

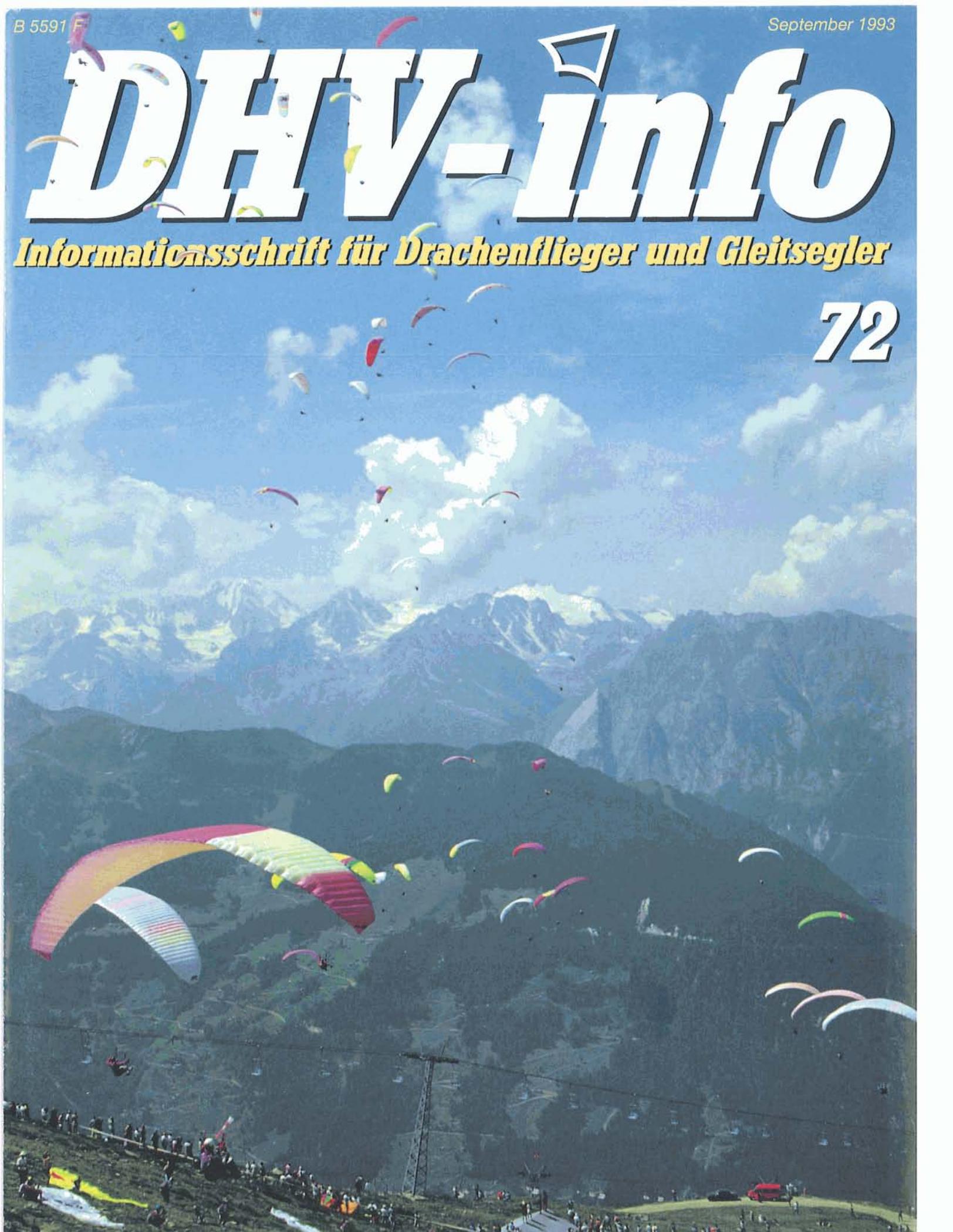
B 5591 F

September 1993

DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

72



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 02 31
FAX 0 41/60 03 32

inhalt

- 4 WICHTIG – NEU – KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 8 WM SILBER !** Bericht über die Gleitschirm-WM von Suzy Gneist
- 18 WINTERSONNE** Urlaubsfluggebiete und ihre Tücken
- 28 SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen rund um das Thema Flugsicherheit
- 32 REGIONALVERSAMMLUNGEN** Einladungen und Vollmacht
- 34 LUFTFAHRERSCHEIN** Information und Antrag für den neuen Schein
- 36 TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuem DHV-Gütesiegel
- 47 SONDERTEIL LUFTRECHT** Besonderheiten für den Flugbetrieb
- 50 MUSEUMSSTÜCKE** Eine Ausstellung von Günter Burghardt
- 52 LICHT UND SCHATTEN** UV-Gesundheitsschutz von Torsten Hahne
- 54 SPEED** Christoph Kirsch über Schnellflug mit dem Gleitschirm
- 58 VEREINE UND BRIEFE** Vereinsnachrichten und Leserforum
- 62 STRECKENFLUGPOKAL 1993** Die Zwischenergebnisse



Foto: Klaus Hanzler

Fertig aber glücklich, neuer Vize-Weltmeister im Gleitschirmfliegen Ernst Strobl. Bericht ab Seite 8.

- 43 VERSICHERUNGSPROGRAMM**
- 44 GEBRAUCHTMARKT**
- 87 DHV BIETET AN**
- 88 DHV FILM UND VIDEO**
- 89 PRÜFUNGSKALENDER**
- 90 WETTBEWERBSKALENDER**
- 67 SCENE G** Unter- und Hintergründiges aus der Gleitschirmwelt
- 68 DRACHEN-WM 93** Bericht von Ralph Striewski
- 80 BIWAK** Hannes Weininger spricht mit Uli Wiesmeier
- 83 SENIOREN EUROPACUP** Bericht von Rudi Absolon
- 84 BERNHARD KOLLER** Interview mit dem Deutschen Meister von Torsten Hahne
- 86 WETTBEWERBSSPORT** Kurzberichte und Nachrichten

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e. V. (DHV) im DAeC. Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland, Postfach 88 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: 33.000

Titelbild: WM in Verbier

Foto: Suzy Gneist

Mitglied 30.000

Ende Juli war es soweit: Der DHV konnte sein dreißigtausendstes Mitglied begrüßen! Jutta Staud aus Koblenz ist Fulltimefliegerin, beruflich als Stewardess und jetzt auch als Gleitschirmpilotin. Schon vor etlichen Jahren hatten ein paar Drachen-Tandemflüge bei ihr die Lust auf's freie Fliegen entfacht und jetzt im Juli hat sie bei der Flugschule Rohrmeier in Sonthofen ihre Ausbildung absolviert. Auch mit dem Gleitschirm will sie hoch hinaus, sie träumt von hohen Bergen rund um die Welt.

Luftraum F aufgehoben

Den speziellen ICAO-Luftraum F über den neuen Bundesländern gibt es seit 22. Juli 1993 nicht mehr. Er wurde von 2500 ft GND bis FL 100 in kontrollierten Luftraum der Klasse E umgewandelt und darüber in C. Gleichzeitig wurden das zivile Flugbeschränkungsgebiet im Süden der FIR Berlin und die ET-R-120 aufgehoben sowie zwei ED-R's eingerichtet.

Die neuen Lufträume sind bisher nur in einen Kartenausschnitt eingetragen; Interessierte erhalten eine s/w-Kopie von der DHV-Geschäftsstelle, bis die berichtigte Karte erscheint.



Jutta Staud, Mitglied 30.000 im DHV

Durchbruch bei Berufsunfähigkeit

Die Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung (BUZ) war jahrelanger Streitpunkt zwischen DHV und Gerling-Konzern. Dieser hatte bisher nur die »einfache« Kapital-Lebensversicherung für DHV-Mitglieder bei nichtgewerblichen Flügen zuletzt bis zu 400.000 DM Versicherungssumme ohne Risikozuschlag akzeptiert; und für den Fall der Berufsunfähigkeit brauchte der Versicherte bis zur regulären Fälligkeit der Versicherungssumme keine Prämien zu zahlen. Viele Mitglieder wünschten außerdem die Ausdehnung der Lebensversicherung auf eine Berufsunfähigkeits-Rente bereits vor dem Zeitpunkt der regulären Fälligkeit der Versicherungssumme; die dafür notwendige Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung gab es zwar, sie kostete aber auch beim Gerling-Konzern den üblichen Risikozuschlag von 100 %. Dieser Zuschlag entfällt jetzt bei einer Jahresrentenleistung bis zum 60. Lebensjahr von 12 % der

Kapital-Lebensversicherungssumme, maximal 36.000 DM. Drachen- und Gleitschirmpiloten im DHV sind damit prämiemäßig den »Fußgängern« gleichgestellt. Zur Erleichterung für die Mitglieder wurde das komplizierte Zahlenwerk der Lebensversicherung und der BUZ so vereinfacht, daß der Abschluß der Versicherung direkt über die DHV-Geschäftsstelle erfolgen kann, also ohne den bisher notwendigen Kontakt mit dem Gerling-Konzern. Der BUZ-Versicherungsschutz ohne Risikozuschlag besteht grundsätzlich für alle Fälle einer Berufsunfähigkeit von mindestens 50 % unabhängig von der Ursache, für Drachen- und Gleitschirmunfälle jedoch nur während der Mitgliedschaft beim DHV. Nur dann wird das Flugrisiko auf Grund der DHV-Sicherheitssinformationen als soweit minimiert angesehen, daß auf den Risikozuschlag verzichtet werden kann.

Kündigungsfrist beachten

Am 31.10.1993 läuft die in der DHV-Satzung festgelegte zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende 1993 ab. Diese Kündigungsfrist gilt auch für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung. Wer Mitglied beim DHV bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies getrennt tun. Umgekehrt erlischt jedoch bei einer Kündigung der DHV-Mitgliedschaft automatisch die Versicherung zum Jahresende 1993. Kündigungen sollten per Einschreiben geschickt werden. Erfolgt binnen 2 Wochen nach Kündigung keine Rückbestätigung von Seiten der DHV-Geschäftsstelle, empfiehlt sich eine Rückfrage dort. Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 1994 wirksam. Dies bedeutet, daß Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 1994 in voller Höhe zu bezahlen sind; dabei bleiben auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten. Die Kündigungsfrist zum 31.10. gilt auch für die Abmeldung von Mitgliedern durch die DHV-Mitgliedsvereine.



Wetterfax aus England

Über das Faxgerät ist es nun möglich, ein Satellitenfoto aus 36000 km Höhe abzurufen. Das unter der Telefonnummer 0044-336/400429 abzurufende Fax aus England zeigt das Wolkengebiet über Europa. Bedeutend aktueller und preisgünstiger ist es allerdings, »Text aktuell« im ORF 1 anzusehen, hier wird bereits ab 7.00 Uhr früh ein aussagekräftiges Satellitenbild ausgestrahlt.

Alpenwetter

Die Wetterdienste des Österreichischen Alpenvereins sind auch für Drachen- und Gleitschirmflieger eine Hilfe. Unter der Telefonnummer 0043/512/1567, erhält man dreimal täglich neueste Wetterinformationen. Außerdem kann man sich Montag bis Samstag von 13.00 bis 18.00 Uhr unter der Telefon-Nummer 0043/512/291600 persönlich beraten lassen.

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.

Versicherungssteuer macht Probleme

Die Gruppenversicherungen des DHV beim Gerling-Konzern enthalten die ungewöhnliche Vereinbarung, daß die Versicherungssteuer in der Prämie enthalten ist, also nicht vom Versicherten dazubezahlt werden muß. Dieser harmlose Satz bedeutete noch vor wenigen Jahren, daß der Gerling-Konzern von den Prämieeinnahmen 5 % an das Finanzamt abführen mußte. In den letzten Jahren hat der Gesetzgeber die Versicherungssteuer schrittweise heraufgesetzt, auf 7 % ab 1.1.1989 über 10 % ab 1.7.1991 bis 12 % ab 1.7.1993. Dem jahrelangen Verlangen des Gerling-Konzern, die jeweilige Erhöhung der Versicherungssteuer auf die einzelnen Mitglieder durch Prämienhöhung umzulegen, hat sich der DHV erfolgreich widersetzt. Die nächste Steuererhöhung auf 15 % ab 1.1.1995 will der Gerling-Konzern allerdings nicht mehr schlucken. Im Ergebnis bleiben 1994 für alle DHV-Versicherungen die Prämien (einschließlich Versicherungssteuer) unverändert. Ab 1.1.1995 ist mit einer Erhöhung zu rechnen; es wäre seit einem Jahrzehnt die Erste.

Gleitsegel-Testpiloten gesucht

Der DHV will sein Testpiloteam verstärken. Wer sich für diese Arbeit interessiert und geeignet hält, möchte sich beim DHV bewerben.

Neu: Krankenhaus-Tagegeld-Versicherung

Die bisherige Flugunfall-Versicherung mit 24-Stunden-Deckung kann von den Mitgliedern jetzt auch mit einer Krankenhaustagegeld-Versicherung für Krankenhausaufenthalte bis zu 24 Monaten kombiniert werden. Diese Zusatzversicherung gibt es ohne Risikozuschlag für Drachen- und Gleitschirmfliegen. Die 24-Stunden-Deckung gilt auch für das Krankenhaustagegeld, d. h. der Versicherte erhält die Leistung auch dann, wenn der Krankenhausaufenthalt wegen eines Unfalls beispielsweise im Straßenverkehr, am Arbeitsplatz oder bei anderen Sportarten notwendig wird.

Eingeschlossen ist das sogenannte Genesungsgeld, das ist die zusätzliche pauschale Versicherungszahlung in gleicher Höhe wie das fällige Krankenhaustagegeld, allerdings längstens für 100 Tage.

Wer bereits die Unfallversicherung abgeschlossen hat, kann nachträglich die Krankenhaustagegeld-Versicherung ab dem jeweils nächsten Monats-Ersten zusätzlich abschließen. Der bis zu diesem Zeitpunkt unverbrauchte Alt-Versicherungsbeitrag wird mit dem neuen Beitrag verrechnet. Anträge bitte bei der Geschäftsstelle anfordern.



Foto: Sany GmbH

Fotowettbewerb

Einen Fotowettbewerb für Drachen- und Gleitschirmfotos von »Nichtprofis« hat die Firma WCP Sports zusammen mit der Flugschule Aeromax ausgeschrieben. Es werden bis zum 22. Platz Preise verteilt. Der erste Preis, ein Gleitschirm mit

Sitzgurt und Rettungsschirm hat alleine schon einen Wert von 7.000 DM. Der Einsendeschluß ist der 30. November 1993, die Teilnahmebedingungen gibt es bei WCP Sports, Hochvogelplatz 10, 81547 München.

Piloten fragen

Schwerpunktmäßig ging es bei den Anfragen der letzten Monate um Prüfungen, Lizenzen und Berechtigungen. Die meisten Fragen sind in den Sonderteilen Luftrecht der Info-Ausgaben 69, 70 und 71 und auf der Frage-Antwort-Seite 7 im Info 71 bereits beantwortet. Deshalb bitte zunächst dort nachlesen und nur die noch offenen Fragen der Geschäftsstelle vorlegen; denn die ist durch die Umsetzung des neuen Luftrechts in allen Fachreferaten extrem belastet. Die häufigsten Fragen der letzten Wochen sind hier für alle Leser beantwortet:

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

Das neue Luftrecht schreibt einheitlich für alle Luftfahrerscheine vor, daß die praktische Prüfung innerhalb von 12 Monaten nach der theoretischen Prüfung bestanden werden muß; sonst wird die Theorieprüfung ungültig und muß erneut abgelegt werden. Das Bundesverkehrsministerium war nicht bereit, Hängegleiten und Gleitsegeln davon auszunehmen, das heißt, wer nach dem Inkrafttreten des neuen Luftrechts am 9.6.1993 seine Theorieprüfung abgelegt hat, muß spätestens 12 Monate danach auch seine Praxisprüfung bestanden haben.

Eine Härtefallregelung hat der DHV aber für diejenigen Prüflinge eingeführt, die ihre Theorieprüfung noch nach altem Luftrecht, also vor dem 9.6.1993 abgelegt haben und im Vertrauen auf die bisher fehlende Frist in den DHV-Vorschriften sich mit der Praxisprüfung Zeit lassen konnten. Für diese Prüfungsbewerber gilt anstelle der 12 Monate eine pauschale Verlängerung bis zum 9.6.1994.

Was ist mit dem Sonderpilotschein?

Nach einer mehrjährigen Vereinbarung zwischen der österreichischen und der deutschen Regierung dürfen nicht nur österreichische Inhaber des Sonderpilotscheins in Deutschland fliegen, wie dies bei vergleichbaren zwischenstaatlichen Abkommen üblich ist, sondern auch deutsche. Der »SoPi« ist damit zu einer Art zweitem A-Schein geworden.

Bei Abschluß dieser Vereinbarung wurde der Sonderpilotschein nur erteilt, wenn der Bewerber eine staatliche Prüfung abgelegt hatte. Neuerdings gibt es die staatliche Prüfung nicht mehr. Statt dessen wird der Sonderpilotschein nach einer privaten Prüfung mit Begutachtung durch zwei Fluglehrer erteilt. Diese dürfen auch an der Ausbildung des Bewerbers mitgewirkt haben und sie werden vom Prüfling

bzw. von der ausbildenden Flugschule ausgewählt, beauftragt und bezahlt.

Das Bundesverkehrsministerium prüft gegenwärtig, ob für diejenigen, die in Deutschland wohnen und den Sonderpilotschein hier wie den Luftfahrerschein benützen, das neue österreichische Verfahren noch ausreichend vergleichbar mit der deutschen Prüfung ist. Wesentlich ist neben unmittelbaren Fragen wie Unabhängigkeit der beurteilenden Fluglehrer und Gleichbehandlung der Prüfungsbewerber in Deutschland besonders das Problem einer möglichen Verschlechterung der Flugsicherheit in den großenteils sehr beengten deutschen Fluggeländen.

Nach einer Zwischenmitteilung des Bundesverkehrsministeriums bleibt es für alle Deutschen, die ihren Sonderpilotschein im früheren österreichischen Prüfungsverfahren erworben haben, bei der allgemeinen Anerkennung der Sonderpilotscheine gemäß dem neugefaßten § 28 LuftVZO, das heißt, sie können mit einem gültigen Sonderpilotschein wie mit dem beschränkten Luftfahrerschein in Deutschland fliegen.

Dagegen werden deutsche Inhaber eines ohne staatliche Prüfung erworbenen Sonderpilotscheins möglicherweise einer Anerkennung im Einzelfall ebenfalls nach § 28 bedürfen; diese Anerkennungsform setzt voraus, daß eventuelle Defizite durch ergänzende Ausbildung und Prüfung in Deutschland ausgeglichen werden. Bis zu einer entsprechenden Bekanntmachung des BMV im Info gelten die nach dem neuen österreichischen Verfahren erworbenen Scheine als vorläufig anerkannt, unter dem Vorbehalt, daß diese Anerkennung möglicherweise später zurückgenommen wird.

Welche Geräteklassen sind für die Ausbildung zugelassen?

Für den Piloten ist die Klassifizierung eine Sicherheitsempfehlung, keine Vorschrift. Anders für die Flugschulen: »Die Luftfahrzeuge müssen für den Ausbildungszweck geeignet sein.«, schreibt die LuftVZO für die Flugschulen vor. Eine spezielle Geräteklasse für Schulungsgeräte besteht nicht, die Eignung ergibt sich aus den allgemeinen Klassifizierungsmerkmalen:

- 1 = für Piloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z. B. weil sie selten fliegen.
- 2 = für Piloten, die den Ausbildungsstand beschränkter Luftfahrerschein (A) haben und genußvolles Fliegen vorziehen. Besonders im Gleitschirmbereich besteht ein Spannungsverhältnis zwischen Flugsicherheit und Wirtschaftlichkeit.



Etliche Flugschüler möchten bereits zu Beginn oder während der Ausbildung ein leistungsstarkes Gerät kaufen, mit dem sie zunächst ihre Ausbildung machen und dann anschließend weiterhin fliegen. Einen Gerätewechsel gemäß Lern- und Erfahrungsfortschritt wollen sie vermeiden. Das bringt auch die Flugschulen, die sich einerseits der Sicherheit ihrer Schüler verpflichtet fühlen, andererseits auf Kunden angewiesen sind, in Gewissenskonflikte.

Nach Vorberatung durch den Ausbildungsausschuß hat der DHV als Rahmen für »geeignete« Schulungsgeräte festgelegt: »Für die Ausbildung bis zum Erwerb des Lernausweises dürfen nur Geräte der Klassen 1 und 1-2 verwendet werden. Bei Übungsflügen zwischen Lernausweis und beschränktem Luftfahrerschein können Geräte der Klasse 2 verwendet werden, wenn der Lernfortschritt des Flugschülers und die sonstigen Bedingungen dies ohne Gefährdung des Flugschülers zulassen.« Die Beurteilung innerhalb des Rahmens obliegt im jeweiligen Einzelfall dem Fluglehrer.

Ist der Schnellabstieg keine Prüfungsaufgabe mehr?

Immer umstritten war diese Prüfungsaufgabe bei der Gleitsegel-B-Prüfung. Zur Auswahl standen dem Prüfling die Steilspirale und der B-Leinen-Stall.

Die Befürworter sagten, daß der Schnellabstieg als Notmaßnahme gegen Sog in die Wolke geübt und geprüft werden müsse. Die Kritiker hielten entgegen, der Schnellabstieg setze den Flugschüler beim Üben und bei der Prüfung einer unangemessenen Gefährdung aus. Außerdem gäbe der Schnellabstieg ein trügerisches Sicherheitsgefühl, trügerisch, weil in starkem und turbulentem Aufwind der Schnellabstieg viel schwieriger und riskanter sei als unter Schönwetterbedingungen. Auch habe sich der B-Stall bei mehreren Gerätetypen als tückisch erwiesen.

Nach dem neuen Luftrecht ist die Gleitsegelausbildung der Hängegleiterschüler angeglichen, das heißt, vor der praktischen Prüfung zum unbeschränkten Luftfahrerschein muß sich der Bewerber keiner Pflicht-Ausbildung unterziehen. Dies würde bedeuten, daß der Schnellabstieg, auch wenn er wie bisher für den unbeschränkten Befähigungsnachweis geprüft würde, bereits in der A-Ausbildung gelehrt und geübt werden müßte.

Hinzu kamen Berichte über mehrere tödliche Unfälle im Ausland beim Schnellabstieg. Der DHV hat deshalb bei der Abwägung zwischen der Pilotensicherheit bei Ausbildung und Prüfung und der eventuellen Nutzenanwendung im Notfall ins Auge gefaßt, den Schnellabstieg nicht mehr zwin-

gend vorzuschreiben. Bis zur endgültigen Entscheidung nach Vorberatung durch den Ausbildungsausschuß wird als vorläufige Maßnahme der Schnellabstieg bei der Pilotenprüfung nicht gefordert.

Der im übrigen unveränderte Prüfungsflug für den unbeschränkten Luftfahrerschein soll zeigen, daß der Bewerber besonderen flugtechnischen Anforderungen beim Überlandfliegen gerecht wird: Er muß die verschiedenen Kurvenfiguren mit engem Radius ausführen können und die Landung auf kleiner Fläche beherrschen. Der Schnellabstieg gehört auch künftig zum Theorieunterricht und zur Theorieprüfung. Das Üben in der Praxis unter fachkundiger Anleitung, am besten im Rahmen eines Sicherheitstrainings, wird weiterhin empfohlen, ist aber kein Muß.

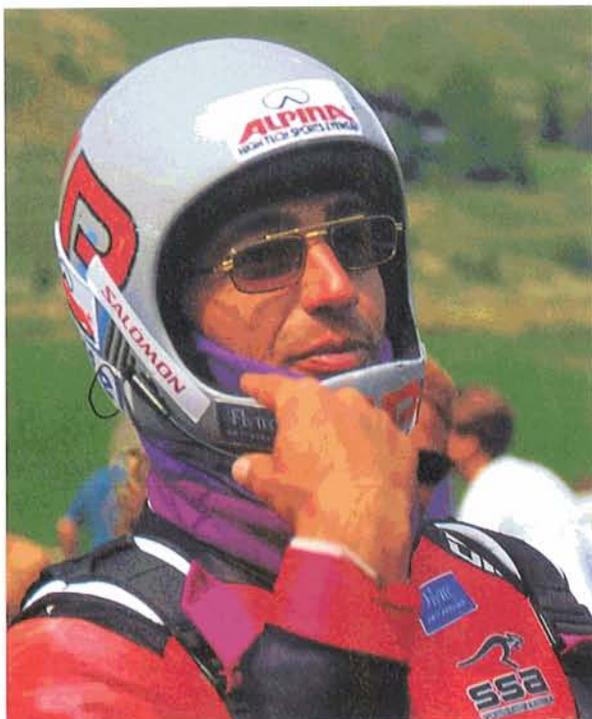
Was bedeutet die Befristung der Windenfahrerberechtigung?

Die ca. 30.000 Befähigungsnachweise für Hängegleiten und Gleitsegeln und die entsprechenden neuen Luftfahrerscheine bleiben auch nach dem neuen Luftrecht unbefristet gültig — als einzige in der gesamten deutschen Luftfahrt. Verhandlungsargument des DHV war, daß die Piloten im Normalfall nur für sich selbst verantwortlich sind und deshalb auf spätere Schein-Verlängerungen bei Nachweis bestimmter Voraussetzungen verzichten werden kann.

Dieses Argument gilt aber dann nicht, wenn die Tätigkeit mit Verantwortung für Dritte verbunden ist, also bei Fluglehrern, Passagierpiloten und Windenführern. Für sie war die Ausnahmestellung gegenüber den anderen deutschen Luftfahrern nicht begründbar und sie müssen, wie die anderen auch, ihre Berechtigung alle 2 Jahre verlängern lassen. Für die Windenführer ist vorgesehen, die Verlängerung davon abhängig zu machen, daß entweder eine noch festzulegende Zahl an Windenschlepps vor der Verlängerung nachgewiesen werden oder — stattdessen — die Überprüfung durch einen Sachverständigen ein positives Ergebnis erbracht hat.

Bis zum 9.6.1995, also nach Ablauf der 2-jährigen Übergangszeit gemäß Luftsportgeräteverordnung, gelten die bisher unbefristeten Windenführerberechtigungen weiter und müssen solange nicht verlängert werden. Die Einzelheiten für die anschließende Verlängerung werden frühzeitig im Info veröffentlicht.





WM Silber !

Ernst Strobl gewinnt den Vize-Titel bei der Weltmeisterschaft

121 Piloten aus der ganzen Welt stürzten sich in das Getümmel von Verbier, um ihren neuen Weltmeister zu bestimmen.

Suzy Gneist berichtet

Bollinger, der Favorit

Mit einem Zielflug von 32 km über 3 Wendepunkte in 2:23 Std konnte sich der Schweizer Hans Bollinger schon am ersten Tag an die Spitze der Gesamtwertung setzen und war während des gesamten Wettbewerbs durch nichts und niemanden von diesem Platz zu verdrängen.

In Sekundenabständen trafen 63 Piloten im Ziel ein: 2. Ewald Tchanhenz, 3. Christian Tamegger, 4. Richard Berkmann. Die Österreicherin Camilla Perner lag als beste Frau auf Platz 27 und das deutsche Team konnte sich nach England und Österreich plazieren. Die Briten waren mit 4 Drachenfliegern unter 7 Piloten angetreten, darunter zwei ehemalige Weltmeister: John Pendry und Robbie Whittall mit dem gesamten Erfahrungsschatz dieser Wettbewerbsveteranen.

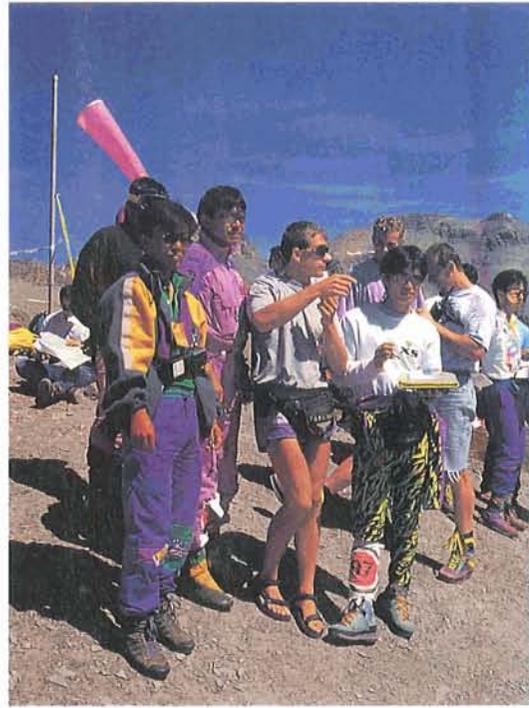


Neuer Weltmeister: Hans Bollinger



Photo: Sully Ernst

1



2

- 1 Ernst Strobl, Berni Koller und Barbara Lacrouts vom Deutschen Team
- 2 Das Koreanische Team berät sich mit ihrem französischen Coach
- 3 François Perraudin beim Taskbriefing
- 4 »Golden Girl« Camilla Perner (A) im Kampfanzug
- 5 Vize-Weltmeister Ernst Strobl
- 6 Dagegen der selbstgenähte Schirm des Russen Sergey Shelenkov

Frustration und Kritik

Wegen Gewittergefahr wird der zweite Durchgang, eine Aufgabe mit 23 km Mindeststrecke, abgebrochen. Die Sonne strahlt jedoch ununterbrochen weiter, während alle Piloten vorzeitig am Boden stehen — die Wetterkontrolle hatte sich verschätzt.

Kritik an der oft ungenauen Wetterinformation kommt daraufhin auf. Verbier zeigt sich mit lokalen Bedingungen, die aus den Wetterwerten beim morgendlichen Briefing nicht immer hervorgehen. Wendepunkte liegen teilweise gefährlich im Lee, wie Urs Haari feststellt, als er einen Durchgang unter seinem Reserveschirm beendet.

Übergroße Mindeststrecken und stabile Wetterlagen verhindern die Wertung zweier weiterer Aufgaben.

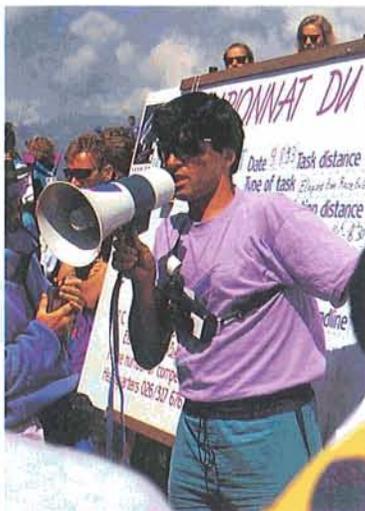
Vor dem 5. Durchgang wird schließlich die Mindeststrecke gemäß FAI-Regulationen für den Zeitraum der Weltmeisterschaft auf 15 km festgesetzt. Ein Speedrun von 28,6 km mit 3 Wendepunkten wird geflogen, mit 5 Piloten im Ziel, angeführt wieder von Hans Bollinger in 1:43 Std, vor John Pendry und Urs Haari, 4. Camilla Perner!

Keiner der deutschen Piloten erreicht das Ziel, folglich fällt die Mannschaft auf den später endgültigen 5. Platz zurück.

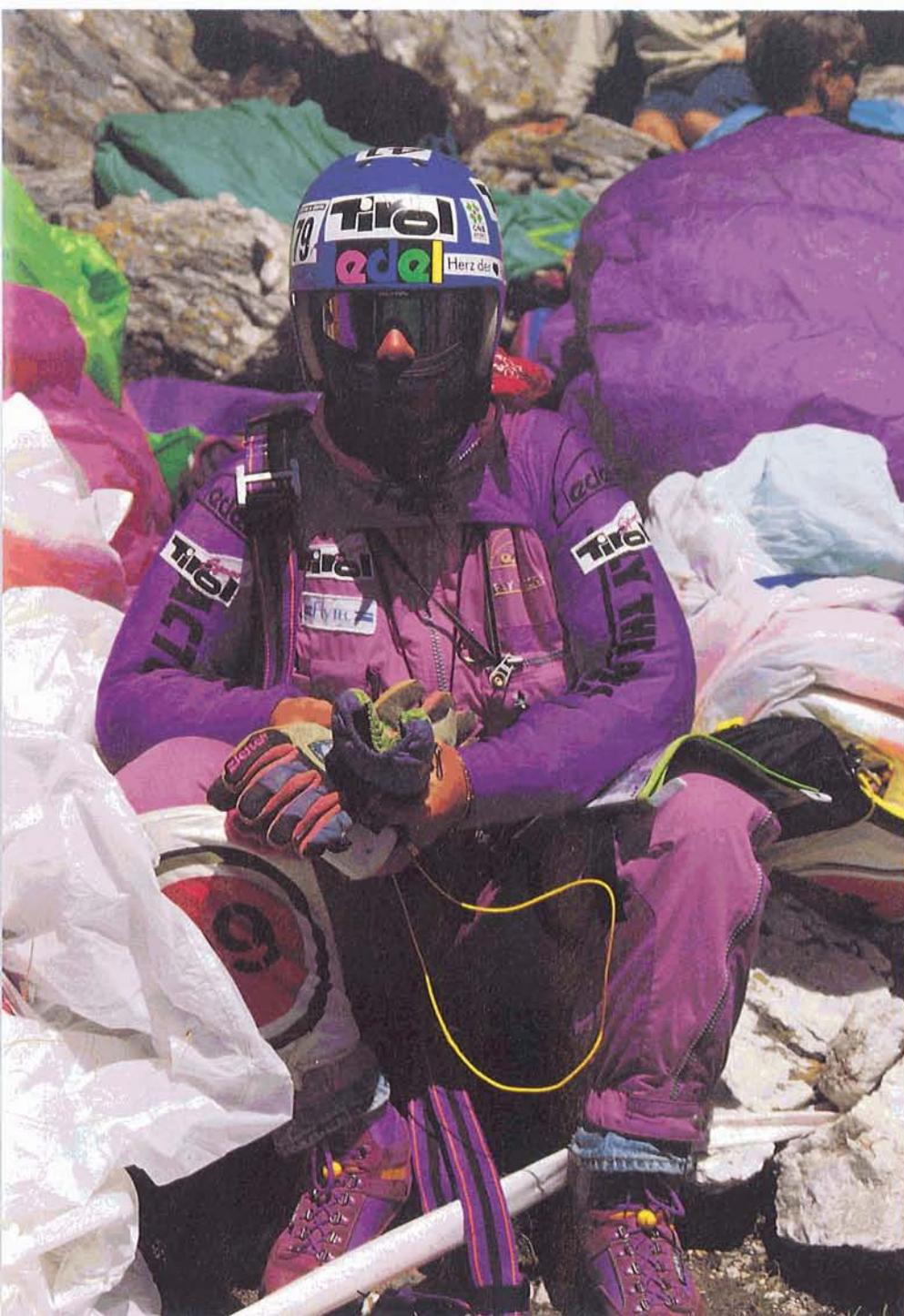
Perraudin, der Entertainer

Der all-abendliche Höhepunkt beim Treff in den Zelt-Bars des »Lucky Village« im Ort, ist die Zusammenstellung der Ereignisse des Wettkampftages, lebendig aufgezeichnet von einer allgegenwärtigen Videocrew.

Der Organisator François Perraudin leitet den Wettkampf im Alleingang vom Teamleaderbriefing am Morgen über die Aufgabenstellung am Start und dann als Kommentator im Landefeld. Er unterhält das Publikum dreisprachig und erscheint noch am Abend als Ansager im »Lucky Village« zur



3



täglichen Vorführung. Piloten kommen immer öfter als Randerscheinung der Publikums-Show vor.

Race to Goal und Cut

Auch nach dem 6. Durchgang, ein 32 km Race to Goal, bleibt Bollinger vorn. Erster im Ziel ist Didier Exiga, 2. Lives Santaguiliana, 3. Harry Buntz, 6. Richard Berkmann.

Der 7. Tag ist der letzte vor dem Cut. Ein spektakuläres 34 km Elapsed Time Race to Goal nach La Fouly wird gestartet. Die Zeitwertung wird halbiert zwischen dem ersten Piloten und dem schnellsten Piloten im Ziel.

Ge dränge herrscht an den 3 Startgates als die Piloten versuchen, in die Startzone zu gelangen, Blockaden treten auf.

Nachdem Bernhard Koller und Ernst Strobl das Ziel erreicht haben, warten sie vergeblich auf den noch in der Luft vermuteten Harry Buntz, der jedoch nach der 2. Wende am

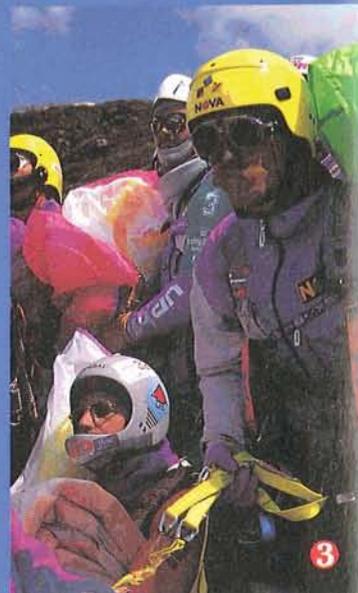
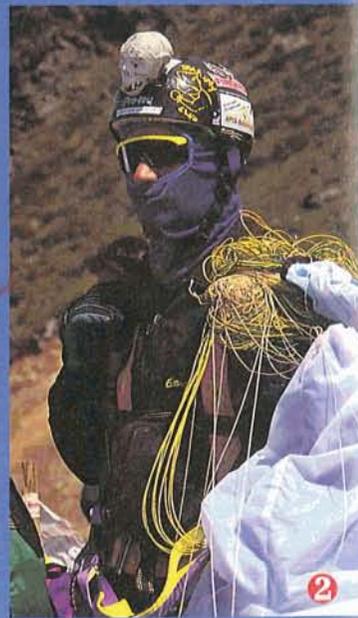
Boden stand. Die Hoffnungen auf eine bessere Teamwertung sinken.

Den Tag gewinnt Hans Bollinger, 2. Richard Gallon, 3. Urs Haari, 4. Christian Tamegger, 12. Bernhard Koller, 16. Ernst Strobl.

Der Cut läßt die ersten 80 Piloten in der Wertung, darunter 6 Frauen mit Camilla Perner in Führung. Die Gesamtwertung wird angeführt von Hans Bollinger, 2. Christian Tamegger, 3. John Silvester, 6. Richard Berkmann, 13. Bernhard Koller, 14. Ernst Strobl.

Der Endsprint beginnt

Der folgende Tag ist wegen Schlechtwetter ein Ruhetag. Diskussionen über das Reglement werden geführt. Die Australier, eines der kleinen Teams, plädieren für eine Änderung der CIVL Regulation: Die 3 Piloten für die Teamwertung



1

3



4

- 1 John Silvester, lange auf Platz 3
- 2 Der Canadianer Chris Muller mit aerodynamischem Helmaufsatz
- 3 Lauern auf den besten Startzeitpunkt
- 4 Turbulente Startbedingungen in Crans Montana
- 5 Harry Buntz startet mit verknотeten Leinen



5

sollten am Anfang des Wettbewerbs festgelegt werden, um den kleinen Teams eine faire Chance einzuräumen, in der Mannschaftswertung aufzusteigen.

Als Erfolg sehen sie jedoch, daß sie sich zusammen mit anderen kleinen Teams wie Neuseeland, Süd Afrika und Korea, trotzdem in der Einzelwertung behaupten können und vielfach in der führenden Gruppe dabei sind.

Nach Meinung der beiden südafrikanischen Rekordhalter Alex Louw und Andrew Smith fängt der Wettbewerb schon am Boden an. Das »Race zum Take Off« ist der Beginn jeder Aufgabe. Dann oft 2 Stunden Wartezeit am Startplatz, bis die Aufgabe gestellt und das Fenster geöffnet ist. Dies führt zu späten Starts und die Thermikzeit wird nicht voll ausgenutzt.

Strobl, der Fighter

Am 8. Tag, seinem Geburtstag, schafft Ernst Strobl nach einem 35 km Race to Goal als 6. und letzter das Ziel. Es hat ihn harte Arbeit in Sichtweite des Landefelds gekostet, um vor seinem Endanflug noch den letzten Wendepunkt zu umrunden. In der Gesamtwertung steigt er daraufhin vom 14. auf den 6. Platz.

Den Tag gewinnt Bruce Goldsmith vor Cameron Young und Gin Seok Song. Richard Berkmann verfehlt knapp das Ziel und muß zum Landen abdrehen.

Harry Buntz vollführt einen Privat-Stunt: Nachdem er mit einem Knoten in den Leinen gestartet war, öffnet er während einer Talquerung den Schäkel, verlängert die betroffenen Leinen, hängt sie wieder ein und fliegt die Aufgabe weiter.

Vom Wind verweht

12.8.1993, Teamchefbriefing um 8 Uhr, gefolgt von einer Autofahrt nach Crans Montana, Auffahrt zum Start mit 2 Lifts. Gegen Mittag machen sich die Piloten bereit: Race to Goal, 59 km, 2 Wendepunkte.

Kurz nachdem das Fenster geöffnet ist, nimmt die Turbulenz der Ablösungen zu, der Wind wird stärker und viele Piloten haben Probleme, ihre Schirme am Boden unter Kontrolle zu halten. Schließlich wird das Fenster während der stärksten Ablösungen geschlossen.

Ein Zwischenspiel mit dem Schweizer Vorflieger Olivier Naef: Er flog einen Teil der Aufgabe mit seinem Landsmann Bollinger und dem Franzosen Gallon.

Ein Protest der Teamleader folgt, da der offizielle Vorflieger nicht bei Startbeginn gelandet war, wie im FAI-Reglement verlangt. Olivier Naef wird daraufhin nicht mehr als Vorflieger eingesetzt.

Keiner der Piloten erreicht das Ziel, da der Talwind und die Turbulenzen sich weiter verstärken und die Piloten oft



1



2

rückwärtsfliegend auf der Strecke bleiben.

Die Zahl der Baumlandungen, die bis zu diesem Tag bei ungefähr 15 lag, verdoppelt sich beinahe während dieses Durchgangs.

Der Koreaner Gin Seok Song kommt bei einer harten Landung mit einer Rückenmuskelverletzung davon, und kann am darauffolgenden Tag wieder am Start antreten.

Tagesplatzierungen: 1. Buehler, 2. Tamegger, in der Gesamtwertung fällt Strobl auf Platz 8 zurück, Camilla Perner liegt auf 13.

Die Entscheidung

Der 10. Durchgang: Ein 38,5 km Race to Goal über 3 Wendepunkte. Eric Vonlanthen wird erster, 2. John Pendry, 3. Hans Bollinger, 4. Ernst Strobl, 6. Camilla Perner.

Nur 8 Piloten landen im Ziel. Das hat entscheidende Rangänderungen zur Folge. Der bislang drittplatzierte Engländer John Silvester hat einen schlechten Tag, der ihn auf den 14 Platz zurückwirft. Er wird von seinem Teamkollegen John Pendry abgelöst.

Die Differenz zwischen Pendry auf Platz 3 und dem 4. Tamegger ist gering. Besonderes Gewicht wird auf die genaue Zeitwertung dieses Durchgangs gelegt, wobei die Videoaufzeichnung vom Landeplatz zu Rate gezogen wird.

- 1 Racestart
- 2 Piloten-Briefing am Start
- 3 Richard Carter (GB) »taking it easy«
- 4 Platz 8. für Richard Berkmann
- 5 Das deutsche Team, gesponsert von Reebok



Foto: Sunny Dornik

3

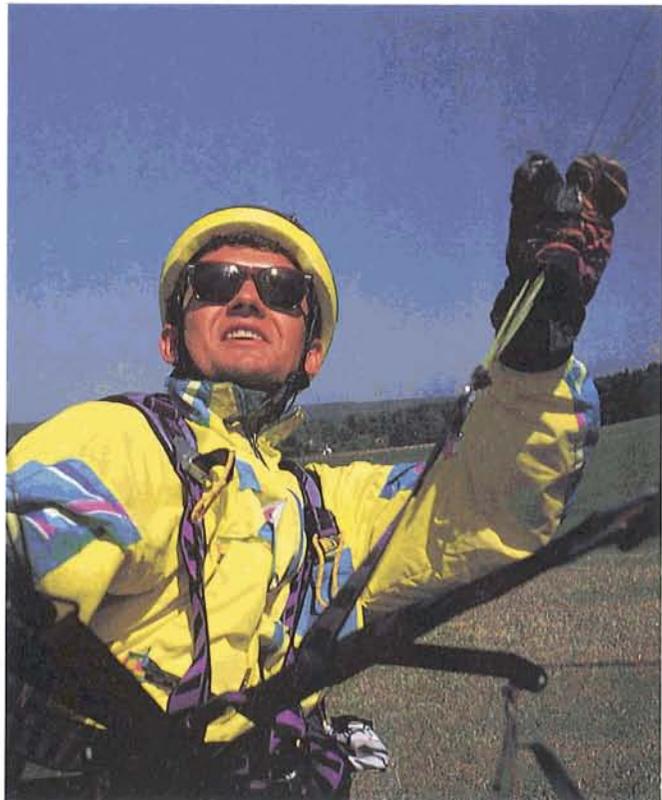


Foto: Christian Pfeiler

4

Nach der Auswertung bleibt Pendry mit 1 Punkt Vorsprung vor Tamegger!

Camilla Perner rückt Tag für Tag bis auf Platz 6 der Gesamtwertung vor. Eine außergewöhnliche Leistung, mit der sie auch die Damenwertung vor Nanou Berger (F, 28. der Gesamtwertung) und Miyuki Tanaka (J, 41.) gewinnt.

Die Schweizer übernehmen die Führung in der Teamwertung vor Österreich und England, dicht gefolgt von Frankreich.

Bis zum bitteren Ende

Der letzte Wettbewerbstag wird wegen Föhngefahr abgesagt und die Franzosen verlieren damit jede Chance ihr Team noch auf einem Medaillenrang zu platzieren.

Die Spannung entlädt sich beim offiziellen Abschiedessen. Es endet in einer Essenschlacht, die Gefühlen und Aggressionen freien Lauf läßt, zum offensichtlichen Entsetzen der einen und als Ausdruck ungezügelter Spieltriebs der anderen.

Am darauffolgenden Nachmittag erscheinen müde und bleiche Piloten zur Siegerehrung. Wie bestellt, nähert sich auch schon das nächste Gewitter und beschleunigt die Veranstaltung, die sofort nach dem Ende von Publikum und Piloten fluchtartig im strömenden Regen verlassen wird.



Foto: Wolfgang Gombin

5



1 Die Sieger (von links): 3. John Pendry, 1. Hans Bollinger. 2. Ernst Strobl
2 Hut ab! Platz 6 und erste Dame Camilla Perner

1

Verbier, Austragungsort dieser WM, verwandelt sich wieder in einen idyllischen Urlaubsort zurück. Nur die Piloten müssen sich jetzt noch erholen...

Zuviele Unfälle

Während der 2 Wettbewerbswochen wurde der Anblick des Rettungshubschraubers leider zur Gewohnheit. Täglich kam es zu mehreren Einsätzen, bei denen sowohl Wettbewerbs- als auch Freiflieger gefunden und ins Krankenhaus transportiert werden mußten. Rettungsgeräteöffnungen und Baumlandungen waren an der Tagesordnung.

Bereits vor Wettbewerbsbeginn hatte es den Franzosen Xavier Rémond ins Krankenhaus verschlagen und die Deutsche Daniela Anke konnte mit zwei gebrochenen Fingern beim weiteren Wettbewerb nur zuschauen.

Selbst nachdem der letzte Durchgang geflogen war, gab es noch einen tödlichen Unfall eines Freifliegers in der Nähe des Landeplatzes und der Deutsche Klaus-Günther Eberle wurde nach einem Absturz mit einem Lendenwirbelbruch ins Krankenhaus eingeliefert.

Zu hoffen ist, daß die japanischen Organisatoren der nächsten Weltmeisterschaft auf diese Probleme vorbereitet sind.

Viel Glück Kitakyushu!

Einzelergebnis	Gerät	Punkte
1. Hans Bollinger (CH)	Advance Proto	6582
2. Ernst Strobl (D)	UP Proto	5885
3. John Pendry (GB)	Airwave Rave	5823
4. Christian Tamegger (A)	Edel Rainbow	5822
5. Patrick Berod (F)	Edel Rainbow	5783
6. Camilla Perner (A)	Edel Rainbow	5711
7. Richard Gallon (F)	UP Katana FR	5527
8. Richard Berkmann (D)	Edel Rainbow	5470
9. Didier Exiga (F)	UP Katana	5462
10. Eric Vonlanthen (CH)	Nova Sphinx	5427
11. Simon Nighy (NZ)	Advance Proto	5386
12. Cameron Young (AUS)	Edel Rainbow	5381
13. Walter Holzmüller (A)	Nova Sphinx	5365
14. John Silvester (GB)	Edel Racer 2	5240
15. Robert Whittall (GB)	Firebird Navajo	5238
16. Ewald Tchanenz (A)	Nova Sphinx	5138
17. Luciano Pacher (I)	Nova Sphinx	5046
18. Bruce Goldsmith (GB)	Airwave Rave	5025
19. Urs Haari (CH)	Edel Rainbow	5018
20. Robert Hefti (CH)	Edel Rainbow	5010
21. Sei Young Jeong (KO)	Edel Rainbow	4903
22. Maurizio Bottegai (I)	Swing Prisma	4861
23. Stein E. Mangseth (N)	Edel Racer 2	4829
24. Bernhard Koller (D)	UP Katana FR	4789
25. Harry Buntz (D)	Nova Sphinx	4761
26. Markus Noichl (S)	Challenger C	4745
27. Robert England (USA)	Apco Supra 33	4709
28. Nanou Berger (F)	Advance Omega	4655
29. Martin Buehler (L)	UP Katana FR	4648
30. Richard Carter (GB)	UP Katana FR	4615



2

Foto: Siny Gneif

Mannschaftswertung	Punkte
1. Schweiz	18.643
2. Österreich	17.838
3. Großbritannien	17.806
4. Frankreich	17.758
5. Deutschland	17.221
6. Italien	14.546
7. Südafrika	13.722
8. Korea	12.895
9. Japan	12.572
10. Australien	12.543

Unser neuer »COMET«-Partner in Deutschland

GSSM

GSSM Handels GmbH
Gesellschaft für Sport, Service und
Marketing
Kriegswies 1
D-72406 Bisingen / Wessingen
Telefon 07471 / 14095 • Fax 07471 /
14098

Das neue deutsche Luftrecht
schafft neue Dimensionen für
den Vertrieb von **STV-COMET**.

Starke Partner garantieren
Sicherheit und beste
Kundenbetreuung.

GSSM Bisingen/Wessingen, ein
Profi im Flugsport, ist unser
neuer Partner für VERKAUF und
SERVICE in Deutschland für
unsere Spitzenprodukte.

Unseren langjährigen Importeur
und Musterbetreuer Heinz Hoch,
danken wir für die gewissenhafte
und seriöse Geschäftsbeziehung.

Heinz Hoch wird bis zum
Inkrafttreten des neuen
Luftrechtes für unsere Marken
»Comet« und »Inferno« als
Musterbetreuer weiterhin tätig
sein.

