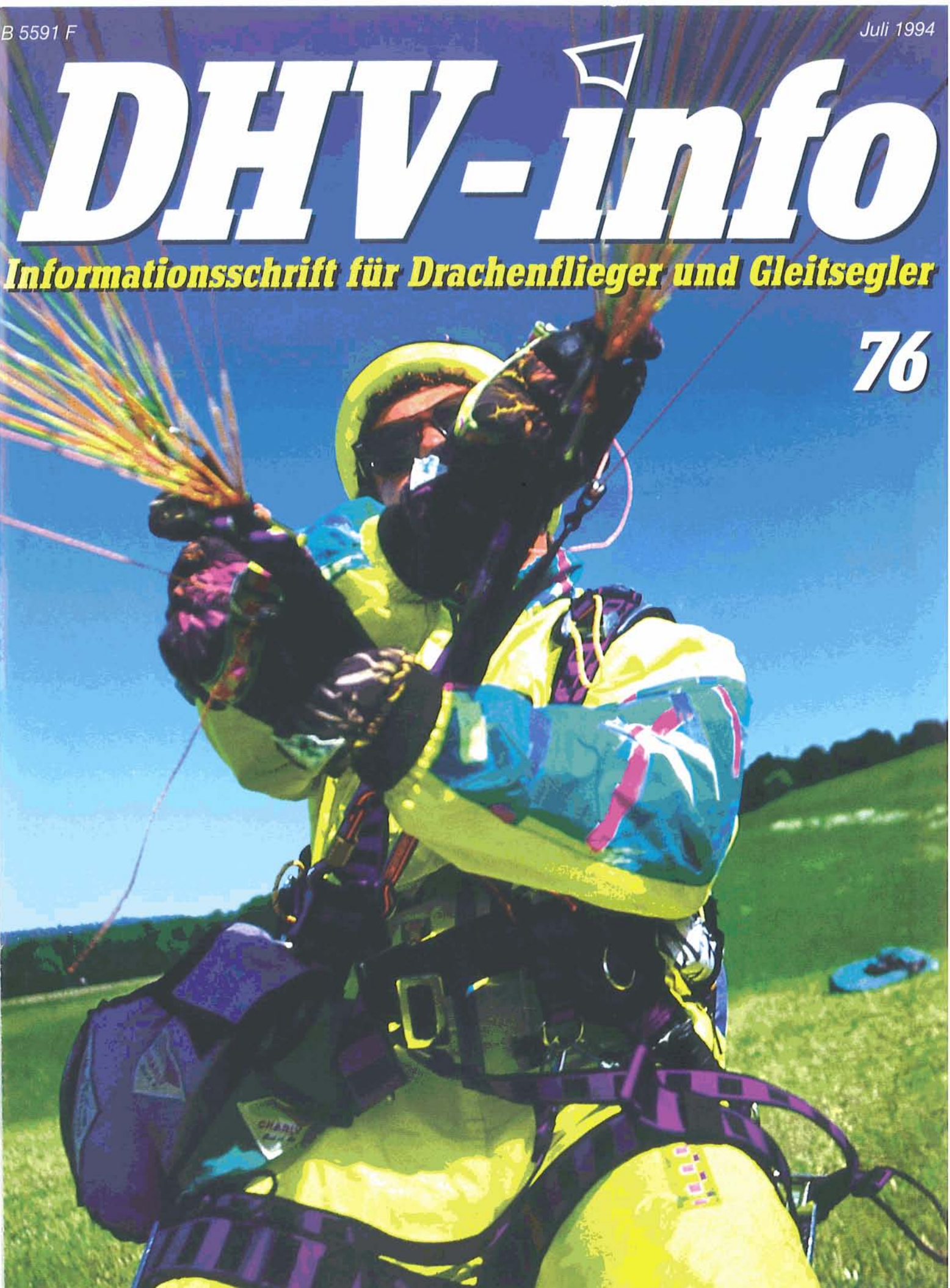
B 5591 F

Juli 1994

DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

76



Mit DHV und AFNOR Gütesiegel!

SPHINX 100

hochleister

PHOCUS

intermediate

PHILOU

basis

Österreich: NOVA Vertriebsges.m.b.H., Bernhard Höfel Str. 14, A-6020 INNSBRUCK, Tel: 0512/361 340, Fax: 0512/361 342
Deutschland: SKYLINE / Wolfgang Genghammer, Stegenhäuser 7, D-83236 ÜBERSEE, Tel: 08642/267 6155, Fax: 08642/765
Schweiz: HIGH ADVENTURE, Chatzenrain 26, CH-6064 KERNS, Tel: 041/607 175, Fax: 041/607 174

NOVA

inhalt

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

6 **NATUR UND SPORT** Das Kuratorium am Ball

10 **ANGST BEIM FLIEGEN** Wie die Profis damit umgehen

22 **GERMAN OPEN DRACHEN** Der Wettergott war auf ihrer Seite

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

32 **NEUER LUFTFAHRERSCHEIN** Umschreibung nicht vergessen

34 **SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen rund um das Thema Flugsicherheit

37 **RETTUNGSFALLSCHIRM** Alles muß stimmen

42 **VEREINE UND BRIEFE** Vereinsnachrichten und Leserforum

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

65 **SZENE G** Unter- und Hintergründiges aus der Gleitschirmwelt

66 **LANDEN AUF KLEINEN FLÄCHEN** Tips von Christoph Kirsch

70 **FLACHLANDFLIEGEN** Weite Flüge ohne Berge

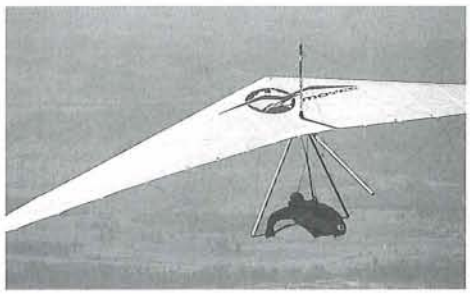


Foto: Klaus Tänzler

Der Weltmeister Tomas Suchanek beim Kampf um den Titel der German Open `94

51 VERSICHERUNGSPROGRAMM

52 GEBRAUCHTMARKT

59 DHV BIETET AN

61 PRÜFUNGSKALENDER

64 LEHRGANGSKALENDER

94 WETTBEWERBSKALENDER

78 **STRECKENFLUGPOKAL** Zwischenergebnisse und Neuausschreibung

84 **BOB BAIER** Wieder deutscher Meister im Drachenfliegen

86 **WETTBEWERBSSPORT** Kurzberichte und Nachrichten

IMPRESSUM

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

Gestaltung: H.O.E.S.S.

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 und Verlag keine Haftung.

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

Papier: Biomatt chlorfrei

Auflage: 34.000

Titelbild: Rückwärtsstart

Foto: Christine Pfeiffer

wichtig • neu • kurz

Ausschreibung

Für das Sachgebiet Naturschutz sucht der DHV einen freien Mitarbeiter auf Werkvertragsbasis. Bewerber sollten einen Hochschulabschluß mit wissenschaftlicher Qualifikation zum Thema Fliegen und Naturschutz haben, sie sollten Verwaltungserfahrung besitzen und Drachen- oder Gleitschirmflieger sein. Bewerbungen bitte bis 20.7.1994 an die Geschäftsstelle schicken.

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 der Nummer 06654/353, per Fax unter 06654/7771.

Datei für Kontaktadressen

Besonders vor der Ferienzeit werden in der Geschäftsstelle Auskünfte über Flugmöglichkeiten im Ausland erbeten. Um solche Tips geben zu können, legen wir hierzu eine Datei an. Wir bitten alle, die in ausländischen Fluggebieten unterwegs sind, um ihre Hilfe. Teilt uns bitte verläßliche Kontaktadressen von Geländehaltern, Clubs oder Informationstreffpunkten.

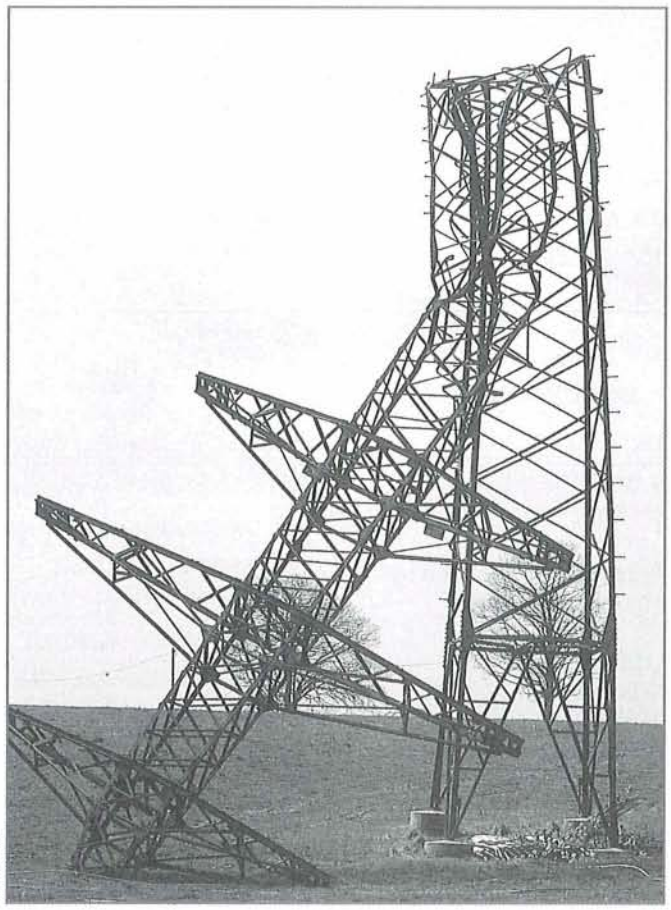


Foto: Klaus Tänzler

Die Natur schlägt zurück. Im April hatte ein schwerer Schneesturm die Geschäftsstelle für zwei Tage lahmgelegt. Im Raum Holzkirchen-Tegernsee waren die Überlandleitungen reihenweise umgestürzt - Stromausfall!

EMV-Beiträge für Funkgeräte

TELEKOM hat zugeschlagen und auf neu geschaffener gesetzlicher Grundlage die Überwachungskosten durch Gebührenbescheide auf die Funkgerätebesitzer umgelegt. Der DAeC mit seinen vielen betroffenen Mitgliedern hat mit dem Postministerium erfolglos verhandelt und leitet jetzt Rechtsschritte ein. Der DHV wartet das Ergebnis ab.
Wer einen EMV-Beitragsbescheid erhalten hat, kann innerhalb eines Monats nach Eingang Widerspruch dagegen einlegen. Der Widerspruch ändert nichts an der Zahlungspflicht, er gibt aber einen Anspruch darauf, im Erfolgsfall das Geld zurückzubekommen. Wenn der Widerspruch keinen Erfolg hat, ist normalerweise eine Widerspruchsgebühr fällig. Der EMV-Beitrag wird in jedem Jahr neu erhoben und kann jedes Mal neu durch Widerspruch angegriffen werden.

Gleitflugzeuge

Bei der Jahrestagung 1994 war die Frage, ob der DHV die volle Zuständigkeit für die »Neuen Luftsportgeräte«, zu denen die bisherigen Gleitflugzeuge und andere Neukonstruktionen gehören, übernehmen soll. Einerseits können solche Geräte einen wichtigen Fortschritt für unseren Flugsport bringen, andererseits ist der Zeit- und Kostenaufwand besonders für die technischen Prüfungen enorm. Auf der diesjährigen Jahrestagung soll endgültig entschieden werden.
Als Zwischenlösung hatte das Bundesverkehrsministerium im Januar 1994 den DHV beauftragt, auf der Grundlage technischer Gutachten der Oskar-Ursinus-Vereinigung (OUV) als Beauftragter des BMV die Gerätezulassungen zu machen und unter bestimmten Voraussetzungen Luftfahrerscheine zu erteilen.
Auf Initiative des neugegründeten Deutschen Ultraleicht-Segelflugverbandes (DULSV) hat dann der DAeC beim Bundesverkehrsministerium ebenfalls die Beauftragung für diese Geräte beantragt und erhalten.

Zweites Wetterfax

Der Abruf des Deutschen Wetterdienstes für den Segelflugwetterbericht hat jetzt zwei Fax-Nummern: 069/814153 und 887230.

Foto: Suzy Bürgi

Auf nach Saint Hilaire

Die »Internationalen Filmfestspiele des freien Fluges« starten zum 12. mal, vom 16. bis 18. September in Saint Hilaire du Touvet.
Zugelassen werden alle Filme rund um das Thema »Flug und Wind«, vom Drachen- und Gleitschirmfliegen über Fallschirmspringen, Ballonfahren, Segelfliegen und UL bis hin zu den Muskelkraftflugzeugen und dem Bungee-Springen.
Keine Angst - für die Besucher geht es nur ums Zuschauen und für die Filmemacher um die pünktliche Einschreibung: Die muß vor dem 15. Juli 1994 beim Office du Tourisme eingegangen sein.
Das Office du Tourisme steht genauso auch den Besuchern zur Verfügung und ist unter F-38720 Saint Hilaire du Touvet, Tel. 76083399, Fax: 76972056, zu erreichen.

Luftaufsicht läuft an

Im Rahmen des neuen Luftrechts wurde der DHV vom Bundesverkehrsministerium auch mit der Luftaufsicht auf den Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen beauftragt. Diese Aufgabe erfüllt der DHV mit Hilfe der »Beauftragten für Luftaufsicht«, die es in etlichen Vereinen unter anderer Bezeichnung, z.B. »Sicherheitsreferent«, bereits heute gibt.
Die stark vereinfachte Form der Luftaufsicht entspricht der Einfachheit unserer Fluggeräte und des Flugbetriebs.Gleichwohl muß die Verfahrensweise rechtlich in Ordnung sein; sonst wird die Übertragung auf den DHV rückgängig gemacht und die Staatsbehörden übernehmen sie. Die Einzelheiten der Verfahrensweise siehe Seite 47.

Gerätebezeichnung genau angeben

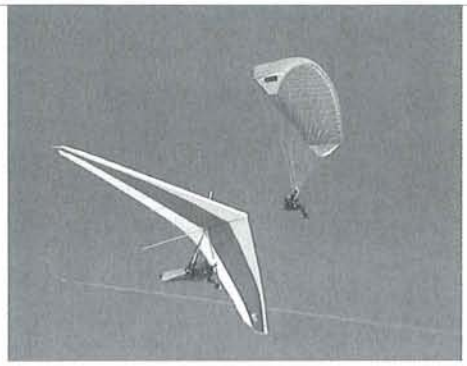
Im Info-Gebrauchtmarkt werden nur solche Gerätemuster veröffentlicht, die in Deutschland benutzt werden dürfen, also ordnungsgemäß geprüft und zugelassen sind. Dies soll den Info-Leser vor Fehlkäufen schützen und den Sicherheitsstandard bei der Flugausrüstung weiter verbessern. Voraussetzung ist, daß das Gerätemuster vom Verkäufer genau angegeben ist. Dazu gehört auch das Namensmerkmal (oft eine Ziffer) für die Gerätegröße. Denn die verschiedenen Größenversionen des gleichen Grundmusters können sich auch in den Flugeigenschaften erheblich unterscheiden.
Weitere dringende Bitte: Jede Anzeige pro Info nur »1 mal« an den DHV schicken, nicht als Fax und nochmals als Brief. Doppelte Anzeigen würden den Gebrauchtmarkt unsinnig aufblähen und müssen deshalb von der DHV-Bearbeiterin zeitaufwendig herausgesucht werden. Bei nachträglich gewünschten Korrekturen bitte groß »Korrektur« auf das Blatt schreiben.

Gutachten wird vorgestellt

Mit Hochdruck arbeitet die Wildbiologische Gesellschaft München (WGM) an der Fertigstellung des wissenschaftlichen Gutachtens über Drachen- und Gleitschirmfliegen. Am 15. Juli 1994, noch vor der bayerischen Ferienzeit, soll das Gutachten auf einer gemeinsamen Pressekonferenz von WGM und DHV in München öffentlich vorgestellt werden.
Die Forschungsarbeit wird dann gedruckt und steht den interessierten Stellen und Personen zur Verfügung. Die DHV-Mitgliedsvereine erhalten ein kostenloses Exemplar.
Von dieser Forschungsarbeit darf sich niemand das Ergebnis erwarten, daß Drachen- und Gleitschirmfliegen die Wildtiere nicht beeinträchtigen können. Wichtig ist aber - und darin hebt sich diese Arbeit ab -, daß die Wildbiologische Gesellschaft in sehr differenzierter Weise die Möglichkeiten einer verträglichen Koexistenz von Wildtieren und Flugsport aufzeigt, siehe dazu auch Seite 6.

Streckenflüge direkt zum Auswerter

Die Dokumentationsunterlagen für den Deutschen Streckenflugpokal (Ausschreibung S. 78) bitte direkt an den Auswerter Rudl Bürger, Obereck 7, 83122 Samerberg, einsenden!



Wie können die Natursportverbände die Naturnutzung steuern?

SPORT

Einen vollen Saal konnte Dr. Heiner Geißler als Vorsitzender des Kuratoriums Sport und Natur begrüßen. 120 führende Leute aus Bundes- und Landesparlamenten, Ministerien, Wissenschaft, Naturschutzverbänden und -behörden und aus den Natursportverbänden waren der Einladung des Kuratoriums zum Symposium in München gefolgt.

Es ging um die Möglichkeiten der Naturschutzverbände, die Naturnutzung zu steuern. Denn während staatliche Total-Verbote immer mehr um sich greifen, reift auch bei den Staatsstellen die Erkenntnis, daß dies ein teurer und wenig wirksamer Weg ist.

Tags zuvor hatte die Vorstandschaft des Kuratoriums, der neben Dr. Geißler zwei weitere Bundestagsabgeordnete und vier Sportvertreter, darunter Peter Janssen vom DHV, angehören, die MÜNCHNER ERKLÄRUNG erarbeitet. In diese Deklaration sind die wesentlichen Belange unseres Flugsports eingeflossen und sie bildete das Rückgrat für die Referate und Diskussionen beim Symposium.

Recht auf Natursport

In seiner Einführung steckte Heiner Geißler - selbst Bergsteiger und Gleitschirmflieger - die Grundpositionen des Kuratoriums ab: »Naturschutz und Natursport sind einander ergänzende, unverzichtbare gesellschaftspolitische Ziele. Natursportler haben ein Recht auf Sportausübung wie jeder andere Bürger auch. Sie lehnen Total-Verbote ab. Naturschützer und Natursportler sollten gemeinsam die wirklichen Ursachen der Naturzerstörung bekämpfen«.

Den Bedarf, den Anspruch, die Qualität und die Bedeutung des Natursports formulierte der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Alpenvereins, Alfred Siegert, denn die Kletterer zählen heute zu den Hauptbetroffenen staatlicher Verbotspolitik.

Albin Zeitler von der Wildbiologischen Gesellschaft München stellte wissenschaftliche und praktische Methodik vor: »In einigen Projekten zeigt sich, wie eine konstruktive Kooperation zwischen Sportlern und Wildtierforschern aussehen kann. Nicht nur der Naturbedarf muß untersucht und vorgestellt werden, auch der Sportanspruch muß in den Untersuchungen zeitsynchron, räumlich und zeitlich konkret und differenziert untersucht und formuliert werden. So kann ein differenzierter Sportanspruch formuliert und mit einem vom Naturfachmann festgestellten Naturbedarf abgestimmt werden«.

So wenig Staat wie möglich

Über die Steuerungsmöglichkeiten der Natursportverbände, das zentrale Thema des Symposiums, referierte Peter Janssen: »Freiwilligkeit und persönliche Überzeugung - gefördert durch die Natursportverbände - sind die besten Garanten für naturschonende Sportausübung. Staatliches Reglement darf es nur unter besonderen Umständen geben, wenn die Freiwilligkeit nicht ausreicht (Subsidiaritätsprinzip). Auch die staatlichen Regeln sollten von den Verbänden der betroffenen Sportler

und NATUR

IDYLLISCHE Wasserlandschaft: Die „leisen" Kanusportler wollen sich nicht aus der Natur aussperren lassen

VORBILDLICH: Ein Kletterer klinkt sich in den eigens installierten Umlenkhaken ein, der ihn am Biotop vorbeilenkt

cks der Natursportler: einflußreiche iker vom „sanften Sport" überzeu-

Da es immer mehr potentielle ler auf Fluß und Wiese drängt, nen die Freiluftathleten Boden gut. ergrund: Etwa 20 Millionen Deut- treiben regelmäßig Sport unter m Himmel.

rbildlich hat der sonst so kantige ler da schon die Rolle des Integra- übernommen, pickt als Ökohilfs- mit Müllzange die Abfälle gedan- oser Wanderer an seinem Hausberg Oder er nutzt Beziehungen, indem Jmwelt- und Sportverbände zur ussion bei Umweltminister Töpfer

„In der Südpfalz scht perfekte Koope- n zwischen Natur- tz und Sport – das ist ı mein Wahlkreis", ieißler bei der ersten ıtlichen Kuratoriums- ng Ende April '94 in ıchen. Dort zeigten die Kontrahenten lich und freundlich, ı außer Absichtser- ungen kam wenig ande.

lbst der eher altbak- e Deutsche Sport- d bezieht entschlos- Stellung. „Natur- tler sind von Haus Naturschützer", so DSB-Sprecher Ha- Pieper, „kein Ka- e will schließlich einer Kloake fah-

schaftigen inzwischen einen Umweltbeauftragten. Olympische Komitees oder einzelne Vereine vergeben seit

üben sich die Veranstalter erfolgreich in Abfallvermeidung. Ehemals 43 Kubikmeter Müll wurden auf rund sie-

KURATORIUM SPORT UND NATUR

Gegründet: *16. 12. 92, München*
Mitglieder: *ca. 1,7 Mio.*
Angeschlossene Verbände: *Radfahrerbund, Triathlon Union, Alpenverein, Hängegleiterverband, Kanuverband, Ruderverband, IG Klettern, Die Naturfreunde, Gebirgs- und Wanderverein, Sporttaucher*
Vorstand: *Dr. Heiner Geißler, Dr. Willfried Penner (Justitiar SPD-Bundestagsfraktion), Jürgen Dittner (stellv. Bundesvorsitzender Fachbereich Sport), Peter Jansen (Vorsitzender Hängegleiterverband), Wolfgang Over (Generalsekretär Kanuverband), Ferdinand Tillmann (Vorsitzender Bundestag-Sportausschuß)*

INTERVIEW

„Wir sind keine Umweltteufel"

Heiner Geißler über Wege zu einem „sanften Sport"

FOCUS: Sehen Sie die Sportler als Opfer übertriebenen Naturschutzes?

Geißler: Wir Sportler sollen immer stärker reglementiert werden. Viele gutwillige Athleten fühlen sich inzwischen schon so ungerecht behandelt, daß sie dem Naturschutz verlorengehen. Sie werden zu Sündenböcken verteufelt – obwohl es doch andere sind, die unsere Umwelt zerstören.

FOCUS: Naturschützer galten als kompromißlos. Hat sich das verändert?

Geißler: Ich bin zuversichtlich. Mittlerweile sitzen in den Vorständen der Umweltverbände schon Vertreter von Sportklubs und umgekehrt. Ich bin sicher, daß es zu gemeinsamen Aktionen kommt. Natursportler würden sich nie gegen die Natur wenden und sich somit ins eigene Fleisch schneiden. Wir wollen den herrschenden Alternativ-Radikalismus überwinden.

FOCUS: Was können Sportler tun?

Geißler: Als Vorsitzender des Südpfälzer Gleitschirmfliegerclubs habe ich mit den Gemeinden Verträge geschlossen, die uns die Start- und Landeplätze zur Verfügung stellen. Wir verpflichten uns, den Ohrensberg sauber zu halten. Das ist ein sehr schöner Flugberg – an dem ich allerdings verunglückt bin –, der viele Wanderer anlockt. Wir leeren Abfalleimer und entsorgen Müll. Das beweist: Der wirksamste und kostengünstigste Umweltschutz erfolgt durch die Sportverbände selbst.

FOCUS: Wie sieht das aus?

Geißler: Typisches Beispiel ist Mountainbiking. Einige Biker heizen die Almwiesen runter und reißen die Grasnarben auf. Das ist ein Ärgernis, aber das kann man abstellen: Die Seilbahnbesitzer oder Gemeinden verbieten, daß Räder in Gondeln transportiert werden. Wer einen Berg raufgestrampelt ist, der rast nicht wie ein Idiot runter, macht die Flora kaputt und vertreibt Tiere.

SEINE LEIDENSCHAFT sind die Berge: Extremsportler H. Geißler

FOCUS: Wer soll das korrekte Verhalten der Sportler überwachen?

Geißler: Umweltschutzaufgaben könnte man Bauern übertragen, das würde auch das Subventionsproblem entschärfen. Kontrollen an Kletterfelsen sollen die Verbände regeln, wie es bei den Fliegern die Flugbeauftragten machen – damit nicht ein Polizist ständig in dem Gebiet herumrast und mit Jeep oder Motorrad die Luft versaut.

FOCUS: Wie sieht der idealtypische Natursport aus?

Geißler: Schachspielen im Wald zählt nicht dazu. Für mich ist es Natursport, wenn man mit einer umweltneutralen Ausrüstung ins Freie geht. Deswegen können Motorsportler niemals Mitglied im Kuratorium werden.

FOCUS: Wie geht es Ihnen eigentlich gesundheitlich?

Geißler: Mir geht es wieder sehr gut. Ich mache jeden zweiten Tag meine acht Kilometer Waldlauf – bergauf wohlgemerkt – und bereite mich damit aufs Skibergsteigen vor. ■

INTERVIEW: UTE WITT

Fotos: C. Lamboley/Vandystadt/Focus, M. Wolf/Visum, M. Ebner

Aus FOCUS Nr.22/94

SPORT und NATUR

Peter Janssen referiert

Bundespolitiker am Vorstandstisch

mitentwickelt, mitentschieden und durchgeführt werden«.

Das Beispiel des neuen Luftrechts, das die Zulassung der Fluggelände auf den DHV überträgt, erregte Aufsehen. Die in einigen Bundesländern verbotsgeplagten Kletterer dürften dann auf ausgewogene Lösungen hoffen, der Staat könnte sich in dieser Zeit der leeren Kassen aus einer teuren Aufgabe zurückziehen und dem Naturschutz würde auf praxisnahe Weise und mit erhöhter Akzeptanz Geltung verschafft. Jedenfalls sagte Dr. Wiest vom Bayerischen Umweltministerium, daß sein Ministerium die Beauftragung des DHV sehr interessiert beobachte und im Erfolgsfall sich dieses Modell auch für andere Bereiche vorstellen könne.

Und die MÜNCHNER ERKLÄRUNG? - Sie bestand den Härtetest der Diskussionen im Plenum und in den Arbeitsgruppen. Sie ist jetzt die Basis für das Aufeinanderzugehen der verschiedenen Gruppen, die am Symposium teilgenommen haben. - Ist ein Ende der »Eiszeit« in Sicht?

Peter Rauchenecker

MÜNCHNER ERKLÄRUNG

des Kuratoriums Sport und Natur

1. Wie jede Pflanze und wie jedes Tier gehört auch der Mensch zur Natur. Das Zukunftsinteresse des Menschen verlangt es, die Schöpfung zu bewahren. Es darf keinen dauerhaften Konflikt zwischen der Naturnutzung durch den Menschen einerseits und der Natur andererseits geben. Eine Form der Naturnutzung - keinesfall die bedeutsamste - ist der Natursport

2. Die Belastung der Natur wird immer größer. Dies hat vor allem wirtschaftliche Gründe. Aber auch die Naturnutzung in der Freizeit hat zugenommen und ist jahreszeitlich unabhängiger geworden.

3. Naturschutz und Sport in der Natur sind einander ergänzende, unverzichtbare gesellschaftspolitische Ziele. Radikale Entweder-Oder-Positionen sind hier genauso verfehlt wie in anderen menschlichen Bereichen. Natursportler brauchen die Natur wie der Turner die Halle und der Fußballspieler den Platz. Sie wollen keine »Duldung«, sondern haben ein Recht auf Sportausübung wie jeder andere Bürger auch. Die Natursportler müssen allerdings wissen, daß sie mit der Natur nicht rücksichtslos, sondern schonend umgehen, sie lehnen jedoch Totalverbote ab.

Verbote gegen einzelne Natursportarten, z. B. Sperrung von Kletterfelsen und Gewässern, Entzug von Startgenehmigungen für Drachenflieger, Sperrung der Forstwege für Radfahrer oder gar Betretungsverbote der Wälder, entlasten die Natur nicht nennenswert. Sie bewirken aber, daß gutwillige Menschen sich ungerecht behandelt und ausgegrenzt fühlen und dem Naturschutz als Befürworter verloren gehen. Sie sehen sich oft auch geopfert als Alibi für die Versäumnisse gegenüber den wirklichen Ursachen der Naturzerstörung.

Auch unter den Natursportlern gibt es einzelne schwarze Schafe. Die übergroße Mehrheit der Natursportler verhält sich der Natur gegenüber jedoch rücksichtsvoll, verantwortungsbewußt und vernünftig. Schikanen von Behörden und Organisationen haben sie nicht verdient.

4. Naturschützer und Natursportler müssen zusammenstehen, wenn sie etwas erreichen und diese Ursachen gemeinsam bekämpfen wollen, nämlich: Ausrottung wildlebender Tiere, Monokulturen, Agrarfabriken, Einsatz von Pestiziden, Überdüngung, Kahlschläge, Entwässerungen, Überfischung, CO2- und FCKW-Emissionen, Ausbeutung und Armut, Überbevölkerung, genetische Uniformität von Sorten und Arten und die damit verbundene Abhängigkeit von Chemikalien. Sie sind - um einige wichtige zu nennen - die lebensgefährlichen Bedrohungen der Artenvielfalt und des ökologischen Gleichgewichts. Überdies gibt es Widersprüche und Willkür. Im Vergleich zu diesen massiven Eingriffen, verursacht durch Politik und mächtige Interessengruppen, sind systematische Einschränkungen des Natursports, z. B. Flug-, Kletter- und Waldbetretungsverbote sowie Gewässersperrungen, völlig überzogen und unverhältnismäßig. Viele empfinden es als grotesk, daß Verbote dieser Art gerade in solchen Regionen ausgesprochen werden, in denen sich riesige Autoschlangen bewegen.

5. Wenn der Sinn für Naturschutz weiter gestärkt werden soll, dann müssen die Menschen die Natur in ihrer Vielfalt und Schönheit auch in der Zukunft erleben können. Aussperrung des Menschen von der Natur schadet dem Naturschutz.

Naturschutz aus Überzeugung ist besser und wirksamer alsZwangsmaßnahmen und Verbote, die in der Praxis ohnehin kaum durchgesetzt werden können.

6. Natursport und Naturschutz müssen auch künftig vereinbar sein. Dazu kann es auch erforderlich sein, die Sportausübung zu steuern. Die Einschränkung des Rechts auf Ausübung des Sports in der freien Natur muß sich nach rechtsstaatlichen Prinzipien orientieren:

- Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit muß gewahrt sein.
- Die Maßnahmen im Interesse des Naturschutzes dürfen nicht mehr als nötig das Recht auf freie Sportausübung in der Natur einschränken: Es gilt das Übermaßverbot.
- Die Maßnahmen müssen geeignet sein, den Naturschutzzweck zu erreichen: Sonst werden sie als Alibimaßnahmen mißachtet.
- Vergleichbare Sachverhalte müssen gleich beurteilt werden, unabhängig von Sportarten und Regionen. Unterschiedliche Sachverhalte müssen differenziert bewertet werden.
- Die Maßnahmen müssen den Vertrauensschutz gewährleisten.
- Die Maßnahmen dürfen keinen Verdrängungseffekt in andere Regionen auslösen und dort zur Überlastung führen.
- Die Maßnahmen müssen verständlich sein und alle erreichen, denn nur so können sich die Menschen an ihnen orientieren.
- Die Maßnahmen müssen sozial sein, die Sportausübung darf nicht durch hohe Kosten zum Privileg werden.

7. Die Steuerung der Naturnutzung durch freiwillige Maßnahmen der Natursportverbände wahrt die Freiheitsrechte des einzelnen Sportlers. Solche Maßnahmen reichen von Informationen und Ausbildung über ökonomische Anreize bis zu Infrastrukturmaßnahmen wie Parkplatz- und Wegeangebote. Der einzelne Sportler nimmt sie aus persönlicher Überzeugung an, sie sind deshalb der beste Garant für naturschonende Sportausübung. Diese Steuerung durch Sportverbände ist um so wirksamer, je höher der Mitgliederanteil an den Naturnutzern ist (»Organisationsgrad«).

8. Nur soweit die freiwilligen Maßnahmen unzureichend sind, darf die Sportausübung durch Reglementierung gesteuert werden (Subsidiaritätsprinzip). Auch in diesem Bereich sollten die staatlichen Regeln soweit als möglich von den Verbänden der betroffenen Sportler durchgeführt werden, um ein Höchstmaß an Praxisnähe und Akzeptanz zu erreichen. Öffentliche Aufgaben können auch durch private erfüllt werden, ohne daß diese Aufgaben zu Privatangelegenheiten werden. Bürokratische Reglementierung ist die teuerste, konfliktreichste »letzte Lösung«.

9. Der Trend zur kommerziellen »Freizeitindustrie« hat auch die Natursportarten erfaßt. Gewerbliche Sportschulen, Reiseveranstalter, Sportgerätevermieter können einen Massenbetrieb auslösen, der dort die Natur überlastet. Lösungen sind für die einzelnen Sportarten notwendig. Sie können von Selbstbeschränkungsmaßnahmen bis zur Erlaubnispflicht für kommerzielle Naturnutzer reichen.

10. Die Wirksamkeit aller Maßnahmen wird wesentlich erhöht, wenn die Betroffenen frühzeitig mitwirken können. Das Kuratorium Sport und Natur fordert deshalb, die Natursportverbände an staatlicher Planung und Entscheidung zu beteiligen. Der Natursport muß als Träger öffentlicher Belange gesetzlich anerkannt werden. Der Beteiligungsanspruch nach Bundesnaturschutzgesetz ist auf Natursportverbände zu erweitern. ◁

Lieber freiwillige Selbstkontrolle als Verbote

Immer mehr Biker und Paraglider suchen den Dialog mit Naturschützern und Behörden

Beate und Stefan haben sich mit ihren Mountainbikes den Berg hinaufgekämpft. Für die Abfahrt suchen sie sich die ostseitige Route aus, um den Touristenmassen zu entgehen, die entlang des Lifts ins Tal wandern. Doch der ehemals steinige Weg ist kaum wiederzuerkennen. Plattgewalzt von gerodeten Baumstämmen liegt dort eine Spur aus Dreck, Schlamm und Erde vor ihnen, die kaum zu befahren ist. Hinter der ersten Kurve stellen sich den beiden unvermittelt zwei aufgebrachte Bauern in den Weg, drohen mit Fäsuten und beschimpfen die Biker, schuld zu sein, am katastrophalen Zustand der Straße. Als Beate und Stefan drei Wochen später wieder am Berg sind, steht dort ein Verbotsschild.

Ähnlich wie den beiden Bikern ergeht es immer mehr Kletterern, Gleitschirmfliegern, Kanuten und anderen Natursportlern. Behörden und Naturschützer haben in ihnen die Schuldigen für Umwelt- und Landschaftszerstörung ausgemacht. Folge des vermeintlichen Konflikts zwischen Naturschützern und Naturnützern sind Zugangsbeschränkungen oder Sperrungen vieler Erholungsgebiete. An Felsen, Wegen, Bächen und Landeplätzen gebieten immer häufiger Schilder den Naturfreunden Einhalt. Doch gegen diese Einschränkungen wollen sich die Beschuldigten nun verstärkt zur Wehr setzen. Im Dezember 1992 gründeten der Deutsche Alpenverein (DAV), der Deutsche Hängegleitverband (DHV) und acht weitere Verbände das „Kuratorium Sport und Natur". Neben den Natursportverbänden mit mehr als 1,6 Millionen Mitgliedern, gehören diesem Gremium prominente Vertreter wie der CDU-Politiker Heiner Geißler oder der SPD-Bundestagsabgeordnete Wilfried Penner an.

Sie fordern mehr Mitspracherecht bei Entscheidungen, die den Naturschutz betreffen, versuchen Verbote zu verhindern und suchen den Dialog mit Naturschützern, Behörden und Ministerien. „Wir wollen uns nicht länger geopfert sehen", so begründete Heiner Geißler das Engagement des Kuratoriums, „als Alibi für die Versäumnisse gegenüber den wirklichen Ursachen der Naturzerstörung." Natürlich gebe es auch unter den Sportlern „schwarze Schafe". Doch „die Mehrheit der Natursportler verhält sich der Natur gegenüber rücksichtsvoll und verantwortungsbewußt". Davon ist das Kuratorium überzeugt. Auf dem Symposium „Sport – ein Partner der Natur" Ende April in München betonte Geißler als Vorsitzender des Kuratoriums, daß Naturschutz und Sport in der Natur einander ergänzen müßten. Dazu könne es auch erfolgreich sein, die Sportausübung in der Natur zu steuern.

Als großes Problem bezeichnete Heiner Geißler die kommerzielle Freizeitindustrie. Gewerbliche Sportschulen, Reiseveranstalter und Sportgerätevermieter „können einen Massenbetrieb auslösen", der in den Erholungsgebieten die Natur überlastet. „Beispielsweise", so der Vorsitzende, „könnte man im Karwendel eine ‚Fußgängerzone' einrichten, in der nur noch Elektrobusse, Radler und Fußgänger verkehren." So bleibe das Gebiet zugänglich, aber nur mit ökologisch einwandfreien Hilfsmitteln. „Radikale Entweder-Oder-Lösung" seien hierfür allerdings nicht geeignet.

