechtigung. ...

LuftPersV § 84a [Passagierflugberechtigung] ... (3) Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Berechtigung, Passagierflüge mit doppelsitzigen Hängegleitern oder Gleitsegeln durchzuführen sind

1. der Nachweis der fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb der Lehrberechtigung nach § 97 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 4,

2. eine praktische Tätigkeit als verantwortlicher Hängegleiter- oder Gleitsegelführer von mindestens 2 Jahren und von mindestens 300 Flügen mit mehr als 400 m Höhenunterschied,

3. die erfolgreiche Teilnahme an einem Passagierfluglehrerlehrgang mit anschließender praktischer Tätigkeit als verantwortlicher Hängegleiter- oder Gleitsegelführer von mindestens 10 Flügen

mit mehr als 100 m Höhenunterschied unter Anleitung und Aufsicht eines Fluglehrers, der eine entsprechende Passagierflug-Lehrberechtigung besitzt und

4. eine praktische Tätigkeit als verantwortlicher Hängegleiter oder Gleitsegelführer von mindestens 40 Flügen mit abschließender Prüfung mit einem Fluggast, der eine Erlaubnis für Hängegleiter oder Gleitsegelführer besitzt, nach Erwerb der entsprechenden unbeschränkten Erlaubnis für Hängegleiter- oder Gleitsegelführer ...

Anmerkung: Es zählen nur die Flüge, die nach Erhalt des unbeschränkten Luftfahrerscheins (oder B-Scheins) durchgeführt wurden. Fachliche Voraussetzungen für die oben bei Nr. 1 genannte Lehrberechtigung sind die unbeschränkte Erlaubnis für Luftsportgeräteführer, die Berechtigung zur Ausübung des Sprechfunkdienstes in deutscher Sprache und die theoretische und praktische Auswahlprüfung zur Teilnahme an einem Assistentenlehrgang.

LuftPersV § 87 [Erteilung, Umfang, Gültigkeitsdauer] (1) Die Berechtigungen nach den §§ 81 bis 86 werden durch Eintragung in den Luftfahrerschein erteilt. ...

(2) Der Umfang der Berechtigungen ergibt sich aus den §§ 81 bis 86. ...

(3) Die Gültigkeitsdauer der Berechtigung nach § 84 a Abs. 3 beträgt 24 Monate.

(4) ... Die Verlängerung der Berechtigungen nach § 84 a Abs. 3 kann von einer praktischen Überprüfung durch einen vom Beauftragten bestimmten Sachverständigen abhängig gemacht werden. ...

Straf- und Bußgeldvorschriften

LuftVG § 60 [Straftatbestände] (1) Wer ...

2. ein Luftfahrzeug ohne die Erlaubnis nach § 4 Abs. 1 führt oder bedient oder als Halter eines Luftfahrzeugs die Führung oder das Bedienen Dritten, denen diese Erlaubnis nicht erteilt ist, gestattet,

3. praktische Flugausbildung ohne eine Lehrberechtigung nach § 5 Abs. 3 erteilt, ...

wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Wer die Tat fahrlässig begeht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen bestraft.

LuftVG § 58 [Ordnungswidrigkeiten] (1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig ...

2. es unternimmt, ohne die Erlaubnis nach § 5 Abs. 1 Luftfahrer auszubilden, ...

LuftVZO § 108 Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Abs. 1 Nr. 10 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig ...

6. als Angehöriger des Luftfahrtpersonals a) entgegen § 26 Abs. 2 Satz 4 den erforderlichen Ausweis (Luftfahrerschein) ... nicht mitführt; ...

LuftPersV § 134 Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Abs. 1 Nr. 10 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. ohne Berechtigung nach ... § 84 Abs. 1 oder Abs. 4, § 84 a Abs. 1, ..., § 97 Abs. 1 oder Abs. 4 ... eine dort bezeichnete Tätigkeit ausübt,

2. entgegen § 117 Abs. 1 Satz 1, 2 oder 3 ... einen Alleinflug durchführt,

3. entgegen § 117 Abs. 1 Satz 4 ... einen Flugauftrag erteilt, ...

5. entgegen ... § 121 Abs. 1 ein Unterrichts- oder entgegen § 123 Abs. 2 bis 4 ein Flugbuch oder Sprungbuch nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt ...,

6. entgegen § 123 ... in Verbindung mit § 120 Abs. 1 Satz 4 unrichtige Angaben eines Bewerbers in einem Flugbuch oder Sprungbuch als richtig bescheinigt ...

Bereits erschienen:

Sonderteil 1, Info 69, Allgemeines Sonderteil 2, Info 70, Das Fluggerät

Fragen und Antworten auf Seite 7

Prüfungskalender 93

Bitte mindestens 3 Wochen vor dem Prüfungstermin beim Organisator anmelden.
Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Der Kalender wird laufend ergänzt.

Gleitsegeln

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
18.07.	P	Livigno (I)	GSS Rhein-Main-Neckar, H.-J. Weise, 06201/34626
18.07.	T P	Breitenberg Ostallgäuer Fliegerschule	Hans Hoschka, 08342/4450
18.07.	T P S W	Eching	Aeromax, 089/766116
19.07.	T	Schwangau	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
20.07.	T	Zillertal	FS Göppingen, Klaus Irschik 07164/12021
21.07.	P	Zillertal	FS Göppingen, Klaus Irschik 07164/12021
22.07.	P	Hörnerbahn	GSS OASE, Peter Geg, 08326/7592
22./23.7.	T P	Bolsterlang	FS Martin Mergenthaler, 08321/9970
23.07.	T P A S W	Regensburg	Airsport, Michael Fröhler 0941/947404
23.07.	T	Elzach	GSZ Elztal, Erwin Zipfel, 07682/8279
23.07.	T P	Tegelberg	FS Heinz Fischer, 08362/37038
23.07.	T P	Ruhpolding	FZ Ruhpolding, Holzner Gebhard, 08663/668
23.07.	T	Sonthofen	1. Oberallgäuer GSS, Jürgen Rohrmeier, 08321/9328
24.07.	T P	Brauneck	GSS Sepp Singhammer, Hans Geiger, 08042/4559
24.07.	T P S W	Bad Salzung	Prüfzentrum Horst Barthelmes 06654/353
24./25.7.	T P S W	Berlin	FS Lukas Bader, 030/8024884
24./25.7.	P	Hörnerbahn	1. Oberallgäuer GSS, Jürgen Rohrmeier, 08321/9328
25.07.	P S W	Bad Salzung	Prüfzentrum Horst Barthelmes 06654/353
25.07.	T	Schwangau	GFZ Tegelberg, 08367/598
25.07.	P	Elzach	GSZ Elztal, Erwin Zipfel, 07682/8279
26.07.	T P	Brauneck	Parafly, Richard Berkman (Aeromax) 089/766116
26.07.	T P	Kössen (A)	1. Bayerwald GSS, Georg Höcherl, 0941/400497
29.07.	T	Obermaiselstein	GSS OASE, Peter Geg, 08326/7592
29.07.	T	Unterwössen	Süddeutsche GSS, Unterwössen, 08641/7575
30.07.	P	Kössen (A)	Süddeutsche GSS, Unterwössen, 08641/7575
30./31.7	T P	Garmisch	GSS Garmisch Partenkirchen, M. Brunner, 08821/74260
30./31.7.	T P	Gröbming	Sky Club Austria, Walter Schrempf, 0043/3685/22333
31.07.	T P	Brauneck	GSS Sepp Singhammer, Hans Geiger, 08042/4559
31.07.	T	München	Münchner GSS GmbH, 089/482572
31./1.8.	T P	Südtirol ?	GSS Wilfried Frank, 07191/65475
31./1.8.	T P	Bezau (A)	GSS Löffler, Reiner Löffler 0721/378878
01.08.	P	Breitenberg	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
02.08.	T	Schwangau	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
02.08.	P	Hochries	Münchner GSS GmbH, 089/482572
05.08.	T	Oderen (F)	FS Harry Huber, 07661/61735 od. 0033/8982/1716
05.08.	P	Hörnerbahn	GSS OASE, Peter Geg, 08326/7592
06.08.	T P	Tegelberg	FS Heinz Fischer, 08362/37038
06.08.	T	Sonthofen	1. Oberallgäuer GSS, Jürgen Rohrmeier, 08321/9328
6./7.8.	T P S W	Goslar	Harzer GSS, Knut Jäger 05322/1415
07.08.	P	Livigno (I)	GSS Rhein-Main-Neckar, H.-J. Weise, 06201/34626
7./8.8.	P	Oderen (F)	FS Harry Huber, 07661/61735 od. 0033/8982/1716
7./8.8.	P	Hörnerbahn	1. Oberallgäuer GSS, Jürgen Rohrmeier, 08321/9328

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
8./9.8.	P	Breitenberg	GFZ Tegelberg, 08367/598
08.08.	T P S	Elzach	GSZ Elztal, Erwin Zipfel, 07682/8279
08.08.	T P S W	Bad Salzung	Prüfzentrum Horst Barthelmes 06654/353
08.08.	T P	Breitenberg Ostallgäuer Fliegerschule	Hans Hoschka, 08342/4450
12.08.	T	Obermaiselstein	GSS OASE, Peter Geg, 08326/7592
12.08.	T	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, 08321/88335
13.08.	T S W	Lenggries	TAKE OFF, Franz Bruckschlegel 08042/4240 od. 3254
14.08.	P S W	Benediktbeuren	TAKE OFF, F. Bruckschlegel 08042/4240 od. 3254
13.08.	P	Allgäu	FS Frank Kranzusch, 08321/88335
13.08.	T P	Ruhpolding	Flugzentrum Ruhpolding, Holzner Gebhard, 08663/668
13.08.	T	Unterwössen	Süddeutsche GSS, Unterwössen, 08641/7575
14.08.	P	Kössen (A)	Süddeutsche GSS, Unterwössen, 08641/7575
14./15.8.	T P	Bezau (A)	GSS Löffler, Reiner Löffler 0721/378878
15.08.	T P S W	Eching	Aeromax, 089/766116
16.08.	T	Schwangau	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
17.08.	T B	Birkenau	GSS Rhein-Main-Neckar, H.-J. Weise, 06201/34626
17.08.	T	Zillertal	FS Göppingen, Klaus Irschik 07164/12021
18.08.	P	Zillertal	FS Göppingen, Klaus Irschik 07164/12021
19.08.	P	Hörnerbahn	GSS OASE, Peter Geg, 08326/7592
19./20.8.	T P	Bolsterlang	FS Martin Mergenthaler, 08321/9970
20./21.8.	T P	Garmisch	GSS Garmisch Partenkirchen, M. Brunner, 08821/74260
20.08.	T P	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer GSS, K. Hörburger, 08381/6265
20.08.	T P	Tegelberg	FS Heinz Fischer, 08362/37038
20./21.8.	T P	Wallberg/Brauneck	GSS Tegernseer Tal, P. Rummel, 089/6913768
21.08.	T P S W	Oberhof	Westdeutsche GSS, Elmar Müller, 02981/6640
20./21.8.	T P	Gröbming	Sky Club Austria, 0043/3685/22336
22.08.	T A	Winterberg	Westdeutsche GSS, Elmar Müller, 02981/6640
22.08.	T P S W	Bad Salzung	Prüfzentrum Horst Barthelmes 06654/353
23.08.	T P	Kössen (A)	Aeromax, 089/766116
23.08.	T P S W	Regensburg	1. Bayerwald GSS, Georg Höcherl, 0941/400497
27.08.	T	Karlsruhe	GSS Löffler, Reiner Löffler 0721/378878
26.08.	T A	Birkenau	GSS Rhein-Main-Neckar, H.-J. Weise, 06201/34626
26.08.	T	Unterwössen	Süddeutsche GSS, Unterwössen, 08641/7575
27.08.	P	Kössen (A)	Süddeutsche GSS, Unterwössen, 08641/7575
27./28.8.	T P	Gröbming (A)	Sky Club Austria, W.Schrempf, 0043/3685/22333
27./28.8.	T P	Andelsbuch (A)	Harzer GSS, Knut Jäger 05322/1415
28.08.	T P	Brauneck	GSS Sepp Singhammer, Hans Geiger, 08042/4559
28./29.8.	T P	Bezau (A)	GSS Löffler, Reiner Löffler 0721/378878
28./29.8.	T P S W	Bockenem	FS Pegasus, Michael Nobel, 05067/5499
29.08.	T P	Breitenberg	Ostallgäuer Fliegerschule Hans Hoschka, 08342/4450
29.08.	P	Breitenberg	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
30.08.	T P	Kössen (A)	1. Bayerwald GSS, Georg Höcherl, 0941/400497

Gleitsegeln

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
30.08.	T	Schwangau	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
02.09.	T	Obermaiselstein	GSS OASE, Peter Geg, 08326/7592
03.09.	TP	Tegelberg	FS Heinz Fischer, 08362/7038
03.09.	T	Oderen (F)	FS Harry Huber, 07661/61735 od. 0033/8982/1716
03.09.	T	Elzach	GSZ Elztal, Erwin Zipfel, 07682/8279
04.09.	P	Livigno (I)	GSS Rhein-Main-Neckar, H.-J. Weise, 06201/34626
04.09.	P	Oderen (F)	FS Harry Huber, 07661/61735 od. 0033/8982/1716
04.09.	TPSW	Bad Salzung	Prüfzentrum Horst Barthelmes 06654/353
05.09.	T	Schwangau	GFZ Tegelberg, 08367/598
05.09.	TB	Goslar	Harzer GSS, Knut Jäger 05322/1415
05.09.	P	Elzach	GSZ Elztal, Erwin Zipfel, 07682/8279
05.09.	PSW	Bad Salzung	Prüfzentrum Horst Barthelmes 06654/353
09.09.	P	Hörnerbahn	GSS OASE, Peter Geg, 08326/7592
10.09.	TP	Ruhpolding	FZ Ruhpolding, Holzner Gebhard, 08663/668
10./11.9.	TP	Garmisch	GSS Garmisch Partenkirchen, M. Brunner, 08821/74260
11.09.	P	Livigno (I)	Westdeutsche GSS, Elmar Müller, 02981/6640
11.09.	T	München	Münchner GSS GmbH, 089/482572
11./12.9.	TP	Bezau (A)	GSS Löffler, Reiner Löffler 0721/378878
12.09.	TP	Breitenberg	Ostallgäuer Fliegerschule H. Hoschka, 08342/4450
13.09.	T	Schwangau	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
13.09.	TP	Kössen (A)	Aeromax, 089/766116
13.09.	P	Hochries	Münchner GSS GmbH, 089/482572
16.09.	T	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, 08321/88335
17.09.	P	Allgäu	FS Frank Kranzusch, 08321/88335
16./17.9.	TP	Bolsterlang	FS Martin Mergenthaler, 08321/9970
17.09.	T	Dürnau	FS Göppingen, Klaus Irschik 07164/12021
17.09.	TP	Tegelberg	FS Heinz Fischer, 08362/37038
17.09.	T	Sonthofen	1. Oberallgäuer GSS, Jürgen Rohrmeier, 08321/9328
17./18.9.	TPSW	Heidenheim	FS Ostalb-Heidenheim, Fritz Christandl, 07321/45425
18./19.9.	TPSW	Berlin	FS Lukas Bader, 030/8024884
18./19.9.	P	Hörnerbahn	1. Oberallgäuer GSS, Jürgen Rohrmeier, 08321/9328
19.09.	TPSW	Bad Salzung	Prüfzentrum Horst Barthelmes 06654/353
19.09.	TPSW	Eching	Aeromax, 089/766116
19./20.9.	P	Breitenberg	GFZ Tegelberg, 08367/598
23.09.	T	Obermaiselstein	GSS OASE, Peter Geg, 08326/7592
23.09.	T	Unterwössen	Süddeutsche GSS, Unterwössen, 08641/7575
24.09.	P	Kössen (A)	Süddeutsche GSS, Unterwössen, 08641/7575
24.09.	TP	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer GSS, K. Hörburger, 08381/6265
24.09.	TPASW	Regensburg	Airport, Michael Fröhler 0941/947404
24./25.9.	TP	Gröbming	Sky Club Austria, Walter Schrempf, 0043/3685/22333
25.09.	TP	Brauneck	GSS Sepp Singhammer, Hans Geiger, 08042/4559
25./26.9.	TP	Bezau (A)	GSS Löffler, Reiner Löffler 0721/378878
26.09.	P	Zillertal	FS Göppingen, Klaus Irschik 07164/12021
26.09.	P	Breitenberg	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
27.09.	T	Schwangau	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
27.09.	TP	Brauneck	Parafly, Richard Berkmann (Aeromax) 089/766116
30.09.	TA	Birkenau	GSS Rhein-Main-Neckar, H.-J. Weise, 06201/34626
31.09.	P	Hörnerbahn	GSS OASE, Peter Geg, 08326/7592

Hängegleiten

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
18.07.	P	Livigno (I)	DFS Rhein-Main-Neckar, H.- J. Weise, 06201/34626
18.07.	P	Tegelberg	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
19.07.	T	Schwangau	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
20./21.7.	TP	Zillertal	FS Göppingen, Klaus Irschik, 07164/12021
23.07.	T	Elzach	GSZ Elztal, Erwin Zipfel, 07682/8279
23.07.	TP	Ruhpolding	FZ Ruhpolding Gebhard Holzner, 08663/668
23./24.7.	TP	Penzberg/Garmisch	Bayerische DFS, Schneider Wolf, 089/482141
24.07.	TPSW	Bad Salzung	Prüfungszentrum Horst Barthelmes, 06654/353
24./25.7.	TPSW	Berlin	FS Lukas Bader, 030/8024884
25.07.	P	Elzach	GSZ Elztal, Erwin Zipfel, 07682/8279
25.07.	T	Schwangau	DFS Tegelberg, 08367/598
25.07.	PSW	Bad Salzung	Prüfungszentrum Horst Barthelmes, 06654/353
30.07.	TP	Hochries	Münchner Drachenflugschule, 089/4486848
02.08.	T	Schwangau	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
05.08.	T	Oderen (F)	FS Harry Huber, 07661/61735 od. 0033/8982/1716
6./8.8.	P	Oderen (F)	FS Harry Huber, 07661/61735 od. 0033/8982/1716
5./6.8.	TP	Tegelberg	DFS Tegelberg, Mathias Krug 08367/598
6./7.8.	TP	Goslar	Harzer DFS Werner Musiol, 05321/18899
06.08.	TP	Marquartstein	DFS Chiemsee, Georg Steffl, 08642/383
07.08.	P	Livigno (I)	DFS Rhein-Main-Neckar, H.- J. Weise, 06201/34626
08.08.	TPS	Elzach	GSZ Elztal, Erwin Zipfel, 07682/8279
08.08.	TPSW	Bad Salzung	Prüfungszentrum Horst Barthelmes, 06654/353
09.08.	P	Tegelberg	DFS Tegelberg, 08367/598
12.08.	T	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, 08321/88335
13.08.	P	Allgäu	FS Frank Kranzusch, 08321/88335
13.08.	TP	Ruhpolding	FZ Ruhpolding Gebhard Holzner, 08663/668
13.08.	TSW	Lenggries	TAKE OFF, Franz Bruckschlegl 08042/4240 od. 3254
14.08.	PSW	Benediktbeuern	TAKE OFF, F. Bruckschlegl 08042/4240 od. 3254
14.08.	TP	Wasserkuppe	Prüfungszentrum Horst Barthelmes, 06654/353
15.08.	P	Tegelberg	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
15.08.	P	Brauneck	TAKE OFF, Franz Bruckschlegl 08042/4240 od. 3254
16.08.	T	Schwangau	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
15.08.	P	Bad Salzung	Prüfungszentrum Horst Barthelmes, 06654/353
17.08.	TB	Birkenau	DFS Rhein-Main-Neckar, H.- J. Weise, 06201/34626
17./18.8.	TP	Zillertal	FS Göppingen, Klaus Irschik, 07164/12021
20.08.	TP	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer DFS, K. Hörburger, 08381/6265
21.08.	TPSW	Oberhof	Westdeutsche DFS, Elmar Müller, 02981/6640
22.08.	TPSW	Bad Salzung	Prüfungszentrum Horst Barthelmes, 06654/353
22.08.	TA	Winterberg	Westdeutsche DFS, Elmar Müller, 02981/6640
26.08.	TA	Birkenau	DFS Rhein-Main-Neckar, H.- J. Weise, 06201/34626
27.08.	TP	Hochries	Münchner Drachenflugschule, 089/4486848
28./29.8.	TPSW	Bockenem	FS Pegasus, Michael Nobel, 05067/5499
30.08.	T	Schwangau	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
2./3.9.	TP	Tegelberg	DFS Tegelberg, Mathias Krug 08367/598
3./4.9.	TPSW	Usedom	Usedomer Fliegerclub, Jörg Papenhausen, 0421/502939
04.09.	TPSW	Bad Salzung	Prüfungszentrum Horst Barthelmes, 06654/353
04.09.	P	Livigno (I)	DFS Rhein-Main-Neckar, H.- J. Weise, 06201/34626
05.09.	T	Schwangau	DFS Tegelberg, 08367/598

Hängegleiten

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
05.09.	P S W	Bad Salzungen	Prüfungszentrum Horst Barthelmes, 06654/353
10.09.	T P	Ruhpolding	FZ Ruhpolding Gebhard Holzner, 08663/668
10./11.9.	T P	Penzberg/Garmisch	Bayerische DFS, Schneider Wolf, 089/482141
11.09.	P	Livigno (I)	Westdeutsche DFS, Elmar Müller, 02981/6640
12.09.	P	Tegelberg	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
13.09.	T	Schwangau	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
19.09.	T P S W	Bad Salzungen	Prüfungszentrum Horst Barthelmes, 06654/353
16.09.	T	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, 08321/88335
17.09.	P	Allgäu	FS Frank Kranzusch, 08321/88335
17.09.	T	Elzach	GSZ Elztal, Erwin Zipfel, 07682/8279
17.09.	T	Dürnau	FS Göppingen, Klaus Irschik, 07164/12021
17./18.9.	T P S W	Heidenheim	FS Ostalb-Heidenheim, Fritz Christandl, 07321/45425
18./19.9.	T P S W	Berlin	FS Lukas Bader, 030/8024884
19.09.	P	Elzach	GSZ Elztal, Erwin Zipfel, 07682/8279
20.09.	P	Tegelberg	DFS Tegelberg, 08367/598
24.09.	T P	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer DFS, K. Hörburger, 08381/6265
25.09.	P	Meerfeld	DFS Vulkaneifel, Stefan Mühl 02692/8288
26.09.	T P	Wasserkuppe	Prüfungszentrum Horst Barthelmes, 06654/353
27.09.	T	Schwangau	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
30.09.	T A	Birkenau	DFS Rhein-Main-Neckar, H.- J. Weise, 06201/34626

Prüfungsarten: T = Theorie A+B; P = Praxis A+B; S = Windenschleppberechtigung; U = UL-Schleppberechtigung; W = Windenfahrerberechtigung

Fluglehrausbildung

LEHRGANGSKALENDER

03.09. – 05.09.	G	Eingangstest (Ausweichtermin 17.9. – 19.9.)
10.09. – 12.09.	D	Eingangstest (Ausweichtermin 17.9. – 19.9.)
20.09. – 03.10.	G/D	Lehrer-Lehrgang
04.10. – 17.10.	G/D	Assistenten-Lehrgang
09.10. – 10.10.	D	Fachlehrer-LG Doppelsitziger Windenschlepp
09.10. – 10.10.	GS	Fachlehrer-LG Doppelsitziger
29.10. – 02.11.	G/D	Fachlehrer-LG Windenschlepp
13.11. – 14.11.	D	Fachlehrer-LG UL-Schlepp

Teilnahme nach Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle.

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



WESNER electronic & DELTA INSTRUMENTS

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

FLY THE WILD WEST
Gleitschirmurlaub im
Westen der U.S.A. – Mexico

Bishop (Owens Valley) - San Francisco
Salt Lake City - Reno - Grand Canyon - Zion
Yosemite - Death Valley - Bryce Canyon
Termine: Mai bis Oktober

Baja California (Mexico)
Termine: März

Fortbildungs- und Sicherheitstraining
Monaco – Südfrankreich
Termine: November

Prospekt + Information bei PARA U.S.
Will Reisen GmbH • 8000 München 19
Nymphenburger Straße 134
Tel. 089/1 2340 14 • Fax 089/1 2340 13

Treffen der Windenschleppvereine

Zu einem Windenmeeting lädt der Club Aufwind Minden ein.

An einem Flugplatz sollen Windenhersteller, Schleppinteressierte und Windenschleppvereine ihre Erfahrungen austauschen. Außerdem sind Schleppkurse möglich. Die Veranstaltung findet in der Woche vom 4.9.93 bis 12.9.93 statt. Alle die am Windenschlepp Interesse haben, erhalten nähere Auskünfte von Dieter Margis Tel. 0571/36251 oder 0161/1538476.

Aufwind Minden
Dieter Margis

Fluggelände gekauft

Am 29.1.1993 wurde auf dem Roßberg bei Reutlingen der Vorstand der Hohenzollernpiloten wiedergewählt:

1. Vorsitzender Klaus Beck, 2. Vorsitzender Karl Klement, 3. Vorsitzender Günther Koch, Schriftführerin Susanne Arnold, Kassierer Andreas Kolleck, Kassenprüfer Silke Kuhnle und Carsten Dehner, Geländewarte Dr. Hans Hinger und Silke Kuhnle.

Jeden ersten Freitag im Monat ist Stammtisch des mittlerweile auf 200 Mitglieder angewachsenen Vereins im Landgasthof »Germania« Gomaringen. Der seitherige Donnerstagstammtisch zukünftig. Die Alternative DGV-

Schleppgemeinschaft, bestehend aus 12 Mitgliedern, berichtete über ihre Aktivitäten auf dem gepachteten Vereinsgelände in Buttenhausen. Zwischenzeitlich wurden durch den Vorstand Klaus Beck für den Verein 1 ha 70 ar in Salmendingen erworben. Günther Koch reichte einen Streckenflugwettbewerb ab 1993 als Antrag ein. Der Vorschlag wurde mit großer Begeisterung angenommen. Bei der Versammlung wurde auch beschlossen, Sicherheitstrainings mit DM 100,- für die ersten 20 Anmeldungen ab 1993 zu bezuschussen. Für Interessenten die Vereinsanschrift: Wilhelm-Grimm-Weg 1, 7410 Reutlingen.