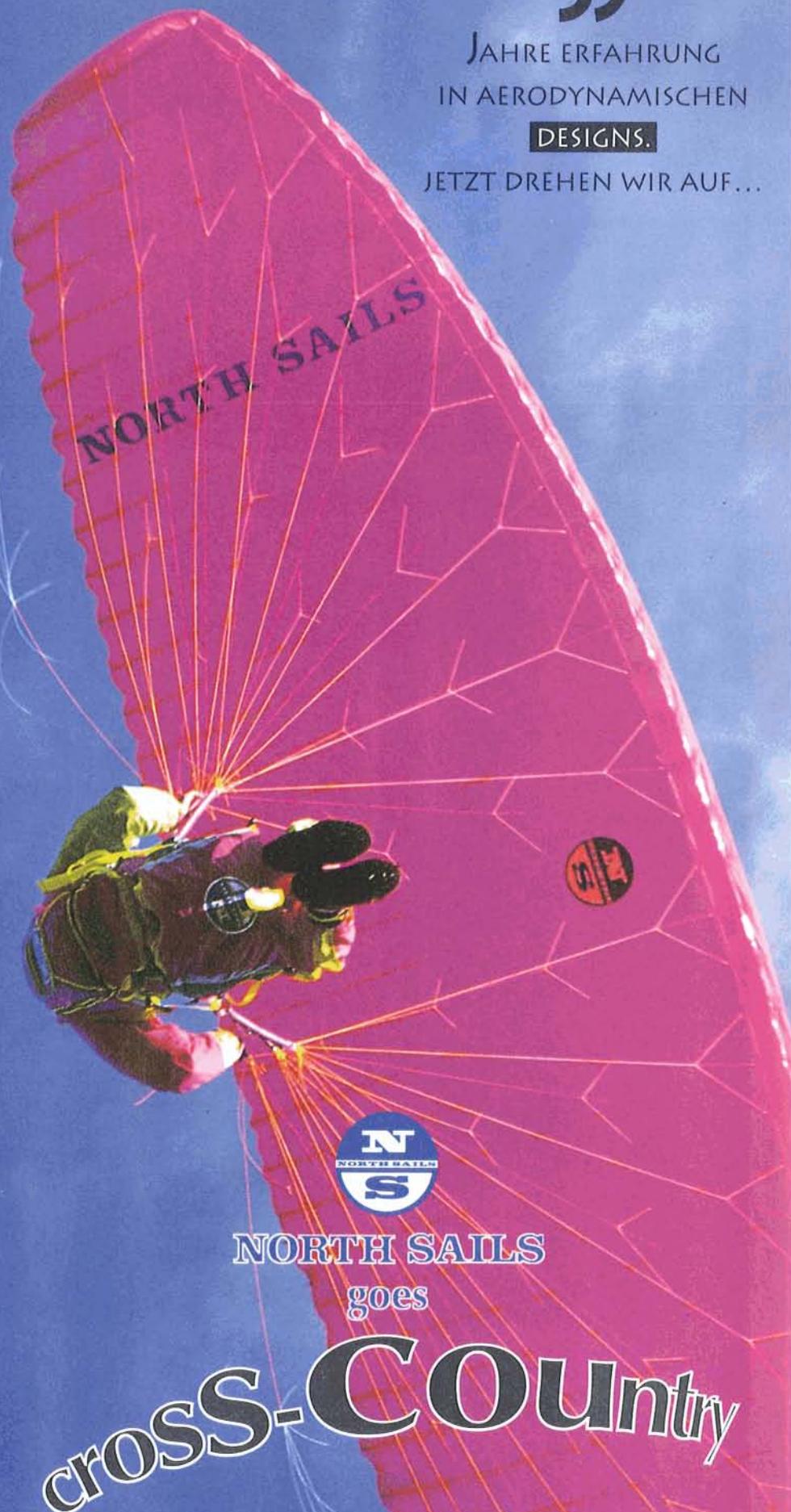
STV-COMET

SPORTARTIKEL GMBH & CO.KG
AM GSCHWANDT 293
A-6100 SEEFELD
TEL: 0043/5212/3830-0
FAX 0043/5212/3830-5

35

JAHRE ERFAHRUNG
IN AERODYNAMISCHEN
DESIGNS.

JETZT DREHEN WIR AUF...



NORTH SAILS

goes

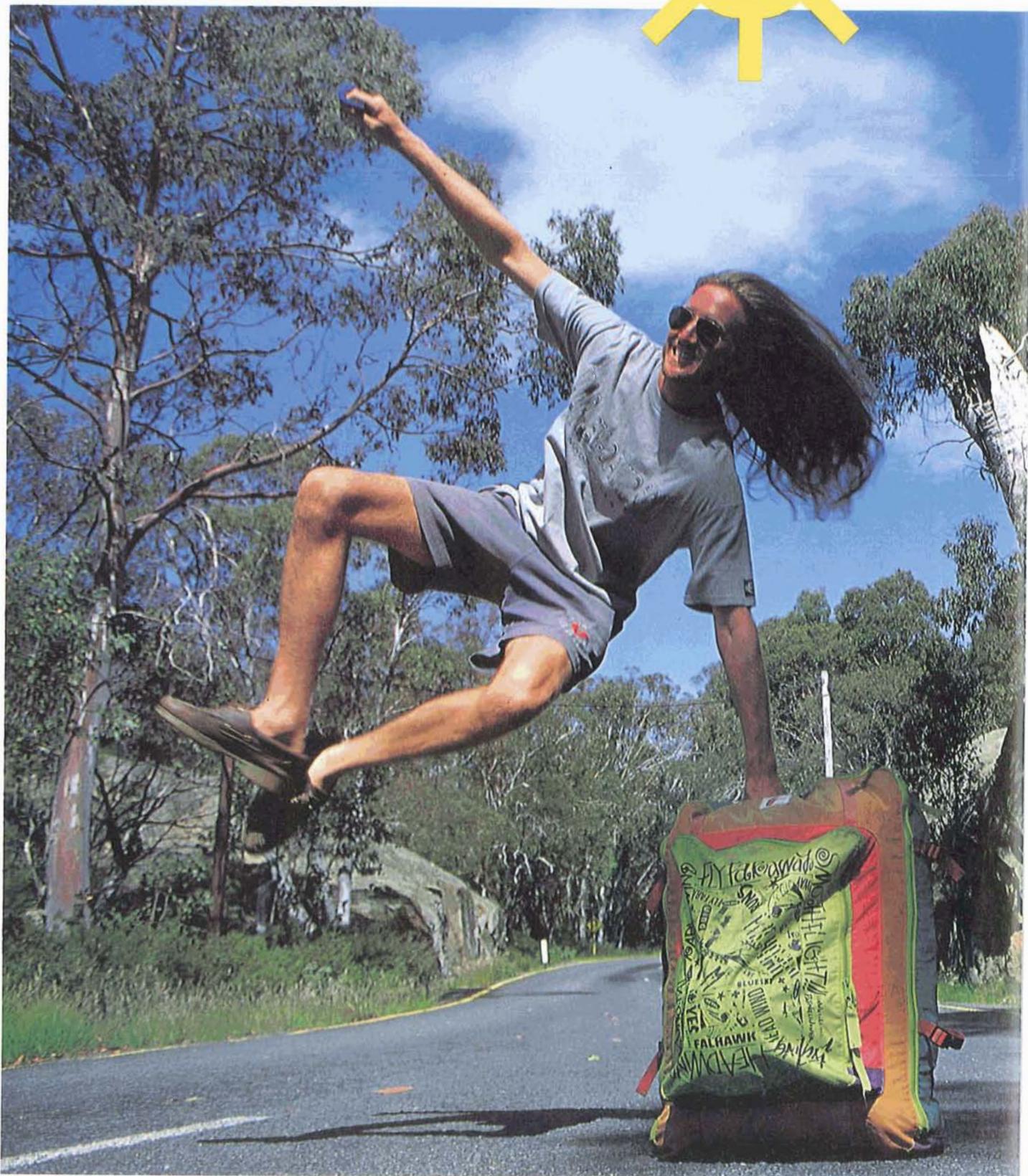
Cross-COUNTRY

STING 26/28/30 JETZT NEU! INFO:

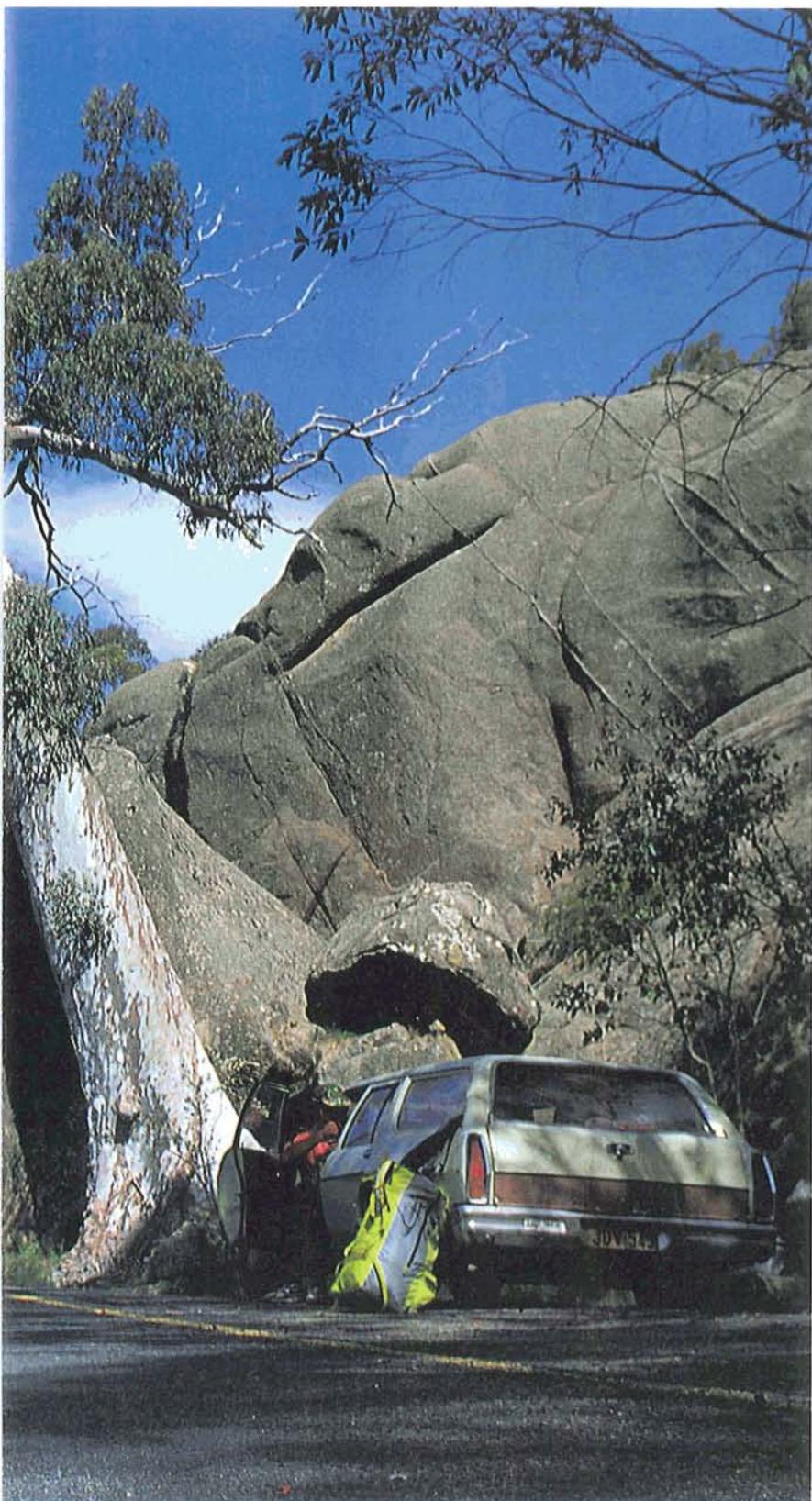
NORTH SAILS PARAGLIDING GMBH SEESHAUPTER STR. 60

D-8122 PENZBERG TEL 0 88 56-915-0 FAX 0 88 56-16 01

Wintersonn



e

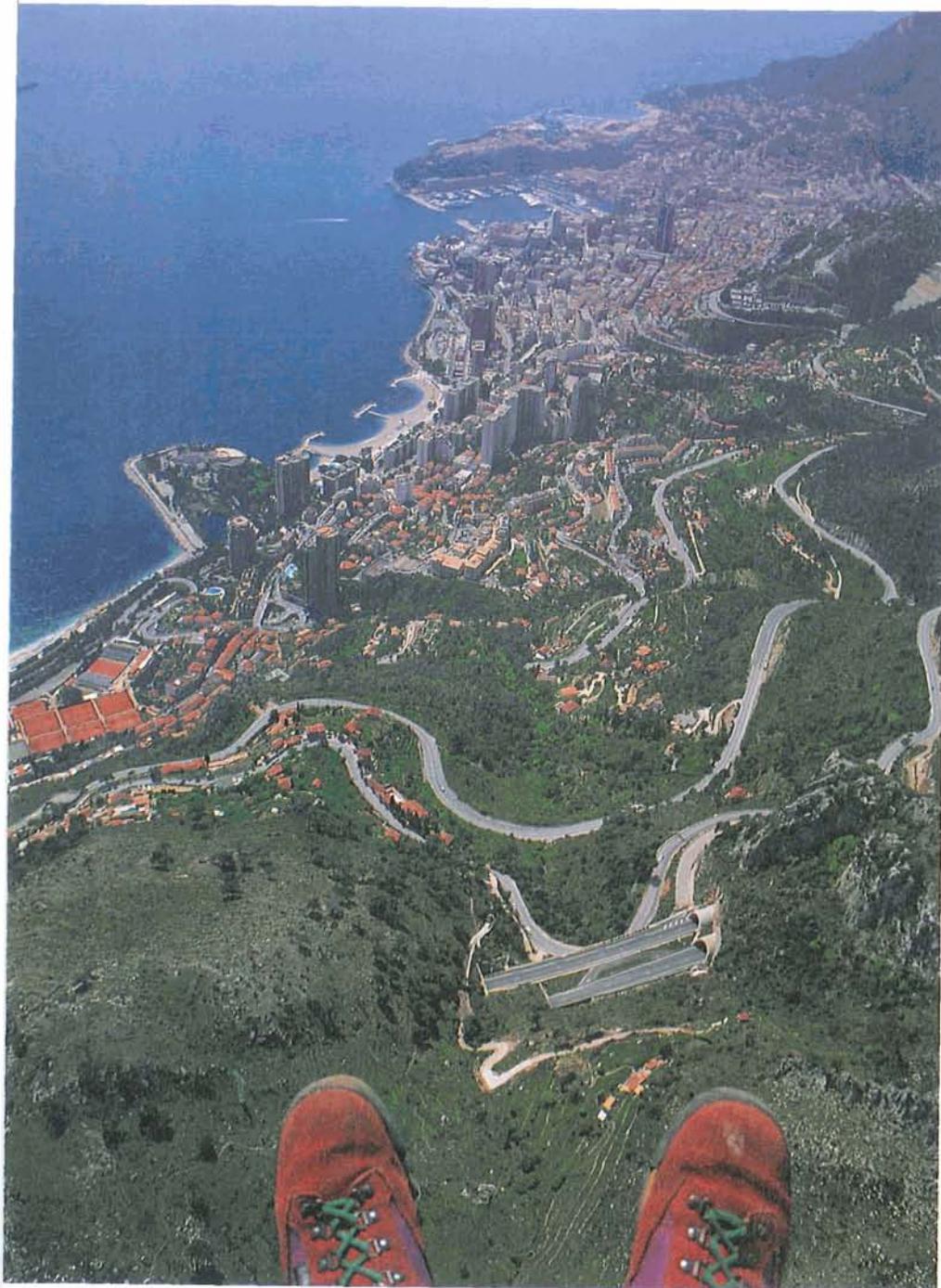


Immer mehr Drachen- und Gleitschirmflieger können auch in der Winterzeit auf's Fliegen nicht verzichten. Die teils euphorischen Erzählungen über Steigwerte in manchen Fluggebieten zu dieser Jahreszeit werden aber leider auch durch Schilderungen von dramatischen Unfällen gedämpft.

Unsere Informationen sollen weder Piloten in bestimmte Gebiete locken, noch die Freude dort vermiesen. Sie sollen im Voraus ein realistisches Bild über die örtlichen Gegebenheiten vermitteln, ohne Werbeschnickschnack, und dadurch zu einem unfallfreien Flugurlaub beitragen.

Und noch eines, wir sind auswärts nur Gäste! Durch unverantwortliches Benehmen verärgern wir die örtlichen Gastgeber und gefährden deren Hausberge. Auch im Ausland sind Fluggebiete schneller ruiniert als neue erschlossen.

Monaco



Piepsen seines Varios sehnt er sich. Er wünscht sich an den Strand von Roquebrune, in Monaco, acht Autostunden von München entfernt und direkt am Meer gelegen.

Leider ist er mit seinen Wünschen nicht allein. Mindestens hundert andere Piloten aus Nordeuropa machen sich schon reisefertig. Ganz zu schweigen von den einheimischen Flugschülern, die hier ihre ersten Höhenflüge machen sollen.

Es wird also eng. Zum Startplatz am Mont Agel benützt man am besten den Shuttlebus des monegassischen Gleitschirmvereins, denn die Parkplätze oben sind rar. Für die dreißig Franc spart man sich außerdem den lästigen Weg auf den Mont Gros, um das eigene Auto zu holen.

Gestartet wird Richtung Ost, Süd und West, auf steinigem und erdigem Untergrund. Eine Südrampe für Drachenzieher befindet sich am Anfahrtsweg am Col de l'Aune. Alle Startplätze sind zu Fuß von den Parkplätzen aus in etwa fünf Minuten zu erreichen. An Weihnachten und Silvester sind zur Thermikzeit wahre Pilotenpulks in der Luft, auf den 680 Metern Höhendifferenz ist es also ziemlich »busy«. An solchen Tagen macht es am meisten Spaß, sehr früh oder erst bei Sonnenuntergang in die Luft zu gehen. Es sei denn, man möchte schon mal für den Stubai-Cup im Januar ein bißchen üben. Aber Vorsicht, nicht jeder weiß, wo's langgeht und die Völkerverständigung endet spätestens bei der Kollision (von den Krankenhäusern im weiteren Umkreis ist abzuraten).

Den Landeplatz sollten auch die sogenannten »Köner« besichtigen, und zwar bevor sie sich ins Vergnügen stürzen. Der Strand ist zwar relativ lang, dafür aber sehr schmal und mit dicken Kieselsteinen übersät. Untertags fliegt man ihn am besten vom Meer her an, bei starkem Ostwind ist der Ostteil sehr leegefährdet! Abends bläst meist starker Bergwind, zu weite Anflüge über das Meer führen häufig zu Schwimm-

Man versetze sich gedanklich in einen kalten, feuchten Novembertag. Nebelschwaden ziehen am Fenster vorbei, alles ist grau in grau. Nur die Gedanken eines Fliegers nicht: Glitzer, Zocker, Strand, Sonne, Sommer, Thermik und angenehme Temperaturen — an diese Dinge denkt er und nach dem

Foto: Roger Riehl

einlagen. Am Strand ist oft »full house«, soaren in der Strandbucht steigert die Kollisionsgefahren enorm. Die Gleitschirmflieger sollten so schlau sein, ihr Gerät am Nordrand zusammenzulegen, die Drachenflieger machen das sowie so. So bleibt für die Drachen wenigstens etwas »Landebahn« erhalten, eine Trillerpfeife oder lautes Rufen im Endanflug kann nicht schaden.

Bei starkem Nordwind (Mistral) oder auch böigem Ostwind sollte nicht geflogen werden, bei viel West ist der Bereich zum Col de l'Aune oft im Lee. Sind Schaumkronen auf dem Meer, ist der Wind für's Fliegen auf jeden Fall zu stark, selbst Rettungsboote können dann kaum mehr eingesetzt werden.

Nun noch ein paar wichtige Verhaltensregeln, die helfen, dieses Fluggebiet noch eine Weile zu erhalten. Das Überfliegen von Fürst Rainiers Grundstück — es liegt zwischen den beiden Startplätzen — ist verboten. Ebenso hat man sich von der Radio-Station fernzuhalten, sie darf nicht überflogen werden. Tiefflug über Monaco ist auch keine gute Idee, erstens ist's verboten und zweitens gibt es keine Außenlan-

deplätze. Toplanden ist, zumindest wenn sich andere Piloten am Start befinden, unverantwortlich. Am Startplatz würde es viel weniger Hektik geben, wenn man sich gegenseitig beim Auslegen mal helfen würden, den Drachenfliegern würde kein Stein aus der Krone fallen, wenn sie die aufgebauten Drachen zusammenrücken.

Man sieht schon, Monaco ist besonders um die Weihnachts- und Neujahrzeit nichts für Leute, die ihre Geräte nicht beherrschen, zum »Üben« sind zu viele in der Luft. Aber es gibt Hunderte andere, die es ganz gerne mögen, da zu sein, wo alle sind, und die Leute wieder zu treffen, die man das ganze Jahr schon immer wieder getroffen hat.

Harry Buntz

Ansprechadresse: Hotel Westminster, Roquebrune, Tel. 0033/93350068, ASCRM Vol Libre, Alain Laval 25, Rue Morillot 06500 Menton.

Foto: Sapp Schwaninger



Getümmel über Monaco

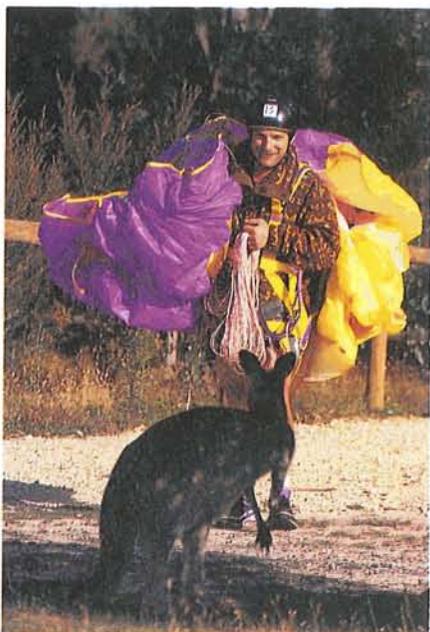


Foto: Jim Buntz

Stanwell Park

Dem Winter ein Schnippen schlagen, sich für 20 Stunden in ein Flugzeug begeben und auf der Südhalbkugel bei warmem Sonnenschein aussteigen — viele Europäer entkommen so den Schneewehen jedes Jahr.

Stanwell Park ist eines der beliebtesten Küstenfluggebiete Australiens. Nach der Ankunft in Sydney kann man per Zug oder Auto das Fluggebiet 50 km südlich der Stadt einfach erreichen und seine im Flugzeug verkrampften Beine mit einem Drachen- oder Gleitschirmflug ein wenig auflockern. Aber so trügerisch einfach es erscheint, wenn man

am übersichtlichen Startplatz im leichten Seewind steht, es sind doch Gefahren verborgen und die allsommerlichen Unfälle bedrohen dieses beliebte Fluggebiet mit der Schließung.

Wie jedem Piloten klar sein wird, ist eine Reise um die halbe Welt mit einer Umstellung für den Körper verbunden. Sogenannter »jet lag« kann die Konzentration und Reaktionsfähigkeit eines Piloten beeinträchtigen und es ist ratsam, nach der Ankunft und vor dem Fliegen im 5. Erdteil erstmal eine Ruhepause einzulegen, während der man sich mit Fluggebiet, Startplatz, Landeplatz, Flug-



Foto: Michael Thoma

Stanwell Park im sommerlich-weihnachtlichen Festkleid

regeln vertraut macht, mit dem lokalen Verein Kontakt aufnimmt und sich von den ortsansässigen Piloten und Fluglehrern einweisen läßt.

Bevor ausländische Piloten in Australien fliegen dürfen, müssen sie dem Australischen Hängegleiter Verband, dem »HGFA«, temporär beitreten. Nur

diese 4-monatige Gastlizenz, für einen Beitrag von 45,- A\$, gibt ihnen den gesetzlichen Versicherungsschutz von 5 Mio. A\$. Dieser Versicherungsnachweis kann per Fax vor der Anreise direkt beim HGFA erworben und mit Kreditkarte bezahlt werden. Oder man regelt das im Lande beim Verband oder den

ortsansässigen Schulen. Ohne diesen Nachweis hat man im Land keinerlei Flugerlaubnis.

Bald Hill ist der Startplatz für Flüge entlang der Küste bei Stanwell Park. Sollte der erste Besuch auf ein Wochenende fallen und sollte auch noch ein gleichmäßiger Süd-Ost Wind von 15 km/h wehen, so wird man von annähernd 100 Drachen, 50 Gleitschirmen und mehreren 100 Touristen, sowie dem ansässigen »Ice cream and Hot Dog«-Stand inmitten dieses Gedränges begrüßt werden.

Der Landeplatz ist ein kleiner Teil des Strandes, an den Wochenendausflügler zum Sonnenbaden und Picknicken aus Sydney angereist sind. Es handelt sich um eine begrenzte Sandfläche, umgeben von einem Zaun, einer Lagune, dem Meer und einer Grasfläche voller spielender Kinder.

Aus Sicherheitsgründen ist das Fluggebiet am Wochenende deswegen für Anfängerpiloten gesperrt. Für geübte Piloten genügt meistens eine Einweisung durch ortsansässige Piloten über die zu erwartenden Turbulenzen und zu vermeidende Gebiete beim Landeanflug. Die zwei Landevolten für verschiedene Windbedingungen, sind auf

einem Anschlagbrett am Startplatz, nebst anderen Informationen, beschrieben, ersetzen jedoch nicht die persönliche Einweisung.

Selbst unter der Woche geht es in Stanwell Park oft bunt zu. Zu erwarten ist, daß an jedem fliegbaren Tag lokale Piloten am Startplatz zu finden sind.

Sollte niemand dort sein und man plant seinen Erstflug, ist es ratsam, eine der unten aufgeführten Kontaktpersonen anzurufen.

Durch die Küstenlage Stanwell Parks ist das Fluggebiet vom Seewind abhängig. Winde von Süd über Süd-Ost bis Ost und bedingt auch Nord-Ost, sind fliegbare, wobei Süd-Ost den besten laminaren Aufwind erzeugt. Die Windstärken die sich an der Küste zum Fliegen eignen sind meist höher, als alpine Piloten gewohnt sind.

Bei Drachenstarts muß der Pilot, ob mit oder ohne Starthelfer, seine Nasenwinkelstellung voll unter Kontrolle haben. Auch der Versatz beim Kreisen am Hang kann einen ungeübten Piloten in das Lee oder den Hang treiben.

Gleitschirmpiloten sollten sich schon vor der Reise mit Rückwärtsstarts vertraut machen, um bei Windstärken über 12 km/h bis 20 km/h darin Übung zu haben. Es werden sich auf Anfrage auch jederzeit Piloten bereitfinden,

beim »Ankern« während des Aufziehens zu helfen. Es ist weit peinlicher, ohne Hilfe fertig werden zu wollen und dabei über den vollgestellten Parkplatz durch PKW's geschleift oder in die Stromleitung hinter dem Startplatz verblasen zu werden. Stanwell Park wird durch solche und ähnliche Unfälle auch in Landeplatznähe jedes Jahr mehrere Male vom Stromnetz abgeschnitten. Trotzdem haben die Bewohner bis jetzt ihren Humor nicht verloren, wenn auch die Elektrizitätswerker über Zwischenfälle solcher Art anderer Meinung sind.

Und die spektakulär guten Seiten des »Parks« (liebervoll so von den Ansässigen genannt) ?

Befindet man sich erstmal an einem sonnigen SO-Wind Tag über dem Startplatz, breitet sich nach Norden der bewaldete Nationalpark aus, hinter dem die Skyline von Sydney sich abhebt. Nach Süden verläuft die Küste 40 km Richtung Wollongong, wo der Hafen sichtbar ist. Entlang des Küstencliffs

kann man in beide Richtungen 30 km zurücklegen und für Drachenflieger gibt es nach Süden einen nicht einfachen Streckenflug von 60 km, bei dem man die oft vom Seewind beeinflusste Thermik voll ausnutzen muß. Immerhin haben die besten australischen Wettbewerbspiloten in Stanwell Park angefangen. Man kann dort die besten Kontakte knüpfen kann, um weitere Informationen über die vielfältigen Fluggebiete Australiens zu bekommen.

Suzy Gneist

HGFA, PO Box 558, Tumut, NSW 2720, Tel: 069/472888, Fax (von Deutschland) 0061/69/474328.

Kontakte vor Ort:

HG: Chris Boyse (Aerial Technics), Tel: 042/942545, Tony Armstrong, Tel: 042/942584. GS: Mark Mitsos (Future Wings), Tel: 042/674570,

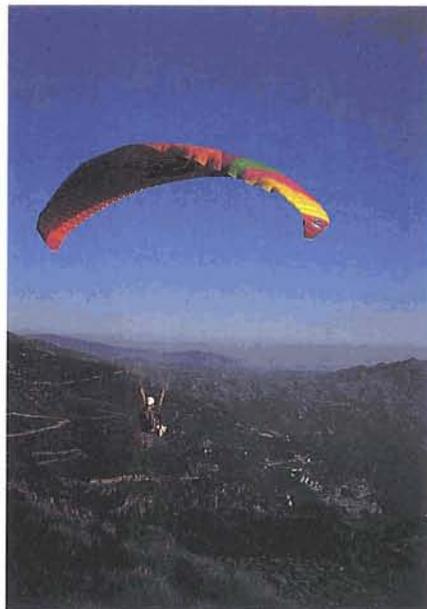
Stanwell Park Hang Gliding Club: Andrew Nethery, Tel: 042/943665.

Almunecar

Recht gute Flugverhältnisse, vor allem für Gleitschirme, bietet Spaniens Costa del Sol. In Deutschland ist dieses sehr vielfältige Fluggebiet noch recht unbekannt. Deshalb an den Gebietskenner Helmut Borys einige Fragen von Sepp Gschwendtner:

Du bist recht viel in Spanien und fliegst hauptsächlich an der Costa del Sol. Wo fliegst du da und wo liegt das?

Auf Grund des milden Klimas und der sehr guten Windverhältnisse meistens in der Umgebung von Almunecar. Das liegt ca. 75 km östlich von Malaga und ist etwa eine Autostunde vom Flughafen Malaga entfernt.



Winterfluggebiete sind natürlich in der Zeit um Weihnachten besonders gefragt. Wie ist dann die Wetterlage und was hat man für Flugmöglichkeiten?

Es ist nachweislich die wärmste Gegend Europas, nur ca. 60 km Luftlinie von Nordafrika entfernt. Die Temperaturen im Winter liegen tagsüber bei 20 – 25 Grad.

Startplätze in unmittelbarer Nähe von Almunecar ermöglichen Soaren an der Küste, bei allen Windrichtungen. Zum Thermikfliegen fährt man ca. eine halbe Stunde 20 km ins Landesinnere. Ein weiteres ausgezeichnetes Thermikgebiet ist in der Sierra Nevada, ca. ein- einhalb Autostunden entfernt (Berge bis 3500 m Höhe).



Foto: Helmut Borys

Freier Luftraum über Almunecar

Sind die Fluggebiete für Drachen und Gleitschirme gleich gut geeignet?

Die Start- und Landeplätze sind mit normalen Pkw's gut zu erreichen. Die Landeplätze sind meist am Strand, zwar groß, aber für Drachen oft schwieriger anzufliegen. Die Flugmöglichkeiten für Gleitschirmflieger sind dadurch sicherlich vielfältiger.

Sind Flieger, auch ausländische, gern gesehene Gäste?

Von Oktober bis März kommen nur wenige Touristen nach Almunecar zum Überwintern, deshalb kann ich diese Frage guten Gewissens mit ja beantworten. Die Leute bemühen sich wirklich sehr in der touristenarmen Zeit und speziell »Flieger« sind gern gesehen. — Ein gutes Beispiel dafür ist, daß der Bürgermeister von Almunecar, mitten im Ort, der zum Teil auf einem Hügel liegt, eine Startrampe errichten will, von der Gleitschirme und Drachen starten können und bei meist gutem Wind stundenlang über Almunecar soaren und anschließend direkt am breiten Strand landen können.

Oft ist bei Fluggebieten in Meeresnähe der Wind für »Stoffflieger« zu stark, wie schaut's da in Almunecar aus?

Ich bin sehr häufig dort und muß sagen, daß der Wind, der ja fast immer vom Meer kommt, ab Mittag meist sehr gut

zum Fliegen ist, d. h. in der Regel zwischen 10 und 25 km/h. Zu stark ist der Wind fast nur an den seltenen Schlechtwettertagen, außerdem gibt es im Inland Ausweichgelände.

Was sind die Hauptgefahren in diesem Fluggebiet?

Dazu ist zu sagen, daß es im Bezug auf Start- und Landeplätze kaum geländebedingte Gefahren gibt. Bei allen Startplätzen ist ein Startabbruch problemlos möglich. Dies natürlich nur für Gleitschirmpiloten.

Die Landeplätze am Strand sind groß und in der für uns interessanten Jahreszeit leer, für Gleitschirme gibt's da keine Probleme. Worauf wir allerdings immer hinweisen, ist, daß Piloten besonders bei Streckenflügen ein besonderes Augenmerk auf Strom- und Telefonleitungen haben sollen, die oft sehr schlecht zu sehen sind.

Zur Zeit fliegen noch recht wenige Einheimische oder Touristen, in Almunecar. Veröffentlichungen bringen aber immer einen großen Andrang und — leider — auch Ärger mit Grundbesitzern, Unfälle und andere Probleme. Was unternehmt ihr, um es gar nicht so weit kommen zu lassen?

Wir geben allen Piloten ein Merkblatt mit auf den Weg, auf dem alle wichtigen Informationen stehen, z. B. Kontaktadresse in Almunecar für fliegerische Fragen, Notruf-Telefonnummer im Falle eines Unfalls (Almunecar hat ein eigenes Krankenhaus). Funkfrequenz der einheimischen Piloten etc. Was von sehr großem Vorteil ist: Der Toni Kloeck lebt seit 7 Jahren in Almunecar und ist bestens vertraut mit den örtlichen Gegebenheiten, so daß es mit Grundbesitzern keinerlei Schwierigkeiten gibt. Im Gegenteil, da Andalusien kein sehr reiches Land ist, freuen sich die Leute auf jeden Flieger, der kommt.

Kontaktadressen: Helmut Borys, Hechtseestraße 54, 81671 München, Tel. 089/404040, Toni Kloeck, Los Pinos, E-18690 Almunecar, Tel. 00345/8630539.

Lanzarote

Eines der beliebtesten Winterfluggebiete ist Lanzarote. Leider mischen sich die Erzählungen über schönste Thermikflüge zur Winterzeit immer wieder mit einer großen Zahl schwerster, auch tödlicher Unfälle.

Die Hauptsicherheitsprobleme in Lanzarote liegen in den hohen Windgeschwindigkeiten am Startplatz. Der meist laminare Hangaufwind kann sich mit harter und gefährlicher Thermik verbinden und zu plötzlichen Böen am Startplatz führen. Besonders Piloten, die zu Hause an Schwachwindstarts oder gar an Windenstarts gewöhnt sind, werden in Lanzarote oft überfordert.

An den Klippenstartplätzen kann ein Fehlstart schlimmste Folgen haben. Sehr wichtig sind erfahrene Starthelfer.

Bei der Landung sollten die schwarzen Lavafelder weiträumig gemieden werden. Sie werden landwirtschaftlich genutzt; außerdem können sich an ihnen unmittelbar im Landeanflug harte und enge Thermik (sog. »gunthermals«) ablösen, die kaum noch korrigiert werden kann.

Generell sollten nur erfahrene Piloten in den thermisch aktiven Stunden des Nachmittages fliegen; oft läßt der Wind gegen Abend etwas nach und ermöglicht stressfreies, gefahrloses Fliegen vor Sonnenuntergang.

Während es sich mit dem Drachen oft an mehreren Tagen in der Woche flie-

gen läßt, kann für Gleitschirmpiloten der Wind auch wochenlang zu stark sein. Also sollten Gleitschirmflieger auch andere Interessen mitbringen. Jeder Pilot sollte den Kontakt mit den örtlichen Piloten des Club Zonzamas suchen und deren Empfehlung befolgen!

Grundsätzlich ist vor dem ersten Flug Kontakt mit dem Club Zonzamas Vuelo Libre Lanzarote aufzunehmen.

Famara-Startplatz »Salida La Pequena« ca. 125 m

Guter Startplatz für NW und W (nicht N), auch bei höheren Windgeschwindigkeiten, da laminar angeströmt. Landung unterhalb des Startplatz nördlich der großen Palme am Ende des Ackerfeldes diesseits der Straße oder Toplandung.

Famara-Startplatz »Salida del los Ingleses« ca. 250 m

Guter Startplatz für NW und W (nicht N), auch bei höheren Windgeschwindigkeiten, da laminar angeströmt. Landung an der Straße nach Famara oder Toplandung. Wenn nicht gleich Startüberhöhung möglich ist, Vorsicht vor der Hochspannungsleitung etwa 100 m unterhalb des Startplatzes!

Famara-Startplatz »Salida de Melo« ca. 350 m

Der klassische Startplatz für N und NW, Steilhangkante. Bei Starkwind aus N können sich durch Rinnen im Hang unmittelbar am Startplatzes gefährliche Vertikalrotoren bilden, daher im Zweifelsfall auf einen der anderen Famara-Startplätze oder nach El Cucillo ausweichen. Landung an der Straße nach Famara oder am Strand. Keinesfalls Toplandung, auch nicht rückversetzt! Die Rotoren werden immer wieder unterschätzt. Keiner

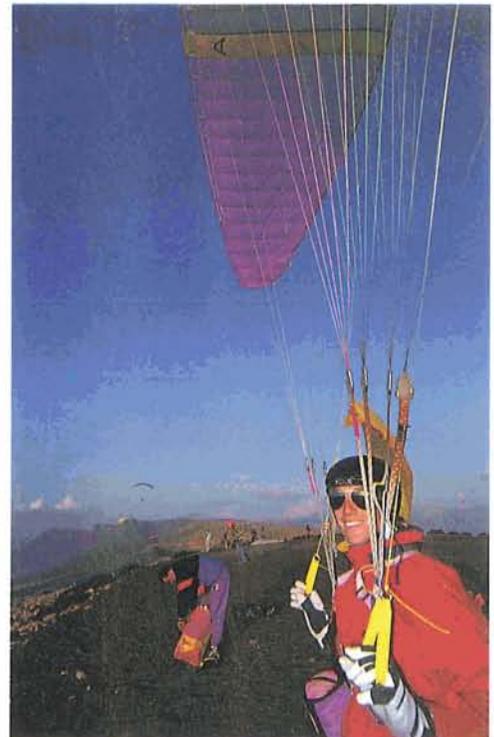


Foto: Dietrich Späthle

Flugspaß in Lanzarote

der locals landet top!

Je nach Wind und Thermik ist von allen drei Startplätzen bei guten Bedingungen der Einstieg in den Risco und Weiterflug bis Mirador del Rio für Drachen möglich. Generell gilt, daß eine Höhe von mindestens 150 m über der Kapelle »Heremita las Niewes« nötig ist, um das Tal unter der Militärstation zu crossen. Einstieg in den Risco immer an der Wand über der Bungalowanlage am Strand und nur bei W-Wind direkt. Vorsicht: Im Kessel starke Rotoren; im Zweifelsfall Abflug zum Strand und dort landen.

Beim Flug zum Mirador besteht Notlandemöglichkeit am Strand unterhalb des Aussichtspunktes südwestlich der roten Lagune. Drachen dort abbauen, den Fußweg nach Guinate hinaufklettern und von Orzola ein Boot mieten, um gegebenenfalls erst am nächsten Morgen das Gerät abzuholen.

Macher »La Assumade« ca. 350 m

Guter Startplatz für S/SO, auch bei höheren Windgeschwindigkeiten, da



Foto: Dietrich Späthle

Famara Fluggebiet



Foto: Daniela Sobota

Mala, Lanzarote

laminar angeströmt. Landung unten an der Schule hinter der Kreuzung oder top. Landeanflug für Toplandung keinesfalls hinter dem Sandweg über den Weinstöcken versetzt. Sobald man ca. 50 m unterhalb Startplatz fliegt, sollte man abfliegen, um sicher den Landeplatz zu erreichen. Vorsicht vor den Hochspannungsleitungen zwischen Startplatz und Hauptstraße.

Orzola »Mirador del Rio« ca. 425 m

Beim Start — N/NO — muß die Geschwindigkeit groß gehalten werden, da man unmittelbar vor dem Startplatz ins Aufwindband der Klippe gerät. Landung auf dem Fußballplatz in Orzola. Wegen der umliegenden schwarzen Lavafelder muß man beim Landeanflug auf plötzliche Ablösungen gefaßt sein.

»Mala« ca. 150 m

Für NO/O problematisch wegen Klippenstart, Landung auf Feld unterhalb Startplatz (Vorsicht vor umliegenden schwarzen Lavafeldern) oder Top — sehr steinig.

»El Cucillo« ca. 100 m

Ebenfalls Klippenstart, für NW/N/NO, Landung auf Feld unterhalb Startplatz

oder 300 — 400 m rückversetzt top. Wegen der Vielzahl schwarzer Lavafelder unterhalb des Startplatzes ist Cucillo mittags und nachmittags voller »gunthermals«.

Übungsgelände

Wenn jemand nach Ankunft sein Gerät checken und einen Gleitflug am Übungshang machen will, bieten sich hierfür die Hügel hinter Caletta oder der Übungshang Zonzomas des örtlichen Clubs an. Im Zweifel Kontaktaufnahme mit Fluglehrer Willi Pantenberg in Tao, der auf der Insel lebt.

Beschränkungen

Auf Grund der zahlreichen schweren und schwersten Unfälle von Gastpiloten in Lanzarote allein im letzten Jahr mit 4 Toten, (2 Drachen- und Gleitschirmflieger), wird der freie Flug leider eingeschränkt werden. Der örtliche Repräsentant des spanischen Pilotenverbandes, der F.E.N.D.A., arbeitet an einer Beschränkung, deren endgültige Formulierung noch nicht festgelegt ist. Sie wird voraussichtlich folgende Punkte beinhalten:

1. Für Gleitschirm wird B-Schein oder

gleichwertige Lizenz Voraussetzung.

2. Für Drachen reicht bis auf weiteres A-Schein oder gleichwertige Lizenz aus.

3. Lizenz und Versicherungsnachweis werden stichprobenmäßig von der örtlichen Polizei überprüft, mit Meldung an den DHV.

4. Gleitschirmausbildung (und »Betreuung« von Piloten ohne B-Schein) wird generell nicht zugelassen.

5. Drachenausbildung nur durch Schulen, die eine Genehmigung der F.E.N.D.A. und der örtlichen Behörde erhalten haben. Diese wird ausschließlich für die Fluggebiete La Assumada, Orzola und Famara/Startplatz Salida La Pequena gelten.

Über die endgültige Formulierung muß man sich vor dem ersten Start an der obengenannten Club-Adresse erkundigen.

Hannes von Goesseln

Kontaktadresse: Club Zonzames Vuelo Libre Lanzarote, Calle Ioaguine 12, E-35500 Arrecife Lanzarote, Islas Canarias, Tel. 34-28-811465 oder 34-28-814084, Herr Robert Espino Betasort (spricht deutsch und englisch).

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 Förgensee, 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

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.

Fehlöffnung von Rettungsschirmen

Wir bekommen immer wieder Unfallmeldungen, daß sich Rettungsschirme ungewollt geöffnet haben. Wichtig ist, vor jedem Start zu überprüfen, daß der Verschlußsplint richtig sitzt. Oft wird bereits beim Einpacken des Rettungsgeräts im Rucksack der Splint gelockert. Am Piloten muß das Rettungsgerät so angebracht sein, daß eine ungewollte Öffnung weder durch die Startbewegungen, noch durch ein eventuelles Streifen von Büschen, Ästen usw. möglich ist.

Dies gilt besonders auch beim Hängegleiterschlepp, wenn sich das Klinkenhauptseil an einem seitlich angebrachten Rettungsgerät verhängen kann.

DHV-Technikreferat

Lufttüchtigkeitsanweisung Hängegleitergurtzeug High Tec

In mindestens einem Fall wurde bei der Fertigung bei einem Hängegleitergurtzeug Keller High Tec Gütesiegelnummer 03-071-89 ein schützendes Bauteil der Hauptaufhängung falsch montiert. Dadurch ist an der Hauptaufhängung in Höhe des Alu-Blechrahmens eine Scheuerstelle entstanden. In Übereinstimmung mit dem deutschen Musterbetreuer ist als Sicherheitsmaßnahme die Hauptaufhängung auf Anzeichen von Abnutzung zu kontrollieren. Im Zweifelsfall ist der Gurt zur Überprüfung an den Musterbetreuer Firma Moyes Europe Air Base GmbH, Werrastraße 13, 36433 Bad Salzungen zu schicken.

DHV-Technikreferat

Leinenrisse — Neues Problem

Erstmals im Jahr 1993 sind mehrere Leinen-Serienrisse aufgetreten, zuletzt auch mit einem Racer 23 am Tegelberg. Der Pilot hatte mit »eingeklappten Ohren« Steilschirmen geflogen, er rettete sich mit seinem Fallschirm.

Das Technikreferat arbeitet mit Hochdruck an der Analyse der Unfälle und an technischen Lösungen, beispielsweise durch gezielte zusätzliche Verstärkung einzelner besonders gefährdeter Leinen. Die bloße Erhöhung der generellen Prüflastgrenze würde wenig bringen, da die betroffenen Gerätetypen ihre Haltbarkeit weit oberhalb der vorgeschriebenen Grenzwerte bereits nachgewiesen hatten.

Piloten, beachtet die Betriebsgrenzen, meidet Kunstflug und unkontrollierte Flugzustände! Unsymmetrische Extembelastung kann den »Reißverschluß-Effekt« auslösen.

Lufttüchtigkeitsanweisung Hängegleitergurtzeug Sting

Es ist vereinzelt vorgekommen, daß beim Auslösen des Rettungsschirms die Verbindung zwischen Auslösegriff und Innencontainer an einer Naht des Gurtzeugs (Sting Soft, Sting Shifter) abgerissen ist. Betroffen sind alle gelben Auslösegriffe bis einschließlich Baujahr März 93. In Übereinstimmung mit dem Hersteller ist als Sicherheitsmaßnahme vom diesem, Sven Manhard, Hängegleiterzubehör, Adolf-Haff-Weg 8, 87459 Pfronten, am Griff eine zusätzliche Vernähung anzubringen.

DHV-Technikreferat

Sollbruchstellen mit 150 kg

Die 150-kg Sollbruchstellen der Firma Christoph Schuhwerk, Bergstraße 21, 86476 Neuburg/Kammel, wurden vom DHV geprüft und dürfen für den Schleppbetrieb verwendet werden.

DHV-Technikreferat

Typische Vorgeschichte

Eigentlich hatte der Schweizer Fluglehrer schon angesichts eines heranziehenden Gewitters auf einen Flug verzichten wollen, fand aber dann im talwärts fahrenden Auto keinen Platz mehr. Da er nicht zu Fuß absteigen wollte, flog er dennoch. Durch den stark auffrischenden Wind klappte ihm in geringer Höhe über dem Landeplatz der Schirm stark ein. Beim Aufprall aus dem Spiralsturz erlitt der Pilot lebensgefährliche Verletzungen.

Immer mit Nase

Ohne Nasenabdeckung mit dem Drachen zu fliegen ist ein Risiko. Dies teilte der ehemalige Sportverantwortliche im SHV-Vorstand Christoph Ambühl mit. Der Drachen kann sich »aufbläsen«, was zu schwer kontrollierbaren Flugzuständen führen kann.

Schweizer Hängegleiterverband (aus Swiss Glider Nr 4, Mai 1993)



Lufttüchtigkeitsanweisung

Hängegleiter Superfex

Am 14.08.1993 ist eine Flugschülerin beim Landeanflug mit einem zwölf Jahre alten Superfex II/81 der Firma Finsterwalder beim Landeanflug aus ca 20 bis 40 Meter Höhe tödlich abgestürzt. Das Gerät beschleunigte aus einer Kurve, bis es in einem Winkel von ca. 60 Grad aufschlug.

Die Flugunfalluntersuchung dauert noch an. Ein Flattersturz ist nicht auszuschließen. Möglicherweise lag die Ursache auch in einem zu geringem Startgewicht.

Wegen der ungeklärten Umstände und bis zur Feststellung der Ursachen — soweit dies möglich sein wird — hat der DHV in Übereinstimmung mit der Firma Finsterwalder vorsorglich die folgende **Sicherheitsmaßnahme** getroffen:

Für alle Hängegleiter der Muster Superfex II und II/81 ruht das Gütesiegel, das heißt, diese Geräte dürfen nicht geflogen werden.

Diese Lufttüchtigkeitsanweisung gilt solange, bis sie aufgehoben wird. Die Aufhebung wird veröffentlicht. Der jeweilige Sachstand kann bei Firma Finsterwalder, Pagodenburgstraße 8, 81247 München, Tel: 089/8116528, Fax: 089/8144107, nachgefragt werden.

Gmund, den 19.08.1993 (Stand 25.08.1993)
DHV-Technikreferat

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gleitsegel UP Stellar 33, Stellar 35, Katana 55

Am 15.08.1993 kam es bei einem Stellar 35 zum Leinenabriß mit tödlichem Ausgang.

Augenzeugen berichten, der Pilot habe enge bis steile Kurven geflogen, habe dann einen Einklapper gehabt und den Kurvenflug beenden wollen. Etwa in dieser Phase kam es zum Abriß der Leinen.

Die Unfalluntersuchung wird von der österreichischen Behörde durchführt. Die Stammleinen sind knapp oberhalb der Vernähung am Tragegurt-Ende gerissen. Die Ursache ist bisher ungeklärt.

Bei den Gütesiegeltests hatte dieses Gerätemuster mit Leinen des Fabrikats Barthels-Feldhoff bei der Festigkeitsprüfung auf dem Meßwagen eine Last von 1.140 kg ohne Beschädigung ausgehalten. Dies entspricht beim geschätzten Startgewicht des verunglückten Piloten einem Lastvielfachen über 10g.

Beim Schocktest hatte das Gerät eine Last von 750 kg (gefor-

dert sind 600 kg) beschädigungsfrei ausgehalten.

Die Firma UP Europe hat in einem späteren Änderungsverfahren die Zulassung für andere Leinen des Fabrikats Cousin Fres beantragt und erhalten. Bei diesen anderen Leinen ist der Durchmesser von 1,0 auf 1,1 mm erhöht und sie haben gemäß Spezifikation eine deutlich höhere Festigkeit.

Das Unfallgerät war mit Barthels-Feldhoff-Leinen ausgestattet. Wie der DHV-Geschäftsstelle erst jetzt bekannt wurde, waren bereits vor einigen Wochen im Rahmen eines Sicherheitstrainings bei einem Katana 55 etliche Leinen — ebenfalls Barthels-Feldhoff — gerissen. Bei diesem Vorfall war der Pilot aus einer unkontrollierten und extremen Situation in die entlasteten Leinen gestürzt.

Wegen der ungeklärten Umstände und bis zur Feststellung der Ursachen — soweit dies möglich sein wird — hat der DHV in Übereinstimmung mit Firma UP Europe vorsorglich die folgende **Sicherheitsmaßnahme** getroffen:

Für alle Gleitsegel Baujahr 1993 der Muster UP Stellar 33, Stellar 35 und Katana 55, soweit sie mit den Leinen des Fabrikats Barthels-Feldhoff ausgerüstet sind, ruht das Gütesiegel, das heißt, diese Geräte dürfen nicht geflogen werden. Die betroffenen Geräte haben nach Herstellerangabe folgende Seriennummern:

UP Katana 55: 1592, 1596, 1597, 1599, 1757, 1758, 1759, 1761

UP Stellar 33: 2040 — 2055 (durchgehend)

2155 — 2169 (durchgehend)

UP Stellar 35: 1451 — 1471 (durchgehend)

1882 — 1894 (5 Geräte aus diesen 13)

2056 — 2069 (durchgehend)

2170 — 2184 (durchgehend)

Die Seriennummern befinden sich auf dem Typenschild, das auf dem linken Stabilo (in Flugrichtung gesehen) angebracht ist. Die Leinen der Firma Barthels-Feldhoff sind daran zu erkennen, daß sie durchgehend ohne Muster gefärbt sind, im Unterschied zu den gemusterten anderen Leinen.