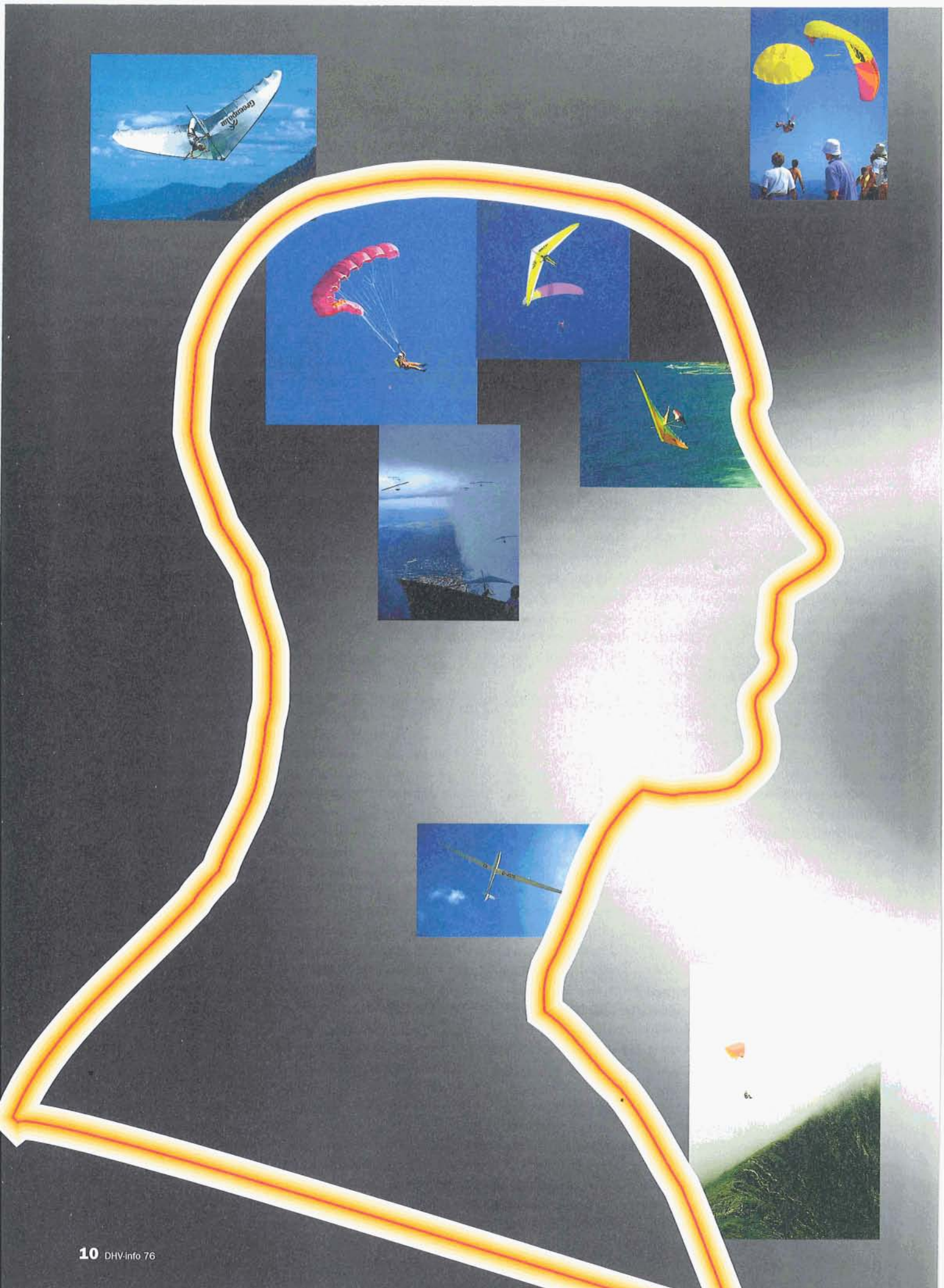
Daß staatliche Maßnahmen oft überzogen sind, „weil sie im Freizeitbereich eine starke Abneigung der Betroffenen auslösen", davon ist auch Peter Janssen, Vorsitzender des DHV, überzeugt. Er hält es für sinnvoll, staatliche Aufgaben den Verbänden zu übertragen, da die Akzeptanz von Maßnahmen der Verbände ohnehin höher sei, als die von Verbotsschildern. Als positives Beispiel führte er den eigenen Verband an, der – beauftragt vom Bundesminister für Verkehr – etwa für die Genehmigung eines Fluggeländes zuständig ist. Und Heiner Geißler bestätigte: „Ich lasse mir lieber vom Verband sagen, daß eine Route gesperrt ist, als von irgend einem Oberinspektor, der keine Ahnung vom Klettern hat."

Janssen bezeichnete es als Aufgabe der Verbände, die Mitglieder „durch Überzeugungsarbeit freiwillig zum Naturschutz zu bewegen". Letztlich sei das auch für den Staat billiger. Dieser Ansicht ist auch Geißler: „Die historische Wirklichkeit hat bewiesen: Je mehr wir verbieten, desto teurer wird die Sache. Das macht die Eigeninitiative kaputt. Demokratie ist vernünftiger und eine freie Gesellschaft ist immer noch die ökonomischste."

INGRID BÖCK

Verantwortlich: Sabine Reuter

Aus SÜDDEUTSCHE ZEITUNG vom 20.5.94



Dem aufmerksamen Beobachter fällt an Drachen- und Gleitschirmstartplätzen immer wieder auf, wie schweißnaß die Händen mancher Piloten sein müssen, so oft werden sie abgewischt. Alle fünf Minuten verschwindet einer hinter dem nächsten Busch, obwohl die meisten noch zu jung sind, um ernsthafte Blasenstörungen zu haben. Sollten die »Herren der Lüfte« vielleicht Angst haben? Wenn man sie abends am Stammtisch reden hört, gibt es diesen Begriff im Sprachschatz eines Fliegers nicht. Wir haben nun mehrere recht erfolgreiche Drachen- und Gleitschirmpiloten danach gefragt. Beim aufmerksamen Lesen ihrer Antworten wird hoffentlich manchem auffallen, daß Angst zu haben keine Schande ist. Wichtig ist die richtige Reaktion darauf.

ANGST

Unsere drei Fragen:

Hast Du Angst beim Fliegen?

Wenn ja, warum?

Was tust Du dagegen?

Ernst Strobl

Foto: Wolfang Gerbesen

Ob ich beim Fliegen Angst habe, hängt von den Flugbedingungen ab. Für mich macht es einen großen Unterschied, ob ich frei- oder wettkampfffliege. Eigentlich halte ich Angst für ein sehr sinnvolles Gefühl, das ich nicht negativ sehe, da es ja ein Schutzmechanismus des Körpers ist (Adrenalinausschüttung und die damit verbundenen Reaktionen des Organismus), um Gefahren rechtzeitig entgehen zu können. Natürlich ist Übermaß an Angst von Nachteil, die positiven Reaktionen bleiben aus und es kann Passivität, ja sogar Apathie entstehen. Soweit darf es natürlich nie kommen. Es gilt also Situationen, die Angst beim Fliegen erzeugen können, wie z.B. schlechte körperliche Verfassung, unklare Wetterverhältnisse und vor allem ungenügende Schirmbeherrschung - und somit mangelndes Vertrauen in Gerät und eigenes Können - zu vermeiden.

Letzteres ist für mich auch aus beruflichen Gründen selbstverständlich. Bei meinen ständigen Testflügen muß ich absichtlich Gefahrensituationen herbeiführen und bewältigen. Dadurch, und mit häufigen Schirmübungen am Boden, habe ich ein sehr großes Selbstvertrauen in mein technisches Können und meine Reaktionsfähigkeit entwickelt. Wenn ich zudem beim Freifliegen Wetterbedingungen, Flugroute und Startzeitpunkt frei auswählen kann, entscheide ich mich, je nach Lust und Laune, meiner Tagesform entsprechend für die optimalen Bedingungen und vermeide so jegliches Angstgefühl.

Anders ist es beim Wettkampf. Wegen unverständlicher Tasks (Bojen im Lee, schlechte Wetterverhältnisse), welche wohl aus kommerziellen Gründen, Profitgier oder auch Profilierungssucht von manchen Veranstaltern hingenommen werden, sind dort leider oft zweifelhafte Bedingungen vorgegeben. In solchen Situationen kommt es dann vor, daß ich mit einer Angst fliege, die mich normalerweise vom Starten abhalten würde. Wenn ich mir jedoch Ziele gesteckt habe und diese im Wettkampf in greifbarer Nähe scheinen, gehe ich gezwungenermaßen Risiken ein, von denen ich weiß, daß sie lebensgefährlich werden können.

Durch mentales Training habe ich gelernt, meine Angst in solchen Situationen zu kontrollieren. Ich meine damit, daß ich mich nicht von ihr blockieren lasse, sondern sie vielmehr als »Partner« sehe, der mir zu maximaler Konzentrations- und Reaktionsfähigkeit verhilft. Der Gedanke an meine Schirmbeherrschung und das Vertrauen in mein Gerät geben mir letztendlich das nötige Selbstvertrauen, um der Gefahr ins Auge zu sehen und mich der Herausforderung zu stellen.

Der Gleitschirmflieger Ernst Strobl ist amtierender Vizeweltmeister und Europameister.

Bob Baier

Wenn ich mich an die Anfangszeit meiner Fliegerei zurückerinnere, war mein größtes Problem die Angst vor der Höhe. Ich fühlte mich wohler, je näher ich am Hang flog, obwohl es ja eigentlich gefährlicher war. Dabei spielte es keine Rolle, wie hoch ich dabei über dem Talgrund war, aber es mußte am Hang sein. Es war wohl so, daß wenn ich den Bezug zum Boden verlor, eine gewisse Angst vor dem freien Luftraum in mir aufkam. Ich glaube, daß diese Angst sogar normal ist, denn verschiedenen Piloten erging es ähnlich.

Im Laufe der Anfangsjahre verlor ich diese Angst immer mehr. Dabei war ein Faktor das viele und regelmäßige Fliegen, zum anderen half mir das Schauen in den Horizont, das heißt, nicht nur nach unten schauen, sondern in Flugrichtung voraus. Heute habe ich damit keine Probleme mehr, eher umgekehrt: Ich bin nicht mehr so scharf darauf, nah am Hang zu fliegen, sondern schaue, daß ich genügend Sicherheitsabstand habe. Je höher und je mehr Luft unter mir ist, desto lieber ist es mir. Ich hoffe, diese Erfahrung hilft dem einen oder anderen, dem es in der Anfangszeit ähnlich geht.

Bob Baier ist viermaliger Deutscher Meister im Drachenfliegen.

Foto: Klaus Tänzler

Foto: Klaus Tänzler

Corinna Schwiegershausen

Ich habe in einem Alter mit der Fliegerei begonnen, in dem man sich gemeinhin für unsterblich hält, also war Angst lange Zeit kein Thema für mich. Obwohl ich seit dem ersten Tag Unfälle anderer miterlebt hatte, sah ich mich selbst nie in Gefahr und fühlte mich nirgends wohler als in der Luft. Erst als es bei mir zweimal kräftig schepperte - der Baum war nicht genug, es mußte schon ein Krankenhausaufenthalt sein -, kamen mir Zweifel an meiner Einstellung zum kalkulierbaren Risiko. Auf einmal spürte ich Aufregung, hatte Herzklopfen vor jedem Start und mußte unablässig an die Landung denken. Entsprechend kurz und verkrampft waren die folgenden Flüge, hinweg alle Leichtigkeit, zum Glück auch die Leichtsinnigkeit. Ich begann jetzt, alles viel bewußter wahrzunehmen und erkannte die Gründe meiner Angst.

Mir war einiges außer Kontrolle geraten, weil ich zu schnell zu viel wollte und das Fliegen für mich oft nur Spielerei war. Die Lösung hieß also - back to the roots. Ich stieg wieder auf meinen alten Drachen um und flog zunächst nur in den mir vertrauten Gebieten bei angenehmsten Bedingungen. Das waren vorzugsweise große, hindernisfreie Felder auf einer langen Strecke, z.B. wie im Pinzgau. Mir war außerdem bewußt, daß es noch sehr viel zu lernen gab, daß die schöne Theorie nur selten praktische Erfahrung aufwiegen kann. Deshalb war es für mich eine Hilfe, oft mit erfahrenen Piloten unterwegs zu sein. Man lernt so nicht nur schneller, sondern fühlt sich auch sicherer.

Mittlerweile kann ich meine Fähigkeiten realistisch einschätzen und weiß, wo meine Grenzen liegen. Die Angst, ein Gefühl, das oft mit Verkrampfung einhergeht und sich zumeist negativ auswirkt, hat sich bei mir gewandelt in Respekt. Auch wenn ich nicht gerade als übervorsichtige Pilotin gelte, habe ich inzwischen einen geschulten Blick für mögliche Gefahren entwickelt. Ich denke, wenn man aufmerksam so viele Informationen wie möglich wahrnimmt - dazu gehören auch die eigenen Empfindungen - und nichts verdrängt, läßt sich jede Angst auf ein gesundes Maß an Vorsicht reduzieren.

Corinna Schwiegershausen ist Deutsche Meisterin im Drachenfliegen und Gewinnerin der Damenwertung im Streckenflugpokal '93.

Bernd Koller

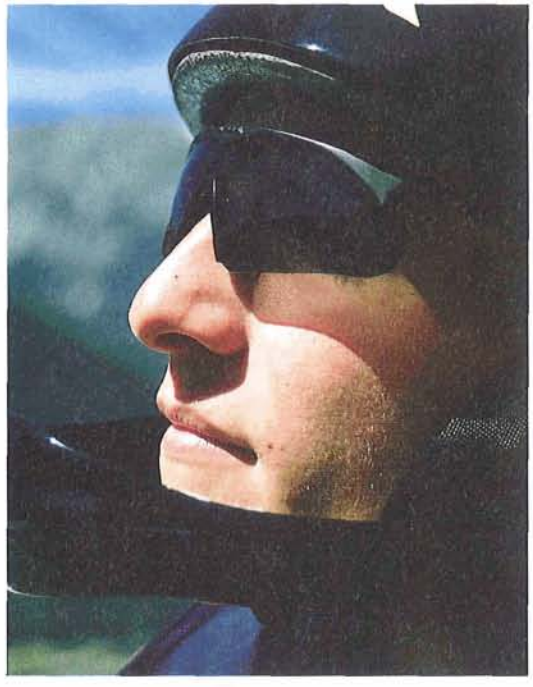


Foto: Wolfgang Gerlesen

Ich habe manchmal Angst vorm Fliegen, vor allem im Verkehrsflugzeug oder als »Tandem-Opfer« (Passagier), also eigentlich immer, wenn ich nicht selbst entscheiden kann wann und wo ich fliege.

Eine andere Art von Angst habe ich manchmal auf Wettbewerben: Es besteht dort die Möglichkeit, daß Aufgaben gestellt werden, auch wenn für meinen Geschmack die Wetterbedingungen nicht gerade ermunternd sind. Dann sieht meine Taktik so aus, daß ich erst andere Piloten starten lasse und mir bei denen anschaue, was in der Luft so los ist. Danach entscheide ich, ob ich gar nicht erst starte, oder die Bedingungen nur falsch eingeschätzt habe. Während des Fluges habe ich selten Angst, da ich versuche, alle ungewissen Faktoren (Wetter, Leegebiete usw.) im Vorfeld eines Fluges ab-

zuklären. Somit kann ich mich während des Fluges auf andere Dinge konzentrieren und brauche diese Risikofaktoren im Flug ggf. nur noch aktualisieren. Konkret bedeutet das, daß z.B. Leegebiete mit unvorhersehbaren Turbulenzen in meiner Flugplanung so oft wie möglich umgangen werden.
Sollte es dennoch zu solch einer Situation kommen, fühle ich mich umso sicherer, je genauer ich das Verhalten meines Schirmes kenne. Das seinem Können entsprechende Gerät sollte für jeden Flieger eine Selbstverständlichkeit sein. Falls ich in so eine Situation komme, äußert sich das bei mir, indem ich bestimmte Muskelpartien anspanne (meistens die Beine und den Bauch) und meine ansonst normale Atmung ändert sich in Pressatmung. Abhilfe schaffe ich durch gezieltes Entspannen der betroffenen Muskelgruppe (klappt mit Übung in den unmöglichsten Situationen!) und wegen der Atmung fliege ich meist mit einer Packung Kaugummi im Gurtzeug.

Berni Koller ist Deutscher Meister '93 im Gleitschirmfliegen.

Barbara Lacrouts

Ich gebe es zwar nur ungern zu, aber ich habe Angst. Nicht vorm Fliegen selber, da habe ich überhaupt keine Angst, sonst würde ich es ja nicht tun. Äußere Umstände führen bei mir allerdings schon zu Angst, wobei ich das Wort »Angst« eigentlich in »Selbsterhaltungstrieb« umtaufen würde. Was mir auffällt, je länger ich diesen Sport nun betreibe, desto stärker wird dieser Trieb. Kurz nach meiner A-Schein-Prüfung 1988 dachte ich wirklich ab und zu, unsterblich zu sein. Ich flog bei widrigen Wind- und Wetterverhältnissen und in Gegenden, wo es mir heute die Haare zu Berge stellt. Aber das ist wie bei kleinen Kindern, muß seine Erfahrungen sammeln. Natürlich kann das beim Fliegen sehr ungesund sein.
Die meiste Angst bereitet mir die Wettkampffliegerei. Aggressive, übermotivierte Piloten, die ohne Rücksicht auf Verluste sich durchs Rennen kämpfen. Das ganze dann noch gut gemischt mit Flugaufgaben, daß es mir beim Studieren der Karte und beim Abchecken des Windes und der Wetterlage schon vor dem Start graust. Vielleicht während des Fluges Hammer-Lees oder Mörder-Talwinde, in denen mein armer Schirm ständig droht, sich unfreiwillig seines Staudrucks zu entledigen. Und als kleinen Mutmacher dann noch Hilferufe über Funk von gecrashten oder auf Bäumen gelandeten Mitstreitern. Einfach toll. Das sollte natürlich nichts gegen den Wettkampf sein. Wir brauchen Wettkämpfe und Wettkämpfer, bloß ich bin anscheinend keiner. Die Konsequenz, die ich aus meiner größten Angst gezogen habe ist, ich habe die Wettbewerbsfliegerei aufgehört.
An schönen Tagen versuche ich mit meinen Fliegerfreunden

Foto: Hans Lex

auf Strecke zu gehen und freue mich auch ohne Meistertitel über jeden geflogenen Kilometer. Was für mich auch die Regel Nummer 1 ist, ich fliege nur ein Gerät, dem ich vertraue und mit dem ich auch zurecht komme.

Die Gleitschirmfliegerin Babsi Lacrouts ist Europameisterin und war deutsche Meisterin.

Christof Kratzner

Als ausgesprochener Viel-Flieger, der ich bin, ärgert es mich jedesmal, wenn ich mich selber wieder in irgendeine mißliche Lage hineinmanövriert habe, in der ich Angst habe. Dabei ist das Risiko beim Fliegen kalkulierbar, d.h., wir haben es selbst in der Hand, wie oft wir in eine solche Lage geraten. Es setzt voraus, daß wir unsere Limits kennen und Bedingungen richtig einschätzen können. Wer am Start steht und Angst hat, weil er sich nicht sicher ist, ob er bei diesen Bedingungen wirklich abheben wird, sollte auf jeden Fall nochmal einen Schritt zurückgehen und sich ein klares Bild der Verhältnisse machen. Ich habe soviele Fehlstarts bei nicht optimalen Bedingungen gesehen, nur weil die Piloten irgendwann ihre Angst übergangen haben, nach dem Motto »Augen zu und durch« und dann einen derart schlechten Start hingelegt haben, daß sie auch bei hervorragenden Bedingungen niemals in die Luft gekommen wären. Auch sollte man sich durch wartende Piloten nicht drängeln lassen, wenn man sich selbst noch nicht sicher ist, sondern man sollte die Drängler dann lieber vorlassen und froh darüber sein, daß man sich nochmal einen Start anschauen kann, um sich wiederum ein klares Bild zu verschaffen. Noch sind wir ja am Boden und in der Luft läßt sich dann nicht mehr so leicht anhalten. Wer Zweifel hat und sie nicht aus dem Weg räumen kann, sollte auf keinen Fall starten.

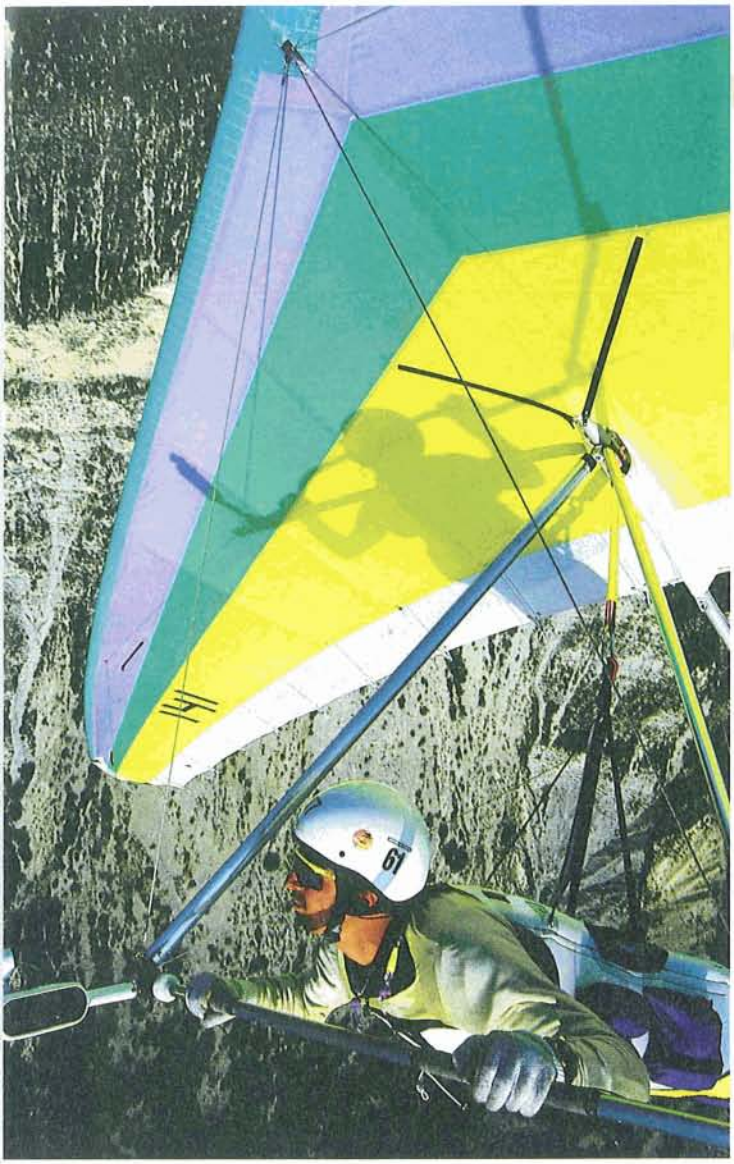


Foto: Christof Kratzner

Wovor man als Drachenflieger sicher das eine oder andere Mal Angst hat, ist ein Überschlag. Ein Tuck oder ein seitlicher Überschlag ist bei entsprechender Turbulenz auch mit einem geprüften Gerät möglich, derart turbulente Verhältnisse kann man jedoch meist deutlich erkennen und ihnen aus dem Weg gehen. In 13 Jahren Drachenfliegen bin ich selber nur einmal im Segel gelegen, was jedoch nicht an den Bedingungen lag, sondern an einem mißlungenen Flugmanöver. Da ein Gleitschirm prinzipiell weniger Turbulenzen einstecken kann als ein Drachen und auch bei starkem Wind nicht mehr soviel Spielraum bleibt, muß man gerade hier in Bezug auf die Wetterbedingungen noch kritischer sein.

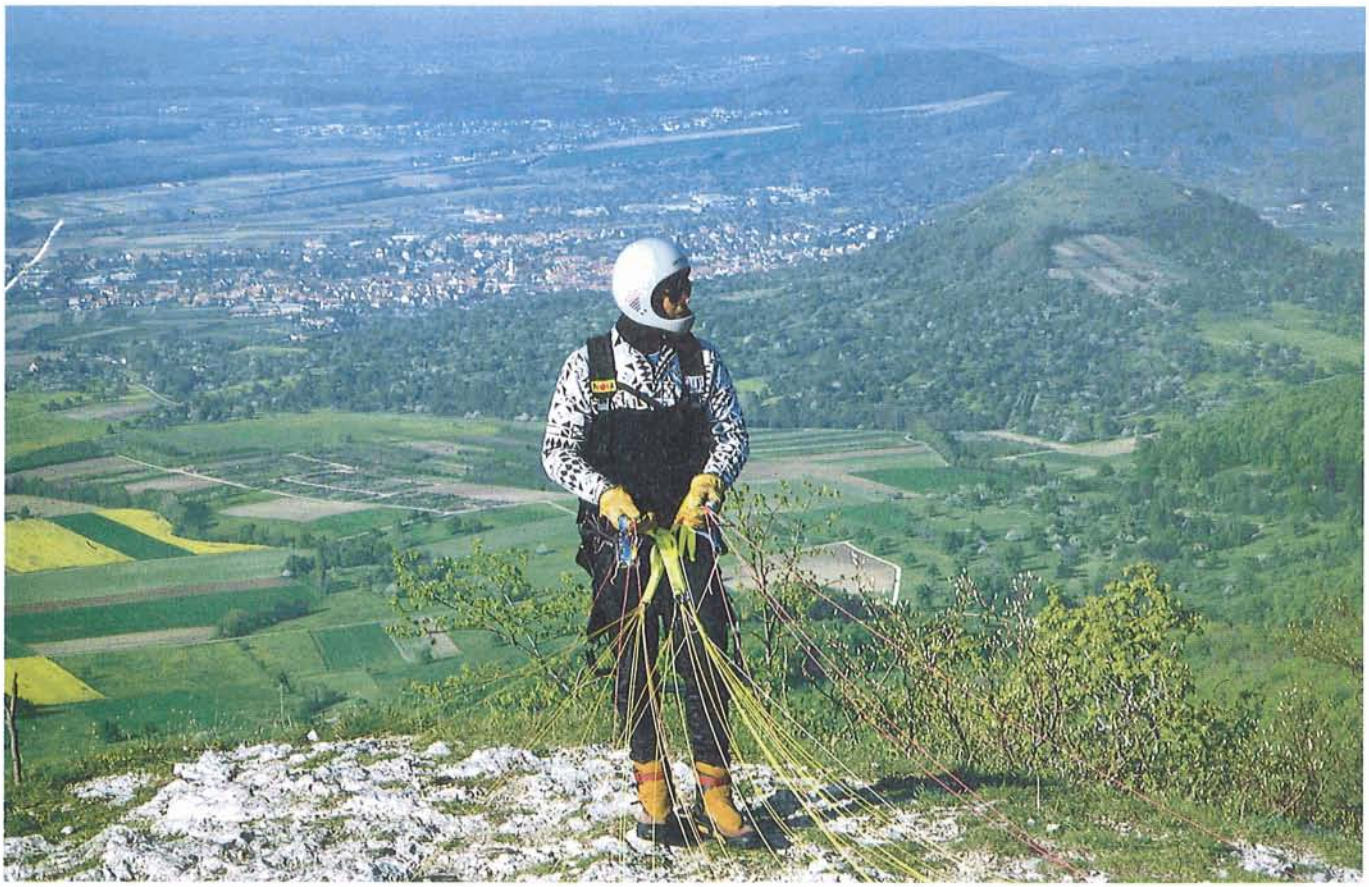
Der Drachenflieger Christoph Kratzner ist DHV-Testpilot und erfolgreicher Wettkampfflieger.

Foto: Ingrid Bück

Harry Buntz

Angst entsteht meiner Meinung nach durch Unsicherheit in Situationen, die man nicht oder nur schlecht einschätzen kann. Solche Situationen zu meiden, hilft Angst zu umgehen. Fliegen erfordert sehr viel Umsicht. Es beginnt damit, das eigene Können richtig einzuschätzen, das richtige Gerät zu wählen, das Equipment gebrauchs- und funktionsfähig zu halten, sich ein Gelände auszusuchen, das dem Können angepaßt ist und bei Bedingungen zu fliegen, die man auch beherrschen kann; detaillierte Wetterinformationen einzuholen, geistig und körperlich fit zu sein, Wind- und Wetterentwicklung zu verfolgen und die Umgebung zu beobachten: Wellen auf Wasseroberflächen beobachten - Rauchfahnen beachten - Fahnen in Tälern oder auf Berghütten anschauen - Baumbewegungen deuten - Wolkenentwicklung und den Thermikverlauf (Steigwerte) verfolgen.
Ich persönlich gehe nicht zum Fliegen, um abzuschalten, sondern um möglichst viel wahrzunehmen und dies fliegerisch umzusetzen. Durch diese Vorbereitungen vermeidet man Angstzustände. Man kann aber trotz bester Vorbereitungen in Situationen geraten in denen man Angst bewältigen muß; in einem solchen Fall die Angst nicht unterdrücken! Es empfiehlt sich, erst kräftig durchzuatmen und rasch und zielsicher zu entscheiden; möglicherweise einfach landen. Nicht gegen Natur und Wetter antreten, sondern sie für sich nützlich machen. Und wichtig - viel Spaß beim Fliegen haben!

Harry Buntz fliegt Gleitschirm und Drachen, ist DHV-Testpilot und erfolgreicher Wettbewerbspilot.



Wolfgang Frenzel

Wenn hier vom Begriff Angst die Rede sein soll, muß man dieses Gefühlserlebnis zuerst einmal eingrenzen, damit man von der gleichen Sache spricht. Wenn ich mich nämlich mit anderen Piloten über Situationen unterhalte, die unangenehm oder bedrohlich waren, ist oft von »Schiss haben«, »Streß« oder manchmal auch von »Angst« die Rede. Ich habe Angst, wenn ich mich in einer Situation befinde oder auch hineindenke, die mich in irgendeiner Art bedroht und die ich momentan nicht unter meine Kontrolle bekomme, die sich aber ohne meine Fähigkeit zum Eingreifen zu einer noch größeren Gefahr für mich oder andere entwickeln kann. Angst ist für mich daher eine Graustufe in der Skala der Negativempfindungen neben anderen Begriffen wie Streß, Zweifel, Furcht, Panik.

Da ich in fliegerischer Hinsicht ein Feigling bin und mich lieber auf der positiven Seite der Erlebnisskala bewege, versuche ich, Situationen, die für den Gleitschirmflieger ein Sicherheitsrisiko darstellen, zu erkennen und entsprechend zu beurteilen. Die größte Gefahr geht meiner Meinung nach davon aus, daß der Pilot/die Pilotin das Wetter falsch einschätzt. Auch ich neige dazu, im Wettkampf oder bei Streckenflügen näher an meine Schmerzgrenze zu gehen. »Föhnig« wird begrifflich dann zu einer »deutlichen Südströmung« und der Gedanke, wieder ins Tal runterzufahren, weicht dem Blick rauf zur außergewöhnlich hohen Basis. Genau diese Situation brachte mich vergangenen Sommer im Hochgebirge in Schwierigkeiten. Der Südwind nahm im Verlauf eines Fluges unvermittelt so stark zu, daß ich 500 m über dem Relief vollständig gegen den Wind drehen mußte, der im rechten Winkel zur Flugroute anstand, um nicht in zerklüftetes Gletscher- und Moränengebiet abgetrieben zu werden. Gleichzeitig nahm das Steigen kräftig zu. Trotz angelegtem Außenflügel und getretenem Beschleuniger stand ich längere Zeit in allen Richtungen fixiert an der Stelle. Meine Möglichkeiten, die Situation für mich positiv zu beeinflussen, waren erschöpft. Alle sonstigen Aktionen waren mit großen Fragezeichen behaftet. Wie weit werde ich versetzt, wenn ich abspirale, wie weit dagegen im B-Stall? Läßt der Wind weiter unten tatsächlich nach? Komme ich vielleicht mit der momentanen Höhe und mit dem Wind über die nördlich gelegene Parallelkette ins nächste Tal? - Angst kam hoch: vor der nächsten Ablösung, vor den Leerotoren da unten, vor gebrochenen Knochen, vor der Notwendigkeit einer Bergrettungsaktion.

Solche Situationen sind zum Glück sehr selten. Ich habe mir bei der Fliegerei bisher nicht ernsthaft wehgetan und im Laufe der Zeit zu einem positiven Grundgefühl ein individuelles Sicherheitsempfinden dazuentwickelt. Ich glaube, deswegen wird es mir in einem ruppigeren Leebart zwar schon mal etwas warm, aber mit Angst hat dieses Gefühl nichts zu tun.

Wolfgang Frenzel hat den Gleitschirm-Streckenflugpokal '93 gewonnen.

Jo Bathmann

Bevor wir über Angst sprechen, müssen wir eine Begriffsbestimmung machen, weil die Begriffe »Angst« und »Furcht« ständig verwechselt werden: Laut Klinischem Wörterbuch »Pschyrembel« ist Angst »als unangenehm empfundener ... emotioneller Zustand ... mit psychisch und physischen Begleiterscheinungen: Unsicherheit, Unruhe, Erregung ...«. Weniger wissenschaftlich kommen wir der Abgrenzung zwischen Angst und Furcht näher, wenn wir diesen beiden Worten Begriffe und Eigenschaften zuordnen:

Angst	Furcht
kommt aus dem	kommt aus
Bauch,	dem Kopf,
Gefühl,	Verstand,
basiert auf Unwissen	Erfahrung,
und Unkenntnis,	Problem wird
mündet in Panik,	gelöst,
gefährlich	lebenserhaltend.

In einer Zeit, in der die Informationsflut größer ist, als die Aufnahmefähigkeit unsers Gehirns ist es notwendig, den Unterschied zwischen Angst und Furcht zu kennen: Unkenntnis ist die Ursache für Angst und Panikreaktion. Furcht basiert auf solidem Wissen und ist für die richtige Einschätzung und Abwendung von Gefahren lebensnotwendig. Nur der Dumme kennt weder Furcht noch Angst. Er braucht zum Überleben Glück. Das gilt allgemein für alle Bereiche unseres Lebens, auch für die Fliegerei. Wir sind keine »Vulkanier wie Spok aus dem Raumschiff Enterprise«, sondern Menschen mit Herz und Verstand, mit Bauch und Kopf, mit Gefühl und der Fähigkeit, analytisch zu denken. Das eine läßt sich nicht vom anderen trennen. Aber wir müssen in der Gefahr die Angst »ausschalten«, um sinnvoll und zielführend handeln zu können.

Was bedeutet das für die Praxis beim Fliegen?

Je mehr Informationen man hat, desto seltener wird Angst oder gar Panik auftreten. Ein Knacken im Drachen, den ich mir ausgeliehen habe, dessen möglicherweise verborgene Vorschäden mir nicht bekannt sind, wird in mir so starke Angst auslösen, daß ich nicht mehr mit Lust und Freude weiterfliegen mag (auch beim Gleitschirmfliegen verleiden mir thermische Einklapper die Freude am Fliegen). Andererseits kann mich heftige, turbulente Leethermik nicht erschüttern, wenn ich sie in Kenntnis der Wetterlage erwarte. Schon eine deutlich geringere Turbulenz kann mich aus der Fassung bringen, wenn ich nichts über das Wetter bzw. die Höhenwinde weiß - deshalb fliege ich nicht mehr ohne Wetterinformation.

Fazit: Um Angst zu vermeiden, muß man Informationen sammeln und sie verarbeiten. Bei der Verarbeitung ist das »Selbstgespräch« äußerst nützlich. Ich rate meinen Flugkameraden, die Schwierigkeiten in der Entscheidungsfindung

Foto: Jo Bathmann

beim Streckenflug haben, mit sich selbst Zwiegespräch zu halten. Dabei werden Pro und Kontra diskutiert und zwar so, daß man sich selbst reden hört. Das hat eine ungeheuer beruhigende Wirkung. Nichts ist einem so vertraut, wie die eigene Stimme! Auch schimpfen und fluchen ist erlaubt, das erleichtert - ist aber nicht zielführend. Also nur kurz fluchen und dann wieder laut denken.

Zu den persönlichen Fragen: Ja, ich habe Angst vor dem Fliegen, besonders, wenn ich mal wieder einen meiner Freunde oder Kameraden bei einem tödliche Flugunfall verloren habe und besonders dann, wenn die Unfallursache nicht geklärt ist. In der Flugsaison wird die Angst durch Endorphinausschüttung so stark überlagert, daß sie nicht wirksam wird. Das Jagdfieber beim Anblick einer Thermikwolke vertreibt jede Angst, auch nach 8-monatiger Flugpause. Nach dem Start fürchte ich mich am meisten vor den anderen und ergreife die Flucht: Ich starte gerne als erster und gehe mit meinen Freunden, deren Flugstil ich kenne, auf Strecke.

Der Drachenflieger Jo Bathmann ist mehrmaliger Gewinner des DHV-Streckenflugpokals.

Angst beim Fliegen

Befragt man Drachen- und Gleitschirmflieger nach ihren »Emotionen«, die sie mit ihrer Sportart in Verbindung bringen, so werden u.a. Spaß, Freude, Stolz, Zufriedenheit, Anspannung, inneres Kribbeln, Panik, Unlust, Verkrampfung, Hilflosigkeit und Angst genannt. In diesen Aussagen spiegelt sich wider, daß positive und negative Gefühle die Atmosphäre liefern, in denen flugsportliches Vergnügen stattfindet. Insbesondere die Angst beeinflußt in massiver Weise die Kontrolle der Verhaltenssicherheit. Lassen sich Angst und Streß kontrollieren und anhand einer gezielten Flugvorbereitung steuern?

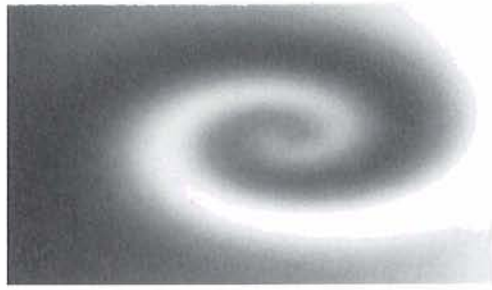
von Dr. Walter Schädle-Schardt

Das Einklappen der Flügelspitze, ein ungewöhnlich starkes Steigen, aufziehende Gewitter, einsetzende Dunkelheit oder Unerfahrenheit sind Beispiele einer vielfältigen Palette möglicher Angstauslöser. Wie gefährlich ist das zu erwartende Ereignis? Wie wahrscheinlich und wann wird es eintreten? Inwieweit bin ich in der Lage, damit fertig zu werden? Fragen, die uns im Rahmen einer Situationsbewertung durch den Kopf gehen und deren Beantwortung von innerer Unruhe begleitet werden kann, bzw. massive Angstzustände nach sich zieht. Unter Angst wollen wir das Ergebnis einer Erlebnisverarbeitung verstehen, die als Reaktion auf die Vorwegnahme (Antizipation), das Wahrnehmen, Beurteilen und Bewußtwerden von Gefahren oder dem Erleben undurchsichtiger Ereignisse entsteht und zu einer situationsbezogenen Erregungssteigerung führt. Angst hat vielerlei Gesichter: Man fühlt sich unsicher, macht sich Sorgen, fühlt sich einer Aufgabe nicht gewachsen, man schwitzt, fühlt einen trockenen Mund, Puls und Atmung sind beschleunigt, man ist reizbar, hat Durchfall, Erbrechen, Harndrang, einen blassen und/oder starren Gesichtsausdruck, ein unnatürliches Lachen, stottert, zittert.

Die Auswirkungen von Angst

Welche Folgen Angstzustände dabei im Rahmen des Fliegens nach sich ziehen können, wollen wir kurz andeuten: Die Erwartung lebensbedrohender Gefahren engt unser Denken und unseren Handlungsspielraum ein. Beispielsweise bindet die gesteigerte Eigenwahrnehmung unseres körperlichen Unbehagens oder die innere Diskussion um Konsequenzen einer Handlungsunfähigkeit unsere Aufmerksamkeit. Der eigentlich kreativen Lösung des Problems bleibt daher nur eine geringere Bearbeitungskapazität. Störungen im Bewegungsablauf (z.B. Stolpern beim Start) treten auf. Unökonomische Anspannungen der Muskulatur führen zu verkrampften Bewegungen bis hin zur Bewegungsstarre (Manövrierunfähigkeit). Denkblockaden erlauben kein situationsangepaßtes Handeln. Zeit- und Abstandsschätzungen erfolgen ungenau.

Wir sollten uns aber dennoch bewußt vor Augen führen, daß Angst als natürliches Regulativ eine schützende Funktion erfüllt. Sie hindert uns daran, als gefährlich interpretierte Situatio-



nen in Angriff zu nehmen. Es gilt also, Angst nicht völlig zu vermeiden, sondern auf ein erträgliches Maß zu reduzieren, um die positive Schutzwirkung aufrechtzuerhalten. Wie Angst als Ergebnis einer Überforderung vermieden werden kann, was wir dem Angsterleben entgegenstellen können, um handlungsfähig zu bleiben, wollen wir ansatzweise in den nachfolgenden Ausführungen aufzeigen.

Angstvermeidung und Angstverminderung

Durch pädagogisch-methodische Maßnahmen kann primär in der Schulung für Sport-Einsteiger Einfluß auf eine erstrebenswerte relativ angstfreie Schulungsatmosphäre genommen werden, um beispielsweise den Ängsten vor Sturz, Schmerz, Blamage, Unbekanntem und Orientierungsverlust entgegenzuwirken: Vom Bekannten zum Unbekannten/vom Einfachen zum Komplexen und Schwierigen dient zur Aufrechterhaltung von Selbstvertrauen und der Festigung einer stabilen Wissens- und Könnensgrundlage, hilft zur Vermeidung geistiger (kognitiver) Überforderung. Hierbei diktiert das individuelle Lerntempo des einzelnen das Fortschreiten im Lernprozeß.