Drachen- und Gleitschirmflieger Südwürttemberg-Hohenzollern
Klaus Beck

Aktive gesucht

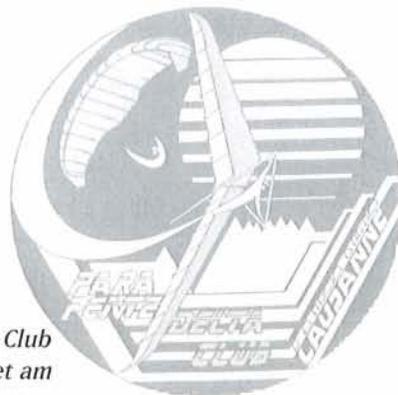
Die »Himmelsstürmer Lahn«, Mittelhessen, suchen noch aktive Mitglieder, die Spaß am Fliegen in der Gemeinschaft haben. Da mittlerweile unser Schleppgelände am Flugplatz Ailertchen im Westerwald offiziell zugelassen ist, steht einer Ausweitung der Aktivitäten nichts mehr im Wege. Nähere Infos beim Vorstand, Harald Möglich, Tel. 06442/7735.

Drachen- und Gleitschirmflieger Himmelsstürmer Lahn
Harald Möglich

Gerätemarkt am Genfer See

Der Delta Parapente Club Lausanne veranstaltet am 28. und 29. August zum zweiten Mal seinen großen Gerätemarkt (Neu- und Gebrauchtgeräte) im Bereich Delta, Gleitschirm und Zubehör. Die Veranstaltung wird durch ein umfangreiches Rahmenprogramm ergänzt. Das Veranstaltungsgelände befindet sich in CH-1847 Rennaz, unweit vom Genfer See neben der Autobahn Lausanne — Sion. Es ist ungefähr 500 m von der Autobahnausfahrt Villeneuve entfernt und bietet unmittelbar angrenzend ausreichend Parkmöglichkeiten. Zum Ausprobieren der Geräte bietet sich die Gelegenheit zu Flügen vom Rochers de Naye (1600 m Höhendifferenz) oder vom Sonchoux (1050 m Höhendifferenz). Landung direkt neben dem Ausstellungsterrain. Für ausführliche Informationen steht Ihnen Karl Grossmann, Petite Ruelle 4, CH-1822 Chernex zur Verfügung. Tel.: 0041 (0) 219648307 oder 0041 (0) 77217795. Auskünfte zwischen 19.00 und 21.00 Uhr 0041 (0) 219648307 (Französisch und Englisch) 0041 (0) 213128326 (Deutsch und Englisch).

Delta Parapente Club
Lausanne



THERMIK in Stuttgart

Beim 1. Parafly-Club Schwaben sind die Vorbereitungen für die Veranstaltung THERMIK in Stuttgart in vollem Gange. Interessierte Aussteller werden gebeten sich zu melden. Fax Nummer: 0711/7775930, Telefon 07121/54248.

1. Parafly-Club Schwaben
Burkhard Martens

Waldhilfe

Eine interessante Idee, um unserem geschädigten Wald zu helfen, hatte Jörg Schröder vom Drachenflugclub Loffenau. Zusammen mit einigen seiner Fliegerkollegen streute er aus dem Drachen Samen des Mammutbaums aus. Ganz wichtig erscheint uns, daß solche Aktionen nur nach Absprache mit der Forstverwaltung bzw. Waldbesitzer erfolgen dürfen.

Sepp Gschwendtner
DHV-Pressereferent



»Psychotraining« gegen »Nervensache«

zu DHV-Info 69 und 70

Für alle flugbegeisterten Piloten, die das Fliegen nicht zur Nervensache machen wollen und die aufgrund der Ausführungen von Donna Seidel im DHV-Info 69 und 70 Lust bekommen haben, sich mit den psychologischen Grundlagen des mentalen Trainings auseinanderzusetzen, sei ein Nachtrag erlaubt: Das Buch »Psychotraining für Sportler« (Syer & Connolly, 1988; rororo-Sportbuch, 14,80 DM) setzt sich mit den Grundlagen und Möglichkeiten der Leistungssteigerung durch mentales Training auseinander. Das Buch ist leicht verständlich verfaßt und beinhaltet eine umfangreiche Sammlung an »Psycho«-Methoden und praktischen Übungen. Mit Hilfe der Psycho-Übungen ist es möglich, leistungsbeeinträchtigende Faktoren beim Fliegen wie Stress, Konzentrationsschwächen, Spannungszustände oder psychischen Druck zu erkennen und angemessene Handlungsmöglichkeiten zu entwickeln. Der Inhalt des Buchs bietet nicht nur dem Wettkampfpiloten Anregungen, seine Leistungsfähigkeit durch »Psycho-Doping« gemäß dem Motto »schneller — höher — weiter« zu erhöhen, sondern kann auch den Freizeitpiloten

z. B. beim Erlernen neuer Handlungsmuster oder beim Auf- und Verarbeiten von gefährlichen Situationen unterstützen.

Michael Prochaska, Diplom-Psychologe

Sportlich stark

Eigentlich irreführend ist der Name »1. Odenwälder Drachenflug-Club« für einen der ältesten deutschen Vereine dieser Sportart, denn hier findet sich auch die Heimat der südhessischen Gleitschirmflieger, die bereits eine beträchtliche Anzahl der Mitglieder stellen. Auf der gut besuchten Jahreshauptversammlung in Fürth/Odenwald fanden als wichtigster Tagesordnungspunkt die Neuwahlen statt, die folgendes Ergebnis brachten:

1. Vorsitzender Peter Kaltenhofer, 2. Vorsitzender Hans Moritz, Schriftführer Michael Fornoff, Schatzmeister Heinz Knaup. Auf sportlichem Sektor hob der Vorsitzende neben verschiedenen sehr guten Streckenflügen besonders das Abschneiden bei den Hessischen Meisterschaften hervor, wo sich unter den ersten auch vier Odenwälder platzieren konnten. Hier stellte man mit dem jungen Mark Eigenmann auch den Titelträger und dieser Pilot konnte bei der nicht gewerteten Deutschen Meisterschaft den achten Platz erfliegen.

Odenwälder Drachenflieger
Heinz-Jürgen Weise



Die Kraichtaler bei der Gelände-Eroberung

Geburt eines Gleitschirmclubs

Ein Maxi und 2 flugbegeisterte Freunde. Das war der Beginn des Gleitschirmclubs Kraichtal in der Jahresmitte 1987. Was zunächst eine lose Interessengemeinschaft war, entwickelte sich bald zu einem Haufen mit heute 33 Mitgliedern, der besser organisiert sein mußte. Deshalb wurde 1990 der »e. V.« gegründet.

In der reizvollen Kraichgauer Hügellandschaft fehlen leider die Flugberge. Deshalb bauten wir im Jahre 88 eine Abrollwinde. Mit dieser Winde wurden ca. 2000 Schleppts durchgeführt. Weil der GS-Schlepp noch nicht zugelassen war, beteiligten wir uns im Jahr 1988 am DHV-Testprogramm für Gleitsegelschlepp. Nach wenigen Test-Wochen erfolgte schließlich die Genehmigung durch den DHV bzw. BMV, was alle GS-Flieger einen großen Schritt nach vorne brachte.

1990 brachte uns der Kauf einer stationären Adelwarth-Winde das nächste Problem, nämlich die Geländefrage. Nach langer Suche, Tests und Verhandlungen mit Besitzern, Behörden usw. haben wir ein eigenes Gelände mit Startmöglichkeit in W-O Richtung gefunden. Im März dieses Jahres konnten wir uns eine Doppeltrommelwinde anschaffen. Notwendig wurde dies durch die schnell gewachsene Mitgliederzahl, denn schließlich will ja jeder bei Thermikbeginn möglichst schnell an die Basis. Am 7. und 8. August veranstalteten wir unser alljährliches Flugfest, zu welchem wir selbstverständlich auch alle Flieger willkommen heißen wollen. Info-Telefon 07250/8448.

Gleitschirmclub Kraichtal
Werner Schmidt

Gelände in Kontrollzone

Die Jahreshauptversammlung ergab nach der Vorstandswahl ein wenig verändertes Bild. Als erster Vorsitzender wurde Uwe Richter bestätigt. Thorsten Syring übernimmt den zweiten Vorsitz. Michael Bollmann ist neuer Kassier. In den Sicherheits- und Naturschutzausschuß wurden Dieter Stein und Rudi Hasser berufen. Kai Ehrenfried ist Windenschlepppreferent. Dank der Bemühungen des Vorstandes haben die Heidelberger Gleitschirmsieger seit April 1993 ihr eigenes Schleppgelände. Gelegentlich und nur an Wochenenden darf das US-Army-Airfield auf einer Länge von 800 m zum Windenschlepp genutzt werden. Geflogen wird mit Funk innerhalb einer Kontrollzone zusammen mit den Bergsträßler Drachenfliegern. Wie schon 1992 ist auch dieses Jahr im September ein Flugtag innerhalb der Vereinigten Heidelberger Luftsportgruppen geplant (Aeroclub, Ballonfahrer, Drachen, Gleitschirm, Modellflieger). Der genaue Termin wird in der örtlichen Presse rechtzeitig bekanntgegeben. Info möglichst per Fax 06223/49296 oder schriftlich an Uwe Richter, Rottmannstraße 2 -4, 6900 Heidelberg.

Kurpfälzer
Gleitschirmflieger
Thorsten Syring



Foto: Regina Meier

Werner Meier (Organisator), Uli Blumenthal (Sieger), Karl-Heinz Sayer (1. Vorstand des DCL), Günter Fleischmann (2. Pl.), Peter Friedmann (3. Pl.) nach der Siegerehrung (v.l.n.r.)

Teufelspokal an Uli Blumenthal

Trotz der wechselhaften Wetterbedingungen konnte am ersten Maiwochenende in Loffenau/Nordschwarzwald der Wettbewerb der Drachenflieger um den Teufelspokal durchgeführt werden. Regen und Gewitter zwangen die Piloten immer wieder zu Wartezeiten, doch am Ende der beiden Flugtage konnten insgesamt 64 Flüge ausgewertet werden. Der Sieger des Wettbewerbs stand jedoch erst nach einer Foto-Auswertung fest: Uli Blumenthal, Ligapilot und Mitglied des Loffenauer Drachenflugclubs, erkämpfte sich die begehrte Trophäe. Noch am Ende des ersten Flugtages stand er auf Platz 4 der Liste, doch am Sonntag erreichte er durch

einen Flug zum Nachbarclub nach Althof die erforderliche Punktzahl für den Sieg. Für ihn gab es nicht nur ein Preisgeld, sondern auch den künstlerisch wertvollen Teufelspokal, der in diesem Jahr zum 16. Mal vergeben wurde.

Am ersten Wettbewerbstag hatte Erhard Obert (DCL Loffenau) die Nase vorn, doch sein Zeitflug von 90 Minuten am zweiten Tag reichte nicht aus, unter die ersten drei zu kommen. Für ihn blieb nur der undankbare vierte Platz. Platz 2 und 3 belegten Günter Fleischmann und Peter Friedmann vom Club Althof.

Drachenflugclub Loffenau
Regina Meier

Geländereichtum

Mit großer Begeisterung — 35 Personen — startete der Oberfränkische Hängegleiterverein Coburg in die neu erschlossenen Flugberge bei Neukenroth und Wartenfels mit ca. 200 m Höhenunterschied.

Als auch noch thermische Ablösungen spürbar wurden, kamen beachtliche Flüge bis 20 Minuten Flugdauer zustande. Ergebnisse waren 1. Norbert Fuß, 2. Team Ulrike Vondran und Rainer Menzel, 3. Team Antje und Jörg Höfelmann.

Besonderer Dank und Anerkennung galt auch dem 1. Vorsitzenden des OHC Michael Liebermann, der sich seit Gründung des Vereins 1988 mit viel Engagement für die Geländezulassung eingesetzt hat. Besitzt doch der OHC mit seinen 150 Mitgliedern jetzt mit den beiden neuen Flugbergen schon 7 gepflegte Start- und Landeplätze sowie 4 Windenschleppstrecken bis 1200 m Länge mit einer stationären Doppel- und einer Abrollwinde. Flugzeiten über 2 Stunden und Startplatzüberhöhungen über 700 m waren letztes Jahr an diesen Geländen keine Seltenheit.

Informationen über Flugberge und Flugbetrieb über die Vereinsanschrift Steingasse 10, 8630 Coburg, Telefon 09561/90509.

Oberfränkischer
Hängegleiterverein Coburg
Harald Liebermann



Zusammenarbeit von Vereinen

Der Drachenfliegerclub West hatte Jahreshauptversammlung im Vereinslokal Hülsenbeck in Elpe. Sehr erfreut wurde die Vorstellung des neuen Vorsitzenden vom Willinger Nachbarverein, Günter Schröder, aufgenommen. Nachdem Burkhard Schulte, Vorsitzender in Elpe, vorher bei der Versammlung in Willingen auf Zusammenarbeit beider Vereine mitgewirkt hat, konnten jetzt bereits erste Schritte beschlossen werden. So soll unter Beteiligung eines weiteren Nachbarvereins in Battenberg eine Interessengemeinschaft für ein bewährtes Gelände gebildet werden. Desweiteren werden Fortbildungsveranstaltungen ab sofort gemeinsam angeboten. Das ehemals sehr attraktive Fluggelände bei Fort Fun ist weiter im Gespräch, Baumaßnahmen für eine Startrampe sollen geklärt werden. Für die sportlichen Erfolge sollen Wettbewerbe sorgen, die Gerhard Ersepke aus Siedlinghausen ausschreibt. Für eine sehr gute Finanzlage sorgte Didi Burmann aus Elpe, der den Kassenbericht vorlegte. Der starke Mitgliederzuwachs zwingt leider wie überall zu Aufnahmesperren, da selbst im »Land der Tausend Berge« nicht genügend Geländeangeboten werden können.

DFC West
Burkhard Schulte

Dank für die Hilfe

Im DHV-Info 64 war die Notsituation des schwerverunglückten polnischen Drachenfliegers Josef Gigon geschildert und zu finanzieller Hilfe aufgerufen worden — mit Erfolg! Von Ost und West kamen die Spenden, von Drachen- und Gleitschirmfliegern, von Clubs und Einzelpersonen, und auch die kontoführende Sparkasse Regensburg legte noch was drauf. Nach wenigen Wochen konnten wir unserem Freund 7.000 DM überbringen. Den Rest von rund 800 DM erhält er im Juni 93 anlässlich der Senioren-Europameisterschaft am Berg Zar. Josef Gigon war betroffen, gerührt und fassungslos angesichts dieser Welle an Hilfsbereitschaft. »Jetzt habe ich wieder Mut zum Leben gefaßt und kann eine solide Heilbehandlung bezahlen. In der Not lernt man die echten Freunde kennen«. So etwa hat er sich ausgedrückt und gebeten, alle seine Fliegerkameraden aus Deutschlands Drachen- und Gleitschirmszene zu grüßen, die ihm so spontan geholfen haben und ihnen seinen Dank zu sagen.

Ingo Westerboer

Treffpunkt

Die Drachen- und Gleitschirmfreunde aus Koblenz und Umgebung treffen sich zwecks Erfahrungsaustausch und Geselligkeit jeweils jeden 1. Montag im Monat um 20.00 Uhr im Gasthaus Rosenacker in Broubach am Rhein.

Koblenzer Drachen- und Gleitschirmfreunde

»Peng«

Ich habe den Beitrag »Peng« von Christoph Kirsch mit großem Interesse gelesen und bin ihm dankbar für die Informationen/Hinweise. Ich werde sie beherzigen. Erschrocken und ein wenig verärgert war ich über das Verhalten einzelner Drachenflieger wie es im Beitrag »Szene G« beschrieben wird. Mich und hoffentlich auch diejenigen, die sich »den Schuh anziehen« müssen, hat das angesprochene ungesunde Konkurrenzverhalten nicht anstecken, geht in den eigenen Reihen dagegen an. Laßt uns gemeinsam im Sinne der Vereinsinteressen des DHV an einem Strick in die gleiche Richtung ziehen. Mit mir könnt ihr rechnen.

Hans-Jürgen Decher

Vereins-Nummer geändert

1. Parafly-Club Schwaben
Neue Fax Nummer:
0711/7775930
Telefon Nummer bleibt:
07121/54248.

Ich bin seit 1988 begeisterter Gleitschirmflieger. Mit einem Drachen habe ich

mich bisher ganz einfach noch nicht getraut zu fliegen. Ich bewundere die Drachenflieger. Sie können einiges, was ich nicht kann, dafür kann ich einiges, was sie nicht können. Ich tausche mich, wo immer sich die Gelegenheit dazu bietet, insbesondere an Start- und Landeplätzen, mit Luftsportgeräteführern (alt: Piloten) aus. Oft traf ich dort, wo ich gerade fliegen wollte, »nur« Drachenflieger an. Es waren stets freundliche Gespräche, durch die ich u. a. aktuelle Tips über Wind, Thermik und Gelände erhielt. Für diese Tips möchte ich mich auf diesem Weg bei den Drachenfliegern bedanken. Darüber hinaus möchte ich an Euch und alle fairen, verantwortungsbewußten Gleitschirmflieger appellieren: Laßt Euch durch ungesundes, unsportliches Konkurrenzverhalten nicht anstecken, geht in den eigenen Reihen dagegen an. Laßt uns gemeinsam im Sinne der Vereinsinteressen des DHV an einem Strick in die gleiche Richtung ziehen. Mit mir könnt ihr rechnen.

Hans-Jürgen Decher

Vereins-Nummer geändert

1. Parafly-Club Schwaben
Neue Fax Nummer:
0711/7775930
Telefon Nummer bleibt:
07121/54248.

Teure Talfahrt

(Zum Brief von Uwe Köhler Info 70)

Über den Brief von Uwe Köhler zum Thema »Teure Talfahrt«, der im DHV-Info Nr. 70 abgedruckt war, habe ich mich sehr geärgert.

Ich habe kein Verständnis für Piloten, die einerseits behaupten, dem »Sicherheitsgedanken höchste Priorität« einzuräumen, andererseits aber die Kosten dafür anderen aufbürden wollen.

Damit ich nicht falsch verstanden werde: Ich finde es sehr gut und sicher auch nachahmenswert, daß viele Seilbahnen für die Talfahrt bei schlechtem Wetter kein Geld nehmen. Einen Anspruch wie Uwe Köhler, der glaubt, für seine (!) Sicherheit »unnötig bezahlen« zu müssen, sehe ich aber überhaupt nicht. Wenn er die Seilbahn benutzt, so nimmt er eine Leistung in Anspruch, für die er selbstverständlich zunächst auch mal zu bezahlen hat. Verzichtet der Betreiber der Bahn darauf, so ist das sehr kulant, und es trägt natürlich auch zur Sicherheit bei, da es sonst bestimmt Piloten gibt, die bei unsicheren Wetterbedingungen einen Start versuchen, um damit ein paar Mark zu sparen.

Vielleicht hat Uwe Köhler ja tief im Innern das Gefühl, daß für die Talfahrt keine Kosten entstünden, weil der Lift ja sowieso sonst leer nach unten fährt. Dieses Argument zählt aber nicht, denn mit der gleichen Begründung könnte man dann auch einen freien Platz in irgendeinem öffentlichen Verkehrsmittel kostenlos beanspruchen. Das fährt ja auch sowieso.

Fazit des Ganzen: Jeder Pilot sollte sich darüber im Klaren sein, daß er für seine eigene Sicherheit ganz alleine verantwortlich ist. Wer die Kosten dafür auf andere abwälzen will, der schadet unserem Sport und der gehört meiner Meinung nach nicht in die Luft.

Wolfgang Loss

Airmen's mit Sauerstoff

Telluride, ein kleiner und lebhafter Skiort in Colorado, liegt mitten in den Rocky Mountains und ist berühmt für sein Skigebiet und seine Festivals. Eines davon, das Drachenflugfestival, hat dieses Jahr im September sein zwanzigjähriges Jubiläum. Ganz beachtlich in einem Sport, der kaum älter als zwanzig Jahre ist. Deshalb soll das kommende Festival, das in den letzten Jahren von jeweils über 200 Drachen- und Gleitschirmfliegern besucht wurde, ein ganz besonderes werden.

Der Ort liegt auf knapp 2700 m Höhe, inmitten der schneebedeckten San Juan Berge, deren Gipfel auf 4500 m Höhe hinauftragen. Wer sich nun eine karge Felsregion vorstellt, liegt verkehrt, denn die Baumgrenze liegt nur knapp unter 4000 m.

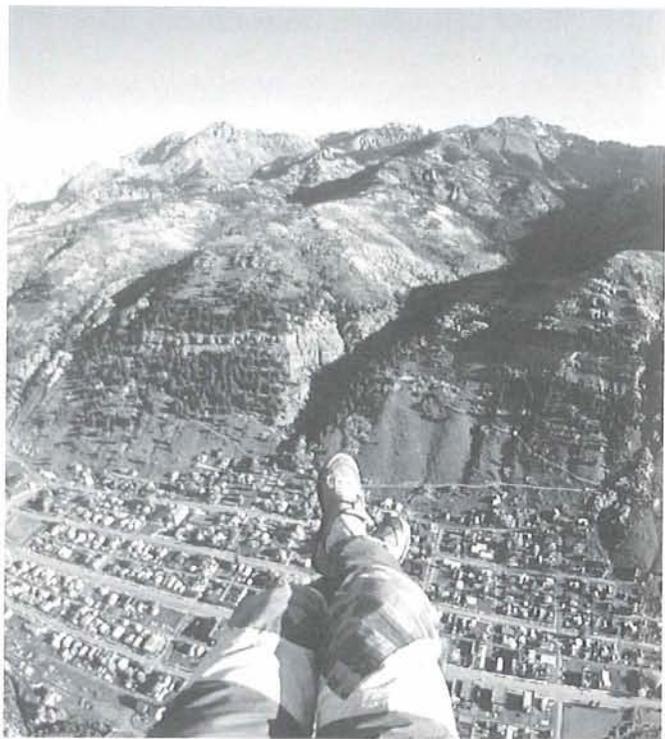


Foto: T. Youngstrom

Über Telluride, ein Ort in 2700 m Höhe

Ein Startplatz auf über 3700 m Höhe, das bedeutet, daß ein Sauerstoffgerät hier zur Grundausrüstung gehört. Bei Flachlandpiloten kommt es schon mal vor, daß sie es bereits brauchen, wenn sie den Drachen die paar Meter zum Gipfel hochtragen. Nicht nur die Starthöhe, sondern auch die Flughöhen von über 5000 m, die hier nichts ungewöhnliches sind, mit gelegentlichen Flügen über 6000 m, machen den Gebrauch von Sauerstoff empfehlenswert. Ohne die Extra-dosis Sauerstoff wird man hier schnell zum Kandidaten für den »Golden Hammer Award« für die kurioseste Landung. Schon 1972 konnte der erste Drachenflug in Telluride bewundert werden. Im Jahr darauf fand das erste Festival statt, das »Airman's Rendezvous«. 3.47 Minuten in der Luft war damals die Rekordzeit. Das Festival von Telluride war das erste große Festival seiner Art in den USA, und blieb lange Zeit das größte amerikanische Drachenflugfestival, bevor andere nachfolgten.

Mittlerweile fliegen hier jedes Jahr über 200 Teilnehmer, die meisten davon »just for fun«. Daneben trifft sich die Weltelite der Aerobatikpiloten zu den World Aerobatic Championships, wie Larry Tudor, Mitch McAleer und der letztjährige Champion John Heiney.

Bei Interesse an einer Teilnahme wenden Sie sich bitte an Uschi Weigl, Weideweg 1, 8450 Amberg, Telefon 09621/61203 oder direkt (in deutsch oder englisch) an die Telluride Air Force, c/o Heidi Attenberger, Box 846, Telluride, CO. 81435 USA, Telefon 001/303/7285793.

Heidi Attenberger



Info über's Info

Gratulation zum neuen DHV-Info, das sich zu einer echten Quelle der Information mausert! Das nämlich ist es, was wir brauchen, um fliegerisches Können zu perfektionieren:

Fachlich kompetente Information, Theorie, die ansprechend und nachvollziehbar dargestellt ist, Profi-Tips aus der Praxis, die dem Gelegenheitsflieger ein bißchen »unter die Flügel« greifen - und ab und an ein paar schöne Bilder, die ein wenig von der Faszination unseres Sports zeigen (und über die langen Wintermonate helfen).

Daneben kann und sollte das DHV-Info dazu beitragen, die Notwendigkeit von Solidarität und Rücksichtnahme in unserem Sport zu verdeutlichen. Nach meiner Einschätzung wird es eine der entscheidenden Fragen der kommenden Jahre sein, ob wir Piloten uns dazu durchringen können, konsequent miteinander anstatt gegeneinander zu fliegen und zu handeln. Nur Gemeinsamkeit, Rücksicht und solidarisches Verhalten machen uns stark und bilden die wichtige Voraussetzung dafür, daß die fliegerische Freiheit auch in Zukunft weitgehend erhalten bleibt. Konkurrenzdenken, Egoismus und Gleichgültigkeit (nicht zuletzt den vom Flugsport betroffenen Mitmenschen gegenüber) hingegen werden, so fürchte ich, unweigerlich zur Folge haben, daß es sehr bald heißen könnte: Fliegen? Gerne, aber nicht mehr bei uns!... In einer Zeit, in der Konkurrenzdenken und Rücksichtslosigkeit in vielen Bereichen zunehmen, sollten wir Flieger uns nicht auch noch in ein Fahrwasser manövrieren (lassen), in dem ein faszinierendes Naturerlebnis zur rücksichtslosen Konkurrenzsportart verkommt. Dafür sollten wir uns zu schade und unser Sport zu wertvoll sein.

Christoph Gorschlüter

Sicherheitstraining

(Zum Brief von Kuddel Heldmann Info 70)

Der Brief hat mir aus dem Herzen gesprochen, da auch ich mir ähnliche Fragen stelle, obwohl oder vielleicht gerade weil ich glaube, von mir behaupten zu können, sehr gerne zu fliegen und kein Angsthase zu sein. Leider habe auch ich keine fertige Antwort parat, möglicherweise kann ich aber einen neuen Gedankengang beisteuern.