Die nichtbetroffenen Geräte sind daran zu erkennen, daß die Stammleinen ein Muster aufweisen oder einen Durchmesser von 1,3 mm haben oder daß das Baujahr 1992 oder früher ist. Diese Lufttüchtigkeitsanweisung gilt so lange, bis sie aufgehoben wird. Die Aufhebung wird veröffentlicht. Der jeweilige Sachstand kann bei Firma UP Europe, Gut Mühleck, 82404 Sindelsdorf, Telefon 08856/82413, Fax 08856/82416, nachgefragt werden.

Gmund, den 19.08.1993 (Stand 25.08.1993)
DHV-Technikreferat

Tödliche Unfälle

Bucks Canyon/USA — Am 1.5.1993 verunglückte der erfahrene Hängegleiterpilot Alfons Schottorf mit seinem Hängegleiter Axis tödlich. Bei starkem Wind war der Pilot ca. 20 Minuten mit Startüberhöhung geflogen. Wie es zu dem Unglück kam, konnte nicht aufgeklärt werden, es gab keine Augenzeugen.

Kössen/A — Am 30.6.1993 verunglückte der Flugschüler Leo Stoy mit seinem Gleitsegel Bliss Large tödlich. Beim Soaren im Hangaufwind hatte der Pilot in niedriger Höhe die Bremsleinen voll durchgezogen. Nach Zeugenangabe kam es zum Strömungsabriß und der Schirm klappte bis auf wenige Zellen ein. Da keine Reaktion des Piloten mehr erfolgte, schlug er nach drei Steilschlangen auf dem felsigen Untergrund auf.

Schwangau — Am 1.7.1993 stürzte die Flugschülerin Irene Kraus am Tegelberg im Rahmen der A-Ausbildung ab und zog sich dabei tödliche Verletzungen zu. Beim absichtlichen Schwingen um die Querachse zu Übungszwecken geriet ihr Gerät Graffiti M in einen Fullstall. Der Schirm schoß nach vorne bis unter die Pilotin, sie stürzte in den Schirm und konnte ihr Rettungsgerät nicht mehr auslösen.

Kössen/A — Am 27.7.1993 verunglückte der Flugschüler Karl Schneider mit einem Nova Phönix 28 U tödlich. Karl Schneider stand kurz vor der A-Praxisprüfung. Nach einigen steilschlangenspiralähnlichen Drehungen im Landeanflug schlug der Pilot auf und erlag später im Krankenhaus seinen Verletzungen.

Bürgen bei Trier — Am 14.8.1993 erlitt die A-Flugschülerin Sabine Wolf beim Absturz eines Schulungs-Drachen Finsterwalder Superfex II/81 aus einer Höhe zwischen 20 und 40 m über Grund tödliche Verletzungen. Es war ihr erster Höhenflug, sie hatte Funkunterstützung. Einzelheiten siehe Lufttüchtigkeitsanweisung Seite 29.

Bergen — Am 15.8.1993 startete die A-Scheinpilotin Evelyn Hees mit einem Hängegleiter Mars 170 von Icaro 2000 vom Gipfel des Hochfells nordwärts. In der Startphase hatte ein Flügel Bodenberührung und das Fluggerät prallte nach einer 180°-Kurve gegen Fels unterhalb des Gipfels. Beim Aufprall erlitt die Pilotin tödliche Verletzungen.

Tannheimetal/A — Am 15.8.1993 stürzte der erfahrene B-Scheinpilot Tim Tilmann mit einem Gleitsegel UP Stellar 35 beim Ausleiten einer Spirale in Höhe zwischen ca. 100 und 200 m über Grund tödlich ab. Ein Großteil der Leinen war gerissen. Der Rettungsschirm wurde zwar vom Piloten ausgelöst, hat sich aber nicht mehr geöffnet. Einzelheiten siehe Lufttüchtigkeitsanweisung Seite 29.

Neue DHV-Gütesiegel

Hängegleiter

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetr.	Klasse
01-263-93	K 4 Plus	Airwave	2
01-264-93	K 5	Airwave	2-3
01-265-93	Sensor 611	Seedwings Europe	3
01-267-93	Milan Racer	Bautek	3

Gleitsegel

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetr.	Klasse
GS-01-312-93	Challenger Classic 21	Pro Design	2-3
GS-01-313-93	Challenger Classic 23	Pro Design	2-3
GS-01-314-93	Challenger Classic 25	Pro Design	2-3
GS-01-315-93	P 22/28	Aerosport International	2
GS-01-316-93	Discus 2000/110	STV Comet	2
GS-01-317-93	Compact 33	Pro Design	2
GS-01-318-93	A 4/28	Flight Design	2
GS-01-319-93	Phönix 128	Nova	2
GS-01-320-93	Space 30	Edel	2
GS-01-321-93	Space 40 Biplane	Edel	2
GS-01-322-93	Sphinx 23	Nova	3
GS-01-323-93	Jive 26	Airwave	2
GS-01-324-93	Asterope 27 M	ITV	2
GS-01-325-93	Discus 2000/50	STV Comet	2
GS-01-326-93	Pickup 47	UP Europe	1-2

Hängegleiter-Gurtzeuge

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetreuer
03-094-93	Supine	Finsterwalder-Charly
03-095-93	Race 2	Firebird

Gleitsegel-Gurtzeuge

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetreuer
GS-03-119-93	Paratech Modular	Aerosport International
GS-03-120-93	Race	Sup' Air
GS-03-121-93	Lubin TX	Lubin
GS-03-122-93	Ralax	Madreiter
GS-03-123-93	Zeta	Vonblon

Hängegleiter-Rettungsgeräte

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetreuer
02-038-93	Columbus 18	Kurrle Fly
02-039-93	Oskar 18	Kurrle Fly

Gleitsegel-Rettungsgeräte

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetreuer
GS-02-044-93	Z 2	Finsterwalder-Charly

Milan Racer



Probeflugmöglichkeiten

Steffi Schorsch 83236 Übersee 08641/7767
 Wilhelm Udo 33824 Werther 05203/1475
 Wüst Lothar 75180 Pforzheim 07231/74866
 Preiß Eva 21079 Hamburg 040/7644759
 Mühl Stefan 56767 Mosbruch 02692/8288
 Albring Horst 69190 Walldorf 06227/9623
 Eigenmann Mark 68199 Mannheim 0621/852170
 Müller Karola 86356 Neusäss 0821/43511
 Baeumer Jobst 54338 Schweich 06502/6850
 Linz Wolfgang 30459 Hannover 0511/1240420
 Gräper Hans 32049 Herford 05221/85781
 Senger Stefan 80333 München 089/521423
 Waitl Harti 87629 Füssen 08363/2461
 Finkbeiner H.-P. 72270 Baiersbrunn 07442/5917
 Krüger Falko 08066 Zwickau

Milan Racer

! Höchstleistung !
! Top Qualität !
! Einfaches Fliegen !

für nur DM 7.600,- !

bautek Fluggeräte GmbH
Gewerbegebiet

54344 Kenn

Tel.:06502/3060 Fax:7436

Schleppwinden

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetreuer
05-007-93	AF 12	Alfred Adelwarth
05-008-93	Aufgehts 91	Schuhwerk C.
05-009-93	WSH 2 Autopilot	Johann Wujasin
05-010-93	HGW 2 — Müller	Bernd Müller

Schleppklinken

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetreuer
06-016-93	BMK 2000	Bernd Müller
06-017-93	H. S.	Hermann Keltjens
06-018-93	Charly GS — UL 2	Finsterwalder
06-019-93	Gleitschirmklinge L	Koch
06-020-93	SBK 300	Bechthold

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.

ALTI-VARIO-METER AV 8000



DM 448,-

- ▶ Digitaler Höhenmesser 8000 m
- ▶ 2 Höhengpeicher für QNH/QFE
- ▶ QFE-Schnellabgleich
- ▶ Variometer analog +/- 4,5 m, digital +/- 15 m
- ▶ Sinkalarm, VarioToneinsatz und Zeitkonstante (0,8 bis 4,0 sek.) programmierbar
- ▶ zweifachmodulierte Akustik
- ▶ Lautstärkeregelung
- ▶ Speicherung der Maximalwerte
- ▶ Stoppuhr
- ▶ Anzeige der Batteriekapazität und Seriennummer
- ▶ kompensiert, funktentstört, feuchtigkeitsversiegelt
- ▶ 9 V Alkaliblock für mind. 150 Betriebsstunden
- ▶ Gewicht ca. 150 g
- ▶ Abmessungen 80 x 70 x 35/25 mm
- ▶ Gehäuse in schwarz
- ▶ 2 Jahre Garantie
- ▶ 14 Tage Rückgaberecht

Regional Versammlungen

Stimmkartenausgabe von 13.00 Uhr bis 14.00 Uhr, Versammlungsbeginn 14.00 Uhr

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Feststellung der Beschlußfähigkeit
3. »Das neue Luftrecht« Bericht des Vorsitzenden und Aussprache
4. Video »Jahresrückblick« von Charlie Jöst
5. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am 4.12.1993
6. Wahl des Regionalbeirats in der DHV-Kommission
7. Anträge und Besprechung regionaler Probleme

Peter Janssen, Vorsitzender

Bitte den DHV-Mitgliedsausweis mitbringen

Antrags- und stimmberechtigt sind alle persönlichen Mitglieder, die ihren Wohnsitz in der Region haben. Für den Wohnsitz gilt der dem DHV gemeldete Stand am 27.9.1993. Jeder Stimmberechtigte kann sein Stimmrecht durch schriftliche Vollmacht auf einen anderen Stimmberechtigten in der Region übertragen. Jeder Bevollmächtigte kann höchstens 4 fremde Stimmen vertreten.

Zum Zweck der Stimmübertragung bitte nur das Vollmachtsformular benutzen, das vollständig ausgefüllt und unterschrieben sein muß. Weitere Einzelheiten, auch zur DHV-Jahrestagung, ergeben sich aus der Satzung, die jedes Mitglied bei der Geschäftsstelle anfordern kann.



Hier abtrennen und einsenden an DHV, Postfach 88, 83701 Gmund

VOLLMACHT

Nur gültig, wenn vollständig ausgefüllt und unterschrieben! Blankovollmacht und Untervollmacht sind nicht zulässig.

Name des Vollmachtgebers

Mitglieds-Nr.

Anschrift

Ich übertrage mein Stimmrecht bei der DHV-Regionalversammlung 1993 auf den dort anwesenden

(Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum

Unterschrift des Vollmachtgebers

Wann Wo

Region Ost (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen)

7 Delegierte zu wählen

23.10.1993

Berliner Ruder Club e.V., Bismarckstraße 4, 14109 Berlin, Tel. 030/8036784

Anfahrt: BAB Hof-Berlin oder Hannover-Berlin an der Avus, Ausfahrt Drei Linden, Zehlendorfer Kleeblatt (Wannsee), direkt am kleinen Wannsee.

Region Nord (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein)

10 Delegierte zu wählen

24.10.1993

Congreß-Centrum Hamburg (CCH Saal 8), Tiergartenstraße 2, 20355 Hamburg, Tel. 040/35690

Anfahrt: BAB Hannover-Hamburg, Ausfahrt Stellingen, Kieler Straße Richtung Innenstadt, am Bahnhof Hamburg-Dammtor

Region Südwest (Baden-Württemberg)

47 Delegierte zu wählen

6.11.1993

Stadion Restaurant Bernhausen, Dombaslerstraße 8, 70794 Bernhausen, Tel. 0711/704599

Anfahrt: BAB Frankfurt-München, Ausfahrt: Stuttgart-Degerloch, B 27 Richtung Reutlingen/Tübingen bis Ausfahrt Filderstadt-Plattenhardt, danach Richtung Bernhausen, am Ortseingang den Schildern »Kultur- und Sportzentrum« folgen.

Region Mitte (Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland)

39 Delegierte zu wählen

7.11.1993

Siegerlandhalle (Spandauer Saal), Koblenzerstraße 151, 57072 Siegen, Tel. 0271/33700

Anfahrt: BAB Gießen-Dortmund, Ausfahrt Siegen-Eisern, Zubringer folgen bis Hinweisschild Siegerlandhalle

Region Südost (Bayern)

50 Delegierte zu wählen

13.11.1993

Penta-Hotel Freising (Korbinian Saal), Tel. 08161/ 9660
Anfahrt: BAB München-Deggendorf, Ausfahrt: Freising-Ost, Richtung Freising, in Freising Richtung Parkhaus am Penta

Alle Delegiertenzahlen sind nach dem letztmöglichen Mitgliederstand vor Info-Herstellung errechnet. Geringe Erhöhungen bis zum Stichtag 25. September (gemäß Satzung 4 Wochen vor der ersten Regionalversammlung des Jahres) sind möglich.

DHV-Jahrestagung 93

Delegiertenversammlung

Tagungsbeginn 14.00 Uhr

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Feststellung der Beschlußfähigkeit
3. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 1992 (veröffentlicht im DHV-Info 68)
4. Bericht der Kommission
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Neuwahl der Kassenprüfer
7. Wirtschaftsplan für 1994
8. Mitgliedsbeitrag 1995
9. Anträge
10. Ort und Termin der Jahrestagung 1994

Stimmberechtigt sind nur die auf den Regionalversammlungen gewählten Delegierten.

HANWAG

FLY 2000

Lt. Test im DRACHENFLIEGER MAGAZIN 9/92,
einer der besten und sichersten Stiefel für
Drachen- und Gleitschirmflieger.

**MEHR ALS DIE HÄLFTE ALLER VERLETZUNGEN
BEIM GLEITSCHIRMFLEIEN SIND
FUSSVERLETZUNGEN –**

**MIT DEM „FLY 2000“ LASSEN SICH
VIELE DIESER VERLETZUNGEN VERHINDERN!**

Mod. FLY 2000, 1,5 kg

- ▀ extrem leicht
- ▀ perfekte Paßform
- ▀ ausgezeichnete Seitenstabilität (integrierte Seitenversteifung)
- ▀ ausschließlich Ösen-schnürung (Tiefzug-schnürung)
- ▀ Spezialdämpfungskeil-sole mit sehr guten Laufeigenschaften
- ▀ eingearbeitetes SYMPATEX (wasserdicht)



HANWAG.

Mit Sicherheit immer einen Schritt voraus.

Händlernachweis und Katalog '93 anfordern bei:
HANWAG, Sportschuhfabrik GmbH & Co. KG,
D-8061 Vierkirchen, Freisinger Str. 27, Tel.: 081 39-86 42

Der neue Luftfahrerschein

Keine Eile! — Die bisherigen Befähigungsnachweise gelten bis zum 9. Juni 1995 weiter. Es besteht ausreichend Zeit für alle Piloten, bis zu diesem Zeitpunkt den neuen Luftfahrerschein zu beantragen und zu erhalten.

Um die gewaltige Flut von Anträgen vernünftig bearbeiten zu können, bitten wir alle Piloten, ihre Anträge nur auf dem hier abgedruckten Formblatt zu stellen. Habt bitte Verständnis dafür, daß nur diejenigen Scheine bearbeitet werden können, bei denen mit dem Antrag alles zusammen ist, insbesondere

- ▀ das Antragsformular vollständig ausgefüllt ist,
- ▀ die beiden Paßbilder (Größe max. 35 x 45 mm) vorliegen,
- ▀ die Zahlung von 37,45 DM eingegangen ist (am einfachsten als Scheck).

Der Gebührenrahmen für die Erteilung des Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer (ohne Pilotenprüfung) wurde vom Bundesministerium für Verkehr in der Gebührentabelle zur Luft-KostV festgesetzt. Die Mindestgebühr beträgt einschließlich Mehrwertsteuer 37,45 DM, die Höchstgebühr 58,50 DM.

Äußerst schwierig war die Kalkulation der Erteilungs-Gebühr für die Inhaber bestehender Befähigungsnachweise. Einerseits bringt die Vielzahl der Scheine gewisse Rationalisierungseffekte, andererseits müssen die Angaben auf dem Erteilungsantrag gecheckt und die früheren Unterlagen — teilweise nur als Stapel von DAeC-Landesverbänden an den DHV übergeben — zu jeweils einer »Luftfahrerakte« zusammengetragen werden

Der durchschnittliche Arbeitsaufwand je Schein: Brief öffnen, Unterlagen zusammenheften, Vollständigkeit prüfen, Überweisungseingang prüfen bzw. Scheck einreichen, Gebührenbuchung, Aufruf im Computer, Kontrolle der Antragsangaben und Computerdaten, Eingabe der neuen Daten, Ausdruck des Scheins, Paßbild einpassen und einkleben, Berechtigungen und Beschränkungen einsetzen, Schlußkontrolle, Stempel und Unterschrift, Ausdruck des Begleitbriefs, Kuvertieren von Schein und Brief, Frankieren, Ausstellungsvermerk und Paßbild auf Antragsblatt anbringen, Anlegen der neuen »Luftfahrerakte«, Zuordnen der früheren Unterlagen, Ablage.

Hinzu kommen die Anteile an den allgemeinen Betriebskosten des DHV für Porto, Telefon, Fax, Kopierer, Computer, Druck, Büromaterial, Miete, Strom, Heizung, Versicherung, Reinigung etc. Und dann noch die gesetzliche Mehrwertsteuer 2,45 (ermäßigter Steuersatz 7 %) für's Finanzamt.

Außergewöhnliche Mehrarbeit, beispielsweise für die Rekonstruktion fehlender Unterlagen oder die Nachforschung bei einem Überweisungsfehler, sind in der Kalkulation nicht berücksichtigt und belasten den DHV zusätzlich mit Aufwand und Kosten.

Die »Umschreibung« gilt nur für die bisherigen Befähigungsnachweise von DHV und DAeC; sie verlieren am 9. Juli 1995 ihre Gültigkeit. **Sonderpilotscheine** werden nicht umgeschrieben, eine eventuelle Änderung wird frühzeitig veröffentlicht, siehe auch Seite 6.

An den
Deutschen Hängegleiterverband e.V.
Postfach 88
83701 Gmund am Tegernsee

Antrag

auf Erteilung der Erlaubnis für Luftfahrer

.....
Name und Vorname des Antragstellers

.....
Wohnsitz

.....
Staatsangehörigkeit

.....
Geburtsdatum

Ich beantrage die Erteilung der Erlaubnis für Luftfahrer (Luftfahrerschein) als

Hängegleiterführer (HG)

Gleitsegelführer (GS)

mit Berechtigung für

Windenführer HG

mobile Winden (Abrollwinden) HG

stationäre Winden (Motorwinden) HG

Windenführer GS

mobile Winden (Abrollwinden) GS

stationäre Winden (Motorwinden) GS

Windenschlepp HG

Windenschlepp GS

UL-Schlepp

mit Eintragung des Flugfunkzeugnisses

BFZ II, ausgestellt am BFZ I, ausgestellt am
(amtlich beglaubigte Kopie des Zeugnisses ist beigelegt)

Mein bisheriger Befähigungsnachweis wurde ausgestellt vom mit Ausstellungsdatum

Die Erteilungsgebühr von 37.50 DM (einschl. MWSt) gemäß LuftKostV

wird mit beiliegendem Verrechnungsscheck gezahlt,

wurde auf Konto Nr. 80655 der Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 71152570) überwiesen.
(Barzahlung ist nicht möglich)

Diesem Antrag sind 2 Paßbilder beigelegt, Rückseite beschriftet mit Name und Adresse.

.....
Ort, Datum

.....
Unterschrift

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 Flugleistung 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.

Druckfehlerkorrektur vorbehalten!

DHV-Gütesiegel
Nr. 01-263-93



HÄNGEGLEITERMUSTER

K 4 PLUS / AIRWAVE

KLASSIFIZIERUNG

2

Zul. Startgewicht / Sitzzahl	100 — 140 kg / 1
Gerätengewicht (ohne Packsack)	32,5 kg
Fläche (Herstellerangabe)	14,4 qm
Spannweite (Herstellerangabe)	10,25 m
Doppelsegel (Herstellerangabe)	81 %
Lattenzahl oben / unten	23 / 6
Art der VG	Seil an Trapezbasis
Art des Steuerbügels	Alu Tropfenprofil 1,655 m
Steuerbügelbasis	Speedbar 1,5 m

AUFBAU

Besonderheiten	Schrauben mit Sicherungsring anstatt Quickpins
----------------	--

BODENHANDLING UND START

VG ENTSPANNT VG GESpanNT

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	leicht hecklastig
Spiel Unterverspannung quer cm	7	0
Spiel Unterverspannung längs cm	0	0
Aerodynamische Lastigkeit	leicht hecklastig	leicht hecklastig
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel

GERADEAUSFLUG

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

KURVENHANDLING

Kraftaufwand für Einleiten	mittel	mittel
Kraftaufwand für Ausleiten	mittel	mittel
Rollzeit für Einleiten	mittel	mittel
Rollzeit für Ausleiten	mittel	mittel
Schräglage bei V min. sink	neutral	leicht zunehm.

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	nicht möglich

LANDUNG

Ausschwebestrecke	mittel
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden
V-Bereich des Stallens	mittel
Kraftaufwand beim Stallen	mittel

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

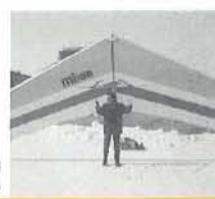
DHV-Gütesiegel
Nr. 01-264-93



DHV-Gütesiegel
Nr. 01-265-93



DHV-Gütesiegel
Nr. 01-267-93



HÄNGEGLEITERMUSTER

K 5 / AIRWAVE

SENSOR 611 / SEEDWINGS EUROPE

MILAN RACER / BAUTEK

KLASSIFIZIERUNG

2-3

3

3

Zul. Startgewicht / Sitzzahl 90 — 130 kg / 1

Gerätgewicht (ohne Packsack) 30,5 kg

Fläche (Herstellerangabe) 13,8 m

Spannweite (Herstellerangabe) 9,9 m

Doppelsegel (Herstellerangabe) 81 %

Lattenzahl oben / unten 21 / 6

Art der VG Seil an Trapezbasis

Art des Steuerbügels Alu Tropfenprofil 1,655 m

Steuerbügelbasis Speedbar 1,5 m

100 — 133 kg / 1

33 kg

14,4 qm

10,85 m

85 %

21 / 8

Seil an Trapezbasis

Aerosafe 1,75 m

Speedbar 1,455 m

90 — 130 kg

30 kg

13,5 qm

10,2 qm

80 %

21 / 6

Seil an Trapezseite

Alu Tropfenprofil 1,64 m

Speedbar 1,4 m

AUFBAU

Besonderheiten Schrauben mit Sicherungsring anstatt Quickpins

—

Basis mit Bajonettverschluß anstatt Quickpins

BODENHANDLING UND START

VG ENTSPANNT

VG GESPANNT

VG ENTSPANNT

VG GESPANNT

VG ENTSPANNT

VG GESPANNT

Statische Lastigkeit leicht hecklastig leicht hecklastig

Spiel Unterverspannung quer cm 12 1 2 10 0 2 10 10 2

Spiel Unterverspannung längs cm 0 0 2 1 1 2 10 10 2

Aerodynamische Lastigkeit neutral neutral

Abhebegeschwindigkeit mittel mittel

neutral neutral

10 0 2 10 0 2

1 1 2 10 10 2

neutral neutral

mittel mittel

leicht hecklastig leicht hecklastig

10 10 2 10 10 2

neutral neutral

mittel mittel

GERADEAUSFLUG

V min / V max km h mittel / 80 mittel / 80 2 mittel / 80 mittel / 80 2 mittel / 80 mittel / 80

Bügeldruckverlauf progr. zunehm. progr. zunehm. 1 lin. zunehmend lin. zunehmend 3 lin. mit. zunehm. lin. mit. zunehm. 2

Bügeldruck bei 60 / 80 km h gering / hoch gering / mittel 3 gering / mittel gering / mittel gering / mittel gering / mittel

Richtungsstabilität (Gieren) ger. ab 50 km/h ger. ab 50 km/h ger. bis 50 km/h ger. bis 50 km/h kein Gieren kein Gieren

mittel / 80 mittel / 80 2 mittel / 80 mittel / 80 2 mittel / 80 mittel / 80

lin. zunehmend lin. zunehmend 3 lin. mit. zunehm. lin. mit. zunehm. 2

gering / mittel gering / mittel gering / mittel gering / mittel

ger. bis 50 km/h ger. bis 50 km/h kein Gieren kein Gieren

KURVENHANDLING

Kraftaufwand für Einleiten gering mittel 1 gering mittel 3 mittel hoch 2

Kraftaufwand für Ausleiten gering mittel 1 gering mittel 3 mittel hoch 2

Rollzeit für Einleiten kurz mittel 2 kurz mittel 3 mittel lang 3

Rollzeit für Ausleiten kurz mittel 2 kurz mittel 3 mittel lang 3

Schräglage bei V min. sink neutral leicht zunehm. neutral leicht zunehm. leicht zunehm. leicht zunehm.

gering mittel 1 gering mittel 3 mittel hoch 2

gering mittel 1 gering mittel 3 mittel hoch 2

kurz mittel 2 kurz mittel 3 mittel lang 3

kurz mittel 2 kurz mittel 3 mittel lang 3

neutral leicht zunehm. neutral leicht zunehm. leicht zunehm. leicht zunehm.

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS

Geradeausflug Bügel langsam vor problemlos Abkippen über Nase o. Flügel 2 problemlos problemlos instabiler Sackflug instabiler Sackflug

Geradeausflug Bügel schnell vor problemlos Abkippen über Nase 2 problemlos problemlos hartes Abkippen über Nase hart. Abk. ü. Nase, Flügel o. rückwärts

Kurvenflug Bügel langsam vor problemlos Abkippen ü. Flügel evtl. Trudeln 1 3 problemlos problemlos 1 Abkippen über Innenflügel Abkippen ü. Innen- oder Außenflügel 3

Kurvenflug Bügel schnell vor problemlos Abkippen ü. Flügel evtl. Trudeln 1 3 problemlos problemlos Abkippen über Innenflügel Abkippen ü. Innen- oder Außenflügel

Provoziertes Trudeln nicht möglich maximal 1 Umdrehung nicht möglich nicht möglich möglich möglich

problemlos problemlos 2 problemlos problemlos instabiler Sackflug instabiler Sackflug

problemlos problemlos 2 problemlos problemlos hartes Abkippen über Nase hart. Abk. ü. Nase, Flügel o. rückwärts

problemlös problemlös 1 3 problemlös problemlös 1 Abkippen über Innenflügel Abkippen ü. Innen- oder Außenflügel 3

problemlös problemlös 1 3 problemlös problemlös Abkippen über Innenflügel Abkippen ü. Innen- oder Außenflügel

nicht möglich maximal 1 Umdrehung nicht möglich nicht möglich möglich möglich

LANDUNG

Ausschwebestrecke mittel mittel mittel mittel

Moment des Stallens mittelschwer zu finden 2 mittelschwer zu finden 2 mittelschw. z. find. mittelschw. z. find. 2

V-Bereich des Stallens mittel klein mittel mittel

Kraftaufwand beim Stallen mittel mittel mittel klein

mittel mittel mittel mittel

mittelschwer zu finden 2 mittelschwer zu finden 2 mittelschw. z. find. mittelschw. z. find. 2

mittel klein mittel mittel

mittel mittel mittel klein

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Bei Kurvenstalls mit gespannter VG kippt das Gerät manchmal über den Außenflügel ab.

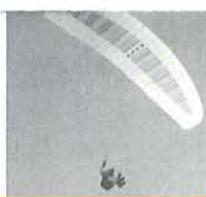
Stall-Verhalten in allen VG-Stellungen anspruchsvoll. Bei Kurvenstalls manchmal Strömungsabriß am Außenflügel mit Aufbäumen und Abkippen über den Außenflügel.

GLEITSEGELMUSTER	P 22/28 / AEROSPORT INT.	DISCUS 2000/110 / STV COMET	COMPACT 33 / PRO DESIGN
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG	2 / frei kombinierbar	2 / frei kombinierbar	2 / frei kombinierbar
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	80 — 105 kg / 1	95 — 115 kg / 1	75 — 95 kg / 1
Trimmssystem / Windentauglichkeit	ja / ja (Herstellerangabe)	Fußbeschleuniger / ja (Herstellerangabe)	Fußbeschleuniger / ja (Herstellerangabe)
START			
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäß., rasch / kommt zügig ü. Piloten 1	gleichmäß./ züg., überschießen, anbremsen 1	gleichmäßig, rasch / kommt züg. ü. Piloten 1
Abhebegeschwindigkeit	mittel 1	mittel 2	mittel 1
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich	einfach
GERADEAUSFLUG			BESCHLEUNIGER
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich 1	gering 1	durchschnittlich hoch 1
Rolldämpfung	hoch	hoch	hoch hoch
KURVENHANDLING	1	1	1
Trudeltendenz	gering 1	mäßig 2	gering 1
Steuerweg / Wendigkeit	hoch / durchschnittlich 2	hoch / durchschnittlich	hoch / durchschnittlich 2
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1	1	1
Sackfluggrenze / Dauersackflug	spät / nein 1	durchschnittlich / nein 1	durchschnittlich / nein 1
Fullstallgrenze / Bremskräfte	spät / steigend 1	durchschnittlich / steigend 2	durchschnittlich / deutl. steigend 2
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1	1
Weg / Reaktion	hoch / große Flächentiefe 1	hoch / mäßige Flächentiefe 1	hoch / große Flächentiefe 1
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert 2	selbständig schnell	selbständig verzögert 2
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1	1	1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180° — 360° / mäßig schnell 2	90° — 180° / langsam 1	90° — 180° / schnell 2
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig 2	mäßig / selbständig 2	mäßig / selbständig 2
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell	selbständig impulsiv
HARTER KURVENWECHSEL	1	1	1
Grad des Aufschaukelns	hoch	mäßig	hoch
Reaktion	Einklappen Kurveninnenseite 1	Einklappen Kurvenaußenseite 1	Frontstall 1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	unter 90° / mäßig schnell 1	90° — 180° / mäßig schnell 2	unter 90° / — 1
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	mäßig / selbstständig	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1	1
Abreißverhalten	weich, weites rückwärt. Abkippen	weich, mäßig, rückwärt. Abkippen	hart
Verhalten nach Einleitung	entleert n. vollst., schwer haltbar 1	entleert n. vollst., Rückwärtsfl., unruhig 1	entleert nicht vollständig, unruhig 1
Reaktion	mäßiges Vorschießen, Frontstall 1	mäßiges Vorschießen, Frontstall 2	mäß. Vorschießen, einseit. Klappen 1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen / — 2	kein Wegdrehen / — 2	unter 90° / langsam 2
Höhenverlust / Stabilisierung	— / —	mäßig / —	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1	1
Reaktion	mäß. seitl. Vorschieß., einseitig. Klappen 1	mäß. seitl. Vorschieß., einseit. Klappen 1	ger. seitl. Vorschießen, kein Klappen 1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90° — 180° / langsam 1	unter 90° / mäßig schnell 2	— / — 1
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig 2	mäßig / selbständig 2	— / — 1
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell	—
TRUDELN	1	1	1
Ausleitung	selbständig, Nachdrehen 180° 1	selbständig, Nachdrehen 90° 1	selbständig, Nachdrehen 230° 1
Reaktion	mäß. seitl. Vorschieß., einseitig. Klappen 1	mäß. seitl. Vorschieß., einseit. Klappen 2	kein Einklappen 2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	unter 90° / mäßig schnell 2	unter 90° / langsam 2	— / — 2
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig 2	mäßig / selbständig 2	— / — 2
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert	—
STEILSPIRALE	1	1	1
Einleitung / Trudeltendenz	leicht / nicht vorhanden 1	durchschnittlich / mäßig 2	leicht / gering 1
Höhenverlust / Ausleitung	hoch / selbständig 1	hoch / selbständig 1	hoch / selbständig 2
B-LEINEN-STALL	1	1	1
Einleitung	leicht 1	leicht 1	leicht 1
Höhenverlust	mäßig 2	mäßig 2	mäßig 2
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1	1
Landeverhalten	einfach 1	einfach 1	einfach 1
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT			

DHV-Gütesiegel
GS 01-318-93



DHV-Gütesiegel
GS 01-319-93



DHV-Gütesiegel
GS 01-320-93



GLEITSEGELMUSTER	A 4/28 / FLIGHT DESIGN	PHÖNIX 128 / NOVA	SPACE 30 / EDEL
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG	2 / frei kombinierbar	2 / frei kombinierbar	2 / frei kombinierbar
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	85 — 105 kg / 1	85 — 100 kg / 1	95 — 140 kg / 1
Trimmssystem / Windentauglichkeit	Fußbeschleuniger / ja (Herstellerangabe)	nein / ja (Herstellerangabe)	ja / ja (Herstellerangabe)
START			
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäß., rasch / kommt zügig ü. Piloten 1	gleichmäß., rasch / kommt ü. Piloten 1	gleichmäß., rasch / kommt zügig ü. Piloten 1
Abhebegeschwindigkeit	mittel	gering	mittel
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich	einfach
GERADEAUSFLUG			
Trimmgeschwindigkeit	gering 1	durchschnittlich 1	durchschnittlich 1
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich	hoch
KURVENHANDLING			
Trudeltendenz	gering 1	mäßig 2	gering 1
Steuerweg / Wendigkeit	mäßig / durchschnittlich	hoch / durchschnittlich	hoch / durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1	1	1
Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich / nein	spät / nein	spät / nein
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich / steigend 2	spät / deutlich steigend 2	spät / steigend
FRONTALES EINKLAPPEN			
Weg / Reaktion	hoch / mäßige Flächentiefe 1	hoch / mäßige Flächentiefe 1	hoch / mäßige Flächentiefe 1
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN			
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180° – 360° / mäß., verlangsamt 2	180° — 360° / mäß. schnell 2	180° — 360° / mäßig schnell 2
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / selbständig	mäßig / selbständig	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	selbständig verzögert
HARTER KURVENWECHSEL			
Grad des Aufschaukelns	hoch 1	hoch 1	mäßig 1
Reaktion	Einklappen Kurveninnenseite	Einklappen Kurvenaußenseite	Einklappen Kurveninnenseite
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90° — 180° / mäß., verlangsamt 2	kein Wegdrehen / —	90° — 180° / mäßig schnell 2
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	mäßig / —	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig impulsiv	selbständig schnell
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Abreißverhalten	weich, mäß. rückwärt. Kippen	weich, mäß. rückwärtiges Kippen	weich, mäß. rückwärtig. Abkippen
Verhalten nach Einleitung	Stallros., entleert n. vollst., Rückwärtsfl., unruh. 1	entleert nicht vollständig 1	entleert nicht vollständig
Reaktion	mäß. Vorschießen, kein Klappen	mäß. Vorschieß., kein Einklappen	gering. Vorschießen, kein Klappen 1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	— / — 2	— / — 2	— / —
Höhenverlust / Stabilisierung	— / —	— / —	— / —
Öffnungsverhalten	—	—	—
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Reaktion	mäß. seitr. Vorschieß., kein Klappen 1	mäß. seitr. Vorschieß., einseit. Klappen	mäß. seitr. Vorschieß., einseit. Klappen 1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	— / —	kein Wegdrehen / — 2	kein Wegdrehen / —
Höhenverlust / Stabilisierung	— / — 2	mäßig / — 2	mäßig / — 2
Öffnungsverhalten	—	durch Pumpen mit Bremse	selbständig schnell
TRUDELN			
Ausleitung	selbständig, Nachdrehen 180°	selbständig, Nachdrehen 360°	selbständig
Reaktion	mäß. seitr. Vorschieß., kein Klappen 1	ger. seitr. Vorschieß., kein Klappen 2	mäß. seitr. Vorschießen, einseitig. Klappen 2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	— / — 2	— / —	180° — 360° / mäßig schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	— / —	— / —	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	—	—	selbständig schnell
STIELSPIRALE			
Einleitung / Trudeltendenz	leicht / gering 1	durchschnittlich / mäßig 2	leicht / gering
Höhenverlust / Ausleitung	hoch / selbständig	hoch / selbständig	mäßig / selbständig
B-LEINEN-STALL			
Einleitung	leicht 1	leicht	leicht
Höhenverlust	hoch 1	hoch	mäßig
Ausleitung	selbständig	nimmt zögernd Fahrt auf	selbständig
LANDUNG			
Landeverhalten	einfach 1	einfach	einfach

**ERGÄNZUNGEN ZUR
FLUGSICHERHEIT**

DHV-Gütesiegel
GS 01-321-93

 DHV-Gütesiegel
GS 01-322-93

 DHV-Gütesiegel
GS 01-323-93

GLEITSEGELMUSTER	SPACE 40 BIPLACE / EDEL	SPHINX 23 / NOVA	JIVE 26 / AIRWAVE
KLASSIFIZIERUNG / QURTZEUG	2 / frei kombinierbar	3 / frei kombinierbar	2 / frei kombinierbar
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	120 — 200 kg / 2	65 — 85 kg / 1	75 — 95 kg / 1
Trimmsystem / Windentauglichkeit	nein / ja (Herstellerangabe)	ja / ja (Herstellerangabe)	nein / ja (Herstellerangabe)
START			
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäß., rasch, kommt zügig ü. Piloten	gleichmäßig, bleibt hinten hängen	gleichmäß., rasch, überschieß., abgebremst.
Abhebegeschwindigkeit	gering	mittel	mittel
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich	einfach
GERADEAUSFLUG			
Trimmgeschwindigkeit	hoch	gering	durchschnittlich
Rolldämpfung	durchschnittlich	gering	hoch
KURVENHANDLING			
Trudeltendenz	gering	mäßig	gering
Steuerweg / Wendigkeit	hoch / durchschnittlich	gering / hoch	mäßig / hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN			
Sackfluggrenze / Dauersackflug	spät / nein	früh < 65 cm / nein	spät / nein
Fullstallgrenze / Bremskräfte	spät / deutlich steigend	früh < 75 cm / steigend	spät / deutlich steigend
FRONTALES EINKLAPPEN			
Weg / Reaktion	hoch / mäßige Flächentiefe	hoch / große Flächentiefe	hoch / mäßige Flächentiefe
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN			
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180° — 360° / mäßig schnell	180° — 360° / schnell	180° — 360° / mäßig schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	hoch / —	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert	selbständig schnell
HARTER KURVENWECHSEL			
Grad des Aufschaukeln	hoch	hoch	mäßig
Reaktion	Einklappen Kurvenaußenseite	Einklappen Kurvenaußenseite	Einklappen Kurvenaußenseite
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen / —	über 360° / schnell, verlangsamt	unter 90° / mäßig schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	— / —	hoch / selbständig	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert	selbständig schnell
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Abreißverhalten	weich, mäß. rückwärt. Abkippen	weich	weich, mäß. rückwärt. Abkippen
Verhalten nach Einleitung	Stallrosette, entleert n. vollständig	entleert nicht vollständig, unruhig	entleert nicht vollständig, unruhig
Reaktion	mäß. Vorschießen, kein Klappen	mäß. Vorschießen, kein Klappen	mäß. Vorschießen, einseit. Klappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	— / —	— / —	kein Wegdrehen / —
Höhenverlust / Stabilisierung	— / —	— / —	mäßig / —
Öffnungsverhalten	—	—	selbständig schnell
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Reaktion	ger. seitl. Vorschießen, kein Klappen	mäß. seitl. Vorschießen, einseit. Klappen	mäß. seitl. Vorschießen, einseit. Klappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	— / —	180° — 360° / mäßig schnell	unter 90° / mäßig schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	— / —	mäßig / selbständig	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	—	selbständig schnell	selbständig schnell
TRUDELN			
Ausleitung	selbständig, Nachdrehen 90°	selbständig, Nachdrehen 180°	selbständig, Nachdrehen 180°
Reaktion	mäß. seitl. Vorschießen, kein Klappen	stark. seitl. Vorschieß., einseit. Klappen	ger. seitl. Vorschießen, einseit. Klappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	— / —	über 360° / schnell	180° — 360° / mäßig schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	— / —	hoch / schwieriges Gegenbremsen durch Pumpen mit Bremse	hoch / selbständig
Öffnungsverhalten	—	—	selbständig impulsiv
STELSPIRALE			
Einleitung / Trudeltendenz	leicht / gering	durchschnittlich / mäßig	leicht / nicht vorhanden
Höhenverlust / Ausleitung	hoch / selbständig	hoch / selbständig, Nachdrehen 360°	hoch / selbständig
B-LEINEN-STALL			
Einleitung	schwierig	leicht / mäßig	leicht / mäßig
Höhenverlust	nicht ausreichend	nimmt zögernd Fahrt auf	nimmt zögernd Fahrt auf
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf	—	—
LANDUNG			
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Sowohl beidseitig als auch einseitig kurze Steuerwege, deswegen bei Gegenhalten von Einklappern dosierter Bremsleineneinsatz wichtig.

DHV-GÜTESIEGEL
GS 01-324-93



DHV-Gütesiegel
GS 01-325-93



DHV-Gütesiegel
GS 01-326-93

GLEITSEGELMUSTER	ASTEROPE 27 M / ITV	DISCUS 2000/50 / STV COMET	PICKUP 47 / UP EUROPE
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG	2 / frei kombinierbar	2 / frei kombinierbar	1-2 / frei kombinierbar
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	70 — 85 kg / 1	55 — 75 kg / 1	140 — 200 kg / 2
Trimmsystem / Windentauglichkeit	nein / ja (Herstellerangabe)	Fußbeschleuniger / ja (Herstellerangabe)	nein / ja (Herstellerangabe)
START			
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäß., rasch, kommt zügig ü. Piloten	gleichmäß., rasch, kommt zügig ü. Piloten	gleichmäß., rasch, kommt zügig ü. Piloten
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel	mittel
Starthandling insgesamt	einfach	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG			
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	hoch
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich	hoch
KURVENHANDLING			
Trudeltendenz	gering	gering	gering
Steuerweg / Wendigkeit	mäßig / durchschnittlich	mäßig / hoch	mäßig / durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN			
Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich / nein	durchschnittlich / nein	durchschnittlich / nein
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich / deutl. steigend	durchschnittlich / steigend	durchschnittlich / deutl. steigend
FRONTALES EINKLAPPEN			
Weg / Reaktion	hoch / mäßige Flächentiefe	hoch / mäßige Flächentiefe	hoch / geringe Flächentiefe
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN			
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90° — 180° / langsam	90° — 180° / mäßig schnell	unter 90° / langsam
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / einfaches Gegenbremsen	mäßig / selbständig	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	durch Pumpen mit Bremse	selbständig schnell	selbständig schnell
HARTER KURVENWECHSEL			
Grad des Aufschaukelns	mäßig	hoch	hoch
Reaktion	Einklappen Kurveninnenseite	Frontstall	Einklappen Kurvenaußenseite
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	unter 90° / langsam	kein Wegdrehen / —	90° — 180° / mäßig schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	— / —	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	durch Pumpen mit Bremse	selbständig impulsiv	selbständig schnell
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Abreißverhalten	weich, mäß. rückwärt. Abkippen	weich, mäß. rückwärt. Abkippen	weich, mäß. rückwärt. Abkippen
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, unruhig	entleert nicht vollständig, unruhig	entleert nicht vollständig
Reaktion	ger. Vorschießen, kein Klappen	mäß. Vorschießen, Frontstall	mäß. Vorschießen, kein Klappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	—	kein Wegdrehen / —	— / —
Höhenverlust / Stabilisierung	—	— / —	— / —
Öffnungsverhalten	—	selbständig schnell	—
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Reaktion	mäß. seitl. Vorschießen, kein Klappen	mäß. seitl. Vorschießen, einseit. Klappen	mäß. seitl. Vorschießen, kein Klappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	—	90° — 180° / schnell	— / —
Höhenverlust / Stabilisierung	—	hoch / selbständig	— / —
Öffnungsverhalten	—	selbständig schnell	—
TRUDELN			
Ausleitung	selbständig, Nachdrehen 180°	selbständig	selbständig, Nachdrehen 90°
Reaktion	ger. seitl. Vorschießen, kein. Klappen	mäß. seitl. Vorschießen, einseit. Klappen	mäß. seitl. Vorschießen, kein Klappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	—	90° — 180° / mäßig schnell	— / —
Höhenverlust / Stabilisierung	—	mäßig / selbständig	— / —
Öffnungsverhalten	—	selbständig schnell	—
STIELSPIRALE			
Einleitung / Trudeltendenz	leicht / gering	durchschnittlich / gering	leicht / gering
Höhenverlust / Ausleitung	hoch / selbst., Nachdrehen 360°	hoch / Nachdrehen 180°	hoch / selbständig
B-LEINEN-STALL			
Einleitung	leicht	leicht	leicht
Höhenverlust	mäßig	mäßig	nicht ausreichend
Ausleitung	selbständig	selbständig	selbständig
LANDUNG			
Landeverhalten	einfach	einfach	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT
Der Asterope 27 dreht zur offenen Seite weg.

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 berechtigte 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 Selbstbeteiligung (SB)
60,- DM ohne SB

Nur Gleitsegel:

40,- DM bei 500 DM SB
50,- DM ohne SB

Deckungsbereiche: Weltweit, Europa, Deutschland.

Flug-Unfall, Tod und Invalidität

Deckungssumme: 5000 DM bei Tod 10 000 DM bei Invalidität.

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
45,- DM

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
65,- DM

Flug-Unfall, nur Invalidität

Deckungssumme: 10 000 DM

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
30,- DM

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
50,- DM

Kapital-Lebensversicherung

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

Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung

Bis 36 000 DM Jahresrente.
Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen.

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos



Geländehaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.



Startwindenhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung.

Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.



Startwindenhaftpflicht

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
65,- DM

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 DM bei Invalidität.
Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

Für alle Mitglieder kostenlos



Bergungskosten

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



Schirmpackerhaftpflicht

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



Startleiterhaftpflicht

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

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

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

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

15.9.93 – INFO NR. 73

Später elngehende Kleinanzeigen werden automatisch in das nachfolgende Info aufgenommen.

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

Haftungsausschluss!

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

Hängegleiter

1

Club 15, Bj. 11/90, rot/grau/weiß, mit Ersatztrapezrohren und Speedbar, crashfrei, sehr guter Zustand, ☎ 09825/1637 ab 18.00 Uhr.

Club 15, Bj. 7/90, blau/weiß/gelb, 2 Paar Räder, Charly Kniehänger, Schleppklinge, Charly Rettungsgerät, Integralhelm Uvex Dyneema, Wasmer Combi Air 2 Plus, Leiter, VB DM 3.500,- ☎ 030/5405940 nach 20.00 Uhr.

1-2

Calypso, Bj. 1/93, 2 mal geflogen, DM 4.300,-. Hängegurtzeug und Integralhelm Uvex, günstig. ☎ 08036/7544.

Calypso, Bj. 90, Charly Schirm Bj. 92, Kniehänger, Helm, Geschwindigkeitsmesser, etc. DM 4.700,- ☎ 04221/72247.

Calypso, Bj. 3/92, weiß/magenta/hellblau/pink, mit Ersatzrohren und Trapez, Räder, neuwertig, DM 4.000,-. Charly Pinguin, ca. 185 cm, neuwertig, schwarz, pink, mit Rucksack schwarz/pink, Rettungsschirm Charly, Schleppklinge, DM 1.400,- ☎ 02901/3096.

Delta 16, Check neu, guter Zustand, Ersatzrohre, VB DM 1.000,- ☎ 09346/1603 abends.

Delta 16, mit Kniehänger und Schirm, VB DM 1.100,- ☎ 0201/290689.

Delta 16, Bj. 89, mit Speedbar und Räder, Gurtzeug, Sigma Elite Rettungssystem 16, Koch-Klinke, alles Bj. 90, VB DM 2.500,- ☎ 0421/642257.

Delta 16, Check bis 93, seither nicht mehr geflogen, OS orange/weiß, US orange/weiß, AS dunkelblau, Räder, 3 Steuerbügel, VB DM 900,- ☎ 0711/6871507 oder 089/2605741.

Gyro, Bj. 90, Kniehänger, Helm, Räder, Ersatzrohre, crashfrei, neuer Check auf Wunsch, DM 2.500,- ☎ 0711/654284 Nachricht für Bernhard hinterlassen.

Libre 1, Bj. 90, Check bis 95, gut gepflegt, VB DM 1.750,- ☎ 07803/4222.

Mars 170, Bj. 91, weiß/pink/rosa, crashfrei, Gurtzeug und Schirm, VB DM 3.450,- ☎ 06656/8555.

Mars 170, Bj. 88, wenig geflogen, crashfrei, mit Rädern und Ersatztrapezrohr, DM 1.500,- ☎ 089/7239603.

Mars 170, Bj. 8/89, pink/gelb, mit Rädern, gut gepflegt, Check fällig, DM 2.300,- ☎ 040/7355654.

Nimbus, 4 Jahre, 3 mal geflogen, mit Gurt, Schirm, Räder, Vario und Höhenmesser, komplett DM 1.900,- ☎ 06235/82306.

Nimbus 62, Bj. 12/89, schöne Farben, sehr gepflegt, VB DM 1.100,-. Vera Brolich, Kichpl. 10, 83122 Sommerberg.

Nimbus 62/15, Speedbar, Räder, Ersatzrohre, Kurzpack 3,9 m, DM 1.250,- ☎ 06224/51094 od. 51901.

Nimbus 62, Bj. 89, crashfrei, OS weiß, AK rot, US grün, Speedbar, 2 Steuerbügel, Kniehänger Steffi, schwarz, zusammen VB DM 1.800,- ☎ 040/6080350 privat 040/2838778 geschäftlich.

Perfex, Bj. 92, nur am Übungshang geflogen, lila, gelb, weiß, Speedbar, Räder, Rettungsschirm Parasail VI, Uvex Helm, Meindl Touch & Go, VB, ☎ 06131/42143.

Sphinx 15, Bj. 2/91, crashfrei, ca. 45 Flüge, blau/pink, VB DM 2.600,-. Keller High Tec Gurtzeug, pink, mit Rettungssystem, VB DM 950,- ☎ 0841/33987 ab 19.00 Uhr.

Supersport 143, Bj. 1/93, neu, keine Flüge, mit allen Extras, ausgesuchtes Design, wegen Umzug, DM 6.400,- ☎ 07156/6983.

Uno, Bj. 88, crashfrei, 45 Flüge, schwarz/pink/grau, 5-Jahres-Check neu, Speedbar, Ersatzsteuerbügelrohre, VB DM 2.200,- ☎ 07621/61687.

Uno, Bj. 12/89, guter Zustand, lila/gelb/pink, DM 2.200,- ☎ 07136/21903.

Uno, Bj. 85, sehr guter Zustand, wenig geflogen, crashfrei, Segel pink-lila, 5-Jahres-Check, Speedbar, Ersatzrohre, Räder, VB DM 1.250,- ☎ 07424/70467 tagsüber oder 07461/73533 abends.

Uno, Bj. 86, 5-Jahres-Check, guter Zustand, Unterverspannung neu, Speedbar, Räder, VB DM 1.600,-. Keller Korpengurt, Charly, Wasmer Alto-Vario, Helm, VB DM 600,- ☎ 08362/5308.

Uno, Bj. 8/89, ca. 60 Flüge, crashfrei, kl. Räder, Zubehör, VB DM 2.000,-. Prieler Racer Gurtzeug, Bj. 90, 180 cm, pink-violett, VB DM 500,-. Tel 04103/14024.

Uno, Bj. 10/89, wenig geflogen, lila/neongelb/pink, DM 1.700,-. Integral-Liegegurt mit Charly Rettungssystem, Gr. XL/XXL, beides ungebraucht, zusammen DM 1.500,- ☎ 0711/713139.

Uno, Bj. 85, gut erhalten, ohne Check, pink/weiß, DM 500,- ☎ 08841/79343.

Uno, Bj. 87, Check 94, pink, Ersatzsteuerbügel, Basis, VB DM 1.700,-. Kniehänger Charly, blau, VB DM 150,- ☎ 0209/610615 oder 613047.

Uno Piccolo, Bj. 6/89, 4 Ersatzseitenbügel, Ersatzrump, Räder, magenta, pink, leuchtgelb, VB DM 2.500,-. Charly Kniehänger, 1 Saison geflogen, pink, DM 150,- ☎ 07309/5935.