Positive Kritik soll Vertrauen aufbauen helfen, griffige Informationen bereitstellen, emotionale Anteilnahme (Angst darf eingestanden werden) und Wärme vermitteln, motivieren und Erfolgserlebnisse aufzeigen; Fehler an sich gibt es (fast) nicht, denn jede Erfahrung im Umgang mit sich selbst und dem Fluggerät entwickelt ein Stück weit Handlungskompetenz. Der Unterricht muß für den Schüler strukturiert wirken und transparent sein (Ziele, Zwischenziele, Inhalte, Ablauf, Kontrollen).

Zur Verhaltenssicherheit über mentales Training

Mentales Training strebt über die systematische gedankliche Vorstellung einer Bewegung oder einer Situation eine Verbesserung der Bewegung bzw. der situativen Kompetenz an. Drei Spielformen lassen sich anführen:

- Das Üben durch Zuschauen (die gezielte Beobachtung von Vorbildern)
- Das gedankliche Üben (das planmäßige Sich-Vorstellen im Geiste)
- Das verbale Üben (die sprachliche Auseinandersetzung)

Die Optimierung unseres fliegerischen Könnens erfordert die Durchführung einer kombinierten Form aus mentalem Training und praktischem Üben. Es empfiehlt sich, beides miteinander zu verknüpfen. Wie könnte ein mentales Training aussehen und zur praktischen Umsetzung gelangen? Nehmen wir an, es gilt, ein neues Manöver einzustudieren. Als Gedächtnisstütze helfen uns Papier und Bleistift. Die schriftliche Auflistung der Manöverabfolge und der dabei auftretenden Effekte und Empfindungen zwingen zur klaren und widerspruchsfreien Formulierung einzelner Handlungsschritte, die ergänzend mit erfahrenen Piloten zu besprechen sind. Kein Schritt wird dem Zufall überlassen, nichts wird vergessen (»Marschroute«).

Wurde die Bewegungsvorstellung soweit entwickelt, richtiggestellt und verinnerlicht, können wir daran denken, diese gedanklich zu üben. Wir stellen uns vor: »Wir führen selbst aus«. An einem ruhigen Ort schließen wir die Augen und atmen ein paar mal tief durch. Üben wir zu Hause, sollten wir uns zur Einstimmung möglichst genau den Ort des Geschehens, die herrschende Temperatur, Wind- und Lichtverhältnisse, Gerüche und Düfte, den Sitz des Gurtes, Fluggeräusche und anderes mehr vorstellen. Dieser mentale »Warm-up« bringt Schärfe in unsere geistigen Bilder. Wir stellen uns nun intensiv vor, wie wir selbst Schritt für Schritt unser Flugmanöver ausführen und was wir dabei erleben. Es bleibt uns überlassen, die Ausführungsgeschwindigkeit zu beschleunigen oder zu verlangsamen. Für den späteren Vergleich unserer Vorstellungen mit der realen Flugsituation bedarf es zudem der Vergegenwärtigung spürbarer Bewegungsrythmen, erlebter Muskelgefühle und Zugempfindungen am Körper. Alle Sinne werden einbezogen. Es bietet sich weiterhin an, das innere Verhalten und Erleben in Worte zu kleiden (»lautes Denken«) und prägnant in Kurzformeln zu fassen. Diese können später beim Fliegen als Gedächtnisstütze und Orientierung Anwendung finden.

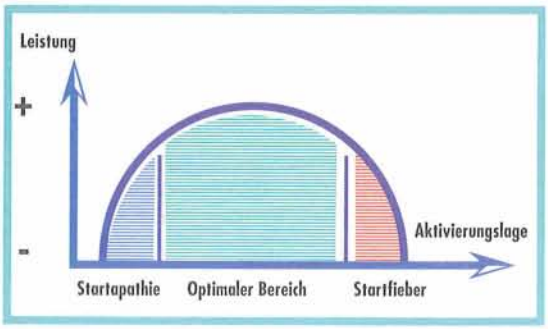
Da hoch konzentrierte Kopfarbeit ermüdet, ist darauf zu achten, mentales Training mit ausreichenden Pausen zu durchsetzen. Die Pause zwischen einzelnen Gedankenwiederholungen wird von unserer Konzentrationsfähigkeit bestimmt. Sie sollte dann gesetzt werden, wenn die Schärfe unserer Vorstellungen nachläßt. Zur Erholung öffnen wir die Augen und wenden uns bewußt anderen Dingen der Umgebung zu, was kurzzeitig ablenkt und Entspannung bringt. Dem mentalen Training folgt die methodisch geführte praktische Umsetzung. Hier stoßen wir auf Ausführungsfehler, deren Korrekturen unser Gedankengebäude verfeinern.

Die Beruhigungsatmung

Kurzes, hastiges und stockendes Atmen kann sich negativ auf die Leistung auswirken. Gleichmäßiges Atmen in Verbindung mit langen Ausatmungsphasen entspannt. Daher ist es sinnvoll, in kritischen Phasen des Fluges bewußt und gleichmäßig zu atmen bzw. dieses beizubehalten. Die Kontrolle unserer Atmung offenbart uns übermäßige Anspannung, was uns dazu anhält, zu entspannen und psychisch zu regenerieren. Die Beruhigungsatmung versucht über eine bestimmte Form der Atemtechnik überhöhte Aktivierungslagen abzumildern:

Aus einer bequemen Körperhaltung heraus schließen wir die Augen und denken an etwas Beruhigendes z.B. an einen Sonnenuntergang, an Wind in Bäumen oder vielleicht an wärmende

Sonnenstrahlen. Welche Vorstellung uns am besten gelingt, beruhigt und entspannt, sollten wir uns aufschreiben, um damit immer wieder schnell Ruhe zu finden. Wir achten nun auf unseren Atemrhythmus. Wir konzentrieren uns auf das Gefühl, wie die Einatmungsluft durch die Nase zieht. Wir denken dabei an eine Meereswelle und passen unseren Atemrhythmus dieser an. Die Dünung hebt uns beim Einatmen und senkt uns beim Ausatmen. Diesen Vorgang wiederholen wir mehrmals. Wir atmen nun langsamer. Wir versuchen nun, über die sogenannte Bauchatmung Luft zu holen. Hierbei hebt und senkt sich beim Ein- und Ausatmen die Bauchdecke und nicht der Brustkorb. Wir atmen solange ein (Bauchatmung), bis das Einatmen von selbst in das Ausatmen übergeht. Wir achten auf einen fließenden Übergang zwischen Einatmen und Ausatmen. Wir halten die Luft am Umkehrpunkt zwischen Einatmen und Ausatmen nicht an. Wir atmen aus und warten, bis das Einatmen von selbst beginnt. Am Ende des Ausatmens bleibt ein kleiner Atemstillstand. Wir lassen diesen gewähren, bis die Einatmung von selbst einsetzt. Wir atmen bewußt verhalten aus, wodurch das Ausatmen länger währt als das Einatmen. Wir spüren, wie unser Herzschlag zurückgeht und sich innere Ruhe und tiefe Entspannung einstellt. Die Abbildung verdeutlicht den Verlauf unseres Atemrhythmus.



Die Beruhigungsatmung müssen wir in aller Ruhe erlernen, ehe wir sie in »stressigen« Situationen erfolgreich anwenden können. Wir üben am besten einmal täglich fünf bis sechs Minuten lang über mehrere Wochen hinweg. Wir erwerben uns hiermit einen Entspannungsreflex, der bei Überaktivierung und Angst Beruhigung verspricht. Wir gelangen damit in einen entspannteren und damit ansprechbareren Entscheidungszustand.

Annäherung und Gewöhnung durch Entspannung

Die Intensität eines wiederholt erlebten Angstempfindens zu mindern, gelingt über die Annäherung an die beängstigende Situation (z.B. Angst vor dem Start über eine steil abfallende Startrampe) im Zustand körperlicher Entspannung. Es gilt, unerwünschte Angstzustände dadurch abzumildern, indem wir uns der angstauslösenden Situation in dem mit Angst unvereinbaren Zustand des Entspanntseins aussetzen.

Zwei Aspekte sind von zentraler Bedeutung. Einmal ist eine tiefe Entspannung herzustellen. Die Entspannung soll dabei eine angenehme, furchthemmende Atmosphäre erzeugen. Zum anderen erfolgt nun in dieses Entspanntsein hinein die Vorstellung einer angstauslösenden Situation, bzw. die reale Annäherung an die beängstigende Situation (z.B. im entspannten Zustand auf der Startrampe stehen). Wir verweilen nun in der angstauslösenden Situation, bis die Vorstellung bzw. der Aufenthalt weniger Angst auslöst. Die gewünschte Entspannung könnten wir über die Beruhigungsatmung herbeiführen. Das Abspielen und Durchleben vor unserem geistigen Auge läßt sich über ein mentales Training schulen.

Strategie der kleinen Schritte

Ein Situationstraining strebt den Abbau von Angst über die Bewältigung ähnlicher, aber mit vorerst wenig oder keinem Angstgefühl verbundenen Situationen an. Es erfolgt eine schrittweise Annäherung an die angstauslösende »Ernstsituation«, (z. B. schrittweise Annäherung an den Hang beim Hangsegeln). Ein Vordringen in angstbesetzte Situationen über eine schrittweise Gewöhnung birgt das Erfolgserlebnis und die Erfolgsaussicht, künftig weniger emotional erregt, die Aufgabe in Angriff nehmen zu können (furchtreduzierende Rückmeldung).

Führende Vorsatzbildung

In der Anwendung formelhafter Vorsätze sieht man die Chance, über einen Dialog mit sich selbst, Angstgefühle, Verhaltenskontrolle und Entspannung bewußt zu steuern. Unter besonders extremen und außerordentlichen Belastungen schwanken unsere Selbstgespräche zwischen Zweifel und Zuversicht. Gelingt es nun, uns über ein Selbstgespräch dahingehend zu regulieren, daß sich in uns Erfolgszuversicht und Leistungsbereitschaft entwickeln, verfügen wir über ein wirksames Mittel, um die Situation zu meistern. Mit formelhafter Vorsatzbildung können wir die Qualität unseres Vorgehens beeinflussen.

Die nachfolgenden Beispiele verdeutlichen führende Vorsätze: »nicht verkrampfen«, »ruhig und locker bleiben«, »gleich geschafft«, »Zeit nehmen, nicht hetzen«, »fasse das Ziel ins Auge«, »Ermüdung signalisiert, weiterzumachen«, »denke über das nach, was zu tun ist, nicht über die Angst«, »atme tief durch«, »alles ist unter Kontrolle«, »handle überlegt«, »ruhig atmen«, »nicht von der Situation beherrschen lassen, beherrsche die Situation«, »Endspurt«, »es hat geklappt, gut gemacht«. Der Einsatz »guter Vorsätze« muß geübt und deren Wirkung kontrolliert werden.

Differenziertes Nachdenken

Die Veränderung von Bewertungs-, Einordnungs- und Verarbeitungsprozessen hilft, Ängste abzumildern und Bedenken neu zu strukturieren. Ansatzpunkt ist ein gezielter gedanklicher Eingriff in die individuelle Bewertung von Ereignissen. Die klare Formulierung von Problemdefinition (»Was gibt es zu tun?«), Aufmerksamkeitslenkung (»Was und worauf muß ich achten?«), Handlungsplanerstellung und Revision (»Wie muß ich das ausführen?«) führen zu einer differenzierteren Abschätzung der Be-

drohlichkeit. So unterstützt das bewußte Vor-Augen-Führen von gründlicher physischer und mentaler Vorbereitung und fundierter Flugtechnik die gedankliche Neubewertung. Furchtverstärkenden Informationen steht ein Gegengewicht in Form furchtreduzierender Gewißheit gegenüber.

Überzeugung und Selbstvertrauen

Ziel eines Überzeugungstrainings ist es, zu lernen, uns Ziele mit der begründeten Überzeugung zu setzen, diese Ziele auch mit unseren eigenen Fähigkeiten erreichen zu können. Wir lernen aus der selbst erlebten Sicherheit Zuversicht, Selbstvertrauen und Überzeugung zu schöpfen.

Lernen am Vorbild

Durch die Beobachtung eines erfahrenen Piloten, der sich erfolgreich unserer Angstsituation nähert und aufgrund seines Könnens bewältigt, können wir lernen, daß die von uns gefürchtete Situation (bei entsprechendem Könnensniveau) ohne Angstzustand zu durchleben ist. Als Nachahmer erleben wir die positiven Konsequenzen unserer Überwindung, wodurch eine erfolgreiche Annäherung verstärkt wird.

Ablenkung durch Umorientierung

In einer beängstigenden Situation können wir uns bewußt einen mit Angst nicht vereinbaren Gegenstand vergegenwärtigen oder bewußt eine positive Gefühlslage erzeugen (z.B. grüne Wiese, Sonnenuntergang am Meer). Hierdurch reduziert sich der Drang, dem Angsterleben entkommen zu müssen, und wir stoppen pessimistische Gedanken. Dieses Vorgehen verlangt die Ausrichtung unserer Aufmerksamkeit auf Dinge, die als angenehm empfunden werden. Hierzu gehört es auch, sich auf neues Material und wechselnde Bedingungen einzustellen, sich mit diesen »anzufreunden«, »vertraut zu machen« und »Sympathien aufzubauen«.

Keine Rezepte!

Das situationsspezifisch optimale Anwenden verschiedener Methoden kann nur individuell erlernt und durch Erfahrung ausfindig gemacht werden. Rezepte lassen sich nicht angeben.

Dr. Walter Schädle-Schardt ist wissenschaftlicher Assistent am Lehrstuhl für Sportwissenschaft I der Universität Bayreuth. Sein Arbeitsschwerpunkt ist das Bewegungslernen.

Kontrollen gegen Angst

Verhaltenssicherheit im Drachen- und Gleitschirmfliegen erfordert die gezielte und vom Piloten selbst zu leistende Kontrolle der psychischen Komponenten.

➤ Die Kontrolle der Wahrnehmung dient der bewußten Freihaltung unseres Wahrnehmungsraumes (Sehen, Hören, Fühlen) von Störreizen (z.B. Zuschauergelächter am Start, Gedanken um den Ärger mit der Freundin), der Ausgrenzung nicht notwendiger, nutzloser Informationen (z.B. das Wahrnehmen ablenkender Gesprächsinhalte anderer Piloten beim Auslegen des Schirms) und der Beurteilung der Zweckmäßigkeit ausgewählter Informationen, um anstehende Aufgaben und Schwierigkeiten erfolgreich zu lösen.

➤ Die Kontrolle der Entscheidungsfindung gilt der Vermeidung fehlerhafter Entscheidungen, schult Entscheidungskompetenz, liefert Kriterien zum rechtzeitigen Abbruch eines Vorhabens und reduziert zeitraubende und unstrukturierte Entscheidungsprozesse. Subjektive Leistungsvoraussetzungen gilt es mit den objektiven Anforderungen der Situation zu vergleichen.

➤ Die Voraussetzung zur Kontrolle der Ausführungsqualität ist die Kenntnis und das Beherrschen situationsgerechter, automatisierter und stabiler Vorgehensweisen/Techniken und die Einsicht, fehlerhafte Techniken nicht anzuwenden.

➤ Die Kontrolle der Aktivierung meint die absichtsvolle Beeinflussung leistungsmindernder Über- und Unteraktivierungszustände.

➤ Die Kontrolle der empfundenen Anstrengung zielt auf die bewußte Steuerung und den ökonomischen Einsatz der Kraft und auf die Anwendung psycho-physicher Entspannungsverfahren.

Die Kontrolle der Emotionen gilt dem Herstellen und Aufrechterhalten einer positiven Gefühlslage (z.B Freude, Spaß), die das Lösen der anstehenden Situation günstig beeinflußt, und dem Dämpfen unzweckmäßiger, störender Gefühle (z.B. Ärger, Wut, Angst).

➤ Die Kontrolle unseres Wissens und Könnens betrifft die Überprüfung und Verbesserung der Qualität technischer und taktischer Kompetenz (z.B. Sicherheitstraining).

➤ Die Kontrolle des Selbstkonzepts meint die Förderung der Selbstwahrnehmung und den Aufbau und die Stabilisierung von Selbstvertrauen.

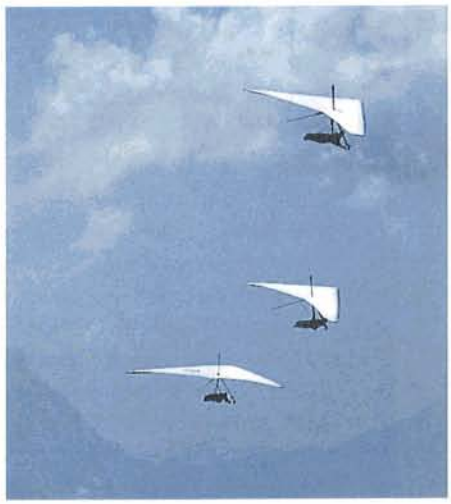
➤ Zur Antizipationskontrolle gehört die mentale (geistige) Vorbereitung und Vorausnahme zukünftiger Ereignisse (z.B. mentales Training) und das Setzen günstiger und erfolgversprechender Ausführungsbedingungen

Dr. Walter Schädle-Schardt

Der Spickzettel des Weltmeisters: Sollfahrtwerte am Steuerbügel

GERMA

und Deutsche Meisterschaft der Dame



Bericht und Fotos von Klaus Tänzler

N OPEN

im Drachenfliegen

Meister unter sich: Corinna Schwiegershausen im Gespräch mit Tomas Suchanek

Über den ersten Durchgang wollen wir lieber nicht berichten, er bewirkte im Wesentlichen, daß die eben erst vom Computer festgelegte Startreihenfolge erneut durcheinander gewürfelt wurde. Eine rasch zuziehende Abschirmung hatte die 107 Teilnehmer mehr oder weniger schnell auf den Boden befördert. Die Sportordnung schützte die Piloten und Pilotinnen einigermaßen vor Unbill, statt der üblichen 1000 Punkte vergab die Wertungsformel nur 180 Punkte für den Tagessieger. Daß dieser Manfred Ruhmer hieß, war freilich kein Zufall. Der Titelverteidiger aus Österreich hatte die kurze Zeit bis zum Ersterben der Thermik besonders effektiv genutzt.

Die Stars am Tegelberg hießen Ruhmer, Mark Newland, Ruppi Plattner, Bob Baier, der seit der letzten WM zu den Top Ten der Weltrangliste zählt, und Tomas Suchanek. Dem zweifachen Weltmeister wird nachgesagt, er und Ruhmer seien derzeit eine Leistungsklasse für sich. Das Bassano-Ergebnis von Ostern sprach dafür, Suchanek, Ruhmer und Bob Baier standen damals auf dem Podest. Das Ergebnis des zweiten Durchgangs der German Open drehte aber diese Reihenfolge um: Bob Baier, dann Suchanek, aber kein Ruhmer im Ziel. Das Fluggelände bis zur Alpspitz offeriert verschiedene Lösungsvarianten und damit reichlich Gelegenheit zur Fehlentscheidung. Die richtige Entscheidung an diesem Tag hieß, über die schwer berechenbare Schlicke die hohe Bergkette anzugehen. Manfred Ruhmer wählte aber die niedrige Buckelkette zum Falkenstein als direkte Linie. Kaum losgeflogen, hatte er die Entscheidung instinktiv bereut. Der Australier Mark Newland folgte Ruhmer in die Sackgasse. Dabei wird auch eine Rolle gespielt haben, daß sich Mark Newland bei den letzten Wettbewerben in Australien mehrmals entschieden hatte, Manfred Ruhmer nicht zu folgen, mit dem Ergebnis, daß sich Ruhmer jedesmal vor ihm plazieren konnte. Auch der Bayrische Meister Peter Biernat war auf der Route Falkenstein gelandet. Er haderte fürchterlich mit sich - im Glauben, er hätte sich als Einziger unter den Favoriten falsch entschieden. Als er dann nach dem Abbauen um die Ecke in einen Biergarten bog und dort eine illustre Runde Spitzenpiloten sitzen sah, ging es ihm wieder besser.

Der Tag hatte spät angefangen. Es war der berühmte 31. Juni aus Manfred Kreipls Kalender, der prompt die mit 80-prozentiger Wahrscheinlichkeit zu erwartende Hochdrucklage brachte. Ein prächtiger Streckenflughimmel entwickelte sich, aber der Tegelberg ließ sich Zeit bis nachmittags um 15 Uhr, bevor sein Thermikofen stotternd ansprang. Das Teilnehmerfeld bildet sich aus der Liga, den besten 40 der Landesmeisterschaften, den 10 besten Drachenfliegerinnen Deutschlands, die zugleich ihre Deutsche Meisterschaft untereinander ausflogen und eingeladenen ausländischen Spitzenpiloten. Ihnen allen winkten üppige Geld- und Sachpreise, der ausrichtende Verein »d'Allgäuer« hatten als Hauptsponsor Oxbow gewonnen. Vor der Startfreigabe wurden die Piloten von Segelfliegern unterhalten, denn die Allgäuer Segelflug-Woche startete zur selben Zeit ihren Wettkampf am Fuße des Tegelbergs.

Alpspitz im Lee

Warum an diesem Tag mit starkem Westwind ausgerechnet die Alpspitz-Bergstation als Wendepunkt gewählt wurde, muß einem erstmal plausibel gemacht werden. Schon vor dem Start dürfte dem Wettbewerbsleiter samt seinen Pilotensprechern klargewesen sein, daß der Wendepunkt im Lee liegen würde. Sollte dort natürliche Auslese betrieben werden? Oder Pitch-up-Tests für die zahlreich eingesetzten Prototypen? Alle Wettkämpfer, die notgedrungen zu niedrig die Wende angegangen waren, kamen buchstäblich in Teufels Küche. Aber sämtliche Beinahe-Überschläge der verschiedensten Gerätetypen gingen gut aus, zeigten jedoch teilweise beeindruckend tiefe Abfangkurven.

Wie reagiert ein zweifacher Weltmeister, wenn ein Leegebiet den Weg zum Wendepunkt versperrt? Stürzt er sich hinein in die Leewirbel und steigt auf wundersame Weise in einem Leebart empor? Oder schlägt er einen weiten Bogen übers Flachland, obwohl dort kein Aufwind steht? Nein, er stoppt erstmal seinen bis dahin zügigen Flug und wartet im felsigen Talabschluß des Engtals, soart geduldig auf und ab, über eine Stunde lang und denkt sich: »Hier brennt die Sonne rein, irgendwann muß sich trotz dem Wind alles so großflächig aufgeheizt haben, daß die Thermik wenigstens ein- oder zweimal an diesem Nachmittag nach oben durchbricht«. Bob Baier war mit von der Soaring-Partie, ebenso der Rheinland-Pfälzische Meister Stefan Rebel, Thomas Rauch und Hansi Bader. Als dann unvermittelt die Thermik losbrach, war Tomas Suchanek zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort und erwischte sie optimal. Bob Baier, Stefan Rebl und Hansi Bader hingen sich ebenfalls noch rechtzeitig in den mächtig nach oben schießenden Thermikfetzen. Thomas Rauch kam um Sekunden zu spät an die Stelle. Er konnte nicht mehr so weit hochsteigen wie seine Konkurrenten, versuchte dennoch ihnen zu folgen. Aber während die das Leegebiet knapp überflogen, ihre Fotos schossen und dann mit Rückenwind davonstobten, fehlten Thomas die entscheidenden Meter. Die Leewirbel krallten ihn, Endstation für diesen Tag. So blieben der Tagessieger Bob Baier, die Zweiten Tomas Suchanek und Stefan Rebl und Hansi Bader im Ziel unter sich.

Jagd nach Bayrischzell

Dritter Durchgang, es kam Freude auf! Eine herrliche Formation in der Sonne funkelnder Anströmkanten jagte über den glasklaren Himmel, mit Rückenwind vorbei an den Flugbergen Laber, Brauneck und Wallberg zum 93,5 km entfernten Ziel Bayrischzell. Die Piloten in den vorbeiziehenden Fluggebieten werden nicht schlecht gestaunt haben, als unvermittelt die Wettkampfpulks um die Ecke fegten, zielstrebig aufstiegen oder gleich über das nächste Tal zogen und dort an Stellen, die den Einheimischen nicht unbedingt geläufig waren, nach oben wegspiralten. Mark Newland schwärmte nur so von der herrlichen Landschaft, den Schlössern und Seen. Tomas Suchanek sagte, ja, die Landschaft habe ihm auch sehr gut gefallen, nur manchmal habe er sie zu deutlich aus der Nähe gesehen. Nur wenige rauschten wie Ruppi Plattner während des ganzen Fluges problemlos von einer Blauthermik in die nächste. Der zweimalige österreichische Staatsmeister legte eine Schnittgeschwindigkeit von 44 km/h vor! Die anderen 55 im Ziel Angekommenen waren nicht ganz so unbekümmert gereist. Sie brauchten Nerven, angesichts der zahlreichen Querungen mit nur 2400 m Abflughöhe. Zuerst das Niemandsland hinter dem Tegelberg, streckenweise schlecht oder gar nicht landbar, dann die Durststrecken vom Laber zur Benediktenwand, die nicht ging, zum Brauneck, das nicht ging, zum Wallberg, der nicht ging. »Die Thermik war nicht, wo sie sein sollte«, sagte Mark Newland. Ein einzelner Streckenpokal-Pilot hätte sich schwer getan, aber die kreativ fliegenden Pulks entdeckten immer wieder rechtzeitig den nächsten Aufwind, auch an unvermuteten Stellen. Bob Baier und Tomas Suchanek waren direkt hintereinander gestartet und standen mit der exakt selben Zeit im Ziel. Sie waren aber nicht miteinander, sondern auf völlig unterschiedlichen Routen geflogen, Tomas während der meisten Zeit ganz allein. Fast genauso schnell kam der Rheinland-Pfälzische Meister Stefan Rebl an. Der neue Deutsche shooting Star konnte somit seinen knappen, beim ersten Durchgang erflogenen Punktevorsprung vor Bob Baier verteidigen und behauptete sich sensationell auf dem zweiten Rang. »Oh, das war knapp«, sagte der amtierende Weltmeister, als die Gesamtrechnung ihn dank des ersten Durchgangs in Führung sah, »da war Glück im Spiel.« Es blieb bei dem Ergebnis, weil die anrückende Schafskälte zuschlug.

Gefahr beim 3. Durchgang

Beim 3. Durchgang durfte man nicht der Versuchung erliegen, einem davoneilenden Pulk in zu niedriger Höhe zu folgen. Der starke Westwind erzeugte mächtige Lees, die nur in großer Höhe

zu überfliegen waren. Der NRW-Meister Joachim Skuballa flog knapp über dem Tegelberg-Gipfelkreuz ein Ausweichmanöver zur Leeseite hin. Er kam nicht mehr über den Grat zurück ins Luv und taumelte wie ein welkes Blatt, phasenweise unkontrolliert, hinunter in die bewaldete Schlucht hinter dem Tegelberg. Tief unten versuchte er sich noch um den Berg herum ins Freie zu retten. Schließlich versperrte ihm am Wasserfall eine hohe Wander-Brücke den Ausweg. Sie war mit Japanern bevölkert, die begeistert die dramatische Szene fotografierten. Joachim mußte im Flußbett notlanden. 15 km hinter ihm zwang der Berliner Claus Gerhard seinen AT zwischen Bäumen hindurch ebenfalls ins Flußgeröll. Das Lee der felsigen Hochplatte hatte ihn rasend schnell nach unten befördert und die rettenden Wiesen am Schloß Linderhof in unerreichbare Ferne gerückt. Der dreifache Hessische Meister Marc Eigenmann war am unteren Ende eines Pulks mit der Thermik hinter den Tegelberg gedriftet. Plötzlich riß die Thermik ab, der Weg zurück ins Luv des Tegelbergs war zu weit, der Höllenritt von Skuballa stand an. Mehrmals sah es so aus, als müßte Marc in den Bäumen landen. Da tat Marc ein Gelübde: »Wenn ich hier noch heil rauskomme, lasse ich den Durchgang sausen und gehe landen«. Marc schaffte es um den Berg herum, soarte, unterhalb des Schloßes Neuschwanstein angekommen, wieder den Tegelberg hinauf, hätte dem Feld folgen können, hielt aber sein Gelübde ein und landete.

Corinna Schwiegershausen neue Deutsche Meisterin

Eine Pilotin wußte all solchen Unbill besonders gut zu vermeiden. Corinna Schwiegershausen, das 22jährige Nachwuchstalent aus Hessen flog meisterhaft. Mit der beachtlichen Schnittgeschwindigkeit von 33 km/h in Bayrischzell angekommen, meinte sie: »Ich habe gute Lehrer gehabt, die Gleitschirmflieger Torsten Hahne und Sepp Gschwendtner! Mit ihnen bin ich viel auf Strecke gegangen. Mein alter Moyes GTR hatte gerade die richtigen Leistungsdaten, um mit deren Gleitschirmen gut mithalten zu können.« Mit ihrem neuen Xtralite hielt Corinna nun locker mit den besten Drachenflug-Ligapiloten Schritt, sie flog gleichzeitig ihren weiblichen Konkurrentinnen auf und davon und jagte so der Titelverteidigerin Anja Kohlrausch die Deutsche Meisterschaft der Damen ab. In der Gesamtwertung der German Open lag eine Gastpilotin aus Frankreich, Katia Schmitt, noch um drei Plätze besser als Corinna auf dem 21. Rang. Insgesamt behaupteten sich die weiblichen Teilnehmerinnen in dem starken Männer-Feld der German Open vergleichsweise gut.

Ergebnis der Deutschen Meisterschaft der Damen:

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Corinna Schwiegershausen	Xtralite	875
2.	Gudrun Maier	SP 11	723
3.	Anja Kohlrausch	Xtralite	717
4.	Rosi Brahms	Cut	478
5.	Manuela Schneider	Reflex	284

Ergebnis der German Open:

Platz	Name	Land	Gerät	Punkte
1.	Tomas Suchanek	CS	Xtralite	1356
2.	Stefan Rebl	Rh-Pf	Blade	1335
3.	Bob Baier	Bay	Desire	1297
4.	Rupert Plattner	A	RamAir	1199
5.	Uli Blumenthal	BaW	Milan	1125
6.	Hansi Bader	BaW	Blade	1120
7.	Manfred Ruhmer	A	Laminar	1096
8.	Sepp Singhammer	Bay	Xtralite	1078
9.	Jos Guggenmos	Bay	Cut	1066
10.	Oliver Barthelmes	Hes	Desire	1031
11.	Toni Bender	Bay	K2	1028
12.	S. Waldhart	A	RamAir	992
13.	Thomas Englert	BaW	Cut	989
14.	Franz Schüller	Bay	Blade	960
15.	Lukas Etz	Hes	RamAir	954
16.	Ottfried Heinelt	Bay	Xtralite	958
17.	Norbert Gassner	A	Sensor	939
18.	Mark Newland	AUS	Desire	938
19.	H. Niedermann	A	RamAir	937
20.	Jobst Bäumer	Rh-Pf	Milan	935
21.	Katia Schmitt	F	Milan	926
22.	Georg Schweier	Bay	K4	895
23.	Thomas Amberger	A	Laminar	891
24.	C.Schwiegershausen	Hes	Xtralite	882
25.	Lothar Wüst	BaW	Xtralite	871
26.	Roland Wöhrle	BaW	Blade	870
27.	Günter Wilfling	Bay	K4	864
28.	Knut v. Hentig	Bay	Sensor	827
29.	Peter Biernat	Bay	Cut	817
30.	Helmut Wilms	HH	Milan	814

Die GERMAN OPEN

im Gleitschirmfliegen fiel dem schlechten Wetter zum Opfer und konnte bis Redaktionsschluß leider nicht gestartet werden.

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 Beschränkter Luftfahrerschein (A-Schein) haben und genußvolles Fliegen vorziehen.

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

E = Spezielle Einweisung erforderlich, z. B. wegen ungewöhnlicher Steuerung.

G = Spezielles Gurtzeug erforderlich, sonst be steht keine Zulassung.

Druckfehlerkorrektur vorbehalten!

Musterzulassung
Nr. GS 01-355-94

TESTGERÄT	AEROLOGIC 59 TANDEM/FLY MARKET	
KLASSIFIZIERUNG /GURTZEUG	**2–3** / frei kombinierbar	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	130 – 200 kg / 2	
Trimmsystem / Windentauglichkeit	nein / ja (Herstellerangabe)	
START		
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig rasch / kommt zügig über den Piloten	2
Abhebegeschwindigkeit	mittel	
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	
GERADEAUSFLUG	**UNBESCHLEUNIGT**	2
Trimmgeschwindigkeit	hoch	▼
Rolldämpfung	gering	3
KURVENHANDLING		2
Trudeltendenz	mäßig	▼
Steuerweg / Wendigkeit	hoch / durchschnittlich	3
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze / Dauersackflug	spät / nein	1
Fullstallgrenze / Bremskräfte	spät / deutlich steigend	
FRONTALES EINKLAPPEN		
Weg / Reaktion	hoch / mäßige Flächentiefe	1
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180° - 360° / schnell	2
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch/ selbständig	▼
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	3
HARTER KURVENWECHSEL		
Grad des Aufschaukelns	hoch	
Reaktion	kein Einklappen	1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	– / –	
Höhenverlust / Stabilisierung	– / –	
Öffnungsverhalten	–	
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Abreißverhalten	weich, mäßiges rückwärtiges Abkippen	
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig,schwer zu halten	
Reaktion	mäßige Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	unter 90° / mäßig schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	– / –	▼
Höhenverlust / Stabilisierung	– / –	2
Öffnungsverhalten	–	
TRUDELN		
Ausleitung	selbständig, Nachdrehen 220°	
Reaktion	starke seitl. Vorschießtendenz, einseit. Einklappen	2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen / —	▼
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / —	3
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	
STEILSPIRALE		1
Einleitung / Trudeltendenz	leicht / gering	▼
Höhenverlust / Ausleitung	hoch / selbständig	2
B-LEINEN-STALL		1
Einleitung	nicht möglich	▼
Höhenverlust	–	2
Ausleitung	–	
LANDUNG		2
Landeverhalten	durchschnittlich	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

test

GLEITSEGELMUSTER	PHOCUS 29 / SKYLINE NOVA		ATIKS 31 / ITV A. BREUER
	Musterzulassung Nr. GS 01-359 -94		DHV-Gütesiegel Nr. GS 01-364-94
KLASSIFIZIERUNG /GURTZEUG	**2** / frei kombinierbar		**3 G** / Sup Air Race Brustgurt (GS 03-120-93)
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	90-120 kg / 1		95-115 kg / 1
Trimmsystem / Windentauglichkeit	Fußbeschleuniger / ja (Herstellerangabe)		nein / ja (Herstellerangabe)
START			
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig rasch / kommt über den Piloten	1 ▼ 2	gleichmäßig rasch / kommt zügig über den Piloten 2
Abhebegeschwindigkeit	mittel		mittel
Starthandling insgesamt	einfach		durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT	1 ▼ 2	UNBESCHLEUNIGT
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich hoch		durchschnittlich 1
Rolldämpfung	durchschnittlich durchschnittlich		hoch
KURVENHANDLING			
Trudeltendenz	mäßig	2	stark 3
Steuerweg / Wendigkeit	mäßig / durchschnittlich		gering / gering
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		1 ▼ 2	
Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich / nein		früh / nein 3
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich / deutlich steigend		früh / nicht steigend
FRONTALES EINKLAPPEN			
Weg / Reaktion	hoch / große Flächentiefe	2	hoch / große Fläch.tiefe, seitl. Einklapp., Wegdreh. schnell 160° 3
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN			
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180° - 360° / mäßig schnell	2	180° - 360° / schnell 2 ▼
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / selbständig		hoch / selbst., Klappen der Gegenseite 90° Wegdrehen 3
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert		selbständig verzögert
HARTER KURVENWECHSEL			
Grad des Aufschaukelns	hoch		mäßig
Reaktion	Einklappen Kurvenaußenseite	2	Einklappen Kurvenaußenseite 1 ▼
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90°-180° / schnell		90°-180° / mäßig schnell 2
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig		mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert		selbständig verzögert
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Abreißverhalten	weich, mäßiges rückwärtiges Abkippen		weich
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, schwer zu halt.en	1	Stallrosette, entleert nicht vollständig, schwer zu halten 2
Reaktion	mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen	▼	einseitiges Einklappen ▼
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	– / –	2	180°-360° / schnell 3
Höhenverlust / Stabilisierung	– / –		hoch/ selbständig durch Klappen der Gegenseite
Öffnungsverhalten	–		selbständig verzögert
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	1	mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseit. Einklappen 1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	– / –	▼	90°-180° / mäßig schnell ▼
Höhenverlust / Stabilisierung	– / –	2	mäßig / selbständig 2
Öffnungsverhalten	–		selbständig schnell
TRUDELN			
Ausleitung	selbständig		selbständig
Reaktion	mäßige seitl. Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	1	starke seitliche Vorschießtendenz 3
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen / –	▼ 2	über 360° / schnell mit Verlangsamung
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig		hoch / einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	selbständig schnell		durch Gegenbremsen
STEILSPIRALE			
Einleitung / Trudeltendenz	durchschnittlich / mäßig	2	schwierig / stark 3
Höhenverlust / Ausleitung	mäßig/ selbständig		mäßig/ selbständig
B-LEINEN-STALL		1	
Einleitung	leicht	▼	leicht 1
Höhenverlust	mäßig	2	hoch
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf	1	selbständig 1
LANDUNG		▼	▼
Landeverhalten	durchschnittlich	2	durchschnittlich 2
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT			

test

Musterzulassung
Nr. GS 01-365-94

GLEITSEGELMUSTER	CRUISAIR 26 / AILES DE K GERMANY		
KLASSIFIZIERUNG /GURTZEUG	**2 G** / Brustgurt Ailes de K Integral (GS 03-125-93)		
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	65-85 kg / 1		
Trimmsystem / Windentauglichkeit	Fußbeschleuniger / ja (Herstellerangabe)		
START			
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig / kommt über den Piloten		1
Abhebegeschwindigkeit	mittel		
Starthandling insgesamt	einfach		
GERADEAUSFLUG	UNBESCHLEUNIGT	BESCHLEUNIGT	1
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	▼
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich	2
KURVENHANDLING			
Trudeltendenz	mäßig		2
Steuerweg / Wendigkeit	mäßig / durchschnittlich		
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN			1
Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich / nein		▼
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich / deutlich steigend		2
FRONTALES EINKLAPPEN			
Weg / Reaktion	hoch / mäßige Flächentiefe		1
Öffnungsverhalten	selbständig schnell		
EINSEITIGES EINKLAPPEN			
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180° - 360° / mäßig schnell		2
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig		
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert		
HARTER KURVENWECHSEL			
Grad des Aufschaukelns	mäßig		
Reaktion	Einklappen Kurveninnenseite		2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180°-360° / mäßig schnell		
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig		
Öffnungsverhalten	selbständig schnell		
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Abreißverhalten	weich, mäßiges rückwärtiges Abkippen		
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollstä.,schw. zu halt.,deutl. Tend. z. Wegdr.		1
Reaktion	geringe Vorschießtendenz, kein Einklappen		▼
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	– / –		2
Höhenverlust / Stabilisierung	– / –		
Öffnungsverhalten	–		
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Reaktion	geringe seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen		
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	– / –		1
Höhenverlust / Stabilisierung	– / –		
Öffnungsverhalten	–		
TRUDELN			
Ausleitung	selbständig, Nachdrehen 360°		
Reaktion	geringe seitl. Vorschießtendenz, kein Einklappen		2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	– / –		
Höhenverlust / Stabilisierung	– / –		
Öffnungsverhalten	–		
STEILSPIRALE			
Einleitung / Trudeltendenz	durchschnittlich / mäßig		2
Höhenverlust / Ausleitung	mäßig/ selbständig		
B-LEINEN-STALL			
Einleitung	leicht		1
Höhenverlust	mäßig		▼
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf		2
LANDUNG			
Landeverhalten	einfach		1
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT	Weitere zugelassene Gurtzeuge siehe S.50		

TESTGERÄT	Musterzulassung Nr. 01-285-94 XTRALITE 147 / MOYES			Musterzulassung Nr. 01-286-94 X TRALITE 137/ MOYES		
KATEGORIE	3			3		
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	100-135 kg / 1			100-125 kg / 1		
Gerätegewicht (ohne Packsack)	32,5 kg			29,5 kg		
Fläche (Herstellerangabe)	13,70 qm			12,7 qm		
Spannweite (Herstellerangabe)	10,3 m			9,85 m		
Doppelsegel (Herstellerangabe)	85 %			85 %		
Lattenzahl oben / unten	21/8			19/8		
Art der VG	Seil an Trapezbasis			Seil an Trapezbasis		
Art des Steuerbügels	Alu-Tropfenprofil 1,655 m			Alu Tropfenprofil 1,655 m		
Steuerbügelbasis	Speedbar 1,37 m			Speedbar 1,37 m		
AUFBAU						
Besonderheiten	Flügelmuttern mit Sicherung statt Quickpins			Flügelmuttern mit Sicherung statt Quickpins		
BODENHANDLING UND START	**VG ENTSPANNT**	**VG GESPANNT**		**VG ENTSPANNT**	**VG GESPANNT**	
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	leicht hecklastig		leicht hecklastig	leicht hecklastig	
Spiel Unterverspannung quer	12 cm	0	2	17 cm	0	3
Spiel Unterverspannung längs	0	0		7 cm	7 cm	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	neutral		neutral	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel		mittel	mittel	
GERADEAUSFLUG						
V min / V max km h	mittel/80 km/h	mittel/80 km/h	2	mittel/80 km/h	mittel 80 km/h	
Bügeldruckverlauf	lin. mittel zunehmend	lin. gering zunehmend	▼	linear mittel zunehmend	linear gering zunehmend	3
Bügeldruck bei 60 / 80 km h	mittel/hoch	gering/mittel	3	mittel/hoch	gering/mittel	
Richtungsstabilität (Gieren)	ger. Tend. zwisch. 50-60 km/h	kein Gieren		mäß. Tendenz zw. 50 u. 60 km/h	mäß. Tendenz zw. 50 u. 60 km/h	
KURVENHANDLING						
Kraftaufwand für Einleiten	gering	hoch		gering	hoch	
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	hoch	3	gering	hoch	3
Rollzeit für Einleiten	kurz	lang		kurz	lang	
Rollzeit für Ausleiten	kurz	lang		kurz	lang	
Schräglage bei V min. sink	neutral	leicht zunehmend		leicht zunehmend	leicht zunehmend	
VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS						
Geradeausflug Bügel langsam vor	problemlos	kritisch		problemlos	instabiler Sackflug	
Geradeausflug Bügel schnell vor	problemlos	kritisch		problemlos	hartes Abkippen	
Kurvenflug Bügel langsam vor	problemlos	kritisch	3	problemlos	trudeln	3
Kurvenflug Bügel schnell vor	Abkipp. ü. Inn.flügel/Trudeln	kritisch		problemlos	trudeln	
Provoziertes Trudeln	max. 1 Umdrehung	beliebig lange möglich		max. 1/2 Umdrehung	beliebig lange	
LANDUNG						
Ausschwebestrecke	mittel	mittel		mittel	mittel	
Moment des Stallens	einfach zu finden	mittelschwer zu finden	2	mittelschwer zu finden	einfach zu finden	2
V-Bereich des Stallens	mittel	mittel		mittel	groß	
Kraftaufwand beim Stallen	klein	klein		mittel	klein	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT	Bei gespannter VG: äußerst anspruchsvolles Stallverhalten. Wenig Warnung durch Bügeldruck bei Stalls im Geradeausflug. Instabiler Sackflug mit starkem Taumeln. Bei anschließender Fahrtaufnahme heftiges Abkippen mit Entlastung der Pilotenaufhängung (Überschlagsgefahr). Bei Stalls in Kurvenflug Trudeln und ebenfalls Überschlagsgefahr.			Bei gespannter VG: Anspruchvolles Stallverhalten. Kurvenstalls führen zum Trudeln. Bei Stalls im Geradeausflug Gefahr des Aufbäumens, sowie hartes Abkippen.		