Natürlich gibt es eine unterschiedliche Toleranzschwelle was Gefahren angeht bei verschiedenen Menschen. Angefangen bei denen, welche jeder neuen Situation aus dem Weg gehen, denn sie könnte ja eine Herausforderung darstellen, über die, welche alle Gefahren verdrängen — Marke es darf nicht sein, was nicht ist. Dazwischen gibt es unendlich viele Variationen, bis zu denen, welche aus Unwissenheit in gefährliche Situationen (Wetterkunde!) geraten. Die menschlichen Beweggründe und theoretischen Ansätze hierfür wurden in Fachpublikationen schon oft besprochen. Ganz anders schaut es da bei einem anderen Problem aus.

Wie reagieren Personen (Piloten) in Streßsituationen? Meiner Beobachtung beim Klettern nach gibt es nämlich einen größeren Prozentsatz von Mitmenschen, welche bei akuter körperlicher und/oder nervlicher Belastung panisch reagieren (20 %!). Sie verlieren die Ruhe, den Überblick über die tatsächliche Situation und wichtig, z. B. fast jede Sensibilität für die Größe ihrer Steuerausschläge etc. Beim Klettern gibt es dann oft noch ein Seil, welches das Schlimmste verhindert. Aber bei uns? Hinzu kommt, daß man bei unserem Sport immer die »richtige« Kontrolle behalten muß. Der Film läuft vom Start bis zur Landung, man kann sich nicht einmal in einer schwierigen Situation eine Pause, einen Stop leisten. Außerdem sei noch angemerkt, daß das ganze sich in unserem Alter zwar durch Training in engen Grenzen verschieben läßt. Die grundsätzliche Veranlagung für panisches Verhalten aber anscheinend irgendwann früher festgeschrieben wird und deshalb ähnlich fest sitzt, wie das Dasein als Männlein oder Weiblein. Was ist zu tun? Meiner Meinung nach ein fundiertes Sicherheitstraining als fester Bestandteil einer jeden A-Schein-Ausbildung. Um den Schülern auf der einen Seite Grenzsituationen und die damit auf den Körper und Geist wirkenden Kräfte einmal zu demonstrieren und andererseits ihnen die Möglichkeit zu geben, unter relativ sicheren Bedingungen sich mit ihrer psychischen Belastbarkeit auseinanderzusetzen. Daran, daß alle jüngeren Piloten und Pilotinnen hierbei lernen, diese Momente wirklich voll im Griff zu behalten, glaube ich dabei nicht, dies benötigt viel mehr Training. Deshalb, und um einen Minimalstandard zu gewährleisten, wäre es weiterhin sinnvoll, keine neuen Theoriescheine einzuführen, sondern ein Sicherheitstraining alle zwei Jahre zum Erhalt des vorhandenen Scheins zu fordern. Ich höre sie jetzt schon, die Kritiker aus den verschiedenen Lagern. Dies geht aus diesem und jenem Grund nicht. Ich glaube, es geht und zwar zu einem Preis, der, wenn sich alle europäischen Drachenverbände zusammentun, in DM zweistellig ist pro Jahr. Dafür bekommt man eine ganze Portion mehr Flugpraxis in extremen Situationen und damit mehr Überblick, und so Flugsicherheit und Flugspaß. Was will Mann/Frau mehr. Ganz nebenbei würde unsere Luftsportart etwas sicherer.

Ralf Harber

Anmerkung des DHV

Daß ein Sicherheitstraining den richtigen Umgang mit dem Fluggerät verbessert, ist unbestritten. Es kann nur jedem dazu geraten werden. Aber es muß über Wasser stattfinden, über festem Grund wäre es unverantwortlich. Da in Deutschland die nötigen Wasserflächen fehlen, kann das Sicherheitstraining nicht zum vorgeschriebenen Bestandteil der Ausbildung gemacht werden. Im übrigen ist Sicherheitstraining nicht die alleinige Voraussetzung für sicheres Fliegen. Viel wichtiger ist die Vermeidung von Gefahrensituationen insbesondere durch gutes meteorologisches Wissen, durch Verantwortungsbewußtsein und durch Benutzung eines dem Können angepaßten Geräts.

Weinerlicher Typ

(Zum Brief von Kuddel Heldmann Info 70)

Also, hör' mal, Alter, dieses Kuddel-Muddel von Dir geht mir auf den Senkel. So 'n weinerlichen Typen brauchen wir nicht in der Parasiten-Szene: Mach' mal'n Ego-Trip auf'm Psycho-Panel, vielleicht baut Dich das auf? Oder besser noch: Nimm Dir 'n Beispiel an mir:

Probleme mit Ausbildung hab' ich nie gehabt, schon allein deshalb nicht, weil ich mir's Fliegen selbst beigebracht habe, mit 'nem billigen Gleitfetzen, den einer abgeben mußte, weil er damit immer 'runterkam. Der hatte zwar kein Gütesiegel, aber dafür keine Löcher im Segel. Zuerst bin ich gerannt wie Teufel, um wegzukommen, hatte aber kein Glück, bis ich festgestellt habe, daß es besser ist, wenn der Wind wenigstens ab und zu von vorn kommt. Hab' ich den Gleitfetzen-Paukern am »Kegelberg« abgeguckt, die machen das mit ihren Schülern auch so. Und wenn die dann liegenbleiben, erklären die ihnen haarklein, was sie falsch gemacht haben. Auch mit Wind und Wetter. Wenn die Parasiten-Frischlinge bei leichtem Föhn oder leichtem Frontdurchzug im Baum oder an der Seilbahn hängen, kriegen die den A-B-C-Stall beim Abseilen nochmals erklärt.

Kuddel, wenn Du, wie ich, schon 6 x im Leerrotor gestrandet wärst (3 x Gips, 1 x Halsmanschette, 2 x Druckverband) oder, wie ich, 1 x Starkstromleitung und 2 x B 66 (16.30 Uhr) gemacht hättest, dann wüßtest Du sicherlich, Deinem Leben einen Sinn zu geben, oder? Meine Stahlschienen im rechten Oberschenkel stören mich übrigens kaum noch.

Nach zwei Crash-Kursen auf Lanzerote und einem Überlebenstraining im April in St. André freu' ich mich wieder darauf, die Jungs im Gegenuhrzeigersinn zu erschrecken, die am Kegelberg im 30er-Pack in der Blase »Shooting-out« üben. Vor der Landung schneide ich den Leuten in der Seilbahn noch ein paar lustige Grimassen, bevor ich versuche, ein buntes Tuch auf der Landewiese zu treffen, was immer für Stimmung sorgt. Meine Versicherung wollte zwar den letzten Dach-Schaden von dem Daimler auf dem Seilbahn-Parkplatz nicht mehr zahlen, aber als ich damit drohte, Gleiti-Pauker zu werden, kam der Scheck prompt.

Mensch Kuddel, Du mit Deiner Kopflastigkeit und Deinem Gerede von Verantwortung und Sicherheit! Ich bin immer gut drauf, da oben, und ohne Überschießer und Einklapper und etwas Lee-Kitzelei wär's doch stinklangweilig, oder etwa nicht?! Oder macht es Dir etwa keinen Spaß, ab und zu Deinem Untermann mal so'n bißchen auf die Eintrittskante zu treten, damit er weiß, wo's langgeht? Oder genießt Du nicht mehr den Aufschrei der Zuschauer an der Landewiese, wenn Du die letzte Steilspirale in Höhe des Windsacks einleitest?!

Und überhaupt, was soll mir schon passieren? Ich hab' den »Quattro-Champion-Superhochleister-Doppelkappen-Rettungsschirm« mit Spezialkalotte und doppelt zentrierter Pendelstabilität im Rücken. Ich fliege einen »Pleit-Design«-Ultrahochleister der Superklasse mit Sicherheitsgeometrie und handlungsoptimiertem Segelschnitt, der einfach besser ist und die meisten Hochleister schlägt. Ich bin stolz auf meinen graffiti-schönen, leichten, aerodynamischen 2-Schichten-Kevlar-Helm von Ginsterwälder und verhindere mit der Spezialdämpfungskeilsohle meiner integriert-seitenversteiften Hauweg-2000-Symbolix-Stiefel mit Tiefenzug-Schnürung größere Schäden der Landewiese. Ich bin also der Sicherheit immer einen Schritt voraus.

Also, lieber Kuddel, ist es Dir jetzt klar, daß es bei mir im Kopf anfängt, Du Überflieger? Mir passiert schon nix, weil ich auf das höre, was die Hersteller versprechen und weil ich auf das achte, was die Kollegen auf der Landewiese oder am Kegelberg so alles erzählen, was gut für einen ist, und weil ich den Händler-Worten vertraue, die einem das beste und sicherste Gerät verkaufen wollen. Und ich höre nicht auf so 'nen Miesmacher wie den Bruno Gantenbrink, diesen Nestverdreckter mit seinem pessimistischen Innenleben. Von wegen, die Fahrt zum Startplatz sei nicht gefährlich und so: Ich hab' mir schon drei Mal beim Rauffahren die Stoßstange verbogen, nur weil der dämliche Almbauer seine trottelige Kuh nicht rechtzeitig auf die Seite gezerrt hat. Und auf dem Forstweg bei Reutte liegt noch der Kotflügel, weil die Lücke neben dieser unsinnigen Schranke für meinen Landrover zu schmal war. Ganz abgesehen von dem Almi in Hinterflux, der mich mit seiner Mistgabel bedrohte, nur weil ich mir auf seiner Wiese die Startschneise plattgetreten und die Kühe in den Wald gescheucht habe.

Lieber Kuddel, Du siehst doch wohl ein, daß ich Dir jetzt alle Deine Fragen und Zweifel genommen habe. Ich weiß auch, daß es viele liebe Kollegen gibt, die so viel Verstand haben wie ich und denen ich ganz besonders diesen Brief widme.

Du wunderst Dich wahrscheinlich am meisten darüber, daß ich die Zeit habe, so einen langen Brief zu schreiben. Nun, das liegt einfach daran, daß ich bei meiner Landung in dem Gewächshaus (Wahnstein am Kegelberg) infolge eines 3-m-Gliederkaktus meine letzte Steilspirale nicht mehr vollständig ausleiten konnte. Ich liege jetzt sei 2 Wochen auf einer Watteschicht und versuche jeden Tag, möglichst viele böse Stacheln und Scherben aus meiner Person zu entfernen, damit ich schon bald wieder mit einem schönen Klippenstart meinem Leben einen Sinn geben kann.

Also Kuddel, dann bis bald...

Dein Ego Volair



Fliegen ohne Risiko

Luv und Lee? — Alles O. K.! Überentwicklung? — eh' klar! Starkwind? — Nur bis soundsoviel! Gerät? — Selbstverständlich mit Gütesiegel! usw., usw. ...

Die objektiven Gefahrenquellen im Gleitschirmsport sind recht schnell abgehakt. Kein Problem also, das Fliegen ohne Risiko; einfach alle objektiven Gefahren ausschließen und dem ungetrübten Flugvergnügen steht nichts mehr im Wege. Was bleibt, ist ein vernachlässigbares Restrisiko, z. B. die Möglichkeit einer Kollision mit einem Kampfflugzeug oder das Stolpern über einen Maulwurfshügel.

Die Unfallstatistik jedoch spricht eine andere Sprache. Schwere Unfälle mit irreparablen Folgeschäden oder mit tödlichem Ausgang ereignen sich viel zu häufig, als daß man sie auf unvorhersehbare Ereignisse zurückführen könnte. Ganz im Gegenteil zeigt die Analyse, daß es sich meistens um vorhersehbare Unfälle handelt, hervorgerufen durch die Mißachtung elementarer Regeln. Unfälle »passieren« nicht, sie werden von uns Piloten verursacht. Nicht, daß wir so dumm wären, die Gefahren nicht zu kennen — es ist viel schlimmer: Obwohl wir sie kennen, setzen wir uns ihnen aus, wider besseres Wissen und ohne Sinn und Verstand. An diesem Punkt wird mancher denken, diese Aussage mag für einige »wilde Hunde« zutreffen, keinesfalls aber für ihn persönlich. Das Fatale daran ist aber, daß jeder von uns — und mag er auch noch so abgeklärt und vernünftig sein — in Situationen kommen kann, in denen er nicht mehr richtig funktioniert, Risiken falsch einschätzt oder gänzlich ignoriert. Deshalb ist es für die eigene Sicherheit entscheidend, diese Situationen zu erkennen und Methoden zu entwickeln, das objektive Urteilsvermögen vor Eintrübungen zu schützen.

Fangen wir an beim einfachen Selbstbetrug. Dieser wird stark begünstigt durch eine längere Flugpause mit entsprechenden Entzugserscheinungen. Er kündigt sich in der Regel an durch vergebliches Suchen nach Zeichen am Himmel, die auf eine etwaige Wetterverbesserung hindeuten können. Vorleistungen wie z. B. lange Anfahrten ins Fluggelände, teure Bergbahntarife oder schweißtreibende Fußmärsche zum Startplatz machen ihn nahezu unvermeidlich. In einer solchen Situation kann man sich durch intensives Anstarren der permanent Rückenwind anzeigenden Windfahne Gegenwind suggerieren. Der übermächtige Wunsch zu fliegen hat mir diesen Streich schon gespielt und mich um eine schmerzliche Erfahrung reicher gemacht.

Etwas anders liegt die Problematik beim Fortgeschrittenen-Syndrom. Je mehr sich der Pilot den Anforderungen des Fliegens gewachsen fühlt, um so nachlässiger wird er in seinen Sicherheitsvorkehrungen, vom Startcheck über die Wetter- und Geländebeurteilung hin zur Flugroutenplanung. Diese »Geht-schon«-Mentalität wird im schlimmsten Fall durch etliche Flüge bekräftigt, bei denen tatsächlich wieder nochmal alles gut gegangen ist oder gar ein hohes Risiko

durch Erfolg belohnt wurde. Derart überheblich geworden, setzen sich diese Leute Gefahren aus in der Meinung, daß für sie persönlich andere Maßstäbe gelten als für den Allerpiloten. Der Dämpfer folgt zwangsläufig. So manche Karriere junger talentierter Piloten hat auf diese Weise ihr jähes Ende gefunden.

Am leichtesten aber verliert der Pilot sein Sicherheitsbewußtsein, wenn es darum geht, vor anderen eine gute Figur zu machen. Diese Profilierungssucht ist jedem von uns gegeben und oftmals steigt die Risikobereitschaft proportional zur Menge der anwesenden Zuschauer. Schon die Anwesenheit eines einzigen Wanderers, womöglich gar mit Fotoapparat, beeinflußt unsere Startentscheidung mehr als wir vor uns selbst zugeben wollen. Denn dann gesellt sich zu dem inneren Wunsch, bewundert zu werden, der Erwartungsdruck von außen, jetzt gefälligst etwas sehen zu lassen. Besonders stark trifft dies auf Kameraden zu, die nur zum Fliegen gekommen sind, um sich von der Menge der Fußgänger abzuheben. Das Bestreben, Profil zu gewinnen, in dem man etwas tut, was sich nicht jeder traut, ist ein schlechter Ratgeber für eine Startentscheidung.

Zu guter Letzt der Gruppenzwang. Der Mensch verhält sich im Rudel anders als allein, was bei Fliegern dazu führen kann, daß man sich stärker fühlt als sonst und meint, mehr Risiko verkraften zu können. Hinzu kommt der bekannte Lemmingeffekt, der auch lebensbedrohende Fehler harmlos erscheinen läßt, nur weil andere diesen Fehler gerade gemacht haben. Andersherum kann man aber auch beobachten, daß bei guten Verhältnissen keiner startet, weil sich »die anderen« auch noch nicht entschlossen haben.

Wenn man bedenkt, wie leicht es ist, sich selbst auszutricksen oder von anderen beeinflußt zu werden, müßte man eigentlich zu dem Schluß kommen, daß unsere Fliegerei ein unkalkulierbares Risiko darstellt. Ich bin der Meinung, daß man sein persönliches Risiko minimieren kann, indem man zum einen die objektiven Gefahren sehr genau studiert, zum anderen durch das Bewußtmachen der psychologischen Fallen dazu beiträgt, daß das Wissen auch in vernünftige Entscheidungen umgesetzt wird.

Jeder Pilot sollte sich vor jedem Start zumindest mental für einen Augenblick zurückziehen und sich die Frage stellen: »Warum starte ich?«. Kann er darauf antworten: »Weil alle Bedingungen O. K. sind und mir dieser Flug Spaß machen wird.«, ist er ziemlich sicher, nicht seinem eigenen Wunschenken oder äußeren Einflüssen erlegen zu sein. Fühlt man sich jedoch hin- und hergerissen, gibt es objektive Gründe, die einem sicheren Flug entgegenstehen, und sei es nur die eigene Tagesform.

Wer den Mut hat, oben wieder einzupacken und sich von den Rambo's, für die alles wieder einmal »kein Problem« war, nicht beeindruckt läßt, der wird lange Zeit seinem unvergleichlichen Hobby fröhnen können, dem »Fliegen ohne Risiko«.

Walter Wagner

P.e-c-h!



Foto: Jörg Diefendorf

Behandlung von Bagatellver- letzungen beim Drachen- und Gleitschirmfliegen von Dr. med. Torsten Hahne.

● Nicht jeder mißglückte Startversuch oder Crash bei der Landung geht gleich mit schweren Verletzungen einher. Vielmehr handelt es sich glücklicherweise bei der Mehrzahl der Fälle um einfache Bagatellverletzungen wie Prellungen, Verstauchungen, Quetschungen und Zerrungen, die meistens selbst behandelt werden können.

Ist offensichtlich, daß dem Bruchpiloten bei seiner unfreiwilligen Showeinlage kein ernsterer Schaden entstanden ist, sollte eine gezielte Erstbehandlung die unmittelbaren Folgen der Gewalteinwirkung wie Schwellung, Schmerz, Entzündung und Gewebeeinblutung soweit wie möglich verhindern oder abschwächen. Wichtig für den Er-

folg ist, daß die Behandlung so schnell wie möglich einsetzt und konsequent für 6 – 24 Stunden weitergeführt wird.

Als Erstbehandlung für fast alle stumpfen Bagatellverletzungen haben sich dabei 4 Maßnahmen bewährt.

Für denjenigen, der sich beim Merken von 4 Begriffen überfordert fühlt, bietet sich als Eselsbrücke das Wort PECH an, nämlich genau das, was der arme Pilot gehabt hat.

P wie Pause

Darunter ist erstens zu verstehen, daß man vernünftigerweise nach einem unsanften Startabbruch oder Fehlstart nicht sofort wieder zum Startplatz zurückkriecht um sich mit schmerzenden

Gliedern in die Luft zu stürzen. Zumindest das Ausmaß der Verletzung sollte man sich genau betrachten, indem man die verletzte Stelle ohne Schuhe oder Kleidung auf Blutung, Schwellung oder Deformierung untersucht. Ein übereilter neuer Startversuch unter dem Motto »halb so schlimm« führt oft erst zu den wirklich schweren Verletzungen durch Konzentrationsmangel und Ablenkung.

Zweitens steht Pause natürlich für die Ruhigstellung und damit Schonung der in Mitleidenschaft gezogenen Körperteile. Durch die schnelle und konsequente Ruhigstellung kann oft eine weitere Verschlimmerung der Verletzung vermieden werden.

E wie Eis

Die schnellstmögliche lokale Kälteanwendung ist der bedeutendste Faktor in der Soforttherapie. Durch den Kältereiz kontrahieren sich die Gewebskapillaren des verletzten Körperteils und ein weiterer Blutaustritt aus den geschädigten kleinen Blutgefäßen und eine damit verbundene Schwellung werden verringert oder ganz verhindert. Außerdem wird durch die Kälte eine Schmerzlinderung durch eine Art »Betäubung« der Schmerzrezeptoren erzielt.

Oft ist das Eis in natürlicher Form als Schnee am Start – seltener am Landeplatz – vorhanden. Dort gibt es dafür meistens Eis aus dem Kühlschranks der umliegenden Anwohner oder Gasthäuser. In einen Plastikbeutel gepackt läßt sich die Kälte exakt und kinderleicht dort plazieren, wo sie hingehört.

Sind Eis oder Schnee nicht zu bekommen, kann man sich auch mit kaltem Wasser aus einem Fluß oder See oder sogar mit feuchtem Gras oder Laub behelfen.

Bei der Verwendung von Vereisungsspray sollte ein Mindestabstand von 15 bis 20 cm eingehalten und die Hautoberfläche des betroffenen Areals nicht direkt besprüht, sondern durch eine dünne Textilschicht (Socke, T-Shirt) vor Erfrierungen geschützt werden.

C wie Kompression

Der Kompressionsverband unterstützt den Effekt der Kälteanwendung und soll das verletzte Gewebe soweit zusammendrücken, daß kein weiterer

Austritt von Blut oder Gewebsflüssigkeit in das Weichteilgewebe stattfinden kann. Der Verband darf dabei keineswegs so stramm sein, daß er die Durchblutung oder den Blutrückfluß behindert. Pelzigkeitsgefühl oder Schmerzen dürfen durch den Verband nicht verursacht werden. Am sinnvollsten wird der Kompressionsverband nach der ersten ca. 20 Minuten langen Kühlung angelegt. Die lokale Kälteanwendung sollte dann oberhalb des Verbandes weiter durchgeführt werden.

Als Verbandmaterial sind z. B. Idealbinden mit kurzem Zug geeignet, die in das Notfallpäckchen eines jeden Piloten gehören. Die Wickelung sollte von körperfern nach körpernah hin durchgeführt werden. Hat man diese Möglichkeit nicht, kann man sich manchmal auch mit einem Strumpf, Schal oder Tuch behelfen. Bei Verletzungen im Fußbereich besteht die Möglichkeit durch festes Schnüren des Schuhs einen ähnlichen Effekt erzielen.

H wie Hochlagern

Die Hochlagerung des verletzten Körperteils unterstützt die vorhergehenden Maßnahmen, indem ein erleichterter Strom des Blutes zum Herzen bewirkt wird. Im Gewebe eingelagerte Flüssigkeit kann so besser abfließen und vom Blutstrom aufgenommen werden. Eine Schwellung bildet sich dadurch leichter zurück oder entsteht erst gar nicht.

Im Gegensatz zu diesen fast universell anwendbaren Erstmaßnahmen bei Bagatellverletzungen gibt es eine Reihe von Fehlern die man keinesfalls begehen sollte:

- ▶ Wende keine Wärme (z. B. Wärmflasche) an.
- ▶ Versuche nie, wenn Du nicht fachkundig bist, Gelenkfehlstellungen einzurenken.
- ▶ Lege den elastischen Verband nie so stark an, daß sich die Haut blau verfärbt, Schmerzen oder Gefühlsstörungen entstehen.
- ▶ Verursache keine Erfrierungen durch übereifrige Kälteanwendung auf ungeschützter Haut.
- ▶ Verzichte nicht auf den Besuch eines Arztes bei stärkeren Schmerzen, dem geringsten Verdacht auf einen Knochenbruch, einer Gelenkfehlstellung



Bei der Benutzung von Vereisungsspray ist es wichtig auf genügend Abstand zu achten, sowie die zu behandelnde Stelle abzudecken



Nach der Kühlung sollte ein Kompressionsverband angelegt werden



Die Blutzirkulation wird durch das Hochlagern unterstützt

oder Schwindel, Übelkeit oder Erbrechen.

- ▶ Mißachte nie die Warnsignale Deines Körpers wie Schmerz, Schwellung oder Bewegungseinschränkung und verzichte aus Übermotivation oder falscher Tapferkeit auf die vorgeschlagenen Maßnahmen.

Je konsequenter und rascher Du das P.E.C.H. nach einer Bagatellverletzung anwendest, desto eher wirst Du das Glück haben, wieder beschwerdefrei fliegen zu können. ◀

Teamchef



**»Spanish Joe«,
der ehemalige Team-
chef des britischen
Weltmeister
Drachenflugteams
schilderte im Cross
Country Magazin 26
seinen Job.**

■ Sein Team gewinnt die Weltmeisterschaft. Sie tanzen alle, trinken, singen... Er wird in Bier gebadet und in den örtlichen Springbrunnen geworfen, während alle singen »for he's a jolly good fellow«. Der Wettbewerb endet mit Gratulationen und Glückwünschen — bis zum nächsten FAI-Wettbewerb.

Währenddessen kehren alle anderen Teams in ihre Länder zurück und geben ihrem Teamchef die Schuld, daß sie nicht gewonnen haben: »Er hat das Team nie ordentlich organisiert, das gemietete Auto brach zusammen, einer der Gleiter wurde beim Transport beschädigt, das Frühstück war immer kalt. Das Sieger-Team hatte immer rechtzeitig gefrühstückt; sie hatten nie Probleme beim Zoll, usw., usw.«

Der Teamleader selbst wundert sich, was falsch lief und welche Verbesse-

rungen für den nächsten Wettbewerb gemacht werden könnten. Er denkt zurück an den Anfang. Er war zwar an der Teamauswahl-Prozedur beteiligt, aber er hätte einige der Team-Teilnehmer nicht ausgewählt. Abgesehen vom Fliegen hat diese Pilotengruppe nichts gemeinsam: Der Altersunterschied beträgt bis zu 15 Jahre. Sie fliegen unterschiedliche Gleiterfabrikate und konkurrieren miteinander. Sie sind aus unterschiedlichen Landesteilen, jeder mit regionalem Stolz und Vorurteilen. In einigen Fällen sprechen sie nicht einmal dieselbe Sprache, in den meisten Fällen sprechen sie unterschiedliche Dialekte. Sie sehen sich nur während der nationalen Wettbewerbe. Sie haben vor diesem Wettbewerb nie gelernt zusammenzuarbeiten.

Also, nach der Wahl zum Teamleader

Dilemma

hatte er 7 Tage Zeit, aus ihnen ein Team zu formen, sie fit zu machen für den angesehensten Wettbewerb in unserem Sport, die Weltmeisterschaft.

Für jeden einzelnen Piloten hat erste Priorität, den Wettbewerb zu gewinnen und Weltmeister zu werden, und zweite Priorität, den Sponsor zu beeindrucken. Der Sponsor (meistens ein Hersteller) muß seinen Gleiter unter den ersten Fünf haben. Wenn man das nicht schafft, gibt es keine Reklame und das Sponsoring verliert seinen Sinn. Um individuell zu gewinnen, wird ein Pilot wahrscheinlich viel riskieren nach dem Motto »Alles oder Nichts«, anstatt konservativ zu fliegen, um zu gewährleisten, unter den ersten 10 zu sein, wie es der Teamleader gerne hätte. Oft bekommt der Pilot erst Interesse am Team, wenn keine Chance besteht, selbst zu gewinnen.