2

Atlas 14, mit Kniehänger und Schirm, VB DM 1.100,- ☎ 0201/290689

Atlas 14, Bj. 87, 70 Flüge, Helm, Kniehänger, Räder, 1 Ersatzsteuerbügel, Windmesser, Charly Rettungsschirm, komplett DM 1.300,- ☎ 07326/7575.

Atlas 16, Bj. 84, Check bis 6/94, guter Zustand, grün/weiß, Speedbar, mit Integralhelm Uvex, DM 900,- ☎ 0781/24691.

Atlas 16, Bj. 9/90, sehr guter Zustand, gelb/rot, DM 1.800,- ☎ 07771/7175.

Atlas 18, Bj. 86, guter Zustand, blau/weiß, VB DM 500,- ☎ 03641/426681.

Cloud II, Bj. 85, sehr gepflegt, crashfrei, große Räder, Kniehänger, Ersatzsteuerbügel, VB DM 1.200,- ☎ 07666/1380 ab 03.10.93.

Cloud II, Bj. 85, Check noch dieses Jahr, VB DM 900,-. DFM Selbstbauvario, VB DM 100,- ☎ 08062/2597.

Competition 15, Bj. 89, wenig geflogen, alle Extras, DM 1.900,- ☎ 0731/53321 oder 72099.

Funfex, Bj. 90, crashfrei, gelb/rot/schwarz, DM 2.900,- ☎ 08284/1026 ab 17.00 Uhr.

Funfex, Bj. 89, Keller Korpengurt, Bj. 89, Rettungsschirm und Vario, DM 2.900,- ☎ 0911/327420 oder ab 18.00 Uhr 09153/7773.

Funfex, Bj. 90, DM 2.700,-. Charly Gurtzeug mit Stölinger Schirm, DM 850,-. Brüninger Alto Vario LCD 5, DM 350,- ☎ 030/7751751.

GT Top, Bj. 89, crashfrei, Reservetrapezrohr, Prieler Racer Integral mit Stölinger HRS 10, Gurtzeug und Schirm fast neuwertig, zusammen DM 3.950,- ☎ 0221/681244.

Impuls 14, Bj. 12/90, wenig Flüge, neongelb/violett, 2 Ersatzbügel, Speedbar, Räder, Charly Kniehänger, Parasail Rettungsschirm, Vario, VB komplett DM 3.700,- ☎ 0511/453407.

Impuls 14, Bj. 90, neuwertig, DM 2.500,- ☎ 06503/2196.

Impuls 14, Bj. 89, Check neu, guter Zustand, Räder, div. Ersatzteile, VB DM 2.200,- ☎ 08362/38249.

Impuls 17, incl. 5-Jahres-Check, nie geflogen, Räder und Kniehänger möglich, VB DM 2.500,- ☎ 05722/24154 privat oder 0571/8301966 geschäftlich.

Impuls 17, Bj. 8/90, 2-Jahres-Check neu, sehr gepflegt, Türkis/gelb, Ersatzrohre, DM 2.500,- ☎ 07022/947035 tagsüber oder 0711/2573252 abends.

Impuls 17, Bj. 88, Check neu, rot-gelb, 2 Ersatzrohre, guter Zustand, VB DM 2.200,- ☎ 0251/861826.

K 2, Bj. 91, sehr guter Zustand, VB DM 3.900,- ☎ 06142/50849.

K 2, Bj. 90, VB ☎ 07971/3276.

K 2 Composit, Bj. 8/91, AK orange, US weiß, DM 3.900,- ☎ 0531/504764.

K 2 Composit, Topzustand, schöne Farben. ☎ 08052/1605 oder 08051/8278.

K 4, 15 Flüge, bester Zustand, Airwave-Farben, VB DM 5.800,- ☎ Wochenende 0043/5356/57665.

K 4, Bj. 93, ca. 20 Flüge, DM 6.300,- ☎ 0261/16147.

K 4 Plus, Bj. 3/93, neuwertig, absolut crashfrei, Sonderfarben, DM 7.600,- ☎ 07183/8302.

Lightfex, Bj. 6/92, 2 Flüge, wegen Sportaufgabe, VB ☎ 07246/7411.

Lightfex, Bj. 10/92, wenig geflogen, pink, weiß, grau und schwarz, Speedbar, Packsack, VB DM 3.900,-. Integralhelm, pink, grau, schwarz, Gr. M, VB DM 80,-. Charly Pinguin, 4 mal benützt, pink, weiß, metallic orange und schwarz, Fototasche, Rucksack, Charly Rettungsgerät, VB DM 1980,-. Komplett DM 5.700,- ☎ 089/3211270 abends.

Magic Six, Bj. 5/91, fast wie neu, AS gelb, US lila, pink, DM 4.200,-. Micropanel 3, fast neu, mit Kugelgelenk und PC-Auswertung, NP DM 1.490,-; VB DM 1.190,- ☎ 07361/89495 abends.

Milan, Bj. 92, wenig geflogen, Topzustand, DM 5.000,- ☎ 06503/2196.



Minifex II, Bj. 90, guter Zustand, 2 Packsäcke, kurz und lang, Aerosafe Trapezrohre, 4 Ersatztrapezrohre, Speedbar, VB DM 900,-. ☎ 08381/82265.

Quattro, Bj. 86, 1 Paar Räder, Schutzhelm, Windsack, Transportleiter, diverse Klein- und Ersatzteile, VB DM 1.150,-. ☎ 0201/331542 geschäftlich oder 0201/331544 privat.

Quattro, Bj. 86, sehr guter Zustand, 2 Ersatzsteuerbügel, DM 500,-. ☎ 089/718057.

Santana Race Cut, Bj. 5/92, Bestzustand, VB. ☎ 02402/84943.

Sport Competition 167, Bj. 88, immer schonend behandelt und geflogen, AK gelb, US gelb, OS weiß, wegen Sportaufgabe. ☎ 0731/68208 abends.

2-3

Blitz 155, Bj. 3/93, neuwertig, crashfrei, lila/hellblau/weiß, NP DM 7.750,-, VB DM 7.200,-. ☎ 08364/1286 tagsüber oder 08362/81484 abends.

Bullet C 86, 5-Jahres-Check neu, sehr gepflegt, hellblau, weiß, viel Zubehör, VB. ☎ 089/184944.

GTR 148, Bj. 8/89, sehr guter Zustand, wenig geflogen, gelb/weiß, DM 2.500,-. ☎ 07346/9117 ab 15.00 Uhr.

GTR 148 Race, Bj. 90, lila/pink/weiß, mit Randbogenspannhebel, DM 3.100,-. ☎ 07026/81116.

GTR 148 Top Race, Bj. 10/88, pink/violett/weiß, 1 A-Zustand, VB DM 2.100,-. ☎ 089/6925300, Wochenende 08032/8848.

K 3, 2 Jahre, 2 Ersatzsteuerbügel, mit Räder, VG, VB DM 4.500,-. ☎ 09147/218.

Magic IV 166 FR, Bj. 88, sehr guter Zustand, keine Schäden, evtl. neuer Check, schöne Farben, AK Mylar, VG, VB DM 1.500,-. Afro Micropanel I, II, III, neu, günstig, auch Flytec und Bräuniger, Gurtzeuge von Charly, Dimensione Volo. ☎ 06263/1445.

Quattro S, Bj. 9/87, Aerosafe-Trapez, OS rot, US weiß, mit 5-Jahres-Check, DM 1.300,-. Kniehänger DM 100,-, Keller OK Integralgurt, gelb-schwarz, DM 250,-, Wasmer Vario WvD, DM 50,-. ☎ 089/5328621.

Quattro S, Bj. 89, Topzustand, sehr wenig geflogen, VB. ☎ 07971/21090.

Sensor 610 E, neu, 3 Flüge, AK Kevlar, US gelb/lila, VB. ☎ 089/762214.

Sport 150 Competition, Bj. 10/89, VB DM 3.200,-. ☎ 06658/1333.

Sport 167 AT, Bj. 5/90, Topzustand, wie neu, 32 Flüge, AK magenta, OS weiß, US neongelb, neuer Integralgurt Sigma, VB DM 3.700,-, auch einzeln. ☎ 0831/66260.

Sport 167 AT, Bj. 3/90, DM 2.900,-. ☎ 05221/32495.

Sport 167 Competition, Bj. 88, immer schonend behandelt und geflogen, AK gelb, US gelb, OS weiß, wegen Sportaufgabe, DM 900,-. ☎ 0731/68208 abends.

TRX, Bj. 3/93, guter Zustand, VB DM 6.000,-. Metamorfosi Mittelleine-Rettungsschirm, neu, günstig. ☎ 07081/8172.

3

AT 158, Bj. 4/93, ca. 10 Flüge, VB. ☎ 08774/1402.

AT 158, Bj. 11/92, neuwertig, crashfrei, DM 6.500,-. ☎ 0651/820213.

Axis 15, 3 Jahre, sehr guter Zustand, schöne Farben, incl. Ersatzsteuerbügel und Extras, schöne Farben, VB DM 1.900,-. ☎ 08364/9160 tagsüber oder 08367/1212 abends.

Axis 15, Bj. 89, mit wasserdichtem Packsack, VB DM 2.500,-. ☎ 02845/33334 oder 33201.

Bullet C 15, 25 Flüge, Helm und Schürze, VB, auch Rotenzahlung möglich. ☎ 089/6013466.

Bullet C 16, Ersatzteile, günstig. Rademacher Karplengurt, 170 - 190 cm, schwarz, gut erhalten, Extras, DM 320,-, Rettungsschirm, 10 Jahre, technisch o.k., DM 200,-. ☎ 06131/572663.

Bullet C 16, Bj. 90, 1 A-Zustand, US pink, sonst weiß, DM 2.500,-, incl. Gurt und Schirm, 3 Trapezrohre, VB DM 2.500,-. ☎ 0711/818828 ab 22.00 Uhr oder 0711/13549191.

Bullet SP 12, Bj. 89, DM 500,-. ☎ 0951/47271.

Bullet C 84, guter Zustand, AK weiß, US blau, DM 200,-. ☎ 07666/2540.

C 12, mit Check, Bj. 11/82, wenig geflogen, Topzustand, DM 800,-. Prieler Frackschürze mit PSR 2, neuwertig, grau, neongelb, DM 1.100,-; Kombi Vario mit Höhenmesser, DM 250,-; Spaedmesser DM 50,-, alles zusammen incl. Bügelrider FP DM 2.000,-. ☎ 07333/21284.

Falke 5, Bj. 81, guter Zustand, wenig geflogen, Check bis 12/94, blau/weiß, AK rot, VB DM 600,-. Charly Kniehänger, GS 90, rot, DM 150,-. Olaf Eckart, Wundstraße 1/12/L1, 01217 Dresden.

Foil 139 Combat I, Bj. 5/91, , DM 2.000,-. ☎ 07562/5271 oder 8322.

Foil 152 Combat II, Bj. 11/92, DM 5.800,-. ☎ 07666/2966.

Foil 152 Combat II, GS 93, crashfrei, 1 A-Zustand, AK pink, US grau/magenta, VB DM 6.000,-. ☎ 08741/6841.

Foil 160 B Kevlar Racer, Bj. 10/89, Kieldefekt, sonst 1 A-Zustand, DM 1.000,-. Charly Pinguin, 175 - 185 cm, mit Parasail Schirm, DM 700,-. Flugfunk ICOM ICA20, neuwertig, DM 800,-; Toli-Dachträger, DM 250,-; Komplettpreis DM 2.500,-. ☎ 07264/4036.

Foil Combat II, Bj. 92, neuwertig, super Zustand, AK rosa, US rosa/türkis, Bj. 92, VB DM 5.200,-. ☎ 07666/2540.

Foil 152 Combat II, Bj. 5/92, wenig geflogen, Topzustand, DM 5.999,-. ☎ 07121/71249 oder 76122.

GT, Bj. 89, kaum geflogen, weiß/orange, DM 2.300,-. ☎ 06806/490941.

GTR 162, Bj. 89, FP DM 2.800,-. ☎ 07072/80122 abends.

GTR Top Race, guter Zustand, AK rot, US rosa/grün, VB DM 1.200,-. ☎ 07666/2540.

GTR 162 Top Race, Bj. 89, wenig Flüge, neuwertig, evtl. mit Gurt und Vario, VB DM 2.700,-. ☎ 08041/8181 abends oder 08041/809617 tagsüber.

Hermes 15, Bj. 86, Check bis 2/94, guter Zustand, VB DM 800,-. ☎ 07937/389.

HP AT 145, Bj. 5/93, AK pink, Rest weiß, DM 7.500,-. ☎ 09704/7390 oder 09352/181023.

HP AT 158, Bj. 1/91, crashfrei, DM 4.200,-. ☎ 0221/761680.

HP AT 158, Bj. 2/92, crashfrei, sehr guter Zustand, weiß/blau, DM 5.500,-; Gurtzeug Klafsky, 180 cm, DM 300,-. ☎ 07151/44158.

HP AT 158, 2 Jahre, AK Kevlar, optimal gepflegt, wie neu, VB DM 4900,-. ☎ 08382/8290.

Magic IV 166 Funrace, technisch o.k., schöne Farben, VG, Räder, evtl. mit 5-Jahres-Check, VB DM 1.200,-. ☎ 09147/218.

Magic Kiss, Bj. 89, Topzustand, AK gelb, US pink und magenta, VB DM 1.800,-. ☎ 06244/231 oder Montag bis Freitag 06722/71798.

Magic Kiss, Bj. 89, sehr gepflegt, VB DM 2.200,-. Keller Integral, 150-170 cm, mit PSR IV, VB DM 500,-. ☎ 08808/495.

Milan Racer, Bj. 4/93, DM 6.200,-. ☎ 0208/423552.

Milan, Bj. 6/92, AK neongelb, US violett, OS weiß, DM 4.990,-. ☎ 06257/7895.

Milan, Bj. 93, 1 A-Zustand, VG, verstärkte Unterverspannung, VB DM 6.200,-; Flytec 3010, mit Speedsensor und Drachenhalter, NP 980,-; VB DM 680,-. ☎ 02293/6718.

Milan, Bj. 2/92, wenig Flüge, AK pink, US mint, OS gelb, VB DM 5.100,-. ☎ 0221/895744.

Profil 19 M, Bj. 86, VB DM 500,-. ☎ 06261/60466.

Reflex C, Bj. 2/92, Topzustand, crashfrei, wenig geflogen, VB DM 5.800,-. ☎ 07121/22928.

Reflex, Bj. 90, guter Zustand, VG, VB DM 2.600,-. ☎ 07832/8870.

Reflex C, Bj. 93, 14,2 qm, crashfrei, VB DM 5.999,-. ☎ 09621/64224.

Reflex, Bj. 90, DM 2.300,-. ☎ 06201/182911.

Rumour 14,5, Bj. 90, sehr guter Zustand, DM 3.300,-. Prieler Karplengurt, 175-185 cm, sowie 170-180 cm, je DM 150,-. ☎ 09281/64366.

Saphir 16, Check bis Anfang 94, guter Zustand, mit Rädern und Reserve-Trapezrohr, multicolor, VB DM 799,-. ☎ 08071/51305.

Saphir 16, Bj. 83, wenig geflogen, regelmäßig gecheckt, crashfrei, technisch und optisch hervorragender Zustand, Speedbar, profilierte Trapezseitenrohre, Ersatzteile, La Mouette-Liegeschürze, mit Rademacher Rettungsschirm PSR 1, 40 qm, ungebraucht, regelmäßig gepackt und geprüft, Afro Kombiinstrument Owens Valley 6000 (Vario, Höhe, Fahrt, Uhr), nur komplett, FP DM 1.400,-. ☎ 07471/14175.

Saphir 17, Bj. 85, sehr guter Zustand, wenig geflogen, Regenbogensegel, DM 1.900,-. Kellergurt, 175 cm, weinrot, Parasail Schirm, DM 500,-; Fluginstrument Afro Cross Country 8000, DM 400,-; Integral-Helm, Kohlefilter, Gr. 57/58, neu, DM 350,-. Paul Reiter, Purfingerstr. 12 a, 80111 Parsdorf.

Sensor 510 E, Bj. 11/91, neuwertig, schöne Farben, DM 5.800,-; Kombi Instrument Vario analog, 2 Höhen digital, Sinkwarman einstellbar, VB DM 370,-. ☎ 08031/392205 tagsüber oder 08052/1447 abends.

Sensor 510 E, Bj. 4/91, super Zustand, schöne Farben, VB DM 3.900,-. ☎ 0221/448615.

Vega MX II, Bj. 3/90, Topzustand, AK Trilam pink, OS metallic, US lila/pink, mit Ersatzsteuerbügelrohr, VB DM 3.500,-. ☎ 089/762214.

XS 142 Australia, Bj. 3/92, Topzustand, OS weiß-Rib, AK pink, US violett/türkis, VB DM 5.400,-; Afro Micropanel 3 GH, neuwertig, incl. Fahrtgeber und PC-Auswertung, VB DM 1.100,-; Leimkühler PC-Barograph, incl. Software, Bj. 9/91, VB DM 550,-; Flugfunkgerät ICOM A20, incl. Zubehör, VB DM 850,-. ☎ 08639/1294 oder 08724/1035 ab 17.00 Uhr.

XS 155 Race, Bj. 90, guter Zustand, AK pink. ☎ 06421/7298 oder 06241/463.

XS 155 Race Australia, Bj. 11/91, Power Rip weiß-grau, VB DM 4.600,-. XS 155, Bj. 8/90, OS weiß, US lila-grün, VB DM 3.600,-. ☎ 0761/43505 ab 20.00 Uhr.

XS 169 Australia, Bj. 91, sehr guter Zustand, violett-hellrot-weiß, Zubehör, VB. XS 142 Australia, Bj. 91, neuwertig, gelb-rot-weiß, VB. ☎ 089/184944.

Zephir, Bj. 88, mit 5-Jahres-Check, blau, CX-Umüstung, DM 1.800,-; Kellergurt Nachbau, Bj. 85, 170 - 185 cm, mit Kosteletzky Schirm, DM 650,-. ☎ 02236/61310.

Zephir, 5-Jahres-Check neu, Multicolor, DM 1.300,-. ☎ 0561/882228.

Zephir, Bj. 88, blau, Zephir Bj. 88, rot/orange, beide 5-Jahres-Check, VB DM 2.200,-. ☎ 0511/817348 oder 858178 nach 18.00 Uhr.

Zephir, Bj. 88, Topzustand, kaum geflogen, OS weiß, US multicolor, blau, günstig. ☎ 07904/216.

Zephir, Bj. 8/88, 1 A-Zustand, OS gelb, US multicolor, Winglets, Räder, Ersatzteile, VB DM 2.600,-; Karplengurt Keller, 180 cm, schwarz, DM 170,-; Fluck Schleppklinge, DM 140,-. ☎ 02351/180834 oder 02355/2717 nach 18.00 Uhr.

Zephir CX, Bj. 89, OS neongrün, US multicolor, VB DM 3.000,-. ☎ 08856/2386.

Zephir CX, Bj. 2/90, OS weiß, AK schwarz, US violett-spectral, VB DM 2.800,-. ☎ 0751/62095.

Zephir CX, fast neu, 25 Flüge, multicolor, neues Vario/Höhenmesser, DM 3.000,-. ☎ 06103/62024.

Zephir CX, Bj. 6/90, sehr gepflegt, pink/neongelb/weiß, DM 3.200,-, incl. 2 Ersatzsteuerbügel. ☎ 0511/825476.

Zephir CX, Bj. 5/90, OS weiß, US violett, AK pink, Räder, 2 Ersatzsteuerbügel, VB DM 2.700,-. ☎ 07021/42374.

Zephir CX, Bj. 89, sehr guter Zustand, 30 Flüge, VB DM 2.200,-. Charly Pinguin, 182 - 187 cm, mit Charly Schirm beide Bj. 91, VB DM 1.400,-; Bräuniger LC05, DM 450,-. ☎ 08141/24025.

Zephir CX, Bj. 4/89, guter Zustand, VB DM 2.500,-. ☎ 07146/44522.

Hängeleiter

3

Zephir CX, Bj. 5/90, OS weiß, US violett/Flieder, AK pink, Räder, 2 Ersatzsteuerbügel, DM 2.700,-. ☎ 07021/42374.

Zephir CX, Bj. 6/89, 1 A-Zustand, gelb, VB DM 2.600,-. ☎ 089/60809030 Wogner oder 08032/8848 Wochenende.

Zephir, Bj. 87, Bestzustand, neuer Check, multicolor, Winglets, Aero Safe Räder, Ersatzteile, DM 2.750,-. ☎ 069/898699.

3 E

Tropi C, Bj. 90, 15,3 qm, DM 3.000,-. ☎ 02052/80188.

Haftungsausschluss!

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

Gleitsegel

1

Black Magic 22, Bj. 91, sehr guter Zustand, lila/pink, mit Air Bulle Sitzgurt, DM 1.900,-. ☎ 07243/65883 abends.

Black Magic 24, Bj. 10/90, nur wenig geflogen, gepflegter Zustand, gelb/pink, mit Gurtzeug Air Bulle und Rettungsgerät Sigma Minitex, Bj. 92, VB DM 2.400,-. ☎ 06074/46348.

Black Magic 24, Bj. 90, wenig geflogen, gelb, mit Gurtzeug, Rettungsgerät, Helm und Packsack, VB DM 2.500,-. ☎ 05731/95961.

Black Magic 24, Bj. 10/91, türkis-gelb, mit Gurtzeug Rodoos und Reserve R2, VB DM 2.800,-. ☎ 07762/7754.

Black Magic 24, Bj. 91, guter Zustand, lila/pink, auf Wunsch mit Gurtzeug incl. Rettungsschirm Vonblon Champion 2 oder mit Primo-Gurtzeug, Helm und Packsack, kaum benutzt, alles zusammen DM 3.200,-. ☎ 0511/8791376 oder 0711/743796.

Black Magic 24, Bj. 90, Check neu, pink-schwarz, incl. Packsack und Gurt, VB DM 1.900,-. ☎ 089/4606867.

Black Magic 24, Bj. 90, guter Zustand, 2-Jahres-Check 9/92, pink-schwarz, Rettungsgerät Charly Second Chance 96, incl. Gurtzeug Air Bulle und Packsack, DM 1.500,-. ☎ 08370/495.

Black Magic 24, Bj. 90, guter Zustand, 2-Jahres-Check neu, pink, Gurtzeug Flight Design, Rettungsgerät Charly mit Check, Helm, VB DM 1.700,-. ☎ 089/804599.

Black Magic 27, Bj. 6/91, Check neu, sehr guter Zustand, gelb/türkis, VB DM 1.950,-. ☎ 07641/570775 privat oder 07633/405807 dienstlich.

Black Magic 27, guter Zustand, neuer 2-Jahres-Check, pink-gelb, VB DM 2.300,-. Charly Kangaroo, Bj. 90, 178 cm, blau/gelb mit oder ohne Charly Rettungsgerät, VB DM 1.200,-. Brüninger Alto Vario LCD, guter Zustand, VB DM 250,-. ☎ 08821/52148 ab 18.30 Uhr.

Black Magic 27, sehr guter Zustand, nächster Check 7/85, pink, DM 1.200,-. ☎ 02323/39214 abends.

Black Magic 27, Bj. 3/92, mit neuwertigem Perche Kreuzgurtzeug, Packsack und Fly-Helm, VB DM 2.500,-. ☎ 02637/5822.

Black Magic 27, Bj. 91, 1 A-Zustand, wenig Flüge, Gurtzeug, Rettungsgerät Parasail, Packsack, VB DM 2.300,-. ☎ 05231/23993.

Black Magic 27, Bj. 91, wenig geflogen, gelb/pink, Gurtzeug Charly, Rettungsgerät Second Chance 96, Vario P II, Rucksack, FP DM 3.000,-. ☎ 08856/4091 ab 18.00 Uhr.

Fox 26, Bj. 2/90, 2-Jahres-Check neu, gelb/orange, Perche Kreuzgurtzeug, Rettungsgerät Flight Design Mayday Plus, VB DM 2.200,-. ☎ 0711/7653412.

Fox 26, Bj. 90, wenig geflogen, pink/türkis, mit Gurtzeug und Packsack, VB DM 1.700,-. ☎ 08841/90270.

Fox 26, Bj. 6/90, Check neu, Packsack, VB DM 980,-. ☎ 040/7203362.

Jaguar XC 10, Check bis 5/94, incl. Parasail Gurtzeug, günstig. ☎ 0251/523645.

Jaguar XC 10, Bj. 90, sehr wenig geflogen, guter Zustand, weiß/pink, Rettungsschirm, Sitzgurtzeug und Vario, VB DM 2.000,-. ☎ 030/6569255.

Jaguar XC 10, Bj. 12/90, neuer Check, violett-grün, mit Gurtzeug Air Bulle und Packsack, DM 1.300,-. ☎ 0711/569218.

Jaguar XC 11, Bj. 91, Check 11/92, Sitzgurt Delta Fly, Packsack, VB DM 1.200,-. ☎ 0711/744469.

Jaguar XC 11, Bj. 10/89, Check 1/92, 60 Flüge, sehr guter Zustand, grün/orange, Sitzgurt Sup Air Sallette, Rettungsschirm Minitex und Packsack, komplett DM 2.000,-. ☎ 0821/601241.

Jaguar XC 11, sehr guter Zustand, Check bis 94, Nylon-Luch, VB DM 1.200,-. ☎ 06131/625651.

Jaguar XC 11, ca. 40 Flüge, gelb-pink, Probeflug möglich, DM 1.500,-. ☎ 06255/1351.

Jaguar XC 11, Bj. 90, 25 Flüge, lila/weiß, mit Supine und Reserve, DM 1.900,-. ☎ 08343/1332.

Jaguar XC 11, Bj. 1/90, Check 1/92, Sitzgurt Primo 92, Rettungsschirm Revoluton 2, Bj. 92 und Packsack, DM 2.800,-. ☎ 0911/7540300.

Magic Cloud 24, Bj. 4/91, sehr guter Zustand, 2-Jahres-Check, gelb/blau. ☎ 069/5978511 nicht zwischen 17.30 Uhr und 21.30 Uhr.

Magic Cloud 27, Bj. 8/91, gelb/pink, Kreuzgurt Perche, Rettungsgerät Sky Wing HRS 100, komplett mit Packsack, alles wie neu, DM 2.800,-. ☎ 02723/2530 abends.

Magic Cloud 27, Bj. 3/91, gelb/pink, Parasail Espirit Light Rettungsgerät, Bj. 2/90, jeweils mit Check, Supinegurt, Packsack, Helm und Packenwerkzeug, VB. ☎ 0711/381632.

Trend 19, Bj. 90, Check 5/93, grün-pink, Gurtzeug Air Bulle, Rettungsgerät Charly Second Chance 86, DM 2.900,-. ☎ 08032/8185 bis 8.00 Uhr morgens oder ab 20.00 Uhr abends.

Trend 19, Bj. 91, nur 50 Flüge, super Zustand, incl. Air Bulle Gurtzeug und Brüninger Vario, VB DM 1.200,-. ☎ 07722/7503 mittags von 12.00 bis 13.00 Uhr.

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

1-2

Alpin Dream II, Bj. 90, Check neu, 45 Flüge, gelb-grün-violett, mit Sitzgurt und Packsack, VB DM 900,-. ☎ 02871/46966 oder 37936.

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

Asterion 928, Bj. 89, ca. 20 Flüge, blau/pink/gelb, DM 780,-. ☎ 08841/90270.

Brizair 9, wenig Flüge, sehr guter Zustand, rosa, mit Rucksack, VB DM 700,-. ☎ 0841/390813.

Brizair 10, Bj. 89, 2-Jahres-Check, sehr gut erhalten, VB DM 490,-. ☎ 0711/713619.

Brizair 10, Bj. 89, guter Zustand, wenig geflogen, mit Air Bulle Kreuzgurt, Bicla Rettungsschirm, Helm und Packsack, VB DM 1.700,-. ☎ 07541/75274 ab 16.30 Uhr.

Corvette 23, Bj. 3/92, wenig geflogen, sehr guter Zustand, incl. Vonblon Diagonal Gurtzeug, Packsack und Helm, Probeflug möglich, auch einzeln, DM 3.000,-. ☎ 0721/700782.

Corvette 23, Bj. 91, grün/orange/lila, incl. Rucksack, DM 2.500,-, Vonblon Gurtzeug, DM 300,-, Rettungsgerät Minitex, DM 750,-. ☎ 069/5973750.

Corvette 26, Bj. 91, grün/pink/gelb, incl. Rucksack, DM 2.600,-, Vonblon Gurtzeug, DM 300,-, Rettungsgerät Minitex DM 750,-. ☎ 069/5973750.

Dimension 27, Bj. 4/91, guter Zustand, 45 Flüge, pink, gelb, incl. Gurtzeug Vonblon Diagonal, DM 2.300,-. ☎ 06257/8857.

Dream 90/24, Bj. 7/91, Check neu, gepflegt, rot/blau, Gurtzeug Flight Design, Packsack, VB DM 2.000,-. ☎ 07152/55577 abends.

Dream 90/24, gelb-orange, mit Gurtzeug, Packsack und Rettungsschirm Charly, 50 Flüge, VB DM 3.500,-. ☎ 0711/6404933.

Flyair 950, wenig geflogen, Packsack, DM 3.800,-, Gurtzeug AiledeK Primo, unbeutzt, DM 390,-, Charly Rettungsgerät, neu gepackt, DM 400,-, Komplettpreis DM 4.200,-. ☎ 08663/2158 oder 9394.

Flyair 950, Bj. 6/92, incl. Gurtzeug und Beschleunigungssystem, grün, DM 4.200,-. ☎ 069/623013 oder 07531/31162.

Fox 24, Topzustand, evtl. mit Gurtzeug und Rettungsgerät, DM 1.200,-. Walter Schieferle, Hochgrastr. 19, 87527 Sonthofen/Rieden.

Neo 10,5, Bj. 4/91, mit Gurtzeug, DM 1.800,-. ☎ 07543/6234.

Neo 10,5, Bj. 6/92, sehr guter Zustand, Packsack neu, VB DM 3.000,-. ☎ 08642/715.

Neo 10,5, Bj. 91, sehr guter Zustand, Zweitschirm, grün/regenbogen, mit Sitzgurt, DM 1.800,-. ☎ 08387/563.

Neo 11,5, Bj. 91, wie neu, 7 Flüge, mit Gurtzeug, Packsack, Rettungsschirm, neu, Vario, VB DM 3.800,-. ☎ 07231/66171 ab 20.00 Uhr.

Solution 26, mit Sitzgurt und Rettungsschirm, VB DM 2.200,-. ☎ 089/85695218 tagüber.

1-2 G

Brizair Everest 20, Bj. 91, Air Bulle Swing Dynamic, Bj. 91, Sigma Minitex, komplett, DM 3.000,-. ☎ 07071/369173.

Brizair Everest 25, Bj. 8/91, blau/gelb/hellblau, Vonblon Gurtzeug, Minitex Rettungsschirm, Packsack, DM 2.500,-. ☎ 0231/104480 oder 0231/752897.

Brizair 20, Bj. 91, neuwertig, rot/gelb/blau, mit Helm, Gurtzeug, Packsack, Rettungsschirm, VB DM 4.500,-. ☎ 07841/23917 ab 16.00 Uhr.

Corvette 24, Bj. 7/91, ca. 60 Flüge, geprüft, gelb, orange, pink, grün, mit Gurtzeug Air Bulle und Packsack, Charly Second Chance, VB DM 3.000,-. ☎ 0761/807652 abends oder 0041/321/3584 Büro.

Discus 110, neu, DM 4.600,-. ☎ 08823/3321 oder 5100 abends.

P 21/27, wenig geflogen, Gurtzeug, Rettungsgerät Oscar 18, Packsack, Brüninger Alto Vario Basis, Uvex-Integralhelm, neuwertig, VB DM 4.300,-. ☎ 07551/62964.

Salewa Wing 927, Bj. 87, 23 qm, 80 Flüge, guter Zustand, mit Packsack und Gurtzeug, VB DM 850,-. ☎ 089/6121651.

2

Apache II, Bj. 5/93, 29 qm, pink, VB. ☎ 07150/6251.

Apache II, Bj. 93, neuwertig, absoluter Bestzustand, kaum geflogen, DM 3.500,-. ☎ 07183/8302.

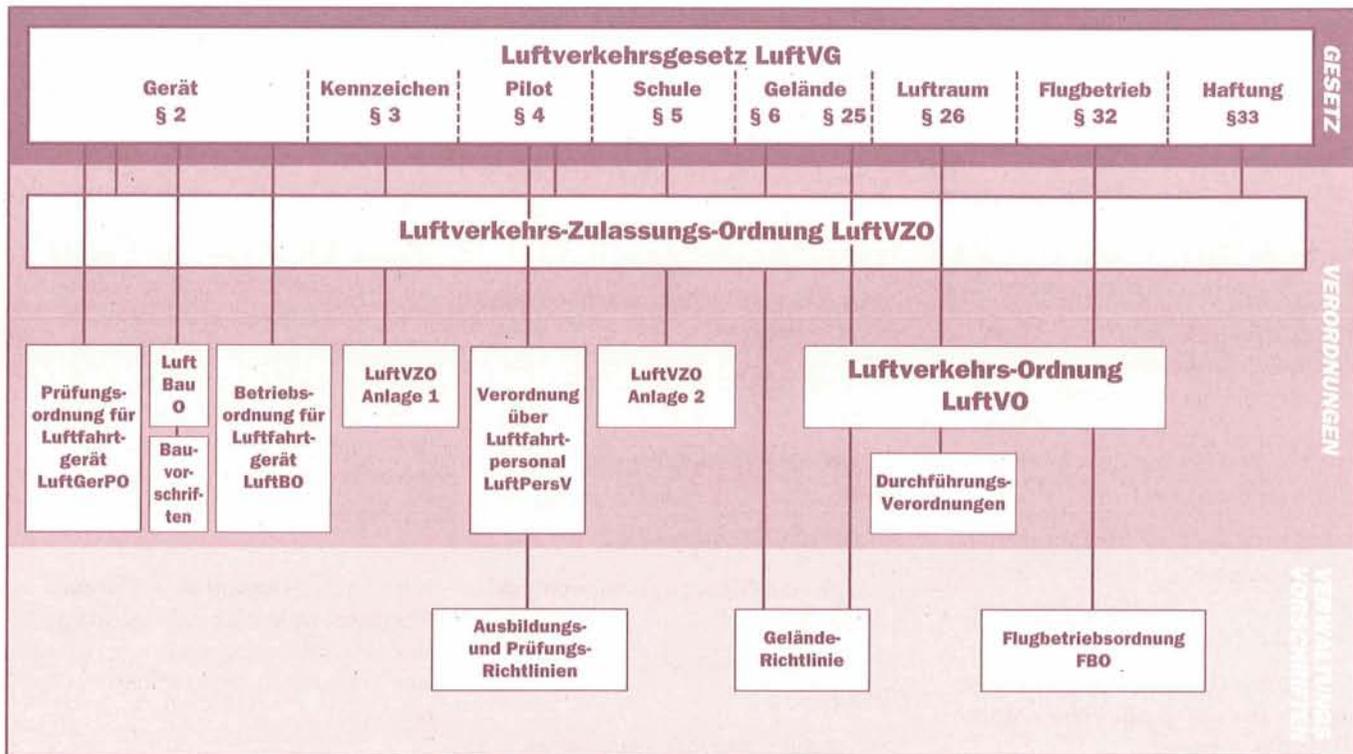
Apollo 24, Bj. 5/92, guter Zustand, incl. Rettungsschirm Minitex und Gurtzeug, VB DM 3.500,-. ☎ 0621/4814864.

Apollo 24, Bj. 7/92, NP 4.900,-, VB DM 3.600,-, Rettungsgerät Charly Second Chance, DM 450,-, zusammen DM 3.900,-. ☎ 06203/63271 oder 06201/53694 Tobias verlangen.

Apollo 24, Bj. 10/91, Topzustand, neuer 2-Jahres-Check, komplett, DM 2.700,-. ☎ 030/5531046 oder 030/6259058.

Apollo 24, Bj. 92, neu, mit Gurtzeug Force, DM 3.990,-. ☎ 06371/13837 nach 17.00 Uhr.

Apollo 24, Bj. 93, 12 Flüge, neuwertig, pink, neues Design, DM 3.100,-. ☎ 069/5963264.



Die deutschen Luftrechtsvorschriften im Überblick

Neue Besonderheiten für den Flugbetrieb

Flugvorbereitung

LuftBO § 3 a **[Umfang der Flugvorbereitung]** (1) Bei der Vorbereitung des Flugs hat der Luftfahrzeugführer sich mit allen Unterlagen und Informationen, die für die sichere Durchführung des Flugs von Bedeutung sind, vertraut zu machen und sich davon zu überzeugen, daß das Luftfahrzeug und die Ladung sich in verkehrssicherem Zustand befinden, die zulässige Flugmasse nicht überschritten wird, die vorgeschriebenen Ausweise vorhanden sind ...

LuftVO § 24 **[Prüfung der Flugvorbereitung und Ausweise]** Auf Verlangen der für die Wahrnehmung der Luftaufsicht

zuständigen Personen oder Stellen hat

1. der Luftfahrzeugführer nachzuweisen, daß er den Flug ordnungsgemäß vorbereitet hat,
2. das Luftfahrtpersonal die vorgeschriebenen Ausweise, insbesondere die Scheine und Zeugnisse für die Besatzung und das Luftfahrzeug, zur Prüfung auszuhändigen.

Betriebsstörungen und Unfälle

Anders als im Straßenverkehr besteht in der Luftfahrt ein engmaschiges System

für die Gefahren- und Unfallmeldung und für die Signalgebung. Die Unfallverhütung steht im Vordergrund.

LuftVO § 20 **[Gefahrenmeldung]** Der Luftfahrzeugführer hat Beobachtungen über Gefahren für den Luftverkehr unverzüglich der für ihn zuständigen Flugverkehrskontrollstelle zu melden. Die Meldungen sollen alle Einzelheiten enthalten, die für die Gewährleistung der

Sicherheit des Luftverkehrs wesentlich sind.

LuftVO § 21 **[Signale]** ... (2) Die Signale ... der Anlage 2 sind nur für die darin beschriebenen Zwecke anzuwenden; andere Signale ..., die hiermit verwech-

selt werden können, dürfen nicht verwendet werden.

...

Anlage 2 zu § 21 LuftVO — § 1 **[Wahl der Signale]** Der Führer eines Luftfahrzeugs darf in einer Notlage jedes verfügbare Mittel benutzen, um sich bemerkbar zu machen, seinen Standort bekanntzugeben und Hilfe herbeizurufen.

Anlage 2 zu § 21 LuftVO — § 2 **[Not-signale]** Die folgenden, entweder zusammen oder einzeln gegebenen, Signale bedeuten, daß schwere und unmittelbare Gefahr droht und daß sofortige Hilfe angefordert wird:

1. Ein durch Tastfunk oder auf andere Art gegebenes Signal, das aus der Gruppe SOS (...-... des Morsealphabets) besteht;
2. ein durch Sprechfunk gegebenes Signal, das aus dem gesprochenen Wort »MAYDAY« besteht;
3. einzeln und in kurzen Zeitabständen abgefeuerte rotleuchtende Raketen oder Leuchtkugeln;
4. ein Leuchtfallschirm mit rotem Licht.

LuftVO § 5 **[Anzeige von Flugunfällen und sonstigen Störungen]** ... (2) Störungen bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs, bei denen eine Person getötet oder schwer verletzt worden ist oder ein Luftfahrzeug einen schweren Schaden erlitten oder verursacht hat, hat der Luftfahrzeugführer, bei dessen Behinderung ... der Halter des Luftfahrzeugs, ... unverzüglich der nächst erreichbaren Polizeidienststelle zur Weiterleitung an die Luftfahrtbehörde des Landes ... anzuzeigen.

...

(3) Absatz 2 findet auch auf Störungen Anwendung, die sich bei dem Betrieb eines deutschen Luftfahrzeugs außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung ereignet haben; die Anzeige ist

jedoch unmittelbar an das Luftfahrt-Bundesamt zu erstatten. ...

(4) Die Anzeigen nach den Absätzen 1 bis 3 sollen enthalten:

- a) Namen und derzeitigen Aufenthalt des Anzeigenden,
- b) Ort und Zeit der Störung,
- c) Art, Muster und Kenn- und Rufzeichen des Luftfahrzeugs,
- d) Namen des Halters des Luftfahrzeugs,
- e) Zweck des Flugs, Start- und Zielflugplatz,
- f) Namen des Luftfahrzeugführers,
- g) Anzahl der Besatzungsmitglieder und Fluggäste,
- h) Umfang des Personen- und Sachschadens,
- i) Darstellung des Störungsablaufes.

(5) Störungen bei dem Betrieb von Luftsportgeräten hat der Halter des Luftsportgerätes innerhalb von drei Tagen dem Luftfahrt-Bundesamt und dem vom Bundesminister für Verkehr Beauftragten schriftlich anzuzeigen. Absatz 2 findet Anwendung mit der Maßgabe, daß an die Stelle der Luftfahrtbehörde des Landes der Beauftragte tritt. Die Absätze 3 und 4 bleiben unberührt.

Anmerkung: Als schwere Verletzungen beim Gleitsegeln gelten Knochenbrüche — außer Finger, Zehe und Nasenbein — und andere Verletzungen, die zu einem stationären Krankenhausaufenthalt von mehr als 48 Stunden führen. Unter schwerem Schaden am Gleitsegel ist Totalschaden zu verstehen.

Flugplatzverkehr

LuftVO § 21 a **[Regelung des Flugplatzverkehrs]** (1) Für die Durchführung des Flugplatzverkehrs können besondere

Regelungen getroffen werden. ... Die Regelungen werden in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht.

(2) Flugplatzverkehr ist der Verkehr von Luftfahrzeugen, die sich in der Platzrunde befinden, in diese einfliegen oder sie verlassen sowie der gesamte Verkehr auf dem Rollfeld. Rollfeld sind die Start- und Landebahnen sowie die weiteren für Start und Landung bestimmten Teile eines Flugplatzes einschließlich der sie umgebenden Schutzstreifen und die Rollbahnen sowie die weiteren zum Rollen bestimmten Teile eines Flugplatzes außerhalb des Vorfeldes; das Vorfeld ist nicht Bestandteil des Rollfeldes.

LuftVO § 22 **[Flugbetrieb auf einem Flugplatz und in dessen Umgebung]** (1) Wer ein Luftfahrzeug auf einem Flugplatz oder in dessen Umgebung führt, ist verpflichtet,

1. die in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemachten Anordnungen der Luftfahrtbehörden für den Verkehr von Luftfahrzeugen auf dem Flugplatz oder in dessen Umgebung, insbesondere die nach § 21 a getroffenen besonderen Regelungen für die Durchführung des Flugplatzverkehrs zu beachten,
2. die Verfügungen der Luftaufsicht und die Anweisungen des Flugplatzunternehmers zu beachten,
3. den Flugplatzverkehr zu beobachten, um Zusammenstöße zu vermeiden,
4. sich in den Verkehrsfluß einzufügen oder sich erkennbar aus ihm herauszuhalten,
5. Richtungsänderungen in der Platzrunde, beim Landeanflug und nach dem Start in Linkskurven auszuführen, sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist.
6. gegen den Wind zu landen und zu starten, sofern nicht Sicherheitsgründe, die Rücksicht auf den Flugbetrieb, die Ausrichtung der Start- und Landebahnen oder andere örtliche Gründe es ausschließen,

7. auf Mitteilungen durch Funk, auf Licht- und Bodensignale sowie auf Zeichen zu achten,

8. sich vor dem Start bei der Luftaufsichtsstelle, auf Flugplätzen ohne Luftaufsichtsstelle bei der Flugleitung zu melden,

9. beim Rollen Start- und Landebahnen möglichst rechtwinklig und nur dann zu kreuzen, wenn sich dort kein anderes Luftfahrzeug im Landeanflug oder im Start befindet,

10. nach der Landung die Landebahn so schnell wie möglich freizumachen,

11. rechts neben dem Landezeichen aufsetzen, sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist,

12. nach dem Start unter Beachtung der flugtechnischen Sicherheit so schnell wie möglich Höhe zu gewinnen,

13. nach dem Durchstarten entsprechend Nummer 12 zu verfahren,

14. eine Flugplatzverkehrszone zu meiden, wenn nicht beabsichtigt ist, innerhalb der Flugplatzverkehrszone zu landen.

(2) Flugplatzverkehrszone ist ein um einen Flugplatz oder um mehrere Flugplätze gemeinsam zum Schutz des Flugplatzverkehrs festgelegter Luftraum von bestimmten Abmessungen. Der Bundesminister für Verkehr legt die Flugplatzverkehrszonen fest und gibt sie in dem Bundesanzeiger und in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt.

(3) Abweichungen von Absatz 1 kann die Luftaufsichtsstelle, an Flugplätzen ohne Luftaufsichtsstelle die Flugleitung, im Einzelfall zulassen, wenn zwingende Gründe dies notwendig machen und dadurch eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung, insbesondere der Sicherheit des sonstigen Luftverkehrs, nicht zu erwarten ist.

(4) Auf Flugplätzen sind aus eigener Kraft rollende Luftfahrzeuge gegenüber

anderen Fahrzeugen und Fußgängern bevorrechtigt.

(5) Bei laufendem Motor darf sich niemand vor dem Luftfahrzeug oder in einem für die Sicherheit nicht ausreichenden Abstand von diesem aufhalten.

LuftVG § 25 [Ausnahmen für Start und Landung] (1) ... Sie (Luftfahrzeuge) dürfen außerdem auf Flugplätzen

1. außerhalb der in der Flugplatzgenehmigung festgelegten Start- oder Landebahnen oder

2. außerhalb der Betriebsstunden des Flugplatzes oder

3. innerhalb von Betriebsbeschränkungszeiten für den Flugplatz

nur starten und landen, wenn der Flugplatzunternehmer zugestimmt und die Genehmigungsbehörde eine Erlaubnis erteilt hat. Die Erlaubnis ... kann allgemein oder im Einzelfall erteilt, mit Auflagen verbunden und befristet werden.

...

Besonderheiten für Überlandflüge

Der Überlandflug ist nach § 3 a LuftVO ein Flug, der über die Umgebung des Flugplatzes hinausführt. «Ein Flug führt über die Umgebung des Flugplatzes hinaus, wenn der Luftfahrzeugführer den Verkehr in der Platzrunde nicht mehr beobachten kann».

Voraussetzungen für den Piloten

Der Pilot benötigt für die Durchführung von Überlandflügen den unbeschränkten Luftfahrerschein Beiblatt F. Voraussetzungen nach § 42 LuftPersV sind eine weitere Ausbildung und Prüfung in den Fachgebieten Luftrecht, Luftverkehrs- und Flugsicherheitsvorschriften, Navigation und Meteorologie sowie als «Wahlfach» im Flugfunk.

Gerätekennzeichnung

Das Fluggerät muß beim Überlandflug ein Kennzeichen aufweisen und in das Luftsportgeräteverzeichnis eingetragen sein. Die Eintragung erfolgt auf Antrag des Geräteeigentümers.

Wetterinformation

LuftVO § 3 a [Umfang der Flugvorbereitung] ... (2) Für einen Flug, der über die Umgebung des Startflugplatzes hinausführt (Überlandflug), ... hat sich der Luftfahrzeugführer über die verfügbaren Flugwettermeldungen und -vorhersagen ausreichend zu unterrichten. ...

Höhenmessereinstellung

LuftVO § 31 [Einstellung auf QNH] (1) Bei Flügen nach Sichtflugregeln ... hat der Luftfahrzeugführer den Höhenmesser auf den QNH-Wert des zur Flugstrecke nächstgelegenen Flughafens mit Flugverkehrskontrollstelle einzustellen, wenn der Flug über die Umgebung des Startflugplatzes hinausführt. ...

Anmerkung: Aus dieser Vorschrift ergibt sich, daß auf jedem Überlandflug ein Höhenmesser mitzuführen ist. Anstelle der Einstellung des QNH-Wertes des nächstgelegenen Flughafens genügt bei kleinräumigen Streckenflügen mit Hängegleitern und Gleitsegeln die Einstellung der jeweiligen Startplatzhöhe.

Ausflug und Einflug

Flüge von deutschem Staatsgebiet ins Ausland und Flüge vom Ausland nach Deutschland unterliegen den paßrechtlichen, steuerrechtlichen und luftrechtlichen Vorschriften. Hängegleiter und Gleitsegel sind von der luftrechtlichen Erlaubnispflicht für Ausflug und Einflug nach § 92 und 96 LuftVZO befreit.

Benutzung kontrollierten Luftraums

Gleitsegel und Hängegleiter dürfen gemäß Erlass des Bundesministers für Verkehr den CTA-Luftraum außerhalb der

Sonderteil Luftrecht 4

TMA-Sektoren A und B bis zu einer maximalen Flughöhe von 5000 ft MSL oder 3500 ft GND nutzen, wobei der höhere Wert maßgebend ist.

Technische Voraussetzungen sind gemäß diesem Erlaß, daß das Luftfahrzeug gekennzeichnet und mit einem Sprechfunkgerät ausgerüstet ist. Der Pilot muß den unbeschränkten Luftfahrerschein besitzen sowie die Berechtigung zur Ausübung des Sprechfunkdienstes nach § 42 LuftPersV oder das Flugfunkzeugnis (BFZ).

Sichtflugregeln

Entscheidend ist, ob der Flug im unkontrollierten oder im kontrollierten Luftraum stattfindet. Gegenüber den Sichtminima im kontrollierten Luftraum — Erdsicht, Flugsicht mindestens 1,5 km und keine Wolkenberührung — gelten im kontrollierten Luftraum erhöhte Anforderungen.

LuftVO § 28 **[Sichtflugregeln im kontrollierten Luftraum]** (1) Im kontrollierten Luftraum oder in einer Höhe von 900 m (3000 Fuß) und mehr über Grund oder Wasser außerhalb des kontrollierten Luftraums sind Flüge nach Sichtflugregeln so durchzuführen, daß

1. der Luftfahrzeugführer eine Flugsicht von mindestens 8 km hat und

2. das Luftfahrzeug von den Wolken in waagerechter Richtung mindestens 1,5 km, in senkrechter Richtung mindestens 300 m (1000 Fuß) Abstand hält.

Flugsicht ist die Sicht in Flugrichtung aus dem Führerraum eines Luftfahrzeuges.

...

Außenlandungen

Nur für Überlandflüge gilt nach § 15 LuftVO die Außenlandeurlaubnis als erteilt, ohne daß der Grundstückseigentümer oder der sonst Berechtigte zugestimmt haben muß.

Bei einer Außenlandung ist der Pilot verpflichtet, dem Grundstückseigentümer über Name und Anschrift von sich, vom Gerätehalter und von der Versicherung Auskunft zu geben. Nach Erteilung der Auskunft ist der Grundstückseigentümer nicht berechtigt, den Abtransport des Gerätes zu verhindern. Ein entstandener Schaden ist zu ersetzen.

Straf- und Bußgeldvorschriften

LuftVG § 62 **[Luftgebietsverletzung]** (1)

Wer als Führer eines Luftfahrzeuges den Anordnungen über Luftsperrgebiete und Gebiete mit Flugbeschränkungen zuwiderhandelt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft, wenn die Tat nicht in anderen Vorschriften mit schwererer Strafe bedroht ist.

(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

...

8a. als Führer eines Luftfahrzeugs entgegen § 25 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 oder 3 startet oder landet;

9. sich der Pflicht zur Auskunfterteilung nach § 25 Abs. 2 entzieht;

...

LuftVO § 43 Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Abs.1 Nr. 10 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

...

6. entgegen § 3 a Abs. 1 oder 2 die Flugvorbereitung nicht oder nicht ordnungsgemäß durchführt;

...

10. als Halter, Führer oder anderes Besatzungsmitglied entgegen § 5 Abs. 1, 2 3 oder 5 Störungen bei dem Betrieb eines Luftfahrzeuges nicht, nicht rechtzeitig oder nicht ordnungsgemäß anzeigt;

...