DRACHENFLIEGEN
UND
REISEN

Termine 1994:
Drachenflugsafaris in Begleitung eines Fluglehrers
Lanzarote: Januar 95
Türkei: Oktober 94 und März 95
genauere Info auf Anfrage

Schulung Drachenfliegen
Praxis für Anfänger und Fortgeschrittene täglich
Theorie beschränkter Luftfahrerschein 22.09. - 25.09.94
Theorie unbeschränkter Luftfahrerschein 26.08. - 28.08.94

FLUGSCHULE
REISEBÜRO
HOCHRIES

Hochriesstr. 80, 83122 Grainbach/Samerberg
direkt an der Talstation Hochriesbahn
Helene Mayer, Robert Niederreuther
Tel. 08032/8971, Fax 08032/8901

Dein Fachgeschäft für

Gleitschirme
Drachen
Zubehör
im
Rhein-Main-Gebiet

Beratung · Schulung · Komplett-Angebote · Reiseorganisation

Jeden 1. Donnerstag im Monat
FLIEGERSTAMMTISCH

Wir freuen uns auf Eu'ren Besuch !

KILB Aero-Center GmbH
Industriestr. 32
65439 Flörsheim - Weilbach
Tel + Fax 06145/34 302

Öffnungszeiten
Do 16.30 - 20.30 Uhr
Fr 14.00 - 18.00 Uhr
Sa 9.00 - 14.00 Uhr

Erinnerung an die Schein-Umschreibung

Bundesrepublik Deutschland
Federal Republic of Germany
Luftfahrerschein
für
Luftsportgeräteführer
Sport Pilot Licence

Bei der Umschreibungsaktion gibt es viel Extra-Aufwand dadurch, daß die Adresse nicht vollständig ist, die Staatsangehörigkeit und das Geburtsdatum nicht angegeben werden, bei der BZF-Kopie die amtliche Beglaubigung (z.B. durch die Gemeinde) fehlt, die 2 Paßbilder nicht beiliegen oder die Gebühr aussteht. Jeder unvollständige Antrag macht ein zusätzliches Anschreiben erforderlich und muß ein weiteres Mal bearbeitet werden. Also bitte die Unterlagen vor dem Wegschicken nochmals auf Vollständigkeit prüfen und auf die Rückseite der Paßbilder den Namen und den Wohnort schreiben. Dann ist die Zuordnung zum richtigen Antrag sichergestellt. Für die Umschreibung bitte nur den hier abgedruckten Antrag - im Original oder als Kopie - verwenden.

Wer jetzt die B-Prüfung (unbeschränkter Luftfahrerschein) macht, seine vereinfachte Flugfunkprüfung ablegt, oder die Berechtigung für Schlepp oder Passagierflüge erwirbt, erhält keinen früheren Befähigungsnachweis mehr, sondern gleich den neuen Luftfahrerschein. **Voraussetzung** ist aber, daß er zur Prüfung seinen vollständigen Umschreibungsantrag mitbringt und der Prüfer diesen Antrag zusammen mit den Prüfunterlagen an den DHV schickt. In diesem Ausnahmefall wird wegen der Arbeitsersparnis die Umschreibungsgebühr erlassen. Wer sie in der zurückliegenden Zeit, als diese Ausnahme noch ungeklärt war, bezahlt hat, erhält sie auf formlosen schriftlichen Antrag zurück.

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

Antrag
auf Erteilung der Erlaubnis für Luftfahrer
Umschreibungsantrag

.....
Name und Vorname des Antragstellers

.....
Wohnadresse

.....
Staatsangehörigkeit Geburtsdatum

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

☐ Hängegleiterführer (HG)
- ☐ beschränkt (bisher A-Schein)
- ☐ unbeschränkt (bisher B-Schein)

☐ Gleitsegelführer (GS)
- ☐ beschränkt (bisher A-Schein)
- ☐ unbeschränkt (bisher B-Schein)

mit Berechtigung für

☐ Windenschlepp HG (Windenführer) mit
- ☐ mobilen Winden HG
- ☐ stationären Winden HG
- ☐ Festseilsystemen HG

☐ Windenschleppstart HG
☐ UL-Schleppstart HG

☐ Windenschlepp GS (Windenführer) mit
- ☐ mobilen Winden GS
- ☐ stationären Winden GS
- ☐ Festseilsystemen GS

☐ Windenschleppstart GS

mit Eintragung von Flugfunk

☐ Flugfunk nach LuftPersV

☐ BZF I, ausgestellt am.....
☐ BZF II, ausgestellt am.....
Amtlich beglaubigte Kopie des BZF ist beigefügt.

Mein bisheriger Befähigungsnachweis

wurde ausgestellt vom..... mit Ausstellungsdatum.....

Die Erteilungsgebühr von 37.45 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 beigefügt, Rückseite beschriftet mit Name und Wohnort.

.....
Ort, Datum Unterschrift

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

Das DHV-Unfalltelefon

Unfallverhütung setzt Unfallerforschung voraus. Wer selbst verunglückt, wer über einen anderen Unfall Kenntnis hat oder wer über einen Beinahe-Unfall etwas weiß, informiert 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.

Tödliche Unfälle

Bergen - Am 12.4.1994 ist der 52-jährige B-Schein-Pilot Karl-Heinz Loferer mit seinem Hängegleiter Vega MX am Hochfelln tödlich verunglückt. Unfallzeugen gibt es nicht. Vermutlich hatte der Pilot eine Baumberührung und ist auf der Ostseite des Hochfelln abgestürzt.

Zillertal - Am 2.6.1994 verunglückte der erfahrene B-Schein-Hängegleiterpilot Hermann Bez mit einem geliehenen Pamir tödlich. Nach ca. 15 Minuten Flugzeit - der Pilot hatte ca. 200 m Startüberhöhung - verkürzte sich das linke Flügelrohr an der vorderen Trennstelle, der Drachen ging in eine Linkskurve und schlug nach einer Spiralflugbahn auf.
Das Gerät war nicht gemäß Sicherheitsmitteilung im DHV Info 63/91 umgerüstet worden: Der neue Befestigungsbolzen für die Trennstelle war nicht eingebaut, die zu schwache Anschlagschraube war nicht ausgebaut. Beim Unfallflug drückte das mittlere Flügelrohrteil unbefestigt auf die Anschlagschraube, scherte sie ab und schob sich in das Vorderrohr.

RamAir 154

Der Hängegleiter »RamAir 154« wurde am 30.7.1993 in den beiden Endstellungen der variablen Geometrie (lose und gespannt) flugmechanisch geprüft. Auch ein anschließender Testflug ergab keine Mängel.
Die Detailprüfung ergab, daß die Höheneinstellung der Segellatten am Pitch-Kompensator nur durch einen Knoten fixiert war. Von der Firma Wills Wing wurde eine Änderung zugesagt, bei der die Abspannhöhe unveränderlich fixiert ist.
Die Musterzulassung verzögerte sich, da die Firma Wills Wing erforderliche Unterlagen nicht einreichte.
Am 1.5.1994 überschlug sich Bob Aumer bei sehr turbulenten Verhältnissen mit einem RamAir 154. Die Untersuchung hat in den beiden VG-Endstellungen den Gütesiegelforderungen entsprechende Pitch-Werte ergeben. Aber in der Zwischenstellung, die beim Unfall am Gerät eingestellt war, lagen die Pitch-Werte unter den geforderten Mindestwerten.
Ebenfalls im Rahmen der Unfalluntersuchung zeigte sich, daß der Knoten zur Fixierung der Abspannhöhe am Pitch-Kompensator durchrutscht und ein Absinken der Abspannhöhen verursacht.
Am 9.5.1994 ereignete sich in Österreich ein zweiter Überschlag mit einem RamAir 154. Die VG war nach Angaben des Piloten völlig entspannt. Die Untersuchung dieses Gerätes stand bei Redaktionsschluß noch aus.
Es laufen umfangreiche Versuchsreihen, um das neu aufgetretene Problem der Pitch-Einbrüche bei VG-Zwischenstellungen, das auch andere Gerätemuster betreffen kann, zu klären. Vorher werden für Geräte mit VG in Verbindung mit Pitch-Kompensator keine neuen Musterzulassungen erteilt.

DHV-Technikreferat

Tragische Wiederholung

Den Unfall von Hermann Bez gab es schon einmal, am 30.5.1991 war der Pamir-Pilot Stefan Daxl aus ca. 80 m Höhe im Spiralsturz aufgeschlagen und verstorben. Ursache war, daß vorne am Flügelrohr die damals noch montierten Federschnapper nicht eingerastet waren, und das Mittelrohr die Anschlagschraube abscherte und sich in das Vorderrohr schob. Die Anschlagschraube hatte das Flügelrohr vor dem Start in der richtigen Position gehalten und den trügerischen Eindruck vermittelt, das Gerät sei flugfertig.
Der Pamir war vom SHV geprüft und zugelassen worden. Der DHV mußte massiv auf die Umrüstung drängen. Nach monatelanger Auseinandersetzung mit der Herstellerfirma Bautek konnte der DHV die umgerüsteten Geräte wieder für den Flugbetrieb in Deutschland zulassen (DHV-Info 63).
***Die Umrüstung** der Trennstellen bestand in*
▶ Entfernung der Anschlagschraube am vorderen Flügelrohr.
▶ Fixierung der vorderen Trennstelle an den Flügelrohren durch Einbau eines 6 mm dicken Bolzens mit Sicherungsring.
Wären diese beiden Umrüstungsmaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt worden, hätte sich der Unfall nicht wiederholt. So bleibt nur der Apell an alle Pamir-Piloten: »Checkt die Umrüstung!«

Gegendarstellung der Firma Bautek GmbH

1. Im DHV-Info Nr. 75 wird im Zusammenhang mit dem Flugunfall Jost behauptet, daß gemäß Augenzeugenberichten das Fluggerät nach einem immer steiler werdenden Sturzflug von ca. 120 m Höhe aufgeschlagen sei, ohne vorher abzufangen. Der Verunglückte habe im Sturzflug seine Hände nicht an der Trapezbasis gehabt. Diese Aussage ist falsch. Richtig ist vielmehr die nachfolgende Aussage des am nächsten stehenden Zeugen Giebmann:
»Ich stand zum Unfallzeitpunkt an der Startrampe und sah Konrad Jost 80-100 m rechts von der Rampe in ca. 30-40 m Höhe über den Bäumen mit voll durchgezogenem Steuerbügel hangabwärts fliegen. Jost war sehr schnell. Die Flugbahn entsprach etwa der Hangneigung. Plötzlich nahm Jost die Hände von der Basis und ließ die Arme vor der Trapezbasis pendeln. Ich hatte dabei den Eindruck, daß Jost zeigen wollte, daß er auch ohne Hände fliegen kann. Es war kein Knick in der Sturzflugkurve erkennbar. Die Basis wurde ihm keinesfalls aus den Händen geschlagen«.
Unmittelbar danach geriet der Pilot in eine starke, geländebedingte Leewalze und hatte in den 1 bis 2 Sekunden bis zum Aufschlag in die Baumwipfel keine Möglichkeit mehr, den Steuerbügel wieder zu ergreifen.
2. Im DHV-Info Nr. 75 wird im Zusammenhang mit dem Flugunfall Jost behauptet, das Unfallgerät habe die Mindest-Pitch-Werte unterschritten. Dies ist unzutreffend. Richtig ist vielmehr:
Die flugmechanische Überprüfung des Unfallgerätes mit losgelassenem Steuerbügel in allen relevanten Bereichen ergab positive Nickmomente und anwachsende Pitch-Werte bei zunehmender Geschwindigkeit. Damit sind die Voraussetzungen für eine positive Bewertung zur Flugsicherheit erfüllt. Die vom DHV angesprochenen Mindest-Pitch-Werte beim Gütesiegeltest werden nur bei der Zulassung eines neuen Gerätemusters gefordert, um damit Reserven für altersbedingte Veränderungen zu schaffen.
3. Im DHV-Info Nr. 75 wird behauptet, man habe im Laufe der Untersuchungen Abspannleinendifferenzen festgestellt, die von der Firma Bautek GmbH erst später erklärt worden seien. Diese Aussage ist falsch. Richtig ist vielmehr:
Die Firma Bautek GmbH hat dem DHV bereits am 2.12.1993 mitgeteilt, daß bei Untersuchungen an alten Geräten ein übermäßiges Schrumpfen des Segeltuches Power LL festgestellt wurde. Dieses Schrumpfen führt aufgrund einfacher geometrischer Zusammenhänge zu einem Absinken der Abspannhöhen. Nur die Abspannhöhen sind also relevant, während die Leinenlängen nicht vorgeschrieben sind.
4. Im DHV-Info Nr. 75 wird behauptet, bei einem Beinaheunfall mit dem Gerätemuster Milan Racer sei im stationären Schnellflug ein negativer Bügeldruck von 4-5 kp aufgetreten. Das Gerät sei aus diesem Grunde der Firma Bautek GmbH unter Erläuterung des Sachverhalts zur Überprüfung übergeben worden. Diese Aussage ist unzutreffend. Richtig ist vielmehr: Der betreffende Fluglehrer hat das Gerät ausschließlich wegen eines angeblichen Leistungsmangels zur Firma Bautek GmbH gebracht und um eine Überprüfung der Einstellung gebeten. Angebliche Pitch-Schwächen wurden nicht erwähnt. Der Fluglehrer kann als Ursache einen möglichen Falschaufbau nicht ausschließen.
5. Im DHV-Info Nr. 75 wird behauptet, der DHV habe im Anschluß an den Flugunfall Jost andere Hersteller von Gerätemuster angeschrieben und um deren Auskunft zu Erfahrungen mit dem betreffenden Segeltuch Power LL. Dies ist unzutreffend. Richtig ist vielmehr:
In dem Rundschreiben des DHV, mit dem er bei anderen Herstellern evtl. Erfahrungen mit Schrumpfwerten bei Segeltüchern abfragte, ist keine Bezeichnung des betreffenden Power LL enthalten.

Olschewski, Rechtsanwalt

Anmerkung des DHV

Die Gegendarstellung der Firma Bautek GmbH wird hier ungekürzt und ungeprüft veröffentlicht. Zu den einzelnen Punkten nimmt der DHV Stellung:
Zu 1.: Der DHV beschränkt sich bei seinen Unfallschilderungen auf die wesentlichen Fakten. Die Veröffentlichung aller Einzelberichte und Vermutungen von Zeugen und Hersteller würde den Rahmen des DHV-Info sprengen. Die Unfallschilderung in der Lufttüchtigkeitsanweisung I, DHV-Info Nr. 74, Seite 53 wurde mit Firma Bautek im Wortlaut abgestimmt.
Zu 2.: Zu unterscheiden ist zwischen der mathematisch »positiven« Zahl des Nickmoments (Pitch-Up) und dem positiven Ergebnis der Flugmechanikuntersuchung. Wenn das positive Pitch-Up nur knapp über Null liegt und den Grenzwert weit unterschreitet, ist das flugmechanische Untersuchungsergebnis negativ und das Gerät nach den erprobten Maßstäben des DHV nicht lufttüchtig. Die Gütesiegelforderungen unterscheiden nicht zwischen Grenzwerten für neue Mustergeräte und für Gebrauchtgeräte.
Zu 3.: Firma Bautek hat erstmals mit Piloten-Rundschreiben vom 9.3.1994 dargestellt, daß sie dem DHV ein Mustergerät mit kürzeren Abspannleinen für die Gütesiegelprüfung gegeben habe. Mit der Zulassung werden nicht einzelne Abspannhöhen festgelegt, sondern das komplette Mustergerät in allen Abmessungen.
Zu 4.: Der DHV hat aus der schriftlichen Mitteilung des Fluglehrers zitiert.
Zu 5.: Bei der Abfrage der Erfahrungen anderer Hängegleiterhersteller hat der DHV nicht den Tuchnamen, sondern nur die Firma des Tuchherstellers genannt, um durch diese Abfrage auch eventuelle Veränderungen anderer Segeltücher dieses Herstellers zu erfahren.

DHV-Technikreferat

In der Luft zusammengeklappt

Am 23.4.1994 ist ein fabrikneuer Milan Racer in der Luft zusammengeklappt. Der Liga-Pilot Jobst Bäumer konnte das Rettungsgerät auslösen und blieb unverletzt. Ursache war ein Herstellungsfehler am Querrohrspannseil. Das Seil war bei der Herstellung nicht genügend weit in das Walz-Terminal (spezielle Seilverpressung) eingeführt und ist beim Fliegen herausgerissen.
Firma Bautek gibt an, 10.000 Walz-Verbindungen an verschiedenen Gerätemustern bisher hergestellt zu haben, ohne einen einzigen Störfall. Der jetzige Fall sei dadurch entstanden, daß das Seil zwar zunächst bei der Längenkontrolle als fehlerhaft erkannt worden ist, dann aber nicht vernichtet wurde. Für die Zukunft will Firma Bautek eine Wiederholung durch die innerbetriebliche Anordnung ausschließen, daß solche Seile sofort zerschnitten werden. Außerdem möchte Bautek ein »Kontrollfenster« in die Terminals einbauen.
Der DHV stellt den Gerätebesitzern anheim, ihre Seile mit Walz-Terminals vorsorglich zu überprüfen. Dies ist durch Längenmessung möglich. Die Länge der einzelnen Seile und die Meßmethode sind bei Firma Bautek zu erfragen.

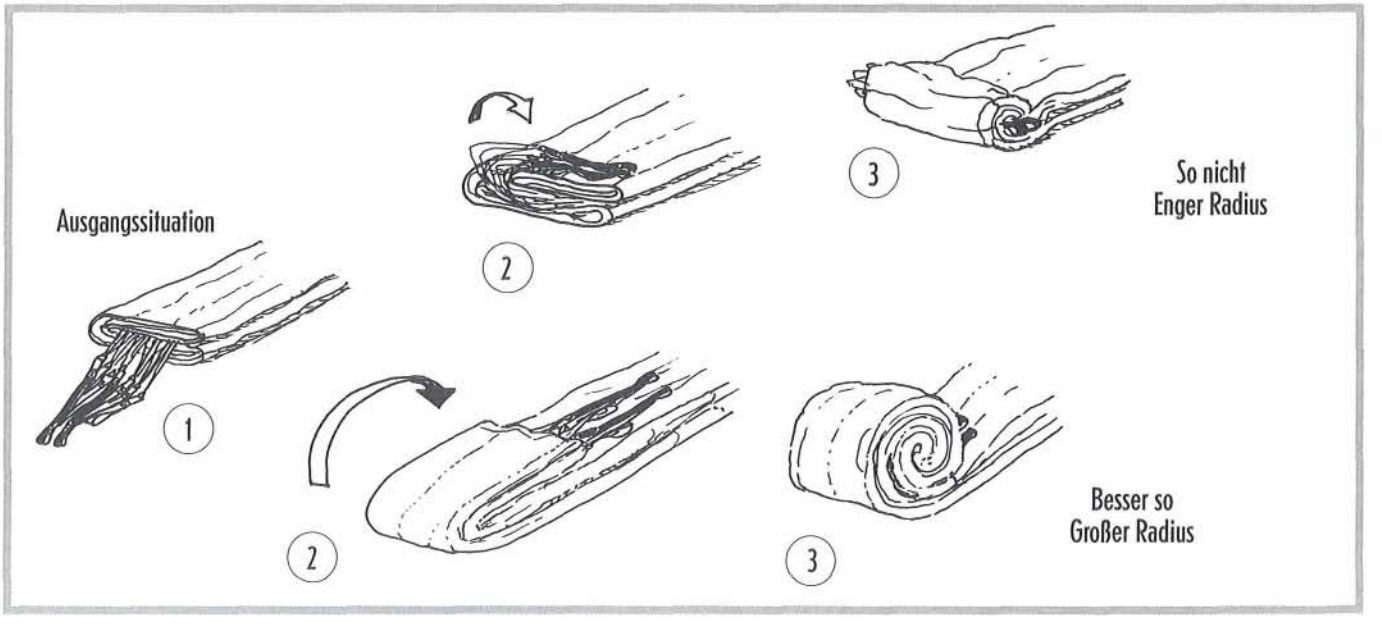
DHV-Technikreferat

Hersteller-Mitteilung

Gleitsegel Zirro 25

In Tschechien und Slowakei sind vermutlich Gleitsegel unter der Typenbezeichnung »Zirro 25« zum Verkauf gelangt, die nicht mit dem in Deutschland geprüften »Zirro 25« baugleich sind. Es muß befürchtet werden, daß diese Geräte mit unzureichendem Material gefertigt wurden.
Alle vom deutschen Musterbetreuer, Firma Flugsportservice E. Stiebritz, Tel. 08141/7496, Fax: 08141/38028, mit Gütesiegelplaketten ausgerüsteten Gleitsegel des Types »Zirro 25« sind mit dem im Rahmen der Gütesiegelversuche geprüften Material ausgerüstet. Bei Geräten mit gleicher Typenbezeichnung, aber ohne Gütesiegelplakette, ist dies nicht gewährleistet.

Firma Flugsportservice E. Stiebritz



Zum Artikel »Leinenrisse« in DHV-Info 74

Aus den Fotos ging nicht deutlich hervor, was gemeint war: Wird der Schirmwulst zunächst einen oder eineinhalb Meter eingeschlagen, bevor man zu rollen beginnt, dann werden die Leinen in einem weitaus schonenderen Bogen miteingerollt. Bei der traditionellen Methode müssen sie hingegen den engen Wicklungen der Hinterkante folgen und werden eher im empfindlichen Bereich nahe der Leinenschlösser geschädigt.

Christoph Kirsch

KNOW YOUR PARACHUTE

von Randy Haney

Ich habe schon mehrere Male die Gelegenheit gehabt, meinen Reserveschirm zu werfen (jedes Mal hat er wahrscheinlich mein Leben gerettet) und so weiß ich den Wert dieses lebensrettenden Ausrüstungsstückes zu schätzen. Allerdings habe ich auch erkennen müssen, daß sehr oft die Störung, die das Auslösen des Rettungsgerät erforderlich gemacht hat, zugleich die schlechtestmögliche Voraussetzung für die Öffnung des Rettungsgerätes ist. Aus diesem Grund halte ich es für wertvoll, ein paar der weniger schönen Situationen aus meinen eigenen Erfahrungen zu erläutern und einige Vorschläge zur Fallschirmsicherheit anzubieten.

IKARUS FÄLLT

Der erste Vorfall ereignete sich, als ich vor einigen Jahren in Spanien war. Ich mußte einige Gleiter vor der Auslieferung testfliegen, das Testprogramm war Routine. Nach 10 Minuten soaren und der Entscheidung, daß der Gleiter in Ordnung sei, flog ich Richtung Landeplatz mit ausreichender Höhe, um etwas Akrobatik zu fliegen. Darauf war ich zu jener Zeit ziemlich scharf. Am Höhepunkt des zweiten Wingovers zog ich stark an, um Geschwindigkeit für einen Looping zu bekommen. Nach dem Abfangen schien sich alles normal zu entwickeln, der Druck war gut und der Gleiter begann gut zu steigen - mit der Basis immer noch unter meinem Brustkasten. Dann fühlte ich einen Schlag und plötzlich gab es eine laute Explosion - als ob das Querrohr durch die Oberfläche des Segels gestoßen wäre.

In diesem Moment wußte ich nicht, was los war, tatsächlich dachte ich, es wäre ein gebrochenes Seitenrohr - was natürlich kein bißchen besser gewesen wäre. Jedenfalls, als die rechte Flügelseite zusammenklappte, begann mein Gleiter quer durch den Himmel zu wirbeln. Ich sage »quer«, denn ich war schon nach dem Abfangen gestiegen und das hochsteigende Moment des Drachens verursachte nun viel horizontale Bewegung. Dies gab mir Zeit, worüber ich sehr glücklich war, da ich nur knapp 100 m über Grund hatte. Der nächste glückliche Zufall war, daß ich nicht die Herrschaft über den Steuerbügel verloren hatte. Ich kann mich erinnern, daß ich sogar, als der Gleiter herumzuwirbeln begann, verzweifelt versucht habe, zu dem Flügel zu schauen, um zu sehen, ob eine Unterverspannung gerissen ist. Wie auch immer, es war mir schnell klar, daß die Situation mit dem Gleiter hoffnungslos und es an der Zeit war, den Fallschirm **SCHNELL** zu ziehen.

Da ich ein Gurtzeug mit Bauch-Fallschirm flog, war es sehr einfach, den Griff zu finden. Jedoch, nachdem ich eine Hand von der Basis genommen hatte, um den Schirm zu ziehen, hatte ich ein bißchen das Gefühl, »einen Stier zu reiten«. Zu versuchen, den Schirm zu ziehen, während ich zur selben Zeit gnadenlos herumgeschlagen wurde, war übel (ich erntete dabei sogar ein blaues Auge). Endlich, ohne an Kraft und Adrenalin gespart zu haben, erwischte ich den Griff und zog so gut ich konnte.

Diese gewaltige Anstrengung bewirkte nur, daß beide Sicherheitsstifte rausgezogen und der Klettverschluß ungefähr 2 cm aufgerissen wurde. Erstaunt wickelte ich die Schlaufe um die Hand und zog noch stärker - mit dem geringen Ergebnis, den Container zu ungefähr einem Drittel zu öffnen. Ungläubig riß ich ein drittes Mal und der Fallschirm kam herausgeflogen, ich warf ihn mit weit ausgestrecktem Arm fort.
Ich erinnere mich, daß ich beobachtete, wie der Fallschirm verschwand und ich überlegte, ob er sich öffnen würde. Gott sei Dank tat er es und irgendwo in meinem beginnenden Schock verlor ich

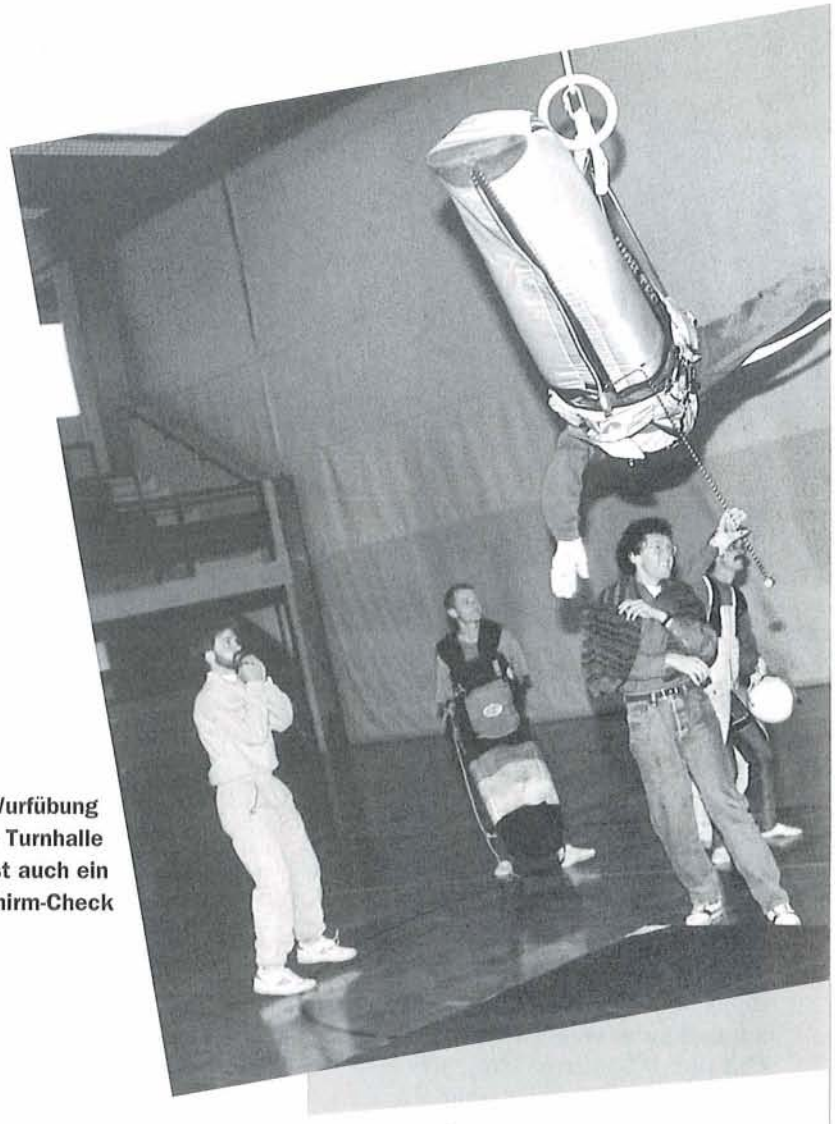
die Gewalt über die Basis. Innerhalb von Sekunden hörte der Drachen auf zu wirbeln und es blieb gerade genug Zeit, um wieder Herrschaft über das zu gewinnen, was vom Drachen übriggeblieben war.

DER CONTAINER TAUGT NICHT

Für einige mag dies sehr routiniert klingen, aber vergiß nicht, daß dies alles (Bruch bis zur Landung) in etwas weniger als 15 bis 20 Sekunden passierte. Wenn der Drachen nicht gestiegen wäre, bevor er brach, wäre meine Zeit beträchtlich kürzer gewesen.

Wie man sich vorstellen kann, war das erste, was ich nach dem Neupacken meines Fallschirmes tat, das Öffnungsproblem des Fallschirmcontainers zu untersuchen. Was ich fand, war einfach: Zu viel Klettverschluß und ein Behälter, der zu lose am Gurtzeug befestigt war. Es gibt sehr viele Container auf dem Markt, gute und schlechte, und die einzige Möglichkeit sie wirklich kennenzulernen, ist der Versuch, sie zu öffnen, während man in seinem Gurtzeug hängt.

Kurz nach meinem ersten Zwischenfall forderte ich einige Piloten heraus. Sie sollten zeigen, wie gut sie ihren Fallschirm öffnen können, wenn sie bei ruhigen Bedingungen in ihren Gurtzeugen hängen. Es ist eine interessante Übung, viele Leute waren ziemlich überrascht - besonders einer. Ein sehr guter Freund von mir, ein Top-Pilot, fand heraus, daß es volle 13 1/2 Sekunden dauerte, seinen seitlich befestigten Schirm-Container zu öffnen. Beachte, daß dies bei perfekten Bedingungen passierte. Ziemlich schlechte Neuigkeiten, wenn er ihn jemals tatsächlich hätte benutzen müssen. Wir fanden andere Schirm-Griffe, die kaum zu erreichen waren, und solche, deren Fallschirme aus dem Innencontainer fielen, bevor man sie werfen konnte.

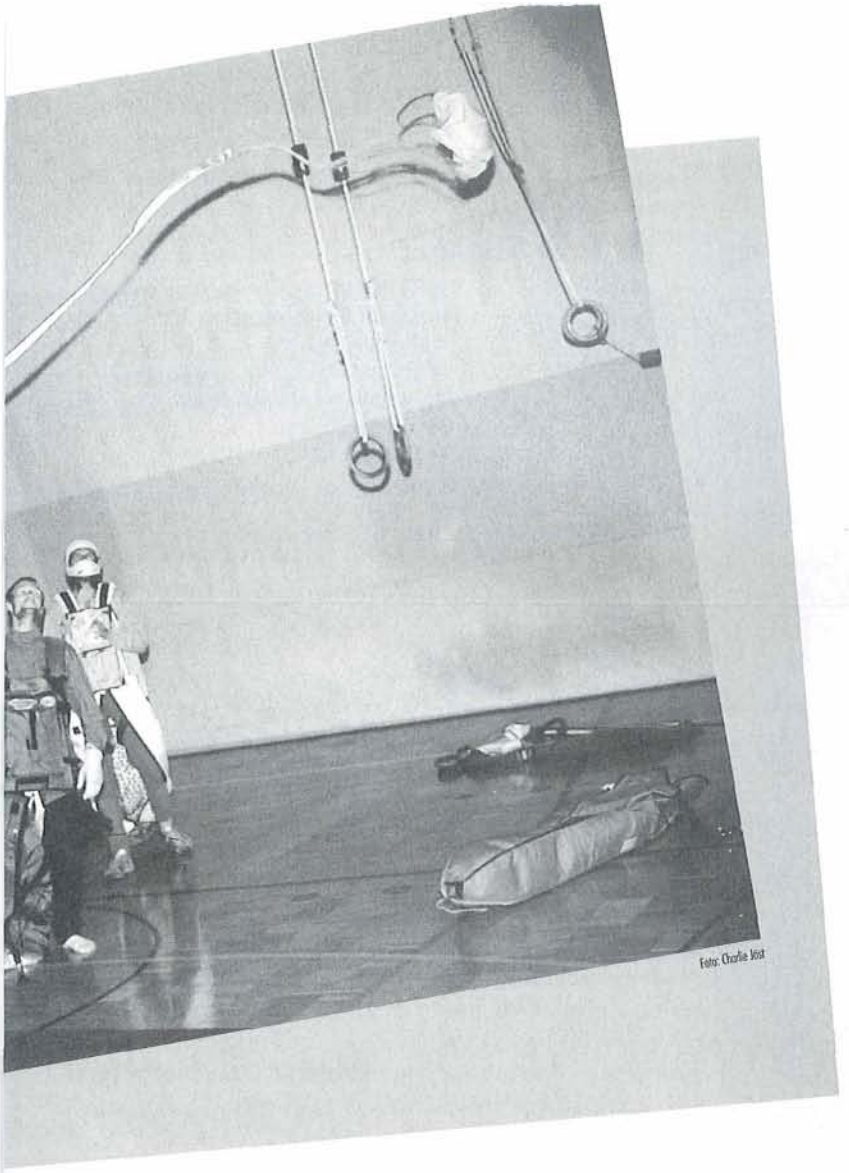


Die Wurfübung in der Turnhalle ist auch ein Schirm-Check

ÜBUNG HILFT

Man muß zugeben, die kleine Anstrengung einer Öffnungsübung in der Turnhalle kann einem durchaus das Leben retten. Sogar wenn sich herausstellen sollte, daß Dein Container o.k. ist, wird die Übung, wirklich den Griff und die beste Methode zu finden, um Deinen Fallschirm aus dem Container zu holen, Deine Einsatzzeit bedeutend beschleunigen. Wer weiß, wieviel Zeit noch bleibt, wenn einem die Stunde schlägt. Eines ist sicher, jede Sekunde, sogar der Bruchteil einer Sekunde, zählt ungeheuer viel.

In der Praxis ist es am besten, wenn man den Griff des Schirmes, ohne hinzusehen, finden kann. Ebenso wichtig ist zu wissen, wie man seinen Fallschirm so sauber und schnell wie möglich aus seinem Container reißen kann. Ein guter, schneller Wurf wird die Leine voll strecken und einen gesunden Schock ergeben, wenn das Ende der Verbindungsleine erreicht ist. An diesem Punkt ist der Container sprichwörtlich gezwungen, sich zu öffnen und der Schirm entfaltet sich schnell. Eine schnelle Öffnung kann entscheidend für eine effektive Verlangsamung vor dem Aufschlag sein, wenn man schon niedrig ist. Ein anderer Vorteil ist, daß sie das Risiko reduziert, daß sich der Schirm in Geräteteilen verfängt, bevor er die Möglichkeit hatte, sich zu öffnen. Beide meiner eigenen Unfälle gingen einher mit starkem Drehen des Wracks. Die Wahrscheinlichkeit ist



hoch, daß dies bei vielen Drachenflugunfällen so ist.