Du wirst von der Vielzahl der Probleme überrascht sein, mit denen ein Teamleader fertigwerden muß, noch ehe der Wettbewerb beginnt. Es dauert Monate bis alles organisiert ist, Unterbringung, Automiete, wohin und wann zu fliegen, Flugbuchungsänderungen, weil einige Piloten eher gehen möchten oder den geplanten Termin nicht einhalten können, Herumstreiten mit den Zuständigen am Flughafen, die denken, sie hielten biegsame Fischruten in Händen, Verhandeln mit den Zollbeamten am Zielflughafen (sie bestechen, um die Gleiter freizubekommen) und Stunden auf den Mietwagen warten der ankommt, nur um feststellen zu können, daß der Dachständer nicht stark genug ist, 12 Gleiter zu transportieren, nicht zu erwähnen die Ersatzteile und Ersatz-Drachen, 10 Stunden zum Wettbewerbsort fahren, um zu entdecken, daß das gemietete Haus zu klein ist, um ein Team zu beherbergen und zu entdecken, daß überall Ameisen sind, das

Gestreite der Team-Mitglieder anhören, wer wo schläft. Die zuerst Angekommenen haben das beste Zimmer gewählt (der Teamleader bekommt natürlich schließlich das kleinste, stinkendste und lauteste Zimmer von allen), er hört sich die Kommentare über Schnarchen und Frühstück an (heiße Cornflakes und kalter Kaffee) und befaßt sich mit einem fehlenden Gurtzeug und ungeladenen Funkgerätbatterien. Soll ich fortfahren?

Am ersten fliegbaren Tag setzen sie eine Aufgabe, um die Wendepunkte auszuchecken, sich zu vergewissern, daß die Kameras in Ordnung sind und zu versuchen, sich gegenseitig zu helfen und als ein Team zu arbeiten. Räusper. Drei Piloten von demselben Drachenhersteller rücken ihre Gleiter 50 Meter von den anderen weg, die annehmen, daß jene in unkameradschaftlicher Weise konspirieren. Wie gehst Du damit um? »Warum, es ist doch gut, mit unterschiedlichen Aufbauplätzen zu experimentieren ...« zum Beispiel. Der erste Übungstag endete ziemlich gut, außer, daß ein Pilot sehr unglücklich war: Der Wind änderte die Richtung während des Starts. Der Teamleader verbrachte 4 Stunden, dem Team hinterherzufahren, und beobachtete sie sorgfältig an den Wendepunkten und beim Rückholen. Gewissenhaft ruft er für diesen Abend ein Debriefing nach dem Abendessen aus, aber ... die Mädchen sind wirklich nett, es ist nur ein Trainingstag usw., usw.

Während der folgenden Tage bildet das Team langsam eine Einheit beim gemeinsamen Essen, Atmen und Fliegen und am meisten vielleicht beim Gewinnen kleiner Wettbewerbe gegen andere Teams, wie bei Joghurtkämpfen oder wassergefüllten Kondomschlachten oder sogar einem Fußballspiel. Glaub es oder nicht, diese kleinen Din-

ge bewirken ein Wunder für die Team-Moral und sind große Heiler für persönliche Unstimmigkeiten. Innerhalb des Teams kann es zu Gefrotzle kommen, aber sobald ein Außenstehender eine Herausforderung stellt oder einen Streich spielt, sammelt sich das Team, um Vergeltung zu üben.

Wenn der Wettbewerb startet, hat der Teamchef schon viel Training gehabt und gegeben. Die Piloten scheinen sich tatsächlich umeinander zu kümmern. Alles, was der Teamleader jetzt wirklich zu tun hat, ist unzählige Stunden auf den Straßen zu verbringen, um seinen Fliegern zu folgen und dem Radio zu lauschen, wie sie sich gegenseitig helfen. Die Debriefings laufen von selbst. Aber er muß sich um die unglücklichen Piloten kümmern, die schmollen oder die sich aus irgendeinem Grund zurückgezogen haben (eine fehlende Thermik, ein verpfushtes Bild ...). Daß jeder heil ist und in der Rangliste ist die Hauptsache. Jeden Abend sind einige an der Spitze der Welt und die anderen ganz unten. Und rate, wer in der Mitte ist?

Und am Ende, nehmen wir an, er hat einen Sieg. Nach den Drinks, dem Bier-Bad, einigen Toasts und Liedern, schaut er zurück auf alle guten und schlechten Momente und überlegt, ob er für die nächste Weltmeisterschaft wieder gewählt werden wird, oder ob er wieder Teamleader werden möchte. Das ist der Moment, wenn seine eigene, private Herausforderung startet — sobald der Wettbewerb vorbei ist.

Die deutschen Teamchefs werden für eine Amtszeit von 2 Jahren von den besten 20 Ranglistenpiloten gewählt und von der DHV-Vorstandschaft bestätigt. Für ihre Tätigkeit erhalten sie Honorar. Neuwahlen sind jeweils nach Ablauf einer Weltmeisterschaft.

DHV

VIDEO + film

ANZEIGE



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 á 30 Minuten). Im Verleih als Super-8-Filmkopie mit Magnetton, aufgeteilt auf 3 Spulen á 180 Meter. Zum Kauf als VHS-Video mit den Teilen 1 und 2. Teil 3 zusammen mit "Heiter bis Wolkig".



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 geußvolle Flugszenen. **FILMDAUER:** 70 Minuten. Im Verleih als Super-8-Filmkopie mit Magnetton, aufgeteilt auf zwei Spulen á 120 Meter. Zum Verkauf als VHS-Video.



Sicherheit beim Gleitschirm-
und Drachenfliegen

test

Ein Film von Charlie Jöst

TEST

HERSTELLUNG: Charlie Jöst. **INHALT:** Spannung und Action bei den Gütesiegtests 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 entlehnten 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,- plus Porto DM 3,-. 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 Postgiraamt München (BLZ 700 100 80), Konto Nr. 96105-807. Bei Überweisung bitte Beleg beifügen! Entleihen der Videokassetten ist nicht möglich!

Deutscher Streckenflugpokal 1993

unterstützt von Bräuniger

Hängegleiten Einzel

Rang	Name	Verein	Gerät	Punkte
1	Jürgen TulzerD	CB Ruhpolding	Milan	405
2	Kurt Schumann		XS	371
3	Stefan Paech	DFC Ingolstadt	HP AT	363
4	Ottmar Sichert	DFC Ingolstadt	K 3	344
5	Harti Waitl	D'Schwangauer	Milan	312
6	Til Matschoss	DFC Regental	Lotus 16	311
7	Werner P. Fleck	Althof Drachen	TRX	216
7	Gerald Woll	ADC	TRX	216
9	Ulrich Schneider	SGS Berlin	Foil	214
10	Ralph Schmidt	HDF	XS	203

Gleitsegeln Einzel

Rang	Name	Verein	Gerät	Punkte
1	Sepp Gschwendtner	DGCTT	Edel Racer	230
2	Torsten Hahne	DGCTT	Edel Racer	228
3	Barbara Lacrouts	DGCTT	Edel Racer	178
3	Richard Brandl	DGCTT	Edel Racer	178
3	Martin Walleitner	DGCTT	North Sting	178
6	Hans Lex	DGCTT	Edel Racer	173
7	Daniela Anke	DGCTT	UP Katana	108
8	Burkhard Martens	1. PCS	Finesse	105
9	Christian Schöll		Spirit FXC	62
10	Berni Koller	Ostrachtaler	UP Katana	51

Der richtige Startplatz zum richtigen Zeitpunkt in der laufenden Streckenflugsaison war Karfreitag (9.4.) an der Emberger Alm in Kärnten. Nicht weniger als 14 Piloten flogen an diesem Tag einen Wertungsflug, 9 davon von der Emberger Alm. Die besten Leistungen dabei erzielten Jürgen Tulzer und Kurt Schumann mit je einem flachen 130-km-Dreieck sowie Werner Fleck und Gerald Woll mit je einem 127-km-Dreieck.

Ein bemerkenswerter Flug gelang dem Berliner Ulrich Schneider am 1.5.1993. Er querte die ehemalige »DDR« von Südost nach Nordwest mit einem Streckenflug von 214 km. Er besaß dabei soviel navigatorisches Geschick, daß er alle Klippen im Berliner Luftraum legal meisterte und dies auch mit einer exzellenten Dokumentation belegen kann.

Ebenfalls weite Strecken im Flachland erflogen Friedhelm Lotte mit 189 km von Kulmbach Richtung Osten nach Breitenau (17.4.) und Stefan Paech von Böhming (Altmühltal) 188 km Richtung Westen nach Eschelbach (8.5.).

Bei den Gleitsegelpiloten gab es bereits beachtliche Leistungen im März vom Thurmtaler sowie ebenfalls am Karfreitag vom Gitsch. Der XC-Cup der Gleitschirmflieger gestaltet sich im Moment jedoch eher zur Clubmeisterschaft des DGC Tegernseer Tal. Nicht weniger als 7 Piloten des Vereins liegen auf den ersten 7 Plätzen! Die besten Einzelergebnisse erzielten hier Sepp Gschwendtner und Hans Lex mit einem Zielflug vom Gitsch zum Flugplatz Lengberg, Daniela Anke vom Gitsch nach Zettlersfeld sowie Torsten Hahne mit 2 flachen Dreiecken vom Thurnthaler.

Rudl Bürger neuer Auswerter der Streckenflüge

Zu Beginn der Saison 1993 hat Rudl Bürger die Auswertung des Deutschen Streckenpokals von Kai Ehrenfried übernommen. Kai fliegt von nun an selbst mit. Rudl Bürger, 41 Jahre alt, ist Gleitschirm- und Drachensegelfluglehrer und hat Auswertungserfahrung als Streckenflieger und als Wettbewerbsleiter bei Meisterschaften. Nach 1500 Flugstunden auf Flugzeugen der Bundeswehr bringt er nun reichlich Wissen in Navigation, Kartenkunde und in Bearbeitung von Luftbilddokumentation mit.

Er sagt über sein neues Aufgabengebiet: »Ich möchte die von Charly Jöst begonnene Arbeit im gleichen Geist fortführen. Ich würde mich freuen, wenn möglichst viele Piloten ihre Scheu vor der Dokumentation von Streckenflügen ablegen würden und ihre Streckenflüge zur Wertung einreichen.« Die Auswertung der ersten Flüge in diesem Jahr hat gezeigt,

daß viele Piloten exzellente Dokumentationen einsenden, daß aber auch oftmals nur Kleinigkeiten, z. B. fehlende Unterschriften, eine Anerkennung in Frage stellen. Also ein Appell an alle: Bitte haltet Euch an die Ausschreibung, wie sie in diesem Info abgedruckt ist, diese gilt zwar erst ab 1. September 1993, die Regeln für die Dokumentation sind jedoch identisch mit der bisher gültigen Ausschreibung. Vergeßt bitte nicht bei Mannschaftswertung die genaue Bezeichnung des Vereins anzugeben.

**Die Dokumentation ist ab sofort direkt zu senden an:
Rudl Bürger, Obereck 7, 83122 Samerberg,
Tel.- und Faxnummer 08032/8134.
Einsendeschluß für die 93' Wertung ist der 15.9.93.**

Deutscher Streckenflugpokal 1993

unterstützt von Bräuninger

Hängegleiter

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Günther Wifling 1. ODFC Kiss	2.9.92 62 62	ZF FS	Jachenhausen Jachenhausen Holzwerk	Persee	Lengfeld 1.20
Kurt Schumann XS 142	14.3.93 65 111	△ △	Emberger Alm Sattlegger Hütte	1. Radlberger Alm 2. Anna Schutzhaus	Greifenburg 2.45
Kurt Schumann XS 142	15.3.93 88 150	△ △	Emberger Alm Greifenburg	1. Anna Schutzhaus 2. Goldeck (Bergst.)	Greifenburg 3.05
Helmut Wilms HDF Hamburg XS 155	26.3.93 62 62	ZF FS	Neustadt Glewe Flugplatz	Flugplatz Helmstedt	Dessau 1.30
Erwin Bude Köln-Dürener XS	27.3.93 63 63	ZF FS	Neumagen Neumagen	Clermont	Biech 2.05
Michael Huppert 1. Pfälzer DFC Kiss	27.3.93 86 86	ZF FS	Donnersberg Donnersberg	BAB # Maizieres	Völklingen 4.05
Jobst Baeumer DFC Trier Milan	27.3.93 92 92	FS FS	Neumagen Neumagen		Hemilly/Fra 3.00
Malte Bernhardt DCB Ruhpolding Milan	27.3.93 131 131	FS FS	Neumagen Rampe		Faulv/Fra 4.15
Stefan Rebl DFC Trier Milan	27.3.93 131 131	FS FS	Neumagen Rampe		Faulv/Fra 4.20
Klaus Müsch DFC Seeadler Laser	28.3.93 107 107	ZF FS	Winde Mindersdorf Kirche Mindersdorf	Vulbeoef	Itingen/C 3.20
Kai Ehrenfried Althof Reflex C	29.3.93 66 66	△ FS agB.	Melibocus Alsbach	1. Stauwauer Marbach 2. Strahlenburg	Weinheim Ost 2.00
Kai Ehrenfried Althof Reflex C	30.3.93 94 94	△ FS	Schriesheim Strahlenburg	1. Waldmichel- bach 2. Starkenburg	Rupperts- hofen 4.20
Klaus Sörensen K 2	30.3.93 62 62	ZR FS	Eichberg Eichberg	Kreisverkehr Tutlingen	Betenbrunn 2.20
Hans Bausenwein Rumour	30.3.93 128 128	ZF FS	Oberemmen- dorf Rampe	Dingolting	Aldersbach 2.25
Stefan Senger DCB Ruhpolding Zephir CX	1.4.93 67 114	△ △	Emberger Alm Greifenburg	1. Anna Schutzhaus 2. Radlberger Alm	Greifenburg 3.45
Jürgen Tulzer DCB Ruhpolding Milan	1.4.93 108 184	△ △	Emberger Alm Greifenburg	1. Oberleibnig/ Bergst. 2. Radlberger Alm	Greifenburg
Ralph Schmidt HDF XS	1.4.93 67 114	△ △	Sillian Stalpen Schloß Heinfels	1. Hochsteinhaus 2. Pfannhorn	Sillian 3.15

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Stefan Senger DCB Ruhpolding Zephir CX	9.4.93 109 185	△ △	Emberger Alm Greifenburg/ Brücke	1. Oberleibnig 2. Radlberger Alm	Greifenburg 3.30
Sascha Hotz HCRB HP AT	9.4.93 78 133	ZR ZR	Ml. Dolada/ Belluno Soccher	Passo di Croce d'Anne	LP Dolada 4.10
Uwe Würdemann DC Wiehengebirge XS	9.4.93 70 119	△ △	Emberger Alm Greifenburg	1. Draubücke Kleblach 2. Anna Schutzhaus	Greifenburg 3.00
Kurt Schumann XS 142	9.4.93 130 221	△ △	Emberger Alm Greifenburg	1. Anna Schutzhaus 2. Goldeck Sender 3. Dobratsch Antenne	Greifenburg 4.20
Werner P. Fleck Althof Drachen UP TRX	9.4.93 127 216	△ △	Emberger Alm Greifenburg	1. Matriel Liftstation 2. Draubücke Lind	Greifenburg 4.45
Richard Roth d'Schwangauer Blitz	9.4.93 83 141	△ △	Emberger Alm Greifenburg	1. Zettlersfeld/ Bergstation 2. Radlberger Alm	Greifenburg 2.25
Dietmar Rauscher Wolkenkratzer K 4	9.4.93 98 98	ZR FS agB.	Pfalzen Brücke Gais	Hochsteinhaus Lienz	Toblach 4.50
Harry Müller-Szoturma WDC Werdentelser Land HP AT 158	9.4.93 70 140	b b	Emberger Alm Emberger Alm	1. Anna Schutzhaus 2. Häusler Alm Mallnitz	Greifenburg 4.15
Ralph Schmidt HDF XS	9.4.93 89 89	△ FS agB.	Thurmtaler Schloß Heinfels	1. Zettlersfeld 2. Sattlegger Haus	Lienz/ Leisach 3.45
Jürgen Tulzer DCB Ruhpolding Milan	9.4.93 130 221	△ △	Emberger Alm Greifenburg	1. Oberleibnig/ Bergst. 2. Goldeck/Sende r	Greifenburg 4.00
Thomas Odenwald Althof Drachen HP AT 158	9.4.93 60 78	ZF ZF	Sillian Thurmtaler/ Mittelst.	Greifenburg	Greifenburg 3.25
Christian Nall XS 155	9.4.93 108 184	△ △	Emberger Alm Greifenburg	1. Oberleibnig/ Bergst. 2. Radlberger Alm	Greifenburg 4.00
Oliver Kirchheim Foil	9.4.93 73 73	△ FS agB.	Thurmtaler Mittelst. Gadrelniffl	1. Kirche Zwickenberg 2. Talstation Helmbahn	Mittenwalde Bahnhof 3.45
Friedhelm Lotte Nordbayer. DF HP AT 145	17.4.93 189 189	FS FS	Kulmbach Flugplatz Flugplatz		8901 Breitenau 5.15
Harti Wail d'Schwangauer Milan	20.4.93 81 138	△ △	Tegelberg Neuschwanstein Neuschwanstein	1. Nebelhorn Bergst. 2. Buching Bergst. Neuschwanstein	Tegelberg 3.50
Sepp Haberl DC Isarwinkel K 4	21.4.93 59 77	ZF ZF	Tegelberg Bergstation	LP Brauneck	LP Brauneck 1.45
Bernd Weber DDCS Reflex	21.4.93 101 101	ZF FS	Neuffen West Steinbruch Erkenbrechts- weiler	Flugplatz Gunzenhausen	Dornstadt bei Wasserfrun- dingen 3.00

△ = 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,

Hängegleiter

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Walter Rackl DFC Achenal Foil	21.4.93 66 66	△ FS agB.	Emberger Alm Sattlegger Haus	1. Anna Schutzhaus	2.30
Sepp Haberl DC Isarwinkel K 4	22.4.93 93 93	ZF FS	Tegelberg Bergstation	Kössen	Bayrischzell 3.25
Thomas Becker DFC Achenal Blitz	22.4.93 65 111	△ △	Emberger Alm Gasthof Fichtenheim	1. Anna Schutzhaus 2. Radlberger Alm	Greifenburg 1.50
Alv Kintscher Laser	22.4.93 89 115	ZF ZF	Tegelberg	Bayrischzell Segelfluggplatz	Bayrischzell LP 4.00
Richard Roth d'Schwangauer Blitz	22.4.93 66 66	ZR FS agB.	Tegelberg Bergstation	Brauneck Bergstation	Kloster Benediktbeuern 3.15
Harti Waitl d'Schwangauer Milan	22.4.93 60 60	ZR FS	Tegelberg Tegelberg	Brauneck	Lenggries (Tennishalle)
Walter Rackl DFC Achenal Foil	22.4.93 65 111	△ △	Emberger Alm Sattlegger Haus	1. Anna Schutzhaus 2. Radlberger Alm	Greifenburg 2.05
Thomas Becker DFC Achenal Blitz	23.4.93 71 71	△ FS agB.	Emberger Alm Gasthof Fichtenheim	1. Anna Schutzhaus 2. Goldeck	Stockenboi 2.25
Gary Thomas DC Wiehengebirge Rumour 2	23.4.93 55 55	ZF FS	Wittekind- burg	Hoya Flugplatz	Blenhorst 2.10
Ottmar Sichert DFC Ingolstadt K 3	29.4.93 123 123	ZF FS agB.		BAB # Crailsheim	Michelfeld 3.00
Florian Matschoss DFC Regental Magic 3	30.4.93 168 168	ZF FS	Böhming Rampe	BAB # Crailsheim	Hüttenhart Kreis Mosbach 3.30
Ottmar Sichert DFC Ingolstadt K 3	30.4.93 85 85	FS FS	Böhming	Ungelsheim bei BAB # Crailsheim	2.10
Michael Serner 1. CDFC K 2	1.5.93 55 55	ZF FS	Neuhausen (Winde)		Beeskow 2.15
Stefan Paech DFC Ingolstadt HP AT	7.5.93 109 109	ZF FS	Böhming	Bahnhof Satteldorf/ BAB A 6	östl. Gerabronn 2.15
Ottmar Sichert DFC Ingolstadt K 3	8.5.93 136 136	ZF agB. FS agB.	Böhming Rampe	BAB Ausf. Dinkelsbühl	Piedelbach 3.30
Stefan Paech DFC Ingolstadt HP AT	8.5.93 188 188	ZF FS	Böhming	Rastanlage Eilwanger Berge	Eschelbach 4.20
Til Matschoss DFC Regental Lotus 16	9.5.93 140 140	ZF FS	Schlepp- gelände Schwinkofen	BAB # Crailsheim	Atzenweiler 4.05
Gundram Hoffmann DFC Hochries-Samerberg Blitz	10.5.93 69 69	ZF FS	Hochries	Tegelberg	Unterau/ Kochelsee 3.30
Harti Waitl d'Schwangauer Milan	11.5.93 88 114	ZF ZF	Zillertaler Höhenstraße	Tegelberg LP	Tegelberg LP
Ulrich Schneider SGS Berlin Foil 152	14.5.93 214 214	ZF FS	Schleppgelände Kitlitz Bahnhof Kitlitz	Bahnhof Ferchland	Gartow am See/ westl. Stadtrand 5.45
Stefan Paech DFC Ingolstadt HP AT	16.5.93 33 66	△ △	UL-Fluggplatz Forst	1. BHF Parsberg 2. Pfenninghof	südl. Hauberg RMD-Kanal Wendebucht 5.00

Gleitsegel

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Torsten Hahne DGCTT Edel Racer	27.2.93 41 53	ZF ZF	Zetterfeld Bergstation	Kleblach	Kleblach 4.15
Barbara Lacrouts DGCTT Edel Racer	13.3.93 53 90	△ △	Thurmtaler Stalpen	1. Hochsteinhaus 2. Parggenspitz	Sillian 3.15
Richard Brandl DGCTT Edel Racer	13.3.93 53 90	△ △	Thurmtaler Stalpen	1. Hochsteinhaus 2. Parggenspitz	Sillian 4.00
Richard Brandl DGCTT Edel Racer	14.3.93 52 88	△ △	Thurmtaler Mittelstation	1. Hochsteinhaus 2. Kocker Kaser	Sillian 4.30
Hans Lex DGCTT Edel Racer	14.3.93 55 55	△ FS agB.	Thurmtaler Stalpen	1. Hochsteinhaus 2. Pfannhorn- hütte	Sillian 4.30
Torsten Hahne DGCTT Edel Racer	14.3.93 67 114	△ △	Thurmtaler Mittelstation	1. Hochsteinhaus 2. Pfannhorn- hütte	Sillian 4.00
Barbara Lacrouts DGCTT Edel Racer	14.3.93 52 88	△ △	Thurmtaler Stalpen	1. Hochsteinhaus 2. Kocker Kaser	Sillian 3.30
Martin Walleitner DGCTT North Sting	14.3.93 52 88	△ △	Thurmtaler Mittelstation	1. Hochsteinhaus 2. Kocker Kaser	Sillian 4.25
Torsten Hahne DGCTT Edel Racer	15.3.93 67 114	△ △	Thurmtaler Mittelstation	1. Hochsteinhaus 2. Pfannhorn- hütte	Sillian 3.30
Peter Gag ODV Edel Racer	15.3.93 46 46	ZF FS	Nebelhorn Seealpe Seilbahnst.	Tegelberg	Erwald 3.05
Martin Walleitner DGCTT North Sting	15.3.93 53 90	△ △	Thurmtaler Mittelstation	1. Hochsteinhaus 2. Zollhauser Hochrast	Sillian 3.35
Burkhard Martens 1. PCS Finesse	5.4.93 64 64	ZF FS agB.	Wallberg	Wallberg	Kössen
Sepp Gschwändtner DGCTT Edel Racer	9.4.93 91 118	ZF ZF	Gitsch Bergstation	Flugplatz Lengberg	Lengberg 4.20
Daniela Anke DGCTT UP Katana	9.4.93 83 108	ZF ZF	Gitsch Bergstation	Zetterfeld	Zetterfeld 4.00
Christian Schi 'll Spirit FXC	9.4.93 62 62	FS FS	Thurmtaler		Obervellach 4.30
Hans Lex DGCTT Edel Racer	9.4.93 91 118	ZF ZF	Gitsch Bergstation	Flugplatz Lengberg	Lengberg 4.30
Burkhard Martens 1. PCS Finesse	14.4.93 41 41	ZF FS	Tegelberg	Brauneck	Schlehdorf Raut 3.50
Berni Koller Ostrachtaler UP Katana	20.4.93 30 51	ZR ZR	Les Ruinettes LP Verbier	Staumauer Lac de Mauvaison	Verbier 1.40
Manfred Braun Para-Air Augsburg Challenger	22.4.93 30 39	ZF ZF	Tegelberg Tegelberg	BAB Süd. Eschenlohe	Walchensee 1.55
Sepp Gschwändtner DGCTT Edel Racer	22.4.93 49 49	ZF FS	Wallberg	Burgkirchen	Untervössen Balsberglift 3.30
Sepp Gschwändtner DGCTT Edel Racer	27.4.93 37 63	△ △	Wallberg Unterwallberg	1. Calau/ Soinhütte	Wallberg LP 4.25
Jörg Niigg Edel ZX L	27.4.93 18 36	△ △	Tegelberg Talstation	1. Wankelfleck 2. Buching	Tegelberg 1.50

DHV bietet an

DRACHENFLIEGEN

Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler; weitere Autoren Peter Cröniger und Knut v. Hentig; erweiterte und auf den neuesten Stand gebrachte Neuauflage.

Preis DM 44,-
+ Versandkosten



ab August mit
neuem Luftrecht und
ausführlicher Flugpraxis



ab Juli mit neuem Luftrecht
und ausführlicher Flugpraxis
+ Gefahreneinweisung.
28 ganzseitige Farbfotos

GLEITSCHIRMSEGELN

Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen, Christoph Kirsch und Klaus Tänzler. Erweiterte und auf den neuesten Stand gebrachte Neuauflage.