24. entgegen § 20 Satz 1 eine Beobachtung über eine Gefahr für den Luftverkehr nicht, nicht unverzüglich oder nicht ordnungsgemäß meldet.

25. einer Vorschrift des § 21 über Signale und Zeichen zuwiderhandelt;

26. einer Vorschrift des § 22 Abs. 1 ... über den Flugbetrieb auf einem Flugplatz oder in dessen Umgebung ... zuwiderhandelt;

26a. entgegen § 22 a Abs. 1 auf einem Flugplatz startet oder landet;

...

Berichtigung

Im Sonderteil 3 im DHV-Info 71, Seite XII, muß es bei LuftPersV § 84 »Winden-Schleppstartberechtigung« Abs. 8 Nr. 1 richtig heißen:

»1. eine abgeschlossene Flugausbildung nach § 42 Abs. 3 Nr. 2 a) ...«

Bereits erschienen:

Sonderteil 1, Info 69, Allgemeines
Sonderteil 2, Info 70, Das Fluggerät
Sonderteil 3, Info 71, Der Pilot



Apollo 24, 5 Flüge, neuwertig, evtl. mit Gurtzeug Rodeo und Rettungssystem Revolution, VB. € 069/898699.

Apollo 24, Bj. 5/92, DM 3.200,-; Apollo 27, Bj. 9/91, DM 2.800,-; 2 Gurtzeuge Rodeo, je DM 270,-; Meindel-Schuhe Gr. 39/45, 1 mal getragen, je DM 180,-. € 069/782745.

Apollo 27, Bj. 6/92, wenig Flüge, pink, nehme Vario in Zahlung, VB DM 3.650,-. € 06848/1821.

Dream Competition, Bj. 9/89, mit Gurtzeug, Rettungsgerät Charly und Packsack, VB. € 07229/307630.

Dream 90, Bj. 10/90, ca. 20 Flugstunden, komplett mit Packsack und Gurtzeug, neuer 2-Jahres-Check, VB DM 1.900,-. € 07032/34499.

Dream 90, Bj. 91, ca. 60 Flüge, komplett mit Gurtzeug und Rettungsgerät, VB. € 07248/6286.

Dream 90, Erstflug 1/92, wenig geflogen, komplett mit Gurtzeug, Rettungsgerät, Helm und Packsack, DM 4.000,-. € 07151/32849.

Dream 24, Kauf 11/91, wenig geflogen, sehr gepflegt, rot/gelb, mit Supine Gurt, DM 3.800,-. € 07171/72808.

EQ Sport 24, Bj. 3/91, ca. 130 Flüge, DM 2.200,-; Sitzgurt Firebird, VB DM 350,-. € 07122/9822.

EQ Sport 25, Bj. 10/90, 40 Flüge, 1 A-Zustand, blau/pink/schwarz, Gurtzeug, Packsack, VB DM 2.500,-. € 0761/807143 oder 892987 Stefan Koch verlangen.

EQ Sport 26, Bj. 9/91, Sitzgurt, Rettungsgerät, Packsack, VB DM 2.900,-; Bräuniger Vario P III, Bj. 12/91, DM 500,-. € 07473/8913 ab 18.00 Uhr.

EQ Sport 26, Bj. 12/89, wenig Flugstunden, mit Packsack, VB DM 1.500,-. € 07457/8403 oder 07151/660480.

EQ Sport 26, Bj. 8/92, weiß/pink, incl. Gurtzeug Perche Fashion Fly Effektiv, Rettungsgerät Oscar 18 und Packsack, DM 4.200,-. € 06340/436 ab 17.00 Uhr.

EQ Sport 26, Bj. 9/91, 30 Flüge, mit Gurtzeug und Rettungsgerät, VB DM 3.600,-. € 0621/556389 offer probieren.

EQ Sport 26, Bj. 7/91, wenig geflogen, schwarz-gelb-flieder, Packsack, Umlenkrollen, neue Bremslein, VB DM 2.200,-. € 06258/2133 oder 06245/29353 tagsüber.

F 1 27, Bj. 8/90, pfleglich behandelt, neuer Check, 90 Flüge, Packsack, Steuergurt, Vario (Wackelkontakt), DM 1.200,-. € 07151/61204.

F 1 27, Bj. 90, Check neu 3/93, incl. Gurtzeug, VB DM 850,-. € 02181/63677 ab 18.00 Uhr.

Genair 24, Bj. 90, wenig Flüge, neuer Check, türkis/blau, DM 1.800,-; Charly Rettungssystem, Bj. 91, DM 500,-. € 06843/749.

Genair 24, Bj. 1/91, neuer 2-Jahres-Check, guter Zustand, blau-türkis-gelb, Originalpacksack, Probeflug möglich, VB DM 1.950,-. € 030/7129403.

Harley Elit, pink/lila, DM 800,-. € 08821/72647 nach 20.00 Uhr.

Harley Elit II, Bj. 89, 25,5 qm, GS 92, guter Zustand, mit Packsack, VB DM 1.250,-. € 089/8347820 oder 089/6121651.

Harley Elit 10, Bj. 90, wenig geflogen, incl. Rettungsgerät und Sitzgurt, DM 1.800,-. € 089/6421731 abends.

Karat 23 C, Bj. 91, mit Karat-Gurtzeug, VB DM 3.500,-. € 02065/81298.

P 40/26, wenig Flüge, incl. Gurtzeug und Rettungsgerät, DM 4.000,-. € 0821/98593.

P 40/26, Bj. 10/92, wenig Flüge, Topzustand, VB DM 3.500,-. € 08033/6360.

P 40/29, Bj. 5/93, weiß/orange, DM 3.990,-. € 09191/4260 19.00 bis 20.00 Uhr.

P 40/29, Bj. 9/92, 20 Flüge, orange/gelb, VB DM 3.700,-; komplett mit Gurtzeug Vonblon Ligo Integral und Rettungssystem Champion 39, Vario Bräuniger P 2, DM 5.500,-. € 0931/67669.

Phönix 125, Bj. 92, neuwertig, türk. Flytec Vario 3005, fast neu. € 07961/53774 Christine verlangen.

Six Six Plus, Bj. 11/90, 26 qm, wie neu, gelb/pink, mit Sitzgurt und Packsack, VB DM 1.650,-. € 0911/617650 abends oder 0911/4338285 tagsüber.

Space 22, Bj. 3/93, DM 3.900,-; Gurtzeug Perfect, DM 400,-; Rettungsgerät Perche, DM 500,-; alles wie neu, ca. 40 Flüge. € 07042/13599.

Space 24, neu, mit Speedbar, gelb, DM 4.500,-; incl. 1 Übernachtung in Oberstdorf zum Probeflug. € 07141/64966 oder 030/7811210.

Space 24, neuwertig, pink, VB DM 4.500,-; komplettes Gurtzeug Charly Husky Integral mit Rettungsschirm Revolution II und Fly Karabinern, VB DM 1.700,-; Helm Fly Jet, VB DM 90,-; Bräuniger LCD P III, 2 Monate alt, VB DM 590,-; alles zusammen DM 6.700,-. € 05069/2493.

Twist 25, Bj. 91, 20 Flüge, türk. Gurtzeug Perche, lila, Rettungssystem Minitex, Helm, Packsack, DM 3.500,-. € 07628/80522 oder 004161/2887923.

Twist 25, sehr gut erhalten, VB DM 1.600,-; evtl. mit Gurtzeug und Rettungsgerät. Walter Schieferle, Hochgratstr. 19, 87527 Sonthofen/Rieden.

Twist 25, Bj. 91, wenig geflogen, Vonblon Gurtzeug und Rettungsgerät R 2, komplett DM 4.000,-. € 07571/14463 ab 18.00 Uhr.

Twist 28, lila, Firebird Gurtzeug, DM 2.000,-. € 08381/4501 zwischen 18.00 und 19.00 Uhr.

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

Twist 28, ca. 30 Flüge, incl. Gurtzeug, neuwertig, auch einzeln, VB DM 2.490,-. € 02166/40629.

Twist 28, Bj. 90, 2-Jahres-Check, grau/pink, Originalgurtzeug, Rucksack, Innensack, DM 1.500,-; Rettungssystem Charly 118, Bj. 90, nicht benutzt, DM 400,-; Vario HG-AV 8000, neu, DM 400,-; Kamera-Helm Heller mit Hilssucher (Video und Foto, neu), DM 500,-; GS-Helm, neu, DM 80,-. € 06224/12746.

Zenith 26, Bj. 90, sehr guter Zustand, gelb/pink, komplett, DM 2.300,-. € 07153/26037 oder 07184/2591.

Zenith 26, Bj. 90, 2-Jahres-Check bis 94, mit Gurtzeug und Packsack, VB DM 2.000,-; Minitex, Bj. 90, neu gepackt, VB DM 600,-. € 08331/81616 abends.

Zenith 26, Bj. 2/91, guter Zustand, Check 8/94, gelb-pink, Gurtzeug Para Comfort, Packsack, VB DM 2.200,-. € 0711/475716 oder 07151/133343.

Zenith 26, Bj. 91, mit Trimmer, VB DM 1.900,-. € 07562/55650.

2 G

Apache 23, Bj. 9/92, Gurtzeug Sitting Bull, 10 Flüge, lila, VB DM 3.500,-; Funkgerät Joasu 2M, neu, mit Zubehör, DM 550,-. € 089/956696.

Apache 23, Bj. 8/92, 15 Flüge, neuwertig, mit Gurtzeug Sitting Bull, DM 3.900,-. € 08641/61720 abends.

Apache 26, 1 Jahr, super Zustand, evtl. mit Gurtzeug und Rettungsgerät, DM 2.500,-; Walter Schieferle, Hochgratstr. 19, 87527 Sonthofen/Rieden.

Apache 29, Erstflug 7/92, ca. 30 Flüge, sehr guter Zustand, mintgrün, VB DM 2.900,-. € 0731/66053.

Apache 29, Bj. 9/92, 20 Flüge, neuwertig, DM 1.000,-; unter Neupreis. € 08641/61934.

Apache 29, Bj. 5/92, sehr guter Zustand, evtl. mit Gurtzeug Sitting Bull, Rettungsgerät R2 und Vario, VB DM 2.300,-. € 0731/50230 29 tagsüber oder 07331/7270 abends.

Brizair Everest 28, Bj. 5/92, Topzustand, 72 Flüge, rot/gelb/blau, DM 2.400,-. € 07762/822612 tagsüber oder 07765/8434 privat.

Exception 28, Modell 91, Bj. 5/92, 5 Flüge, gelb-pink, Kreuzgurt, Packsack, Vario, Helm, VB DM 2.400,-. € 089/650455 privat oder 089/227141 Büro.

Exception 29, Bj. 91, wenig Flüge, DM 3.000,-. € 0221/795388. Flyair 1000, Bj. 6/92, incl. Gurtzeug und Beschleunigungssystem, grün/blau, DM 4.200,-. € 069/623013 oder 07531/31162.

2 E

Comet CXA 24, Bj. 90, Check neu, sehr guter Zustand, lila-pink, Firebird Pro Comfort Gurtzeug und Rettungsgerät, komplett DM 3.500,-. € 07571/14463 ab 18.00 Uhr.

2-3

Aerologic 55, Bj. 4/93, lila-pink, Gurtzeug Charly Husky und Second Chance 118, NP DM 7.000,-; DM 4.500,-. € 07651/4625 oder 1301 abends.

Apollo 22, Bj. 6/92, mit Gurtzeug Force, VB DM 1.500,-. € 0731/76462.

Apollo 22, neu, mit Gurtzeug, VB DM 2.900,-. € 07156/6983. Bic X Zip, Bj. 88, Gurtzeug, VB DM 800,-. € 0941/76445.

Comet CX 21, Superzustand, VB DM 1.400,-; mit Sieger Gurtzeug und Rettungsgerät VB DM 2.500,-. € 08823/5100 abends.

Comet CX II 23, Bj. 6/91, mit 2-Jahres-Check, guter Zustand, gelb, Speedsystem, Packsack, VB DM 2.400,-. € 0761/892758 abends.

Comet CX II 23, Bj. 91, Rettungsgerät Parasail, Bj. 91, neuwertig, Gurtzeug Pro Design, Bj. 91, neuwertig, zusammen DM 4.000,-. € 08025/7537.

Comet CX II 23, Bj. 7/92, pink, ca. 50 Flüge, guter Zustand, VB DM 2.950,-. € 0911/678465 oder 2834544.

Comet CX II 23, Bj. 3/92, neuwertig, 25 Flüge, VB DM 4.000,-. € 0821/601241.

Genair 26, Bj. 90, grün, mit Gurtzeug, Rettungsgerät und Packsack, ca. 100 Flüge, DM 1.500,-. € 0821/38957.

Genair 26, Bj. 90, keine 10 Flüge, VB DM 1.250,-; Rettungsschirm RA-FA, neu gepackt, VB DM 420,-; Integralthelm Gr. L mit ICOM-Sprech garnitur, VB DM 280,-; Fly Tec 3020, VB DM 780,-; Meindel Gore-Tex Damen Trekkingschuhe, Gr. 40, VB DM 150,-. € 02644/3420.

Meteor Gold, Topzustand, 2 Jahre, pink/lila, VB DM 2.500,-. € 08821/72647 nach 20.00 Uhr.

Prisma 29, Bj. 3/92, wenig geflogen, Topzustand, pink, VB DM 4.000,-; Rettungsgerät Revolution II, Bj. 2/92, neuwertig, VB DM 900,-; Gurtzeug Vonblon Ligo, Bj. 3/92, guter Zustand, mit Beschleuniger, VB DM 400,-. € 09123/988643.

Prisma 29, Topzustand, mit Gurt und Zubehör, VB DM 4.100,-. € 0911/644970. Prisma 29, 2 Jahres-Check, Sonderfarben, DM 4.000,-. € 08381/4501 zwischen 18.00 und 19.00 Uhr.

Swift Easy, Bj. 8/90, 2-Jahres-Check, fast neu, DM 1.200,-. € 06181/63816.

Swift Easy 22, Bj. 6/92, ca. 20 Flüge, gelb, VB DM 850,-. € 040/545328.

2-3 G

Aerologic 47, wie neu, pink mit schwarzem eing. Design, DM 3.100,-. € 08323/3110 abends oder 08379/880.

Aerologic 51, Bj. 5/93, Topzustand, 30-40 Flüge, Sonderfarben weiß mit gelben Profilen, DM 4.444,-. € 07121/71249 oder 76122.

Flash 47, Bj. 10/91, pink, VB DM 2.500,-; mit Sieger Gurtzeug und Rettungsgerät Oscar 18, Vario Bruniger P III, zusammen DM 1.500,-. € 08294/1377.

Flash 47, GS bis 12/94, lila, guter Zustand, mit Gurtzeug PA 3, VB DM 2.500,-; Rettungsgert Second Chance 96, Bj. 92, DM 600,-; Vario LCD DM 200,-. € 08024/6554.

Genair 226, Bj. 90, GS bis 12/94, mit Beschleunigungssystem, Air Bulle, ca. 90 Flüge, sehr guter Zustand, VB DM 1.800,-. € 0211/203253.

Genair 226, Bj. 8/90, GS bis 12/93, sehr gepflegt, ca. 80 Flge, mit Air Bulle Kreuzgurt, VB DM 1.500,-. € 02104/40245 abends oder 0211/7974535 Bro.

Gleitsegel

2-3 G

Genair 510 Dynamic, Bj. 88, guter Zustand, 50 Flüge, mit 2-Jahres-Check, Gurtzeug Pro Design, Packsack, DM 1.000,-. ☎ 02626/5025 Bro oder 02626/8551 privat.

Meteor Gold 28, Bj. 4/91, sehr gepflegt, 45 Flüge, DM 2.000,-, Gurtzeug Vonblon Liga Diagonal, DM 300,-. ☎ 09081/4682.

Ninja 24 C, Bj. 4/91, mit Steuersitz, guter Zustand, DM 999,-. ☎ 08324/621.

3

Aero 27, ca. 40 Flüge, Rettungsgerät, Gurtzeug, Vario, Helm, Packsack, VB DM 2.800,-. ☎ 09621/65333 ab 17.00 Uhr.

CX II 25, 1 1/2 Jahre, neuwertig, VB DM 3.100,-. ☎ 08823/3321 oder 5100 abends.

Genair 21, mit Gurtzeug Air Bulle, 2-Jahres-Check neu, VB DM 500,-. ☎ 0731/76462.

Genair 510 Dynamic, 2-Jahres-Check, rot, mit Sitzgurt, ohne Mängel, VB DM 800,- + DM 200,-. ☎ 0841/390813.

Joy 28, Bj. 5/92, gepflegt, lila Design, VB DM 2.800,-. ☎ 07334/3210.

Katana 51, Bj. 10/92, wenig Flüge, Topzustand, DM 3.400,-. ☎ 08033/6360.

Kestrel 248, Bj. 90, Gurtzeug Charly Flip, Charly Second Chance 96, Bj. 90, Rucksack, VB DM 1.600,-. ☎ 07666/1380 ab 03.10.93.

Pegasus, pink, mit Packsack, VB DM 1.000,-. Brüuniger Vario P II, 2 Jahre, VB DM 350,-. ☎ 08051/2120.

Phantom 45, Bj. 8/91, lila, Check neu, Beschleunigungssystem, DM 2.000,-. ☎ 08043/362.

Phantom 45, Bj. 6/91, werksgenerallüberholt, 1 Jahr nicht geflogen, lila, DM 2.500,-. ☎ 07743/1751.

Phantom 45, Bj. 92, sehr wenig Flüge, violett. ☎ 07961/53774 ab 18.00 Uhr.

Phantom 49, neu, noch nie geflogen, DM 2.700,-. ☎ 08374/1312.

Phantom 49, ca. 20 Flüge, blau, Probeflug möglich, DM 4.200,-. ☎ 06255/1351.

Prisma 26, Gurtzeug Vonblon, Rettungsgerät Minitex, alles Bj. 92, Bestzustand, DM 4.950,-. ☎ 07351/2727.

Prisma 26, Bj. 5/92, kaum geflogen, DM 3.900,-. ☎ 06221/474866.

Racer 23, Bj. 6/92, 50 Flüge, neuer Check, DM 2.500,-. ☎ 07156/6983.

Racer 23, Bj. 3/93, türkis, mit neuem Packsack, DM 4.200,-. ☎ 07743/1751.

Racer 23, Bj. 6/92, ca. 80 Flüge, gepflegt, DM 3.000,-. ☎ 07246/7411.

Swift 46, Bj. 89, Gurtzeug, VB DM 800,-. ☎ 0941/76445.

Swift 46, Bj. 12/89, wenig geflogen, pink/gelb, VB DM 1.800,-. ☎ 08761/2961 oder 08709/2221.

ZX 23, Bj. 6/92, Topzustand, 25 Flüge, zusätzliche Trimmer, orange, DM 3.500,-. ☎ 07141/901939.

ZX 23, neuwertig, Gurtzeug Vonblon Liga, Rettungsgerät Sigma Minitex, Brüuniger Vario LCD, komplett VB DM 4.000,-. ☎ 08322/3940.

ZX 25, Bj. 11/91, neuwertig, gelb, komplett mit Rettungsgerät, neu, und Vario, neu, VB DM 5.200,-. ☎ 0551/42360.

3 G

Flash 51, Bj. 7/91, 80 Flüge, mit 2-Jahres-Check, Gurtzeug, Packsack, sehr guter Zustand, VB DM 2.950,-. ☎ 07161/27476 ab 18.00 Uhr.

Flash 51, Bj. 4/91, wenig geflogen, sehr gepflegt, pink, Packsack, VB DM 1.800,-. ☎ 07351/28476.

Ninja 27, Bj. 91, nur 15 Flüge, Topzustand, VB DM 1.500,-. ☎ 07722/7503 mittags von 12.00 bis 13.00 Uhr.

Gemischt

Keller Hi Tec II Integralgurt, schwarz/violett, 175-180 cm, Reservecontainer vorn, wenig benutzt, VB DM 350,-. ☎ 08021/1729 privat oder 08022/7031 a.7032 geschäftlich, Suzy.

Zwei 2 m Handfunk CT 1600 (baugl. IC 2 E), 142-149 MHz/Simplex-Duplex/4W, mit Ladegeräte, neu, je DM 420,-, zusammen DM 600,-. ☎ 02845/33201.

Parasail Sitzgurt mit Rettungssystem (Zweipunktaufhängung), 4 Jahre, VB DM 600,-, Höhenmesser Thommen, TS, DM 150,-. ☎ 0561/3160602.

Brüuniger Alto Vario DX, mit Vario 2 Höhen, Geschwindigkeitsmesser, Zeit- und Temperatur, NP DM 1.200,-, VG DM 720,-, Rettungsschirm Charly, VB. ☎ 089/7856150.

Vario Aerocom, mit Höhenmesser und Delta-Halterung, DM 150,-. ☎ 089/8411979.

Brüuniger Alto Vario P II, DM 300,-, Skywatch Wind- und Fahrtmesser, solarbetrieben, DM 100,-, Kombi-Vario Charly Lexus, speedbarprofilert, DM 300,-. ☎ 06243/8858.

Prieler Racer, bis 175 cm, ohne Fallschirm, Funk- und Fototaschen, DM 300,-. ☎ 07531/25858.

Rettungsschirm Parasail (Zweipunktaufhängung), Bj. 89, DM 400,-. ☎ 0561/3160602.

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

Rettungsgerät Charly Second Chance 96, wie neu, Flachcontainer, pink, keine Notöffnung, VB DM 550,-. ☎ 0911/678465.

Brüuniger Vario HV, digitale Anzeige, umschaltbar Vario, Höhe, Beinhalterung, VB DM 250,-. ☎ 07161/28485.

Vario/Höhenmesser (Doerbek), kompensiert, DM 250,-, Skywatch Fahrtmesser (Kabellos), DM 95,-, zusammen DM 320,-. ☎ 07243/69319 ab 18.00 Uhr.

Rettungsschirm Rademacher, mit Packsack, VB DM 460,-, Gurtzeug, DM 60,-. ☎ 089/7243539.

Fly-Jet Helm, mit Kamerahalter und integriertem Micro/Kopfhörer, Größe M. ☎ 0201/7100505.

Zwei Flugfunkgeräte ICOM ICA 20 mit großem 600 mA Akku, je DM 650,-, Keller High Tec Gurt, Gr. 170 - 180 cm, vom Hersteller generalüberholt, DM 500,-. ☎ 06151/41117.

Vonblon Liga Integralgurtzeug, mit Rettungsschirm Champion 34. ☎ 07961/53774 ab 18.00 Uhr.

Wesselmann 2 Winde, Bj. 2/93, Doppeltrammel mit je 1000 m Seil, Bugrad, Plane, etc. NP DM 21.000,-, VB DM 18.700,-. ☎ 0431/32764.

Charly Second Chance, Bj. 92, bunt, unbenutzt, VB DM 750,-. ☎ 02625/5166.

Zwei CB-Handfunkgeräte mit Kurzanzeige, GTX 99 Roadstar, 6 AM Karille, Squeelg, Rufaste, Alarm, komplett DM 300,-. ☎ 07762/822612 tagsüber oder 07765/8434 privat.

Kniehänger mit Rettungsgerät, beides in gutem Zustand, VB DM 250,-. ☎ 07247/882413 tagsüber oder 0721/887816 abends.

Clubreise des DFC-Trier nach Lanzarote zum Selbstkostenpreis, je nach Unterbringung DM 900,- bis DM 1.200,-. Termin 9.11. bis 23.11.93, noch 10 Plätze von 25 frei, Anmeldung umgehend bei Erich Gelz, Sportwart, ☎ 0651/85195.

Afro-Pocket-Vario, gelb, VB DM 250,-. ☎ 08161/63883 nach 17.00 Uhr.

Delta Box, mit Halterungen, 6,60 m. ☎ 07361/44131.

Drachenfliegerwohnmobil, DB 207 D, 72 PS, Bj. 4/83, TÜV 7/95, Originalmaschine, 101 Tkm, 1 A-Zustand, Träger für 2 Drachen, Hochdach, Thermo-Heizung, Spüle, Doppelkocher, Kühlschrank, Iso-Fenster, 4 Schlafplätze, Ausbau wurde von 1990 - 1992 durchgeführt, Fahrradträger, neue Reifen, Anhängerkupplung, Gutachten von 1992 DM 25.000,-, Notverkauf DM 19.500,-. ☎ 02203/404063 tagsüber.

Prieler Karpfen und Rettungsgerät Parasail, 175 cm, 65 kg, lila, wenig geflogen, Kevlarhelm Uvex, kein Crash, komplett DM 500,-. ☎ 089/6915024 oder 08022/8855.

Wasmer Vario WV, werküberprüft, mit Höhenmesser, DM 150,-. ☎ 06063/3346.

Barograph Brüuniger Alto Print, FAI, neu, DM 500,-, Drucker Epson P 40, kompl., DM 300,-. ☎ 089/38002801 oder 08151/5981 abends.

Gesucht

Faldir mit 5 Jahres-Check, Wasmer Vario/Höhenmesser, neuwertig, Schirm (Delto), für 75 kg. ☎ 07703/1439 oder 7631.

Space 24, tausche gegen Delta V 1500, Cannondale Alu-Mountainbike, nagelneu, integrierte Federgabel, Shimano XT, 21 Zoll, nie gefahren, NP DM 4.500,-, VB. ☎ 07158/61608.

HP AT 158, ☎ 0731/68208 abends.

Abgelaufener Fallschirm, möglichst rot/weiß, zahle DM 50,-. ☎ 06105/41312.

HG-Pilot (hauptberufl. kfm. Angestellter) sucht Nebenverdienst, möglichst mit freier Zeiteinteilung, um Familienversorgung und Hobbyfinanzierung besser unter einen Hut bringen zu können. Bin dankbar für jedes Angebot oder auch für gute Tips. ☎ 07544/3626.

Maxi II von Bicla, auch beschädigt oder »in Teilen«. ☎ 089/855172 (Schröder).

Bautek Packsack, kaputtierter Reißverschluss oder kleinere Stoffdefekte egal. ☎ 0761/53228 ab 18.00 Uhr.

Gleiterschirmpilot(in) von ausgereiftem Lehrer »Sondepilot« für weltweites Reisen, evtl. USA und im Sommer 94 im eigenen Campingbus Alpen usw. ☎ 0511/800059.

Wer hat Lust im Herbst 93 den Windstein zu machen, Kurs ca. 1 Woche? Ort: Flugplatz Mönchsheide bei Bad Breisig/Rhein. Interessenten wenden sich bis spätestens 31. August bzw. 30. September an Mike Zwirner, ☎ 02225/6617.

Aerologic 51 oder 55, gebraucht, ohne Schäden, evtl. mit Gurtzeug. ☎ 0841/390813.

Tunesien, wer kann mir Flugberge in Tunesien nennen? Preiswertes Vario, z. B. Brüuniger P II, Gleitsegel Space 27 oder P 40/29 oder Inferno 7.9 (7.11) oder Perche Bliss XL, auch Neugeräte. ☎ 06258/2133 oder 06245/29353 tagsüber.

Gefunden

Vario und Fotoapparat am 18.05.93 am Grünen. ☎ 07334/5593 Ralf.

Gestohlen

Am Pfingstmontag, 31.05.93, wurde ein durch einen Trägerbruch hinter den Leitplancken abgelegter Hängegleiter Marke Wills Wing HP AT 158 Racer, Bj. 93, auf der Autobahn zwischen Wörgl und Kufstein gestohlen. Die Farben: EK neongelb, 1. US gelb, 2. US leuchtrot, 3. US mint, das Hintersiegel ist aus Powerip, Serien-Nr. 23830. Jemand der diesen Gleiter angeboten bekommen hat oder einen Hinweis darüber bekommen hat, möge sich bitte unter ☎ 0043/5372/62404 oder abends 61976 melden. Für sachdienliche Hinweise zur Wiederbeschaffung Belohnung DM 500,-.

Am Sonntag, 05.06.93 habe ich bei Übersee am kleinen Abbauplatz unterhalb des Hochplattentliffs meine blaue Tasche mit Charly Gurtzeug und Fallschirm, Variometer und Stoffhandschuhen vergessen. Da nach mir noch mehrere Drachenflieger ihre Drachen abzubauen hatten, hoffe ich, daß jemand die Tasche gesehen oder mitgenommen hat und sich nun bitte bei mir meldet. ☎ 0241/405612.

Wenn Sie verkaufen wollen:

Um Ihren Drachen/Gleitschirm oder Zubehör schnellstens anbieten zu können geben Sie uns folgende Angaben:

Adresse, Telefon, Gerätehersteller, 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



0 80 22/72 13

NEU hinzugekommen Mountain-Bikes

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

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

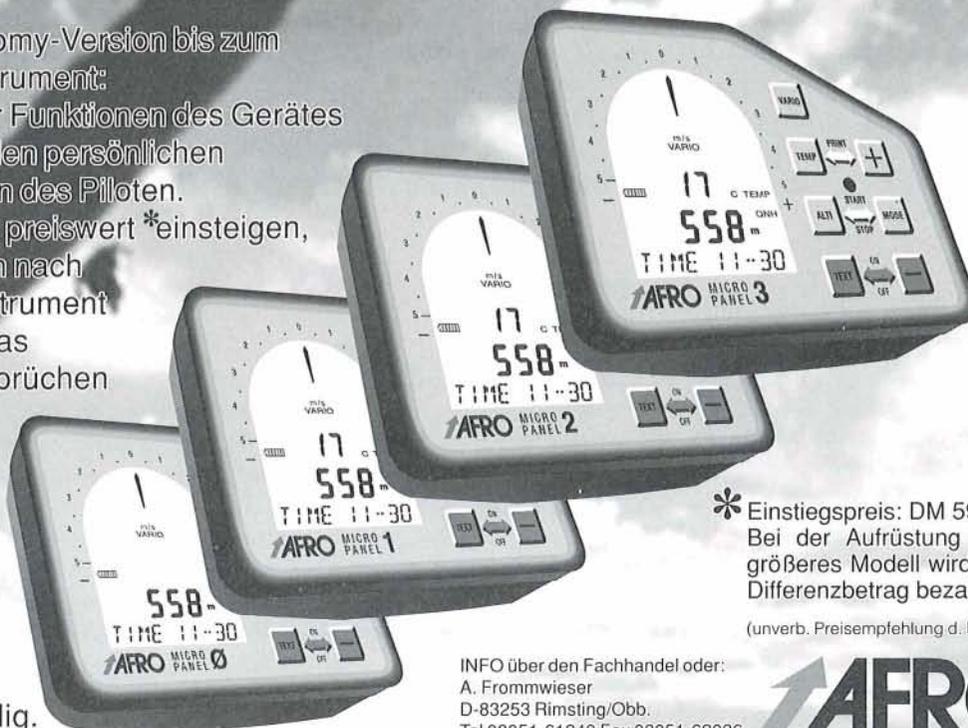
STEP BY STEP

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



Museumsstücke



Oldtimer-Parade in der Sparkasse Kusel



Sonderausstellung
»20 Jahre Drachenfliegen in Europa«
vom 7. Juni bis 8. Juli 1993
in der Kundenhalle der Kreissparkasse Kusel

Hängegleiter-Museum
1. Deutsches Museum
für Hängegleiter
Wolfgang Burghardt
Erdweg 15 - 67269 Pfälzlar - 06321/1107

Kreissparkasse Kusel
www.kreissparkasse-kusel.de

Daß in den Foyers von Banken und Sparkassen Kunstausstellungen stattfinden, kommt häufig vor. Einen ganz neuen Weg der Öffentlichkeitsarbeit ging die Kreissparkasse Kusel, die in Zusammenarbeit mit Günter Burghardt, dem Inhaber des »1. Deutschen Hängegleitermuseums« eine Drachenausstellung in ihren Schalterhallen präsentierte.

Unter dem Motto »20 Jahre Drachenfliegen in Europa« wurden 6 Drachen ausgestellt, vom Bambus Butterfly bis zum Laser. Außerdem wurden in 5 Vitrinen Instrumente, Fachbücher, Rettungsgeräte und Gurtzeuge gezeigt. Zwanzig Bilder mit Gerätebeschreibungen zeigten den Besuchern anschaulich den Wandel in der Drachenenwicklung. Die Ausstellung fand großen Anklang und trägt sicher dazu bei, auch



Literatur und Fluginstrumente



Schautafeln erklären Details



Foto: Günter Burghardt

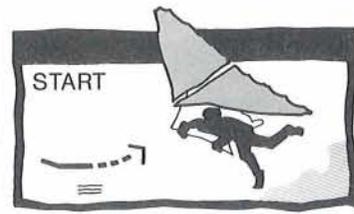
fachfremdes Publikum über den Hängegleitersport in positiver Richtung zu informieren.

Günter Burghardt begann 1982 mit dem Sammeln alter Drachen und gründete 1988 das 1. Deutsche Museum für Flugdrachen. Das Museum umfaßt heute 91 verschiedene Fluggeräte und Zubehör. Im Moment werden die Ausstellungsstücke in Wanderausstellungen ausgestellt. Mit der Stadt Kusel laufen

Verhandlungen, wonach die Stadt dem Museum einen festen Platz im Kulturzentrum einräumen will.

Günter Burghardt ist natürlich immer auf der Suche nach seltenen Fluggeräten und Ausrüstungsgegenständen. Alle, die sich für das 1. Deutsche Museum für Flugdrachen interessieren oder etwas dazu beitragen wollen, wenden sich an ihn, Ernteweg 21, 66871 Pfeffelbach, Tel. 06384/1482.

Windschleppausbildung ■ Passagierflüge Motorflugzeug und BZF-Kurse ■ UL-Schlepp ■ Passagierflüge UL, Drachen und Gleitschirm



FOLLOW ME . . .

. . . in neue, faszinierende Fluggebiete. Überwältigende Eindrücke mit Gleichgesinnten teilen und erleben.

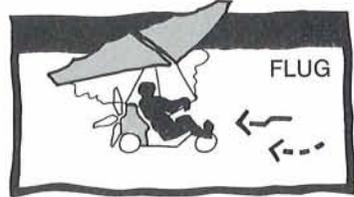
Aus unserem Reise- und Fortbildungsangebot: Gleitschirm:

. . . 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

. . . nach **Arcachon:** Soaren an der größten Düne Europas vom 16.10. bis 24.10.'93



Theorieseminare:

B-Schein Theorie für Drachen u. Gleitschirm am 19.10., 20.10., 26.10. und 27.10.'93

Psychologie des Erlebnis- und Risikosports Referent: Prof. Dr. Schleske 12.11.'93, 19 Uhr, in Dürnau

Grenzen der Gleitschirmtechnik Referent: Alfons Rieger, 11.11.'93, 19 Uhr UL:

. . . **UL-Schlepp:** 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.

Zepplinstraße 3, 73105 Dürnau
Tel. 0 71 64-1 20 21 + 1 20 22, Fax 1 20 29



Drachen-, Gleitschirm- und UL-Ausbildung ■ Fortbildung und Reisen ■ Fliegerladen, Werkstatt, Packservice ■ Probefliegen und Verkauf

Licht &

Die Kraft der Sonne hat es in sich. Sie sorgt nicht nur für die Thermik, die uns in luftige Höhen bringt, sie schädigt auch sämtliche ungeschützten Hautpartien. Das umso mehr, je länger wir ihren gnadenlosen Strahlen ausgeliefert sind und je näher wir ihr kommen.

Und möglichst hochhinaus wollen wir schließlich alle!

Von Dr. med. Torsten Hahne

Mit jedem Meter Höhengewinn beim Aufdrehen kommen wir dem gewaltigen Kernkraftwerk über uns ein Stück näher.

Die Strahlenintensität der Sonne nimmt mit der Höhe kräftig zu. Bereits in 1500 m MSL kann die Strahlung doppelt, in 3000 – 4000 m Höhe fast viermal so stark sein wie in Meereshöhe. Das sind Flughöhen, die von den meisten Gleitschirm- und Drachenpiloten bei einem durchschnittlichen Flug im Alpenraum häufig mehrmals täglich erreicht werden.

Die Einwirkung der Sonnenstrahlen wird zudem durch Reflexion an Felsen, Schneefeldern und Gletschern verstärkt. Auch der Drachenpilot bekommt so, obwohl dichter unter dem Segel liegend und somit eher im Schatten als sein tiefer hängender Kollege unter buntem Tuch, eine gehörige Portion der schädlichen UV-Strahlung ab.

Dieser unsichtbare, ultraviolette Anteil des Lichtes wird von Fachleuten in drei Gruppen eingeteilt, welche nach dem jeweiligen, in Nanometern gemessenen, Wellenlängenbereich definiert werden: UV-A (380-320 nm), UV-B (320-280 nm) und schließlich UV-C (280-200 nm), welches für uns jedoch nur von geringer Bedeutung ist.

Die UV-A, in besonderem Umfang aber die kurzwelligere, energiereichere UV-B Strahlung führen bei entsprechender Strahlungsdauer und Intensität zu Schädigungen der Hautzellen. Auch die in den Zellen enthaltene Erbinformation und

die unter der Haut liegenden Bindegewebszellen können durch die UV-Strahlung direkt verändert und geschädigt werden.

Hätten wir nicht einen natürlichen Reparaturmechanismus sozusagen fest eingebaut, würden wir alle bereits in früher Jugend an Hautkrebs erkranken.

Trotz körpereigener Reparaturwerkstätte führt aber ein Übermaß an Sonnenbestrahlung zu deutlichen und oft sehr gefährlichen Hautveränderungen. Der Regenerationsfähigkeit und der Eigenreparatur der Haut sind Grenzen gesetzt. Die an verschrumpelte Backpflaumen erinnernde Seemannshaut stellt dabei nur eine relativ harmlose Variante der Bindegewebsveränderungen bei jahrelanger »Röstung« dar. Schlimmer sind da schon die Basalzellenkrebe (Basaliome) und der schwarze Hautkrebs (malignes Melanom), eine heimtückische und oft tödliche Erkrankung.

Werden die Basaliome eher als Folge chronischer Sonnenbestrahlung angesehen, betrachtet man heutzutage bereits jeden einzelnen Sonnenbrand als einen gefährlichen Schritt auf dem Weg zum Malignen Melanom.

In Ländern wie Australien ist die Zahl der Hautkrebspatienten in den letzten 10 Jahren dramatisch angestiegen, aber auch bei uns erkranken zunehmend mehr Menschen an diesem in fortgeschrittenen Stadien unheilbaren Leiden.

Am Rande bemerkt, das als Atem- und Reizgas in unteren Luftschichten unter Sonneneinstrahlung entstehende und heftig diskutierte Ozon stellt an der richtigen Stelle, nämlich in der Stratosphäre in 30 – 50 km Höhe, einen wichtigen Schutz vor noch stärkerer UV-Bestrahlung der Sonne dar. Diese dreiatomige Variante des Sauerstoffs filtert dort oben nämlich einen großen Teil der ankommenden Strahlung und läßt glücklicherweise nur recht wenig bis zu uns durchdringen. Ohne diesen Ozonschutzschild wäre ein Leben auf der Erde in der momentanen Form nicht denkbar!

Nun wird sich mancher fragen: Was geht mich das an? Ich bin doch ohnehin eingemummt wie ein Eskimo in der Wüste, wenn ich im Sommer am Startplatz stehe. Ich habe einen Helm und eine Brille mit UV-Schutz auf, manchmal sogar eine Gesichtsmaske. Wie soll mich die Sonne schädigen?

Ganz einfach. Entscheidende Partien im Gesichtsbereich, manchmal auch im Nacken, bleiben unbedeckt und damit der Zerstörungskraft der Sonne ausgeliefert. Nase, Lippen und Wangenpartie ziehen den Sonnenbrand förmlich an und sind

Schatten

nicht zuletzt auch diejenigen Stellen, an denen die häßlich wachsenden Basaliome bevorzugt auftreten.

Bei einem fünfstündigen Flug kommt es, durch den Fahrtwind meist unbemerkt, zu einer ganz beträchtlichen Menge an UV-B Strahlung, die auf unsere »Sonnenterassen« im Gesicht einwirkt.

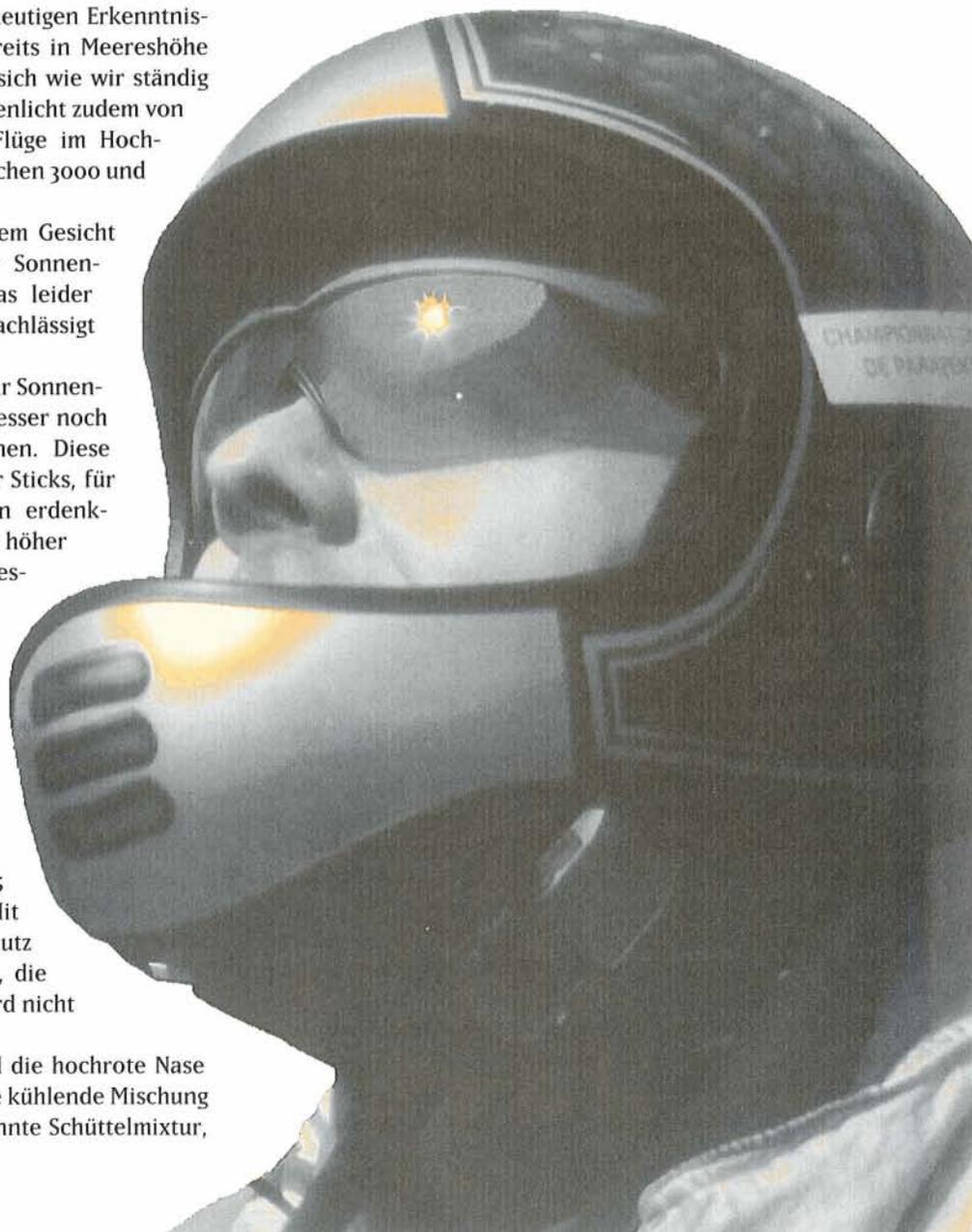
Fünf Stunden Sonnenbad sind, nach heutigen Erkenntnissen, ohne ausreichenden UV-Schutz bereits in Meereshöhe viel zu viel. Erst recht aber, wenn man sich wie wir ständig in größeren Höhen aufhält und das Sonnenlicht zudem von Felsen oder Schnee reflektiert wird. Flüge im Hochgebirge spielen sich oft stundenlang zwischen 3000 und 4000 m MSL ab!

Die empfindlichen Bereiche in unserem Gesicht müssen also unbedingt mit geeigneter Sonnenschutzcreme eingeschmiert werden, was leider allzuoft von den Fliegern total vernachlässigt wird.

Als wirklich sinnvoll sind eigentlich nur Sonnenschutzcrems mit Faktor 15 bis 20, oder besser noch lichtundurchlässige Pasten zu bezeichnen. Diese gibt es farblos und als sogenannte Cover Sticks, für modebewußte Pilotinnen auch in allen erdenklichen poppigen Farben. Als Regel gilt, je höher der Faktor, je dicker die Paste, desto besser. Nach 5 — 7 Stunden Flugzeit ist das Zeug ohnehin unten und ein Nachcremen in der Luft ist schlichtweg nicht praktikabel. Der Faktor bezeichnet übrigens das Vielfache der Zeit die man der Sonne ausgesetzt bleiben kann, ohne einen Sonnenbrand zu bekommen. In 3500 m Höhe über Schneefeldern würde bei einem hellen, ungebräunten Hauttyp schon nach ca. 15 Minuten ein Sonnenbrand auftreten. Mit Faktor 20 ließe sich also ungefähr ein Schutz von 5 Stunden erreichen, vorausgesetzt, die Creme bleibt da, wo sie sein soll, und wird nicht durch Angstschweiß davongewaschen.

Ist der Sonnenbrand trotzdem da und die hochrote Nase ist ein untrügliches Zeichen, können eine kühlende Mischung aus Zinkpuder und Wasser, eine sogenannte Schüttelmixtur,

oder ein kalter Waschlappen helfen. Aber Vorsicht, die verbrannten Stellen müssen nun unbedingt vor weiterer Sonnenzufuhr geschützt werden. Denn jeder Sonnenbrand ist ein Sonnenbrand zuviel.



»Speed« d d d d ««

Schnellflug mit dem Gleitschirm

**Wohl alle
Gleitschirmflieger
wünschen sich, mal
richtig »Gas geben«
zu können. Die
Möglichkeiten dazu,
aber auch die
Risiken, beschreibt
Christoph Kirsch**

»Gleitschirm« und »Schnellflug«, das sind zwei Begriffe aus dem Flugsport, wie sie gegensätzlicher kaum sein könnten. Der Gleitschirm ist nun einmal der Meister des Langsamfluges und da fällt es kaum auf, daß Die Maximalgeschwindigkeit das mehrfache der Minimalgeschwindigkeit betragen kann. Bei den meisten anderen Fluggeräten legt sich noch nicht einmal die Strömung an den Flügel an, wenn der Gleitschirm schon nicht mehr schneller fliegen kann.

Es ist also eine Frage der Relation, was wir hier mit »Schnellflug« bezeichnen. Genau daran wollen wir uns aber auch bei der Beurteilung der Wind- und Wetterlage erinnern, denn der erweiterte Geschwindigkeitsbereich eines fortschrittlichen Gleitschirms vergrößert nicht den meteorologischen Einsatzbereich, sondern verhilft uns höchstens zu sichererem und leistungsstärkerem Fliegen.

Es gibt also zwei grundlegende Anforderungsprofile an den Schnellflug mit dem Gleitschirm: Sind wir durch Unachtsamkeit oder schlicht unvorhersehbare Umstände in einen Bereich sehr starken Windes mit unserem Gleitschirm geraten, so können wir uns oft nur noch aus der mißlichen Lage befreien, wenn es gelingt, die Geschwindigkeit des Gleitschirms zu erhöhen. Da der Abstand zum Boden zumeist gering ist und der auffrischende Wind auch noch die Turbulenzen verstärkt, soll uns der Schirm nur schnell und stabil aus der Notlage befreien. Auf einen guten Gleitwinkel pfeifen wir jetzt gerne, wenn die Kappe nur nicht klappt!

Befinden wir uns dagegen auf großer Strecke, womöglich noch mit geschlossener Aufgabenstellung, liegen die Din-

ge etwas anders: Jetzt wollen wir die Querung zur nächsten Thermik möglichst rasch hinter uns bringen, ohne daß Ab- und Gegenwind unsere Höhenreserve zu sehr abspecken; jetzt muß beschleunigt werden — schnell und flach dahingleiten soll unser Vogel! Da es hier oben recht ruhig ist und viel Sicherheitsabstand zur Verfügung steht, wollen wir Leistung sehen, Stabilität ist Nebensache.

Was aber ist überhaupt schnelles Fliegen? Wollen wir schnell sein gegenüber Grund oder gegenüber der Luft? Meinen wir die Geschwindigkeit, die wir auf unserem Geschwindigkeitsmesser ablesen können, die Bahngeschwindigkeit also, oder aber deren Horizontalkomponente?

Ganz einfach: Nur wenn sich die Gleitleistung nicht rapide verschlechtert (wie beispielsweise mit eingeklapperten »Ohren«), gewinnt man mit einer Erhöhung der Bahngeschwindigkeit auch an gewünschter Horizontalfahrt. Und da wir uns den Gleitschirm aerodynamisch ein wenig näher betrachten wollen, interessiert uns die Geschwindigkeit gegenüber der Luft und nicht die Bewegung über Grund, die ja von Windstärke und -Richtung abhängig ist.

Beeinflussung der Fluggeschwindigkeit

Aus der Auftriebsformel läßt sich durch ein etwas grobes Gleichsetzen von Auftrieb und Startgewicht ablesen, daß es sich um die Flügelfläche, das Startgewicht, die Luftdichte und den Auftriebsbeiwert handelt.

Die Zusammenhänge zwischen Flächenbelastung und Fluggeschwindigkeit wurden bereits einmal im DHV-Info 59



ausführlich dargelegt, wir wollen uns hier auf die aerodynamischen Möglichkeiten, also die Beeinflussung des Auftriebsbeiwerts H_{CA} beschränken. Die Luftdichte können wir nur so hinnehmen, wie sie atmosphärisch gegeben ist, wer höher fliegt, ist etwas schneller unterwegs.

Die Steuerung der Fluggeschwindigkeit mittels der Bremsleinen funktioniert nun genau nach den gleichen Prinzipien, die wir uns zum zusätzlichen Beschleunigen zunutze machen. Der Auftriebsbeiwert wird durch Veränderung von Profilform und Anstellwinkel variiert. Dabei wurde konstruktiv eine Trimmstellung ohne Bremseneinwirkung vorgesehen, die für Flugleistung und Extremflughverhalten günstige Verhältnisse bietet. Will man nun noch schneller fliegen, als mit der Trimmgeschwindigkeit bei offenen Bremsen, so müssen konstruktive Maßnahmen getroffen werden, um den Auftriebsbeiwert weiter zu verringern.

Der Auftriebsbeiwert verhält sich proportional zum Anstellwinkel, eine direkte Verringerung des Anstellwinkels wäre also die erste Methode. Dies ist in Abbildung 1 im Diagramm dargestellt. Man sieht aber auch, daß der ver-

ringerte Anstellwinkel α_0 gegenüber α_1 deutlich näher an die kritische Null-Grad-Linie, bei der etwa die Einklappgrenze liegt, herangedrückt ist. Wird also das Verhältnis der einzelnen Leinen-Gruppen nicht verändert, das Profil damit nicht modifiziert, so geht mit der Geschwindigkeitszunahme eine deutliche Destabilisierung einher; kleinere Turbulenzen reichen bereits aus, um den Flügel zum Unterschneiden und damit zum Einklappen zu bringen.

Deshalb wird dies mit einer zweiten Methode, der Verringerung der Profilwölbung, gekoppelt. Für sich genommen entsteht bei gleichem Anstellwinkel ein geringerer Auftriebsbeiwert und damit eine höhere Geschwindigkeit (vgl. Abbildung 2). Der Sicherheitsabstand zur Klappgrenze bleibt konstant, der größere Staudruck und die geringere Böenwirkung bei erhöhter Fahrt stabilisieren die beschleunigte Fläche sogar.