Ich habe in einigen Flugvideos Fälle gesehen, in denen der Fallschirm von zerfetzten Gleitern gefangen wurde. Das ist nicht toll und spricht vielleicht für den Gebrauch von Raketenfallschirmen. Zumindest ist bei einem Raketenfallschirm eine schnelle und volle Leinen- und Schirmentfaltung wahrscheinlicher als bei einem handgeworfenen.

Ich ziehe meinen Hut vor Leuten wie Willi Muller aus Kanada, der getreulich ein jährliches Fallschirmwurf- und Neupack-Seminar in seinem Laden in Cochrane, Alberta, abhält. Ich hatte auch die Möglichkeit gehabt, mit einem Freund zu sprechen, der Willi`s Kurs besucht hat und später einen ernsten Zwischenfall hatte, bei dem er seinen Rettungsschirm brauchte. Glücklicherweise war sein Einsatz erfolgreich. Hinterher erzählte er mir, daß es eine große Hilfe für ihn war, das Manöver schon geprobt zu haben - und ich glaube ihm!

AUSRÜSTUNGS-CHECK

Regelmäßige Inspektionen Deiner Rettungsausrüstung (Gurtzeug, Schirm, Leinen, Karabiner, etc.) sind höchst empfehlenswert. Leinen können verwickelt, Materialien UV-reduziert oder beschädigt sein, Schirme können falsch gepackt, Gummis an Deinem Container verrottet, Karabiner oder ihr Schließmechanismus defekt sein. Nach einer Öffnung des Rettungsgerätes war mein Stubai-5000-Stahl-Karabiner tatsächlich gebogen! Es ist aber einer der stärksten Karabiner, die ich kenne. Ich kann mir nicht vorstellen, daß es anders als bei dem Rettungs-Einsatz passierte.

Schultergurte, die nicht zusammenbleiben, wenn man sich in Kopfunter-Position befindet, sind auch sehr schlecht. Während meiner zweiten Rettungsöffnung trat der Öffnungsschock ein, während ich in vollkommen senkrechter Kopfunter-Position war. Wären die Schultergurte nicht von ausreichender Stärke oder zu weit gewesen oder hätten sie sich geteilt - es ist unnötig, zu sagen daß ich den ballistisch freien Fall nicht überlebt hätte. Befremdlich genug, drei oder vier Flüge vor dem Ereignis hatte ich die Schultergurte zusammengebunden - dies, weil ich damit Probleme hatte, daß sie zu weit auseinander waren, um bequem zu sein. Das könnte gut mein Leben gerettet haben.

Seltsame Dinge passieren oft in ungewöhnlichen Situationen. Wie für die meisten Notfälle ist die beste und einzige Sache, die wir tun können, so gut wie möglich vorbereitet zu sein. Dies durch Übungen, die den möglichen Umständen möglichst genau ähneln.

All jene, die daran interessiert sind, an Übungsveranstaltungen für Fallschirmwerfen und -packen teilzunehmen oder sie abzuhalten, ermutige ich und sage, daß die Übung eine der wertvollsten sein wird, an der man sich jemals beteiligen kann. Einsatzgeschwindigkeit und Effektivität können nur mit praktischem Üben verbessert werden. Was soll`s, es macht Spaß, sich als Gruppe zusammenzutun und aus der Veranstaltung einen richtigen Wettbewerb zu machen - inklusive Stopuhr, um die Auslösezeit zu messen.

Übersetzt aus CROSS COUNRTY Nr. 32

Infos anfordern!

Drachenflug- und Gleitschirmzentrum Elztal.

In der Gumm 3
D-79215 ELZACH

Telefon (0 76 82) 82 79 und 77 10 · Fax (0 76 82) 61 92

westallgäuer drachenflug- und gleitschirmschule

Klaus Hörburger
Allmannsried 181
88175 Scheidegg
Tel. (0 83 81) 62 65

- laufend Drachen- und Gleitsegelkurse
- kleine Schülerzahl
- Funkbetreuung
- Passagierflüge im Doppelsitzer
- Schnupperwochenenden
- Thermikkurse
- Flugsafaris

Kommen Sie und überzeugen Sie sich,- erleben Sie die Faszination des Fliegens im Herzen des Westallgäus. -- Info bitte anfordern --

OASE

• professionell • sicher • erfolgreich •

FLUGSCHULE OASE
PETER GEG
OBERSTDORF

- Luftfahrerscheine
- Fortbildung/Reisen
- Tandemflüge
- Fachhandel

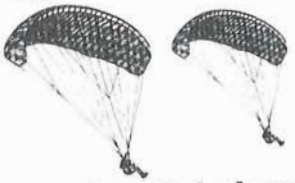
Jetzt Programm '94 anfordern

OASE · Am Goldbach 22
87538 Obermaiselstein
Tel. 08326/7592 · Fax 9566

VDF-Fl

VDF
Mehr Sicherheit im Flugsport

Gleitschirm-Fliegen



Viel Spaß ...
... mit Sicherheit

Ganzjährige Schulung
Professionelle Ausbildung

Farbiger Schulungsprospekt kostenlos!

1.DAeC-Gleitschirm-Schule Heinz Fischer GmbH
Brunnenstr. 35, D-87669 Rieden bei Füssen,
Ostallgäu, Telefon 08362-37038, Fax 38873

Erste offiziell zugelassene Gleitschirm-Schule des Deutschen Aero Club e.V. (DAeC)

GLEITSCHIRM-SCHULUNGSZENTRUM BAYERWALD

9 Eigene Übungsgelände
3 windunabhängige Schleppgelände
4 Höhenfluggelände

L,A,B -Schein
Sicherheitstraining
Windenschleppausbildung
Drachenflugausbildung

Schorsch Höcherl
Gärtnerplatz 10
93073 Neutraubling

Tel.: 0 94 01/87 60 · Fax: 0 94 01/7 92 16 · Funktel.: 01 61/1 91 17 74

Gleitschirmschule

- Ganzjährige Schulung im Flugzentrum **Bezau/Andelsbuch**
- Gleitschirm-Segeltörns, Flugsafaris Info-Video (30 min), DM 10,-

Gleitschirmschule Löffler Karlsruhe

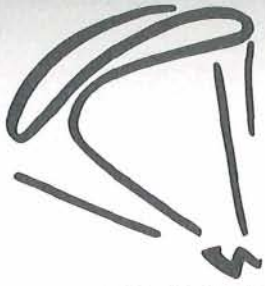
Öffnungszeiten: Mo-Fr 9-18.30 · Do 9-20.00 · Sa 9-13.00 Uhr

Gleitschirmtreff

der Gleitschirm+Bergsportladen
- Fluggeräte, Instrumente, Helme, Bekleidung, Schuhe, Literatur

Kaiserstraße 17 · 76131 Karlsruhe
Tel. 0721/378878 · Fax 0721/377806

SKYMASTER



GLEITSCHIRMFLUGSCHULE

- Grund- und Höhenflugkurse im **Hochschwarzwald**
- Organisierte **Thermiksafaris** im Alpenraum
- **Shop** mit großer Auswahl rund ums Fliegen

Info kostenlos anfordern!

SKYMASTER Gleitschirmflugschule, Friedrichstraße 7,
D-79677 Schönau, Hochschwarzwald, Tel. 07673-8511

Flugzentrum Ruhpolding

Schulen für Drachen- und Gleitschirmfliegen

Info bei:
Holzner GmbH
Brander Str. 41
83324 Ruhpolding
Tel. (08663) 668
und 0172-89 77 331
Telefax (08663) 776

UGSCHULEN

Give your life a lift ! GO GLIDING

OFS Paragliding GmbH

OSTALLGÄUER FLIEGERSCHULE
Xaver-Martin-Str. 1 – 87616 Marktoberdorf
Telefon (0 83 42) 44 50

VDF

Lernen Sie Gleitschirmfliegen !
Schulung ganzjährig - konsequent - sicher
Bitte Prospekt anfordern !

aktiv

FLUGSPORT & FREIZEIT

Überzeugen Sie sich selbst!

Fluggebiet Nr. 1 · Ostallgäu · Schloß Neuschwanstein

Drachen- u. Gleitschirmschule
Ballonfahrten · MTB
Incentives · Rafting

AKTIV Flugsport & Freizeit GmbH
Alemannenweg 5 · 87645 Schwangau
Tel. 08362/81796 · Fax 08362/8708

FLUGSPORTSCHULE RHEIN-MAIN-NECKAR

Sicherheit, Sorgfalt, Zuverlässigkeit und Fairneß in Ausbildung und Beratung - das erwarten Sie mit Recht. Wir bieten dies, denn wir selbst würden es auch erwarten.

Unterricht - Service - Beratung - Verkauf - Reisen

Heinz-Jürgen Weise, Balzenbacher Str. 8, 69488
Birkenau (Odenwald), Tel. 06201/34626 u. 32519 u.
01611631490 Fax 06201/34168

Drachenflugschule TAKE OFF

Lenggries Tegernsee

- Winden- und Höhenflugschulung (Kompakt + Wochenend)
- Preiswerte Unterkunft + Ferien in den Alpen
- Ausrüstungsverleih für alle Ausbildungsstufen
- Passagierflüge
- Infos anfordern: Franz Bruckschlegl

An der Talstation, 83661 Lenggries, Fon 08042/4004, Fax 3323

Neue Gelände in Sicht

Bei der Jahreshauptversammlung im Februar wurde ein neuer Vorstand gewählt: 1. Vorsitzender, Raimund Reiter, 2. Vorsitzende, Silvia Junkers, Kassenwart, Wolfgang Dinkler, Schriftführer, Wolf Löhr, Sportwart Wolfi Marx. Der Club bemüht sich, die drei zugelassenen Gelände auf fünf Gelände zu erweitern. Gäste, welche auf unseren Geländen fliegen wollen, möchten dies nicht auf eigene Faust machen, wie bereits geschehen, sie gefährden unsere Bemühung, diese Gelände zuzulassen. Info-Telefon 06532/1756 oder 4685.

Drachenflugclub Mittelmosel
Wolf Löhr

Back to Basics

Wie ein Schritt in der Vergangenheit, genauer gesagt wie ein Schritt zurück zum Übungshang, mag es den Mitgliedern der »Drachenflugfreunde Fürstenfeldbruck« vorgekommen sein, als sie sich am 26. Februar an einem kleinen Hügel trafen. Ziel war es, denjenigen zu ermitteln, der mit den gegebenen 25 m Höhenunterschied am weitesten flog. Klar, daß jeder der motivierten Teilnehmer sein Bestes gab und Starts absolvierte, wie es sich Drachenfluglehrer nur wünschen können. Nach drei Durchgängen konnte Kirsten Staudt sich durchsetzen und mit konstanter Leistung den 1. Preis, ein Gutschein für ein Essen im Klosterstüberl, für sich gewinnen. Der weiteste Flug war immerhin 140 m, erreicht von Christoph von Platen.
Bei mildem Frühlingswetter wurde die Aktion zu einem Ereignis, das allen Spaß machte und auch viele Familienangehörige und Freunde anlockte. So war das Ereignis kein Schritt in die Vergangenheit, sondern wurde zu einem gelungenen Auftakt für die kommende Saison und wird sicher im nächsten Jahr wieder stattfinden. Die Drachenflugfreunde Fürstenfeldbruck (DFF-FFB) treffen sich jeden 1. und 3. Donnerstag im Monat im »Klosterstüberl« in Fürstenfeldbruck zum Stammtisch. Interessierte Piloten und Nicht-Piloten sind immer herzlich willkommen.

Drachenflugfreunde Fürstenfeldbruck
Georg Ring

Elpe rüstet sich

Das erfolgreichste Jahr für den Drachenfliegerclub West in Olsberg-Elpe konnte Burkhard Schulte bei der Jahreshauptversammlung bekanntgeben. Die Gründung einer eigenen Abteilung zusammen mit den Nachbarvereinen aus Willingen und Battenberg schaffte die Sicherung des sehr guten Fluggebietes in Düdinghausen. Ein weiteres Gelände bei Ramsbeck kann in Kürze benutzt werden und somit stehen für fast alle Windrichtungen Startmöglichkeiten zur Verfügung. Dennoch ist der Verein weiter auf der Suche nach geeigneten Flugbergen, da die neue Sportart Gleitschirmfliegen zusätzlichen Platz braucht.
Ebenso erfolgreich für den Verein war die gewonnene Wahl bei der Jahreshauptversammlung des DHV in Berlin, wo der nächste Austragungsort in Elpe (am 26. November) festgelegt wurde. An diesem Tag wird Elpe von Fliegern aus ganz Deutschland besucht und ein attraktives Rahmenprogramm soll ausgearbeitet werden.
Die diesjährigen Wahlen ergaben einstimmige Wiederwahl des Vorsitzenden Burkhard Schulte und des 2. Vorsitzenden Bernhard Linn. Wegen der gestiegenen Aufgaben des Vereins beschloß die Versammlung, den Vorstand zu erweitern. Der bisherige Kassenwart Didi Burmann ist zum 3. Vorsitzenden gewählt worden. Neuer Kassenwart wurde Manfred Kreutzmann. Jörg Bajewski ist weiterhin Schriftführer des Vereins und für den Sport stehen jetzt Rüdiger Goeke für die Drachenflieger und Ralf Miederhoff für Gleitschirmflieger zur Verfügung.

Drachenfliegerclub West
Burkhard Schulte

Kursgäste willkommen

Zur Fortbildung unserer Mitglieder werden wir ab September 1994 Kurse für B-Theorie und Flugfunk durchführen. Um die Teilnehmerzahlen zu optimieren, besteht auch für Gastpiloten im Raum Aschaffenburg die Möglichkeit, an den Kursen teilzunehmen. Informationen bekommt Ihr auf Anforderung von ALBATROS-Gleitsegelclub Untermain e.V., Hellweg 12, 63773 Goldbach, Tel. 06021/550299.

ALBATROS Gleitsegelclub Untermain
Wolfgang Hein

Zwangspause für Livigno

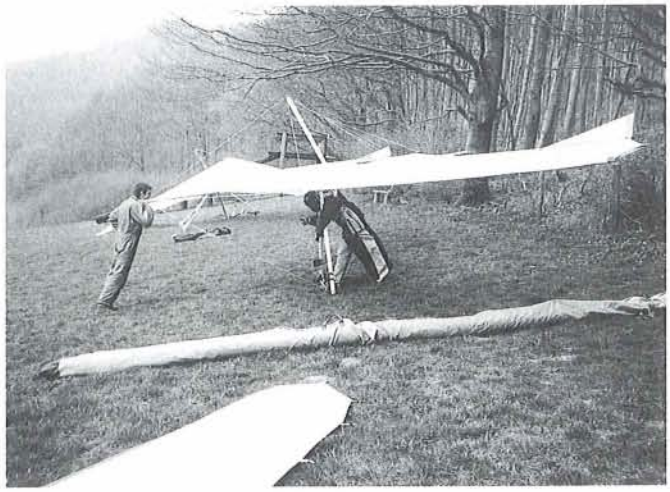
Entgegen anderslautenden Informationen wurde aufgrund der veränderten kommunalpolitischen Strukturen vom neugebildeten Gemeinderat in Livigno sämtlichen Privatbenutzern, auch dem Halter des dortigen Fluggeländes, nämlich Delta & Parafly (Antonio Trabucchi, Jürgen Schäfer), die Benutzungserlaubnis für die Geländewege kürzlich verweigert. Folge ist, daß der gesamte Flugbetrieb bis auf weiteres ruhen muß, da auch keine Landewiesen zur Verfügung stehen. Leider müssen auch die vorgesehenen Prüfungstermine in Livigno entfallen. Wegen Ersatz-Terminen setzt Euch bitte mit dem Organisator in Verbindung. Delta & Parafly ist aber optimistisch, seine Arbeit noch im Laufe des Jahres fortsetzen zu können. Dabei sind wir dringend auf die Unterstützung von möglichst vielen Piloten angewiesen. Richtet bitte ein Protestschreiben an unsere Adresse. Wir werden eine Petitionsliste an die zuständige Stelle weiterleiten. Über den aktuellen Stand informiert Euch Delta & Parafly, Via Motolin 5, I-23030 Livigno (SO), Tel. 02771/35114.

Hans-Jürgen Schäfer

Hochgegriffen

Endlich wird auf Seite 11 im letzten DHV-Info einmal festgestellt, daß wir - wenn überhaupt - nur zeitlich begrenzt in der Natur stören können, wobei die Angabe 60 % aller Tage noch hochgegriffen ist; dann müßten wir auch bei Nieselregen, Föhn usw. fliegen und das ganze Jahr Urlaub haben. Außerdem hat die Natur während 100 % aller Nächte ihre Ruhe vor uns, was man von anderen Bevölkerungsgruppen nicht behaupten kann.

Til Matschoss



Gefährdeter Hängegleiterstartplatz

Flegelhafte Gäste

Der Delta-Club Ith verwaltet die drei Fluggelände Ith, Heukenberg bei Mackensen und den Holzberg bei Stadtoldendorf. Seit längerem haben wir Probleme mit Gastpiloten, die sich nicht an die vorgeschriebenen Startplätze halten oder kreuz und quer landen. Weiterhin werden auch gesperrte Wege mit den Autos befahren. Wenn das so weitergeht, wird man uns das Fliegen in diesen Geländen verbieten.

Ab sofort darf in diesen Geländen nur noch mit Flugleiter des Delta-Club Ith oder nach telefonischer Absprache geflogen werden. Sollten sich die Gastpiloten nicht daran halten, so werden wir ihnen Flugverbot in diesen Geländen erteilen und, falls dies nicht reicht, rechtliche Schritte bei Nichtbeachtung einleiten. Wir haben hart für die Zulassung gekämpft und lassen uns dieses Gelände nicht durch ein paar »Flugchaoten« zerstören. Kontaktadressen: Michael Geppert, Tel. 05554/1988 oder 0171/2357327; Manfred Laskowski, Tel. 05534/858; Bernd Plantikow, Tel. 05562/1720.

Delta-Club Ith
Michael Geppert

Geländeproblematik

Gleitschirmflieger und -fliegerinnen wollen vor allen anderen wichtigen Dingen (Top-Wetter, Top-Schirm, hübsche Frauen/Männer am Start-/Landeplatz) eines: Fluggelände. Und damit hapert es in Deutschland wie in keinem anderen Land der Welt. Wer fliegen will, dem begegnet auf Schritt und Tritt ein Wort: ... Verboten! Vor allem in Baden-Württemberg ist die Lage katastrophal. Es gibt praktisch kein einziges offiziell zugelassenes Fluggelände für alle Gleitschirmflieger. Was der Naturschutz nicht verbietet, untersagen entweder Drachenflieger (die nun mal historisch gesehen zuerst da waren), oder Gleitschirmschulen bzw. Gleitschirmclubs, die ihre mühsam ergatterten Gelände nicht der Masse preisgeben wollen. Verständlich, aber nicht gerade solidarisch.
Die Folge: jedes Wochenende sind hunderte von Flugbegeisterten hunderte von Kilometer unterwegs - leider nicht in der Luft, sondern auf der Autobahn, um ins Allgäu, nach Österreich, in die Schweiz oder ins Elsaß zu fahren. Der mitgliederstarke und finanzkräftige DHV tut hier - nicht nur meiner Meinung nach - noch immer zu wenig. Die Schaffung zusätzlicher und die Erweiterung »halblegaler« Start- und Landeplätze sollte oberste Priorität haben. Warum kann der DHV nicht wie die französischen Verbände Gelände kaufen oder pachten?
Noch ein kleiner Vorschlag: warum veranstaltet der DHV seine Regional- und Hauptversammlungen nicht grundsätzlich in der Nähe von potentiellen Fluggebieten? Bei diesen Gelegenheiten könnte man in der lokalen Presse und in der Öffentlichkeit sicher einiges für die Interessen der Gleischirmflieger erreichen. Übrigens sollte man allen den Fremdenverkehrsverbänden eine Unterlassungsklage ins Haus schicken, die mit bunten Drachen- oder Gleitschirmbildchen für ihre Region werben, ohne daß dort ein einziges zugelassenes Fluggelände besteht.

Michael Knauer

Anmerkung des DHV
Der DHV bemüht sich mit sehr viel Einsatz und Geld, die bestehenden Fluggelände zu erhalten, zu legalisieren und neue zu gewinnen.
Mit Hilfe der Mitgliedsbeiträge hat der DHV bereits Fluggelände gekauft und an die örtlichen Mitgliedsvereine mit »Gästeauflage« verpachtet. Ein solcher Kauf kann aber bei den deutschen Bodenpreisen nur die Ausnahme für den Notfall sein, daß ein Gelände sonst in fremde Hände ginge und für unseren Sport verloren wäre.
Bei allen Zulassungsverfahren wirkt der DHV darauf hin, daß die Gelände gleichermaßen für Drachen und Gleitschirme zugelassen werden und auch Gastpiloten dort fliegen dürfen.

Verein auf Strecke

Streckenfliegen im Sauerland - kein geringerer als Knut von Hentig gab beim Drachenfliegerclub West in Elpe eindrucksvoll einen Einblick. Von der mentalen Vorbereitung, der Wetterbeurteilung bis zur Thermiknutzung war alles dabei. Am nächsten Tag ließ Knut gleich die Praxis folgen, er zeigte den häufig erwähnten, unbedingten Willen, eine Strecke zu bewältigen. Auf Anhieb flog er allen Clubpiloten auf und davon und landete bei dem vorher vereinbarten Ziel nach 55 Kilometern.

Drachenfliegerclub West
Burkhard Schulte

Knut von Hentig

Übungshang Königsdorf in Gefahr

Seit sechs Jahren sind wir Pächter des Übungshangs in Königsdorf, Nähe Bad Tölz. Unseren Schulungsbetrieb führen wir nach Absprache mit dem Eigentümer organisiert durch, ohne dabei die landwirtschaftlich genutzten Flächen mehr als erlaubt zu beschädigen. Leider haben wir seit geraumer Zeit große Probleme mit unerwünschten »Besuchern« die meinen, ein offizielles Übungsgelände gefunden zu haben, das jederzeit jedermann zur Verfügung steht und darauf wartet, von Jahr zu Jahr mehr rücksichtslose Flugsportler beglücken zu dürfen. Dem ist nicht so. Aufgestellte Schilder wurden zerstört, Hinweise nicht beachtet, Parkplätze möglichst nah am Hang gesucht usw. Wenn es so weitergeht, geht's gar nicht mehr weiter. Generell gilt ab sofort: Wer an den Übungshang will, muß vorher bei uns eine schriftliche Genehmigung einholen (Tel. 08042/4004), ansonsten erfolgt unverzüglich eine Strafanzeige. Leider müssen wir inzwischen zu solchen Mitteln greifen, da Erklärungen und Bitten scheinbar nicht fruchten. Wie immer sind es wohl die wenigsten unserer »Kollegen«, die hier »querfliegen«, aber die fallen bekanntlich auf. Schade!

Drachenflugschule TAKE OFF

Vorstand vorn

Geplant war eigentlich die Durchführung der Vereinsmeisterschaft am Burgberg in Kallmünz. Nachdem aber böiger Seitenwind Starts zu gefährlich erscheinen ließ, entschied sich die Wettkampfleitung kurzfristig für einen Wechsel an den Osthang nach Hillohe bei Deuerling. Doch auch dort ließ der auf Nord drehende Wind nur einen Wertungsdurchgang zu. Der 1. Vorstand Hubert Traubinger siegte vor Ludwig Lohner und dem 2. Vorstand Andreas Janker. Den 4. Platz belegte Friedrich Schmidt vor Franz Schlehuber. Bei der anschließenden Siegerehrung im Vereinslokal der Berggastätte Rappl überreichte der Sportwart Alfons Obermoser den fünf Erstplazierten die Siegerpokale.

Gleitschirmclub Ratisbona
Hubert Traubinger

Gelände gesucht

Wegen Problemen bei der Genehmigung für Gleitschirm- und Drachenschlepp auf dem Heidelberger Flugplatz will sich der Kurpfälzer Gleitschirmclub bei der Suche nach anderen geeigneten Geländen an andere Piloten in der näheren Umgebung von Heidelberg wenden. Das Gelände sollte mindestens 500 m lang und einigermaßen frei von Hindernissen sein. Die Interessen von Jagd und Gemeinde sollen berücksichtigt werden. Wenn jemand ein geeignetes Gelände kennt, soll er sich bitte mit Kai Ehrenfried, Tel. 06201/182911, in Verbindung setzen.

Kurpfälzer Gleitschirmflieger
Kai Ehrenfried

Neuer Vorstand

Der nördlichste Club Deutschlands hat einen neuen Vorstand. Da der engagierte »Mann der ersten Stunde«, Albin Kremsier, seinen Vorsitz aus persönlichen Gründen zur Verfügung stellen mußte, waren Neuwahlen erforderlich. Anläßlich der 2. Jahreshauptversammlung wurden gewählt: 1. Vorsitzender Thomas Franke, 2. Vorsitzender Ingo Rohardt, Kassenwart Eddi Bieberstein, Materialwart Walter Kremsier, 1. Beisitzer Frank Dettmer, 2. Beisitzer und Pressewart, Roland Liedtke. Tel. 04502/73666.

Gleitschirm- und Drachenfliegerverein
Schleswig-Holstein »Milan«
Roland Liedtke

Eichberg im Aufwind

Nachdem im letzten Jahr schon einige schöne Strecken vom Eichberg aus geflogen worden sind, Cross-Ritte durch den Süd-Schwarzwald oder Sprünge auf die Schwäbische Alb, steht in diesem Jahr erneut die Förderung des Streckenfliegens auf dem Programm. Organisator ist hierbei der Drachenfliegerverein Blumberg-Immendingen. Insbesondere dokumentierte Flüge, entsprechend der Ausschreibung des deutschen Streckenflugpokals, werden erwünscht. Neben dem begehrten Eichberg Streckenflugpokal sind anspruchsvolle Pokal- und Sachpreise zu gewinnen. Auf jeden Fall ist jedem Teilnehmer ein T-Shirt des Clubs mit originellem Design sicher.
An der Jahreshauptversammlung war Hubert Jäger mit einem dokumentierten Zielflug von 54 km Gewinner des Jahres 1993. Zweiter wurden Ruben Engesser und Klaus Sörensen mit Flügen von 62 km nach Freiburg und Heiligenberg. Josef Martin wurde für seinen im Jahr 1992 erflogenen und bis heute noch gültigen Eichbergrekord mit 83 km nach Riedlingen geehrt. Die im vergangenen Jahr gemachten Streckenflüge unterstreichen den günstigen Ausgangspunkt des Eichbergs zum Streckenfliegen in fast alle Himmelsrichtungen. Für weitere Informationen, insbesondere auch der Beachtung der Gelände-Regelung stehen Euch Martin Oppe, 1. Vorsitzender, Tel. 07745/5179 und Hartwig Schrumpf, Schriftführer, Tel. 07721/23687 zur Verfügung.

Drachenfliegerverein Blumberg-Immendingen
Martin Oppe

Foto: Klaus Ebinger

Bob Baier

D'Allgäuer ermitteln Vereinsmeister

Inklusive Gastflieger waren wir 33 Teilnehmer, darunter einige Liga-Piloten mit »Rang und Namen«. Entsprechend hoch war das Wettbewerbs-Niveau. In diesem Zusammenhang erinnerte unser Sportwart Josef Guggenmos an Zeiten, als es noch einfacher war, eine Deutsche Meisterschaft zu gewinnen als eine Vereinsmeisterschaft der Allgäuer.
Unser bekanntester Gastflieger, Raimund Rud, gewann den 1. Durchgang. Die Aufgabe war ein flaches Dreieck, Tegelberg-Alpspitze-Buching. Man mußte schon taktisch sehr klug fliegen, um zu »überleben«, da im Laufe des Nachmittags die Abschattung zunahm und infolgedessen die Thermik seltener wurde. 10 Piloten erreichten das Ziel. Ähnlich, aber noch trickreicher war es am Sonntag. Erst um 15.15 Uhr wurde das Fenster für die Strecke Tegelberg-Falkenstein-Buching geöffnet. 4 Piloten erfüllten die gestellte Aufgabe. Bob Baier fuhr 5 Minuten vor Peter Biernat ins Goal. Das verhalf ihm zum Gesamtsieg, allerdings mit nur 8 Punkten Vorsprung. Ein Aufatmen unter den Vereinskameraden war deutlich zu hören: der Siegertitel gebührt auch einem echten »Allgäuer«!
Bob Baier (Desire) also auf Rang 1 knapp vor Peter Biernat (Bullet CUT). 3. Platz Josef Guggenmos (Bullet CUT) gefolgt von Rosi Brams (Bullet CUT S), die sich mit Gebhard Kuen (HP-AT) den 4. Platz teilt. Platz 6 Helmut Barth (Santana), 7. Hedi Heckel (Bullet C14), 8. Detlef Ziege (Bullet SP12), 9. Hans-Peter Stein (Bullet SP12), 10. Peter Sebralla (Milan Racer) ... Herzlichen Glückwunsch. Noch zu erwähnen wäre unser bombastisches Lagerfeuerfest am Samstagabend an der Pellat. Ja, Ihr könnt mir's glauben, es ist was los bei den Allgäuern!

Allgäuer Drachenflieger
Karin Kastl

Guter Behördenkontakt

Unser Verein ist auf Grund einer sehr guten Zusammenarbeit mit der Gemeinde Lauterbach und dem Umweltamt Thüringen in der Lage, über ein gutes Fluggelände zu verfügen. Unser Pachtvertrag beträgt 20 Jahre für ein Fußstartgelände in Süd-West Richtung sowie über Schleppmöglichkeiten für alle Windrichtungen bis zu Auslegelängen von 3000 Metern.
Ab Frühjahr 94 ist unser Verein im Besitz einer eigenen Winde. Es sind aber jederzeit Windengemeinschaften bei uns willkommen.
Übernachtungsmöglichkeiten gibt es in der Gemeinde Lauterbach und Mihla. Wir verfügen aber auch über einen eigenen Stellplatz für Wohnwagen, Wohnmobile und Zelte direkt im Fluggelände. Flugbetrieb findet bei uns das ganze Jahr über statt.

Gleitschirm- und Drachenclub Lauterbach

Neuer Gleitschirmverein

Zehn Gleitschirm-Fliegerfreunde aus Brilon/Sauerland haben sich endlich aufgerafft, einen Club bzw. einen eingetragenen Verein zu gründen, die »Paraflyers Hochsauerland«. Interessenten wenden sich bitte an Stephan Mund, Bontkirchener Str. 61, 59929 Brilon-Hoppecke.

Paraflyers Hochsauerland
Stephan Mund

Schleppgelände

Mainzer Raum

Unser Drachen- und Gleitsegelclub Rhein-Main hat ein schönes Schleppgelände 15 Autominuten südlich von Mainz. Geschleppt wird mit einer Koch-Doppeltrommelwinde. Flüge von 30 bis 45 Minuten Dauer, auch Streckenflüge, sind hier an guten Tagen keine Seltenheit. Noch ist die Nachfrage bei uns gering, deshalb gibt es am Start kaum Wartezeiten. Nicht nur Mitglieder, sondern auch Gastpiloten sind gern gesehen. Der Club arbeitet mit einer Schule für Windenschlepp zusammen.
Kontaktadressen:
Ulrich von Engelberg, Tel. 06257/85640, und Gerald Braun, Tel. 06158/83695

NfGH
Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer

Informationsschrift des Deutschen Hängegleiterverbandes als Beauftragter des Bundesministeriums für Verkehr

Verfahrensweise für die Luftaufsicht

24/94

1. Der Luftaufsicht des DHV unterliegen alle Fluggelände, die ausschließlich dem Betrieb von Hängegleitern und Gleitsegeln dienen, unabhängig von der Rechtsgrundlage für die Nutzung. Außerdem erstreckt sich die Luftaufsicht auf Gelände, die auch mit Luftsportgeräten anderer Art benutzt werden; dort ist sie auf den Hängegleiter- und Gleitsegelbetrieb beschränkt. UL-Schlepp unterliegt der Luftaufsicht durch die für UL zuständige Stelle.
2. Der DHV führt die Luftaufsicht mit Hilfe geeigneter Personen, die er zu örtlichen oder überörtlichen »Beauftragten für Luftaufsicht« ernennt. Die Ernennung der örtlichen Beauftragten erfolgt im Regelfall auf Vorschlag des jeweiligen Geländehalters. Die Ernennung ist auf 2 Jahre befristet und kann widerrufen und verlängert werden.
3. Eignungsvoraussetzungen sind grundsätzlich der unbeschränkte Luftfahrerschein, die Kenntnis der für den Aufgabenbereich wichtigen Bestimmungen und Verfahren, sowie bei Schleppgeländen die Schleppstart- und Windenführerberechtigung. Außerdem dürfen keine Tatsachen bekannt sein, die Zweifel an der fachlichen und persönlichen Eignung begründen; eine entsprechende Erklärung ist dem DHV vorzulegen.
4. Der Zuständigkeitsbereich des Beauftragten für Luftaufsicht ergibt sich aus dem Ernennungsbescheid. Der überörtliche Beauftragte ist zuständig, wenn für das Fluggelände kein örtlicher Beauftragter ernannt oder erreichbar ist.
5. Der Beauftragte für Luftaufsicht wird tätig, wenn ihm ein Umstand bekannt wird, der die Sicherheit des Hängegleiter- und Gleitsegelbetriebes oder die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch den Flugbetrieb gefährdet. Er kann Kontrollen durchführen und als Startleiter tätig sein. Im Bedarfsfall kann er Anordnungen (luftaufsichtliche Verfügungen) treffen, die für jeden Beteiligten verbindlich sind.
6. Die Maßnahmen müssen in Art, Umfang und Dauer für die Abwehr der Gefahr notwendig und zweckmäßig sein. Der Beauftragte hat bei seiner Tätigkeit die Weisungen des DHV und die Verwaltungsgrundsätze zu beachten, insbesondere das Übermaßverbot und den Gleichbehandlungsgrundsatz.
7. Wenn eine Anordnung längerfristig erforderlich ist, hat der Beauftragte dies unverzüglich der DHV-Geschäftsstelle anzuzeigen, die dann die weiter erforderlichen Maßnahmen trifft. Dies gilt auch für Zweifelsfälle, für dringende Fälle, wenn weder der örtliche noch der überörtliche Beauftragte erreichbar ist, sowie für schwere oder wiederholte Fälle der Nichtbeachtung einer Anordnung.
8. Die Kosten der Luftaufsicht trägt der Geländehalter.

Gmund, den 13. Juni 1994
DHV-Flugbetriebsreferat

25/94

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gleitsegel der Firma Fly Market

Verschiedene Gleitsegel der Firma Fly Market GmbH & Co. KG sind mit Trimmern in den Tragegurten ausgeliefert worden, obgleich die Geräte nur ohne Trimmer in den Haupttragegurten geprüft und zugelassen wurden. Die Trimmer sind durch eine Plombe gesichert, die für die Inbetriebnahme gelöst werden muß. Diese Form der Auslieferung stellt eine nicht genehmigte Änderung des Gütesiegelmusters dar. In Übereinstimmung mit der Firma Fly Market trifft der DHV folgende **Sicherheitsmaßnahmen:**

1. Alle Gleitsegel der Firma Fly Market, die von Hand zu bedienende Trimmer an den hinteren Haupttragegurten haben, sind bei der nächsten Nachprüfung umzurüsten, unabhängig davon, ob diese Trimmer durch Plomben gesichert sind oder nicht.
2. Die bis zur Auswechslung der Haupttragegurte noch vorhandenen Trimmer dürfen nicht benützt werden, die Sicherungsplomben müssen geschlossen sein.

Gmund, den 26. Mai 1994
DHV-Technikreferat

26/94

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gleitsegel Dream 26

Bei Nachprüfung mehrerer Dream 26, Gütesiegelnummer GS 01-242-92, wurde festgestellt, daß sie mit einer falschen Bremsspinne ausgerüstet waren.
In Übereinstimmung mit der Firma Flight Design trifft der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahmen**

1. An allen Dream 26 ist vom Besitzer des Gerätes die Bremsspinne zu prüfen. Die Bremsspinne darf nur eine Vergabelung zwischen der Hauptbremsleine und den 9 oberen Bremsleinen aufweisen.
2. Alle Dream 26, bei deren Überprüfung eine andere Bremsspinne festgestellt wird, dürfen bis nach der Umrüstung nicht geflogen werden und sind zur Umrüstung an die Firma Flight Design zu senden.

Betroffene Piloten wenden sich an die Firma Flight Design, Sielminger Straße 65, 70771 Leinfelden-Echterdingen, Tel. 0711/795095, Fax: 0711/795090.

Gmund, 6. Juni 1994
DHV-Technikreferat

Lufttüchtigkeitsanweisung

27/94

Gleitsegelgurtzeuge Husky und Protect

Bei einem Gleitsegelgurtzeug mit integriertem Rettungsfallschirm Charly-Passiv-System wurde bei einem Packerlehrgang festgestellt, daß der Auslösegriff blockieren kann.
In Übereinstimmung mit der Firma Finsterwalder GmbH Charly Produkte hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahmen** getroffen:

1. Die Gütesiegel für die Gurtzeuge Protect und Husky mit dem Charly-Passiv-System ruhen, das heißt, die Geräte dieser Muster dürfen nicht eingesetzt werden. Nicht betroffen sind diese Gurtzeuge mit anderen Rettungssystemen.
2. Der DHV hebt das Ruhen wieder auf, wenn durch geeignete Maßnahmen (Vorschläge der Herstellerfirma und Zulassung durch den DHV, eventuell Umrüstung und Nachprüfung der Einzelgeräte durch die Herstellerfirma) die Lufttüchtigkeit der betroffenen Geräte hergestellt werden kann.

Der jeweilige Sachstand kann bei der Firma Finsterwalder GmbH Charly Produkte, Am Osterösch 3, 87637 Seeg, Tel. 08364/1286, Fax: 08364/8426, nachgefragt werden.

Gmund, den 6. Juni 1994
DHV-Technikreferat

Lufttüchtigkeitsanweisung

28/94

Gleitsegel EDEL ZX

Bei Messungen der Leinenfestigkeit im Rahmen der turnusmäßigen Nachprüfung wurde bei mehreren Gleitsegeln des Musters EDEL ZX unzureichende Festigkeit der Steuerleinen und der Fangleinen des 2. und 3. Stockwerks festgestellt.
In Übereinstimmung mit dem derzeitigen deutschen Musterbetreuer, Finsterwalder GmbH Charly Produkte, Tel. 08364/1286, und dem vorraussichtlich künftigen Musterbetreuer, EDEL GmbH Deutschland, Tel. 08364/1078, hat der DHV folgende **Sicherheitsmaßnahmen** getroffen:

1. An allen Gleitsegeln der obigen Muster, jeweils in allen Größen, ist die Festigkeit der Steuer- und Fangleinen nachzuprüfen. Bis zur Nachprüfung dürfen diese Gleitsegel nicht geflogen werden.
2. Die Nachprüfung der Leinen ist in Zeitabständen von 12 Monaten regelmäßig zu wiederholen, bei Ausbildungsgeräten in Zeitabständen von 6 Monaten.
3. Unberührt bleibt die allgemeine Nachprüfung des gesamten Gerätes in Zeitabständen von 24 Monaten. Beide Nachprüfungen können zusammengelegt werden.

Gmund, den 16. Juni 1994
DHV-Technikreferat

29/94

Zugelassene Gelände

Verlängerungen und Neuzulassungen durch den DHV nach § 25 LuftVG

Gastpiloten werden gebeten, vor dem Fliegen mit dem Geländehalter Verbindung aufzunehmen. Vereinsanschriften siehe DHV-Info 75, S. 38-41, oder über die DHV Geschäftsstelle.