Preis DM 44,-
+ Versandkosten

DRACHENFLIEGEN FÜR MEISTER

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

Preis DM 44,-
+ Versandkosten



GLEITSCHIRMSEGELN FÜR MEISTER

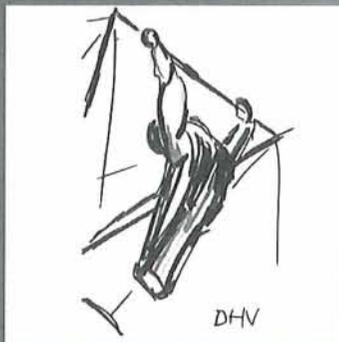
Das Buch über Fliegen mit Hochleistung, Streckenfliegen, Alpines Fliegen. Von Toni Bender, Peter Janssen, Klaus Tänzler, Sepp Gschwendtner, Peter Cröniger, Dr. Victor Henle; reich illustriert.

Preis DM 44,-
+ Versandkosten

T-SHIRT FÜR DRACHENFLIEGER

Grundfarbe Weiß, buntes Drachenfliegermotiv, Größen L, XL.

Preis DM 40,-
+ Versandkosten



DHV



DHV

T-SHIRT FÜR GLEITSCHIRMFLIEGER

Grundfarbe Weiß, buntes Gleitschirmmotiv, Größen L, XL.

Preis DM 40,-
+ Versandkosten

FLUGBUCH FÜR DRACHENFLIEGER UND GLEITSEGLER

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

Preis DM 8,-
+ Versandkosten



RETTUNGSSCHNUR-SET

Bestehend aus 30 m Nylon-Flechtschnur und 30 g Bleigewicht;

Preis DM 8,-
+ Versandkosten

Preis + Versandkosten mit der Bestellung bezahlen

Zahlbar 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.

Versandkosten

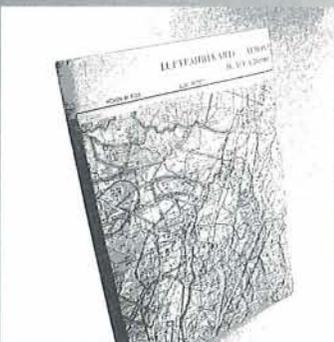
Für Verpackung und Porto einheitlich DM 4,- je Sendung.

Sämtliche Preise incl. Mehrwertsteuer

DHV-AUFNÄHER

Aufschrift »DHV-Pilot« mit Verbands- embleme, Dunkelblau auf weißem Grund.

Preis DM 5,-
+ Versandkosten



ICAO-KARTEN

Alle Kartenblätter der BRD; Preis DM 17,- je Blatt
+ Versandkosten

PRÜFUNGSFRAGEN (ohne Abbildung)

Für Befähigungsnachweise A Hängegleiten, A Gleitsegeln, Preis DM 24,- + Versandkosten
Für B Hängegleiten, B Gleitsegeln, GS-Windschlepp, HG-Windschlepp, Windenfahren, Preis DM 20,- + Versandkosten

Deutscher Streckenflugpokal

unterstützt von Bräuniger und Reebok

1994

► **Veranstalter**

Deutscher Hängegleiterverband im DAeC.

► **Zweck**

Förderung des Streckenflugs mit Hängegleitern und Gleitsegeln; Qualifikation zur Deutschen Meisterschaft (Liga-Qualifikation).

► **Dauer**

1. September des laufenden Jahres bis 31. August des folgenden Jahres.

► **Raum**

Europa.

► **Teilnehmer**

Piloten mit Überlandflugberechtigung und ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland.

► **Geräte**

Hängegleiter und Gleitsegel mit einer in der Bundesrepublik Deutschland gültigen Betriebserlaubnis. Gerätewechsel erlaubt.

► **Startverfahren**

Bergstart, Windenstart und für Hängegleiter UL-Start. Bei Schlepp Ausklinkhöhe maximal 2500 ft über Talgrund.

► **Wertung**

Die Wertung erfolgt getrennt nach Hängegleitern und Gleitsegeln. Gewertet werden die maximal 3 besten Flüge eines je-

den Teilnehmers. Bei zentralen Wettbewerben durchgeführte Flüge können nicht für den Streckenpokal eingereicht werden. Bei 3 gewerteten Flügen muß für mindestens 1 Flug der Startplatz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland sein.

Die Flüge sind unter Einhaltung der flugrechtlichen Bestimmungen durchzuführen.

Die geflogenen Streckenkilometer eines jeden Fluges werden mit dem der Flugaufgabe zugehörigen Faktor multipliziert.

Es zählt die kürzeste Verbindung zwischen Startpunkt, Wendepunkt(en) und Zielpunkt bzw. Landeplatz. Bei Start eines Dreiecks auf einem Schenkel wird die Strecke zwischen den drei Wendepunkten gewertet. Bei Wertung als Freie Strecke ohne Wendepunkt gilt statt Startpunkt der Startplatz.

Hängegleiterflüge werden nur gewertet, wenn sie mindestens 50 Punkte erbringen.

► **Mannschaft**

Eine Mannschaft besteht aus den 3 besten Teilnehmern eines Mitgliedsvereins des DHV oder DAeC, weitere Vereinsmannschaften aus den jeweils 3 nachfolgenden Teilnehmern des Vereins usw., jeweils getrennt nach Hängegleitern und Gleitsegeln. Die Teilnehmer der Mannschaft müssen spätestens bei Durchführung des ersten angemeldeten Fluges des Vereins vom Verein dem DHV oder DAeC als Vereinsmitglied gemeldet sein. Bei Zugehörigkeit zu mehreren Vereinen muß der Teilnehmer bei Einreichung seines ersten Fluges den Verein angeben, dessen Mannschaft er angehören will.

► **Gewinner**

Der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl erhält den Streckenflugpokal. Der bestplatzierte Junior (bis 25 Jahre, Ge-

burtsstichtag 31.08.) erhält den Juniorenpokal. Die bestplatzierte Teilnehmerin erhält den Damenpokal. Die bestplatzierte Mannschaft erhält den Mannschaftspokal. Die Pokale werden jeweils für Hängegleiten und Gleitsegeln vergeben.

► Einreichung

Jeder zu wertende Flug ist innerhalb von 1 Monat nach Durchführung bei der Geschäftsstelle des DHV mit den vollständigen Dokumentationsunterlagen einzureichen. Für Flüge ab 16. August ist Einreichungsschluß der 15. September. Es können beliebig viele Flüge eingereicht werden.

► Auswertung

Die Auswertung darf nur von Nichtteilnehmern vorgenommen werden.

► Aufgaben

Freie Strecke/Freie Strecke auf geknickter Bahn, wenn auf der Startmeldung 1 Wendepunkt angegeben wurde:

Faktor 1,0

Zielflug/Zielflug auf geknickter Bahn, wenn auf der Startmeldung 1 Wendepunkt angegeben wurde:

Faktor 1,5

Zielrückkehrflug:

Faktor 1,75

Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel bis 28 % der Gesamtstrecke in angegebener Reihenfolge (Flaches Dreieck):

Faktor 1,75

Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel über 28 % der Gesamtstrecke in angegebener Reihenfolge:

Faktor 2,0

Dreiecke können an einem Eckpunkt oder auf einem beliebigen Schenkel gestartet werden.

Jede angemeldete Flugaufgabe kann während des Fluges in Freie Strecke geändert werden. Alle nichterfüllten oder übererfüllten Flugaufgaben können gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Wendepunkte und des Zielpunktes im ganzen als Freie Strecke eingereicht und gewertet werden.

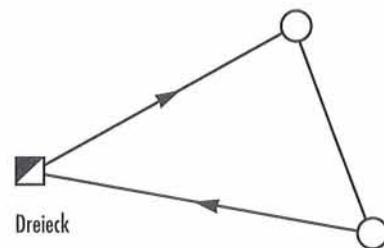
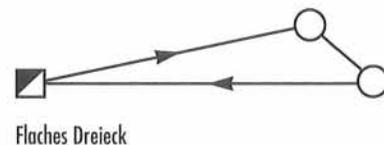
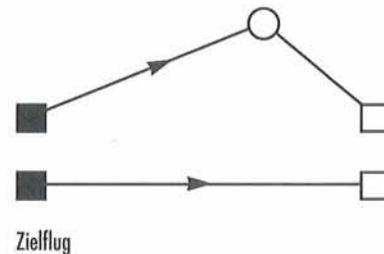
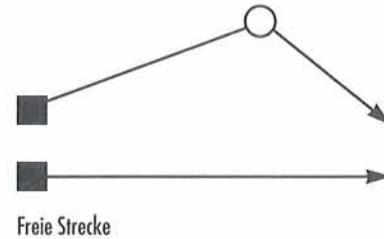
► Dokumentation

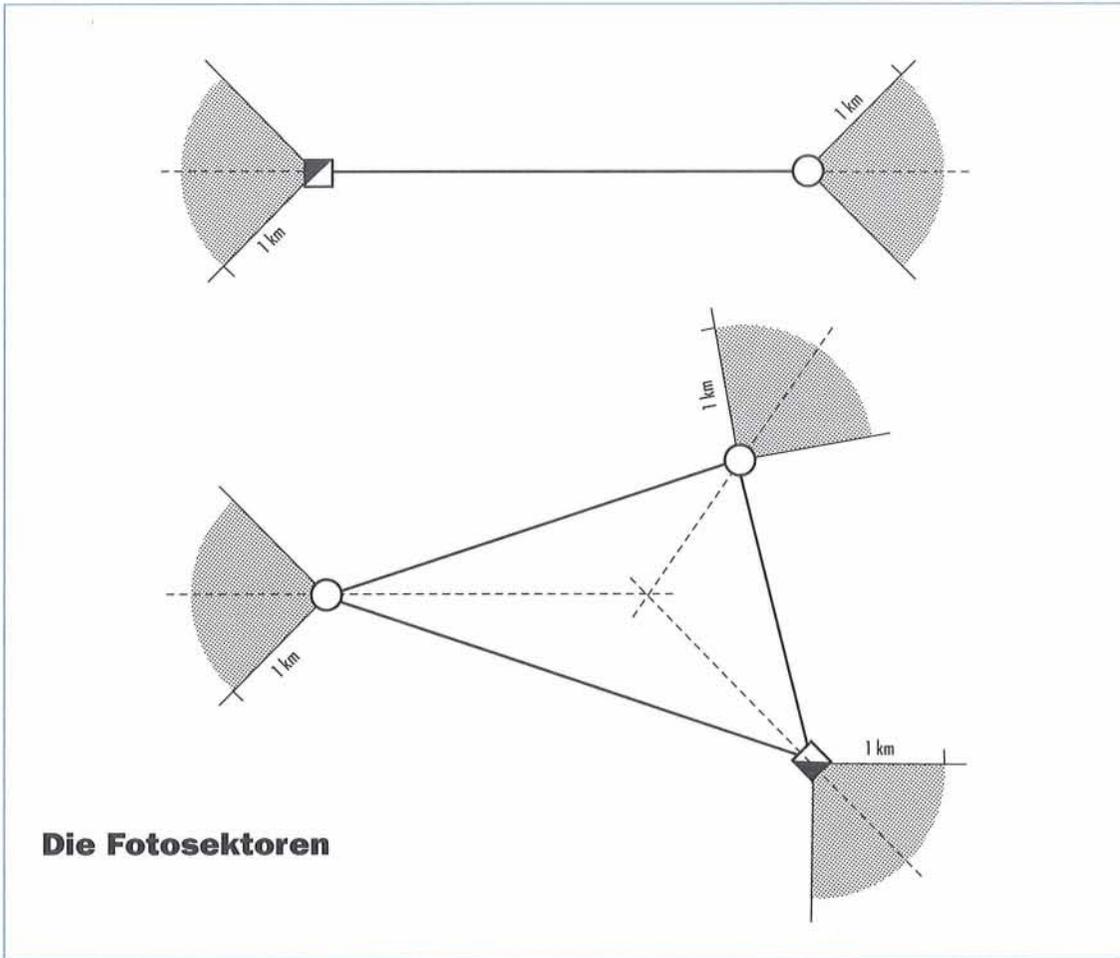
1. Startmeldung

Gemäß Formular, das bei der DHV-Geschäftsstelle kostenlos angefordert werden kann. Die Startzeugen müssen volljährig sein. Steht als Startzeuge ein Pilot mit Befähigungsnachweis A oder B zur Verfügung, ist kein zweiter Startzeuge erforderlich. Es darf nur 1 Aufgabe pro Flug angemeldet und durchgeführt werden.

Start-, Ziel- und Wendepunkte sind gemäß Sporting Code der FAI zu fotografieren. Die Punkte müssen klar definierte Stellen sein (z. B. Brücke, Bahn- oder Straßenkreuzung).

Die Aufgaben





zung). Ausnahmsweise können auch Flächen mit einem Durchmesser von höchstens 1 km angegeben werden (z. B. Häusergruppe). Auf mindestens einem Luftbild muß ein markanter Teil des Fluggerätes zu erkennen sein. Die Luftbilder sind – außer bei Diapositiven – als Papierabzüge (Mindestformat 9 x 9 cm) beizulegen. Alle Bilder sind zu nummerieren und zu erläutern.

Bei Flachem Dreieck oder bei Start auf einem Dreieckschenkel gilt für den Fotosektor vom Start- und Landepunkt keine Winkelhalbierende, sondern der Abflug- bzw. Anflugschenkel.

Beim Gleitsegeln müssen die Aufnahme-Zeitpunkte der einzelnen Bilder exakt auf dem Barogramm eingetragen werden.

2. Fotografische Beurkundung

Film schwarz/weiß, Farbe oder Diapositiv, Mindestformat 24 x 24, Bilder in ununterbrochener Reihenfolge auf einem unzerschnittenen Film. Wird der Film labortechnisch bedingt zerschnitten, ist er in der ursprünglichen Reihenfolge mit durchsichtigem Klebestreifen wieder zusammenzusetzen. Dias dürfen nicht gerahmt sein. Beim Gleitsegeln ist eine Kamera mit Databack-Rückwand zu verwenden.

Bilderfolge für Hängegleiten

- Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Startmeldung (lesbares Foto).
- Bei UL-Schlepp Flug-Foto mit gleichzeitiger Abbildung der Schleppklinke ohne Schleppseil und der zweiten Hand des Piloten.
- Luftbild des Startpunktes der Wertungsstrecke, bei Freier Strecke wahlweise Startpunkt oder Startplatz. Der Startpunkt der Wertungsstrecke muß nicht der Startplatz des Fluges sein.
- Luftbilder der Wendepunkte und weiterer markanter Streckenpunkte ca. alle 20 km. Die geographische Lage aller Punkte muß zweifelsfrei erkennbar sein.
- Luftbild des Zielpunktes der Wertungsstrecke. Bei Landung innerhalb eines Radius von 0,5 km um den angegebenen Zielpunkt entfällt dieses Bild.
- Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Landemeldung (lesbares Foto).
- Landepplatz mit aufgebautem Hängegleiter vor markantem Hintergrund.

Bilderfolge für Gleitsegeln

- Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Startmeldung (lesbares Foto).

- b) Luftbild des Startpunktes der Wertungsstrecke, bei Freier Strecke wahlweise Startpunkt oder Startplatz. Der Startpunkt der Wertungsstrecke muß nicht der Startplatz des Fluges sein.
- c) Luftbilder der Wendepunkte und weiterer markanter Streckenpunkte ca. alle 10 km. Die geographische Lage aller Punkte muß zweifelsfrei erkennbar sein.
- d) Luftbild des Zielpunktes der Wertungsstrecke bzw. Luftbild des Landeplatzes bei Freier Strecke.
- e) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Landemeldung (lesbares Foto).
- f) Landeplatz mit ausgelegtem Gleitsegel vor markantem Hintergrund. Das Bild muß eindeutig dem Luftbild vom Landeplatz zuzuordnen sein.

3. Landemeldung

Gemäß Formular, das bei der DHV-Geschäftsstelle kostenlos angefordert werden kann. Die Landezeugen müssen volljährig sein.

4. Kartenmaterial

Startplatz, Startpunkt, angegebener Zielpunkt, tatsächlicher Landeplatz, Wendepunkte und Flugstrecke sowie Positionen der nummerierten Luftbilder müssen auf Karten mit Maßstab 1:200 000 oder kleiner eingezeichnet werden. Start-, Ziel- und Wendepunkte müssen in die Karte eingezeichnet sein. Das Kartenmaterial ist im Original oder in Kopie zusammen mit den anderen Unterlagen einzureichen.

5. Beurkundung mit Barograph

Beim Gleitsegeln ist jeder Flug mit einem von der FAI zugelassenen Barographen zu beurkunden. Das Barogramm ist zusammen mit den übrigen Unterlagen einzureichen.

► Protest

Jeder Teilnehmer kann binnen 7 Tagen nach Bekanntgabe der Zwischen- oder Endergebnisse unter gleichzeitiger Zahlung einer Protestgebühr von DM 100,— beim DHV schriftlich Protest einlegen. Vertretung ist ausgeschlossen. Protest ist nur gegen den Bewertungsvorteil eines einzelnen Mitbewerbers zulässig. Die betroffenen Dokumentationsunterlagen können nach Einlegung des Protestes vom Protestführer eingesehen werden. Wird dem Protest stattgegeben, so wird die Protestgebühr zurückgezahlt, andernfalls fällt sie dem DHV zu. Über den Protest entscheidet abschließend ein Schiedsgericht, das vom DHV mit je 3 Nichtteilnehmern besetzt wird. Das Schiedsgericht kann Dritte beiziehen. Die Beweismittel bleiben auf die fristgerecht eingereichten Dokumentationsunterlagen beschränkt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

► Ausschluß

Teilnehmer, die vorsätzlich durch unwahre Angaben oder durch sonstigen Verstoß gegen diese Ausschreibung Vorteile in der Wertung erzielen wollen oder dies vermuten lassen, können vom Wettbewerb ausgeschlossen werden.

► Haftung

Die Veranstalter übernehmen keinerlei Haftung für Schäden der Teilnehmer oder Dritter.

► Qualifikation zur Deutschen Meisterschaft

Es qualifizieren sich die 3 bestplatzierten bzw. von den Rängen 4 bis 10 nachrückenden Teilnehmer am Streckenflugpokal automatisch für die Deutsche Meisterschaft (Liga) des nächsten Jahres.

Die Preise

1. Platz 1 Bräuninger Competition Vario mit Barograph

2. Platz 1 Bräuninger Competition Vario mit Barograph

3. Platz 1 Bräuninger Competition Vario mit Barograph

1. Platz Damen 1 Bräuninger Competition Vario mit Barograph

1. Platz Junioren 1 Bräuninger Competition Vario mit Barograph

Jeweils für Drachen und Gleitschirm.

1. bis 10. Platz Reebok Sportbekleidung im Verkaufswert von je ca. 500,— DM jeweils für Drachen und Gleitschirm.

Außerdem erhält jeder Teilnehmer nach Wertung eines Fluges ein »DHV-Reebok-Streckenflug-T-shirt«.



Wertungsfaktor für Zielflug geändert

Einzig grundsätzliche Änderung der Ausschreibung des Streckenflugpokals ist die Anhebung des Faktors für Zielflüge von bisher 1,3 auf 1,5.

Vom DHV-Vorstand beschlossen wurde die Änderung aufgrund der Empfehlung des Fachausschusses Sport, der Anfang des Jahres unter Leitung von Sportvorstand Toni Bender über die Zukunft des Streckenpokals beraten hatte. Der Beratung vorausgegangen waren eine aufwendige Umfrage unter den Teilnehmern des Streckenpokals und heftige Diskussionen zwischen den »Alpenfliegern« und den »Flachlandfliegern«. Das Umfrage-Ergebnis war uneinheitlich, es konnte den Experten nicht als eindeutige Entscheidungshilfe dienen. Aber die vielen stichhaltigen Argumente, die mit den Umfragebögen zurückkamen, wurden in der Fachdiskussion aufgegriffen.

Die Aufwertung des Zielflugs verbessert die Chancen der Flachlandflieger. Dreiecksflüge und Zielflüge mit ihren hohen Faktoren gelingen in den Alpen öfter als im Flachland. Nun wird künftig auch dem Flachland ein relativ hoher Faktor für den Zielflug beschert. Das Argument, Flachlandflieger bräuchten sich künftig nur mit starkem Rückenwind verblasen lassen, stimmt nicht. Ein Zielflug ist immer eine fliegerische Spitzenleistung. Er erfordert sorgfältige

navigatorische Planung und hohes fliegerisches Können, da einem die Wolkenstraßen meistens nicht den Gefallen tun, genau aufs Ziel hin zu führen. Die DHV-Vorstandschaft will mit der Aufwertung des Zielfluges gegenüber dem freien Streckenflug die sorgfältige Planung eines Streckenfluges fördern und honorieren.

Die Faktoren für die Flugaufgaben des Streckenflugpokals sind für Drachenflug und Gleitschirmflug dieselben und sie stimmen nun auch mit denen des Segelfluges überein. Künftig kann sich ein Gleitschirmflieger ausrechnen, welchen Platz er zwischen den Drachenfliegern eingenommen hätte und die Drachenflieger können sich einen Spaß daraus machen, festzustellen, welche Platzierung sie in der Clubklasse der Segelfieger belegen würden.

Mehrfach ins Spiel gebrachte Anregungen wurden nach längerer Debatte verworfen: Die Möglichkeit, während des Fluges die Aufgabe zu ändern, sowie die Möglichkeit während des Fluges vorher nicht angemeldete Wendepunkte zu fotografieren. Um der Klarheit der Ausschreibung und der Auswertung willen wurde auf all dies verzichtet, zumal solche Flüge ohnehin nur einen unattraktiven Faktor bekommen hätten, also für eine gute Platzierung im Streckenpokal uninteressant geblieben wären.

Der DHV-Fachausschuß Sport

Im Fachausschuß Sport werden die Beschlußvorlagen für die DHV-Vorstandschaft erarbeitet, die mit dem Leistungssport in Zusammenhang stehen. Er wird geleitet vom Sportvorstand Toni Bender. Ihm gehören desweiteren an: Als Referatsleiter Sport Klaus Tänzler, als Vertreter des Frauenleistungssports HG-Frauenteamchef Raimund Rud, als Teamchef der GS-Nationalmannschaft Wolfgang Gerteisen, als Teamchef der HG-Nationalmannschaft Richard Hermann, als Sprecher der Liga-Ausschüsse Bob Aumer für Drachenflug und Hannes Weininger für Gleitschirmfliegen, als DAeC-Vertreter Kurt Luther entsprechend dem DAeC-DHV-Sportvertrag sowie für HG-Streckenflug Helmut Denz, und für GS-Streckenflug Sepp Gschwendtner.





КСҮР

WISSEN & KÖNNEN

Ein kontrollierter Start ist der
Beginn eines jeden Fluges. Bei
stärkerem Wind ist die sicherste
Methode der ...

WÄRTSSTART

VON CHRISTOPH KIRSCH

Schon wieder mal sind wir Gleitschirmflieger was ganz besonderes: Nicht nur, daß wir das leichteste, vielleicht wendigste Flugzeug durch die Luft bewegen, uns manchmal mit dem Wegklappen unserer Tragfläche plagen müssen, wir sind auch die einzigen Luftsportler, die ohne Flügel am Start stehen und doch ein paar Schritte weiter fliegen wollen.



Parallele Armhaltung

Vor dem eigentlichen Start steht nun mal das Aufziehen, das Füllen des Gleitschirm-Flügels.

Weht ein kräftiger Wind, so ist die nötige Luftmenge oft schneller in unserer Kappe, als uns lieb ist, und entwickelt Bärenkräfte, die uns über den Startplatz schleifen wollen.

Wer da nicht beizeiten die nützliche Technik eingeübt hat, tut sich schwer in die Luft zu kommen. Und ein guter Flug beginnt nun mal mit einem kontrollierten, sicheren Start!

Diese Technik, gemeinhin unter »Rückwärtsstart« bekannt, ist eigentlich nur eine Aufzieh-Technik, die Startentscheidung fällt wie gehabt nach Kontrollblick in Vorwärtsposition und unterscheidet sich nicht vom Normalstart.

Oft wird das mißverstanden und Ausdrehen und Abflug sind ein und dasselbe, oder man sieht gar Piloten ganz »lässig« noch vor dem Umdrehen rückwärts abheben. Solche wahrhaften Rückwärtstarts sind genauso kontrolliert, wie mit verbundenen Augen über eine belebte Kreuzung zu fahren.

Ein gut gerüsteter Pilot, der den normalen Vorwärtsstart perfekt beherrscht, kann sicher einwenden, dann sei es ja sinnvoller, gleich vorwärts zu starten, dann umgehe man den unkontrollierten Moment des Ausdrehens und im übrigen könne er auch bei stärkerem Wind noch ganz gut vorwärts starten.

Dem ist zunächst einmal durchaus beizuplichten; wer nicht sauber vorwärtsstarten kann, wird nicht plötzlich der Startspezialist rückwärts. Und wenn Vorwärtsstarten generell nicht mehr möglich ist, dann ist der Wind ganz sicher auch fürs Fliegen zu stark.

Aber dennoch lohnt es sich, jede Gelegenheit zu nutzen, die Rückwärtsaufziehtechnik zu üben: Jede Störung an der Kappe, jeder Knoten in den Leinen sind viel eher zu erken-

nen und auszukorrigieren. Und oft ist das größte Problem beim Starkwind-Vorwärtsstart nicht der etwas schlechtere Gewichtskrafteinsatz, sondern die Schwierigkeit, den Schirm sauber geöffnet am Boden zu halten, bis man die richtigen Gurte in der Hand hat und das Aufziehen wirklich beginnen kann.