Will man den konstruktiven Aufwand in Grenzen halten, so kann eine solche Kombinationslösung nicht allzu ausgefeilt umgesetzt werden, sondern ist an die Grundkonfiguration der Gleitschirm-Aufhängung gebunden. Mit den üblicherweise vorhandenen Tragegur-

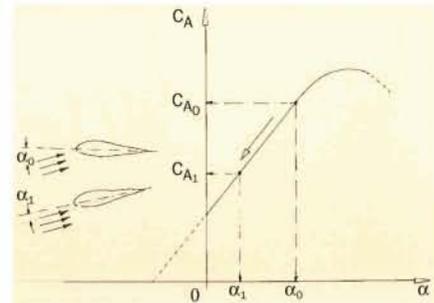


Abbildung 1

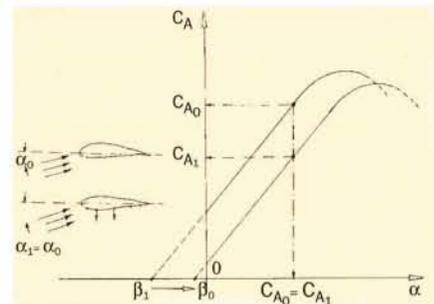


Abbildung 2

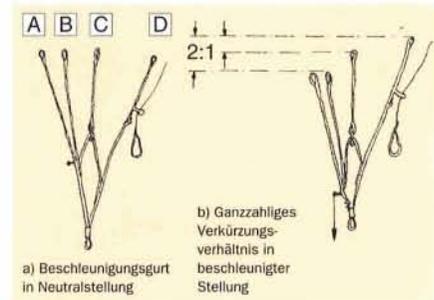


Abbildung 3

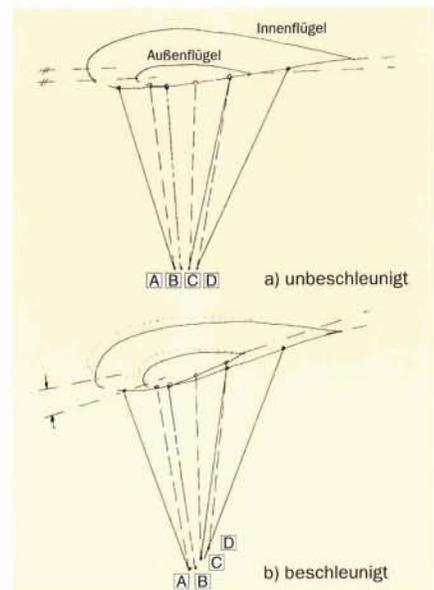


Abbildung 4

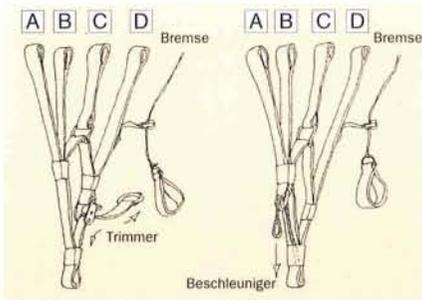


Abbildung 5 Abbildung 6

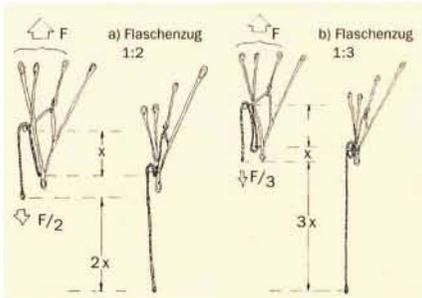


Abbildung 7

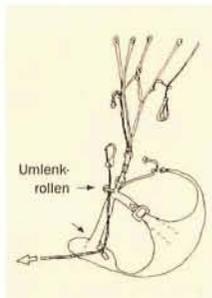


Abbildung 8

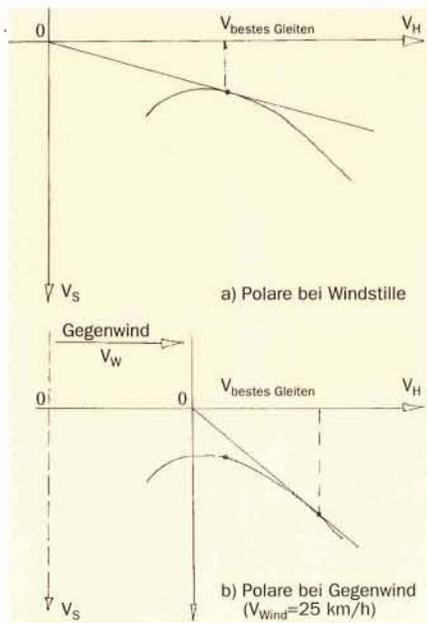


Abbildung 9

ten lassen sich nur ganzzahlige Vielfache im Verkürzungsverhältnis realisieren (Abbildung 3).

Die effektiven Veränderungen am Flügel hängen letztendlich von den Leinen-Abständen am Profil ab. Und die sind längs der Spannweite unterschiedlich, was zu einer Verwindung des Flügels beim Beschleunigen führt, die Veränderungen wirken sich am schmäleren Außenflügel viel stärker aus (Abbildung 4). Weil jedoch im Normalflug hier eher ein größerer Anstellwinkel als in der Flügelmitte herrscht (konstruktiv vorgegeben oder auch durch die Biegung der Kappe infolge induzierten Widerstands und Stoffbedarfs im Achterliek), fällt diese Schränkung kaum ins Gewicht.

Waren früher die Ausgangsprofile der Gleitschirme noch relativ stark gewölbt und die nur mäßigen Veränderungen der Leinengeometrie beim Beschleunigen wenig sicherheitsrelevant, so sind heutzutage bereits die Ausgangsprofile relativ »schnell« und der beschleunigte Schirm hat ein ungleich markanteres Extremflugverhalten.

Dieser Entwicklung tragen auch die Beschleunigungssysteme Rechnung: Häufigstes System war noch vor einiger Zeit der Trimmer. Durch Öffnen einer Klemmschnalle werden die hinteren Gurte, die meist über eine Umlenkung im Verhältnis 1/2 gekoppelt sind um 5 bis 10 cm verlängert (Abbildung 5). Diese Schnellflugstellung ist eine fixe Einstellung, d. h. der Pilot braucht nichts zu halten. Der Nachteil liegt in einer etwas unflexiblen Bedienung, man kann das Beschleunigen kaum dynamisch einsetzen, um z. B. in eine starke Thermik leeseitig hineinzukommen, die einen unbeschleunigt gerne abweist. Besonders aber wünscht man sich vier Hände, wenn der Schirm im Schnellflug einklappt. Weil Wegdreh- und Wiederöffnungsverhalten mit offenen Trimmern deutlich schlechter sind, sollten die Gurte wieder verkürzt werden, während man gleichzeitig doch mit der Bremse eingreifen möchte.

Fußbeschleuniger

So sind die Trimmer heute fast vollständig vom Fußbeschleunigersystem verdrängt worden, das dieses Sicherheitsmanko nicht hat. Da die Füße unabhängig von den Händen an den Bremsen agieren können, ist der sicherheitsmäßig vertretbare Beschleunigungsspielraum viel größer. Ebenso muß die Schnellflug-Stellung gehalten werden und in kritischen Situationen ist durch einfaches Loslassen (= instinktive Reaktion) wieder die Normalflug-Trimmung eingestellt.

Die Veränderungsweise der Geometrie ist im allgemeinen die gleiche wie beim Trimmer, lediglich werden nun die vorderen Gurte herabgezogen, statt die hinteren zu verlängern, was auf's Gleiche herauskommt (Abbildung 6).

Die Kräfte, die dabei zu überwinden sind, liegen natürlich wesentlich höher, denn der stärkste Zug herrscht auf A- und B-Leinen. Da reichen alleine die größeren Kräfte, die der Mensch in den Beinen hat, nicht aus, es muß noch zusätzlich auf das Prinzip des Flaschenzugs zurückgegriffen werden. Die Kraft verringert sich um den Faktor, um den der Weg ansteigt. Üblicherweise kommen Flaschenzüge mit dem Verhältnis 1/2 oder 1/3 zum Einsatz (Abbildung 7).

So weich eine Unterstützung im Verhältnis 1/3 auch zu betätigen ist, der Beinstrecker muß sehr exakt eingestellt werden, damit wirklich der volle Beschleunigungsweg ausgenutzt worden ist, wenn des Piloten Beine durchgestreckt sind. Von Vorteil ist hingegen, daß nicht nur auf den Piloten relativ geringe Kräfte wirken, sondern auch auf die nötige Umlenkrolle am Gurtzeug. Deren Platzierung wird damit weniger kritisch.

Die horizontale Bewegung der Beine will nämlich erst einmal in die Vertikale umgelenkt werden, ohne daß es nur den Piloten aus dem Gurtzeug hebt. Dazu sollte die Umlenkrolle möglichst tief und weit hinten am Gurtzeug platziert werden, die genaue Position hängt sehr von der einzelnen Gurtkonzeption

und den Sitzgewohnheiten des Piloten ab. Im Falle einer 1/2-Umlenkung hat sich eine zweite Rolle unterhalb der Aufhängungskarabiner als sehr stabilisierend erwiesen (Abbildung 8).

Will man nicht dauernd in Hockstellung beschleunigungsbereit im Fußstrecker kauern und auch nicht jedesmal mit der Hand danach angeln, so hilft eine Schlaufe aus umsponnenem Gummi, am Strecker angebracht, die man sich, richtig abgelängt, um einen Fuß streift. Es genügt dann, diesen auszustrecken, um mit dem anderen Bein in den Beschleuniger zu gelangen. Natürlich muß die Schlaufe so bemessen sein, daß sie nicht bei Start und Landung zur Behinderung führt!

Statt der simplen Tragegurt-Lösung gibt es noch vereinzelt eine in die Gurte eingehängte Metall-Waage zu sehen, die den Vorteil einer genaueren Abstimmung der Verkürzungsverhältnisse, d. h. des Verhältnisses Anstellwinkelverringerung zu Profilveränderung bietet. Metallteile im Kopfbereich und die Erschwernis des Starts lassen diese Variante aber in der Praxis verschwinden.

Eine weitere Beschleunigungsmöglichkeit, die mittlerweile keine Verwendung mehr findet, ist der Steuersitz. Hier waren die Tragegurte gleich mit Abstand zueinander bis zum Sitzbrett herabgeführt, so daß ein Vorbeugen im Gurt beschleunigend wirkte. Die ungünstige Koppelung »Aufrichten = Beschleunigen« und der Einfluß der Pilotenposition auf das Extremflugverhalten waren die Gründe für das weitgehende Verschwinden dieser Variante.

Schnellflug in der Praxis

Wollen wir uns noch kurz mit der praktischen Anwendung des Schnellflugs befassen, so zeigt sich, daß allein aus flugtaktischen Gründen der Beschleuniger, so vorhanden, viel öfters zum Einsatz gelangen müßte, als es in unserer Alltagsfliegerei der Fall ist. Schon bei relativ geringem Gegenwind verbessert sich das Gleiten über Grund, sobald wir



Foto: Christine Pfister

Beim beschleunigten Flug besteht die Gefahr des frontalen Einklappers

etwas schneller fliegen. Und frisst der Wind noch weiter auf, so liegt die optimale Fluggeschwindigkeit rasch bei voll beschleunigter Maximalfahrt, selbst wenn sie mit effektiv stark reduziertem Leistungspotential einhergeht (Abbildung 9).

Wie wir aber auch gesehen haben, läßt sich kaum vermeiden, daß ein beschleunigter Schirm sich nahe der Einklappgrenze befindet. Die Bremsen bleiben ja offen und tragen nicht zu einer Stabilisierung bei, sonst bräuchte man gar nicht erst zu beschleunigen.

Es gilt also, auf der Hut zu sein und bremsbereit auf die kleinsten Signale für ein bevorstehendes Einklappen zu lauern. Wenn man dann den Beschleuniger mehr oder weniger stark nachläßt, verhilft diese Art »Aktives Fliegen« zu ungetrübter Schnellflugfreude. Und sollte die Kappe dennoch einmal einklappen, wird allerdings alles etwas

dynamischer ablaufen als gewohnt, bei höherem Tempo ist einfach mehr kinetische Energie im Spiel. Darum ist bei geringem Hang- oder Bodenabstand größte Vorsicht geboten. Besonders bei turbulenten Bedingungen ist in Bodennähe auf Grund des erhöhten Einklapprisikos das Beschleunigen gefährlich, eher muß angebremst werden. Für die »Flugplanung« bedeutet dies, sich an einer unteren, anstatt an der »beschleunigten« Höchstgeschwindigkeit seines Gleitsegels zu orientieren.

Ein Schirm mit DHV-Gütesiegel wird auch in Schnellflugstellung, sofern sie serienmäßig vorgesehen ist streng getestet. Deshalb darf auch nur ein solchermaßen geprüfetes und zugelassenes Beschleunigungssystem eingesetzt werden. Von nicht serienmäßigen Varianten und eigener Bastelei sei aus Sicherheitsgründen dringend abgeraten!

UL-Schlepp um Berlin

Drachenschlepp am UL, das war bisher in der Umgebung Berlin nur sporadisch möglich. Es hat sich nun eine Schleppgemeinschaft Berliner Piloten gebildet, die diese Startmöglichkeit konsequent einsetzen will um so das Streckenpotential des Flachlandes besser zu nutzen. Der ehemalige Agrarflugplatz Segeletz, 80 km nordwestlich Berlins an der B 5 gelegen, wurde für den UL-Schlepp zugelassen. Bis zu drei Trikes werden ab Saisonanfang versuchen, die Drachenflieger der Thermik näherzubringen. Interessenten wenden sich an Claus Gerhard (Präsident) unter Tel. 030/4141070 oder privat 030/4118399.

Schleppgemeinschaft
Segeletz — Berlin
Claus Gerhard

Gastlicher Verein

Im Herbst veranstaltet der FSC Franken einen Weiterbildungskurs »Baumlandung«, bei dem Selbstretung und Bergung theoretisch und praktisch geübt werden. Nichtmitglieder sind herzlich eingeladen. Auch im FSC-Übungsgelände »Rothenberg« in Schnaittach bei Nürnberg, das nach Ablauf der vertraglichen Sperre (jährl. April bis Juni) seit 1.7. wieder befliegen werden kann, sind GS-Gastflieger grundsätzlich willkommen. Um den Erhalt des Fluggeländes nicht zu gefährden, können Gäste gemäß getroffener Absprachen je-



Schleppgelände bei Berlin

doch nur bei Anwesenheit eines Vereinsmitglieds oder mit speziellem Ausweis fliegen.

Der FSC Franken, ursprünglich aus einem Fallschirmsportclub hervorgegangen, würde sich außerdem über weitere Drachenflieger und Gleitschirmflieger freuen. Natürlich sind auch Fallschirmspringer willkommen. Interessenten für Weiterbildung, Schlepp, Fluggelände und Fallschirmspringen erhalten unter der Tel. Nr. 09126/1637 weitere Informationen.

FSC Franken
Harald Rost

Schleppgelände

In Mecklenburg-Vorpommern gibt es viele kleine ungenutzte Flugplätze. Windenschlepper mit eigener Winde finden hier gute Startmöglichkeiten. Informationen dazu gibt Harald Karger, Binzerstraße 10, 18107 Rostock, Tel. 0381/712252.

Harald Karger

Odenwaldpokal

Daß das Hardheimer Odenwaldpokalfliegen immer noch ein gern ausgetragener Wettbewerb ist, zeigte doch wieder eine stattliche Anzahl von über 20 Piloten, die den Weg nach Hardheim fanden. Die Veranstaltung fand in diesem Jahr vom 29. — 31. Mai zum 17. Mal statt. Ursprünglich waren ein separater Drachenflugwettbewerb am Samstag und Sonntag vom Hockenberg als Startplatz ausgeschrieben, sowie ein Gleitschirmwettbewerb am Pfingstmontag aus der Winde heraus. Der fiel jedoch dem stark böigem Südwest-Wind zum Opfer. Zwar hatten auch die Piloten der Hänggleiter am Startplatz ihre Probleme mit dem Südwest-Wind, doch konnten wenigstens am Samstag die Wertungsflüge für den Wettbewerb ausgetragen werden.

Sieger bei diesem Zeit-/Zielwettbewerb um den Odenwaldpokal wurde wieder mal Rainer Rössler vom HGC Einkorn auf Reflex. Er gewann den Odenwaldpokal nun zum 3. Mal in Folge und kann ihn jetzt sein Eigen nennen. Knapp dahinter belegten Rolf Münch (ebenfalls auf Reflex) vom CfD Hardheim den 2. und Bernd Haberhauer auf Zephyr CX den 3. Platz.

CfD Hardheim
Bernd Haberhauer

Vorstandswechsel

Die Jahreshauptversammlung war mit 46 Mitgliedern gut besucht, was von regem Interesse für die Belange des Vereins zeugt. Die Neuwahlen zum Vorstand brachten folgende Ergebnisse:

1. Vorsitzender Holger Ißler,
 2. Vorsitzender Martin Kopyciok, Finanzverwalter Jürgen Westerboer, Jugendwart Heinz Hofrichter.
- Außerdem wurden gewählt: Windenwart Hans Parzefall, Geändewarte Jürgen Träger, Johann Meyer.

Leider hat sich Ingo Westerboer nach fünf Jahren Amtszeit nicht mehr zur Wahl als 1. Vorsitzender gestellt, ebenso wie unser langjähriger bewährter Finanzverwalter Manfred Gimpl. Beiden gilt unser herzlichster Dank für ihre gute und engagierte Arbeit, die sie für den Verein geleistet haben.

1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub
Holter Ißler



Kuratorium Sport und Natur

Mit Begeisterung habe ich im DHV-Info Nr. 69 die Presseerklärung des Kuratoriums Sport und Natur gelesen. Endlich scheint sich eine Gemeinschaft gefunden zu haben, die sowohl fachlich als auch von ihrer Stellung her in der Lage ist, sich für Natursportarten einzusetzen und hoffentlich weitere Restriktionen gegen unser Hobby vermeiden helfen kann. Ich selbst kann mich mit der Presseerklärung und den Äußerungen des Vorsitzenden Heiner Geißler im DHV-Info Nr. 70 vollauf identifizieren.

Nachdem ich, bevor ich mit dem Gleitschirmfliegen begonnen hatte, meine Freizeit hauptsächlich in Sporthallen verbracht habe, bin ich durch das Gleitschirmfliegen wieder wesentlich naturverbundener geworden. So bin ich des öfteren auch wieder zu Fuß — ob mit oder ohne Gleitschirmausrüstung — im heimischen Schwarzwald und natürlich im Urlaub im alpinen Bereich unterwegs, nachdem es mich früher eher touristisch in die Ferne getrieben hatte.

Ich denke, spätestens das Erlebnis des Thermikkreisens, wenn man scheinbar schwerelos in die Höhe kreist, macht uns bewußt, daß man nur Teil des Ganzen ist, daß das eine (Fliegen/Leben) nicht ohne das andere (Natur) geht. Nur durch das Zusammenspiel von Mensch und Natur

ist Leben generell und Erleben in dieser Dimension (für den Menschen) möglich. Ich würde mir wünschen, daß dieses Bewußtsein in möglichst vielen Piloten geweckt wird und wir damit auch fähig werden, unsere eigenen Natursünden einzugestehen und uns Gedanken darüber zu machen, wie wir diese einschränken oder vermeiden können. Es wäre schön, wenn weitere Erklärungen dieser Art folgen würden, jedoch nicht in den Zeitschriften der Mitgliedsverbände, sondern in der Allgemeinheit zugänglichen Medien.

Kurz noch an Herrn Geißler: Ich freue mich, daß Sie wieder genesen sind. Ihr Engagement für die Natur und uns »Flieger« ist für mich auch ein Beitrag, wieder etwas mehr an die Politik(er) zu glauben.

Dieter Harter

Offener Schleppclub

Im April 1993 wurde im Bereich Bremen, im Langwedel, ein Gleitsegelverein gegründet. Dort befliegen wir ein 7 ha großes Gelände. Wir sind zur Zeit 10 aktive Flieger und nehmen gerne noch neue Mitglieder auf. Auch Gastflieger sind gegen Kostenbeteiligung gern gesehene Gäste. Telefonische Information erteilten Rainer Haake, Tel. 04235/8462, oder Werner Heins, Tel. 0421/586742.

Gleitsegelclub Weser
Rainer Haake

Clubmeisterschaft

Die Clubmeisterschaften des

1. Drachenfliegerclubs Sachsen brachten folgende Ergebnisse:

Bei den A-Piloten, bei denen die 5 längsten Flüge gewertet wurden, belegten die ersten drei Plätze

1. Thomas Bartl
2. Wolfgang Franke
3. Jens Fuchs

Bei den B-Piloten erfolgte die Wertung durch 2 Streckenflüge. Die Gewinner sind

1. Dieter Sommermeier
2. Thomas Bachmann
3. Jan Lotzek

Weitere Hinweise, auch über das Fluggebiet, Gastflugmöglichkeiten usw. erhält man von Stephan Schmidt, Max-Türpe-Straße 24, 90116 Chemnitz, Tel. 0371/220596.

1. Drachenfliegerclub Sachsen
- Stephan Schmidt

Geländehalter-Wechsel

Das Fluggelände Düdinghausen (SO) im Sauerland wurde jetzt von einer aus drei Vereinen bestehenden Abteilung (DFC West Olsberg-Elpe, DFC Hochsauerland Willingen und DFC Ederbergland Battenberg) übernommen. Anlaß war die Gefahr einer Sperrung, da keinerlei Flugordnung (z. B. Startleiter, Fahrdienst) durch die vorherigen Geländehalter geregelt wurde. Bis zur endgültigen Einrichtung der neuen Abteilung und geregeltem Flugdienst bitten wir dringend darum, nicht mit eigenem Pkw zum Start zu fahren! Am Landeplatz Fahrdienst organisieren — das Gelände ist sonst akut gefährdet. Vielen Dank.

Abt. Düdinghausen DFC West
Burkhard Schulte

Thermik 1993 in Stuttgart

Die Gleitschirmshow »Thermik in Stuttgart« war 1992 so ein großer Erfolg, siehe DHV-Info Nr. 69, daß wir beschlossen haben, diese Veranstaltung im Schwabenland voll zu etablieren. Einige Argumente die uns dazu bewogen haben, möchten wir hier kurz vorstellen, auch als Anregung für andere Vereine sind sie sicher interessant.

Es gibt zwar schon genügend Gleitschirmflieger, die Berge werden nicht mehr und an den Startplätzen ist es oftmals eng. Um unseren schönen Sport ausüben zu können, ist eine positive Einstellung der Öffentlichkeit wichtig. Das erleichtert Geländezulassungen und vielleicht kann dann auch den Naturschutzvertretern klargemacht werden, daß unser Sport prinzipiell umweltverträglich ist.

Ein weiterer Punkt ist es, die thermikarme Zeit besser zu überstehen, neue Anregungen »was ist 1994 aktuell«, Infos über Fluggebiete zu sammeln und Euch die Möglichkeit zu geben, mit Prominenten zu plauschen.

Aus diesen Gründen möchten wir mit unserer Show neben



Thermik in Stuttgart

Fliegern auch alle sonstigen Interessierten ansprechen. Ein bemerkenswerter Nebeneffekt bestand in der Tatsache, daß unser Verein durch »Thermik in Stuttgart« 1992 ca. 60 neue Mitglieder aufnehmen konnte. Davon waren zwar viele DHV-Mitglieder, aber ohne Vereinsanschluß. Sie können nun bei gleichen Gesamtkosten noch die -vereinsaktivitäten und Vergünstigungen in Anspruch nehmen. Ein Tip für Vereine, die Mitglieder suchen: Veranstaltet ähnliche Aktionen, sie müssen ja nicht gleich so groß sein.

Termin ist der 4.12.1993 im Messegelände Stuttgart, Congresszentrum A sowie Hallen 1 bis 3. Die Ausstellung der Hersteller, Händler und Flugschulen ist von 10.00 — 19.00 Uhr geöffnet, die Filmshow von 19.00 — 22.00 Uhr. Auf Grund der dringenden Enge 1992 (es konnten leider, nachdem 1200 Gäste die Halle überfluteten, mehrere Hundert nicht mehr eingelassen werden) haben wir für 1993 wesentlich mehr Hallen angemietet und die Ausstellungszeit verlängert.

Vorverkauf ist im Kartenhäusle Stuttgart oder der Geschäftsstelle des 1. PSC, Tel. 07121/54248. Preise: Vorverkauf 10 DM, Abendkasse 15 DM.

Gezeigt werden neben einer einstimmenden Diashow unter anderem die top-aktuellen, prämierten Filme vom Filmfestival St. Hilaire 1993. Die Hersteller, Händler zeigen ihre neuesten Entwicklungen und Produkte neben Zubehör und Outfit. Die Flugschulen stellen ihre Programme vor. Außerdem gibt's einen Gebrauchtmart für jedermann. Die neben der Ausstellung angebotene Tombola wird ab 15.00 Uhr eröffnet, damit möglichst alle die Chance erhalten, Lose zu ergattern; letztes Jahr waren die 1500 Lose in 25 Minuten vergriffen. Heuer ist der Preis ein Gleitschirm!

Interessierte Hersteller, Händler, Flugschulen usw. können sich noch bei der Organisationsleitung melden: Peter Länger, Tel. 0711/7778989 oder 07121/54248, Fax 0711/7775930.

1. Parafly Club Schwaben
Burkhard Martens

Gastfreundschaft respektieren!

Die Elsässische Fallschirm-Liga hat zur Zeit sehr schwierige Probleme mit deutschen Gleitschirmschulen und Gleitschirmfliegern in den Vogesen. In der Tat, die vielen Besucher in den Vogesen bringen eine Einengung der Plätze die das Gleitschirmfliegen schwierig machen. All dies wäre nicht so dramatisch, wenn die Schulen und Flieger die Grundregeln des Freifliegens respektieren würden.

Das Nicht-Respektieren der Vorschriften von den Gemeinden und der Präfektur (Landratsamt), insbesondere der Sicherheitsbedingungen während der Flüge (Analyse des Wetters, Respektieren der Vorfahrt beim Fliegen und Landen), führt regelmäßig zu schweren und leichten Unfällen. Katastrophen wurden zum Glück vermieden.

Beispiele: Eine Schule, die am 2. Mai ungefähr 20 Schüler trotz schlechten Wetters unter einem Cumulonimbus Cb fliegen ließ... Am 23. Mai flogen mehrere Piloten unter starkem Ost-Wind am Treh, einer Landschaft, die westlich liegt und gefährlich im Osten ist. Einige hatten Glück aber andere Piloten sind in den Bäumen gelandet (dies wurde vom Einsatz der Feuerwehr, Gendarmerie und Erste-Hilfe beendet).

Außerdem scheint es Leute zu geben, die behaupten, eine Schule zu leiten, ohne die nötigen Kenntnisse zu besitzen, und sie führen Gruppen von Schülern. Deshalb wird es für unsere Schulen immer schwieriger, unter guten und sicheren Bedingungen zu arbeiten und diese auch zu garantieren, wie es das Erlernen dieser Disziplin voraussetzt.

Wir gehen davon aus, daß die jetzige Situation nicht mehr so weiter gehen darf. Die Beziehungen zwischen deutschen und elsässischen Schulen (die unter Vormundschaft der französischen Federation des Fallschirmspringen FFP stehen) werden immer schlechter.

Die Präfektur (Landratsamt) ist dabei, die betreffenden Gebiete zu sperren.

Ligue d'Alsace de Parachutisme
A. Ledaou, President

Anmerkung des DHV: Der Klagebrief des elsässischen Verbandes ist ein schrilles Alarmzeichen! Denn erfahrungsgemäß werden solche Briefe erst dann geschrieben, wenn durch eine Vielzahl von negativen Erlebnissen — also weit mehr als nur die zwei geschilderten Beispiele — das Faß des Ärgers am Überlaufen ist. Manch ein deutscher Pilot, manch ein Fluglehrer, scheint zu glauben, daß — sobald das Gültigkeitsgebiet des deutschen Luftrechts hinter ihm liegt — er sich in der großen Freiheit befindet, frei von Rücksicht, Regeln und Vernunft.

Als Gastpiloten haben sie am jeweiligen Fluggelände kaum was zu verlieren, schlimmstenfalls geht die Reise beim



nächsten Mal woanders hin. Aber sie hinterlassen einen verheerenden »Flurschaden« in der auswärtigen Flieger-szene. Betroffen sind die dortigen Gastgeber, deren Gelände ohne eigenes Verschulden von der Schließung bedroht sind. Und betroffen ist die Vielzahl gutwilliger deutscher Gäste, die — was jetzt im Elsass droht — zusammen mit den schwarzen Schafen in den gleichen Topf geworfen werden. Diese betroffenen deutschen Piloten sollten ihre Landsleute, die sich danebenbenehmen, in aller Klarheit zurechtweisen und ihnen den Spaß am Rambo-spielen nehmen. Davon unabhängig: Nach dem neuen Luftrecht ist die Zuverlässigkeit des Piloten oder Fluglehrers ausdrücklich vorgeschrieben. Der DHV ist rechtlich verpflichtet, den Luftfahrerschein zu widerrufen oder ruhen zu lassen, wenn der Inhaber sich durch sein Verhalten — zu Hause oder im Ausland — als unzuverlässig erweist.

Es fängt im Kopf an II

Der für mich unverständlichste und unnachvollziehbarste Beitrag den ich je im DHV-Magazin gelesen habe, wurde in der Ausgabe Nr. 70 auf Seite 27 abgedruckt. Sicher hat sich Herr Heldmann viele Gedanken zum Thema gemacht, jedoch hat er nach meiner Meinung die verkehrten Schlüsse gezogen. Denn so, wie dieser Artikel formuliert ist, erinnert er mich an die alte Rivalität zwischen Drachen- und Gleitschirmpiloten (Gleitschirmpiloten wurden oft als »Tütenflieger« bezeichnet). Offenbar ist es Herrn Heldmann auch entgangen, welche rasante Entwicklung das Gleitschirmfliegen durchgemacht hat. Es ist sehr bedauerlich, daß drei schwere Unfälle von sorgfältigen, bedachten Fliegerkollegen (zwei davon mit tödlichem Ausgang) passiert sind. Es ist jedoch für mich kein Grund, dies auf das Gleitschirmfliegen zu schieben. Denn

seit der Mensch versucht und auch geschafft hat, das Element »Luft« für sich in Anspruch zu nehmen, hat es immer solche Unfälle gegeben, egal mit welchen Fluggeräten — angefangen mit Otto Lilienthal dem Vater des menschlichen Fliegens (Hängegleiter), Ballonabstürze (seit Zeiten der Gebr. Montgolfier), Hindenburg (Luftschiff), Jet-Abstürze (zivil oder militärisch) etc.; man könnte diese Aufzählung sehr weit fortführen (dies gilt übrigens auch für die Schifffahrt). Völlig unverständlich ist mir, daß Herr Heldmann kein Flugzeug nennen kann, bei dem man vor dem Start ein flugfähiges Profil herstellen muß, denn ein Drachenflieger (auch Segelflieger, etc.) tut ja nichts anderes. Wenn sie ihr Fluggerät nicht sorgfältig und ordnungsgemäß aufbauen (auch warten) gehen sie ein hohes Risiko ein. Im übrigen glaube ich, daß der Titel des Buches »Gleitschirmsegeln — Die einfachste Art zu Fliegen« so zu verstehen ist, daß der Aufwand, dies zu tun, relativ gering ist und nicht, daß es besonders leicht zu erlernen sei.

»Es fängt im Kopf an«, diesem Slogan kann ich mich voll und ganz anschließen, nämlich mit der Bedeutung daß wir Menschen Partner sein sollen. Jeder sollte auf den anderen Rücksicht nehmen und besorgt sein, denn jeder Mensch hat das Recht Fehler zu machen.

Was den DHV betrifft, so habe ich nur die Bitte, die Flugschulen und Fluglehrer immer anzuhalten, korrekt und sorgfältig auszubilden (persönlich habe ich eine sehr gute Ausbildung genossen), denn fliegen ist nicht nur »Fun«, sondern erfordert ein hohes Maß an Selbstdisziplin, Weitsicht, Ausdauer, Besonnenheit und Geduld. Man sollte sich den Artikel von Bruno Gantenbrink in der Ausgabe Nr. 70 (S. 64 ff.) zu Herzen nehmen.

In diesem Sinne, auf viele schöne Flüge für alle Piloten

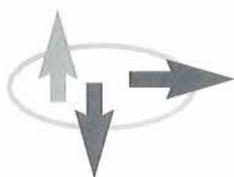
Klaus S. Ettenhuber

Anmerkung des DHV: Kuddel Heldmann fliegt seit 1988 ausschließlich Gleitschirm.

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 •



Deutscher Streckenflugpokal 1993

unterstützt von Bräuninger

Eine deutliche Steigerung in der Teilnehmerzahl erfährt der Streckenflugpokal im Jahr 1993. Bis zum 20.7.1993 wurden bereits ähnlich viele Flugleistungen zur Auswertung eingereicht wie in der gesamten Saison 1992.

Wesentlich dazu beigetragen haben die Gleitschirmflieger, die sich in Leistungsbreite wie auch in der Leistungsspitze deutlich verbessert haben. Die Tendenz ist sehr erfreulich und vielleicht für manch einen ein Ansporn, die augenblickliche Übermacht der Tegerenseer zu knacken.

Ein interessanter Vergleich am Rande zwischen beiden Sportarten: Mit seiner Punktezahl von 342 wäre der Führende der Gleitschirmflieger, Torsten Hahne, bereits 13. der Gesamtwertung bei den Drachenfliegern!

Ein Vorhaben für die Zukunft: Das DHV-Info kann auf Grund des zwangsläufig frühzeitigen Redaktionsschlusses keinen aktuellen Wertungsstand bringen. Wir sind bestrebt, diese Schwäche in der kommenden Saison zu verbessern. Gedacht ist an Zwischenmitteilungen an die beteiligten Vereine. Denn wie die ansteigende Teilnehmerzahl beweist, wird der Deutsche Streckenflugpokal, auch Dank des Einstiegs von potentiellen Sponsoren, weiter an Attraktivität gewinnen.

Rudl Bürger

Zwischenstand Hängegleiten

Rang	Name	Verein	Gerät	Punkte
1.	Jürgen Tulzer	DCB Ruhpolding	Milan	661
2.	Bernd Otterpohl	Kirchdorf-Bahrenborstel	Milan	561
3.	Til Matschoss	DFC Regental	Lotus 16	458
4.	Gerlad Woll	ADC	TRX	438
5.	Kai Ehrenfried	Althofdrachen	Reflex	430
6.	Lorenz Fritz	DFC Ingolstadt	XS	407
7.	Gerd Langwald	Kirchdorf-Bahrenborstel	Sensor	393
8.	Werner P. Fleck	Althofdrachen	TRX	384
9.	Kurt Schumann	—	XS	371
10.	Stefan Paech	DFC Ingolstadt	HP-AT	363

85 Piloten haben bis zum 20.7.93 ca. 160 Flüge eingereicht. Auch beim Drachenfliegen wurden die wesentlichen Leistungen auf deutschem Boden erfolgen, so baute Jürgen Tulzer seinen Vorsprung an der Spitze mit einem 128 km FAI-Dreieck vom Rauschberg aus und auch Jo Bathmann ließ sein »Jo Classic« 131 km FAI-Dreieck, diesmal ebenfalls mit dem Rauschberg als Startpunkt, wieder aufleben.

Weitere bemerkenswerte Leistungen waren: 202 km ZF von Sepp Singhammer vom Brauneck nach Irdning, 130 km ZR von Thomas Ide und Fridolin Barth Höhenstraße — Schmittenhöhe, Bernd Otterpohl mit einem flachen 151-km-Dreieck und Günther Fleischmann mit einem flachen 121-km-Dreieck von der Emberger Alm. Doch auch im Flachland wurde gepunktet: Dirk Postulart und Gerd Langwald aus der Winde in Bahrenborstel nach Beilen (NL) mit 202 km, Günther Wifling von Schweinkofen nach Eisenbach 204 km, sowie Wilfried Reiss mit 207 km von Battenberg nach Zeublitz.

Fleißigster Punktesammler im Juni war Bernd Otterpohl, dessen Streichergebnisse bereits 200 Punkte ausmachen.

Führende in der Damenwertung ist Corinna Schwiengershausen mit beachtlichen 255 Punkten. Doch nicht nur dies: auch in der Juniorenwertung führt sie mit über 100 Punkten Vorsprung vor ihren männlichen Kollegen!

Zwischenstand Gleitsegeln

Rang	Name	Verein	Gerät	Punkte
1.	Torsten Hahne	DGCTT	Edel Racer	342
2.	Sepp Gschwendtner	DGCTT	Edel Racer	292
3.	Richard Brandl	DGCTT	Edel Racer	237
4.	Burkhard Martens	1.PSC	Finesse	221
5.	Willi Schierle	Condor	Edel Racer	215
6.	Heinz Held	GSCR	Edel Racer	199
7.	Franz Koller	Ostrachtaler	Apache	180
8.	Barbara Lacrouts	DGCTT	Edel Racer	178
8.	Martin Walleitner	DGCTT	North Sting	178
10.	Hans Lex	DGCTT	Edel Racer	177

Bis zum 20.07.93 waren 70 Gleitsegelflüge zur Wertung eingereicht. Die herausragenden Leistungen waren ein 74 km FAI-Dreieck von Wolfgang Frenzl sowie Zielflüge mit mehr als 100 Punkten von Willi Schierle, Christoph Kirsch, Torsten Hahne und Heinz Held.

Die Überlegenheit der Tegerenseer Piloten hält an, allein 15 Wertungsflüge wurden vom heimischen Wallberg durchgeführt; zusätzliche Motivation bringt der Wallberg-XC-Cup.

Die Monate Juni/Juli wurden von den meisten Piloten genutzt, um kräftig »Deutschlandpunkte« zu sammeln. Bei der Damenwertung führt weiterhin Barbara Lacrouts und bei den Junioren hat im Moment Berni Koller die Nase vorn.

Hängegleiten

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Frank Notzon DC Wiehengebirge K 4	23.4.93 66 86	ZF ZF	Wittekindsburg Porta Westfalica Porta Westfalica	Flugplatz Hoya	Flugplatz Hoya 3.45 DF
Lorenz Fritz DFC Ingolstadt XS	30.4.93 169 169	ZF FS	Böhming	—	Bad-Rappenau Bonfeld 4.00 DF
Ralf Giering Hamburger DF XS 155	1.5.93 115 150	ZF	Flugpl. Neustadt Glewe Hallen FP	Wahlstedt FP	Flugplatz Wahlstedt 3.05 DF
Jürgen Tülzer DCB Ruhpolding Milan Racer	1.5.93 64 128	DR DR	Rauschberg Rauschberg Talstation	Reichenhaller Haus Antenne Grubhörndl Hochfelln Gipfelst.	Fischerwirt Ruhpolding 2.00 DF
Werner Pongratz DFC Bayerwald WW AT 145	1.5.93 66 66	ZF FS	Bichstein Rampe Bichstein Rampe	Dießenbach Autobahn- unterführung	Heilbrunnl westl. Roding 3.24 DF
Wilfried Bordsch Kirchdorf Bahrenborstel Sensor 610	4.5.93 75 75	ZF	Bahrenborstel Kreuzung b. Kirchdorf	Flugplatz Warburg	Schloß Holte 2.30 DF
Lorenz Fritz DFC-Ingolstadt XS	8.5.93 118 118	ZF > FS >	Böhming	Autobahnbrücke Ellenberg A-kreuz Heilbronn	Ottendorf (Gaildorf) 3.00 DF
Thomas Ide Schwangauer Apco-SRC	8.5.93 130 221	ZR ZR	Hippach Höhenstraße Schwimmbad Zell a. Ziller	Schmittenhöhe	Lairmach 5.00
Martin Silberhorn DFC Ingolstadt XS	8.5.93 121 121	ZF FS	Böhming Rampe Ziegelhütte	Autobahnkreuz Weinsberg	Schwäb. Hall Modell-Flugpl. 3.25
Ingo Westerboer ODFC Cobra	8.5.93 135 135	FS FS	Schweinkofen Schweinkofen Startplatz	—	Bühlerzimmer westl. Schw. Hal 3.40 DF
Martin Silberhorn DFC Ingolstadt XS	9.5.93 119 119	ZF > FS	Böhming Ziegelhütte	A 7 Ausfahrt Feuchtwangen Mosbuch	Elterhofen Schw. Hall 5.20
Arno Greiner Nordbayerische DF XS	9.5.93 53 53	ZF FS	Flugplatz Kulmbach	BAB Haltbacher Dreieck	Rodach bei Coburg 2.45 DF
Günther Wifing Odenwälder DF K 4	9.5.93 204 204	ZF	Schweinkofen	Autobahnausfahrt Rothenburg o.d. Tauber	Eisenbach (Obernburg) 5.45 DF
Werner Pongratz DFC Bayerwald WW AT 145	10.5.93 102 102	ZF FS	Bichstein Bichstein Rampe	Oberremmendorf Rampe	Grünersee b. Schwarzenfeld 4.25 DF
Thomas Ide Schwangauer Apco-SRC	11.5.93 89 89	ZF >	Hippach Höhenstraße	Schloß Traitzberg Tegelberg LP	Bichlbach 2.50
Gerd Langwald DKB Sensor	12.5.93 155 202	ZF ZF	Bahrenborstel /Winde Bahrenborstel Grillhütte	Beilen/NL	Beilen 3.35
Dirk Postulat Kirchdorf Bahrenborstel Sensor	12.5.93 155 202	ZF	Bahrenborstel	Beilen (NL)	Beilen (NL) 3.30 DF
Andre Djamarani — Laser	16.5.93 59 59	ZF FS	Hochblauen Turm Gipfel	Riedlingen	Sommerau 3.25 DF
Sascha Hotz HCRB HP AT	16.5.93 119 119	ZF FS	Blauen Blauturm	Donaueschingen Golflplatz	Christophhof bei Wildbad 3.45 DF
Michael Braunstein Südschwarzwald UP Axis	16.5.93 67 114	DR △	Kandel Herneck LP	Hornberg Bahnviadukt Brandenkopf Sender	Heimeck 2.50 DF
Klaus Kienzle Südschwarzwald Laser	16.5.93 39 66	DR △	Kandel Kandel Hotel	Rohrhardsberg/ Turm Oberbrechtal/ Kreuzung	Heimeck 2.10 DF
Klaus Kienzle Südschwarzwald Laser	17.5.93 46 78	△ △	Kandel Gasthof Allersbuch	Brend Oberbrechtal Kreuzung	Kandel 0.50 DF

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Jo Bahmann Ruhpolding Zephir ZX	17.5.93 131 262	△ △	Rauschberg Brücke	Breiteckalm Gasthof Rechtegg	Kössen 6.30 DF
Matthias Mayer DCB Ruhpolding Compact	17.5.93 116 151	ZF > ZF >	Zillertaler Höhenstraße	Zell a. See Schmittenhöhe Ruhpolding Rauschberg Talst.	Fischerwirt Ruhpolding 4.40
Bernhard Rabiser DCB Ruhpolding XS 155	17.5.93 64 128	△ △	Rauschberg Rauschberg Talstation	Hochstaufen (Reichen- hall Haus) Grubhörndl Sendeturm Hochfelln Bergstation	Fischerwirt Ruhpolding 3.14 DF
Corinna Schwiegerhausen 1. ODC GTR 148	17.5.93 104 104	ZR FS >	Zillertaler Hochstraße	Schmittenhöhe	Weyer (Wildkogel) 4.20
Karl Schuhmann DFC Achantal K 4	17.5.93 112 112	ZR FS >	Zillertaler Höhenstraße	Bergstation Schmittenhöhe	Unterkrimml 4.15
Florian Matschoss DFC Regental Magic III	17.5.93 91 91	ZR FS >	Arbiskopf Schwimmbad Zell a. Ziller	Schmittenhöhe Bergstation	2 km westl. Hollersbach 3.40
Til Matschoss DFC Regental Lotus 16	17.5.93 91 91	ZR FS >	Arbiskopf Schwimmbad Zell a. Ziller	Schmittenhöhe Bergstation	2 km westl. Hollersbach 3.30
Corinna Schwiegerhausen 1. ODC GTR 148	18.5.93 89 151	△ △	Schmittenhöhe Kirche Fürth	Schmittenhöhe Gernkogel	Fürth LP 4.30
Florian Matschoss DFC Regental Magic III	18.5.93 88 88	ZR FS >	Arbiskopf Schwimmbad Zell a. Ziller	Schmittenhöhe Bergstation	1 km östl. Hollersbach 3.50
Fridolin Barth — Sensor	19.5.93 130 221	ZR ZR	Arbiskopf Schwimmbad Zell a. Ziller	Schmittenhöhe Bergstation	Mayerhofen 4.00
Slefan Weber DFC Bayerwald Moyes XS	19.5.93 134 134	ZR FS	Bichelstein	Pröller Bergstation	Sulzkirchen (Freystadt) 5.45 DF
Michael Braun Althof K 4	20.5.93 65 111	△ △	Emberger Alm Fichtenheim	Anna Schutzhause Radlberger Alm	Greifenburg 4.00
Gundram Hoffmann Hochries-Samerberg Blitz 155	20.5.93 63 126	△ △	Hochries-Ost Straubinger H. Fellhorn	Hochfelln Talst. Schloß Hohenaschau	Hochries LP 4.25 DF
Günther Fleischmann Althof UP TRX	20.5.93 65 111	△ △	Emberger Alm Emberger Alm	Anna Schutzhause Radlberger Alm	Klebach Lind 3.45
Jürgen Weichselgartner Hochries-Samerberg Foil 152 CS	20.5.93 101 101	ZR FS	Hochries	—	Radstadt 5.15 DF
Kai Ehrenfried Althof Reflex C	20.5.93 65 111	△ △	Emberger Alm Sattlberger Haus	Anna Schutzhause Radlberger Alm	Greifenburg 5.15
Arno Greiner NBDF Moyes XS	20.5.93 74 74	ZF > FS	Arbiskopf	Bayreuther Haus Raststätte Inntal	— DF
Wolfgang Handke JAN HP AT 158	20.5.93 65 111	△ △	Emberger Alm Sattlberger Haus	Anna Schutzhause Radlberger Alm	Greifenburg 3.35
Kai Ehrenfried Althof Reflex C	22.5.93 99 168	ZR ZR	Emberger Alm Sattlberger Haus	Matri Bergstation	Greifenburg 6.30
Bernd Weber DCS Stuttgart Reflex C	22.5.93 65 65	△ FS >	Neuffen Nord Neuffen Nord	Salwendinger Kapelle	Hayigen 3.45 DF
Thomas Odenwald Althof AT 158	22.5.93 65 111	△ △	Emberger Alm Emberger Alm	Anna Schutzhause Radlberger Alm	Greifenburg 2.50
Thomas Odenwald Althof AT 158	23.5.93 65 111	△ △	Emberger Alm Emberger Alm	Anna Schutzhause Radlberger Alm	Greifenburg 2.20

Hängegleiten

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Michael Braunstein Südschwarzwald UP Axis	23.5.93 46 92	△ △	Kandel Kreuzung B 294	Kandel Brennturm X Oberprechtal	Heineck 3.15 DF
Günther Fleischmann Althof UP TRX	23.5.93 121 206	△ △	Emberger Alm Kreuzung Greifenburg	Matrei Bergstation Radlberger Alm	Greifenburg 4.20
Karsten Gasbert Südschwarzwald Desire	23.5.93 88 150	ZR	Tegelberg Tegelberg Talstation	Bach Bergstation Lift	Tegelberg 3.10 DF
Walter Oberlechner DB Ruhpolding Bullet C 86	23.5.93 63 126	△ △	Laber Ettaler Mühle	Bahnhof Ehrwald —	Laber Oberammergau 3.45 DF
Manfred King Etztal Foil 152	23.5.93 105 105	△ FS	Tröllberg/Liftst. Sigmund/ Straßenkreuzung	Klamml Joch Hütte —	Greifenburg Gasth. Reiter 3.55
Kai Ehrenfried Althof Reflex C	23.5.93 99 168	ZR ZR	Emberger Alm Sattlegger Haus	Matrei Bergstation	Greifenburg 3.55
Joachim Cuolt DFC Südschwarzwald GTR	23.5.93 46 92	△ △	Kandel B 294 Abfahrt Waldkirch	Brendl Turm Oberprechtal Straßengabelung	Heimeck 2.50 DF
Gerald Woll Augsburger UP TRX	23.5.93 118 118	△ FS >	Rauschberg Rauschberg Talstation	Hochönig Matras Haus Burgihütte	Krimm/Kirche östl. Ortsrand 7.00 DF
Werner P. Fleck Althof UP TRX	23.5.93 99 168	ZR ZR	Emberger Alm Emberger Alm Gasthaus	Matrei/ Bergstation	Greifenburg 4.00
Knut Lechler Bergsträßler DC Blitz 155	23.5.93 63 63	△ FS >	Pfalzen Issing Kirche	Unterplanken (Kirche) Vintl (Kirche)	Pfalzen 2.00
Martin Brinek DDCS Reflex C	23.5.93 95 162	△ △	Tegelberg Tegelberg Talstation	Bach Liftbergstation Nebelhorn Bergstation	Tegelberg 4.15 DR
Paul Raggl Ammergauer XS	23.5.93 79 79	△ FS >	Laber X-B 23 Ettal- Linderhof	Tschirgant Gipfel Füssener Jöchl	Nesselwängle 3.55 DF
Walter Rackl DFC Achantal Foil	24.5.93 136 136	△ FS >	Emberger Alm Sattlegger Haus	Matrei Roten b. Mittelst. Brücke Kleblach-Lindt	Dellach Drau 5.20
Aly Kintscher — Laser	24.5.93 113 113	ZR FS	Zillertaler Hochstraße Zell a. Ziller	Schmittenhöhe	Flachau 5.15
Thomas Becher DFC Achantal Blitz	24.5.93 107 107	△ FS >	Emberger Alm Radlberger Alm	Matrei Mittelstation	Steinfeld West 4.40
Aly Kintscher — Laser	25.5.93 103 103	ZF FS	Brauneck Brauneck Bergstation	Flachau	Bruckberg Zell a. See 5.10 DF
Sepp Haberl DC Isarwinkel K 4	25.5.93 114 148	ZF >	Brauneck Brauneckhaus	Kössen Unter- berg Talstation Fürth Gasthof Schett	Fürth 5.15 DF
Jan Richter — Magic IV	25.5.93 60 60	ZR FS >	Rauschberg Rauschberg Talstation	Schmittenhöhe	Almdorf bei Saalfelden 3.10 DF
Thomas Becher DFC Achantal Blitz	25.5.93 116 116	△ FS >	Emberger Alm Draubrücke Kleblach	Matrei Mittelstation	zw. Fellbach u. Oberallach 4.50
Sepp Singhammer DC Isarwinkel XS	25.5.93 202 202	ZF > FS >	Brauneck/ Gipfel	Straßentunnel SO-Einfahrt Gasteiner Tal Uezen Bahnhof	2 km westl. Kirche Irdning 7.00 DF
Stefan Senger Ruhpolding Milan	25.5.93 60 60	ZR FS >	Rauschberg Rauschberg Talstation	Schmittenhöhe	Mason bei Kläranlage 3.10 DF
Joachim Cuolt DFC Südschwarzwald GTR	29.5.93 46 92	△ △	Kandel B 294 Abfahrt Waldkirch	Brendl Turm Oberprechtal Straßengabelung	Heimeck 2.50 DF

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Günther Wifling ODFC K 4	29.5.93 77 77	ZF ZF	Jachenhausen Schaiddorf	Bodenmais- Kirche	Zandt Ortsrand Ost 3.40 DF
Bernd Otterpohl Bahrenborstel-Kirchdorf Milan	29.5.93 111 111	△ FS >	Stoderzinken Rampe Stodermaulst.	Ramsau Talst. Tunnel nördl. Admont	Donnersbach 5.30
Bernd Otterpohl Bahrenborstel-Kirchdorf Milan	30.5.93 118 201	△ △	Schmittenhöhe Zell a. See/Bhf.	Bhf. zw. Kriml u. Neukirchen Eisenbahntunnel östl. Taxenbach/O-Seite	Fürth LP 6.20
Gerald Woll Augsburger UP TRX	30.5.93 104 104	ZF FS	Schleppgetände Warching/Winde Kirchturm Rögling	Großer Arbersee	Kruckenberg östl. Regensbg. 3.00
Raimund Rud — Foil	30.5.93 69 138	△ △	Hochries Hochries Mittelstation	Unterberg Kössen Bergst. Unterberg Ruhpolding Talst.	Hochries LP 4.00 DF
Harald Lindner DFC Achantal Laser	1.6.93 67 67	ZF > FS >	Schmittenhöhe Schmittenhöhe Bergstation	Wildvogelhaus Kössen Talstation	Fürth Kaprun 3.50
Bernd Otterpohl Bahrenborstel-Kirchdorf Milan	2.6.93 108 108	△ FS >	Schmittenhöhe Bergstation Areibahn	Wildkogel Berg- station östl. Bahn- tunnelausgang b. Bhf. Eschenau	Gerling 4.30
Lorenz Fritz DFC Ingolstadt XS	5.6.93 120 120	ZF > FS >	Böhming Ziegelhütte	Autobahntunnel b. Eilenberg Autobahnkreuz Weinsberg	Wolpertshausen Schw.-Hall 4.35 DF
Bernd Weber DDCS Stuttgart Reflex C	6.6.93 50 100	△ △	Neuffen West Neuffen West LP	Schönbergturm Schloßgrafeneck	Neuffen Top-LP 3.45 DF
Bernd Otterpohl Kirchdorf-Bahrenborstel Milan	7.6.93 131 223	DR △	Emberger Alm X-N 100/87 Greifenburg	Draubrücke Kleblach-Lind Matrei Mittelstation	Greifenburg 4.55
Hans Otterpohl Delta Team Mittelland Magic III	7.6.93 90 153	DR △	Emberger Alm X-N 100/87 Greifenburg	Anna Schulzhaus Goldeck	Greifenburg 5.05
Hans Otterpohl Delta Team Mittelland Magic III	8.6.93 106 180	ZR ZR	Emberger Alm X-N 100/87 Greifenburg	Matrei Bergstation	Greifenburg 4.15
Moritz Matschoss DFC Regental K 4	8.6.93 90 153	DR △	Emberger Alm Sattlegger Haus Bergstation	Anna Schulzhaus Goldeck Bergstation	Greifenburg 5.20
Bernd Otterpohl Kirchdorf-Bahrenborstel Milan	8.6.93 151 257	DR △	Emberger Alm X-N 100/87 Greifenburg	Matrei Talstation Goldeck Bergstation	Greifenburg 5.30
Knut Lechler Bergsträßler DC Blitz 155	8.6.93 73 146	△ △	Pfalzen Issing Kirche	Taisten Kirche Vintl Kirche	Pfalzen 3.20
Karl-Heinz Vogel Nordbayerischer DC Kiss	8.6.93 90 90	ZR FS >	Arbiskopf Schwimmbad Zell a. Ziller	Schmittenhöhe Bergstation	Mittersill Orts- ende/West 4.45
Ralf Schuhmacher Bergsträßler DF VW Sport 150	8.6.93 43 73	ZR ZR	Emberger Alm Greifenburg 100/87	Goldeck-Hütte	Greifenburg 3.15
Dietmar Rauscher Wolkenkratzer K 4	9.6.93 130 221	ZR ZR	Zillertaler Höhenstraße Zell a. Ziller Schwimmbad	Schmittenhöhe Bergstation	Mayerhofen Bruggerstube 5.25
Karl-Heinz Vogel Nordbayerischer DC Kiss	9.6.93 116 116	ZR FS >	Arbiskopf Schwimmbad Zell a. Ziller	Schmittenhöhe Bergstation	Gerlospaß 5.25
Dirk Postulat Kirchdorf-Bahrenborstel Sensor 611	9.6.93 60 60	ZF FS	Bahrenborstel West/Winde Grillhütte	Steendam Kirche (NL)	Cloppenburg West 1.20
Harald Lindner DFC Achantal Laser	9.6.93 90 90	DR FS >	Hochfellen Weitsee- Oslande	Schmittenhöhe Bergstation Alpenrose- Bergstation	Weitsee/Ost 4.00 DF
Gerd Langwald Kirchdorf-Bahrenborstel Sensor	11.6.93 97 97	ZF FS	Porta West falica/Winde Wittekindsburg	Geesthacht Ebe Bhf	Eversen 1.35 DF

Hängegleiten

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Wolfgang Betz	11.6.93	ZR	Zillertaler Höhenstr. Zell a. Ziller Schwimmbad	Schmittenhöhe Bergstation	Stuhlfelden/ Pinzgau 3.35
Bernd Otterpohl	15.6.93	ZF	Bahrenborstel	Duderstadt/Bhf.	Südl. Sorsum
Kirchdorf-Bahrenborstel	81	FS	Winde X östl.		2.10 DF
Milan Racer	81		d. Start S		
Alv Kintscher	19.6.93	△	Laber	Grubigstein Bergst.	Zell b. Sindelsdorf
—	38	△	Kloster Ettal	östl. Strabzweig.	4.30 DF
Laser	76			Plaih.-Platzl	
Wilfried Reiss	20.6.93	ZF	Battenberg	Blumenau	Zeublitz (Burgleinst.)
Ederbergland	207	FS	Battenberg		DF
K 3	207		Schwimmbad		
Gerd Landwald	21.6.93	ZF	Bahrenborstel	Blankenburg	Barienrode
Kirchdorf-Bahrenborstel	94	FS	West/Winde X-westl.	Harz (Diekholzen)	3.40 DF
Sensor	94		Bahrenborstel		
Til Matschoss	24.6.93	ZF	Rampe Oberremmendorf Irfersdorf Kirche	Eggenfelden FP	südöstl. Roggfling 3.30 DF
DFC Regental	113	ZF			
Lotus 16	147				
Lukas Etz	24.6.93	ZF	Melibokus	Neuffen	Hergershof
DFC WAKU	103	FS	Melibokus		Wolpertshsn. 3.40 DF
Foil	103		Gipfelturm		
Jürgen Tulzer	1.7.93	△	Rauschberg	Hintertal/Kirche	Fischervirt
DCB Ruhpolding	128	△	Talstation	Bürglhütte	Ruhpolding 6.30 DF
Foil	256				

△ = FAI-Dreieck, △ = flaches Dreieck, ZR = Ziel-Rück, ZF = Ziellflug, ZF > = Ziellflug auf geknickter Bahn, FS = Freie Strecke, FS > = Freie Strecke auf geknickter Bahn, D = Startplatz liegt in der Bundesrepublik Deutschland.