Geländename	Gemeinde	Bundesland	Geländehalter	Höhendiff.	Fluggeräte-Art
Oberruppersdorf	02747 Oberruppersdorf	Sachsen	Frank Urban	Schlepp	HG und GS
Weißenborn	09600 Weißenborn	Sachsen	Windenschleppgemeinschaft Freiberg	Schlepp	HG und GS
Burkersdorf	09623 Burkersdorf	Sachsen	Windenschleppgemeinschaft Freiberg	Schlepp	HG und GS
Suhrbrook	24594 Nindorf	Schleswig-H.	Schleswig-Holsteiner Drachenflieger	Schlepp	HG und GS
Wohlde	24861 Bergenhusen	Schleswig-H.	Schleswig-Holsteiner Drachenflieger	Schlepp	HG und GS
Schalkholz	25782 Schalkholz	Schleswig-H.	Schleswig-Holsteiner Drachenflieger	Schlepp	HG und GS
Bahrenborsteler Bruch	27245 Bahrenborstel	Niedersachsen	TUS Kirchdorf	Schlepp	HG und GS
Langwedel	27299 Langwedel	Niedersachsen	Gleitsegelclub Weser	Schlepp	HG und GS
Deinsen	31028 Sant-Gemeinde Gronau	Niedersachsen	DFC Weserbergland	Schlepp	HG und GS
Kastanienweg/Westerenger	32130 Enger-Westerenger	NRW	Delta Team Mittelland	Schlepp	HG und GS
Uedem	47589 Uedem	NRW	DFC Niederrhein	Schlepp	HG
Wixberg	58644 Iserlohn	NRW	VFL Hegenscheid	380	HG und GS
Ahlen	59227 Ahlen	NRW	Gleitschirmclub Münsterland	Schlepp	HG und GS
Elpe-Steinmarkskopf	59939 Olsberg	NRW	WDS Drachen- u. Gleitschirmschule Müller	170	HG und GS

Geländename	Gemeinde	Bundesland	Geländehalter	Höhendiff.	Fluggeräte-Art
Skihang Altastenberg	59955 Winterberg	NRW	WDS Drachen- u. Gleischirmschule Müller	45	GS
Homberg-Züschen	59955 Winterberg	NRW	WDS Drachen- u. Gleischirmschule Müller	100	HG und GS
Rössberg	59955 Winterberg	NRW	WDS Drachen- u. Gleitschirmschule Müller	280	HG und GS
Momart	64732 Bad König	Hessen	Flugsportfreunde Ourewäller Iwweflieger	Schlepp	HG und GS
Kirch-Brombach	64753 Brombachtal	Hessen	Flugsportfreunde Ourewäller Iwweflieger	Schlepp	HG und GS
Auf der Platte	66453 Gersheim	Saarland	1. Para-Ski-Club Saar	Schlepp	HG und GS
Sinnhöll	67749 Offenbach	Rheinland-Pfalz	International Paragliding Club	200	HG und GS
Wanne	72793 Pfullingen	Baden-Württ.	Drachenfliegerverein "d'Wann aufer"	250	HG
Heutal	72829 Kohlstetten	Baden-Württ.	Hermann Bez †	Schlepp	HG und GS
Kuchalb	73072 Donzdorf	Baden-Württ.	Windenschleppgem. "äußerst schleppend"	200/Schlepp	HG und GS
Naicha	74575 Schrozberg	Baden-Württ.	Gleitsegelclub Hohenlohe	Schlepp	HG und GS
Kirchberg	77709 Oberwolfach	Baden-Württ.	IG Kirchberg-Spitzfelsen	325/155/245	HG und GS
Spitzfelse4n	77756 Hausach	Baden-Württ.	IG Kirchberg-Spitzfelsen	320	HG und GS
Breitenau	79244 Münstertal	Baden-Württ.	Täler Flugfreunde	750	HG und GS
Hörnleberg Nord-Ost	79261 Gutach-Bleibach	BadenWürtt.	Drachenflieger Oberes Elztal	550	HG und GS
Zell i.W.	79669 Zell i.W.	Baden-Württ.	Gleitschirmclub Wiesental	410	HG und GS
Fröhnd	79677 Fröhnd	Baden-Württ.	Gleitschirmclub Wiesental	500	HG und GS
Ehrsberg	79685 Häg-Ehrsberg	Baden-Württ.	Gleitschirmclub Wiesental	330/110	HG und GS
Hausberg	82467 Garmisch-Partenki.	Bayern	Gleitschirmsegler Werdenfels	520	HG und GS
Wank	82467 Garmisch.Partenk.	Bayern	Gleitschirmsegler Werdenfels	720	HG und GS
Kampenwand	83229 Aschau	Bayern	DFC Albatros Kampenwand	870	HG und GS
Rechenberg	83246 Oberwössen	Bayern	Hubert Haßlberger	670	GS
Predigtstuhl	83421 Bad Reichenhall	Bayern	GSC Albatros Bad-Reichenhall	1150	HG und GS
Mittelstaufen-Zwieselalm	83421 Bad Reichenhall	Bayern	GSC Albatros Bad-Reichenhall	1160	HG und GS
Steinbach	84056 Rottenburg	Bayern	IG Drachenschlepp Klaus Laube	Schlepp	HG und GS
Bonbruck	84155 Bodenkirchen	Bayern	Norbert Czermak	Schlepp	HG und GS
Oberemmendorf	85110 Kipfenberg	Bayern	DFC Ingolstadt	160	HG
Böhming	85110 Kipfenberg	Bayern	DFC Ingolstadt	80	HG und GS
Mittag	87544 Blaichach	Bayern	Mittag-Team Immenstadt	740	HG und GS
Walberla	91356 Kirchenehrenbach	Bayern	Nordbayerische Drachenflieger	215	HG
Lohe	91795 Obereichstätt	Bayern	1. GSC Donau-Altmühltal	145	HG und GS
Obereichstätt	91795 Dollnstein	Bayern	Reinhard Pöppl	150	HG und GS
Dollnstein	91795 Dollnstein	Bayern	Reinhard Pöppl	65	HG und GS
Buchberg	92253 Schnaittenbach	Bayern	Schleppdrachen- u. Hängegleiterverein Oberpfalz	Schlepp	HG und GS
Erpetshof	92648 Vohenstrauß	Bayern	Schleppdrachen- u. Hängegleiterverein Oberpfalz	Schlepp	HG und GS
Vogelberg	92665 Kirchendemenreuth	Bayern	Schleppdrachen- u. Hängegleiterverein Oberpfalz	50	HG und GS
Kohlberg	92702 Kohlberg	Bayern	Schleppdrachen- u. Hängegleiterverein Oberpfalz	40	HG und GS
Görauer Anger	95359 Kasendorf	Bayern	DFC Görauer Anger	148	HG
Kasendorf	95359 Kasendorf	Bayern	DFC Görauer Anger	Schlepp	HG und GS
Knüllfeld	98587 Steinbach-Hallenberg	Thüringen	WDS Drachen- u. Gleitschirmschule Müller	110	HG und GS
Jungfernsprung/Rumpel	99330 Frankenhain	Thüringen	WDS Drachen- u. Gleischirmschule Müller	130	HG und GS
Crawinkel Flugplatz	99330 Crawinkel	Thüringen	WDS Drachen- u. Gleitschirmschule Müller	Schlepp	HG und GS
Neusiss	99338 Neusiss	Thüringen	WDS Drachen- u. Gleitschirmschule Müller	50	HG und GS

Neue Musterzulassungen und DHV-Gütesiegel 30/94

Gleitsegel

Nummer	Muster	Produzent/Importeur	Klasse
MZL GS 01-355-94	Aerologic 59 Tandem	Fly Market	2-3
MZL GS 01-356-94	Vision L	UP-Europe	2
MZL GS 01-357-94	Vision S	UP-Europe	2
MZL GS 01-358-94	Vision M	UP-Europe	2
MZL GS 01-359-94	Phocus 29	Skyline	2
MZL GS 01-360-94	Nova Sphinx 122	Skyline	3
MZL GS 01-361-94	Nova Sphinx 125	Skyline	3
MZL GS 01-362-94	Nova Sphinx 128	Skyline	3
DHV GS 01-363-94	Edel Space 22 (beschleunigt)	Finsterwalder	2-3
DHV GS 01-364-94	Atiks 31	ITV/A. Breuer	3G
MZL GS 01-365-94	Cruisair 26	Ailes de K Germany	2G

Hängegleiter

Nummer	Muster	Produzent/Importeur	Klasse
MZL 01-285-94	Xtralite 147	Moyes Europa	3
MZL 01-386-94	Xtralite 137	Moyes-Europa	3

Gleitsegelgurtzeuge

Nummer	Muster	Produzent/Importeur	Klasse
DHV GS 03-129-94	Woody Valley 1	Turnpoint	
MZL GS 03-130-94	Paratech A 1	Aerosport	
MZL GS 03-131-94	LX	Dragl/Kurt Kehrer	
MZL GS 03-132-94	RX	Dragl/Kurt Kehrer	
MZL GS 03-133-94	New Distance	Skyline	

Hängegleitergurtzeuge

Nummer	Muster	Produzent/Importeur	Klasse
DHV 03-096-93	Keller Air Travel	Moyes Europe	
DHV 03-097-94	High Light	Finsterwalder	

DHV= Gütesiegel; MZL= Musterzulassung

Klassifizierung:

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-Schein) haben und genußvolles Fliegen vorziehen.

3 = für Piloten, die den Ausbildungsstand Unbeschränkter Luftfahrerschein (B-Schein) 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.

Erloschene Gütesiegel 31/94

Die nachfolgenden Gütesiegel werden auf Antrag des Herstellers mit Wirkung ab 1.8.1994 widerrufen:
DAeC-Gütesiegel Gleitsegel Manta EQ 21, DAeC 1.5.42.1 der Firma Charly-Edel, Ulrich Kurrle.
DAeC-Gütesiegel Gleitsegel Manta EQ 23, DaeC 1.5.42.2 der Firma Charly-Edel, Ulrich Kurrle.
DAeC-Gütesiegel Gleitsegel Manta EQ 26, DAeC 1.5.42.3 der Firma Charly-Edel, Ulrich Kurrle.
DHV-Gütesiegel Hängegleiter Stratos B, 01-003-79 der Firma Schmidtler & Schmidtler GmbH.
Die Geräte dieser Muster dürfen ab 1.8.1994 nicht mehr betrieben werden.

Gmund, den 14.Juni 1994
DHV-Technikreferat

Modifizierte Geräte 32/94

Nummer	Muster Produzent/Importeur	Klasse	Änderung
GS 01-356-94	Vision L	2	Name (neu),Stabilo,(neu),Leinengeometrie (neu)
GS 01-357-94	Vision S	2	Name (neu), Stabilo (neu),Leinengeometrie (neu)
GS 01-358-94	Vision M	2	Name (neu), Stabilo (neu),Leinengeometrie (neu)
GS 01-360-94	Nova Sphinx 122 Skyline	3	Name (neu), Leinenmaterial (neu)
GS 01-361-94	Nova Sphinx 125 Skyline	3	Name (neu), Leinenmaterial (neu)
GS 01-362-94	Nova Sphinx 128 Skyline	3	Name (neu), Leinenmaterial (neu)
GS 01-363-94	Edel Space 22 (beschl.) Finsterwalder	2-3	Fußbeschleuniger (neu)
GS 01-354-94	Cruisair 29 Ailes de K Germany	2G	Zugelassen mit folgenden Gurtzeugen: Supersede (GS03-117-93), Vonblon Liga (GS03-087-91) Turtle (GS03-128-94), Perfect (GS03-098-92), Fashion (GS03-126-94), Force (GS03-102-94), Sup Air Race (GS03-120-93).
GS 01-365-94	Cruisair 26 Ailes de K Germany	2G	Zugelassen mit folgenden Gurtzeugen: Supersede (GS03-117-93), Vonblon Liga (GS03-087-91), Turtle (GS03-128-94), Perfect (GS03-098-92), Fashion (GS03-126-94), Force (GS03-102-94), Sup Air Race (GS03-120-93).

HINWEIS: Die Flugeigenschaften der modifizierten Muster sind nicht identisch mit den veröffentlichten Testflugergebnissen. Neue Testflugprotokolle beim Hersteller anfordern.

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

Das Versicherungsprogramm

Stand: 1.6.1994

Versicherer: Gerling Konzern Köln

Halterhaftpflicht

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

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

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

Deckungsbereiche: Weltweit, Europa, Deutschland.

Flug-Unfall, Tod und Invalidität

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

Jahresrente 12% der Versicherungssumme, maximal 36 000 DM Jahresrente.
Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen.
Direktinformation bei Gerling Konzern, Tel. 069/7567-281, Fax 069/7567-396

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten

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

Schirmpackerhaftpflicht

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

Startleiterhaftpflicht

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

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 und Mitgliedsvereine kostenlos

Geländehaftpflicht

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

Startwindenhaftpflicht

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

Startwindenhaftpflicht

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
65,- DM

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

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

gebrauchtmarkt

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT
19.7.94 – Info Nr. 77
Später eingehende Kleinanzeigen werden automatisch in das nachfolgende Info aufgenommen.

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

Anzeigen bitte nur schriftlich! Gerät genau angeben!

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

Hängegleiter

1

Club 15, Bj. 87, Check, wenig Flüge, DM 900,-; Gurtzeug mit Retter Sigma, auch einzeln, 2 Jahre alt, DM 999,-. ✆ 08323/8590.

Club 15, Bj. 92, kaum geflogen, blau/weiß/orange,VB DM 2.800,-; Charly

Kniehänger, DM 100,- 8/92, Integralhelm Gr. XL. ✆ 09681/3823.

Club 15, Bj. 89, blau/pink/weiß, wenig geflogen, VB DM 1.200,-. ✆ 07025/7999

Joker, Bj. 91, crashfrei, 1a-Zustand, AK neongelb, US neonpink, OS weiß, DM 2.500,-. ✆ 07841/28806 ab 18.00 Uhr.

1–2

Airfex, Bj. 12/91, 1a-Zustand, ideal bis 70 kg Pilotengewicht, Lang- und Kurzpacksack, 183 cm, VB DM 3.000,-. ✆ 069/674998 od. tagsüber 1563249 (Ben).

Calypso 165, Bj. 90, AK lila, US pink, VB DM 2.200-. ✆ 0731/69570 od. 07525/8244.

Delta 16, Bj. 86, wenig geflogen, 1a-Zustand, mit Charly Rettungsschirm, Kniehänger, Kniestrecker, Räder u. ET, evtl. auch einzeln, DM 1.000,-. ✆ 0711/7545845 abends ed. 0208/206795.

Delta 16, Bj. 86, seit Check nicht mehr geflogen, viele Ersatzteile; auch einzeln, VB. ✆ 089/2605741 od. 0711/6871507.

Delta 16, Bj. 86, crashfrei, wenig geflogen, Check fällig, Kniehängegurt, Integralhelm, VB DM 1.000,-. ✆ 0531/330783 od. 05121/707323 (Frank) tagsüber.

Delta Super, Bj. 87, Gütesiegel bis 95, 1a-Zustand, mit Kniehänger, wg. Auslandaufenthalt VB DM 1.500,-. ✆ 09122/16188.

Delta Super, Bj. 10/88, wenig geflogen, luftber.-Räder, Kniehänger, Helm, Vario, Ersatzbügel, kompl. 950,-. ✆ 0711/6771008.

Gyro 180, Bj. 89, guter Zustand, AK blau, Segel weiß, Speedbar, Räder, VBDM 1.500,- ✆ 0221/447590.

Mars 150 D, Bj. 11/93, ungeflogen mit Rettungsgerät, Kniehänger, Helm, Räder, 2 Ersatzsteuerbügel, Windmesser, kompl. DM 3.999,- wg. Sportaufgabe. ✆ 07326/7955.

Mars 150 D, Bj. 88, wenig Flüge, Räder, Speedbar, Ersatzsteuerbügel, Rettungsgerät Parasail, Helm; auch einzeln, VB DM 2.300,- ✆ 03641/335317 od. 332761.

Mars 170, Bj. 88, crashfrei, ca. 60 Flüge, mit Ersatzsteuerbügel, Räder, DM 1.750,-; Gurtzeug Sting anthrazit/pink, 185 cm, mit Mittelleinenrettungsschirm, DM 1.250,-; Bräuniger Vario LCD V, DM 600,-. ✆ 07127/88244.

Nimbus 62/15, Bj. 8/89, sehr wenig geflogen, guter Zustand, Aerosafe, Trapezrohr, Räder, pink/schwarz/weiß, VB DM 1.300,-✆ 06421/63587.

Nimbus 62/15, Bj. 88, 1a-Zustand, wenig Flüge, neuer Check, DM 1.500,-. ✆ 02267/80895.

Perfex, Bj. 8/92, nur am Übungshang geflogen, Kurzpack, weiß/pink, Speedbar, Räder, DM 2.900,-; Integralhelm, Kniehänger, Charly Rettungsschirm, DM 800,-. ✆ 02234/22102 abends.

Perfex, Speedbar, Packsack u. Räder, Charly Kniehänger, VB DM 1.900,-. ✆0661/33655.

Sphinx D, Bj. 89, blau/gelb, Speedbar, Räder, Ersatzteile, mit Kniehänger, Charly-Rettungsschirm, Bräuniger Alto Vario, Helm, alles 1a-Zustand, kompl. VB DM 2.800,-. ✆ 089/6132561 (Drachen auch einzeln abzugeben!).

Supersport 143, Bj. 1/93, neu, kein Flug, mit allen Extras, ausgesuchtes Design, wg. Umzug, DM 5.900,-; High Energy SportsLiegegurt mit R-Gerät von Wills-Wing, DM 690,- ✆ 07156/6983.

Supersport 163, Bj. 92, crashfrei, OS weiß, US pink/blau/weiß, NP DM 7.900,-, VB DM 5.000,-. ✆ 040/4912075.

Uno, Bj. 85, trotz hohem Alter 1a-Zustand weil wenig geflogen, crashfrei, Segel pink/lila, Speedbar, Ersatz-Trapezseitenrohre, große Räder, VB mit Check DM 1.250,-, ohne Check VB DM 800,-. ✆ 07424/70467 tags od. 07461/73533 abends.

Uno, Bj. 89, magenta/leuchtgelb/pink, gut erhalten, incl. Räder, DM 1.700,-; Charly Rettungsschirm, ungeöffnet,DM 500,-; Hall-Fahrtmesser DM 45,-; Alu-Leiter mit 12 gepolsterten Sprossen DM 60,-. ✆ 0511/825476.

Uno, Bj. 88, wenig geflogen, sehr gepflegt, 5-Jahres-Check neu 94, pink/mint/weiß, Speedbar, crashfrei, VB DM 1.600,-; Charly Liegematte Bj. 88, mit Charly Rettungsschirm Bj. 85, VB DM 400,-, auch einzeln. ✆ 05363/71964.

Uno, Bj. 88, 1a-Zustand, magenta/neongelb/weiß, 5-Jahres-Check neu, Speedbar, auf Wunsch mit Kniehänger, VB DM 1.450,- ✆ 06151/372757.

Uno, Bj. 92, guter Zustand, schöne Farben, VB DM 2.700,-. ✆ 07424/86473.

Uno piccolo, Bj. 86, Check 5/92, 1a-Zustand, blau/weiß, Speedbar, VB DM 1.000,-; Prieler Kniehänger mit St. Fallschirm, 1 Jahr alt, VB DM 600,-; Afro Cirrus 8000 Cockpit, VB DM 500,-. ✆ 02443/5678 ab 19.00 Uhr.

Uno piccolo, Bj. 88, 5-Jahres-Check, guter Zustand, Räder, Speedbar, VB DM 1.700,-. ✆ 0911/338179.

Vektor, Bj. 9/93, Sonderausstattung, blau/weiß/grau, günstig, VB; Vario Ball M 50 (weiß), neu, XC-Ausstattung, VB DM 750,-. ✆ 02903/7627.

Vektor, Bj. 4/93, gelb/lila, OS weiß, 2 Ersatzsteuerbügel, nur 4 Flüge, DM 5.200,-. ✆ 05601/87062.

Vektor, Bj. 7/93, DM 5.500,-; evtl. mit Gurtzeug.✆ 07063/6412 (abends).

2

Cloud III, Check bis 12/94, Speedbar, Räder, VB DM 540,-; evtl. mit Kniehänger, Rettungsschirm, Vario. ✆ 0711/559184.

Cloud III, Buj. 84, 5-Jahres-Check 8/91, guter Zustand, seit Check nicht mehr geflogen, Ersatzteile, Packsack, Kniehänger, DM 500,-. ✆ 07152/54042.

Contact 16, Bj. 91, 1. Hand, wenig geflogen, Speedbar, Ersatzteile, Räder, AK blau, US grün, OS gelb, DM 1.950,-; Pinguin-Gurtzeug Charly, 1 Jahr alt, 175-180 cm, Metallicfarben rot/weiß/blau mit Funktasche und Rucksack, DM 690,-. ✆ 06806/3249.

Funfex, Bj. 91, schwarz, AK gelb, mit Ersatzteile, DM 3.000,-. ✆ 089/7147005.

Funfex, Bj. 89, lila/gelb/weiß, Check neu, mit Alu-Träger u. Zubehör DM 2.300,-; Wasmer Vario/Höhenmesser/Speed, DM 390,-; Sting-Gurtzeug + Schirm n. Gebot. ✆ 0821/665895.

Funfex, Bj. 90, crashfrei, lila/neongelb, Charly Pinguin, ca. 175-185 cm, incOl. Rettungschirm + Rucksack, Vario + Höhenmesser, Helm (M), Regenhülle f. Drachen, Buch: "Drachenfliegen" von Janssen/Tänzler, kompl. DM 3.900,-; Alu-Leiter z. Transport DM 60,-. ✆ 089/36013135.

GT Top, Bj. 90, gelb-orange-weiß, 1a-Zustand, DM 1.700,-; Manhardt-Sting Integralgurt mit Charly-Mittelleinenschirm, 180-190 cm, DM 900,-. ✆ 089/404990 od. 6421169 abends.

GT Top, Bj. 89, crashfrei, Räder, Reserverapezrohr, Prieler Racer Integral wie neu mit St. HRS-10 Schirm, kompl. DM 2.300,-. ✆ 02204/23243.

Impuls, Bj. 7/93, 1a-Zustand, crashfrei, VB DM 3.300,-; Kellergurt mit Rettungsgerät, VB DM 1.300,-. ✆ 05191/15738.

Impuls, Bj. 7/89, Check, crashfrei, wenig geflogen, + Trapezrohr, Räder, Kniehänger (PSR), Geschw.messer, Uvex-Helm Gr. M, VB DM 2.200,-. ✆ 08106/23131 od. 2505.

Impuls, Bj. 8/89, 1 Trapez-Ersatzrohr, 5-Jahres-Check neu, 1a-Zustand, VB DM 2.200,-. ✆ 06592/3342 ab 20.00 Uhr.

Impuls, Bj. 9/89, ca. 10 Flüge, pink/rainbow, nach 2-Jahres-Check nicht mehr geflogen, incl. Räder, Gurtzeug, Schirm, Helm, VB DM 2.500,-. ✆ 05251/55222 abends.

Impuls, Bj. 11/87, 5-Jahres-Check neu, wenig geflogen, gelb/blau, incl. Zubehör, VB DM 1.600,-. ✆ 08382/22367.

Impuls, Bj. 10/90, Rettungssystem RS Charly, Mittelleine, Hängegurt mit Kniehänger, Schleppklinke Fluck, Integralhelm Gr. 59, VB. ✆ 05691/6945 abends.

Impuls, Bj. 86, Check neu, guter Zustand, mit Räder, DM 1.000,-. ✆ 02352/32303 od. 02371/28112.

Impuls, *Bj. 88, türkis/multicolor,* Räder, Ersatzrohre, Liegegurt od. Kniehänger, Helm, sehr wenig geflogen, VB DM 2.200,-. ✆ 02834/553.

Impuls, Bj. 91, Räder, Trapezrohr, 2 Flügelrohre, Parasail Rettungssystem, mit Kniehänger, Helm, Vario, Speed-Höhenmesser, *Schleppklinke,* DM 4.000,-. ✆ 05331/31002.

Impuls, Bj. 88, AS pink, OS gelb, guter Zustand, DM 900,-. ✆ 06500/1374.

Impuls, Bj. 86, GS 12/95, rot/blau, Räder, Parasail Rettungsschirm, Kniehänger, DM 2.500,-. ✆ 06741/7155 *abends.*

Impuls 14, Bj. 90, neuwertig, Neonfarben pink/gelb, DM 2.500,-; Charly Pinguin 160-165 cm, DM 400,-. ✆ 02242/80938.

Impuls 14, Bj. 89, weiß/multicolor, 1 Ersatzsteuerbügelseitenrohr, VB DM 2.000,-; *Prieler Integralgurt,* 170-190 cm, DM 100,-. ✆ 06842/8239.

Impuls 14, Bj. 90, crashfrei, guter Zustand, gelb/multicolor, Ersatzrohr, VB DM 2.300,-. ✆ 08031/34209.

Impuls 14, Bj. 5/91, wenig Flüge, weiß/magenta, 2-Jahres-Check 4/93, 1a-Zustand, DM 2.900,-. ✆ 08102/5388 od. 3938.

Impuls IC, Bj. 93, 1a-Zustand, crashfrei, pink/weiß,wenig geflogen, 1 Steuerbügel, VB DM 4.200,-. ✆ 08042/2279.

Jet Atlas 16, Bj. 82, ohne GS, ideales Ersatzteillager, DM 200,-. ✆ 07121/52353.

Jet Atlas 14, Bj. 86, Mulitcolor, Räder, Fallschirm, Liegegurt od. Kniehänger, Helm, VB DM 1.000,-. ✆ 02834/553.

Jet Atlas 16, Bj. 87, VB DM 950,-; Rademacher Kniehänger, rot, Bj. 87, VB DM 100,-; Charly Fallschirm, bunt, Bj. 92, unbenutzt, VB DM 750,-; Uvex-Helm, Gr. M, weiß, VB DM 100,-; Fahrtmesser, VB DM 50,-. ✆ 02632/73459.

Jet Atlas 16, wg. Flugsportaufgabe, auf Wunsch incl. Gurtzeug, Rettungssystem u. Ersatzteile, Check neu, alle Rohre u. Verspannungen original neu, VB DM 2.100,-. ✆ 06122/15415.

Jet Atlas 14, Bj. 91, guter Zustand, DM 1.700,-. ✆ 039484/6257.

K 4, Bj. 1/93, DM 4.000,-. ✆ 0651/85195.

K 4, Bj. 8/92, 1a-Zustand, AK blau, US türkis, mit Ersatzteil, VB DM 5.700,-. ✆ 0991/27913 od. 2902118 *(tagsüber).*

Magic Six 154, Erstflug 6/91, ca. 45 Flüge, OS weiß, AKblau, US pink/gelb, *einwandfrei,* VB DM 3.300,-. ✆ 02351/62938.

Magic Six 154, Bj. 5/91, AK gelb, US lila/pink, *1a-Zustand,* VB DM 3.600,-. ✆ 07181/21902 od. Fax: 07181/21902.

Magic Six 154, Bj. 92, neuwertig, crashfrei, *mit Zubehör,* VB DM 4.200,-. ✆ 09145/506.

Milan, 20 Flüge, grau/gelb, incl. Parasail-Rettungsgerät, *Vario* (Afro/2 Höhenmesser), Fahrtmesser, Räder, Schleppklinke, Helm neu, kompl. DM 6.200,-. ✆ 0681/6023894.

Milan, Bj. 2/92, wegen Examen und Auslandsaufenthalt 1993 nicht geflogen, 1a-Zustand, US mint, AK pink, DS gelb, Basis/Seiten-VG, Preis VB. ✆ 0221/895744.

Milan, Bj. 92, weiß, AK orange, wenig Flüge, crashfrei, VB DM 3.500,-. ✆ 0228/523347 (tags) od. 479593 (abends).

Milan, Bj. 92, rot/weiß, 2 Steuerbügel, Räder, DM 3.800,-. ✆ 09252/35692.

Milan, Bj. 93, neuwertig, AK orange, OS weiß, US multicolor blau, Extras, DM 4.600,-. ✆ 02293/6718.

Nimbus 62-17, Bj. 12/89, wenig geflogen, 5-Jahres-Check, VB DM 1.001,-. ✆ 08032/8938.

Nimbus 62-17, Bj. 7/89, wenig geflogen, einwandfreier Zustand, div. Ersatzteile, Kniehänger, VB DM 1.100,-. ✆ 07203/8366.

Quattro, guter Zustand, Räder, Kniehänger, VB DM 600,-. ✆ 08845/8244.

Quattro, Bj. 86, Räder, Schutzhelm, Windsack, Transportleiter, div. Klein-u. Ersatzteile, wg. Sportaufgabe, VB DM 800,-. ✆ 0201/305252 (priv.) od. 0201/331542 (Praxis).

Quattro, Bj. 6/90, blau/gelb, 65% DS, guter Zustand, 2 Steuerbügel, Räder, Probeflugmöglichkeit an Winde; Parasail-Kniehänger, Fly-Jet-Helm, VB DM 1.999,-. ✆ 0451/78165.

Quattro S 87 piccolo, Bj. 87, schöne *Farben, umständehalber,* VB DM 650,-. ✆ 0221/321880.

Quattro S 87 piccolo, Bj. 88, *mint/weiß, guter Zustand,* VB DM 1.800,-. ✆ 06201/182866.

Reflex CS, Bj. 92, wenig geflogen, 1a-Zustand, *crashfrei,* DM 4.800,-. ✆ 07162/45704.

Sport 167, Bj. 90, 1a-Zustand, schöne *Farben,* DM 2.100,-. ✆ 06251/787380.

2–3

Bullet C 86, 1a-Zustand, wenig geflogen, AK Mylar pink, US gelb, 2-Jahres-Check 5/94, danach nicht mehr geflogen, VB DM 1.200,. ✆ 06172/84668 od. Fax: 06172/85435.

Demon 14 qm, Bj. 83, schwarz/gelb, guter Zustand, keinCrash, ohne Check, VB DM 700,-; Kostelezky-Schirm Bj. 83, ohne Check, VB DM 250,-. ✆ 06561/3337.

GS Concord II, guter Zustand, Check bis 6/94 (wird auf Wunsch gemacht), super günstig. ✆ 089/715353.

K 3, Bj. 92, AK pink/türkis/pink, 1a-Zustand, wenig Flüge, mit Räder u. Ersatztrapez, VB DM 3.000,-. ✆ 0991/5799.

K 3, Bj. 10/91, OS weiß, AK pink, US lila/gelb/weiß, techn. o.k., DM 3.700,-. Sichert, Johannistr. 19, 91790 Raitenbuch.

K 5, Bj. 1/94, ca. 10 Flüge, DM 6.500,-. ✆ 089/38248492 od. 1689570 ab 18.00 Uhr.

Magic 166, 1a-Zustand, wenig geflogen, crashfrei, Check bis 12/95, EK blau, OS weiß, US rot, VB DM 1.250,-; Uvex-Helm Gr. M, wie neu, VB DM 80,-. ✆ 0531/896927.

Moyes GTR 162 Race, Bj. 88, kompl. mit Keller Integralgurt, gelb, 170-190 cm, Charly Rettungsschirm, Wosmer Vario mit 2 Höhenmesser, alles guter Zustand, VB DM 3.300,-. ✆ 069/5604478.

Pamir, Bj. 91, 1 Flug, AK pink, OS weiß, US violett, Trapez pink, Räder, VB DM 4.800,-; Charly Pinguin Integral, 170-190 cm, VB DM 590,-; St.Rettungsschirm HRS 10, VB DM 550,-. ✆ 089/9810295.

Pamir, Bj. 91, Räder, Allwetterpacksack, div. Ersatzteile, VB DM 3.200,-. ✆ 06663/1531 od. 7412.

Sensor 610 E 144, Probefliegen *im Raum Rheinland-Pfalz, Hessen.* ✆ 06244/231.

Sensor 610 E 144, Bj. 6/86, 1a-Zustand, nur 12 Flüge, sehr gepflegt, VB. ✆ 08379/1330 od. 0831/66260.

Sport 150, Bj. 12/89, wenig geflogen, VB DM 2.200,-. ✆ 06150/83723.

Sport 150, Bj. 88, Check 9/93, sehr gepfl. u. wenig geflogen, Räder, Steckachsen, Ersatztrapezrohr, VB DM 2.200,-. ✆ 02202/35414 od. 0221/8902033.

Top Swing, Bj. 8/87, Gütesiegel bis 12/96, herstellergeprüft 12/93, sehr gepfl. Zustand, da wenig geflogen, Speedbar, Räder, Trapezseitenrohr, VB DM 1.500,-. ✆ 09123/12249.

Topfex, zzgl. komplette Ausrüstung, DM 1.500,-. ✆ 089/438681.

Typhoon Medium S4 S4+, nach Check 1/93 nicht mehr geflogen, Vario-Flytec 3020, Dimensione Volo Integral-Competition-Gurtzeug (180cm), Schleppklinke, wg. Sportaufgabe, VB DM 2.200,-. ✆ 0202/625515.

Typhoon Medium S4 S4+, und Typhoon Medium, beide Bj. 84, guter Zustand, Stück DM 500,-, zusammen DM 800,-. ✆ 02463/5345 ab 19.00 Uhr.

3

AT 145, Bj. 91, 1a-Zustand, crashfrei, rot/violett, incl. 2 neue Steuerbügel, DM 3.600,-; Bräuniger Alto Vario P II mit Drachenhalterung, DM 250,-. ✆ 06355/2190.

AT 158, Bj. 5/93, wie neu, 13 Flüge, VB. ✆ 08774/1402.

AT 158, Bj. 3/92, 1a-Zustand, US pink/violett/weiß, EK neongelb, crashfrei, VB DM 4.500,-. ✆ 0611/806425.

AT 158, Bj. 90, Probeflug möglich, DM 2.500,-. ✆ 02242/80938.

AT 158, Modell 93, wenig geflogen, 1a-Zustand, schöne Farbkombination, DM 4.850,- ✆ 02173/71858 od. 0172/2364898.

Axis 13, Bj. 90, schöne Farben, VB DM 1.500,-. ✆ 0751/17137.

Blitz 146, Bj. 93, wenig Flüge, VB DM 5.300,-. ✆ 06201/182911.

Classic Competition, 1a-Zustand, DM 1.000,-. ✆ 08322/2018 od. 6817.

Express Senior, 15 qm, wird noch geflogen, VB DM 450,-. ✆ 07803/5557.

Foil 139 Combat 2, Bj. 93, mit Ersatzbügel, VB; neuwertigerCharly-Kniehänger, pink, einschl. Gurttasche, VB. ✆ 07309/5935.

Foil 152 Combat, Bj. 90, DM 2.300,-; Keller Schürze mit Schirm DM 650,-; Wosmer Vario Combi Air-plus, DM 450,-; Silva Kugelkompass, DM 80,-. ✆ 0251/56478.

Foil 152 Combat, crashfrei, 2 Saisonen geflogen, kompl. Ersatztrapez, 1a-Zustand, VB DM 4.300,-. ✆ 089/708464.

Foil 152 Combat, Bj. 90, guter Zustand, incl. Räder u. Ersatztrapez, VB DM 2.200,-; Prieler Integral DM 300,-; Rettungsgerät Metamorfosi Bj. 89, ungeöffnet, DM 350,-; Diavolo DUO Alto Vario DM 180,-; Wosmer Fahrtmesser DM 30,-. ✆ 08142/16042.

Foil 160 B Racer, Bj. 89, Bräuniger Alto Vario LCD, SkylineGurt, Rettungsschirm Charly, kompl. DM 1.900,-. ✆ 08376/8434.

Foil 160 B Racer, Erstflug 4/89, guter Zustand, versteifte Flügelrohre, kompl. Ersatz-Flügelrohr, Unterverspannung neu, DM 1.500,-. ✆ 08042/8527 nach 21.00 Uhr.

Foil 160 B Racer, Bj. 8/88, AK blau/neongelb/weiß, VB DM 1.500,-. ✆ 02522/62323 abends.

GTR162 TopR. Noralsegel, ohne Crash, 3 Saisonen geflogen, 1a-Zustand, VB DM 1.550,-. ✆ 089/708464.

Hermes 15, Bj. 87, guter Zustand, multicolor, Räder, DM 700,-; Kellergurt +Reserve kompl. DM 1.000,-. ✆ 05248/7431.

Laser 14, Bj. 92, 1a-Zustand, 20 Flüge, Preis VB. ✆ 08665/7125.

Laser 14, Bj. 4/92, kaum geflogen, umständehalber, DM 4.900,-. ✆ 0911/363427.

Magic IV166 Fullrace B, Bj. 3/88, 5-Jahres-Check neu, OS blau, AK Progripp neonpink, US pink/gelb/blau, Räder, DM 1.500,-. Sichert, Johannistr. 19, 91790 Raitenbuch.

Magic IV166 Fullrace B, ohne Check, blau/weiß, Speedbar, Räder, DM 500,-. ✆ 09252/35692.

gebrauchtmarkt

Hängegleiter

Magic IV166 Fullrace B, Bj. 90, guter Zustand, pink/neongelb, VG, AK pink, VB DM 1.300,-. ✆ 06221/162334.

Magic IV177 Fullrace B, Bj. 86, 5-Jahres-Check, zweites Trapez u. Unterverspannung, Parasail Matrazengurt, VB DM 700,-. ✆ 09931/3527.

Magic Kiss 154, Bj. 90, 1a-Zustand, Unterverspannung neu, Ersatztrapezrohr, AK orange, VB DM 2.000,-. ✆ 0351/4965109.

Moyes XS 142 Italia, Bj. 92, wenig geflogen, VB DM 5.200,-. ✆ 02338/2144.

Moyes XS 142 Race Aus., Bj. 3/93, 1a-Zustand, 1 Steuerbügel, Probeflug möglich, VB DM 4.450,-. ✆ 07161/41793.

Moyes XS Race 155 It., Bj. 90, wenig Flüge, grau/pink, VB DM 2.500,-. ✆ 08841/9643 od. 3007.

Reflex, Bj. 91, 1a-Zustand, VB DM 3.600,-; Dimensione Volo Gurtzeug 160-170 cm mit Rettungsgerät Sigma Elite, 4 Jahre alt, wenig geflogen, VB DM 950,-. ✆ 07124/40220.

Reflex, Bj. 4/93, AK gelb, US grau/gelb, DM 5.900,-. ✆ 07139/1524.

Reflex, Bj. 12/90, wenig geflogen, kompl. mit Charly-Pinguin-Gurt, 180-190 cm, VB DM 3.000,-. ✆ 06503/6632 ab 18.00 Uhr.

Reflex, Bj. 91, guter Zustand, DM 3.500,- ✆ 07162/45704.

Reflex, Bj. 91, guter Zustand, wenig geflogen, wg. Sportaufgabe, VB DM 3.000,-. ✆ 0731/9317554.

Reflex, Bj. 91, 1a-Zustand, DM 3.200,-. ✆ 07162/45704.

SP 11, erstklassiger Zustand, wenig geflogen, DM 5.200,-. ✆ 07162/45704.

SP 11, Bj. 92, Zweitgerät, ca. 10 Flüge. Preis VB. ✆ 08341/14663 od. 69552.

SP 11, 1 1/2 Jahre alt aber Zustand wie neu, DM 4.700,-. ✆ 08042/8527 nach 21.00 Uhr.

Saphir, guter Zustand, multicolor, VB DM 500,-; Räder, Reservetrapezrohr. ✆ 08071/51305.