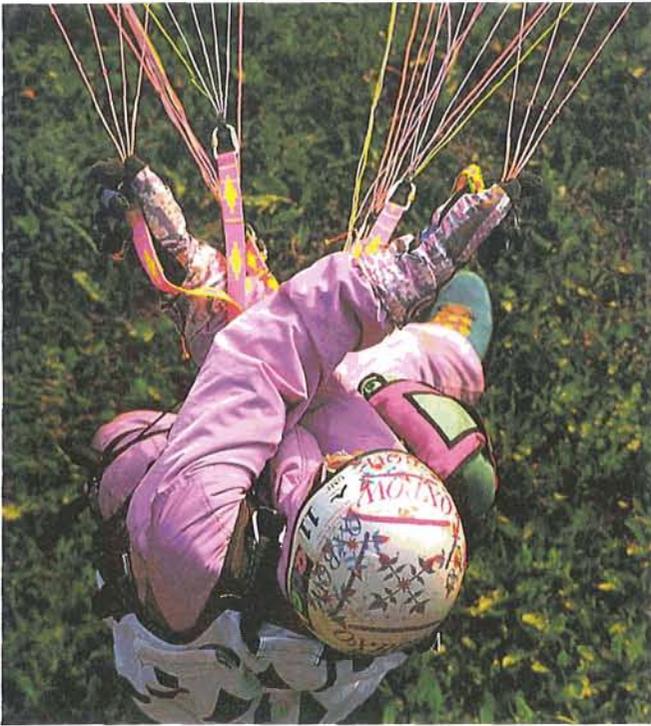
Nun gibt es nicht nur eine Rückwärtsaufziehtechnik, sondern jeder Experte hat seine ganz persönliche Variation, die dann gerne als die »einzig vernünftige« Möglichkeit propagiert wird.

Wir wollen nur die zwei meistverbreiteten Varianten kennenlernen, und ihre Vor- und Nachteile gegenüberstellen: Wir nennen sie der Einfachheit halber »Technik mit paralleler Armhaltung« und »Technik mit überkreuzten Armen«.

Da es sich, wie gesagt, nur um Aufziehtechniken handelt, gelten alle Vorbereitungen eines normalen Startablaufs weiterhin: Die Wahl des richtigen Anlaufweges, das Auslegen des Gleitsegels und der Start-Check (vgl. DHV-info Nr. 66).

Allen Rückwärtsaufzieh-Techniken gemein ist zunächst die Notwendigkeit, sich nach dem Einhängen in die Ausgangsstellung umzudrehen. Hier werden schon die Grundlagen für einen problemlosen Ablauf oder aber Probleme und Fehler geschaffen: Wer sich falsch herum ausdreht, nachdem er den Schirm aufgezogen hat, der hat sich gewiß schon zu Beginn falsch herum umgedreht!

Und hier kann nur jeder seine persönliche Vorliebe ergründen. Wenn man sich in Gedanken, ohne zu überlegen, instinktiv umdreht, so wird man darauf stoßen, daß es sich immer um die gleiche Seite handelt. Wer sich nun vor dem Aufziehen bewußt entgegen dieser »Schokoladenseite« umdreht, der braucht nicht mehr nachzudenken und wird sich auch unter Streß später instinktiv richtig herum ausdrehen.



Arme überkreuzt

Es macht also Sinn, bei seiner persönlichen Richtung ein für alle Male zu bleiben.

Technik mit paralleler Armhaltung

Nach dem Umdrehen schaut der Pilot jetzt in Richtung Kappe, die Gurte vor ihm laufen über Kreuz. Der Gurt, der oben liegt, signalisiert übrigens die Seite, zu der man sich später wird ausdrehen müssen.

Die Hände ergreifen nun von unten-außen die Bremschlaufen, die vor ihnen liegen, ohne daß die Arme den Gurten folgen und sich überkreuzen (D. h. die linke Hand hält die rechte Bremse und umgekehrt.). Dazu nimmt man, ebenfalls von außen, die vorderen Tragegurte in die Hände (jeweils den zur Bremse gehörigen) und hat damit die Grundhaltung eingenommen.

In dieser Haltung kann die Gleitschirmkappe bestens zu-rechtgelegt werden: ein ganz leichter Zug an den Gurten bringt Spannung auf die Leinen und etwas Luft in den Schirm, so daß er sich mit der Bremse nötigenfalls gerade ausrichten läßt. Das ist enorm wichtig, denn jede Unsymmetrie wirkt sich bei Wind viel stärker aus und der Schirm kann leicht schräg hochkommen. Aus dem gleichen Grund muß auch darauf geachtet werden, daß man eine frontale Haltung zur Kappe einnimmt (Schulterachse in Spannweitenrichtung) und vor der Mitte des Gleitsegels steht.

Aus dieser Stellung heraus kann der Schirm nun ohne Probleme aufgezogen werden, eine Korrektur fällt leicht.

Je stärker der Wind ist, desto mehr muß sich der Pilot in der Aufziehphase zurücklehnen, d. h. sein Körpergewicht einsetzen. Ist der Zug enorm stark, so kann er etwas vermindert werden, indem man dem Schirm ein paar Schritte

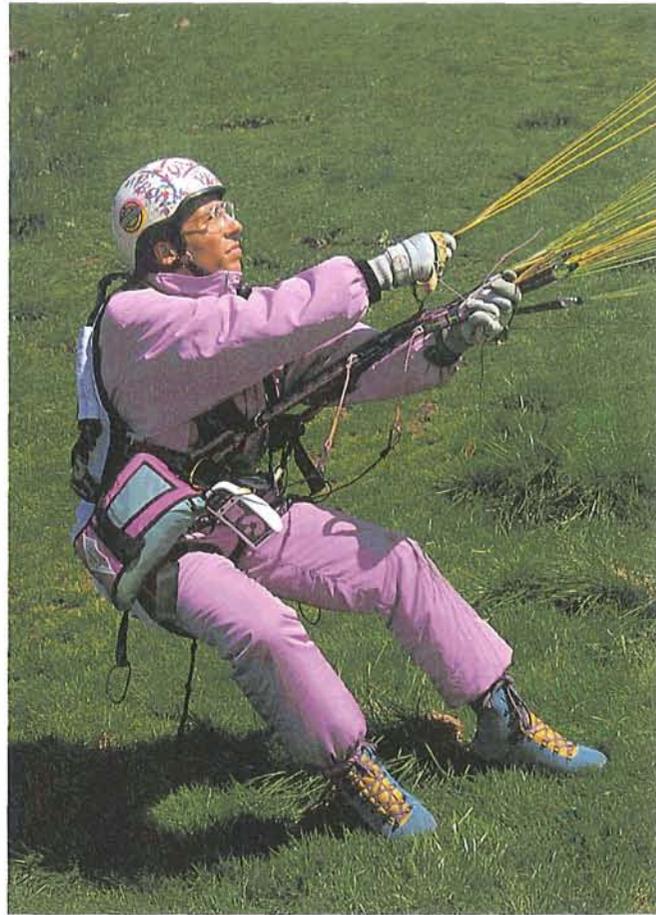


Foto: Christian Pfeiffer

Überkreuzt aufziehen

entgegen geht, während er über einen hochsteigt.

Die Tragegurte sollten nicht zu sehr verkürzt werden, sonst schießt die Kappe sehr dynamisch hoch und überholt den Piloten. Das notwendige starke Abbremsen der vorschießenden Kappe erhöht den Auftrieb so stark, daß der Bodenkontakt verloren gehen kann und damit ein kontrollierter Start unmöglich wird!

Bevor nun das Umdrehen erfolgt, muß unbedingt mittels Blickkontakt kontrolliert werden, ob keine Störung an der Schirmkappe vorliegt. Gegebenenfalls wird korrigiert und erneut kontrolliert. (Ist eine Korrektur nicht möglich, so erfolgt natürlich ein Startabbruch über die Bremsen.) Steht der Schirm ruhig über dem Piloten, so werden beide Bremschlaufen in die der Ausdrehrichtung entgegengesetzte Hand genommen, z. B. beim Zurückdrehen nach rechts beide Leinen in die linke Hand.

Nach dem Umdrehen übernimmt jede Hand ihre richtige Bremse wieder.

Niemals die Bremsen ganz freigeben, um sich umzudrehen!

Ein erneuter Kontrollblick schließt die Aufziehphase ab. Jetzt wird noch der Luftraum auf freien Abflugweg gecheckt und dann steht die eigentliche Startentscheidung an.

Diese Technikvariante ist die einfacher zu erlernende und hat den großen Vorteil optimaler Kontroll- und Korrekturmöglichkeit. Ihr einziger Nachteil liegt in der kurzen Phase eingeschränkter Bremsenbetätigung während des Umdrehens.



Foto: Zaver Durillo

Diesen Nachteil hat die zweite Methode nicht. Das wird jedoch mit hohem Preis bezahlt:

Technik mit überkreuzten Armen

Das Erlernen ist ungleich schwieriger und auch dem erfahrensten Piloten gelingt eine Korrektur mit überkreuzten Armen nicht gleich rasch und sicher, wie mit paralleler Armführung.

Die Arme folgen dem Gurtverlauf. Dadurch braucht beim Umdrehen nicht umgegriffen zu werden.

Am einfachsten gelingt die Grundhaltung, wenn bereits nach dem Einhängen die Gurte und Bremsen in der üblichen Weise ergriffen und während des Umdrehens in der Ausgangsstellung in den Händen behalten werden.

Ansonsten greift man den jeweiligen Gurten folgend zunächst die Bremsgriffe und dann die vorderen Gurte von unten-außen (d. h. der Arm, der den obenliegenden Gurt hält, liegt über allen Gurten, der andere Arm unter allen Gurten).

Das Aufziehen ist etwas schwieriger und insbesondere eine Korrektur über die Bremsen bedarf der Gewöhnung: Alle Steuerkommandos müssen wegen der überkreuzten Arme gegensinnig erfolgen!

Das Zurückdrehen erfolgt quasi automatisch, die Arme geben die Drehrichtung vor.

Unbedingt muß nun aber wieder eine Zäsur für den Kontrollblick erfolgen, bevor der eigentliche Start sich anschließen kann. Immer wieder ist bei der Anwendung dieser

Technik zu beobachten, daß eine Art von Automatismus einsetzt und Ausdrehen und Abheben ein und dasselbe werden. Das ist genauso gefährlich, wie das Rückwärtsabheben mit der ersten Technik!

Der Wind unterstützt den Piloten besonders in einem wichtigen Punkt: Jede Phase, vor allem die Kontrollen, kann mit außerordentlicher Ruhe erfolgen. Jede Hektik, sonst häufig Grund für Startabbruch oder gar -unfall, bleibt von vornherein ausgeschaltet.

Wer mehr Gefühl für die Reaktionen und das Eigenleben seines Gleitschirms, nicht nur bezüglich des Starts, bekommen möchte, wer die Rückwärtsaufziehtechnik sicher beherrschen will, dem hilft eifriges Training, oder positiver gesagt: das Spielen mit dem Schirm im Wind.

Und jeder ernsthafte Gleitschirmflieger, vom absoluten Anfänger bis hin zum Profi, läßt keine Gelegenheit aus, dies zu üben. Dazu genügen ja schon eine flache Wiese und etwas Luftbewegung.

Viel Spaß dabei!



Foto: Christine Pfeiffer

DIE FASCINATION UNSERER „NEUEN“

ALTO VARIO BASIS

- Höhe bis 5000 m ● Vario analog/digital
- Audio ASI-System ● Memo: Flugspitzenwerte für 5 Flüge

ALTO VARIO CLASSIC und ALTO VARIO COMPETITION

- einfachste Bedienung mit Akustic-Feedback
- Höhe bis 10.000 m ● Vario analog/digital
- Audio: ASI-System ● Sollfahrrechner ● TEK ● Temperaturanzeige
- 2 Zeitfunktionen ● Fahrtmesser ● Duales Batteriesystem
- Memo: Flugspitzenwerte für 25 Flüge ● Barograph bei COMPETITION mit folgenden Leistungsdaten:
 - Auflösung 1 m ● Speicher 25 Flüge max. 70 h
 - variable Abtastrate ● Abspeicherung der Fluggeschwindigkeit
 - Datenausgang: parallel (Centronics) oder seriell (RS 232)

Für beide Geräte wurden neue ergonomische Halterungen entwickelt.



BRAUNIGER

FLUGELECTRONIC

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

Vertretungen: A, I, YU:
Fluggeräte GmbH
A-9920 Sillian 172

CH:
Charly Flugsport AG
Vettori Gina
FL-9496 Balzers
Made in Germany

大空へ テイク オフ



Eröffnungszereemonie

Japan 1993

Bronzemedaille bei der 3. Frauen Weltmeisterschaft in Nanyo City

Deutschland schickte ein komplettes Team nach Japan, Anja Kohlrausch, Rosi Brams, Petra Bader, Manuela Y. Schneider, Rosa Maunz, Kristina Bähr zusammen mit Team-Chef Raimund Rud. Die Erwartungen waren groß, bei der letzten Weltmeisterschaft in Kössen 1991 gewann das deutsche Team die Bronze-Medaille. Gut motiviert und in bester Stimmung ging es am 14. April via Frankfurt nach Tokyo.

Nanyo City, ca. 400 km nördlich von Tokyo in Yamagata, bekannt für eine faszinierende Kirschblüte und »heiße Quellen«!

Nanyo selbst liegt am Fuße einer Hügelkette. Der Startberg Mt. Takamuji mit Ost- und West-Startmöglichkeit, liegt auf 700 m NN. Die Ebene sowie der Landeplatz auf 200 m NN. Die Hügel

sind bewaldet, an den Hängen wird Wein angebaut. Das Flachland besteht aus Häusern und Reisfeldern, die zu dieser Jahreszeit noch nicht geflutet sind, sodaß es mehr als genug Außenlandemöglichkeiten gibt.

55 Pilotinnen aus 13 Ländern waren angereist. Mit kompletten Teams waren vertreten Australien, Frankreich, Neuseeland, Japan und Deutschland. Aus den USA, Großbritannien und der Schweiz waren je 5 Pilotinnen gekommen. Die Ukraine, Kasachstan, Rußland, Ungarn und Mexiko stellten je 1 – 3 Pilotinnen. Für das Team wurden jeweils die besten 3 eines Durchgangs gewertet.

Der erste Eindruck vom japanischen Fliegen, der nicht täuschen sollte, bekamen wir schon im Training: starker Wind, Inversionen, schnell aufeinander-

derfolgende Fronten mit fliegbaren Rückseiten und Regentage.

Es stellte sich heraus, daß der Startberg thermisch relativ zuverlässig war, obwohl immer ins Lee gestartet wurde, bedingt durch vorgelagerte Hügel. Das große Problem war, Anschluß zu kriegen.

Vom 21.4. – 1.5.93 standen uns 11 Wettbewerbstage zur Verfügung, jeden Tag, egal welches Wetter war, wurde auf den Berg gefahren. 7 mal wurde ein Durchgang versucht, 4 Wertungsflüge kamen zustande. Das Minimum für eine gültige Weltmeisterschaft.

21.4.93, 1. Wettbewerbstag. Aufgabe: Zielflug auf geknickter Bahn – 22 km. Judy Leden (GB) landet als Beste 300 m vor dem Ziel, gefolgt von Kari Castle (USA) und Françoise Dieuzeide-Banet (F),



Die Siegerinnen



Das deutsche Team

Foto: Ronald Eud

500 m vor dem Ziel. 6. Anja Kohlrausch, 8. Rosi Brams, 9. Manuela Schneider.

28.4.93, 8. Wettbewerbstag (nach 3 nicht gültigen Versuchen der 2. Durchgang). Aufgabe: Zielflug — 11 km. Kari Castle (USA) fliegt mit 9,5 km weiteste Strecke vor Françoise Dieuzeide-Banet (F) und Helen Ross (AUS). 9. Anja Kohlrausch. 10 Pilotinnen kommen über die Mindeststrecke von 5,5 km. Alle anderen haben Landeplatzpunkte.

29.4.93, 9. Wettbewerbstag, 3. Durchgang. Aufgabe: Zielflug — 11 km. Rosi Brams fliegt die beste Zeit mit 15 Minuten vor Diane Ecoeur und Isabelle Piaget (beide Schweiz). 9. Anja Kohlrausch, 12. Petra Bader. 18 Pilotinnen kommen ins Ziel, die langsamste war 1:02 h unterwegs.

Am 30.4.93 kann nicht geflogen werden, alle Pilotinnen warten am Berg, es stürmt und regnet. Alle sind auf's Äußerste gespannt, noch ein verbleibender Tag, schafft man noch einen gültigen Durchgang für eine offizielle WM?

1.5.93, 11. und letzter Wettbewerbstag, 4. Durchgang. Aufgabe: Dreieck 23 km, entgegen der meteorologischen Vorhersage war dies der Beste aller Tage. Anneliese Müller (Schweiz) ge-

winnt mit 1:07 h vor Kari Castle (USA) und Masumi Goda (J). 7. Rosi Brams, 11. Anja Kohlrausch, sie kommt 2 Minuten zu spät über die Ziellinie, keine Zeitwertung.

Die gestellten Aufgaben und ihre »Größen« lassen wohl schwer erkennen, daß Fliegen in Japan etwas anders, schwierig und »tricky« ist! Mehr dazu möchte ich nicht sagen, wer noch nie dort war, glaubt's sowieso nicht.

Zur Siegerehrung ging es also mit der Gewißheit, den 3. Platz in der Teamwertung in der Tasche zu haben und wieder mit einer Bronze-Medaille heimzugehen. Der Erfolg allein lag nicht

nur an den Pilotinnen, ein Großteil machte ein guter Team-Chef aus, der Kleinkram und Ärger von uns fernhielt und uns jede nur mögliche Unterstützung zukommen ließ. Auch unsere Helfer, die immer schnell zur Hand waren, trugen ihren Teil bei.

Diese ganze Weltmeisterschaft war finanziell nur möglich mit guten Sponsoren. Mitsubishi stellte uns 2 Autos zur Verfügung. Firebird kleidete uns ein, von der Fa. Bräuninger bekamen wir 6 Varios. Ein herzliches Danke-schön an dieser Stelle.

Manuela Y. Schneider

Einzelwertung	Nation	Gerät
1. F. Dieuzeide-Banet	F	XS
2. K. Castle	USA	HP AT
3. J. Piaget	CH	XS
4. D. Ecoeur	CH	HP AT
5. J. Leden	GB	HP AT
6. M. Goda	J	HP AT
7. A. Müller	CH	HP AT
8. R. Brams	D	Bullet
9. H. Ross	AUS	XS
10. A. Kohlrausch	D	XS

Nationenwertung	Punkte
1. Schweiz	8.786
2. Frankreich	6.598
3. Deutschland	6.517
4. Australien	5.812
5. Großbritannien	5.683
6. Japan	5.631
7. USA	5.608
8. Neuseeland	3.484
9. Rußland	2.755
10. Ungarn	2.458



Foto: Klaus Fischer

German Open Hang Gliding

 Nach dem Mißerfolg des letzten Jahres in Kärnten sollte die »German Open« dieses Mal wieder in Deutschland stattfinden. Doch welcher Klub nimmt schon gerne die Mühen und Unannehmlichkeiten auf sich, die so eine Meisterschaft mit sich bringt?

Glücklicherweise entschlossen sich die »Allgäuer« schon letztes Jahr zu dem heroischen Schritt, die German Open 1993 auszurichten, und glänzten — wie schon die Ruhpoldinger vor zwei Jahren — mit perfekter Organisation, einer super Stimmung und (ohne Verschulden) tollem Wetter. Die Tegelbergbahn unterstützte die Veranstaltung und die rührigen Veranstalter machten jede Menge Sponsorware und -gelder locker (der größte Betrag von Jos Guggenmos),

so daß sich der Gabentisch bei der Siegerehrung bog.

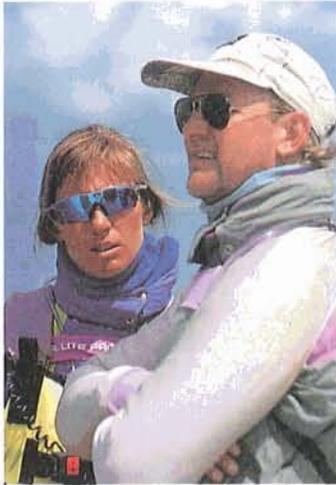
Aber vor der Preisverteilung lagen noch genau 315 Flugkilometer, aufgeteilt auf fünf Durchgänge, und 105 Piloten machten sich Hoffnungen, ganz oben auf dem Treppchen zu stehen.

Nach einem eher feuchten Wochenende, das den Unkundigen die Chance für Erkundungsflüge bot, zeigten sich Montag und Dienstag von ihrer besten Seite. Thermik war genug vorhanden, nur mußte man sie auch finden. Selbst Allgäuer Füchse wie Jos Guggenmos wunderten sich über die ungewöhnlichen Verhältnisse; die Bärte standen einfach nicht da, wo er es gewohnt war.

Bob Baier schien die Suche keine Probleme zu bereiten, am ersten Tag

schwebte er vom Oberstdorfer Nebelhorn kommend als erster ein und unterstrich damit seinen Anspruch auf beide Titel: »Deutscher Meister« und Sieger der »German Open«. Nach der neuen Sportordnung wird deutscher Meister, wer die Liga gewinnt. Die »German Open« ist ein Ligawettbewerb, bei dem die Ligapiloten zusammen mit den 40 besten aus den Landesmeisterschaften fliegen. Dabei entscheidet sich auch, ob es Newcomern gelingt, einen der begehrten Ligaplätze zu erkämpfen.

Starke Konkurrenz sorgte dafür, daß es für Bob kein Heimspiel wurde. Von den ausländischen Gästen blieben ihm Drew Cooper, Ruppi Plattner und Manfred Ruhmer auf den Fersen und von den deutschen Piloten sorgten die zwei



Ausländische Gäste Helen Ross und Drew Cooper



Jobst Baeumer, Platz 3 der German Open

Foto: Klaus Bieder



German-Open-Sieger Manfred Ruhmer

Flachland-Newcomer Mark Eigenmann und Jobst Baeumer für die Verfolgung, nicht zu vergessen die Lokalmatadoren Peter Biernat und Detlev Ziege.

Jeder Tag brachte neue kleine Gemeinheiten, die den Unerfahrenen ruckzuck an den Boden beförderten. Auf dem Weg nach Bach und zurück schattete es plötzlich ab und der Wind

schien vor überall her zu kommen, nur nicht von der richtigen Seite. Am dritten Tag bahnte sich Regen an am Tegelberg, sodaß das Feld nach Immenstadt geschickt wurde. Wer dort ankam, der hatte mehrere Regenschauer passiert und einige bockige Leebärte ausgeritten. Manfred Ruhmer legte an dem Tag eine unglaubliche Zeit vor und nahm

Ergebnis	Gerät	Punkte
1. Manfred Ruhmer	Icaro XS	4612
2. Bob Baier	Desire	4539
3. Jobst Baeumer	Milan	4308
4. Peter Biernat	SP 12	4162
5. Rupert Plattner	AT	4005
6. Mark Eigenmann	SP 11	3891
7. Detlef Ziege	SP 12	3826
8. Martin Storz	AT	3763
9. Holger Bolz	TRX	3653
10. Karsten Gaebert	Desire	3538
11. Thomas Rauch	Blitz	3507
12. Helmut Niedermann	AT	3473
13. Drew Cooper	XS	3440
14. Franz Schüller	Blitz	3380
15. Sepp Singhammer	XS	3340
16. Wolfgang Genghammer	Blitz	3307
17. Christoph Kratzner	Sensor	3255
18. Hansi Bader	AT	3164
19. Manfred Aumer	K 4	3145
20. Thomas Ide	APCO	3016
21. Michael Kiefer	Milan	2999
22. Uli Blumenthal	TRX	2853
23. Thomas Englerth	AT	2850
24. Ralph Striewski	Blitz	2844
25. Ralf Giering	XS	2842
26. Andreas Becker	Foil	2752
27. Otfried Heinelt	TRX	2749
28. Jos Guggenmos	SP 12	2741
29. Detlef Meier	Sensor	2712
30. Marc Drüner	Foil	2615

Meister Bob

dem Zweitplatzierten Tony Barton 220 Punkte ab.

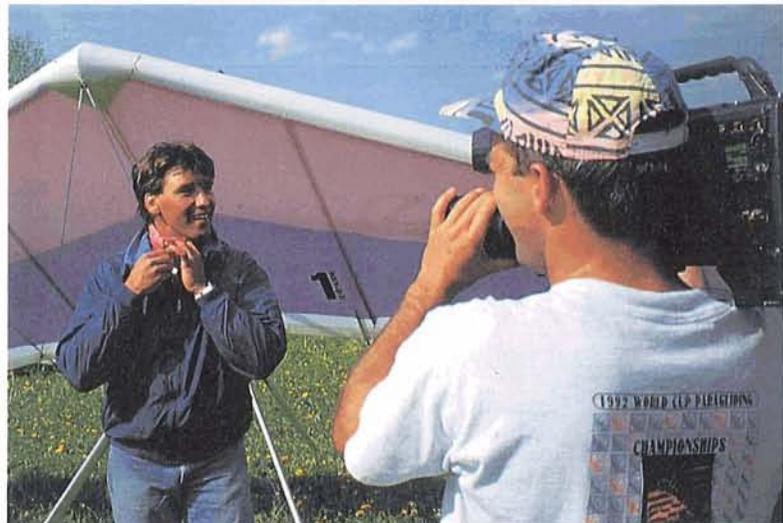
Wer allen Widrigkeiten in der Luft getrotzt hatte, der mußte erst noch der Versuchung der berühmtberüchtigten brasilianischen Nacht im Bierzelt widerstehen. Eine Sambaband mit original brasilianischen Tänzerinnen verführte einige Piloten zu längerem Bleiben und schwerem Kopf am nächsten Tag.

Nach dem vierten Tag führte Bob noch mit zwei Punkten vor Manfred Ruhmer und das Wetter schien Bob den Titel zu gönnen. Nach dem Durchzug einer Kaltfront war für Samstag noch schlechtes Wetter vorhergesagt und für Sonntag schon die Siegerehrung angesetzt. Nun hielt sich der Samstag einfach nicht an die Wetterprognose, sondern präsentierte sich strahlend schön, was Bob einen der beiden Titel kostete. Manfred Ruhmer flog auf dem Kurs Alpspitze — Buchung und zurück volles Risiko, nach dem Motto: »Alles oder nichts« und gewann. Bob sicherte sich souverän den Ligasieg und damit den Titel »Deutscher Meister 1993«.

Zur Krönung dieser gelungenen German Open spielten die »Diamonds« im Zelt ganz groß auf, die Ballet-Einlagen mancher Piloten auf Tischen und Bänken waren sehenswert.

Besonderer Dank gilt den Helfern, die fast Tag und Nacht im Einsatz waren und natürlich den »Allgäuern« mit ihrem großen Vorsitzenden »Momme«. Der Nachteil einer so perfekten Organisation ist, daß die »Allgäuer« wohl bald wieder eine »German Open« am Hals haben, oder findet sich vielleicht ein Verein, der sich einmal in der Organisation einer Meisterschaft versuchen möchte?