Gleitsegeln

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Willi Schierle	23.5.93	ZF	Nebelhorn	Mooskirche	Platt b. Kirche (Passeier) 6.30 DF
Condor	89	ZF	Probsthaus		
Edel Racer	116				
Johann Plenagl	23.5.93	ZF	Wank	Lenggries	Lenggries
DGCTT	30	ZF	Wank	Hohenburg	4.00
Nova Sphinx	39		Startplatz		DF
Gabi Messmer	23.5.93	ZF	Wallberg Alm	Kössen	Kieterstelden
DGCTT	30	FS	Wallberg		Schiffauer Siedl. 3.45 DF
Joy 25	30		Gipfel		
Franz Koller	24.5.93	△	Nebelhorn	Wildgundkopf	Oybele
Ostrachtaler	30	△	Rubihorn	Kl. Wilder	4.50
Apache	60				DF
Reinhold Bader	25.5.93	ZR	Niedere Bergstation	Hochtannberg	Bizau 2.30
Ostrachtaler	40	FS >		Paß	
Navajo 28	40				
Willi Schierle	25.5.93	ZF	Nebelhorn	Mühlbach/ Kirche	Quellenhof/ Schweinesteg 7.15 DF
Condor	99	FS	Probsthaus		
Edel Racer	99				
Karl-Heinz Loos	25.5.93	ZR	Schmittenhöhe	Wildkogel	Hollersbach
—	24	FS	Beiteck	Bergstation	2.20
Challenger	24		Bergstation		
Bernd Hübner	25.5.93	ZF	Wallberg	Aldring Kirche (St. Veit)	Schwendt
DGCTT	44	FS	Gipfel		4.05
Edel Racer	44		Wallberg Alm		DF
Richard Brandl	25.5.93	ZF	Wallberg Alm	Waldring	Erplendorf
DGCTT	52	FS	Wallberg		5.00
Edel Racer	52		Gipfel		DF
Torsten Hahne	25.5.93	ZF >	Wallberg Alm	Unternberghorn Bergstation	KrH Zell a. See 4.10
DGCTT	91	FS >	Wallberg Alm	Bahnhof Schwarzach	DF
Edel Racer	91				
Christoph Kirsch	25.5.93	ZF >	Wallberg Alm	Kössen Unter- berg Mittelstation	Gerling
DGCTT	90	ZF >	Hintermauer	Gerling b. Saalfelden	5.00
Edel Racer	117		Alm		DF
Jörg Nigg	25.5.93	ZF	Tegelberg	Oberammergau	Eschenlohe
—	23	ZF	Tegelberg	LP Laber	1.50
Edel ZX	23		Rampe		DF
Raimund Bort	25.5.93	ZF	Hohe Munde	LP Maurach	LP Achensee
—	47	ZF	Rauthütte		2.45
Nova Phantom	61		Achensee		
Markus Schropp	26.5.93	ZF	Cafe Polite	Autobahnbrücke SW Eschenlohe	Vils/ Zementwerk 0.50 DF
Ostallgäuer	21	FS			
Navajo	21				
Bernd Hübner	26.5.93	ZF	Wallberg	Waldring Kirche (St. Veit)	Griesenau 3.10
DGCTT	45	FS			DF
Edel Racer	45				
Franz Koller	26.5.93	△	Nebelhorn	Wildgundkopf	lybeke
Ostrachtaler	30	△	Rubihorn	Kl. Wilder	2.99
Apache	60				DF
Tilo Siebold	26.5.93	ZF	Wallberg Alm	Kössen	Kössen LP
DGCTT	47	ZF	Wallberg	Talstation	3.00
North Sting	61		Gipfel		DF
Manfred Braun	30.5.93	ZR	Wildkogel	Schmittenhöhe	Bramberg
Para-Air Augsburg	65	FS >	Wildkogel	Bergst.	4.55
Augsburg	65		Bergstation		
Hans Lex	6.6.93	ZR	Schmittenhöhe	Gasthaus	Mittersil
DGCTT	59	FS >	Glocknerhaus	Rechtegg	3.30
Edel Racer	59				
Markus Schropp	6.6.93	ZF	Cafe Polite	Buchenberg	Buchenberg
Ostallgäuer	44	ZF		Talstation	Talstation 2.30 DF
Navajo	44				
Franz Messmer	6.6.93	ZR	Schmittenhöhe	Alpengasth.	Hollersbach
DGCTT	56	FS	Glocknerhaus	Rechtegg	Rösslhof 2.50
Joy 28	56				
Torsten Hahne	6.6.93	△	Wallberg Alm	Walleralm	zw. Saalfelden u. Maria Alm 4.55 DF
DGCTT	89	FS >	Wallbergbahn		
Edel Racer	89		Talstation		

Gleitsegeln

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Manfred Braun	21.4.93	ZR	Tegelberg	Buchenberg	Tegelberg LP
Para-Air Augsburg	12	ZR	Tegelberg	Bergstation	2.10
Challenger	20		Talstation		DF
Reinhold Bader	22.4.93	FS	Hirschberg	—	Kochel am See
Ostrachtaler	78	FS	Hindelang		3.55
Flash 47	78				DF
Torsten Hahne	10.5.93	△	Wallberg	Kaiserhaus	Großweil
DGCTT	36	FS	Wallberg	Waller-Alm	2.00
Edel Racer	36				DF
Reinhold Bader	10.5.93	ZF	Hirschberg	Bhf. Leutkirch	Isny Bolsterlang
Ostrachtaler	26	FS	Hindelang		2.40
Flash 47	26				DF
Manfred Braun	11.5.93	ZR	Zillertaler Höhenstraße Zell a. Ziller Schwimmbad	Schlitter/Kirche	Höhenstraße LP 3.00
Para-Air Augsburg	32	ZR			
Challenger	54				
Burkhard Martens	17.5.93	ZR	Brauneck	Wank	Alm unterh. Brauneckhaus
PCS	68	FS	Bergstation	Gipfelstation	4.25 DF
Finesse	68				
Reinhold Bader	17.5.93	DR	Spieser	Hochvogel	Sonthofen
Ostrachtaler	34	FS >	Gasth. Polite		4.10
Navajo 28	34		b. Hindelang		DF
Franz Koller	18.5.93	DR	Nebelhorn	Rappensee	Oberstdorf
Ostrachtaler	35	DR	Seealpe	Großer Wilder	5.30
Apache	60				DF
Thomas Lettmann	19.5.93	ZF >	Schmittenhöhe	Bürglhütte/Mühlal	Oberndorf, Ried
Schwarzvaldgerler	39	ZF >	Schmittenhöhe	Wiesenschwang	a. Pierlach
Prisma 29	51		Restaurant	Kirche	2.30
Sepp Gschwändner	23.5.93	ZF	Wallberg	Waldring Kirche (St. Veit)	Wairing
DGCTT	58	ZF	Gipfel		Tennisanlage
Edel Racer	75				5.20 DF

Gleitsegeln

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Karl-Heinz Loos — Challenger	6.6.93 17 17	ZF FS	Wallberg Bergstation	Kössen	Bayrischzell 2.40 DF
Wolfgang Frenzl — Nova	08.6.93 74 148	△ △	Hirschberg Kapelle Gailenberg	Kemplerer Hütte Hohenkamm- bahn Bergstat.	Sporthotel Hindelang 5.25 DF
Burkhard Martens PCS Finesse	18.6.93 89 89	ZF FS	Thurmtaler Bergstation	Autobahnauffahrt Arnoldstein	Kreuschlach Kirche 5.00
Achim Wabruck — Apache 26	19.6.93 61 61	ZF > FS	Thurmtaler Bergstation	Greifenburg/ Kirche	Södraich Tischlerei Kappler 5.15
Stefan Bocks Inntal GC Flash	19.6.93 42 42	ZF FS	Vogelsang Vogelsang Rampe	Lofer/Kirche	Waidring Schwimmbad 2.40 DF
Jacek Trede — Prisma 26	19.6.93 53 53	ZR FS	Venet Süd Bergstation	Hohe Munde Gipfel	Unterkirchen Leutasch 2.20
Dietrich Münchmeyer Schwarzalidgeier Edel Racer	19.6.93 32 32	ZF FS	Rülzheim/ Winde X bei Rülzheim	Segelflugplatz Tauberbischofsheim	östl. Malschen- berg 1.00 DF
Franz Koller Ostrachtaler Firebird	19.6.93 37 37	ZF FS	Iseler Bergstation	Gerlossee	Lehrmoos 3.55 DF

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Heinz Held GSCR Edel Racer	19.6.93 84 109	ZF ZF	Wallberg Wallberg	Gerling/ Kirche	Gerling/Kirche 5.30 DF
Heinz Held GSCR Edel Racer	26.5.93 69 90	ZF > ZF >	Wallberg Wallberg	Kössen Bergstation	St. Martin 4.25 DF
Richard Brandl DGCTT Edel Racer	30.6.93 45 59	ZF ZF	Wallberg Alm Gipfel	Schwendt/ Kirche b. Kössen	1 km östl. Schwendt 4.25 DF
Berni Koller Ostrachtaler Kalana FRX	1.7.93 41 41	DR FS >	Nebelhorn Seealpe	Kirche Norderhorbach Mauerleshütte	Dickenau b. Steeg 2.55 DF
Sepp Gschwendtner DGCTT Edel Racer	1.7.93 99 99	ZF FS	Brauneck Gipfel	Sölkereckbahn Talstation	Oberstdorf Ortseingang 6.50 DF
Torsten Hahne DGCTT Edel Racer	1.7.93 99 99	ZF > ZF >	Wallberg Alm Wallberg Alm	Kössen Bergst. Kirche Gerling	Str. Saalfelden /Maria Alm 7.15 DF
Franz Koller Ostrachtaler Firebird	9.7.93 55 55	ZF > FS >	Nebelhorn Startplatz Süd	Wildengundkopf Leermoos LP	Bichelbach- Lehn 4.25 DF

△ = FAI-Dreieck, ▽ = flaches Dreieck, ZR = Ziel-Rück, ZF = Ziellflug, ZF > = Ziellflug auf geknickter Bahn, FS = Freie Strecke, FS > = Freie Strecke auf geknickter Bahn, D = Startplatz liegt in der Bundesrepublik Deutschland.



Wir sind wieder da !!!

Ab sofort stehen Euch

Uli + Jürgen

mit Rat und Tat zur Seite.

Donnerstags v m 16.30 - 20.30 Uhr

INFO - Treff

*Erfahrungsaustausch, Fahrgemeinschaften,
Schulungen,
neue Produktinformationen*

*Wir brauchen Platz für neue Produkte und räumen
unser Lager zu ungewöhnlich günstigen Preisen*

Wir freuen uns auf Eu'ren Besuch !!!

KILB Aero-Center GmbH
Industriestraße 32
65439 Flörsheim-Weilbach
Tel + Fax: 06145/34 302

Öffnungszeiten
Do 16.30 - 20.30 Uhr
Fr 14.00 - 18.00 Uhr
Sa 09.00 - 14.00 Uhr



AUSTRALIAN HANG GLIDING AND PARAGLIDING ADVENTURE TOURS

Begleitete Flugtouren für Gruppen von maximal 10 Teilnehmern. Start und Ziel der 14-tägigen Rundtour ist Sydney, Neusüdwaales. Sie lernen die schönsten Fluggebiete von Stanwell Park entlang der 1,500 km australischen Ostküste bis Rainbow Beach, Queensland kennen.

Besuchen Sie Byron Bay und fliegen Sie am Leuchtturm von Australiens östlichstem Kap!

Monatliche Touren von September 1993 an. Kosten* betragen 1200 A\$ und enthalten Fliegen, Camping, Unterkunft, Frühstück und die meisten Abendmahlzeiten. Ausrüstung: Fluggeräte, Gurtzeug, Fluginstrumente, Schlafsack und persönliches Gepäck sind im Preis nicht enthalten. Hängegleiter können gemietet werden. Testflüge sowie Kauf von neuen Geräten sind möglich.

Adventure Tours

Jim Allen, 3 Derwent Street, Wheeler Heights, NSW 2097, Australien
Tel: 00 61 2 971 1715, Fax: 00 61 2 981 3728

SEE YOU DOWN UNDER !

Die gesetzlich vorgeschriebene kurzzeitige Mitgliedschaft im Australischen Hängegleiterverband HGFA ist im Tourpreis bereits enthalten.
*Nur Landtour, die Flugkosten nach Australien sind im Preis nicht enthalten.



Eine neue Variante in der geistreichen Diskussion »was ist mehr wert, Drachen- oder Gleitschirmfliegen« brachte die Leserbriefaussage eines Drachenfliegers, der Unterschied sei wie das Reiten auf einem richtigen Pferd oder einem Schaukelpferd. Anscheinend ist der gute Mann zu oft in seinem Stall eingesperrt und sieht gar nicht, wie weit die »Schaukelpferde« schon laufen. Zum Nachdenken ein Zitat aus einer bayerischen Clubzeitschrift: »Wenn dann solche Mengen Gleitschirmpiloten wie am 4. Juli auf Strecke gehen, es waren sicher rund 30, und davon auch noch etliche deutlich weiter als die Drachenflieger kommen, wird sich mancher fragen müssen, ob sich ein Umsteigen auf den Schirm nicht lohnen könnte. Weniger Probleme im Bart und beim Zurückkommen, weniger Aufwand beim Start, geringer Platzbedarf beim Landen, lassen einen schon ins Grübeln kommen. Lediglich gegen den Wind hat man am Drachen noch seine Vorteile«. Eins muß ich aber schon zugeben, schaukeln tut's am Gleitschirm manchmal ganz schön heftig, vielleicht hat der gute Mann das nur so gemeint. Ich jedenfalls komme mir manchmal wie ein Rodeo-Reiter vor.

Wie zu erwarten, gab's auch heuer leider wieder eine Menge schwerer Unfälle. Obwohl sich inzwischen eigentlich jeder, der fliegt, darüber klar sein müßte, daß aus der Anfangseuphorie »die einfachste und sicherste Art des Fliegens« leider nichts geworden ist, benimmt sich ein Teil der Piloten, als sei er unverletzbar. Die eigentliche Flugvorbereitung scheint nur die zu sein, zu schauen, ob andere schon in der Luft sind. Wenn's denen dann nicht gerade den Schirm so einklappt, daß der Pilot kaum mehr zu sehen ist, oder er fast so schnell rückwärts fliegt wie sonst vorwärts, ist das Beweis genug für beste Flugverhältnisse und nichts kann einen dann mehr vom Start abhalten. Man ist dann ganz erstaunt, wenn man, weil im Lee gestartet, in den Bäumen hängt oder — härter — irgendwo am Boden liegt. Schuld ist dann natürlich immer der Schirm oder wie's immer in der Zeitung steht, das »Luftloch«. Da aber die Luft Gott sei

Dank noch nicht so verärbt ist, daß sich die Wirbel darstellen, wär's vielleicht gut, im Meteorologieunterricht der Flugschulen mal einen Wildbach zu besuchen. Genau wie das Wasser, das an jedem Stein verwirbelt, an jeder Verengung beschleunigt und an Unebenheiten sich zu Wellen aufschaukelt, verhält sich unsere Luft. Und bei Hochwasser wird das alles viel stärker, viel wilder. Das ist dann das, was uns »unerklärlicherweise« den Schirm einklappt, »obwohl der doch einen Zweier hat«!

Gott sei Dank gibt's dieses Jahr auch erfreuliche Dinge aus unserem Sport: Loben muß man mal das Wetter. Bis auf den nassen Juli gab's heuer schon so viele gute Flugtage wie kaum in den Jahren zuvor. Die Hammertage blieben zwar aus, man konnte aber in einzelnen Wochen fast Tag für Tag auf Strecke ge-

hen, was auch reichlich genützt wurde. Da stöhnen nicht nur die Auswerter von Streckenflugpokalen, sondern auch manche Arbeitgeber. Erfreulich ist auch die Leistungssteigerung bei vielen Gleitschirmpiloten.

Während in den letzten Jahren die weiten Strecken doch auch auf das Konto der Schirm-Leistungssprünge ging, hat sich heuer in puncto Leistungssteigerung der Geräte recht wenig getan. Trotzdem fliegen heuer viel mehr Piloten Strecken, von denen man früher nur träumen konnte. Und beim Zentrieren gibt's jetzt in einigen Fluggebieten sogar schon Piloten, die in die gleiche Richtung drehen. Auch die Pulks, die an einigen Hauptfluggebieten oft den ganzen Nachmittag den Berg umsoarten, haben sich manchmal aufgelöst. Schwebten doch heuer mal am Wallberg, bei bestem Flugwetter, am Samstag um 14.00 Uhr, nur ein Drachen und ein Gleitschirm um den Gipfel, alle anderen waren auf Strecke.

Auch ungewöhnlich überraschend, aber recht erfreulich, sagten doch ein paar Konkurrenten über den neuen deutschen Meister im Gleitschirmfliegen »der ist wirklich gut geflogen«. Sonst hört man doch eigentlich in Kollegenkreisen immer nur »Dusel, Glück, Zufall« und Klagen über das eigene Pech. Womit wir aber schon wieder beim Lästern wären ...

WMM 93

The Classic Owens Valley

Klassisch gesehen

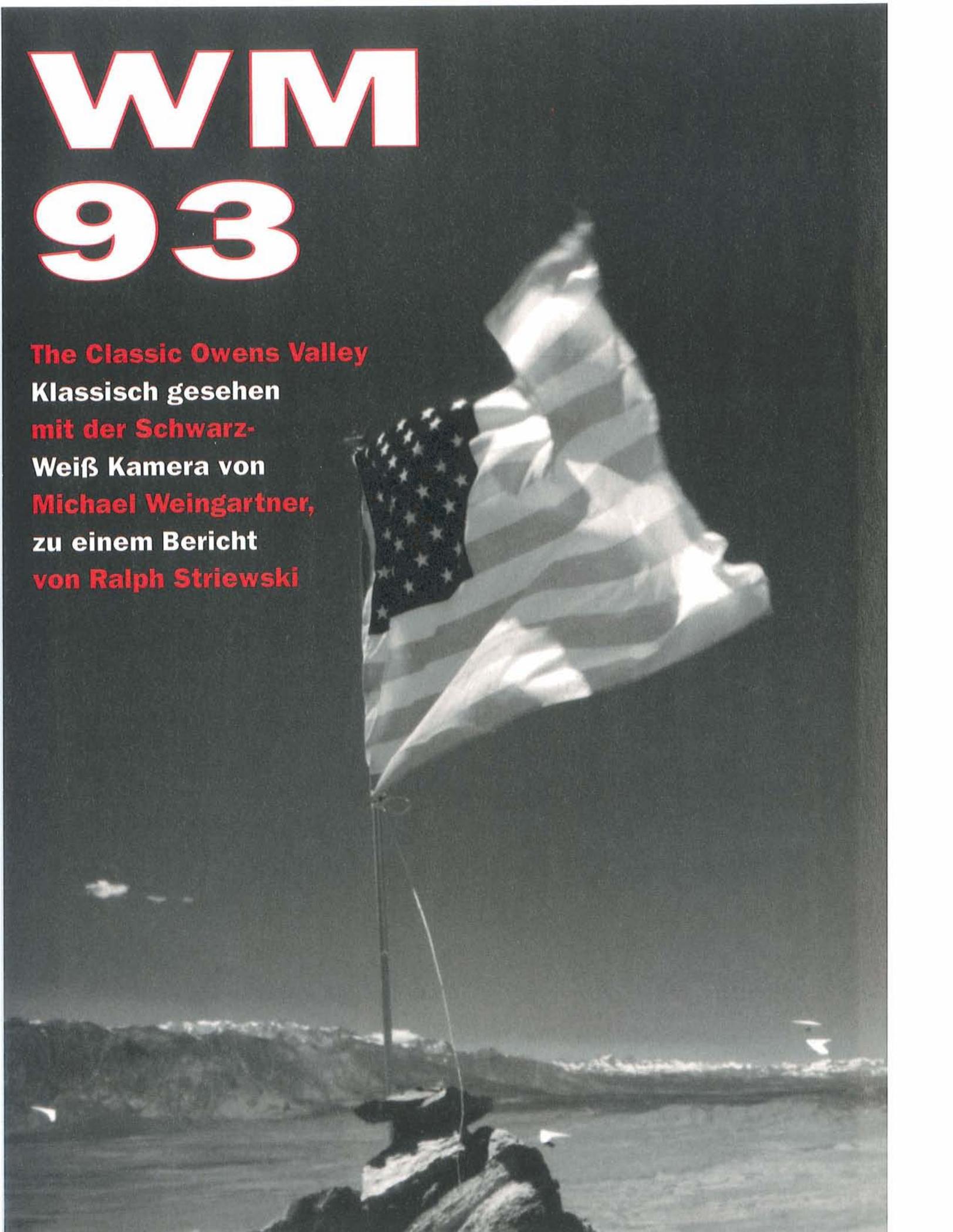
mit der Schwarz-

Weiß Kamera von

Michael Weingartner,

zu einem Bericht

von Ralph Striewski







Dust Devil !

Vor 15 Jahren fand zum ersten Mal ein Wettbewerb im Owens Valley statt und schon damals schafften die tollkühnen Männer mit ihren Flattersturzboxen Strecken über 100 km, zu einer Zeit, als bei uns noch Ziellanden als Königsdisziplin galt. Manch einer der Pioniere fiel der brutalen Thermik zum Opfer und selbst 1993 legten einige Piloten aschfahl ihr Gütesiegelgerät beiseite und traten nicht mehr an zum nächsten Durchgang, so sehr hatte ihnen die Wucht der Natur das Fürchten gelehrt.

Nach zwei relativ unattraktiven Vorbereitungswettkämpfen und einer Menge Querelen um das liebe Geld hatte Tom Kreyche die Schnauze voll, trat als Organisator zurück und wollte damit die WM platzen lassen. Als Retter in der Not präsentierte sich Jim Zeiset, das »enfant terrible« der amerikanischen

Drachenflugszene, der Boß des berüchtigten Green Teams. Die WM wurde grün.

Es gab grüne Hemden für die Piloten, grüne T-shirts für die Helfer, einen grünen Bikini für die Freundin von J.Z. und er selbst trat den Beweis an, sogar die Unterhosen waren grün. Dafür aber kam Schwung in die Bude, es gab Musik und Verpflegung am Startplatz, einen kleinen Welcomeumtrunk, eine Eröffnungsfeier mit Indianermusik und eine malerische Farewellparty mit Showprogramm. Am Flughafen wurden die Teams von grünen Männern abgeholt, die Autos standen bereit (nicht grün), und gegen ein kleines Entgelt konnte man die vorbereiteten Dachständer käuflich erwerben. Gegen ein kleines Entgelt konnte man überhaupt bei den Organisatoren fast immer alles käuflich

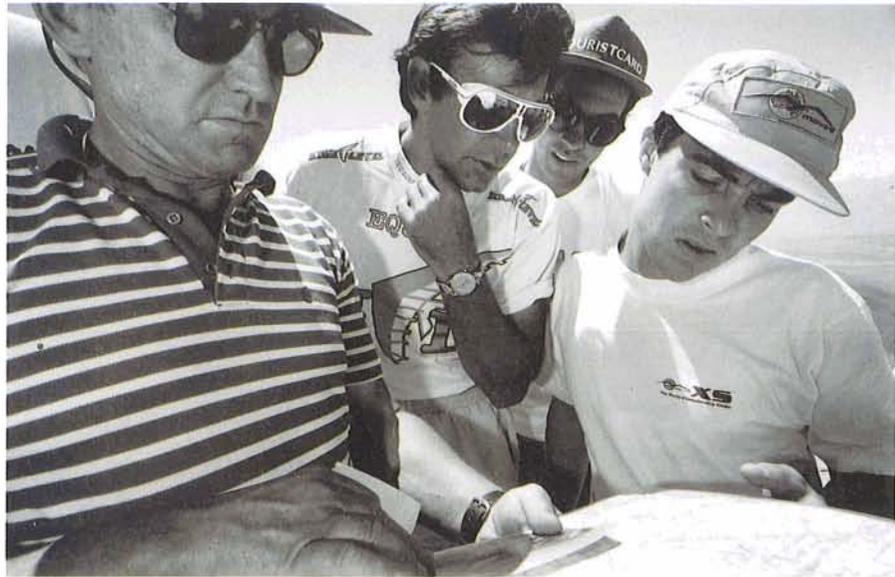
erwerben, angefangen von Sauerstoffflaschen über Müsliriegel bis zu Funkgeräten und grünen Baseballmützen — und falls der Cash nicht reichte: »all credit cards accepted«. (Dollarnoten sind auch grün)

Und dann war da noch der sportliche Aspekt.

Die fünf Vorrundendurchgänge wurden in zwei Gruppen geflogen, Gelb und Blau — ergibt Grün —, die Final Gruppe hieß dann auch die grüne Gruppe. 80 »gelbe« Piloten und 80 Mann (keine Frau) von Gruppe Blau starteten abwechselnd im Stundenabstand mit der gleichen Aufgabe.

Am Anfang lief's ein bißchen schleppend an. Während es in den übrigen USA stürmte und wie aus Kübeln goß, zeigten sich im Owens Valley höchstens die Föhnwolken. Dementsprechend

Worldchampion again: Tomas Suchanek



pfiff der Wind am Start und wenn es einmal nicht so blies, dann bremste eine starke Inversion den Trip in die obere Etage.

Gleich im ersten Durchgang legte der »Airwave K 5« von Bruce Goldsmith nach einem Überschlag die Ohren an und der Fallschirm setzte ihn auf dem Gipfelgrat des White Mountain ab. Nach einer Nachtwanderung durch weglose Canyons startete der harte Knochen nach einer Stunde Schlaf zum nächsten Durchgang. Neuer Drachen, neues Glück. In den folgenden zwei Wochen erinnerten die Trümmer des K5 bei jedem Überflug wieder an die Tücken der starken Thermik. Bruce war in den kommenden Wochen auch nicht der einzige, der sein Untersegel von oben sah.

Jim Zeiset hatte in seiner Eröffnungsansprache gesagt: ».. hold that bar tight and stay under your wing!« (... halte dich an der Basis fest und bleib unter dem Flügel), keiner der Piloten hätte gedacht, daß dies manchmal so schwer werden würde.

Die Favoriten wurden von Anfang an den Erwartungen gerecht. Nur am zweiten Tag reihten sich in die »losers line« vor dem Wettkampfbüro eine Menge »Prominenter« ein. Tomas Suchanek,

Jim Lee, Manfred Ruhmer, Robbie Whittall, und viele mehr mußten ihren Film persönlich abgeben und den Ort der Schande auf der Landkarte markieren. Wer im Ziel gelandet war, der konnte direkt zum Essen fahren. Da schien jede Hoffnung dahin auf den erneuten Weltmeistertitel von Tomas Suchanek und Robbie Whittall, die Mienen der beiden waren dementsprechend finster.

Doch noch sollten 8 Durchgänge folgen und da konnte viel passieren, am nächsten Tag drehte sich der Spieß um. Robbie Whittall gewann mit einem Schnitt von 50 km/h den 115km Zielflug und John Pendry mußte seinen Drachen irgendwo im Niemandsland auf einen kleinen Hügel setzen. Dabei traten anscheinend Verformungen an Mann und Gerät auf, denn John humpelte noch zwei Tage lang mit einem Pflaster am Knie und schraubte noch am folgenden Morgen an seinem K4 herum.

Durchgang Nr. 4 brachte einen weiteren Tiefschlag für die Engländer. John Pendry und Robin Hamilton kreisten gerade am Black Mountain und John meinte über Funk zu seinem Kumpen: »let's go«, als der sich auch schon überschlägt. Er hatte eine Hand von der Basis genommen um die VG zu spannen, erwischte eine kräftige Böe und schon



German Teamchef

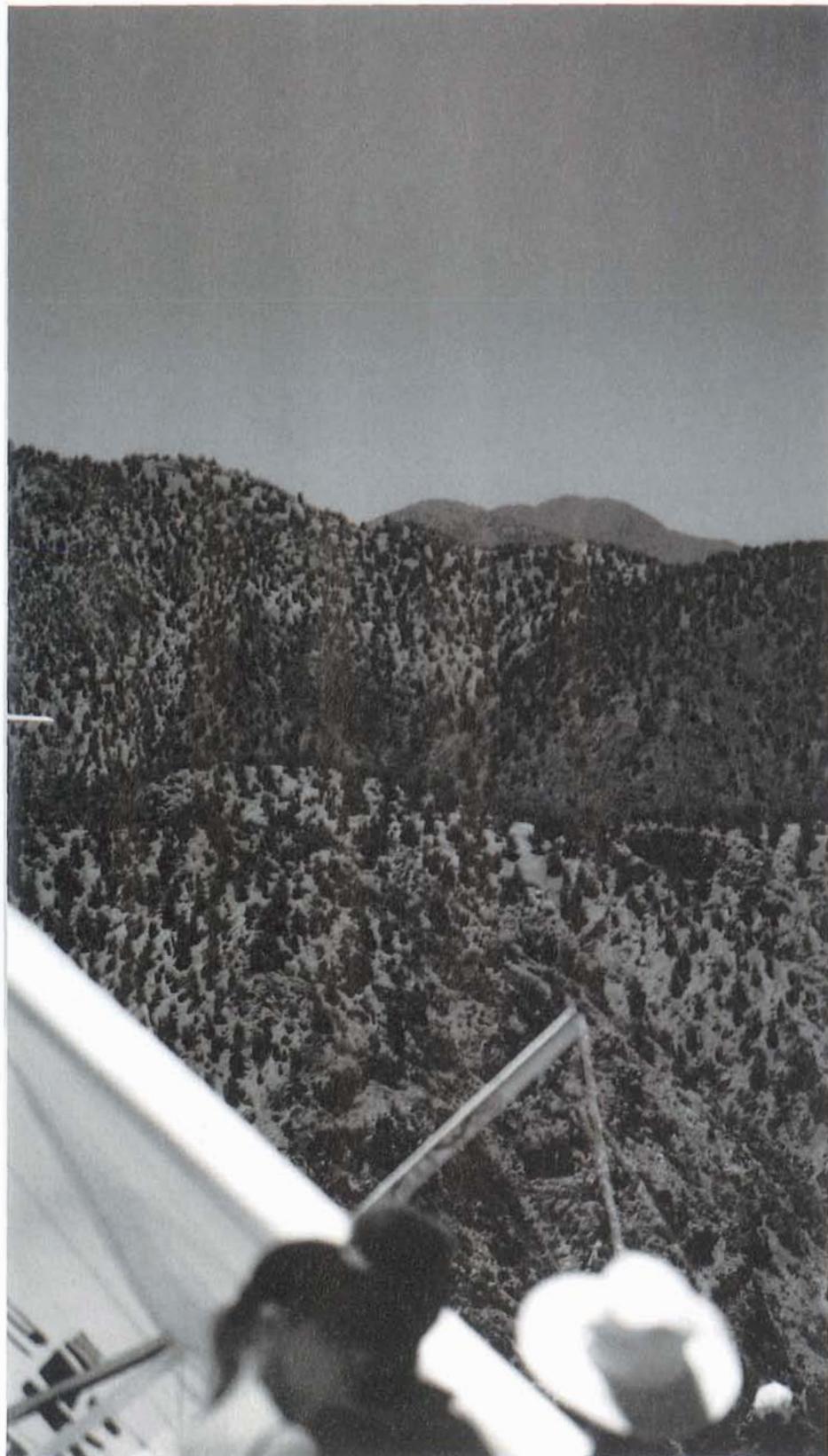
lag er auf dem Rücken. Ein Flügel brach und nach einer schier endlosen Steilschleife nach unten, plopte endlich ein kleiner Rettungsschirm aus den Trümmern. Das Gespann landete mehr oder minder sanft auf dem Gipfelgrat des Black Mountain. Nach zwei Tagen war das Veilchen an Robins rechtem Auge soweit abgeschwollen, daß er mit einem monströsen Nasenverband wieder eingreifen konnte in den Kampf um Ehre und Punkte.

»Nightmare on Elmstreet« (das Hotel lag in der Elmstreet) nannten die Engländer diese Zeit bis zum Cut, mit Recht, umso mehr verdient ihr Abschneiden als Dritte der Teamwertung Respekt.

An dieser Stelle sei zu bemerken, daß der Flügelbruch zweier Airwavegeräte sicher eine Verkettung unglücklicher



Foto: Michael Weigandt



Wind Dummie

Umstände war und kein Konstruktionsfehler. Es sollte auch noch einen anderen Hersteller treffen.

Was bei den Engländern alles schief lief, das klappte umso besser beim deutschen Team. Nach dem fünften Tag wurde »gecuttet«, die ersten Vierzig jeder Gruppe kamen weiter und keiner der Deutschen lief auch nur annähernd Gefahr, in der Endrunde zusehen zu müssen. Karsten Gaebert lag auf einem sensationellen zweiten Platz in seiner Gruppe, Bob Aumer auf dem sechsten und Bob Baier war Dritter in Gruppe Blau. Das Team pendelte zwischen dem zweiten und dritten Platz in der Gesamtwertung hin und her. Unter den Eingeweihten eine kleine Sensation, denn mit den Deutschen als ernsthaften Konkurrenten hatte man bisher noch nie rechnen müssen.

Ließ das Wetter in der ersten Woche wegen der starken Inversion nur Aufgaben zwischen 100 und 130 km zu, so lag der Siegerschnitt doch immer zwischen 45 km/h und 50 km/h. In der Endrunde zog dann das Tempo noch einmal mächtig an.

Genau zur Startzeit wurde am Bergfuß eine riesige Plane ausgerollt, die jeder zu fotografieren hatte. 15 Minuten vor der Startzeit machte sich der gesamte Pulk von hinten in den Bergen auf den Weg zum Startzeichen. Fehlten einem in der Vorrunde 200 Meter auf die Höchsten, so hatte man immer noch 30–40 Piloten unter sich, in der Endrunde jedoch war man damit fast der Tiefste. Oft kämpften alle 80 Piloten in 5500 m im Startbart um jeden Meter, da kam es schon einmal vor, daß ein Dra-



3rd Place: Mark Gibson

chen plötzlich wegen Strömungsabriß wie ein welkes Blatt durch den Pulk nach unten taumelte. Nach dem Photo dann begann jeden Tag auf's Neue eine schwindelerregende Raserei. Die Höchsten zogen sofort auf die am weitesten entfernte Rippe los und wer wegen mangelnder Höhe nicht mitziehen konnte, der lag schon auf den ersten Metern einen Bart zurück. Der Spitzenpulk raste so radikal, daß eine erfolgreiche Verfolgung, hatte man einmal den Anschluß verloren, schier aussichtslos war. Sank das Vario unter

45m/s durchschnittliches Steigen, wurde die VG bis zum Anschlag gezogen und dann mit 70 km/h zum nächsten Bart gebrannt, egal in welcher Höhe. John Pendry flog einmal die ersten 50 km in 2000–2500m, auf halber Hanghöhe.

Steve Moyes amüsierte sich noch auf dem Abschlußfest über das Tempo dieser Fliegerei. Er meinte, noch nie in seiner Laufbahn hätte er den Bügel permanent so weit nach hinten gezogen, wie hier im Owens Valley.

Nach dem Cut gewannen die Aufgaben zunehmend an Profil und Länge.

Führten vorher die Strecken hauptsächlich entlang der Bergkette, so wagten sich die Tasksetter nachher auch in unbekanntes Gelände. Die Aufgabenfindung war jedesmal wieder ein Fall für's Kabaret. Der Chef, J.Z., hatte grundsätzlich andere Vorstellung als die Pilotensprecher, bestehend aus Tomas Suchanek, John Pendry, Drew Cooper, Mark Gibson und Bob Baier. Mr. Green wollte den Piloten jedesmal wieder eine Wild-West-Aufgabe unterjubeln, entweder bei starkem Westwind in das Lee der White Mountains, oder einen 50 km



Gegenwindschenkel ins Niemandsland, wollte den »whimps«, den Schwächlingen endlich einmal zeigen, was das Owens Valley wirklich zu bieten hat. Den Gipfel erreichte diese Auseinandersetzung als Jim gegen den Willen der Piloten ein 191 km Dreieck ansetzte, mit Start um 2:30 Uhr. Dabei machte ein 40km/h Westwind auf einem Schenkel das Vorankommen fast unmöglich. Mark Gibson flog vor lauter Wut über diese Entscheidung nach dem Start einen Angriff auf den Herrn Organisator. Der Spitzenpulk versenkte sich ge-



German Team

schlossen kurz vor der zweiten Wende, nur ein paar Geduldige, darunter auch die beiden Bob's und Karsten, konnten sich nach der Umrundung des Vulkanhügels noch ein Stück mit dem Westwind zurücktreiben lassen. Zum Glück gab es durch diese Aufgabe keine ungerechten Verschiebungen im Klassement, sonst wäre die Gesundheit von Herrn Zeiset ernsthaft in Gefahr gewesen.

Bis zu diesem Zeitpunkt führte Chris Arai unangefochten. Bei jedem Zieleinlauf war er unter den Ersten und schien keine Schwäche zu zeigen. Nur Tomas Suchanek arbeitete sich immer näher an ihn heran, nach Durchgang Nr. 7 hatte er schließlich die direkte Verfolgerposition inne. Es fehlten nur noch 50 Punkte, dann wieder 80 Punkte auf den ersten Platz.

Inzwischen hatten die teilweise brutalen Verhältnisse wieder ein paar Piloten total demoralisiert. Brad Koji, der Amerikaner, mußte in 5500m nach einem Überschlag seinen Schirm werfen und hatte dann 15 Minuten Zeit, sich auf die Landung vorzubereiten. Dieses Mal hatte sich ein Wills Wing HP AT zerlegt, zum Glück ohne ernste Folgen für den Piloten. Eine andere Monsterthermik packte Carl Braden, der gerade links



Foto: Michael Weingartner

Tomas with Oxygen



Goal

herum kreiste und warf ihn über den rechten Flügel auf den Rücken. Er verlor die Basis aus den Händen, lag wie eine Schildkröte auf dem Rücken im Segel und hatte Glück, daß sein »Airborne Blade« von alleine wieder abhing. Daraufhin stand ihm der Sinn nur noch nach Landen. Noch am Abend murmelte er immer wieder kalkweiß: » I had no control over the glider, absolutely no control«. Willi Vonblon, der junge Österreicher, der bis dahin extrem stark geflogen war, trat nach einem ähnlichen Vorfall gar nicht mehr an zum letzten Durchgang.

Die Engländer hatten sich inzwischen von ihrer ersten Alpträumwoche erholt und die Deutschen im Klassement überholt, nur zwanzig Pünktchen waren sie vor dem letzten Durchgang vorne. Nur, wie schon so oft, der letzte Durchgang hatte es in sich

Der deutsche Teamchef, Richard Hermann, hatte die Mannschaft in einem letzten Briefing noch einmal aufeinander eingeschworen, dieses Mal mußten die Tommies doch zu packen sein!

Die ersten 100 km flutschten auch wie geschmiert, alle sechs flogen ganz vorne mit. Bei durchschnittlichen Steig-

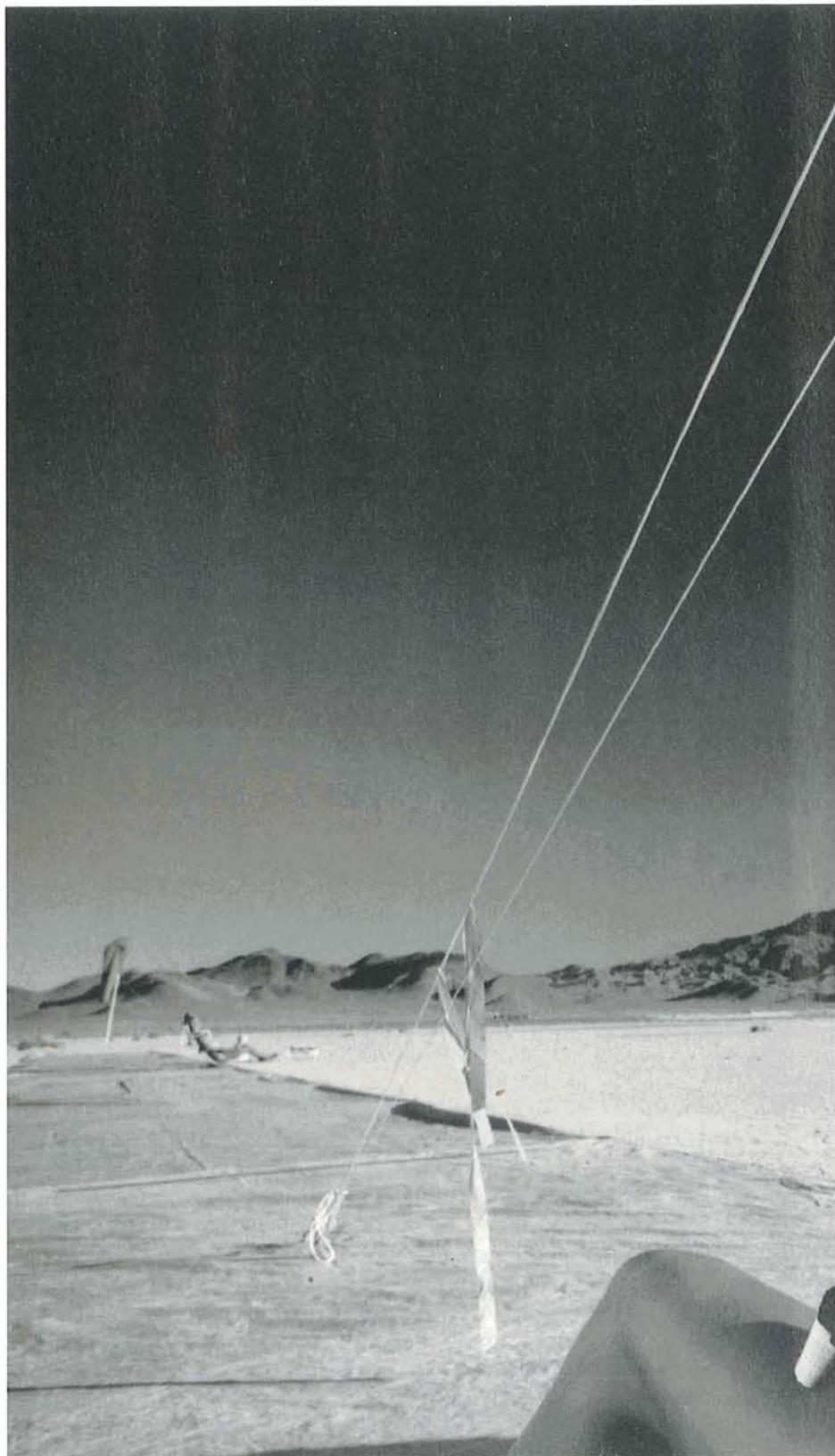




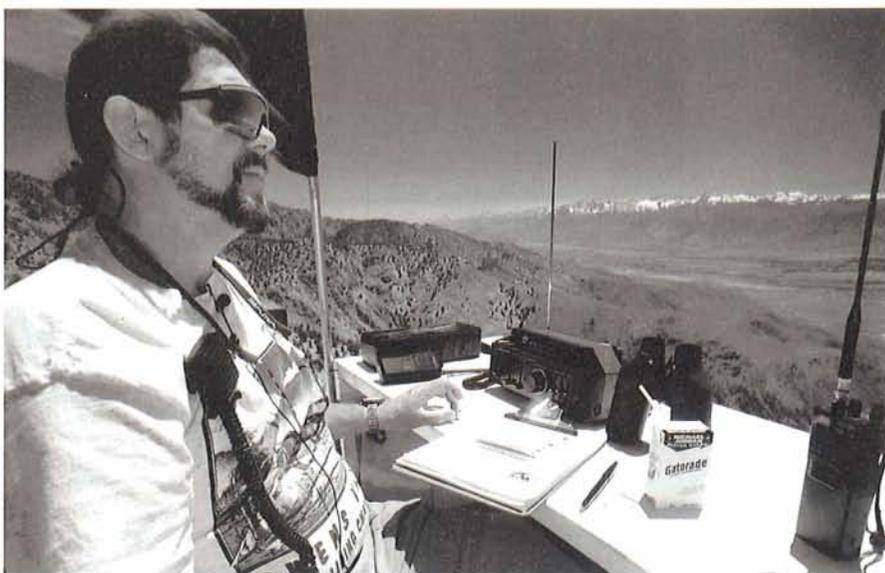
Foto: Michael Wegmann

Einzelergebnisse	Gerät	Punkte
1. Tomas Suchanek (CZ)	XS	6982
2. Chris Arai (USA)	AT	6971
3. Mark Gibson (USA)	AT	6831
4. Steve Moyes (AUS)	XS	6724
5. John Pendry (GB)	K4	6635
6. Miguel Gutierrez (MEX)	K4	6603
7. Manfred Ruhmer (A)	Brazil	6588
8. Mark Newland (AUS)	Desire	6566
9. Jim Lee (USA)	AT	6512
10. Bob Baier (D)	Desire	6467
11. Roger Strub (CH)	XS	6454
12. Karl Raichegger (I)	AT	6443
13. Christian Voiblet (CH)	XS	6336
14. Alain Chauvet (F)	XS	6317
15. Darren Arkwright (GB)	Rumour	6263
16. Jean Dumont (F)	XS	6235
17. Paulo Coelho (BR)	XS	6202
18. Marcelo Alho (BR)	K4	6174
19. Rupert Plattner (A)	AT	6139
20. Masahiro Minegishi (J)	Desire	6090
21. Mats Karlsson (S)	K4	6082
22. Drew Cooper (AUS)	XS	6069
23. Dave Adams (AUS)	XS	6061
24. Tony Barton (USA)	TRX	6056
25. Robbie Whittall (GB)	K4	6054
26. Karsten Gaebert (D)	Desire	6045
27. Randy Haney (CAN)	Desire	6031
28. Nelson Howe (USA)	Desire	5997
29. Peter Harvey (GB)	Rumour	5983
30. Bob Aumer (D)	K3	5948

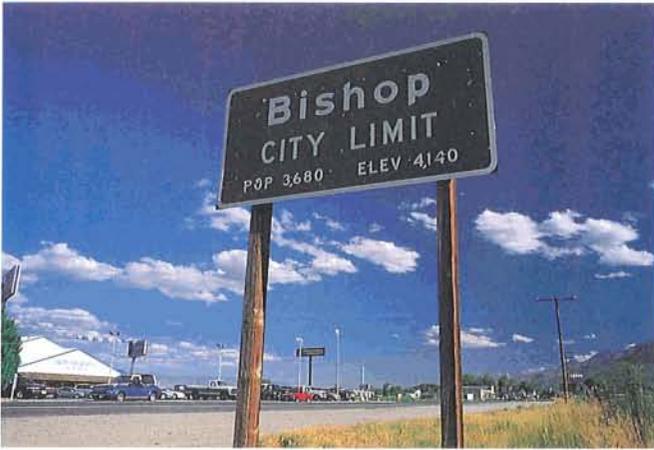
Teamergebnisse	Punkte
1. USA	20568
2. Australien	19964
3. Großbritannien	19653
4. Schweiz	19286
5. Österreich	18954
6. Deutschland	18929
7. Frankreich	18487
8. Brasilien	17940
9. Mexico	17935
10. Italien	17601



Prizegiving



Control Tower with Director Jim Zeiset



werten von 8–10 m/s und einer Basishöhe von 6000 m prä-sentierete sich das Owens Valley zum Schluß wie im Prospekt.