Saphir 17, Bj. 85, spektralf. VB DM 1.200,-; Wasmer Vario DM 120,-; Schleppklinke Koch mit Gurtzeug, DM 150,-; Charly Integralgurt Bj. 90, schwarz/gold, 180-185 cm, neuwertig, 5 Flüge, VB DM 500,-; div. Zubehör; wg. Flugaufgabe. ✆ 06404/62681 od. 2999.

Saphir 17, guter Zustand, Check fällig, DM 1.000,-; Vario Afro 8000 Cumulus, neuwertig, DM 500,-; Kniehängegurt mit Rettungssystem, neuwertig, DM 500,-; Schleppklinke neu, DM 120,-; einzeln oder zusammen, DM 2.000,-. ✆ 0041/55/882687.

Saphir 17, Bj. 86, GS-geprüft, wg. Hobbyaufgabe, VB DM 1.400,-. ✆ 07121/52353.

Saphir 17, Bj. 12/85, Charly Pinguin mit Mittelleinenrettungsschirm, Bj. 6/89, Bräuniger Vario LCD III, Schleppklinke u. Helm, kompl. DM 2.500,-. ✆ 02331/29698 od. 07668/94673.

Saphir 17, Bj. 86, blau-coleur, guter Zustand, kompl. mit Liegegurt u. Parasail V-Rettungsschirm, VB DM 1.500,-. ✆ 08857/8379 ab 18.00 Uhr.

Saphir 17, Bj. 11/85, Keller Karpfengurt 170-190 cm, mit Rettungsschirm, kompl. VB DM 1.200,-, auch einzeln. ✆ 07021/861394.

Saphir 17, Bj. 85, Check bis 3/96, seit Check nicht geflogen, OS gelb, US spektral, wirklich guter Zustand, 3 Ersatzr., Rädchen, VB DM 1.250,-, kann auch nach Süddeutschland gebracht werden. ✆ 030/7935024 (Uli).

Saphir 17, mit Mini-Fly-Set (Kümmerle), Preis VB. ✆ 06346/5728.

Sensor 510 B-E, Bj. 91, sehr wenig Flüge, crashfrei, AK pink, US grau/neongelb, OS weiß, Räder, Ersatzsteuerbügel, VB DM 4.300,-. ✆ 05251/67622.

Sensor 510 B-E, Bj. 9/90, AS blau, OS weiß, US mediagelb, 1a-Zustand, Probeflug möglich, DM 2.800,-. ✆ 05224/7239 ab 18.00 Uhr.

Sensor 611, Bj. 5/93, neuwertig, crashfrei, AK weiß,US violett/grün, OS weiß, diverse Extras, VB DM 6.000,-. ✆ 0841/980414 ab 19.00 Uhr.

Vampir II 14,2, Bj. 8/82, guter Zustand, seit 6 Jahren nicht mehr geflogen, Speedbar, Multicolor, Räder, evtl. Ersatzteileverwendbar, Segel u. Rohre Top, alle Papiere vorhanden, VB DM 350,-. ✆ 09123/12249.

Vega MX, Bj. 6/93, wenig geflogen, wie neu, AS gelb, OS türkis, US türkis/gelb, Segellattentaschen gelb, VB DM 5.300,-. ✆ 08724/1035.

Xtralite 137, Bj. 11/93, OS weiß, US lila/gelb, Preis VB. ✆ 05177/1389.

Zephir (CX), Bj. 89, 1a-Zustand, wenig geflogen, 5-Jahres-Check neu, Bräuniger Alto-Vario-LCD 3, Keller Karpfengurt mit PSR Rettungsgerät, DM 3.000,-. ✆ 06129/2420.

Zephir (CX), Bj. 6/92, 1a-Zustand, ca. 30 Flüge, wg. Krankheit/Sportaufgabe, VB DM 3.950,-. ✆ 08032/8938.

Zephir (CX), Bj. 90, Zweitgerät, wenig geflogen, DM 2.000,-. ✆ 0651/85195.

Zephir (CX), Bj. 89, 1a-Zustand, ca. 40 Flüge, crashfrei, DM 2.200,-; Afro Vario 3 Jahre alt, nur optische Anzeige, akustische Anzeige defekt, daher nur DM 90,-. ✆ 02431/2858.

Zephir (CX), Bj. 87, multicolor, Räder, Ersatzrohr, wenig geflogen, DM 650,-; Rademacher Liegegurt mit Parasail Fallschirm, Bj. 85, DM 300,-. ✆ 0561/882228.

Zephir (CX), Bj. 3/90, wenig geflogen, weiß/neongelb, Ersatzrohre, Räder, DM 1.900,-; Parasail Integralgurt, 180 cm, mit Charly Rettungsgerät (ohne Öffnung), DM 500,-; Bräuniger Vario mit Höhenmesser, DM 250,-; Komplettpreis DM 2.500,-. ✆ 07555/5123.

Zephir (CX), Bj. 89, AK pink, VB DM 1.900,-; Integralgurt Rademacher mit Fallschirm PSR I 9/88, Fluck-Schleppklinke Bj. 90, Wasmer combi air II Bj. 91, günstiger Gesamtpreis. ✆ 07531/26877.

Zephir (CX), Bj. 89, OS blau/weiß, AK pink, DM 1.900,-. ✆ 06500/7763 od. 1374.

Zephir (CX), Bj. 88, guter Zustand, wg. Sportaufgabe, mit Gurtzeug Charly Integral, 180-185 cm, mit Ersatzteile, DM 1.300,-. ✆ 0711/3701034 ab 17.00 Uhr.

Zephir (CX), Bj. 89, selten geflogen, daher guter Zustand, VB DM 1.950,-. ✆ 02431/2858.

3E

Tropi 16, Bj. 90, wie neu, mit Zubehör, wg. Sportaufgabe, VB DM 1.450,-. ✆ 0211/3889583.

Gleitsegel

1

Black Magic 24, Bj. 90, sehr wenig geflogen, 1a-Zustand,2-Jahres-Check, incl. Gurtzeug u. unbenutztem Rettungsgerät Sigma Minitex, VB DM 2.500,-. ✆ 08421/5368.

Black Magic 24, Bj. 7/92, pink/blau, Check neu, 4 Flüge, Vonblon Integral-Diagonal Rettungsgerät / Gurtzeug 34 fabrik-neu, Packsack, kompl. wg. Sportaufgabe, DM 3.000,-. ✆ 069/843380.

Black Magic 24, Bj. 7/91, pink/blau, B-Stall-taugl., 14 Flüge, 1a-Zustand, mit Gurtzeug Vonblon m Kreuzverschluß, Rettung Sigma Minitex 110, kompl. VB DM 2.600,-. ✆ 07051/6960.

Black Magic 24, Bj. 91, 35 Flüge, mit Gurtzeug, DM 1.350,-. ✆ 06171/51243.

Black Magic 27, Bj. 91, wenig geflogen, VB DM 1.200,-. ✆ 089/1416078.

Black Magic 27, Bj. 8/90, blau, guter Zustand, mit Air-Bulle-Sitzgurt, VB. ✆ 089/395970 od. 597078.

Black Magic 27, Bj. 90, B-Stall taugl., tadelloser Zustand, lila/pink + Skyline Gurtzeug + Rettungsschirm Second Chance 118 Bj. 92 (nie benutzt), kompl. DM 1.550,-. ✆ 07723/3208.

Fox 26, 1a-Zustand, DM 800,-. ✆ 08322/2018 od.6817.

Fox 26, Bj. 90, pink, ca. 80 Flüge, guter Zustand, 2-Jahres-Check 3/93, mit Sitzgurtzeug Charly Flip, Helm, Packsack, wg. Hobbyaufgabe, kompl. VB DM 1.000,-; Rettungsgerät Parasail Esprit Light I, unbenutzt, DM 350,-. ✆ 08158/242615 od. 242212.

Magic Cloud 24, Bj. 8/92, türkis/gelb, neue Stammleinen und 2-Jahres-Check, Gurtzeug Perche, Bj. 8/92, beides nur 5 Flüge, Packsack, 1a-Zustand, VB DM 3.200,-. ✆ 089/581796.

Magic Cloud 27, Bj. 91, 2-Jahres-Check und Leinen neu, guter Zustand, DM 1.100,-. ✆ 0711/428463.

Trend 19, 4 Jahre alt, Pilotengew. bis 65 kg, VB DM 800,-. ✆ 0202/646415.

Trend 19, Bj. 91, mit Gurtzeug und neuwertigem Rettungsgerät, kompl. DM 990,-. ✆ 07231/356377 (tags) od. 65757 (abends).

Trend 21, Bj. 90, orange/gelb, 2-Jahres-Check 9/93, gepfl. Zustand, Sitzgurt STV-Comet; Rettungsgerät Charly 2-Jahres-Check 12/93, neu, Packsack, Helm, DM 2.000,-. ✆ 07486/1028 od. Fax: 07486/95459.

1 G

Comanche 26, GS 95, 1a-Zustand, DM 900,-. ✆ 08322/2018 od. 6817.

Comanche 26, Bj. 7/92, lila, wie neu, nur 5 Flüge, mit großem Packsack, Helm, DM 1.990,-. ✆ 089/51521870 od. 08024/3321.

1-2

Alpin Dream, wie neu, ca. 10 Flüge, mit Gurtzeug, VB DM 800,-. ✆ 05248/7431.

Athlete Neo 10,5, Bj. 92, Einsteigerschirm, Check neu, DM 1.400,-. ✆ 08542/1341.

Athlete Neo 10,5, Bj. 5/91, blau, 2-Jahres-Check neu, 1a-Zustand, 32 Flüge, VB DM 1.850,-. ✆ 089/3139096.

Athlete Neo 11,5, Bj. 91, 2-Jahres-Check neu, 1a-Zustand, VB DM 2.500,-, oder mit Firebird R2 Rettungsgerät, Skyline Gurtzeug, Integralhelm, Overall, jeweils neu, VB DM 3.990,-. ✆ 08104/1426 od. 0821/565644.

Athlete Neo 11,5, Bj. 93, wie neu, sehr günstig, VB DM 2.300,-; Einweisung durch Lehrer möglich; Skyline Gurtzeug, Bj. 92, zebra schwarz/weiß, DM 400,-. ✆ 08641/8622.

Brizair 10, Bj. 88, ca. 70 Flüge, gepflegt, incl. Packsack, Gurtzeug Air Bulle, DM 490,- ✆ 07133/3624.

Brizair 9, Bj. 88, 5-farbig, incl. Gurtzeug Air Bull, Packsack, guter Zustand, ca. 80 Flüge, wg. Sportaufgabe, VB. ✆ 06122/15415.

Corvette 23, Bj. 91, kompl. mit Gurtzeug, Charly Rodeo u. Rettungsschirm Second Chance 96 (Bj. 91), Kevlarhelm, VB DM 2.700,-. ✆ 069/5604478.

Dimension 27 Modell 91, Bj. 93, wie neu, günstig, wenig Flüge, grün, Gurtzeug, Sigma Rett. Minitex u. Vario möglich. ✆ 0521/103114.

Dimension 27 Modell 91, Bj. 92, wie neu, ca. 12 Flüge, Packsack,Gurtsystem Skyline Distance (komplett), Rettungssystem Charly 118; NP DM 6.400,-, VB DM 3.900,- ✆ 0911/337345.

Dimension 27 Modell 91, Bj. 4/92, wenig geflogen, ideal für Einsteiger- u. Genußpiloten, 1a-Zustand, violett/rot/orange, DM 1.999,-. ✆ Q 089/7237986.

Dimension 27 Modell 91, Bj. 4/91, sehr sicherer Allroundschirm, GZ6+, nur 50 Flüge, guter Zustand, mit Packsack u. evtl. mit Gurtzeug Vonblon Diagonal, NP 5.800,-, kompl. DM 1.700,-. ✆ 06257/1353.

Dimension 27 Modell 91, Bj. 92, 20 Flüge, wie neu, mit Gurtzeug Parasail, VB DM 2.000,-; Rettungsschirm Parasail Esprit Light, Bj. 90, Packnachweis, VB DM 250,-; Bräuniger Alto Vario PII, VB DM 250,-. ✆ 089/3134429 ab 17.00 Uhr.

Dream 90/24, Bj. 5/91, lila/rot, Check 5/93, ca. 80 Flüge, sehr guter Zustand, mit Gurtzeug u. Rettung, kompl. VB DM 1.900,-, auch einzeln. ✆ 09171/87962.

Dream 90/24, Bj. 91, rot/violett, neuwertig, ca. 30 Flüge, Komplettausrüstung, VB DM 3.000,-. ✆ 07159/18625.

Dream 90/24, Erstflug 8/91, neuwertig, mit Gurtzeug, Rucksack und Mayday-Plus Rettungsgerät, 17 Flüge, DM 3.500,-. ✆ 0711/8402963.

Dream 90/24, Bj. 9/90, guter Zustand, gelbgrün, kaum geflogen, mit Gurtzeug, Rettungsgerät, Helm, Packsack, Bräuniger Vario PII u. Schleppklinke, kompl. VB DM 3.200,-. ✆ 0941/563114 od. 9433667 (Alexandra).

Dream 90/24, Erstflug 1/92, kompl. mit GS, wg. Hobbyaufgabe, VB DM 2.300,-. J. Mohnke, E.-Heinkel-Str. 55, 71404 Korb.

Dream 90/24, Bj. 6/92, Anfängerset, lila/grün, Check neu, guter Zustand, Rettungsgerät, Gurtzeug, Packsack, VB DM 2.800,-. ✆ 0201/796745.

Fox 24, GS 95, 1a-Zustand, DM 700,-. ✆ 08322/2018 od. 6817.

Fox 24, Bj. 90, Anfängerschirm, ca. 20 Flüge, gelb/orange, 1a-Zustand, incl. Packsack, Gurtzeug Comet Bj. 89, HelmRömer, Rettungsgerät Parasail Esprit Light, Flachcontainer Bj. 90, wg. Sportaufgabe, kompl. VB DM 2.000,-, auch einzeln. ✆ 07433/922624.

Fox 24, Bj. 90, guter Zustand, violett, Gurtzeug, Helm, Packsack, VB DM 800,-. ✆ 07551/2157.

K 2, Bj. 2/91, ca. 30 Flüge, 1a-Zustand, Airwave Farben, VB DM 3.900,-. ✆ 089/38248492 od. 1689570 ab 10.00Uhr.

K 2, gelb/flieder/pink, OS weiß, 2 Steuerbügelseitenrohre, VB DM 5.000,-. ✆ 02443/5678 ab 19.00 Uhr.

K 2, 1a-Zustand, nur 1 Saison geflogen, preisgünstig. ✆ 08052/1605 od. 08051/8278.

K 2, Bj. 91, 1a-Zustand, AK blau, VB DM 4.000,-. ✆ 0351/4965109.

K 2, Bj. 9/92, weiß/lila, Preis VB. ✆ 089/7607753 (Uli).

1–2 G

Brizair 20, Bj. 6/92, ca. 40 Flüge, mit Gurtzeug, Charly-Rettungsschirm, Helm u. Packsack, VB DM 2.900,-. ✆ 08036/7623.

Brizair 25, Bj. 6/92, ca. 40 Flüge, mit Gurtzeug, Charly-Rettungsschirm, Helm u. Packsack, VB DM 2.900,-. ✆ 08036/7623.

Brizair 25, Bj. 91, 2-Jahres-Check neu 12/93, 1a-Zustand, VB DM 1.300,-. ✆ 08122/2562.

Flyair 950, Bj. 4/92, 1a-Zustand, 50 Flüge, blau/violett, VB DM 3.100,-. ✆ 030/6921269 (abends).

P 21/27, 1a-Zustand, DM 1.200,-. ✆ 08322/2018 od. 6817.

P 21/27, 1a-Zustand, blau/gelb, VB DM 2.500,-, evtl. Gurtzeug u. Vario zum Kompl.Preis VB, ✆ 089/527106.

P 21/27, Bj. 92, blau/gelb, Check neu, VB DM 2.300,-. ✆ 0821/512567.

P 21/29, Bj. 8/92, 34 Flüge, Rettung Sigma Minitex 110, Paratech Gurtzeug, Vario PII, Helm, kompl. DM 3.750,-. ✆ 0911/619970.

2

A 4, fabrikneu, Größe und Farbe wählbar, DM 4.200,- incl. Packsack. ✆ 07225/72510.

AT 1 / 21, Bj. 3/93, 26 qm, neuwertig, mit Packsack, evtl. Gurtzeug, VB DM 2.200,-. ✆ 05921/39444 ab 16.00 Uhr.

Advance Alpha 25, Bj. 3/91, mit Packsack, Gurtzeug u. Rettungsgerät Amigo P-1, 2-Jahres-Check 5/94, kompl. für 1.650,-; Kappe allein DM 1.000,-. ✆ 0781/9187-11 (Michael Knauer).

Apache II 23, Bj. 93, 1 Flug, Farbe: grepon, wegen Schwangerschaft, VB DM 3.400,-. ✆ 089/6011244.

Apache II 23, Bj. 10/93, lila/weiß, wie neu, erst 8 Flüge, DM 2.950,-. ✆ 07351/21579.

Apache II 23, neuwertig, mit Packsack, Gurtzeug Sitting Bull, Rettungsgerät R2, DM 3.500,-. ✆ 07334/3772.

Apache II 26, Bj. 9/93, VB DM 3.500,-; Sitzgurt Perche Perfect, DM 420,-; Doppelkappen-Rettungsschirm Columbus, DM 750,-; Bräuniger Alto Vario Basis SP, DM 420,-. ✆ 069/359823 oder 089/7854387 (Siegrid).

Apache II 26, 5 Mon. geflogen, Sonderanfertigung ganz in weiß, VB DM 3.400,-; evtl. mit Gurtzeug Sitting Bull, Protektor u. integrierter Reserve. ✆ 089/782925.

Apache II 26, Bj. 10/93, Gurtzeug Perche Perfect, Rettungsschirm Minitex 110, Helm Fly Pick Up, alles wie neu, VB DM 5.400,-. ✆ 07150/37566.

Apollo 27, Bj. 10/91, gepflegt, keine Extrembelastungen, GS bis 1/96, pink, Blitzdesign, kompl. mit Beschleuniger, Gurtzeug Rodeo, Packsack, Rettungsgerät neu geprüft/gepackt, neuer Innen- und Außencontainer, DM 3.000,-. ✆ 0531/694464.

Apollo 27, Bj. 4/92, mit Gurtzeug u. gr. Packsack, kaum Flüge, 1a-Zustand, 2-Jahres-Check neu, DM 3.000,-; Rettungsgerät Second Chance, DM 500,-. ✆ 05121/133415.

Apollo medium 24, Bj. 9/92, wie neu, evtl. zusätzl. Rettungsschirm u. Sitzbrett, VB DM 2.600,-. ✆ 089/177686.

Apollo medium 24, 2-Jahres-Check neu, wg. Sportaufgabe günstig; NP DM 4.000,- VB DM 2.000,-; Charly Rettungsschirm VB DM 600,-. ✆ 02103/8104.

Bliss Large, Bj. 10/92, lila/pink, Leinen und Check neu, 1a-Zustand, DM2700,-. ✆ 0731/711931.

Bliss Large, Bj. 12/92, magenta/türkis, sehr wenig geflogen, wie neu, 2-Jahres-Check u. Leinen neu, 1a-Zustand, DM 3.799,-. ✆ 07346/8406.

Bliss Medium, ca.10 Flüge, Leinen u. 2-Jahres-Check neu, gelb/schwarz, Gurtzeug Perche Perfekt, Rettungsgerät Columbus 14, VB DM 4.500,-, auch einzeln. ✆ 06151/146289.

Comet CX 23, Bj. 3/91, 1a-Zustand, neu eingeleint, DM 1.600,-. ✆ 09128/8497.

Comet CX 23, Bj. 3/92, pink, 1a-Zustand, VB DM 1.900,-. ✆ 0821/601241.

Comet CX 23, Bj. 5/92, neongelb, ca. 60 Flüge, 1a-Zustand, 2-Jahres-Check neu, VB DM 2.300,-. ✆ 089/6124501.

Corado 12, pink/blau, 60-90 kg Startgewicht, technischer/optischer 1a-Zustand, Preis VB. ✆ 06151/3096220 tags od. 06162/73366 abends.

Corrado 13, Bj. 12/90, guter Zustand, gelb/blau, ProDesign, Gurtzeug Soaring Light Plus, DM 1.000,-. ✆ 07138/67262.

Dimension 24/91, Bj. 92, 6 Flüge, wie neu, mit Gurtzeug Parasail, VB DM 2.000,-. ✆ 089/35617234 (tagsber).

Dream 90/22, Bj. 91, rot/violett, neuwertig, ca. 30 Flüge, kompl. mit Gurtzeug, Rettungsgerät, Packsack u. evtl. Helm, VB DM 3.000,-. ✆ 07159/18625.

Dream 90/22, Bj. 91, guter Zustand, Gurtzeug, Packsack, VB DM 2.200,-. ✆ 07134/18671.

EQ Sport 24, Bj. 9/90, blau/pink, Check neu, 50 Flüge, Gurtzeug, Rettungsgerät Charly Second Chance, Packsack, Helm, VB DM 1.500,-. ✆ 07741/1705.

EQ Sport 24, Bj. 5/91, 2-Jahres-Check u. neue Stammleinen 11/93, gut erhalten, DM 900,-; Gurtzeug Air Bull, DM 100,-. ✆ 0741/2502510 (Mo.-Fr. tagsüber).

EQ Sport 24, Bj. 5/91, 2-Jahres-Check, Unicat im Design, incl. Rucksack, DM 1.850,-. ✆ 07307/23228.

EQ Sport 24, Bj. 11/91, lila/pink, 2-Jahres.Check, Leinen neu, wenig gefl., 10 Flüge, DM 1.300,-. ✆ 07042/32017.

Haftungsausschluß!

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

Gleitsegel

EQ Sport 24, Bj. 12/90, sehr wenig Flüge, bei Bedarf mit Perche-Gurtzeug u. Rettungsgerät, Preis VB. ✆ 05121/24292.

EQ Sport 26, Bj. 7/91, pink/gelb/schwarz, 2-Jahres-Check, guter Zustand, Gurtzeug Skyline Distance, Packsack, VB DM 1.950,-. ✆ 06257/2851.

EQ Sport 26, Bj. 7/91, 2-Jahres-Check, Leinen neu, DM1.900,-, evtl. mit Gurt und Rettung (beides neu). ✆ 06147/2267.

EQ Sport 26, Bj. 7/91, lila/fuchsia 2-Jahres-Check, Leinen neu, DM 1.100,-. ✆ 07042/32017.

Genair 24, Bj. 90, mit AdK Beschleunigungssitz, Check neu, 1a-Zustand, incl. 1 Übernachtung in Oberstdorf z. Probefliegen, DM 1.800,-. ✆ 030/7811210.

Harley Elit, Bj. 90, 33 Flüge, 2-Jahres-Check neu, mit Sitzgurt, DM 990,-; mit Rettungsschirm Bj. 93, DM 1.700,-. ✆ 08456/8267 ab 12.00 Uhr.

Karat 23 c, Bj. 90, 29 qm, wenig gefl., neuwertig, mit Gurtzeug Vonblon Diagonal, VB DM 2.000,-. ✆ 02357/4768 ab 20 Uhr.

Karat 27 c, Bj. 11/92, orange/lila, 2. Platz Stubai 94, DM 2.500,-. ✆ 05341/52347.

Marlin 26, wenig geflogen, wie neu, ideal für Genußflieger, DM 3.950,-; Gurtzeug Vonblon Liga 93, neuwertig, DM 450,-; Minitex Rettungsgerät 93 (keine Öffnung), DM 650,-. ✆ 07183/8302.

Marlin 29, Bj. 1/94, neuwertig, ca. 10 Flüge, lila/weiß, DM 4.350,-. ✆ 07153/28757.

Marlin 29, Bj. 4/94, pink, VB DM 1.200,- unter Neupreis, Sitzgurt VB DM 190,-; Bräuniger Alto Vario VB DM 350,-; Rettungsschirm Second Chance VB DM 690,-. ✆ 089/7854387.

Marlin 29, Bj. 94, pink, wenig geflogen, wie neu, DM 4.200,-. ✆ u. Fax 08158/3605.

gebrauchtmarkt

Gleitsegel

Marlin 29, Bj. 94, lila/weiß, wenig Flüge, umständehalber, VB DM 4.300,-. ✆ 07153/49333 od. 41664.

Marlin 29, Bj. 1/94, lila/weiß, neuwertig, unter 10 Flüge, DM 4.290,-. ✆ 07153/28757.

Maui 28, Bj. 6/93, 14 Flüge, 1a-Zustand, crashfrei, VB DM 3.800,-. ✆ 08161/63883.

P 40/29, Bj. 8/93, gelb/orange, DM 3.200,-. ✆ 07361/64447.

Phönix 128, neuwertig + Zubehör an Meistbietenden. ✆ 08857/9583.

Phönix 28 U, Bj. 5/92, ca. 40 Flüge, extra dünne Leinen, VB DM 2.400,-, Skyline Distance, Bj. 92, wenig Flüge, VB DM 400,-, Charly 96, Bj. 91, gepackt 10/93, ungeöffnet, DM 600,-, Komplettpreis für gesamte Ausrüstung DM 3.100,-. ✆ 0511/862464.

Phönix 28 U, Bj. 6/93, Pilotengew. bis 85 kg, VB DM 3.500,-. ✆ 0202/646415.

Phönix 28 U, Bj. 5/92, extra dünne Leinen, ca. 40 Flüge, DM 2.300,-; Skyline Distance Bj. 92, weniger Flüge, DM 300,-; Charly 96, Bj. 91, gepackt 10/93, ungeöffnet, DM 500,-; Komplettpreis DM 2.900,-. ✆ 0511/862464.

Space 22, 1 Jahr alt, 10 Flüge, grün, Preis VB. ✆ 089/8144379.

Space 24, Bj. 11/92, 1a-Zustand, lila/weiß, Preis VB. ✆ 07031/878984.

Space 24, Bj. 3/93, lila/weiß, Gurtzeug Force, ca. 40 Flüge, Charly Second Chance 84, kompl. DM 4.500,-. ✆ 07474/7349 ab 18.00 Uhr.

Space 24, Bj. 12/92, weiß, sehr gepflegt da auch Drachenflieger, VB DM 3.400,-. ✆ 09123/12249.

Space 27, pink, Gurtzeug Force pink/blau, Reserve Charly Revolution v. August 1993, VB DM 5.400,-. ✆ 0211/483468.

Space 27, Bj. 6/93, pink, 1a-Zustand, VB DM 3.700,-. ✆ 07195/142616 od. 67427.

Space 30, Bj. 93, pink, 5 Flüge, kompl. mit Gurtzeug, Rettungsgerät, Helm, VB. ✆ 089/3228954.

Space 30, Bj. 5/93, gelb, 1a-Zustand, incl. CharlyGurtzeug, VB DM 3.600,-. ✆ 07044/8288.

Stellar 31, Bj. 93, 8 Flüge, mit Gurtzeug, DM 3.450,-. ✆ 06171/51243.

Twist 25, Bj. 8/90, incl. Pack- u. Rucksack, DM 1.000,-. ✆ 07063/6412 (abends).

Twist 28, Bj. 11/91, weiß/blau, 2-Jahres-Check neu, mit Packsack, VB DM 1.300,-. ✆ 0831/711179 oder tags 08376/80927.

Twist 28, Bj. 90, ohne Check, violett/silber/pink,DM 1.000,-; Firebird Sitzgurt, DM 150,-; Rettungsgerät Charly, neu, DM 600,-, zusammen DM 1.500,-. ✆ 040/4912075.

Twist 28, GS 95, neu, DM 1.000,-. ✆ 08322/2018 od. 6817.

Twist 28, Bj. 90, Kreuzgurt Firebird Pro Comfort Bj. 91, incl. Packsack, VB DM 950,- ✆ 07150/32346.

Twist 28, Bj. 91, wenig geflogen, 2-Jahres-Check neu, incl. Pack- u. Kompressionssack, lila, Gurtzeug Pro Comfort, VB DM 1.600,-. ✆ 06142/51418.

Twist 28, Bj. 90, wenig geflogen, Check bis 95, mit Gurtzeug u. Rettung, VB DM 2.400,-. ✆ 08861/2903.

Twist 28, Bj. 90; 1 Rettungsschirm, Rademacher, 1 Vario PE-Combi + Höhenanzeige, VB. ✆ 08857/9336 ab 20.00 Uhr.

Twist 28, Bj. 91, Packsack, Rettungsgerät Mayday Plus, Sitz Vonblon Diagonal, Sky-Windmesser, Bräuniger Vario-Basis,VB DM 3.600,-. ✆ 06173/66632.

Twist 28, Bj. 90, guter Zustand, mint, Gurtzeug, Helm, Packsack, VB DM 1.300,-. ✆ 07551/2157.

Zenith 26, absolut neuwertig, gutmütiges Flugverhalten, kompl. mit Minitex, VB DM 4.200,-. ✆ 0761/405237.

Zenith 26, Bj. 11/91, pink/violett, mit Trimmsystem,2-Jahres-Check neu, 1a-Zustand, mit Packsack, VB DM 2.200,-; wahlweise auch mit Gurtzeug + Rettungsgerät. ✆ 0721/607577.

Zenith 26, Bj. 9/90, gelb/pink, 2-Jahres-Check, bergtourengeeigneter Packsack, VB DM 1.199,-. ✆ 07231/14294 oder 48377.

Zenith 26, Bj. 12/91, pink/violett, incl. Trimmer, 2-Jahres-Check neu, Packsack, 1a-Zustand, VB DM 2.300,-; auch kompl. mit Gurtzeug, Rettung, Vario möglich, Preis VB. ✆ 06422/4613.

Zenith 26, Bj. 3/92, lila/pink/neongelb, Trimmsystem, 1a-Zustand, Packsack, DM 2.100,-. ✆ 02981/2489 (Christoph).

2 G

Apache 23, pink/weiß, guter Zustand, VB DM 2.400,-;evtl. mit Gurtzeug Sitting Bull, Protektor u. integrierter Reserve. ✆ 089/782925.

Apache 23, Bj. 9/92, 2-Jahres-Check, neongelb, Sitzgurt Sitting Bull, Packsack, 1a-Zustand, DM 2.214,-. ✆ 02173/73940.

Apache 26, Bj. 92, türkis, Check und Leinen neu, mit Packsack, VB DM 1.400-. ✆ 08821/82868 abends.

Apache 26, ca. 30 Flüge, pink/weiß, Gurtzeug Sitting Bull, Rettungsgerät Charly Second Chance 96, Vario Bräuniger PIII, Helm Fly, Komplettausrüstung, wg. Flugsportaufgabe, DM 4.000,-. ✆ 08051/61216.

Apache 26, Bj. 5/92, guter Zustand, gelb, incl. 2-Jahres-Check, DM 1.700,-. ✆ 06021/12389.

Apache 26, Bj. 92, pink, 2-Jahres-Check neu, 1a-Zustand, mit Gurtzeug Sitting Bull u. integr. Rettungsgerät Minitex 110, Packsack, VB DM 2.800,-. ✆ 06151/21964.

Apache 26, pink, 2-Jahres-Check neu, mit Sitting Bull u. Rettungssystem R1, kompl. DM 2.900,-. ✆ 030/6843110.

Apache 26, Bj. 2/92, gelb, GS bis 4/96, Leinen neu, incl. Packsack u. Gurtzeug Sitting Bull, VB DM 3.100,-; ohne Gurtzeug VB DM 2.800,-. ✆ 06408/7528.

Apache 29, Erstflug 6/93, mit Gurtzeug u. Rettung, wg. Sportaufgabe, VB DM 4.200,-. ✆ 0172/6954236 (Mo.-Fr.) und 02307/39423 (Sa.+So.).

Brizair 28, Bj. 5/92, 50 Flüge, Kreuzgurt, Packsack, Rettungsgerät Sigma Minitex, alles mit Check, VB DM 3.500,-. ✆ 07351/21379.

Brizair 28, mit Gurtzeug u. Rettungsfallschirm Sigma Minitex, DM 2.900,-. ✆ 02845/809995.

Cruisair 29, Bj. 2/94, pink/weiß, VB DM 4.900,-. ✆ 07675/1089.

Cruisair 29, neu, weiß, Zellwände im Trilair Design, umständehalber, DM 500,- unter NP. ✆ 0711/3411939.

Cruisair 29, neu, wg. Fehlkauf, mit Gurtzeug und Second Chance (Charly), NP DM 6.700,- für VB DM 5.500,-. ✆ 07675/1089.

Cruisair 29, Bj. 3/94, neu, pink/weiß, mit Perche Perfect Gurtzeug, Charly Second Chance 96, VB DM 5.500,-. ✆ 07675/382.

Flyair 1000, Bj. 5/92, hell/dunkelblau, 1a-Zustand, mit Gurtzeug u. Packsack, DM 2.900,-. ✆ 0711/3411939.

Flyair 1000, Bj. 6/92, wie neu, nur 18 Flüge, mit Modulargurt + Stubai-Karab.+ Sitzverl., RS Minitex 110 im Rückencontainer integr., Bräuniger Alto Vario P2, Pocketwind Windmesser, DRAMA- und DHV-Infohefte, ca. 4 Jahrgänge, kompl. VB DM 3.000,-. ✆ 0611/461111.

Flyair 1000, Bj. 2/92, 2-Jahres-Check, grün/gelb, mit Gurtzeug Protec/Packsack und Rettungsgerät Sigma Minitex, DM 3.500,-. ✆ 07162/409350 tagsüber od. 07181/45071 ab 19.00 Uhr.

2 E

Hot Dream 25,2, Bj. 3/90, ca. 40 Flüge, mit Gurtzeug Firebird Pro Comfort u. Charly Rettungssystem, kompl. DM 1.600,-. ✆ 08121/43593 abends od. 07173/5903.

Zenith 23, Bj 8/91, 2-Jahres-Check neu, VB DM 1.650,-. ✆ 07541/77/3381 (Geschäft) oder 07541/77/56226 abends.

2–3

Aerologic 51, Bj. 94, 1a-Zustand, VB DM 3.400,-. ✆ 08666/6193.

Aerologic 55, Bj. 3/93, lila, Design, wenig Flüge, komplett neue Leinen, 2-Jahres-Check. ✆ 0711/7546512.

Aerologic 55, Bj. 3/93, Sonderfarbe neon-orange, 15 Flüge, neue Leinen 94, Check 94, DM 3.600,- oder TAUSCH gegen A4/28 Flight Design. ✆ 05203/3516.

Aerologic 55, Bj. 10/93, neue Leinen, wenig geflogen, wegen Umstieg auf Aerologic 51, DM 3.900,-. ✆ 08362/2725.

Aerologic 55, Bj. 5/94, weiß, DM 4.100,-; sowie Rettungsgerät Columbus 18, Gurtzeug Perfect-Integral, Bräuniger Vario Basis. ✆ 08334/552.

Apollo 22, neu, mit Gurtzeug, umständehalber, VB DM 1.900,-. ✆ 07156/6983.

Apollo 22, Bj. 6/92, Check neu, 20 Flüge, Gurt Sitting Bull, Rettung Sigma Minitex, VB DM 3.500,-. ✆ 09128/8497.

Barracuda 28, DM 3.400,- für das Maximum an Qualität, Sicherheit u. Flugvergnügen. ✆ 0041/55/753670.

Barracuda 28, inkl. Packsack, VB DM 4.200,-. ✆ 07161/34118.

Barracuda 28, Bj. 5/94, Sonderfarbe weiß, nagelneu, mit Packsack, VB DM 4.300,-. ✆ 089/401774.

Barracuda 28, Bj. 3/94, violett, VB DM 4.450,-; Sitzgurt Skyline DM 350,-; Bräuniger Alto Vario DM 390,-; Doppelkappen-Rettungsschirm DM 750,-. ✆ 089/7856150.

Barracuda 31, Bj. 1/94, pink, VB DM 4.150,-; einschl. Packsack. ✆ 07351/28476.

Barracuda 31, lila/weiß, VB DM 3.950,- ✆ 07351/76071.

Duck 10, Bj. 88, sr preiswert abzugeben. ✆ 07232/81197.

Katana 55, Bj. 6/93, Sonderdesign, ca. 40 Flüge, NP DM 6.490,-, Vonblon Liga Gurtzeug, kompl. DM 4.990,-; Charly Second Chance 96, DM 500,-; Flytec 3020, ✆ 07474/7349 ab 18.00 Uhr.

Prisma 29, Bj. 7/92, mit Check, neuwertig, wenig Flüge, pink m. gelbem Dreieck, mit Packsack, DM 2.900,-. ✆ 089/482136 ab 20.30 Uhr.

Spirit FXC 25, neuer Check und neuer Stammleinensatz, kompl. mit Delta-Fly Relax I Komfortgurtzeug, VB DM 2.100,-. ✆ 07150/41570.

Swift Easy 22, Bj. 90, VB DM 800,-. ✆ 0831/22533.

Swift Easy 22, Bj. 89,wenig Flüge, guter Zustand, GS vom 15.5.94, seitdem berufl. bedingt nicht mehr geflog., Preis VB, ✆ 089/169068

2–3 G

Genair 226, Bj. 91, wenig Flüge, mit Packsack, Gurtzeug, Rettungsgerät (Bj. 92), VB DM 2.500,-. ✆ 09973/676 od. 089/688-8718.

Genair 226, Speedsystem u. neuer AdK Protek Gurt, 1a-Zustand, wenig geflogen, nachgeprüft, DM 1.400,-. ✆ 06236/6333 ab 17.00 Uhr.

3

Exception 28, Bj. 5/91, guter Zustand, VB DM 900,-. ✆ 07652/1667 ab 19.30 Uhr.

Genair 21, Bj. 90, neu, nicht geflogen, VB DM 1.250,-; Bi-Place A 2 Bj. 90, 4 Flüge, Preis VB; Rettungsschirm VB DM 380,-; Fly-Tec 3020, VB DM 630,-; Rückenprotektor Dainese, VB DM 75,-; Windmesser, VB DM 120,-; Gurtzeug Edel Husky, Preis VB, umständehalber. ✆ 02644/3420.

Genair 512 Dynamique, guter Zustand, DM 150,-. ✆ 0821/98593.

Katana 51, Bj. 93, 1a-Zustand, ca. 20 Flüge, umständehalber, DM 2.990,-. ✆ 07572/3387.

Katana 51, Bj. 5/93, 2-Jahres-Check bis 5/95, wenig Kurzflüge, incl. Packsack, DM 3.600,-. ✆ 0721/616946.

Katana 51, Bj. 8/93, 1a-Zustand, Sonderfarbe, PreisVB; Bräuniger Vario PIII, 1 1/2 Jahre alt, VB DM 450,-. ✆ 07333/6392.

Katana 51, Bj. 93, 70 Flüge, 1a-Zustand, Preis VB. ✆ 07251/84128 ab 18.00 Uhr.

Nova Sphinx 26, nagelneu, umständehalber an Meistbietenden. ✆ 0851/70411.

Pegasus, 1a-Zustand, türkis/blau, VB DM 888,-; Alto Vario PII, Fa. Bräuniger, VB DM 330,-. ✆ 089/3517920.

Phantom 45, Bj. 9/91, guter Zustand, lila, Rucksack, neuer Check, DM 1.100,-. ✆ 07361/64447.

Phantom 45, wie neu, VB DM 1.900,-; Liegegurt Woody Vally Comp. mit Retter Amigo P1, VB DM 700,-; Aircotec Alibi 2, VB DM 500,-. ✆ 08141/15928.

Phantom 49, Bj. 8/91, lila, 1a-Zustand, Trimmer oder Fußbeschleuniger, VB DM 1.200,-. ✆ 08652/3565 ab 18.00 Uhr.