Ralph Striewski



Der deutscher Meister im Drachenfliegen: Seriensieger Bob Baier

■ Das dritte Mal in Folge hat nun Bob Baier die Liga gewonnen. In den vergangenen Jahren gab es im Drachenflugsport den Liga-Sieger und daneben den Deutschen Meister. Es stellte sich die Frage: welcher Titel ist mehr wert? Mit Änderung der Sportordnung am Anfang des Jahres 1993 ist Klarheit geschaffen. Den Titel Deutscher Meister erringt der Sieger der Liga. Bob Baier ist Deutscher Meister 1993.

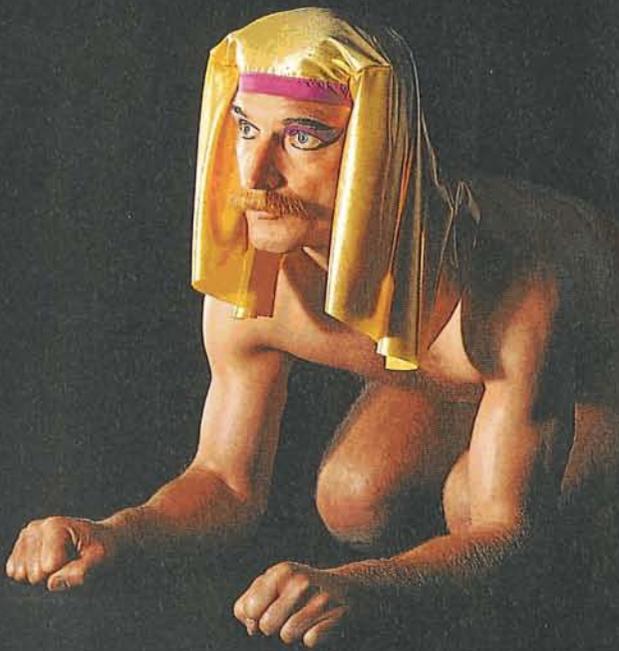
In der Liga fliegen die absoluten Spitzenpiloten die Deutsche Meisterschaft miteinander aus. Denn die besten Pilotinnen und Piloten der Landesmeisterschaften steigen durch ihre Teilnahme bei der German Open in die Liga auf. Fliegen sie dort besser als die Ligapiloten, die ab Liga-Rang 25 liegen, erhalten sie deren Ligaplatz. Ein weiterer Weg in die Liga führt über den Junior Challenge Wettbewerb und über den Streckenflugpokal. Das Liga Er-

gebnis ist besonders aussagekräftig, denn mehrere Ligatermine werden über das Jahr verteilt, um unserem unbeständigen Wetter möglichst viele Durchgänge abzutrotzen. Im Jahr 1993 kamen bei den Drachenfliegern 6 Durchgänge zustande, geflogen in Sillian und am Tegelberg, dort im Rahmen der German Open.

Wem es gelingt, an die Spitze eines solch anspruchsvollen Wettbewerbs zu fliegen, bei dem leistungsstarken Teilnehmerfeld, in verschiedenen Fluggeländen und bei unterschiedlichen Wetterlagen, dem gebührt Respekt und Bewunderung.

Bob hatte schon in den 80er Jahren zweimal die Liga gewonnen. Bob Baier, »der Ausnahmepilot«, wurde er damals in der Fachpresse betitelt. Welchen Terminus der Superlative wählt man nun?

SPHINX



DER VORSPRUNG.

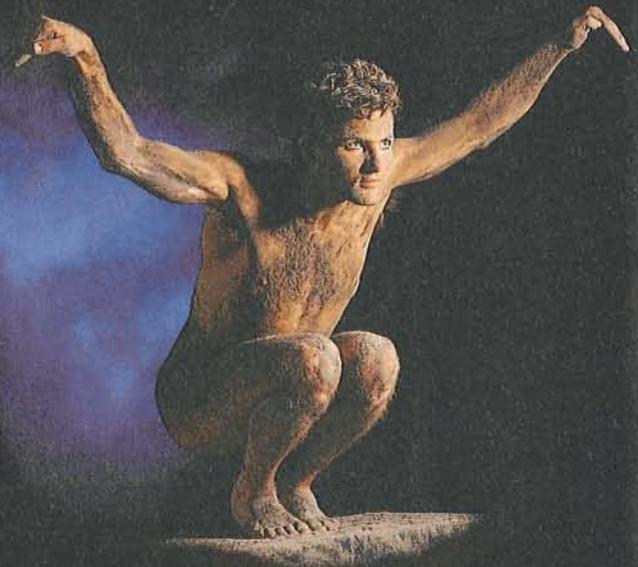
NOVA

NOVA, A-6020 Innsbruck, Bernhard-Höfel-Str. 14, Tel. 0512/361340
SPORTS LINE, CH-6403 Küsnacht, Industriezone Fänn, Tel. 041/814144
SCHLAGER & STROBL, D-8196 Eurasburg, Gasteig 4, Tel. 08179/1081

PHÖNIX

125/128

Foto: Studio Lumprechter, Wattens • Modell: Mike Küng



DER VORSPRUNG.

NOVA

GÜTESIEGEL:
DHV 2, SHV alles A

Den PHÖNIX können Sie ab sofort in Ihrer Flugschule testen!

NOVA, A-6020 Innsbruck, Bernhard-Höfel-Str. 14, Tel. 0512/361340
SPORTS LINE, CH-6403 Küsnacht, Industriezone Fänn, Tel. 041/814144
SCHLAGER & STROBL, D-8196 Eurasburg, Gasteig 4, Tel. 08179/1081



Foto: Christine Pfeiffer



Der Sieger Bernhard Koller

German Open Paragliding



Samstag, der 29. Mai 1993, Thurnthaler Südstart, 12.40 Uhr, die Thermik hat bereits eingesetzt, jede Menge Platz für die Schirme der 84 zur German Open angetretenen Piloten; trotzdem bricht auf das kleine Wörtchen »go!« aus dem Munde von Wettkampfleiter Wolfgang Gerteisen hektisches Startchaos aus. Alle wollen möglichst schnell in der Luft sein und die Zeit, die bei diesem ground-started-race ab Öffnung des Startfensters für alle gleichzeitig zu zählen beginnt, optimal ausnützen. Nicht allen gelingt dies, einige scheitern an ihrer Nervosität, andere müssen feststellen, daß sie vielleicht doch öfters Rückwärtsstarten üben sollten.

Trotz alledem bildet sich bald ein bunter Pulk über dem Startplatz, der

für die Zuschauer schöner aussieht, als er sich anhört, denn nicht wenigen Piloten ist es darin zu eng und sie tun dies lautstark kund. Doch es dauert nicht lange, bis die ersten die Wolkenbasis erreichen und wegfliegen.

Die Piloten bemühten sich nun das Tagesmotto »race« zu verwirklichen. Der Schnellste flog die 45,5 km Zielrück-Aufgabe mit Wendepunkt Hochsteinhaus (bei Lienz) dann auch in 2 Stunden und 7 Minuten. Der Tagessieger war der einzige nicht Ausländer, Christian Heinrich aus Österreich, denn da sich kein Ausrichter in Deutschland fand, mußte die German Open dieses Jahr in Sillian ausgetragen werden. Spannend war der Endanflug der ersten Piloten allemal, denn schließlich folgten dem Gewinner mit zwei Minuten Abstand Richard

Berkmann und mit fünf Minuten Hannes Weininger. Insgesamt überflogen 32 Piloten die Ziellinie, die letzte Pilotin benötigte allerdings über 3 Stunden und 40 Minuten.

Nachdem von den vier geplanten Wettkampftagen der erste bereits im Vorfeld wegen schlechten Wetters abgesagt wurde, war man mit diesem geflogenen Durchgang recht zufrieden.

Der nächste Tag sollte aber leider nicht so reibungslos und erfolgreich verlaufen. Bereits sehr früh am Vormittag blies den aufbauenden Piloten ein recht kräftiger Westwind um die Nase. Wettbewerbsleitung und Liga-Ausschuß ließen sich deshalb aus Sicherheitsgründen mit der Entscheidung, die Piloten auf Strecke zu schicken noch Zeit. Gegen Mittag nahm dann zwar der star-



Foto: Klaus Truchler

Massenstart

ke Wind ab, jedoch die abschwächende Bewölkung zu. Die Aufgabe wurde gestellt: ein 63 km Zielflug nach Greifenburg. Obwohl kein Race ausgeschrieben wurde, sondern Minimalzeit angesetzt war — also keine Startheftik nötig gewesen wäre — blieb diese auch diesmal nicht aus. Ein unglückliches Ende nahm dies dann auch für den Ligapiloten Hannes Weininger, der sich, vom Start Helfer in einer Ablösung zu früh losgelassen, das Wadenbein brach. Der angeforderte Rettungshubschrauber war dann der Anlaß, mit dem Schließen des Startfensters auch den Durchgang abbrechen.

Die durch diesen Tag etwas gedämpfte Stimmung unter den Piloten sackte mit dem nächsten Durchgangstag völlig ab.

In guter Absicht bemühte man sich noch einen Durchgang für die Wertung der German Open zu fliegen. Trotz Wassersäcken am Himmel und bereits einsetzenden Regenschauern im gut einzusehenden Gailtal wurde ein 43 km Ziel-Rück-Flug in Minimalzeit ausgeschrieben. Erreichen sollte das Ziel an diesem Tag keiner. Ein Grund dafür sind sicherlich die etwas irregulären Flugbedingungen an diesem Tag: einige



Foto: Christine Pfeiffer

Briefing

Piloten berichteten von hervorragendem Steigen im Regenschauer, andere wiederum konnten Wind von vorne und gut angestrahltem Untergrund in der Sonne kein Fuzzelchen Steigen mehr abgewinnen. Flexibilität, um sich in diesen Bedingungen zurechtzufinden bewiesen Hagen Mühlich, der 35,45 km flog, Bernhard Koller mit 33 km, Christoph Burger und René Petersmann mit jeweils 32,5 km.

Nach zwei gewerteten Durchgangstagen ist der junge Allgäuer Bernhard Koller Gewinner der German Open. Daß er diesen Titel gerechtfertigt trägt, beweist auch sein 1. Platz in der Liga, dessen Vorsprung er mit diesen zwei Durchgängen noch ausbauen konnte. Zweiter ist Hagen Mühlich, der sich auch im Ligaergebnis verbessert hat. Den dritten Platz belegt, wie auch schon im letzten Jahr, Christoph Burger.

Die German Open hat beim Gleitschirmfliegen die Liga-Saison noch nicht abgeschlossen. Weitere Liga-Durchgänge, und damit die Entscheidung über den deutschen Meister, standen bei Redaktionsschluß noch aus.

Christine Pfeiffer



1. Bernhard Koller	UP-Katana FR	1885
2. Hagen Mühlich	UP-Katana FR	1865
3. Christoph Burger	Edel Rader	1757
4. Heinz Held	Edel Rader	1645
5. Rene Petersmann	Edel Racer	1613
6. Stephan Hüglin	Prisma	1541
7. Richard Berkmann	Edel Racer	1524
8. Johann Plenagel	Nova	1489
9. Klaus Günter Eberle	UP-Katana FR	1474
10. Ernst Strobl	UP-Katana FR	1390
11. Burkhard Martens	Finesse 29	1350
12. Daniela Anke	UP-Katana FR	1318
13. Arno Herms	UP-Katana FR	1314
14. Stefan Traut	Prisma	1279
15. Christian Blum	Prisma	1187
16. Toni Bender	Nova	1144
17. Gerhard Depner	Delta Fly	1128
18. Christoph Kirsch	Edel Racer	1067
19. Jürgen Gaudera	Nova	1007
20. Christian Heinrich	Nova	1000
21. Barbara Lacroust	Edel Racer	996
21. Peter Helm	Edel Racer	996
23. Harald Buntz	Nova	990
24. Hannes Weininger	Nova	974
25. Joachim Torn	ITV Atiks	943
26. Sepp Reiser		901
27. Wolfgang Frenzel	Nova	892
28. Thomas Hayder	ITV Atiks	847
29. Fred Karbstein	Nova	844
30. Rudolf Barucha	UP-Katana FR	831

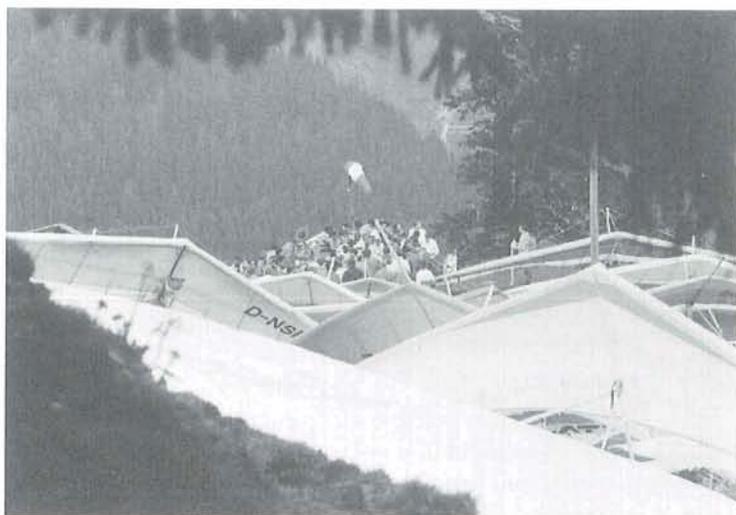
Streckenfliegen und Außenlandungen, jeder von uns hat da schon seine Erfahrungen mit der Landwirtschaft gemacht. Je näher an einem Fluggebiet, um so sensibler reagieren manche Landwirte auf ungebetene Gäste aus der Luft. Unvergessen ist mir der Ausspruch eines Almbauern, der ganz ernst sagte: »Jedes Jahr was anderes, was uns kaputt macht, zuerst war Tschernobyl und jetzt kommen die Gleitschirmflieger«. Diese Worte und andere in den Ohren, versuchte ich verzweifelt, wieder Höhe zu machen, sah ich doch den Bauern auf seine Mistgabel gestützt, wie er mich aufmerksam beobachtete. Von den Bergen vor der Überentwicklung flüchtend, war ich ins Flachland rausgeflogen, aber auch die Angst vor Diskussionen und Ärger löste nun keine Thermik mehr aus. Kaum stand ich am Boden, ich hatte mich extra bemüht, auf der geteerten Straße zu landen, schon stürzte der Bauer auf mich zu. Seine Reaktion war nun allerdings ganz anders als befürchtet. Der Bauer war von meinem geräuschlosen Fluggerät ganz begeistert und als er mir dann endlich glaubte, wo ich herkam, wurde ich ins Auto verfrachtet und von der Bäuerin wieder zu meinem Startberg gefahren!



Die Wetterwerte dieses Frühjahrs ermöglichten nicht nur schöne Streckenflüge, sondern führten durch die extreme Hitze am Boden und den vielen Schnee in den Hochlagen zu extremen Steigwerten. Torsten Hahne, der Deutsche Meister 1992, war eines der Opfer dieser ungewöhnlich starken Frühjahrssturbulenzen. Marschierte er doch fertig eingehängt mit dem Schirm gebündelt über der Schulter zum Startplatz. Eine Monsterablösung, hoffentlich die einzige des Jahres, riß ihm den Schirm aus den Händen, spiralete ihn ca. 150 m mit eingeklapptem Segel über den Gipfel. Trotz ausgekugelter Schulter brachte Torsten dann sein Gerät zumindest soweit unter Kontrolle, daß er zum Landeplatz fliegen konnte und von dort ins Krankenhaus transportiert wurde. Das Ganze geschah nun nicht irgendwo in Südfrankreich oder in der Wüste, sondern am thermisch eher zähen Wallberg und nicht am 1. April, sondern ist wirklich wahr. Dies zeigt, daß gute Thermik manchmal für uns Stoff-Flieger zu gut sein kann. Vielleicht sollten wir uns damit abfinden, daß es an solchen Tagen besser ist, nur vormittags oder abends zu fliegen und die Hammerphase lieber den stabileren und schnelleren Fluggeräten überlassen.

Ging Torstens Unfall noch relativ gut aus, erwischte es Toni Bender wesentlich härter. Er hatte sich beim Fliegen in Monaco mit dem Abstand verschätzt und sehr schmerzhaft feststellen müssen, daß die Lehrbuchweisheit, »am Hang wird geachtet, über dem Gipfel gekreist«, zwar nicht gerade praxisnah, aber gesundheitsfördernd ist. Im Krankenhaus von Nizza wurden sein Beckenbruch und eine Gefäßverletzung nicht erkannt, seine Schmerzen als Hysterie abgetan. Nur durch eine gerade noch rechtzeitige Verlegung in ein Münchner Krankenhaus und die richtige Behandlung dort konnten bleibende Schäden gerade noch verhindert werden. Da sich solche Unfälle häufen, hier der Rat vor allem auch an die Flugspezl'n und Begleiter: Scheut keine Mühe und Kosten, den Verunfallten in eine deutsche Spezialklinik zu bringen. Die ärztliche Versorgung scheint inzwischen nicht nur in exotischen Ländern, sondern leider auch teilweise bei unseren mediterranen Nachbarn katastrophal zu sein.

Ein recht interessanter Test von Intermediate-Schirmen war vor kurzem in der Zeitschrift Gleitschirm. Mit dem Editorial in diesem Heft hat der Redakteur zwar den Nagel auf den Kopf getroffen, trotzdem bleiben mir zwei Fragen. Die erste unwichtigere: Ein ungelöstes Problem im Gleitschirmbau scheint das Testen der Rucksäcke zu sein. Das gleiche Modell erhielt von der Testcrew alle Noten von »sehr gut« bis »ungenügend«. Nicht die Gleitschirme sind die Herausforderung der Segelmacher, sondern die Packsäcke. Vielleicht wäre es besser, nicht die Schirme in verschiedenen Varianten herzustellen, sondern die Käufer lieber in sechs verschiedenen Packsackvariationen wählen zu lassen. Die zweite wichtigere Frage scheint mir die zu sein: Was ist eigentlich ein Intermediate? Definieren das die Hersteller? Sind das solche Geräte, die Hochleister werden sollten, aber dafür zu schlecht fliegen? Ich hatte nun immer gemeint, daß Intermediate-Gleitschirme solche sind, die bei weitgehend problemlosem Handling und Sicherheitseigenschaften gute Flugleistungen bringen. Da aber bei mehreren der vorgestellten Geräte in diesem Test die ACPUL-Note C (ohnehin selten vergeben) dabei war, bin ich doch etwas verunsichert. C heißt doch meines Wissens, daß der Pilot bei Kappenstörungen aktiv eingreifen muß. Aber gerade das sollte bei Schirmen zum Genußfliegen nicht nötig sein. Da ist es bei einem DHV-Gütesiegel schon viel einfacher: Alles was über der Note 2 liegt, erfüllt die Sicherheitskriterien der »Intermediate Klasse« nicht.



**Drachen-Bayerische
in Immenstadt:
Warten auf die
Thermik**

Norddeutsche Meisterschaft im Drachenfliegen

Die Hamburger Drachenflieger richteten für die Bundesländer Hamburg, Bremen und Schleswig-Holstein die Norddeutsche Meisterschaft auf dem Flugplatz Neustadt-Glewe in Mecklenburg-Vorpommern aus. 26 Piloten flogen nach zwei wegen Regen und Sturm abgesagten Durchgängen ein 44 km entferntes Ziel an, den ehemaligen Agraflugplatz Raguth. Thomas Schwalenberg segelte mit seinem Foil als Einziger an diesem Tag über die Ziellinie, gefolgt von Johann Kenst und Herbert Drees, die nur 4 km zu kurz kamen. Der nächste Durchgang blieb ungültig, da nicht genügend Teilnehmer die Mindeststrecke schafften. Der dritte Durchgang hatte dieselbe Aufgabenstellung wie der erste, diesmal fanden sich 6 Piloten im Ziel ein, wobei Ligapilot Ralf Giering nach dem Zielfoto gleich zu einem freien Streckenflug »durchstartete«.

Ergebnisse	Gerät	Punkte
1. T. Schwalenberg	Foil	1762
2. H. Drees	Laser	1249
3. R. Giering	XS	1183
4. Johann Kenst	—	955
5. H. Benecke	—	921
6. T. Fischer	Zephir	869
7. H. Wilms	CS	850
8. B. Hoyer	Zephir	831
9. B. Grabisch	GTR	735
10. F. Böer	Magic	721

Internationale Bayerische Meisterschaft im Drachenfliegen

Vom 29.4. bis 2.5. fand dieses Jahr die Bayerische Meisterschaft, an der 84 Piloten teilnahmen, in Immenstadt im Oberallgäu statt. Wie so oft bei Wettbewerben zeigte sich das Wetter von seiner charmantesten Seite, die den Aufgabenstellern ziemliche Nerven gekostet haben dürfte. So war am Donnerstag ein Dreieck in die Oberstdorfer Berge geplant, welches jedoch wegen des zunehmenden Ostwinds in einen 34 km langen Ziel-Rückkehrflug nach Sulzberg in Österreich geändert wurde. Diesen Durchgang gewannen Bob Baier und Sepp Singhammer, die sich nach umrundeter Wende noch 10 km gegen den Wind gekämpft hatten. Am Freitag wurde, nachdem

in den Bergen schon in der Früh die Türme hochgeschossen, die Aufgabe ins Flachland gelegt. Ein 44 km flaches Dreieck über Weitnau nach Kempten und zurück, welches Ralph Striewski vor Holger Bolz und Karl Völkl umrundete, brachte die Entscheidung. Da die Südostströmung immer feuchtere Luft heranzuführte, kam es am darauffolgenden Tag schon relativ früh zu Schauern und Gewittern, weshalb kein Wertungsdurchgang mehr zustande kam. Der Sonntag wurde für einen mit 100,- DM dotierten Punktlandewettbewerb genutzt. Den gewann kurioserweise der Letzte der Ergebnisliste, der seinen »Trostpreis« postwendend gegen einen Bungee-Sprung eintauschte.

Der neue Bayerische Meister heißt somit Holger Bolz vom Mittag-Team, der seinen Heimvorteil souverän ausnutzte und sich über eine Siegerprämie, gesponsert von der Firma Dethleffs Caravans, freuen darf.

Frank Gammel

Ergebnisse	Gerät	Punkte
1. H. Bolz	TRX	1482,0
2. P. Schüller	AT	1387,7
3. B. Baier	Desire	1381,3
4. S. Singhammer	XS	1371,7
5. R. Striewski	Blitz	1340,4
6. F. Schüller	Blitz	1338,8
7. K. Vogel	Kiss	1328,1
8. F. Gammel	XS	1318,8
9. D. Schweiger	Laser	1222,6
10. B. Hauber	AT	1219,5



Rheinland-Pfälzische Drachenflugmeisterschaft

In Neumagen-Dhron begann schon fast traditionell die diesjährige Landesmeisterschaft der Drachenflieger. Ebenso fast traditionell wurde sie in Serrig/Hamm mit 36 Teilnehmern (im Vorjahr 60), darunter 3 Frauen, abgeschlossen.

Die Überraschung nach dem 1. Durchgang war perfekt, als Hermann Justen mit seinem Tagessieg den Landesmeister »alter Tage« Michael Kiefer, noch an der Führung hindern konnte. Silvia Junker, die bereits 3-fache Landesmeisterin, wahrte einen deutlichen Abstand zu den Mitbewerberinnen um die Krone. Sie gab mit dem 7. Platz des 1. Tages einen guten Einstand. Das ausgeschriebene 45 km Dreieck wurde von keinem Teilnehmer vollendet. Die Erwartung war demnach an den zweiten Tag um so größer. Umzug nach Serrig, Wetter gut, Spannung groß! Wer schafft es, das 54 km Dreieck Serrig – Kell – Uni Trier? Nur 14 von den 36 Teilnehmern konnten das Startgelände verlassen und die vorgegebene Flugroute beginnen. Nur 6, aber eben die Besten, schafften einen Großteil der anspruchsvollen 2. Hälfte des Dreieckskurses. Wolfi Marx mußte erschöpft 3 km vor dem Ziel zu Boden. Michael Kiefer (Landesmeister 1990) und Stefan Thieser schafften als einzige diese anspruchsvolle Aufgabe und begannen so die Historie weiterer und immer größerer Dreiecksflüge in unserer Region. Damit sicherten sich beide auch die Führung in der Endwertung.

Peter Paul Rother



Foto: Peter Paul Rother

Der Rheinland-Pfälzische Meister Michael Kiefer

Ergebnisse	Gerät	Punkte
1. M. Kiefer	Milan	748,8
2. S. Thieser	Thalhofer	672,4
3. W. Marx	Zephir	583,2
4. H. Justen	Milan	575,7
5. A. Müller	AT	427,2
6. M. Huppert	Kiss	356,1
7. S. Junker	K2	325,6
8. D. Rebel	Vega	315,5
9. P. Müller	AT	288,6
10. G. Stratmann	AT	202,2

Neue FAI-erkannte Welt-Rekorde

Drachen

Freie Strecke auf geknickter Bahn 412,56 km
Mark Gibson, USA, am 31.7.92 im Owens Valley

Gleitschirm

Höhengewinn 3671 m
Sean Dougherty, CAN, am 19.8.92 im Owens Valley

Freie Strecke 283,85 km
Alex François Louw, SA, am 31.12.92, South Africa

Freie Strecke auf geknickter Bahn 252 km
Robbie Whittall, UK, am 22.1.93 in South Africa

Ostdeutsche Meisterschaft im Drachenfliegen

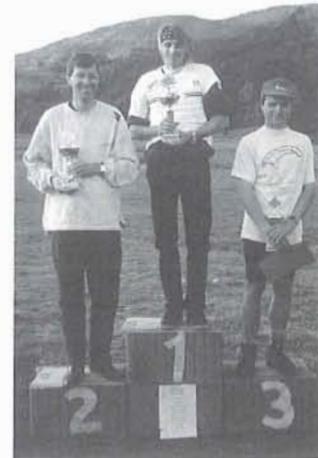
Zur Ostdeutschen Meisterschaft hatten sich 14 Teilnehmer gemeldet. Als Austragungsgelände wurde Sillian/Österreich gewählt. Dort kam wegen Schlechtwetter nur ein Durchgang zustande. Wer von Berlin bis Sillian reist, scheut sich offensichtlich nicht davor, gleich weiter nach Ruhpolding zu fahren, wenn dort die Wetteraussichten besser erscheinen. Dank der Hilfe des Ruhpoldinger Vereins konnte die Ostdeutsche zwei weitere Durchgänge dort absolvieren: Eine 41-km-ZR-Aufgabe und ein 76-km-Dreieck, das jedoch wegen erneuter Wetterverschlechterung nicht vollendet wurde.