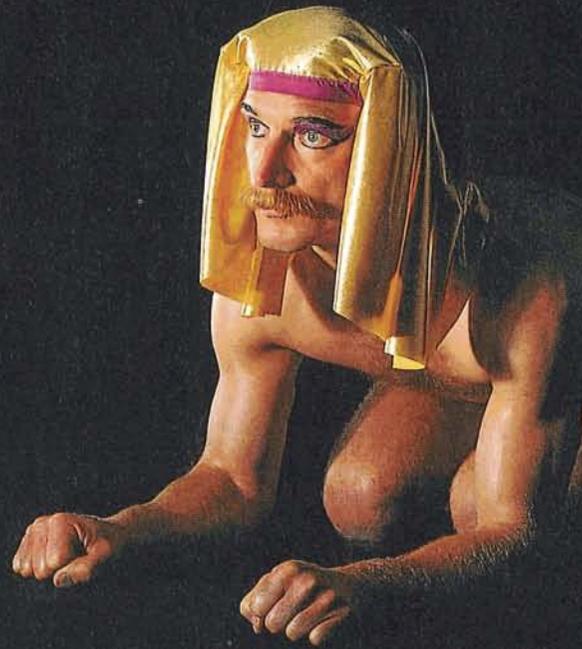
Es fehlte nur noch einmal Hin und Zurück über den flach auslaufenden Westgardpaß, die Schlüsselstelle so mancher Meisterschaft.

Entlang der niedrigen Hügelkette zur letzten Wende gab es kaum mehr nutzbare Thermik, nur noch härteste Turbulenz, zu kreisen traute sich keiner mehr. Sepp stand als erster, dann ging es Schlag auf Schlag: Bob Baier schaffte noch die Wende und mußte 20 Kilometer vor dem Ziel landen, was ihn vom 5. auf den 10. Platz zurückwarf, die anderen folgten im Minutentakt. Nur Ralph konnte eine kleine Blase zentrieren und rettete sich damit bis ins Ziel, wo u.a. schon drei Schweizer, zwei Engländer und zwei Österreicher warteten. Adieu Teamwertung!!!

Im Ziel herrschte totale Aufregung, die Freundin Chris Arais spritzte schon mit Champus herum, aber so recht schmeckte er ihm noch nicht. Zwanzig Minuten hatte ihm der Tausendsassa Thomas Suchanek abgenommen und niemand konnte sagen, ob das reichte oder nicht. Die Spannung hielt an bis um 24 00Uhr, erst auf der feuchtfröhlichen Abschiedsfeier tauchte die erste offizielle Ergebnisliste auf. Die österreichische Ersatzteamleaderin Barbara Mader zog sie mit einem überdimensionalen Grinsen aus der Tasche. Österreich und die Schweiz hatten das deutsche Team im letzten Moment auf den sechsten Platz verdrängt und Tomas Suchanek hatte tatsächlich mit dem winzigen Vorsprung von 11 Punkten seine zweite Weltmeisterschaft gewonnen. Bemerkenswert die Leistung von Steve Moyes, der nach einer leistungsmäßigen Talsohle in den letzten Jahren ganz stark auftrumpfte und mit dem vierten Platz das Podest nur ganz knapp verfehlte. Mit John Pendry, Steve Moyes und Tomas Suchanek plazierten sich drei Welt- und Exweltmeister unter den ersten Fünf. Es ist anscheinend wie in der Rockmusik, die Altmeister erleben zur Zeit ihre Renaissance, eine Wachablösung durch ein paar junge Wilde scheint noch in weiter Ferne, vielleicht beim nächsten Mal dann in Spanien.

SPHINX

Foto: Studio Lamprecht, Wattens • Modell: Walter Holzmeier

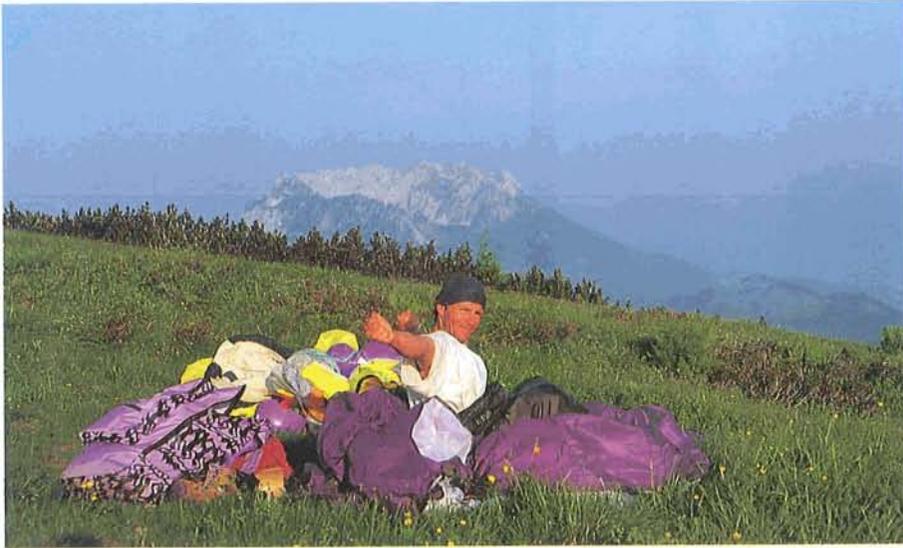


DER VORSPRUNG.



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

Biwakflug



Morgenstunde

Im Juni 1993 ist Uli Wiesmeier in 6 Tagen vom Nebelhorn bei Oberstdorf nach Marzoll geflogen. Hannes Weininger hat ihm dazu ein paar Fragen gestellt.

Du bist Weltcupgesamtsieger 1992. Warum bist du Wettbewerbe geflogen?

Wettbewerbe haben mich schon als Kind immer gereizt. Egal ob beim Luftballonaufblasen, beim Sackhüpfen oder etwas später dann beim Skilanglauf. Immer wollte ich der Sieger sein. Als ich mit der Gleitschirmfliegerei anfang, war es bald das selbe. Es machte Spaß, sich mit anderen Piloten zu messen. Ganz am Anfang, beim Zielen auf den Landekreis, später dann beim Streckenfliegen. Letzteres hatte es mir am meisten angetan. Es ist einfach der kreativste Sport, den ich kenne, eine Art dreidimensionales Schachspiel, bei dem außer der richtigen Taktik noch meteorologisches Wissen, viel Gefühl für das Fluggerät und das Element Luft, sowie die richtige Dosis Risikobereitschaft eine große Rolle spielen. Und mit all diesen einzelnen Faktoren besser zu jonglieren als die Konkurrenz, das hat schon einen großen Reiz und kann auch richtig süchtig machen.

Ist die Lust Wettbewerbe, zu bestreiten, verloren? Fehlt nach dem Erfolg die Motivation, oder gibt es andere Gründe, weshalb du keine Wettkämpfe mehr fliegst?

Leider, oder vielleicht sogar Gott sei Dank, zumindest was die Sucht angeht, war das Wettkampffliegen zu oft mit negativen Begleiterscheinungen verbunden. Das ewige Rumhängen an den Startplätzen, oder in den Hotels, wenn das Wetter wiederum nicht mitspielte, unprofessionelle Veranstalter, inkompetente Funktionäre, Unfälle und Proteste verdrängten mehr und mehr den Spaß und die Freude. Die

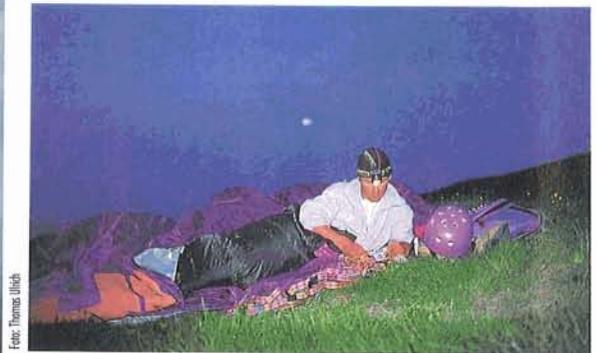
aber wollte ich mir beim Fliegen auf keinen Fall nehmen lassen. Außerdem wurde das ganze immer mehr zum intercontinentalen Fulltimejob, was wiederum meinem 5-jährigen Sohn überhaupt nicht gefiel. Ich habe nach 6 Jahren Wettkampfbetrieb meinen liebsten Titel gewonnen, habe nicht nur schlechte, sondern auch sehr viele schöne Erinnerungen an diese Zeit und glaube, daß es mit immerhin 34 Jahren auf dem Buckel an der Zeit war, wieder einmal was anderes zu tun.

Dein Biwakflug von Oberstdorf nach Marzoll bei Reichenhall in 6 Tagen über 200 km. Ist das Deine Zukunft im Gleitsegelsport?

Er brachte mich auf alle Fälle wieder ein gutes Stück zurück zur Natur. Das ist die Arena unsers Sports. Doch der Kontakt zum Gebirge beschränkte sich durch die Wettkampffliegerei immer mehr nur aufs Drüberfliegen. Ich wollte mal wieder Tage und Nächte das Gebirge richtig erleben. Für mich war es jedenfalls das intensivste Flugerlebnis, das ich je hatte, und ganz sicher nicht der letzte Biwakflug, den ich gemacht habe. Nur noch mehr Zeit und Ruhe werde ich mir beim nächstenmal nehmen.

Die Planung für ein solches Unternehmen erfordert sehr viel Zeit und Wissen. Wie hast du dich vorbereitet?

Als ich anfang, mich für die Biwakfliegerei zu interessieren, war von Anfang an klar, daß ich nicht nur kreuz und quer Kilometer sammeln will, wie man es zum Beispiel beim CAP



Verdiente Nachruhe

Foto: Thomas Ulrich

Foto: Thomas Ulrich

Foto: Uli Wiesmeier

333 macht. Ich wollte auf alle Fälle ein von Anfang an festgelegtes Ziel erreichen. An einem Stück und ohne wetterbedingte Pausen. Ursprünglich war mein Plan, die Strecke Reichenhaller Haus-Hochgrat. Sozusagen von Grenze zu Grenze quer durch die Deutschen Alpen. Doch ich lernte bald, daß man als Biwakflieger flexibel sein muß. Alles Warten und Hoffen nutzte nichts. Der letztes Jahr im Überfluß blasende NO-Wind hatte heuer scheinbar Urlaub. Eine West-Ost Alternative mit logischen Etappen sowie geeigneten Startplätzen mußte gefunden werden. Das neue Projekt hieß Nebelhorn-Reichenhaller Haus. Da es für die Vor-alpen schon zu spät war, legte ich die Route weiter nach Süden in die höheren Berge Tirols. Fünf Tage Hochdruck mit westlicher Strömung, das sollte reichen. Bis es am 6. Juni dann endlich soweit war, holte ich mir jede erdenkliche Wetterinformation die ich kriegen konnte.

Steckt hinter dieser Idee ein festes Regelwerk?

Jeder sollte sich seine eigenen Spielregeln entwerfen. Meine lauten: Vom ersten Startplatz bis ins festgelegte Ziel

In Deutschland darf nur von zugelassenen Startplätzen gestartet werden. Behindert dies den Biwakflug oder stellt es eine höhere Anforderung an die Flugplanung?

Klar, alle Verbote und Einschränkungen behindern das freie Leben. Wenn man in Deutschland tatsächlich glaubt, ohne eine solche Beschränkung geht's nicht, dann muß man diese wohl oder übel respektieren. Meinen nächsten Biwakflug werde ich ohnehin in Frankreich unternehmen.

Du warst bei deinen Flügen und Wegen nicht allein, du hattest Partner. Siehst du darin einen Sicherheitsaspekt?

Ganz klar ist man zu zweit im Gebirge sicherer unterwegs als allein. Doch nebenbei macht es einfach vielmehr Spaß, ein Erlebnis mit jemand zu teilen, den man auch noch gut leiden kann. Bernhard hatte nur 3 Tage Zeit, dann mußte er wieder um Ligapunkte kämpfen. Für ihn sprang Thomi Ulrich aus der Schweiz ein. Er flog und wanderte die restlichen 3 Tage mit mir. Beide waren begeistert von dieser neuen Spielform des Alpinismus.

PHÖNIX

125/128



Foto: Studio Lamprechter, Wattens • Modell: Mike König

**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

NOVA

DER VORSPRUNG.

Biwakflug

Ihr seid Intermediate-Gleitsegel geflogen. Ist dies ein Werbegag der Firma, für die ihr fliegt?

Wer geht schon mit einem Abfahrtsski auf Skitour? Ein Mittelklasse-Schirm der neuen Generation ist gut genug, um damit ernsthaft auf Strecke gehen zu können. Das wollten wir auch mit unserem Flug bestätigen. Nicht nur der Firma, sondern auch dem Sport und den Unfallstatistiken zuliebe. Es fliegen immer noch zu viele Leute mit Hochleistern herum, unter denen sie eigentlich nichts verloren haben. Ein 2-er Gütesiegelschirm ist halt mal problemloser zu handhaben und für einen Gelegenheitspiloten streßfreier zu fliegen als ein Hochleister. Und wenn sich ein von seiner Rennmaschine verwöhnter, amtierender Deutscher Meister und der Worldcup-Gesamtsieger nicht zu gut sind, um mit einem stinknormalen Mittelklasseschirm auf Strecke zu gehen und dabei auch noch eine riesen Gaudi zu haben, frag ich mich, warum dann der Wochenendpilot Sepp Irgendwer unbedingt einen Hochleister braucht?

Naturschutz, Naturnutz, Schlagwörter, mit denen wir Gleitsegel- und Hängegleiterpiloten immer wieder konfrontiert werden. Diese neue Art des Streckenfliegens, erfordert sie deiner Meinung nach besondere Vorsichtsmaßnahmen im Umgang mit der Natur?

Wenn ich alleine in meinem Auto zur Talstation am Wank gefahren komme und drei meiner Freunde auch schon mit ihren Dreckschleudern am Parkplatz stehen, dann habe ich ein schlechtes Gewissen, weil mir wieder einmal bewußt wird, daß das mit unserer Fahrgemeinschaft nicht klappt. Wenn ich aber mit Gleitschirm, Schlafsack und ein paar Müsliriegeln quer durchs Gebirge wandere und fliege, dann darf man wohl behaupten, daß dies umweltbewußt ist. Ich kann die Angriffe von diesen Pseudonatur-schützern uns Thermikfliegern gegenüber wirklich nicht mehr hören. Der Straßen- und Pistenbau wütet in den Bergen, Düsenjäger donnern im Konturenflug darüber hinweg und wiederum will man einer lächerlichen Minderheit, wie wir es sind, den Schwarzen Peter in die Tasche schieben.

Wie für jeden anderen Sportler, dessen Spielplatz die Natur ist, gelten selbstverständlich auch für den Biwakflieger die selben Regeln, keine Spuren zu hinterlassen.

»Fernwanderer der Lüfte« exotische Spielart des Gleitsegelsports?

Exotisch ist das falsche Wort. Ich würde dann schon eher sagen »... die elementarste Spielart des Gleitsegelsports«.

Senioren Europacup



Der 12. Seniorenwettbewerb wurde in Polen durchgeführt. 69 Piloten aus 10 Nationen, zwischen 50 und 68 Jahre alt, waren am Start. Leider spielte das Wetter nicht so mit, wie wir es uns wünschten. Kaum Sonne, die Wolkenbasis nur wenig über dem Startplatz, und zu allem Übel ständig wechselnde Startwinde.

Noch bei keinem der vorangegangenen Wettbewerbe war der Start so schwierig wie am »Zar«. Zum Glück sind alle Fehlstarts und Flüge ohne Verletzungen verlaufen. Nur an 3

Tagen konnten Wertungsflüge durchgeführt werden, bei denen die deutschen Teilnehmer sich weit vorne platzieren konnten. Größere Flugaufgaben wurden wegen der niedrigen Wolkenbasis und der fehlenden Notlandeplätze nicht riskiert. Trotzdem war der Wettbewerb wieder eine gelungene Veranstaltung. Ein Rahmenprogramm (Fahrt nach der alten Königsstadt Krakau, Grillabend mit Folkloregruppe, Rund-

flüge mit Motorfliegern, Segel- und Kunstflugvorführungen) sorgte für Abwechslung und schöne Stunden bei unserer Senioren-Familienveranstaltung.

Bei der Abschlußfeier gab es noch eine besondere Überraschung. Unsere schweizer Piloten überreichten dem Direktor der Segelflugschule drei Hängegleiter als Zeichen der Verbundenheit mit unseren devisenschwachen polnischen Fliegerfreunden.

Der nächste Europacup der Senioren findet in S. Maria Maggiore, Val Vigizzo, Italien statt. Termin ist der 26. Juni bis 2. Juli 1994. Informationen gibt Simone Giovanni, Via Pollone 78, 13051 Biella, Italien. Alle bisherigen Teilnehmer erhalten die Ausschreibung automatisch.

Rudi Absolon



Foto: Rudi Absolon



Bernhard Koller

Der Deutsche Meister im Gleitschirmfliegen 1993

Ein Interview von Torsten Hahne, Deutscher Meister 92



Berni, letztes Jahr in der Liga warst du 23. Dieses Jahr bist du Deutscher Meister geworden. Wie erklärst du dir diese enorme Leistungssteigerung innerhalb eines Jahres?

Letztes Jahr hatte ich vor allem Probleme mit dem Material. Mein Schirm war in der Leistung einfach schlechter als die Geräte der Konkurrenz. Außerdem hatte ich häufig Fotofehler, die mich in der Wertung zurückgeschmissen haben. Dieses Jahr bin ich für einen anderen Hersteller geflogen und mein Segel war in der Leistung hervorragend abgestimmt. Sehr wichtig für mich war auch, daß ich meine Bundeswehrzeit in der Sportförderungsgruppe absolvieren konnte und so sehr viel Zeit zum trainieren hatte. Die Teilnahme an den Weltcup-Wettbewerben letztes Jahr in Fiesch, Verbier und Castejon, überhaupt das Fliegen mit den Weltklassepiloten, hat mir viel gebracht. Ich konnte dabei viel Erfahrung sammeln. Nicht zuletzt hat mir auch meine Freundin Cindy die nötige Motivation für meinen Erfolg gegeben.

Du bist mit 19 Jahren sehr jung in einem Sport, in dem Erfahrung ein wichtiger Punkt ist. Wann und wie hast du mit dem Fliegen angefangen?

Meine ersten Hüpfer habe ich 1986 mit 12 Jahren am Übungshang in Hindelang gemacht. Es folgte dann aber eine Zwangspause, da ich auf Wunsch meiner Mutter auf das Fliegen erst einmal verzichtet habe. Im Herbst 89, als ich 16 war, ging's dann aber richtig los. Ich habe die Scheine gemacht und bin dann immer nachmittags nach der Schule zum Fliegen gegangen. Zuhause im Allgäu habe ich die Berge ja direkt vor der Tür. Mein erster richtiger Wettbewerb war die »Junior Challenge 91«, zu der mich ein Freund mitgenommen hatte. Mit meinem 3. Platz konnte ich mich auch prompt für die Liga 92 qualifizieren.

Hältst du dein Alter im Wettbewerbsfliegen eher für einen Vor- oder einen Nachteil?

Ich denke, ich bin flexibler und lerne auch schneller als

Fotos: Sany Gries



ältere Piloten. Je älter du wirst, desto weniger bist du gegenüber Änderungen, z. B. in deinem Flugstil oder der Taktik, aufgeschlossen. Zwischen der persönlichen Risikobereitschaft und dem Alter sehe ich aber keinen Zusammenhang.

Für junge Piloten ist dein Erfolg sicherlich eine große Motivation, den »Opas« zu zeigen, wo es langeht. Wie wird man Gleitschirmprofi wie du?

Erfolg läßt sich nicht planen. Und nur über den Erfolg führt im Endeffekt der Weg zum Profi. Viel Fliegen, damit meine ich vor allem das Streckenfliegen in Eigeninitiative, ist wohl das beste Training. Körperliche Fitness und eine gute Kondition sind Grundvoraussetzungen. Meines Erachtens ist mentales Training ein Schlüssel zum Erfolg. 80 % des Fliegens spielt sich doch ohnehin im Kopf ab.

Wie sieht dein mentales Training aus?

Ich habe mir in den letzten Jahren ein eigenes Programm zusammengestellt. Ich benutze dabei vor allem eine eigene Atemtechnik und eine Art Yoga, um positives Denken auszulösen. Ein Allgemeinrezept gibt es allerdings nicht. Da muß jeder seinen eigenen Weg finden.

Kannst du vom Fliegen leben?

Ja, aber mein Lebensstandard ist nicht gerade der höchste. Mit Hilfe meiner Sponsoren Max Mad House und UP komme ich aber über die Runden. Meine Eltern und der »Bund« haben mich auch unterstützt. Letztes Jahr habe ich zudem noch eine finanzielle Hilfe aus dem DHV-Junior-Fond erhalten.

Bei allen 3 Weltcup-Wettbewerben in diesem Jahr hat es viele, zum Teil schwere, Unfälle gegeben. Meinst du, der Wettbewerbssport ist gefährlicher geworden?

Ja, ich habe schon das Gefühl, daß es gefährlicher geworden ist, vorne mit dabei zu sein. Das Pilotenkönnen ist im vorderen Drittel fast auf gleichem Niveau. Man muß also oft ein höheres Risiko eingehen, um besser zu sein. Das führt dann dazu, daß einige Piloten manchmal in Gebiete hineinfliegen, wo ein Gleitschirm eigentlich nicht hingehört. Außerdem gibt es häufig organisatorische Probleme. Druck der Sponsoren oder Wetterprobleme veranlassen die Veranstalter oft, Aufgaben zu stellen, die Piloten und Material überfordern. Und wenn einer fliegt, dann fliegen meist auch alle anderen. Auch gegen ihren Verstand und besseres Wissen, nur um in der Wertung nicht zurückzufallen. Es fehlt hier noch an der nötigen Absprache unter den Piloten, solche Durchgänge einfach abzulehnen.

Wie siehst du die Entwicklung im Wettbewerbssport?

Die Aufgabenstellungen und die Risikobereitschaft der einzelnen müssen sich schnell ändern. Sonst werden Gleitschirmwettbewerbe höchstens durch ihre Unfälle attraktiv. Wenn es so weitergeht wie in den diesjährigen Weltcup's, sehe ich schwarz für meine Zukunft als Wettkampfpilot.

Wie beurteilst du deine Chancen und die der Mannschaft bei der WM?

Ich habe persönlich keine Erwartungen. Ich versuche das Bestmögliche. Was dabei rauskommt, sehen wir dann. Unter Erfolgsdruck lasse ich mich aber auf gar keinen Fall setzen. Für mich sind die Schweizer Favoriten. Aber ich denke, wir haben auch Chancen.

Was hast du für Ziele für die Zukunft?

Sehen wir mal. Ich bin jung und habe viel Zeit.



Dies ist kein Märchen,

was mit „es war einmal...“ anfängt! Denn Finsterwalder hat sich **jetzt und heute** für Sie die Mühe gemacht, aus dem unüberschaubaren Angebot der Flug-Produkte eine Auswahl zu treffen: „Die guten ins Töpfchen, die schlechten ...“ etc. D.h. also, es gibt einen neuen Katalog für Gleitschirm-, Drachen- und Ultraleichtpiloten mit einem **umfangreichen** Programm, was es bisher noch nicht gegeben hat.

Darunter fallen die **bewährten Finsterwalder- und CHARLY-Produkte** wie Gurtzeuge, **Drachen**, Rettungssysteme, Helme und der Vertrieb von **edel** Gleitschirmen, sowie auch viele **völlig neue** Produkte aus dem Bereich des Equipments von führenden Markenherstellern. Präzise, **technische** Informationen und eine **klare**, übersichtliche Gliederung sind wichtiger als Versprechungen aus 1001 Nacht.

Mit diesem Coupon gibt es **kein Märchen**, sondern **kostenlos** den aktuellen Katalog.

Name _____

Str./Ort _____



Nationalmannschaften von Reebok eingekleidet



Foto: Klaus Dieder

Ausstattungsübergabe in den Geschäftsräumen des DHV

Die deutschen Nationalmannschaften im Drachen- und Gleitschirmfliegen wurden vom Sportartikelhersteller Reebok für ihre Einsätze bei den Weltmeisterschaften mit Trainingsausrüstung ausgestattet. Frau Förster von Reebok übergab die zur Verfügung gestellte Ausrüstung an den 2. Vorsitzenden des DHV und Nationalmannschaftsmitglied Bob Baier und den Drachenflug Teamchef Richard Hermann in den Geschäftsräumen des DHV.



Die Sieger 3. Stephan Lange, 1. Thilo Schwarz, 2. Lothar Äpfelbach (v.l.n.r.)

Erste Thüringer Meisterschaft

Erstmalig richtete ein neues Bundesland eigene Landesmeisterschaften aus. Zur 1. TM an der Winde kamen Piloten aus Sachsen-Anhalt, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen, Baden-Württemberg, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz und Thüringen. Für 20 Wettkämpfer standen 3 Schleppwinden zu Verfügung. Die Veranstalter vom Jenaer Drachenfliegerclub fanden in Laucha ein geeignetes Gelände und bereitwillige Unterstützung durch die einheimischen Drachenflieger. An 4 Wettkampftagen wurden bei meist starkem Wind, zerrissener Thermik und Überentwicklung 2 Wertungsdurchgänge geflogen. Die Siegerleistung war dabei 32 km im ersten und 40 km im zweiten Durchgang. Den Pokal holte sich zum Leidwesen der Thüringer der Lauchaer Lokalmatador Thilo Schwarz.

Hendrik Hoppe

Gleitsegel-Liga Endergebnis

Die Deutsche Gleitsegel-Liga hat nach vier Durchgängen die Liga 93 beendet. Der Ligasieger ist zugleich Deutscher Meister im Gleitschirmfliegen 1993.

Ergebnisse	Punkte
1. Koller, Bernhard	3752
2. Berkmann, Richard	3323
3. Strobl, Ernst	3180
4. Mühlich, Hagen	3123
5. Petersmann, Rene	2973
6. Hüglin, Stephan	2858
7. Eberle, Klaus-Günter	2832
8. Kirsch, Christoph	2638
9. Plenagl, Johann	2603
10. Weininger, Hannes	2417
11. Blum, Christian	2375
12. Gaudera, Jürgen	2273
13. Buntz, Harald	2219
14. Held, Heinz	2015
15. Anke, Daniela	2010
16. Frenzel, Wolfgang	1912
17. Weininger, Sepp	1890
18. Reiser, Sepp	1774
19. Lacrouts, Barbara	1727
20. Schierle, Willi	1687
21. Burger, Christoph	1677
22. Helm, Peter	1636
23. Metzler, Helmut	1448
24. Hahne, Torsten	1425
25. Herms, Arno	1356

Ergebnisse	Punkte
1. Thilo Schwarz	2000
2. Lothar Äpfelbach	1131
3. Stephan Lange	974
4. Ralf Hauptvogel	938
5. Frank Müller	856
6. Ulf Kern	813
7. Uwe Kern	719
8. Ralph Skripanowitz	681
9. Frank Seide	250

Neue FAI-anerkannte Welt-Rekorde

Die FAI hat folgende Flugleistungen als neue Weltrekorde anerkannt

Gleitschirm

Höhengewinn 4050 m am 4.12.92 durch Michi Kobler, CH, Süd Afrika.

Höhengewinn 4526 m am 6.1.93 durch Robbie Whittall, GB, Süd Afrika.

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 48,-
+ Versandkosten



mit neuem Luftrecht und ausführlicher Flugpraxis

mit neuem Luftrecht, ausführlicher Flugpraxis und Gefahreneinweisung.

GLEITSCHIRMSEGELN

Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen, Christoph Kirsch und Klaus Tänzler. Erweiterte und auf den neuesten Stand gebrachte Neuauflage.
Preis DM 48,-
+ Versandkosten



DRACHENFLIEGEN FÜR MEISTER

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler; weitere Autoren Helmut Denz, Dr. Victor Henle und Peter Cröniger; zahlreiche Abbildungen.
Preis DM 48,-
+ Versandkosten



mit neuem Luftrecht und mit Flugfunk

GLEITSCHIRMSEGELN FÜR MEISTER

Das Buch über Fliegen mit Hochleistern, Streckenfliegen, Alpines Fliegen. Von Toni Bender, Peter Janssen, Klaus Tänzler, Sepp Gschwendtner, Peter Cröniger, Dr. Victor Henle; reich illustriert.
Preis DM 48,-
+ Versandkosten



T-SHIRT FÜR DRACHENFLIEGER

Grundfarbe Weiß, buntes Drachenfliegermotiv, Größen L, XL.
Preis DM 40,-
+ Versandkosten



DHV

T-SHIRT FÜR GLEITSCHIRMFLIEGER

Grundfarbe Weiß, buntes Gleitschirmmotiv, Größen L, XL.
Preis DM 40,-
+ Versandkosten



DHV

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

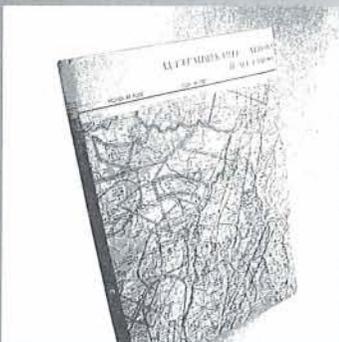
Bestehend aus 30 m Nylon-Flechtschnur und 30 g Bleigewicht;
Preis DM 8,-
+ Versandkosten

EINZELHEITEN ZUR BESTELLUNG

Siehe Bestellformular auf der Rückseite.

DHV-AUFNÄHER

Aufschrift »DHV-Pilot« mit Verbands-embblem, 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-Windenschlepp, HG-Windenschlepp, Windenfahrer, Preis DM 20,- + Versandkosten

BESTELLER NAME:

ADRESSE:

DATUM / UNTERSCHRIFT:

PREIS UND VERSANDKOSTEN MIT DER BESTELLUNG BEZAHLEN!

Zahlbar durch Verrechnungsscheck oder durch Überweisung auf das DHV-Konto bei der Kreissparkasse Tegernsee, BLZ 711 525 70, Konto-Nummer 79657. Zur schnelleren Bearbeitung bitte den Überweisungsbeleg mit der Bestellung mitschicken. Barzahlung ist nicht möglich.

DIE VERSANDKOSTEN für Verpackung und Porto betragen zusätzlich zum angegebenen Preis einheitlich DM 4,- je Sendung (also nicht je Gegenstand) und sind hinzuzurechnen. Die Mehrwertsteuer ist im Preis enthalten.

- Lehrbuch Drachenfliegen DM 48,-
- Lehrbuch Drachenfliegen für Meister DM 48,-
- Lehrbuch Gleitschirmsegeln DM 48,-
- Lehrbuch Gleitschirmsegeln für Meister DM 48,-
- Prüfungsfragen Befähigungsnachweis A Hängegleiten DM 24,-
- Prüfungsfragen Befähigungsnachweis B Hängegleiten DM 20,-
- Prüfungsfragen Befähigungsnachweis A Gleitsegeln DM 24,-
- Prüfungsfragen Befähigungsnachweis B Gleitsegeln DM 20,-
- Prüfungsfragen Hängegleiter-Windenschlepp DM 20,-
- Prüfungsfragen Gleitsegel-Windenschlepp DM 20,-
- Prüfungsfragen Windenfahrer DM 20,-
- Flugbuch für Drachenflieger und Gleitsegler DM 8,-
- ICAO-Karte München DM 17,-
- ICAO-Karte Stuttgart DM 17,-
- ICAO-Karte Hamburg DM 17,-
- ICAO-Karte Frankfurt DM 17,-
- ICAO-Karte Hannover DM 17,-
- ICAO-Karte Nürnberg DM 17,-
- ICAO-Karte Berlin DM 17,-
- ICAO-Karte Rostock DM 17,-
- Rettungsschnur-Set DM 8,-
- DHV-Aufnäher DM 5,-
- T-Shirt für Drachenflieger Größe L DM 40,-
- T-Shirt für Drachenflieger Größe XL DM 40,-
- T-Shirt für Gleitschirmflieger Größe L DM 40,-
- T-Shirt für Gleitschirmflieger Größe XL DM 40,-
- Videofilm Test DM 40,-
- Videofilm Ikarus Lebt DM 40,-
- Videofilm Der Traum des Francis Rogallo DM 40,-

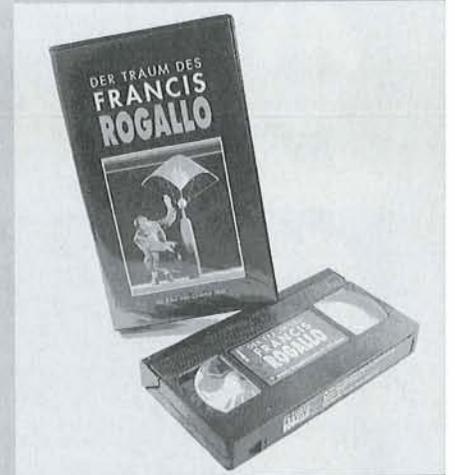
ANZEIGE

DHV VIDEO + film



TEST

HERSTELLUNG: Charlie Jöst. **INHALT:** Spannung und Action bei den Güttestests 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.



IKARUS LEBT

HERSTELLUNG: Charlie Jöst, unter Einbeziehung seltener Dokumentaraufnahmen. **INHALT:** Anfänge des Drachen- und Gleitschirmfliegens, Prüfung und Zulassung der Flug- und Rettungsgeräte, Pilotenausbildung, Schleppmethoden, Wettkampfsport und viele genussvolle Flugszenen. **FILMDAUER:** 70 Minuten. Im Verleih als Super-8-Filmkopie mit Magnetton, aufgeteilt auf zwei Spulen á 120 Meter. 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 ist für Schäden an den entliehenen Filmen. Jede Filmrolle kostet DM 50,- Verleihgebühr. Bei Verleih von 2 oder mehr Filmrollen kostet die 2. Rolle DM 40,-, die 3. Rolle DM 30,-, die 4. und jede weitere Rolle DM 20,-. Alle Beträge gelten einschließlich Mehrwertsteuer.

BEDINGUNGEN FÜR DEN VIDEOVERKAUF

Lieferung nur gegen Vorkasse. Preis je Kassette DM 40,- 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 Postgiroamt München (BLZ 74 80), Konto Nr. 96105-807. Bei Überweisung bitte Beleg beifügen! Entleihen der Videokassetten ist nicht möglich!

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
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.	TPSW	Regensburg	Airsport, Michael Fröhler 0941/947404
24./25.9.	TP	Gröbming	Sky Club Austria, W. 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, 089/766116
30.09.	T	Birkenau	GSS Rhein-Main-Neckar, H.- J. Weise, 06201/34626
31.09.	P	Hörnerbahn	GSS OASE, Peter Geg, 08326/7592
1./2.10.	TP	Wallberg/Brauneck	GSS Tegernseer Tal, P. Rummel, 089/6913768
01.10.	TP	Tegelberg	FS Heinz Fischer, 08362/ 37038
1./2.10.	TP	Garmisch	GSS Garmisch Partenkirchen, M. Brunner, 08821/74260
01.10.	T	Sonthofen	1. Oberallgäuer GSS, Jürgen Rohrmeier, 08321/9328
01.10.	T	Karlsruhe	GSS Löffler, Reiner Löffler 0721/378878
1./2.10.	TP	Andelsbuch (A)	Harzer GSS, Knut Jäger 05322/1415
2./3.10.	P	Hörnerbahn	1. Oberallgäuer GSS, Jürgen Rohrmeier, 08321/9328
03.10.	T	Winterberg	Westdeutsche GSS, Elmar Müller, 02981/6640
03.10.	TP	Breitenberg	Ostallgäuer Fliegerschule, H. Hoschka, 08342/4450
03.10.	TPSW	Bad Salzungen	Prüfzentrum Horst Barthelmes 06654/353
07.10.	T	Obermaiselstein	GSS OASE, Peter Geg, 08326/7592
09.10.	P	Livigno (I)	GSS Rhein-Main-Neckar, H.-J. Weise, 06201/34626
9./10.10.	TP	Bezau (A)	GSS Löffler, Reiner Löffler 0721/378878
11.10.	T	Schwangau	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
11.10.	TP	Brauneck	Parafly, 089/766116
11.10.	TP	Kössen (A)	1. Bayerwald GSS, Georg Höcherl, 0941/400497
14.10.	P	Hörnerbahn	GSS OASE, Peter Geg, 08326/7592
15.10.	TSW	Lenggries	TAKE OFF, Franz Bruckschlegel 08042/4240 od. 3254
15.10.	TP	Tegelberg	FS Heinz Fischer, 08362/37038
15.10.	T	Dürnau	FS Göppingen, Klaus Irschik 07164/12021
15./16.10.	TPSW?		Harzer GSS, Knut Jäger 05322/1415
15./16.10.	TP	Gröbming	Sky Club Austria, 0043/3685/22336
16.10.	P	Livigno (I)	Westdeutsche GSS, Elmar Müller, 02981/6640
16.10.	PSW	Benediktbeuern	TAKE OFF, F. Bruckschlegel 08042/4240 od. 3254
16.10.	T	München	Münchner GSS GmbH, 089/482572
16./10.10.	TP	Ramsau (A)	GSS Aufwind, R. Krockenberger, 0043/3687/81880
17.10.	T	Schwangau	GFZ Tegelberg, 08367/598
17.10.	TPSW	Bad Salzungen	Prüfzentrum Horst Barthelmes 06654/353

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
18.10.	P	Hochries	Münchner GSS GmbH, 089/482572
21./22.10.	TP	Bolsterlang	Flugschule Martin Mergenthaler, 08321/9970
21.10.	T	Oderen (F)	FS Harry Huber, 07661/61735 od. 0033/8982/1716
21.10.	T	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, 08321/88335
22.10.	P	Allgäu	FS Frank Kranzusch, 08321/88335
23.10.	P	Livigno (I)	Westdeutsche GSS, Elmar Müller, 02981/6640
23.10.	TP	Ruhpolding	FZ Ruhpolding, Holzner Gebhard, 08663/668
23./24.10.	TPSW	Bockenem	FS Pegasus, Michael Nobel, 05067/5499
23./24.10.	P	Oderen (F)	FS Harry Huber, 07661/61735 od. 0033/8982/1716
23./24.10.	TPS	Backnang	GSS Wilfried Frank, 07191/65475
24.10.	P	Breitenberg	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
24.10.	TP	Breitenberg	Ostallgäuer FS Hans Hoschka, 08342/4450
24.10.	P	Zillertal (A)	FS Göppingen, Klaus Irschik 07164/12021
25.10.	TP	Kössen (A)	Aeromax, 089/766116
28.10.	T	Obermaiselstein	GSS OASE, Peter Geg, 08326/7592
28.10.	T	Unterwössen	Süddeutsche GSS, Unterwössen 08641/7575
29.10.	T	Elzach	GSZ Elztal, Erwin Zipfel, 07682/8279
29.10.	P	Kössen (A)	Süddeutsche GSS, Unterwössen 08641/7575
29.10.	TP	Tegelberg	FS Heinz Fischer, 08362/37038
29.10.	T	Sonthofen	1. Oberallgäuer GSS, Jürgen Rohrmeier, 08321/9328
29./30.10.	TP	Gröbming	Sky Club Austria, Walter Schrempf, 0043/3685/22333
30.10.	TP	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer GSS, K. Hörburger, 08381/6265
30.10.	TP	Brauneck	GSS Sepp Singhammer, Hans Geiger, 08042/4559
30./31.10.	TP	Bezau (A)	GSS Löffler, Reiner Löffler 0721/378878
30./31.10.	P	Hörnerbahn	1. Oberallgäuer GSS, Jürgen Rohrmeier, 08321/9328
31.10.	P	Elzach	GSZ Elztal, Erwin Zipfel, 07682/8279
31./01.11.	P	Breitenberg	GFZ Tegelberg, 08367/598
01.11.	TPSW	Eching	Aeromax, 089/766116
04.11.	T	Birkenau	GSS Rhein-Main-Neckar, H.-J. Weise, 06201/34626
05.11.	T	Karlsruhe	GSS Löffler, Reiner Löffler 0721/378878
05./06.11.	TP	Wallberg/Brauneck	GSS Tegernseer Tal, P. Rummel, 089/6913768
06./07.11.	TPSW	Kaarst	Willy Graske, 02131/604502
06.11.	TPASW	Regensburg	Airsport, Michael Fröhler 0941/947404
06.11.	TPSW	Bad Salzungen	Prüfzentrum Horst Barthelmes 06654/353
06./07.11.	TP	Südtirol	GSS Wilfried Frank, 07191/65475
07.11.	PSW	Bad Salzungen	Prüfzentrum Horst Barthelmes 06654/353
12.11.	T	Dürnau	FS Göppingen, Klaus Irschik 07164/12021
12./13.11.	TPSW	Heidenheim	FS Ostalb-Heidenheim, F. Christandl, 07321/45425
14.11.	TPSW	Eching	Aeromax, 089/766116
14.11.	T	Winterberg	Westdeutsche GSS Elmar Müller 02981/6640
21.11.	TPSW	Bad Salzungen	Prüfzentrum Horst Barthelmes 06654/353
21.11.	TP	Nauders (I)	Ostallgäuer FS Hans Hoschka, 08342/4450

Gleitsegeln

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
21.11.	T P S W	Regensburg	1. Bayerwald GSS, Georg Höcherl, 0941/400497
20./21.11.	T P S W	Weinheim	FS Sunrise, Kai Ehrenfried 06201/182911
26./27.11.	T P S	Backnang	GSS Wilfried Frank, 07191/65475
28.11.	T P S W	Eching	Aeromax, 089/766116
02.12.	T A	Birkenau	GSS Rhein-Main-Neckar, H.-J. Weise, 06201/34626
03.12.	T	Karlsruhe	GSS Löffler, Reiner Löffler 0721/378878
03.12.	T P	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer GSS, K. Hörburger, 08381/6265
05.12.	T A	Winterberg	Westdeutsche GSS, Elmar Müller, 02981/6640
05.12.	P	Zillertal (A)	FS Göppingen, Klaus Irschik 07164/12021
11.12.	T P S W	Oberhof	Westdeutsche GSS, Elmar Müller, 02981/6640
12.12.	T P S W	Eching	Aeromax, 089/766116
18.12.	T S W	Heidenheim	FS Ostalb-Heidenheim, F. Christandl, 07321/45425
19.12.	T B W	Goslar	Harzer GSS, Knut Jäger 05322/1415
19.12.	T P	Kössen (A)	Aeromax, 089/766116
20.12.	T B	Birkenau	GSS Rhein-Main-Neckar, H.-J. Weise, 06201/34626
30.12.	T P	Tegelberg	FS Heinz Fischer, 08362/37038

Hängegleiten

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
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	Birkenau	DFS Rhein-Main-Neckar, H.-J. Weise, 06201/34626
1.+2.10.	T P	Goslar	Harzer DFS Werner Musiol, 05321/18899
01.10.	T P	Marquartstein	Drachenflugschule Chiemsee, 08642/383
02.10.	T P	Hochries	Münchner Drachenflugschule, 089/4886848
03.10.	T P S W	Bad Salzung	Prüfungszentrum Horst Barthelmes, 06654/353
03.10.	T	Winterberg	Westdeutsche DFS, Elmar Müller, 02981/6640
7./8.10.	T P	Tegelberg	DFS Tegelberg, Mathias Krug 08367/598
8./9.10	T P	Penzberg/Garmisch	Bayerische DFS, Schneider Wolf, 089/482141
09.10.	P	Livigno (I)	DFS Rhein-Main-Neckar, H.-J. Weise, 06201/34626
10.10.	P	Tegelberg	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
11.10.	T	Schwangau	Aktiv Flugsport+Freizeit, A. Dowidat, 08362/81796
15.10.	T	Dürna	FS Göppingen, Klaus Irschik, 07164/12021
15.10.	T S W	Lenggries	TAKE OFF, Franz Bruckschlegl 08042/4240 od. 3254

Hängegleiten

16.10.	P	Livigno	Westdeutsche DFS, Elmar Müller, 02981/6640
17.10.	P	Brauneck	TAKE OFF, Franz Bruckschlegl 08042/4240 od. 3254
17.10.	T P S W	Bad Salzung	Prüfungszentrum Horst Barthelmes, 06654/353
17.10.	T P B	Marquartstein	Drachenflugschule Chiemsee, G. Steffl, 08642/383
21.10.	T	Oderen (F)	FS Harry Huber, 07661/61735 od. 0033/8982/1716
21.10.	T	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, 08321/88335
22.10.	P	Allgäu	FS Frank Kranzusch, 08321/88335
22./24.10.	P	Oderen (F)	FS Harry Huber, 07661/61735 od. 0033/8982/1716
23./24.10.	T P S W	Bockenem	FS Pegasus, Michael Nobel, 05067/5499
23.10.	P	Livigno	Westdeutsche DFS, Elmar Müller, 02981/6640
23.10.	T P	Ruhpolding	FZ Ruhpolding Gebhard Holzner, 08663/668
24.10.	T P	Wasserkuppe	Prüfungszentrum Horst Barthelmes, 06654/353
30.10.	T P	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer DFS, K. Hörburger, 08381/6265
04.11.	T	Birkenau	DFS Rhein-Main-Neckar, H.-J. Weise, 06201/34626
06.11.	T P S W	Bad Salzung	Prüfungszentrum Horst Barthelmes, 06654/353
07.11.	P S W	Bad Salzung	Prüfungszentrum Horst Barthelmes, 06654/353
12.11.	T	Dürna	FS Göppingen, Klaus Irschik, 07164/12021
12./13.11.	T P S W	Heidenheim	FS Ostalb-Heidenheim, F. Christandl, 07321/45425
14.11.	T	Winterberg	Westdeutsche DFS, Elmar Müller, 02981/6640
20./21.11.	T P S W	Weinheim	FS Sunrise, Kai Ehrenfried 06201/182911
21.11.	T P S W	Bad Salzung	Prüfungszentrum Horst Barthelmes, 06654/353
28.11.	T S W	Wasserkuppe	Prüfungszentrum Horst Barthelmes, 06654/353
02.12.	T	Birkenau	DFS Rhein-Main-Neckar, H.-J. Weise, 06201/34626
03.12.	T P	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer DFS, K. Hörburger, 08381/6265
05.12.	T	Winterberg	Westdeutsche DFS, Elmar Müller, 02981/6640

Prüfungsarten: T = Theorie A+B; P = Praxis A+B; S = Windenschleppberechtigung; U = UL-Schleppberechtigung; W = Windenfahrerberechtigung

Fluglehrausbildung

LEHRGANGSKALENDER

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.

Offizieller Wettbewerbskalender

Termin	D/G	Wettbewerb	Gelände	Ausrichter/Auskünfte/Anmeldung
08.01. – 16.01.	G	New Zealand Nationals	Queenstown, NZ	Max Air, Tel. 001164/34427770
15.01. – 23.01.	G	Mt Cole International	Beaufort, Vic., AUS	C. Fellay, Tel. 001161/38824130
29.01. – 05.02.	G	Australian Open	Corryong, Vic., AUS	S. Andrews, Tel. 001161/69484461
29.01. – 06.02.	D	Lawrence Hargrave International	Stanwell Park, NSW, AUS	K. Tapsell, Tel. 001161/42942645
13.02. – 20.02.	G	Forbes Flatlands	Forbes, NSW, AUS	G. Robertson, Tel. 001161/42941898
21.02. – 27.02.	G	Lawrence Hargrave International	Stanwell Park, NSW, AUS	K. Tapsell, Tel. 001161/42942645

Der Empfänger dieser Zeitschrift ist einverstanden, daß bei einem Anschriftwechsel seine neue Anschrift von der Deutschen Bundespost – Postdienst – dem DHV mitgeteilt wird.

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

Pütrichstraße 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

Die wichtigste Maxime eines Superklasse-Schirmses:
Seinem Piloten soviel Spaß machen, daß er soeben
gelandet, dem nächsten Start schon wieder entgegen-
fiebert. 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.

SPYDAIR

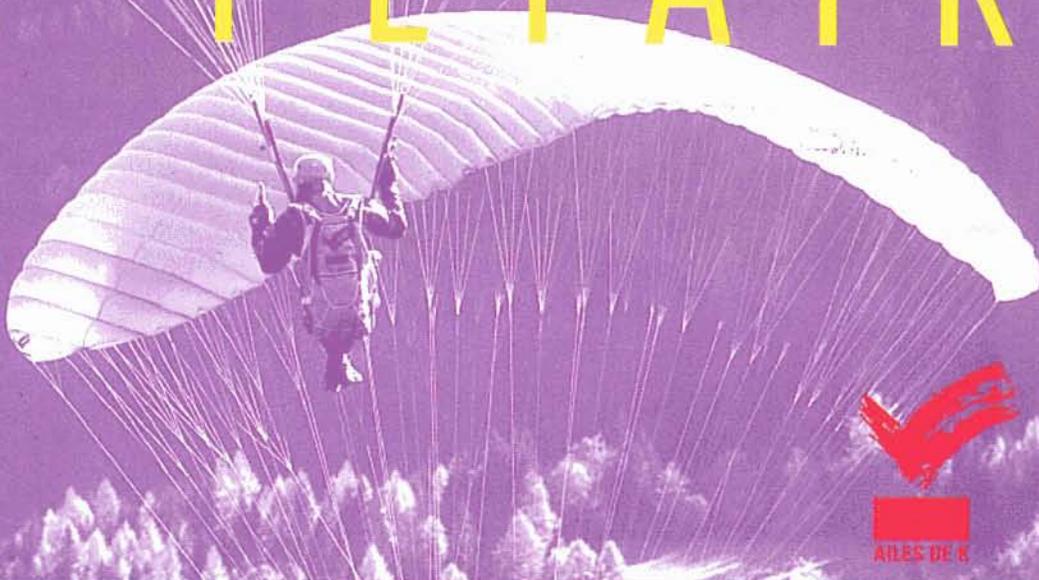
DIE SUPERKLASSE VON AILES DE K

FLYAIR

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



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