Jochen Reinhardt holte mit seinem Pamir knappe 18 Punkte mehr als der zweitplatzierte Ulrich Schneider, der jedoch nicht traurig zu sein brauchte. Er hatte eine Woche zuvor, am 1. Mai, einen dokumentierten 210-km-Flug aus der Winde und damit den ersten Flug in Ostdeutschland über 200 km gemacht.

Ergebnisse	Gerät	Punkte
1. J. Reinhardt	Pamir	1125,2
2. U. Schneider	Combat 1	1107,1
3. H. Kirchhoff	Blitz 155	955,6
4. A. Becker	Combat 2	904,1
5. G. Büchl	Combat 2	478,9
6. A. Baudendistel	Combat 1	317,4
6. P. Hoffmann	Zephir CX	317,4
6. J. Lozek	Kiss	317,4
6. H. Maek	Saphir 17	317,4
6. P. Zielonkowski	Rumour	317,4



Startplatz Treh



Die Besten: 1. Harry Buntz, 2. Klaus Günter Eberle, 3. Stephan Hüglin

Erste Baden-Württembergische Gleitschirm-Meisterschaft international

Es ist ein grauer Novembertag Ende 92. Die Mitglieder des Gleitschirmclubs Colibri Freiburg nutzen die fluglose Zeit, um sich durch den Teamchef der Gleitschirm-Nationalmannschaft, Wolfgang Gerteisen, über den Wettkampfsport informieren zu lassen. Faszinierend sind seine Berichte über die EM in Slowenien oder das Weltcup-Finale im Owens Valley. Aber auch die Klage, daß es gerade beim Gleitschirmfliegen noch am »Wettbewerbsmittelbau« fehlt, ist zu hören. So ist die Bayerische Meisterschaft der einzige Qualifikationswettbewerb zur German Open.

Da sollte, da müßte man doch ... eine BaWü ausrichten! Nun, das ist leicht gesagt für einen Club mit gerade mal 60 Mitgliedern und ohne eigenes Fluggelände. Aber der Gedanke läßt uns nicht mehr los. Die ersten Anfragen bei den Verantwortlichen im nahegelegenen Elsaß sind vielversprechend. Ewald Wittenauer, Chef von Aerotec, will seine Infrastruktur zur Verfügung stellen, Jean-Michel Delcourt, Vorsitzender des Club Eurotec, die Kontakte zu den französischen Behörden knüpfen und zusammen mit Wolfgang Gerteisen als Wettkampfleiter fungieren.

Donnerstag, 13.05.93, 12.00 Uhr: Point Of No Return. Der Anrufbeantworter ist besprochen: »Die 1. Internationalen Baden-Württembergischen Meisterschaften im Gleitschirmfliegen finden wie vorgesehen vom 14. — 16.05.93 im Fluggebiet Oderen/Elsaß/Frankreich statt«.

Die Teilnehmerzahl hat sich zwischenzeitlich auf 56 Teilnehmer — darunter 10 Franzosen und 1 Schweizer — erhöht. Die fünfmonatigen Vorbereitungen sind abgeschlossen. Der Wettbewerb stimmt optimistisch.

Labile Luftschichtung, tiefe Wolkenbasis, vereinzelt Gewitter, starker böiger Wind, Durchzug einer Kaltfront: Das

Wettergeschehen am Freitag und Samstag ist schnell beschrieben. Am späten Abend sind zwar jeweils Freiflüge möglich, Wertungsdurchgänge kommen aber nicht zustande. Die Stimmung bei Piloten und Organisatoren ist trotzdem bombig. Liegt das an der freundlichen Atmosphäre im Flugzentrum Aerotec, an den Lunchpaketen oder den Wetteraussichten für Sonntag?

Sonntagmorgen. Bereits um 9.00 Uhr zeigt der Himmel eine ausgeprägte Quellwolkenbildung. Alles deutet auf eine schnelle Überentwicklung hin. BaWü ade? Ein Anruf beim Flughafen Basel-Mulhouse zerstreut die Bedenken. Durch die Zufuhr trockener Luftmassen wird die Vertikalentwicklung gebremst, Überentwicklungen sind nicht zu erwarten. Am Startplatz Treh bestätigt sich die Prognose und das Fluggebiet zeigt sein wahres Gesicht als Thermikparadies. Wettkampfleitung und Pilotensprecher verfahren nach der Devise, je besser die Bedingungen, desto anspruchsvoller die Aufgabenstellung. Angesagt ist ein Streckenflug über 42,2 km in Minimalzeit. Die Wendepunkte Batteriekopf, Ferme Auberge Gustiberg und Grand Ballon sind so gewählt, daß zwei Talquerungen erforderlich sind. Besonders die Strecke Gustiberg — Grand Ballon mit acht Kilometer Talweite erfordert von den Piloten volle Konzentration. Sieben Piloten meistern schließlich diese Hürde und überfliegen die Zeitlinie im Flugzentrum Aerotec. Der Sieger, Harry Buntz, benötigt gerade 2:04:19 h. Klaus Günter Eberle liegt nur 34 Sekunden zurück. Das Colibri-Mitglied Stephan Hüglin landet auf dem dritten Platz.

Ein offizielles Ergebnis kam nicht zustande, da der von der Sportordnung geforderte zweite Durchgang fehlte.



Erste Hessische Gleitschirm-Meisterschaft

Ein Anfang ist gemacht. Parallel zur Hessischen im Drachenfliegen fand in Kärnten die 1. Hessische Gleitschirmmeisterschaft statt. 11 Teilnehmer flogen einen schönen Wettbewerb, der nächstes Jahr seine Fortsetzung erleben soll. Den Meistertitel holte Bernd Weitzel nach zwei Durchgängen.

Ergebnisse	Punkte
1. B. Weitzel	910,0
2. G. Bacher	721,8
3. B. Grunewald	683,1
4. C. Stumpf	561,3
5. W. Kerner	420,2
6. J. Schneider	387,4
7. H. Dubau	300,0
8. M. Faulhaber	271,3
9. L. Lang	184,2
9. P. Otto	184,2

Drachen Ba-Wü fiel Gewitter zum Opfer

79 Teilnehmer aus Baden-Württemberg versammelten sich guter Dinge im Tannheimer Tal am Neunerköpfl, um die Meisterschaft auszufliegen und sich für die German Open zu qualifizieren. Aber Überentwicklung, Blitz und Donner verhagelte die freudige Erwartung. Da nur ein gültiger Durchgang zustandekam, konnte kein neuer Meister gekürt werden, mindestens zwei gültige Durchgänge wären dafür erforderlich gewesen. Die Nominierung für die German Open wurde anhand der Ergebnisliste des einzigen geflogenen Durchgangs vorgenommen.

Hessische Meisterschaft im Drachenfliegen

Nach drei anspruchsvollen Durchgängen in Kärnten mit Startplatz Emberger Alm flog der 18-jährige Marc Eigenmann seinen SP 11 an die Spitze des Starterfeldes von 32 Piloten. Marc gilt als vielversprechendes Nachwuchstalant, er stammt aus einer Segelfliegerfamilie. Auch sein Bruder Frank war bei der Hessischen Meisterschaft erfolgreich, er belegte Platz 3 nach Peter Ocklenburg.

Ergebnisse	Gerät	Punkte
1. M. Eigenmann	SP 11	2709,0
2. P. Ocklenburg	Kiss	2527,3
3. F. Eigenmann	Spectrum	2490,3
4. P. Klein	Bullet C	2466,4
5. W. Schurr	Blitz	2428,6
6. F. Nazario	K 2	2196,0
7. S. Boller	Kiss	2084,5
8. H. Lotterle	Zephir	1851,7
9. L. Etz	Foil	1842,2
10. P. Kaltenhofer	Kiss	1812,4



Die Sieger bei der NRW-Meisterschaft, vorne: 1. Detlef Meier (3.v.l.), 2. Frank Notzon (4.v.l.), 3. Christoph Mittmann (1.v.l.)

NRW-Meisterschaft der Drachenflieger

Am 23.4.93 trafen sich bei Rekordbeteiligung 46 Teilnehmer am Fluggelände an der Wittekindsburg, Höhendifferenz 190 m. Optimistisch war als Zielflug der Segelflugplatz Hoya mit 64 Flugkilometern ausgeschrieben. Frank Notzon schaffte diese Aufgabe, während Christoph Mittmann kurz vor dem Ziel »verhungerte« und sein Gerät über die Ziellinie tragen mußte. Der 2. Wettkampftag bescherte den Piloten nicht den von den Wetterfröschen versprochenen Südwind, also mußte wie in den Vorjahren auf das Ostgelände in dem 100 km entfernten Höxter ausgewichen werden. Damit man wenigstens doch noch etwas vom Wiehengebirge zu sehen bekam, wurde ein Zielflug zum Landeplatz an der Wittekindsburg ausgeschrieben. Und hier schlug der Newcomer Detlef Meier (»Yeti«) zu und erreichte als einziger das Ziel.

Vorangegangen war ein stundenlanges Soaren am engen Startplatz mit Warten auf den richtigen (und einzigen) Bart des Tages. Nur wer die Nerven hatte, auf engstem Raum seine Aufwindhöhe von max. 100 m über Start zu halten, schaffte den Einstieg. Andere Piloten gaben entnervt auf. Flachlandfliegen bedeutet eben, daß man in 10 Sekunden Startüberhöhung haben muß oder man steht in 2 Minuten auf der Landwiese.

Peter Bork

Ergebnisse	Gerät	Punkte
1. D. Meier	Sensor	1259
2. F. Notzon	K 4	1227
3. C. Mittmann	Sensor	1091
4. R. Goeke	K 4	1028
5. P. Bork	XS 155	962
6. H. Henning	Pamir	926
7. G. Thomas	Rumour	835
8. D. Eichhorn	XS 155	763
9. J. Richter	Magic	743
10. T. Wullkopf	XS 155	732

Kein bayerischer Gleitschirm-Meister

Sillian, Lenggries, Immenstadt. Den Teilnehmern der diesjährigen Bayerischen Meisterschaft wurde ein wirklich buntes Programm geboten. Freitags Sillian im Regen, sonntags Lenggries im Nebel und eine Woche später das Allgäu im Gewitter.

Die bayerischen Vereine und Geländehalter hatten noch im Vorfeld an der Ausrichtung einer Bayerischen Meisterschaft kein Interesse gezeigt; lediglich der Werdenfelser Club hatte einer Austragung am Wank zugestimmt, sie scheiterte aber am schlechten Wetter und den Wankbahn-Betriebsferien.

Der Start der »Bayerischen« im Osttiroler Sillian, wo Pepi Gasteiger das Gelände angeboten hatte, fiel ins »Wasser«. Der Lenggrieser Club mit dem Brauneck sprang ein. Nach einem kleinen Durchgang am Samstag, mit Lokalmatador Ernst Strobl als Sieger, wollte sich am Sonntag der Startplatz erst gar nicht mehr zeigen. Dabei sollte es bleiben, der für eine offizielle Meisterschaft erforderliche zweite Durchgang kam nicht zustande, siehe »Wettkampf im Gewitter«.

Wettkampf im Gewitter

Dritter und letzter Anlauf am Mittagberg in Immenstadt. Thermik gut. Wolkenbasis 2.500 m. Wolkenobergrenze 11.000 m. Die Aufgabe sollte über Oberstdorf und Hindelang nach Immenstadt zurückführen. Letzte Landung gegen 15.30 Uhr. Nur die Entwicklung der Cb's hielt sich dummerweise nicht so ganz an diesen Zeitplan.

In diesem Zusammenhang sei es angebracht, eine kleine Exkursion in das Tierreich zu machen und über »Lemminge« zu reden. Lemminge sind kleine pelzige Tierchen, die sich in einer Art Massenpsychose zum gemeinsamen Suizid in den Abgrund stürzen. Der Grund dafür ist letztlich nicht geklärt, aber Übervölkerung scheint eine Ursache zu sein. Nun kann man diesen Tieren nicht unbedingt ihren mangelnden Verstand vorwerfen; uns Piloten leider manchmal schon. Besonders im Wettbewerb, aber nicht nur da, scheint der Trieb, Fliegen oder Gewinnen zu wollen, die Überhand über die Ratio zu gewinnen. Cumulonimben werden dann zu »gut entwickelten Wolken auf der anderen Talseite«; Föhnmauern zu »Feuchtigkeit am Alpenhauptkamm«. In gefährlichen Wettersituationen wie Föhn, Frontannäherung oder Gewitter scheinen andere Piloten, die auch noch in der Luft sind, eine Art psychologische Lebensversicherung darzustellen. (Wenn die noch fliegen,



Foto: Christine Pfeiffer

Lenggrieser Brauneck

dann kann ich auch noch.) Als ob es gemeinsam in der Front oder der Cb irgendwie ungefährlicher wäre. Herdentrieb dieser Art hat aber leider schon oft genug zu Unfällen und Tragödien geführt.

Am Mittagberg stellte sich die Situation dann auch in dieser klassischen Konstellation dar. Über dem Mittag und dem Weiher-Kopf je ein Prachtexemplar einer Cb, die einem bei bloßer Betrachtung in einem meteorologischen Bildatlas bereits die Haare zu Berge stehen läßt. Aber alle, oder besser fast alle, fliegen weiter. Teilweise bis zu einer Basis, die man durchaus als »kraken-tinten-schwarz« bezeichnen kann. Es ist schließlich Wettbewerb, und die da vorne fliegen schließlich auch noch. Selber bin ich auch noch in der Luft, obwohl mir laufend Horrorvisionen von Gewitterfronten und fünf toten Drachenfliegern durch den Kopf gehen. Als ich schließlich — eher zu spät als zu früh — landen gehe, weil ich mir vor Angst fast in die Hose mache, sehe ich eine ganze Reihe furchtloser Piloten noch an der Wolkenuntergrenze Richtung Ziel segeln. Einen kurzen Moment ertappe ich mich sogar dabei, mich zu ärgern. Warum bin ich bloß gelandet? Die Punkte hol' ich nie mehr ein. Was bin ich bloß für ein Jammerlappen wegen so einem bißchen Gewitter. Als ich im Rückholauto sitze, weiß ich warum. (Kann Dein Auto schwimmen?)

Es haben dann doch alle Piloten unversehrt den Boden erreicht. Zufall, Glück, kalkulierbares Risiko? Will man der ganzen Angelegenheit eine positive Seite abgewinnen, so muß man immerhin eingestehen, daß nun hoffentlich eine Diskussion über die Modalitäten, wie und wann ein offensichtlich gefährlicher Durchgang abgebrochen werden kann, entfacht worden ist. Denkbar wäre zum Beispiel eine gemeinsame Funkfrequenz. Durchgänge dieser Art führen den Wettbewerbssport auf jeden Fall in die falsche Richtung,



Foto: Sunny Gewicht

Noch in Ordnung, der Himmel über Immenstadt

wenn Furchtlosigkeit und Risikobereitschaft zum Maß über Sieg und Niederlage werden. Über die Proteste einiger Piloten gegen die Wertung dieses Durchgangs wird die Jury zu entscheiden haben. Ob es dann einen »Bayerischen Meister« geben wird, bleibt abzuwarten.

Torsten Hahne

Jury annulliert Gewitter-Durchgang

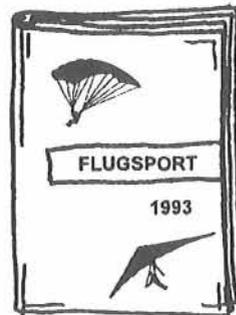
Zahlreiche Teilnehmer an der Bayrischen Meisterschaft haben gegen die Wertung des zweiten Durchgangs wegen der Gewittergefahr Protest eingelegt. Unter ihnen auch Bernhard Koller, der von der Wertung des Durchgangs am meisten profitiert hätte. Dem Protest wurde durch einstimmigen Juryspruch stattgegeben, da das Abfliegen der gestellten Aufgabe unausweichlich ins Gewitter geführt hätte. Die deutsche Sportordnung erlaubt dem Wettbewerbsleiter auch dann noch einen Durchgang aus Sicht-

erheitsgründen abubrechen, wenn einzelne oder alle Piloten bereits gestartet sind. Die Absage soll durch Funk-spruch oder Zeichen erfolgen.

Da die Piloten keinen Flugfunk mitführten und keine Zeichengebung möglich war, konnte der Wettbewerbsleiter die Absage nicht durchführen. Die Piloten konnten jedoch angesichts des eindeutigen Sicherheitsrisikos davon ausgehen, daß die Annullierung des Durchgangs erfolgen würde. Auch im Sporting Code der FAI ist dem Wettbewerbsleiter diese Kompetenz ausdrücklich gegeben. Eingefügt wurde ein entsprechender Passus aufgrund der Vorkommnisse bei der Drachenflug-Weltmeisterschaft in Australien 1987. Damals entschied sich die Frage, wer Weltmeister wird, beim letzten Durchgang — ein furchtbares Gewitter hatte sich genau über dem Ziel gebildet. Der Wettbewerbsleiter hatte damals laut Reglement keine Möglichkeit, abzusagen.

Du solltest ihn haben!

Auf 72 topaktuellen Seiten alles, was Du zum Fliegen brauchst:



Gleitschirme - Hängegleiter - Gurte - Rettungssysteme - Bekleidung - Zubehör

**Großer Informationsteil
Neu: Großer Reiseteil**

**Katalog sofort
kostenlos anfordern:**

Sunglide

**Flugsportvertrieb
Kreuzstr. 19
8195 Egling
Tel. 08176/1700
Fax 08176/1717**

Offizieller Wettbewerbskalender 93

Termin	D/G	Wettbewerb	Gelände	Ausrichter/Auskünfte/Anmeldung
21.07. – 25.07.	G	World Cup	Gstaad/Schweiz	Fax: 0041/30-49254
24.07. – 31.07.	D	Pre-European	Astrid Teil	Tel. 0033 / 92662920
01.08. – 15.08.	G	Weltmeisterschaft	Verbier/Schweiz	Tel. 026/316222
17.08. – 22.08.	G	World Cup	Avoriaz, Frankreich	Tel. 0033/1-465624470
06.09. – 12.09.	G	World Cup	Digne/Frankreich	Tel. 0033/92-322979
13.09. – 19.09.	G	Junior Challenge	Südfrankreich	DHV

Offene Wettbewerbe 93

Termin	D/G	Wettbewerb	Gelände	Ausrichter/Auskünfte/Anmeldung
24.07. – 25.07.	D	Int. Neunerköpfpokal	Tannheim/ A	Tel. 05675/6272
21.08. – 22.08.	D	Bärenpokal	Bad Herrenalb	Althofdrachen, Alexander Köhler, Tel. 07232/79577
20.08. – 22.08.	D	Hohenlohepokalfliegen + Fest	Mulfingen	Fritz Schmezer, Tel. 07931/41608
22.08. – 29.08.	D	Ager Challenge	Ager/Spanien	Tel. 0034/73455170
11.09. – 12.09	G	2. Fly & Bike Cup	Wallberg	Fly & Bike GSS, 8172 Lenggries, Tel. 08042/4559
11.09. – 19.09	D	Zirbelnußpokal	Königsbrunn	Augsburger DC, B. Rieder, Tel. 0821/311556, Fax 0821/ 511181

3. Weltmeisterschaft im Gleitschirmfliegen



Verbier, Schweiz
2. – 15. 8. 1993

Information:
Office de Tourisme
1936 Verbier
Schweiz
Tel: 40 26 31 66 66
Fax: 40 26 31 32 72

11. Internationales Film Festival Saint-Hilaire-du-Touvet



St Hilaire-du-Touvet,
Frankreich
16. – 19. 9. 1993

Anmeldeschluß für 16 mm,
35 mm und Video Filme
ist der 30. Juli 1993



Information:
Syndicat d'Initiative
38720 St Hilaire-du-Touvet,
Frankreich
Tel: 33 76 08 33 99,
Fax: 33 76 97 20 56

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 •



Asterope : Fortschritte in Windeseile

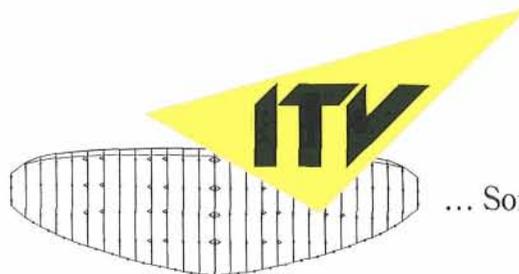
Der Gleitschirm ASTEROPE, der bei den ACPUL - Tests in allen Flugmanövern auf die Note "A" kam und den der DHV im Gütesiegel mit 1-2 bewertete, wurde entworfen, um aus dem Flugschulabgänger noch schneller einen geübten Langstreckenflieger zu machen und zwar ganz ohne Sicherheitsrisiko. Mit dem ASTEROPE, der ein ausgezeichnetes Handling sowie hervorragende Sinkgeschwindigkeits - (1,5 m/s) und Gleitwinkel-Werte (5,7) aufweist, werden Sie in kürzester Zeit zum erfahrenen Piloten.

Die Eigenschaften dieses Segels werden aufgrund der Polyesterfilm-Verstärkung am Obersegel sehr lange unbeeinträchtigt bleiben.

Zwischen Jungvogel und Adler liegt ein weiter Weg.

Mit dem ASTEROPE werden Sie den Sprung in Windeseile schaffen.

ASTEROPE
25 m²/27 m²/29 m²
Vmk min 1,5 m/s
Gleitzahl 5,7
Vmax 38 km/h
DHV Kat : 1-2



... Sonst nichts

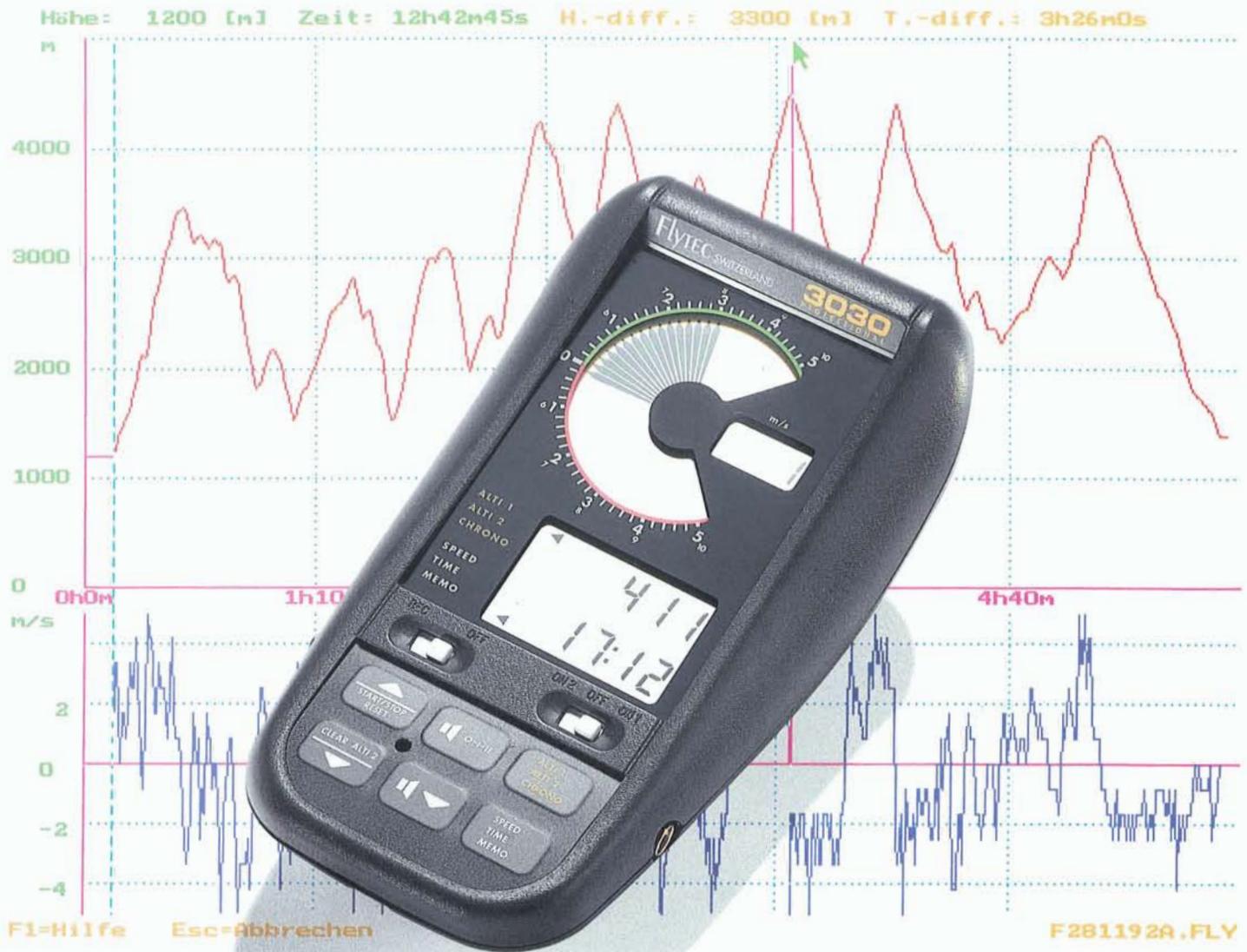
SCHWEIZ:
Fly Over Braun - Sunnedörfli 170
3512 WALKRINGEN
Tel./Fax. 031 70 10 307

DEUTSCHLAND:
Top Gliders - Sauerzapfstraße 5
93152 SCHÖNHOFEN
Tel./Fax. 094042423

OESTERREICH:
Glide and Wing Cie Int. - Postfach 190
6800 FELDKIRCH - Tel. 0522/728377
Fax. 05522/728367

FLYTEC 3030 PROFESSIONAL

Das individuell einstellbare Fluginstrument für den Spitzenpiloten



Neu:

- Mit dem Flugmarker können x-beliebige Punkte markiert werden
- Flugsoftware «FlyChart» erhältlich.
Ein Spitzenprogramm zum Archivieren, Editieren und Analysieren der aufgezeichneten Flugdaten
- Kombination drahtloses Geschwindigkeitssystem ST54 mit FLYTEC 3030 PROFESSIONAL erhältlich

FLYTEC – König der Lüfte

FlyTEC