Phantom 49, Bj. 9/91, lila, VB DM 1.000,-. ✆ 0751/554412.

Prisma 26, Bj. 3/92, 1a-Zustand, 30 Flüge, mit Fußbeschleuniger, Extragurt mit Trimmerwaage (Speedsystem), VB DM 2.600,-. ✆ 0731/721918 oder 030/8614635 (Uwe).

Racer 23, Bestzustand, 10 Flüge, türkis, 2-facher Leinensatz, DM 2.900,-. ✆ 07156/6983.

Racer 23, Bj. 4/92, weiß, neue Leinen, Check neu, 25 Flüge, DM 2.500,-. ✆ 0791/41151 (Mo.,Mi.,Fr. ab 16.00 Uhr).

Racer 23, Bj. 4/93, grün, 5 Probeflüge, wie neu, umständehalber, DM 4.300,-. ✆ 07743/1751.

Sphinx 29, Bj. 3/94, neuwertig, DM 4.500,-. ✆ 08621/7425.

ZX X-large, Bj. 11/91, pink, Check neu, guter Zustand, evtl. mit Gurtzeug Vonblon Liga, VB DM 2.300,-. ✆ 08328/202.

ZX X-large, Bj. 1/92, Check neu, Preis VB. ✆ 07031/878984.

ZX large, Bj. 2/92, Einzelheiten bitte erfragen. ✆ 07232/81197 od. 07233/69224.

ZX large, Bj. 3/91, orange, 2-Jahres-Check neu, 1a-Zustand, max. 40 Flüge, incl. 1 Übernachtung in Oberstdorf z. Probefliegen, DM 2.100,-; Wasmer Vario plus m. Höhenmesser, gelb, DM 300,-. ✆ 07141/664966.

3 G

Flash 51, Bj. 92, 2-Jahres-Check neu, gelb, Packsack UP, Sitzgurt Firebird Sitting Bull mit Kreuztragegurte, kompl. DM 2.300,-. ✆ 040/4912075.

Genair 328, Bj. 10/91, ca. 15 Flüge, AdK Protec Gurtzeug, Charly Rettungsgerät, Afro Combi, kompl. DM 2.000,-. ✆ 089/2719022 od. 06227/343967.

Ninja 27, GS 95, 1a-Zustand, DM 900,-. ✆ 08322/2018 od. 6817.

Ninja 27, 1a-Zustand, 2-Jahres-Check neu, DM 620,-. ✆ 05041/62557.

Ninja 30, Erstflug 7/93, 1a-Zustand, grün/weiß, VB DM 1.500,-. ✆ 09401/702781 (bis 15.00 Uhr) od. 0941/83886 abends.

Gemischt

Schuhwerk mobile Abrollwinde, gekauft 5/93, Seillänge 650 m, mit elektr. Seilaufspulung, NP DM 5.600,- für DM 3.900,-. ✆ 09543/1202.

Integralgurt Prieler Racer Competition mit Photo- und Funktasche, ca. 185 cm, Fallschirmtasche auf der Brust, sehr schöne Farben, Zustand gut, VB DM 690,-. ✆ 07051/78741.

Tausche Sensor 510E, Bj. 91, gegen Supersport 152 mit Wertausgleich, ✆ 05251/67622.

Tausche Blitz 137, Bj 4/92, lila/gelb, gegen Aero, Sting oder ähnliches. ✆ 0861/164079.

Icom IC-2SA UKW Funksprechgerät, leicht gebraucht, DM 350,-. ✆ 07171/67000 od. 65434.

Tausche La Mouette Compact 14, Trilam, Bj. 6/91, erst 15 Flüge, weg. gesundheitl. Problemen gegen Funfex S (Wertausgleich), oder Verkauf für VB DM 3.700,-. ✆ 0271/88459.

Cockpit 800 mit Sollfahrtgeber, Vario, Fahrt und Höhe, werksgecheckt von Pritzel, VB DM 190,-; Bügelräder, schraub- und teilbar, mit VG-Nabe, DM 60,-; Kartenhalterung (Finsterwalder), DM 30,-; Vario (Pocket von Afro) für GS und D, wie neu, DM 190,-; Turmaufhängung, neu, DM 40,-; Kopfhalterung für Helm, neu, DM 50,-; Quick-Safe- Bügelräder von Finsterwalder für Basis 25 mm, DM 30,- (Paar). ✆ 0271/88459.

Charly Pinguin, Bj. 89, metallicrot, 1a-Zustand, Reißverschlüsse neu, Rucksacktasche neu, VB DM 570,-. ✆ 0611/806425.

Steuerbügel für XS-Moyes Australia, 2 Stück zum Preis von 1. ✆ 0731/53321.

Rettungsschirm Charly Second Chance 84, keine Notöffnung, VB DM 400,-; Vario Flytec Pilot 1 mit 2 Akku u. Netzladegerät (auch f. Hängegl. mit Rohrhalterung), VB DM 400,-. ✆ 06132/75521 abends.

Bergstiefel Hanwag »Piz Palü«, neu, Gr. 42-43, Leder, NP DM 400,-, VB DM 250,-; GS-Gurtzeug, Sky-Supersede, neu, DM 650,-. ✆ 07361/64447.

Icom Helmsprechset incl. Uvex-Helm + Icom Funkgerätehalterung, manuell-sprachgesteuert, DM 200,-; Afro MPO + II günstig. ✆ 06263/1445.

Varios von Afro, Bräuniger, Flytec, etc.; Drachen, Gleitschirme, Gurtzeug etc. preisgünstig durch Sammelbestellung. ✆ 06263/1445.

Metamorfosi Rettungsschirm, 89er Gütesiegel, noch nie benutzt, DM 450,-. ✆ 089/7609644.

Charly Kangaroo, Bj. 90, 180 cm, metallic schwarz/Sonderdesign, Funk- und Phototasche, Rucksack, f. Anfänger geeignet, guter Zustand, VB DM 380,-. ✆ 07551/4674.

Einkaufsgutschein über DM 2.000,- von der Fa. Flight Design abzugeben, VB. ✆ 07665/4314.

Supine-Gurtzeug (GS 89) u. Packsack, zus. DM 180,-. ✆ 07665/4314.

DHV-Info 45/Mai 1988 bis 74/März 1994, 30 Stck., VB DM 90,-. ✆ 0231/129390 od. 05130/4658.

Gurtzeug Charly Pinguin, 170-180 cm, mit Rettungsschirm, 30 Flüge, VB DM 1.300,-. ✆ 08326/7472.

Flachcontainer für Charly Second Chance, DM 50,-. ✆ 07031/602615.

Rettungsschirm Minitex 110 mit Schnelläffnungssystem u. Mittelleine, neu, zum Sonderpreis von DM 750,-. ✆ 07432/15220.

EDEL-Overall, ungebraucht, Gr. L, lila/pink, VB DM 370,-. ✆ 07071/45955.

Drachentransportgerät (Thule) geeignet für max. 3 Geräte, für Fahrzeuge mit Regenrinne, DM 150,-. ✆ 06452/3090.

Vario Aircotec Alibi 2 Plus, Höhenmesser, Stoppuhr, Sinkakustik, DM 450,-. ✆ 07602/1411.

Bräuniger Vario DX, sehr gut erhalten, mit Geschw.messer, neu überprüft durch Herst.firma mit Zertifikat, DM 580,-. ✆ 07374/1772.

Vario Ball M 50, ungebraucht, neue Version von 652, incl. 5 Deltahalterungen, weiß, NP DM 1.500,-, VB DM 750,-; Wetterstation Digitar, ungebraucht, Windrichtung, -Geschwindigkeit, Baro u.v.m., PPC ausbaubar, VB DM 650,-. ✆ 02903/7627 abends.

Owens Valley 8000, VB DM 450,-: TEK kompensiertes Vario, Höhe, Stoppuhr, Fahrtmesser, Sollfahrtrechner, 2 Batterien, umschaltbar, werksüberholt. ✆ 0241/76381.

Charly Integralgurtzeug, VB DM 400,- guter Zustand, mit Liegewinkeleinstellung. ✆ 0241/77198.

Vario Bräuniger LCD V, 2 Höhenmesser, VB DM 380,-. ✆ 08022/24974 abends.

Charly Pinguin Integral, 170-190 cm, VB DM 590,-; Ställinger Rettungsschirm HRS 10, VB DM 550,-; Kniehänger, DM 150,-; Afro Fahrtenmesser, DM 90,-. ✆ 089/9810295.

Flytec 3020 mit Halterung (Drachen od. Gleitschirm) u. Speedsensor, neu/ungebraucht, mit Garantie, weit unter Neupreis. ✆ 0251/393700.

Drachenflieger-Magazin ab Nr. 1, Preis VB. ✆ 06346/5728.

Bräuniger Vario DX, sehr gut erhalten, mit Geschwindigkeitsmesser; neu überprüft durch Herstellerfirma mit Zertifikat, DM 580,-. ✆ 07374/1772.

Cut-Away-Rettungsschirm, Bj. 8/91, Swift, 5 Zellen, bis 80 kg, eine Probelösung, VB DM 950,-. ✆ 09563/4246 (Martin).

2 Airwave Steuerbügel, passend für Kiss, K2, K4, K5, à DM 100,-; 1 XC Leichtpacksack passend f. K4, DM 150,-. ✆ 07183/8302.

Rettungsgerät Charly-Sprint, Bj. 90, DM 300,-; Gurtzeug Firebird Sitting Bull, Bj. 92, DM 300,-; Bräuniger Alto-Vario-Basis, neuwertig, DM 475,-. ✆ 0821/791233.

Afro Pocket Vario, DM 200,-. ✆ 07544/4124.

Pinguin für sehr schlanke(n) Pilot(in), 170 S, grün, 2 Jahre alt, 10 Flüge, Sonderdesign blau/violett/metallic, mit Rucksack, NP DM 1.200,-, VB DM 500,-. ✆ 089/8144379.

Bräuniger Basis SP, DM 480,-; Rettungsschirm Charly Rev.1, Bj. 5/93, neu gepackt, DM 790,-. ✆ 06147/2267.

Second Chance Charly 84, neu gepackt, VB DM 500,-. ✆ 07150/41570.Parasail V Rettungsgerät, Bj. 92, neuwertig, VB DM 400,-; Race II, Hängegleiter Integr.Gurtzeug, Bj. 92, 180-190 cm, blau, VB DM 550,-; Bräuniger Alto Vario PIII, Bj. 92, mit Akku, VB DM 400,-. ✆ 09145/506.

Gurtzeug Prieler Race Integral, wie neu, Foto- und Funktasche, dunkelblau, ca. 180 cm, Preis VB. ✆ 06658/1333.

Bräuniger Alto Vario PII, DM 250,-. ✆ 0791/85129.

gebrauchtmarkt

Gemischt

Rettungsgerät Charly Second Chance 96, Bj. 6/91, keine Öffnung, wie neu, VB DM 600,-; Gurtzeug Charly Rodeo, Bj. 6/91, selten gebraucht, VB DM 230,-. ✆ 0911/412686.

Bräuniger LCD III, DM 200,- und LCD IV, DM 350,-. ✆ 0711/723110.

Rettungsgerät Sigma Minitex, DM 550,- und Supine-Gurtzeug, DM 100,-. ✆ 0234/471669.

Charly Pinguin Gurtzeug alle Extras, Foto- u. Funktasche, Rucksack, blau/dkl.grau, Bj. 7/93, ca. 20 Flüge, mit oder ohne Rettungsschirm. VB ohne DM 750,-; mit DM 1.450,-. ✆ 02173/71858.

Afro Micro Panel 3 mit Speedsensor, Barograf, Halterungsverlängerung, NP DM 1.400,- für VB DM 950,-. ✆ 0172/2364898.

Gurtzeug Skyline Distance X, neuwertig, VB DM 420,-; Rettungsgerät, VB DM 620,-; Vario Afro Micropanel III mit Software, VB DM 850,-. ✆ 08666/6193.

Ersatzteile für Zephir CX: 2 Steuerbügel, 2 Trapezecken, 1 Packsack, div. Kleinteile DM 200,-. ✆ 0711/3701034 ab 17.00 Uhr.

Bräuniger Vario Basis mit Garantie, Gurtzeug Perfekt-Integral mit Rettungsgerät Columbus 18, Preis VB. ✆ 08334/552.

Kniehänger, VB DM 100,-. ✆ 0791/85129.

Wasmer analog Vario mit digit. Höhenmesser; Afro Pocket Vario; Keller High Tec Integralgurt 170-180 cm, Bj. 88, kaum geflogen, mit oder ohne Metamorfosi Rettungsschirm; Steffl Kniehänger mit Parasail-Schirm. Preis VB. ✆ 08031/17054 oder 44124.

Foil 160 B Racer-Einzelteile, sehr günstig. ✆ 08375/422.

Klafsky-Integralgurt Champ, 173 cm, 60 kg., DM 350,-; Charly Rettungsschirm, ohne Öffnung, DM 650,-. ✆ 07562/8322 od. 5271 abends.

Gesucht

MALLORCA: Wer kann mir Fluggebiete in Mallorca nennen oder mittels Kontaktadressen helfen? ✆ 06258/2133 od. Fax: 52270.

Beurlaubter Lehrer mit viel Zeit und Campingbus, So-Pi-Schein, sucht Reisepartner(-in), auch Anfänger(-in), für 6 Monate Alpen und/oder im Winter 94, weltweit reisen, Alter unwichtig. Horst Giese, Liebrechtstr. 1, 30519 Hannover.

UL-Pilot zum Schleppen im Raum Erkelenz-Aachen-Düsseldorf gesucht. ✆ 02431/2858.

TULI-Dachhalter, ✆ 02431/2858.

Gleitschirmflieger aus Kulmbach sucht im Raum Oberfranken Kontakte zu anderen Gleitschirmpiloten zwecks gemeinsamer Flugunternehmungen. Mitfahrgelegenheit sowie Übernachtungsmöglichkeit im Campingbus vorhanden. ✆ 09221/81119 ab 16.00 Uhr.

Gleitschirmflieger (29), sucht Gleitschirmflieger aus Hamburg. Rüdiger Gördes, Keltenweg 124, 22455 Hamburg.

Drachen, Gleitschirme, Gurtzeuge und anderes Zubehör gesucht für Piloten in den Ländern: Tschechien, Slowakei, Ungarn, Rumänien, Bulgarien, GUS sowie Mittel- und Südamerika. Wenn Du noch ein altes flugfähiges Gerät (mit Gütesiegel!) hast, oder Zubehör, das Du nicht mehr brauchst, kannst Du den Piloten dort eine sehr große Freude machen. Ich transportiere das Material selbst und übergebe es kostenlos den Piloten, die es am nötigsten brauchen. Auf Wunsch erhälst Du eine Übergabebestätigung mit Adresse. ✆ + Fax: 0221/5902346 (Claudio).

Raum Köln-Düsseldorf-Wuppertal: Gibt es Drachen oder Gleitschirme, die es ebenfalls leid sind, daß ihr Besitzer sie so weit spazieren fährt? Laßt uns über Alternativen, z.B. Windenschlepp, nachdenken, damit wir mehr Luft- als Motorsport betreiben. ✆ 02171/27030.

Rohre für Atlas 14 (flugtauglich), wer hat einen alten Atlas zum Ausschlachten im Keller liegen? ✆ 0931/884488.

AT 158, Wills-Wing, DHV-GS 01-239-90, Kat. 3. ✆ 06346/5728.

Funfex ab Baujahr 90, nur gepflegtes Gerät, Integral (bevorzugt Pinguin), ca. 175 cm, Combi-Vario, gern auch Komplettangebot! ✆ 02507/4555 (Christoph), Fax: 02507/4555.

Data-Back-Kleinbildkamera günstig gesucht. ✆ 0821/791223.

HG Sport 167 Wills-Wing, Bj. 89, reparaturbedürftig, mit Ersatzsteuerbügel abzugeben bzw. suche gleichwertigen. ✆ 0211/6356271 (tags) od. 394685 (abends).

VENEZUELA: Wer kann mir Informationen über Gleitschirmflugmöglichkeiten in Venezuela geben? Axel Koch, ✆ 06151/3096220 (tags) od. 06162/73366 (abends).

Drachenflieger-Videos und -Magazine, Toli-Dachträger. ✆ 089/341700.

Gestohlen

14./15.03.1994!! Sony Videokamera mit Teleobjektiv.4 Akkus, 2 Ladegeräte für Akkus und Funkgerät, 1 Auto-Ladegerät, Videocassetten - alles zusammen in Alukoffer, silber. 1 Alukoffer - original verpackt.Gleitschirm Nova Sphinx: weißes Tuch, dünne Wettkampfleinen, Werbe-Aufschrift im Untersegel: »Flytech«, Startnummer 28, Aufkleber: Weltmeisterschaft Verbier '93, (verpackt in Nova-Packsack, dunkelblau/neongrün mit schwarzer Aufschrift), Neupreis DM 7.000,-. Gleitschirm B 3 26, Flight Design: neongelb, Farbnummer 92, Seriennummer 309181, 1,3 mm Prototypen-Leinen, Neupreis DM 6.290,-. Gleitschirm Atiks 100/31, ITV: wassergrün-violett, Seriennummer 15802, Einfliegedatum 16.06.1993 (verpackt in ITV-Rucksack), Neupreis DM 6.190,-.Vario Flytech (Prototyp), 3030 Professional mit Funkwindmesser (Einzelstück), dunkelgraues Gehäuse in Neoprentasche, Drachenhalterung, Unterseite des Gerätes deutlich verkratzt, Seriennummer. Vario Flytech (Seriengerät), dunkelgraues Gehäuse. Kugel-Kompaß, Marke Silva, schwarz. Signalrakete mit Munition. Rettungsschirm Skyline (integriert in Gurtzeug). Gurtzeug Skyline, schwarz-weißes Tigermuster, Racer Einzelanfertigung, kein Gütesiegel, mit Fußbeschleuniger und schwarzen Lycra-Taschen, graue, viereckige Paratech-Karabiner. 16 BAHNER PROTO weiß 34 qm. Helm Römer (Prototyp), weiß mit schwarzem Kinnbügel, aerodynamische Form, mit Aufschrift - rechts u. links - "RÖMER". Hein Gericke-Handschuhe C 4, Planai Fly Bergschuhe, grün-lila, Motorrad-Rückenprotektor Dainese, grau-schwarz, Gleitschirmoverall grau-lila - Gr. L. Karton mit ital. Lebensmitteln (Wert ca. DM 200,-). Harry Buntz, ✆ 08821/8415 od. Fax: 08821/82833.

14.05.1994-Malcesine- Gleitsegel-Diebstahl! Am Samstag, 14.5.1994 wurden uns auf dem Campingplatz Bommartini bei Malcesine/Gardasee die beiden nachfolgend genannten Gleitsegel gestohlen: edel SPACE 30, Rainbow Design, Serien-Nr. 311473, DHV GS-Nr. 01-320-93; Gurt edel FORCE, Packsack schwarz, rot. Der Rainbow SPACE ist eine Sonderauflage und wurde als 30er-Modell nur in geringer Stückzahl hergestellt. VORSICHT Lebensgefahr! Eine Bremsleine u. 2 Stammleinen sind stark beschädigt! Beiliegende Ersatzleinen haben falsche Längen; n i c h t montieren! UP Stellar, pink mit blauem Stern, Serien-Nr. 971, DHV GS-Nr. 01-266-92; Gurt perche Perfect Integral, Rettungsgerät Columbus, Packsack schwarz, pink. Für Informationen, die zur Wiederbeschaffung führen, zahlen wir eine Belohnung von je 500 DM pro Gerät. Hinweise bitte an Josef Gulde, Löwenstr. 25, 76199 Karlsruhe, ✆ 0721/887644 od. Fax 0721/40041528.

22./23.5.1994!! In der Nacht vom 22. auf den 23.5.1994 wurde in Hauenstein/Pfalz ein Pkw Passat Kombi mit nachfolgend aufgelisteten Gegenständen entwendet: 1 Flugdrachen, Marke Moyes Xtralite 147, ca. 5,5 m lang, gelb/blau, Hersteller-Nr. DE 129279119/Milar; besonderes Merkmal: Kohlefaserspeedbar; Packrucksack mit Aufschrift »Moyes«. 1 Gleitschirm, gelb/pink, Hersteller Paratech P4/Paracord Beleinung; 1 Gleitschirm gelb, Hersteller UP Katana, ohne Individualnummer. 1 Gurtzeug, Hersteller UP, lila/weiß/Action. 1 Gurtzeug, Hersteller Sting, blau mit Farbstreifen in pink/blau und grau. 2 Rettungsgeräte Marke Firebird. Vario Flytech 3020, Ser.-Nr. 29206361 und Vario Ball M 50 mit Barograph. 2 Integralhelme; 1 Kleinbild-kamera Marke Yashika; Laufschuhe der Marke Stadtler; 1 älterer Schlafsack, blau/rot. Wer etwas über den Verbleib der Sachen weiß, möge sich melden bei: Stefan Seibel, Sommerstr. 34, 76846 Hauenstein unter der Telefon-Nr. 06392/3553 oder 06392/1375.

ANZEIGE

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

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

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

T-SHIRT FÜR GLEITSCHIRMFLIEGER

Grundfarbe Weiß,
buntes Gleitschirmmotiv,
Größen L, XL.
Preis DM 40,–
+ Versandkosten

FLUGBUCH FÜR DRACHENFLIEGER UND GLEITSEGLER

Rubriken: Flug Nr., Gerätetyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen.
Preis DM 8,–
+ Versandkosten

RETTUNGSSCHNUR-SET

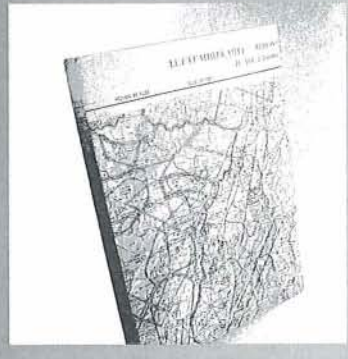
Bestehend aus 30 m Nylon-Flechtschnur und 30 g Bleigewicht;
Preis DM 8,–
+ Versandkosten

EINZELHEITEN ZUR BESTELLUNG

Siehe Bestellformular auf der Rückseite.

DHV-POSTER

Titelmotiv
DHV-Info 74, DIN A2,
Preis DM 15,–
inkl. 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. Für Flugfunk, Preis DM 7.- + 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,–
☐ Prüfungsfragen Flugfunk	DM 7,–
☐ 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-Poster (inkl. Versandkosten!)	DM 15,–
☐ 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,–

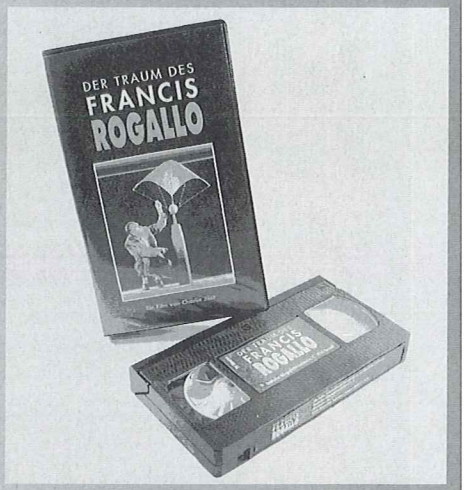
DHV

ANZEIGE

VIDEO + film

TEST

HERSTELLUNG: Charlie Jöst. INHALT: Spannung und Action bei den Gütesiegeltests 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 Werktage (einschließlich Versand) nicht überschreiten. Der Entleiher haft 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 700 10 80), Konto Nr. 96105-807. Bei Überweisung bitte Beleg beifügen! Entleihen der Videokassetten ist nicht möglich!

Prüfungskalender 94

Bitte mindestens 3 Wochen vor dem Prüfungstermin beim Organisator anmelden. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Der Kalender wird laufend ergänzt.

Anmeldungen: Piloten, die an der Teilnahme interessiert sind, wenden sich direkt an den Organisator.

Wichtig: Nur wer alle erforderlichen Unterlagen bei der Prüfung vorlegen kann, ist teilnahmeberechtigt.

Hängegleiten

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
16.07	T A,B,S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
16.07	T A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796, Fax 08362/8708
16.07	P A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796, Fax 08362/8708
16.07	T A,B,S+W,	Weinheim	FS Sunrise Weinheim, Tel. 06201/182911
16.07	P A,B,S+W,	Weinheim	FS Sunrise Weinheim, Tel. 06201/182911
16.07	T A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598
17.07	P S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
17.07	P A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598, Fax 08367/1026
17.07	T A,	Winterberg	Westdeutsche DFS, Tel. 02981/6640
22.07	T A+B,	Ruhpolding	FS Ruhpolding, Tel. 08663/668
22.07	P A+B,	Ruhpolding	FS Ruhpolding, Tel. 08663/668
22.07	T A+B,	Dürnau	FS Göppingen, Tel. 07164/12021-23
22.07	T A+B,	Oderen	Obergfell Waldemar, Tel. 07685/1050
22.07	T A+B,	Zillertal (A)	Bayer. DFS Garmisch, Tel. 089/482141
22.07	P A+B,	Zillertal (A)	Bayer. DFS Garmisch, Tel. 089/482141
23.07	T A+B,	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer FS, Tel. 08381/6265
23.07	P A+B,	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer FS, Tel. 08381/6265
23.07	P A+B,	Oderen	Obergfell Waldemar, Tel. 07685/1050
23.07	T A+B,	Weilheim	FS Spieler, Tel. 0881/7657 o. 8722
24.07	P A,	Buching	FS Spieler, Tel. 0881/7657 o. 8722
30.07	T A,B,S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
30.07	T A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598, Fax 08367/1026
31.07	P S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
31.07	T A+B,	Törwang	Prüfz. Oberbayern, Rudolf Bürger, Tel. 08032/8134
31.07	P A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598, Fax 08367/1026
02.08	P A+B,	Hochries	Prüfz. Oberbayern, Rudolf Bürger, Tel. 08032/8134
02.08	T A+B,	Chiemsee	DFS Chiemsee, Tel. 08642/383 o. 08641/7767
02.08	P A+B,	Chiemsee	DFS Chiemsee, Tel. 08642/383 o. 08641/7767
05.08	T A,B,S+W,	Berlin	Flugschule Lukas Bader, Tel. 030/8024884
05.08	T A+B,	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, Tel. 08321/88335
05.08	T A+B,	Elztal	Flugzentrum Elztal, Tel. 07682/8279
06.08	P A,B,S+W,	Berlin	Flugschule Lukas Bader, Tel. 030/8024884
06.08	P A+B,	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, Tel. 08321/88335
07.08	T A+B,	Wasserkuppe	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
07.08	P A+B,	Wasserkuppe	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
07.08	P A+B,	Elztal	Flugzentrum Elztal, Tel. 07682/8279
12.08	T A+B,	Dürnau	FS Göppingen, Tel. 07164/12021-23

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
13.08	T A,B,S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
13.08	T A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796, Fax 08362/8708
13.08	P A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796, Fax 08362/8708
13.08	T A+B,	Goslar	DFS Goslar, Tel. 05321/18899, Fax 05321/41764
13.08	P A+B,	Goslar	DFS Goslar, Tel. 05321/18899, Fax 05321/41764
14.08	P S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
14.08	T A+B,	Kärnten (A)	HB Drachensport, Tel. 0791/41151
14.08	P A+B,	Kärnten (A)	HB Drachensport, Tel. 0791/41151
14.08	P A+B,	Goslar	DFS Goslar, Tel. 05321/18899, Fax 05321/41764
16.08	T A,B,S+W,	Hasselfelde	Flugschule Mundorf Vogel, Tel. 05201/666262
17.08	P A,B,S+W,	Hasselfelde	Flugschule Mundorf Vogel, Tel. 05201/666262
18.08	T A,	Birkenau	DFS Rhein-Main-Neckar, Tel. 06201/34626
19.08	T A+B,	Ruhpolding	FS Ruhpolding, Tel. 08663/668, Fax 08663/776
19.08	P A+B,	Ruhpolding	FS Ruhpolding, Tel. 08663/668, Fax 08663/776
20.08	T A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598, Fax 08367/1026
20.08	T A+B,	Weilheim	FS Spieler, Tel. 0881/7657 o. 8722
21.08	P A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598, Fax 08367/1026
21.08	P A,B,S+W,	Oberhof	Westdeutsche DFS, Tel. 02981/6640
21.08	P A,	Buching	FS Spieler, Tel. 0881/7657 o. 87224
22.08	T A+B,	Stuttgart/Hofen	Luftikus, Eugens FS, Tel. 0711/537928
25.08	T A+B,	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer FS, Tel. 08381/6265
25.08	P A+B,	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer FS, Tel. 08381/6265
27.08	T A,B,S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
27.08	P A+B,	Livigno(I)	DFS Rhein-Main-Neckar, Tel. 06201/34626
28.08	P S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
03.09	T A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598, Fax 08367/1026
04.09	T A+B,	Törwang	Prüfz. Oberbayern, Rudolf Bürger, Tel. 08032/8134
04.09	P A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598, Fax 08367/1026
06.09	P A+B,	Hochries	Prüfz. Oberbayern, Rudolf Bürger, Tel. 08032/8134
08.09	T A,	Birkenau	DFS Rhein-Main-Neckar, Tel. 06201/34626
09.09	T A+B,	Ruhpolding	FS Ruhpolding, Tel. 08663/668, Fax 08663/776
09.09	P A+B,	Ruhpolding	FS Ruhpolding, Tel. 08663/668, Fax 08663/776
09.09	T A+B,	Dürnau	FS Göppingen, Tel. 07164/12021-23
09.09	T A+B,	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, Tel. 08321/88335,
10.09	T A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796, Fax 08362/8708
10.09	P A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796, Fax 08362/8708
10.09	P A+B,	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, Tel. 08321/88335

Prüfungskalender 94

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
11.09	P S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H. Tel. 06654/353
11.09	T A,	Winterberg	Westdeutsche DFS, Tel. 02981/6640
16.09	T A,B,S+W,	Heidenheim	FS Ostalb-Heidenheim, Tel. 07321/45425
17.09	P A,B,S+W,	Heidenheim	FS Ostalb-Heidenheim, Tel. 07321/45425
17.09	P A+B,	Breitenberg	Luftikus, Eugens FS, Tel. 0711/537928
17.09	T A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598
18.09	T A+B,	Wasserkuppe	Prüfz.m Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
18.09	P A+B,	Wasserkuppe	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
18.09	P A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598, Fax 08367/1026
22.09	T A+B,	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer FS, Tel. 08381/6265
22.09	P A+B,	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer FS, Tel. 08381/6265
24.09	T A,B,S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353,
24.09	P A+B,	Moosbruch	DFS Rheinland-Vulkaneifel, Tel. 02692/8288
25.09	P S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353

Gleitsegeln

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
16.07	T A,B,S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
16.07	T A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796, Fax 08362/8708
16.07	P A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796, Fax 08362/8708
16.07	T A,B,S+W,	Weinheim	FS Sunrise Weinheim, Tel. 06201/182911
16.07	T A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598
16.07	T A+B,	Bezau (A)	GSS Löffler, Tel. 0721/378878
16.07	P A+B,	Bezau (A)	GSS Löffler, Tel. 0721/378878
16.07	T A+B,	Sonthofen	FS Mergenthaler, Tel. 08321/9970
17.07	P S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
17.07	P A,B,S+W,	Weinheim	FS Sunrise Weinheim, Tel. 06201/182911
17.07	P A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598
17.07	T A,	Winterberg	Westdeutsche DFS, Tel. 02981/6640
18.07	T A+B,	Kössen (A)	Aeromax, Tel. 089/766116, Fax 089/766116
18.07	P A+B,	Kössen (A)	Aeromax, Tel. 089/766116, Fax 089/766116
20.07	T A+B,	Südtirol (I)	Flugschule Frank, Tel. 07191/65475
20.07	T A+B,	Obermaiselstein	OASE GSS, Tel. 08326/7592
21.07	P A+B,	Südtirol (I)	Flugschule Frank, Tel. 07191/65475
21.07	T A+B,	Sonthofen	FS Mergenthaler, Tel. 08321/9970
22.07	T A+B,	Garm.-Partenk.	GSS Garm.-Partenkirch., Tel. 08821/74260
22.07	T A+B,	Sonthofen	FS Oberallgäu, Tel. 08321/86290
22.07	P A+B,	Obermaiselstein	OASE GSS, Tel. 08326/7592
22.07	T A+B,	Lenggries	Fly & Bike, Tel. 08042/4559, Fax 08042/4831
22.07	T A+B,	Ruhpolding	FS Ruhpolding, Tel. 08663/668
22.07	P A+B,	Ruhpolding	FS Ruhpolding, Tel. 08663/668
22.07	T A+B,	Dürnau	FS Göppingen, Tel. 07164/12021-23
22.07	P A+B,	Bolsterlang	FS Mergenthaler, Tel. 08321/9970
22.07	T A+B,	Oderen	Obergfell Waldemar, Tel. 07685/1050
22.07	T A+B,	Bad Wiessee	GSS Tegernseer Tal, Tel. 08022/2556
23.07	P A+B,	Garm.-Partenk.	GSS Garm.-Partenkirch., Tel. 08821/74260
23.07	P A+B,	Sonthofen	FS Oberallgäu, Tel. 08321/86290
23.07	T A+B,	Tegelberg	Flugschule Heinz Fischer, Tel. 08362/37038
23.07	P A+B,	Tegelberg	Flugschule Heinz Fischer, Tel. 08362/37038
23.07	P A+B,	Lenggries	Fly & Bike, Tel. 08042/4559, Fax 08042/4831
23.07	T A+B,	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer FS, Tel. 08381/6265
23.07	P A+B,	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer FS, Tel. 08381/6265
23.07	P A+B,	Oderen	Obergfell Waldemar, Tel. 07685/1050
23.07	P A+B,	Bad Wiessee	GSS Tegernseer Tal, Tel. 08022/2556
23.07	T A+B,	Livigno	Flyart, Tel. 089/4306974 o 02772/40178
23.07	P A+B,	Livigno	Flyart, Tel. 089/4306974 o 02772/40178
23.07	T A+B,	Weilheim	FS Spieler, Tel. 0881/7657 o. 8722
24.07	P A+B,	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, Tel. 08321/88335
24.07	P A,	Buching	FS Spieler, Tel. 0881/7657 o. 8722
28.07	T A+B,	Unterwössen	Süddeutsche GSS, Tel. 08641/7575
28.07	T A+B,	Unterwössen	Süddeutsche GSS, Tel. 08641/7575
29.07	P A+B,	Kössen	Süddeutsche GSS, Tel. 08641/7575
29.07	P A+B,	Kössen (A)	Süddeutsche GSS, Tel. 08641/7575
29.07	T A+B,	Bolsterlang	FS Jürgen Rohrmeier, Tel. 08321/9328
30.07	T A,B,S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
30.07	T A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796, Fax 08362/8708
30.07	P A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796, Fax 08362/8708
30.07	T A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598
30.07	T A+B,	Bezau (A)	GSS Löffler, Tel. 0721/378878
30.07	P A+B,	Bezau (A)	GSS Löffler, Tel. 0721/378878
30.07	T A+B,	Klewenalp (CH)	Air-Power GSS, Tel. 07745/308
30.07	P A+B,	Bolsterlang	FS Jürgen Rohrmeier, Tel. 08321/9328
30.07	T A+B,	Gröbming (A)	Sky Club Austria, Tel. 0043/3685/22333
30.07	P A+B,	Gröbming (A)	Sky Club Austria, Tel. 0043/3685/22333
31.07	P S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
31.07	T A+B,	Törwang	Prüfz. Oberbay., Rudolf Bürger, Tel. 08032/8134
31.07	T A+B,	Brauneck	Aeromax, Tel. 089/766116, Fax 089/766116
31.07	P A+B,	Brauneck	Aeromax, Tel. 089/766116, Fax 089/766116
31.07	T A+B,	Pfronten	Ostallgäuer FS, Tel. 08342/4450
31.07	P A+B,	Pfronten	Ostallgäuer FS, Tel. 08342/4450
31.07	P A+B,	Zillertal (A)	FS Göppingen, Tel. 07164/12021-23
31.07	P A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598
31.07	P A+B,	Klewenalp (CH)	Air-Power GSS, Tel. 07745/308
01.08	P A+B,	Hochries	Münchner GSS, Tel. 089/482572
03.08	T A+B,	Obermaiselstein	OASE GSS, Tel. 08326/7592

Gleitsegeln

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
05.08	T A,B,S+W,	Berlin	Flugschule Lukas Bader, Tel. 030/8024884
05.08	P A+B,	Obermaiselstein	OASE GSS, Tel. 08326/7592
05.08	T A+B,	Andelsbuch	Harzer GSS, Tel. 05322/1415
05.08	T A+B,	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, Tel. 08321/88335
05.08	T A+B,	Elztal Flugzentrum	Elztal, Tel. 07682/8279, 07682/7710
06.08	P A,B,S+W,	Berlin	Flugschule Lukas Bader, Tel. 030/8024884
06.08	T A+B,	Tegelberg	Flugschule Heinz Fischer, Tel. 08362/37038
06.08	P A+B,	Tegelberg	Flugschule Heinz Fischer, Tel. 08362/37038
06.08	P A+B,	Andelsbuch	Harzer GSS, Tel. 05322/1415
06.08	P A+B,	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, Tel. 08321/88335
07.08	T S+W,	Eching	Aeromax, Tel. 089/766116, Fax 089/766116
07.08	P S+W,	Eching	Aeromax, Tel. 089/766116, Fax 089/766116
10.08	T A,B,S+W,	Herborn	Flyart, Tel. 089/4306974 o 02772/40178
10.08	P A,B,S+W,	Herborn	Flyart, Tel. 089/4306974 o 02772/40178
11.086	T A+B,	Unterwössen	Süddeutsche GSS, Tel. 08641/7575
11.08	T A+B,	Unterwössen	Süddeutsche GSS, Tel. 08641/7575
12.08	T A+B,	Garm.-Partenk.GSS	Garm.Partenkirch., Tel. 08821/74260
12.08	T A+B,	Dürnau	FS Göppingen, Tel. 07164/12021-23
12.08	P A+B,	Kössen	Süddeutsche GSS, Tel. 08641/7575
12.08	P A+B,	Kössen (A)	Süddeutsche GSS, Tel. 08641/7575
12.08	T A+B,	Bolsterlang	FS Jürgen Rohrmeier, Tel. 08321/9328
13.08	T A,B,S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
13.08	P A+B,	Garm.-Partenk.GSS	Garm.-Partenkirch., Tel. 08821/74260
13.08	T A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796, Fax 08362/8708
13.08	P A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796, Fax 08362/8708
13.08	T A+B,	Bezau (A)	GSS Löffler, Tel. 0721/378878
13.08	P A+B,	Bezau (A)	GSS Löffler, Tel. 0721/378878
13.08	T A,	Andelsbuch	Horizont-Design, Tel. 07660/1626
13.08	P A,	Andelsbuch	Horizont-Design, Tel. 07660/1626
13.08	T A+B,	Sonthofen	FS Mergenthaler, Tel. 08321/9970
13.08	P A+B,	Bolsterlang	FS Jürgen Rohrmeier, Tel. 08321/9328
14.08	P S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
14.08	T A+B,	Kärnten (A)	HB Drachensport, Tel. 0791/41151
14.08	P A+B,	Kärnten (A)	HB Drachensport, Tel. 0791/41151
16.08	T A+B,	Kössen (A)	Aeromax, Tel. 089/766116, Fax 089/766116
16.08	P A+B,	Kössen (A)	Aeromax, Tel. 089/766116, Fax 089/766116
16.08	T A,B,S+W,	Hasselfelde	Flugsch. Mundorf Vogel, Tel. 05201/666262
16.08	T A+B,	Kössen	Pöppl Reinhard, Tel. 08464/8211
16.08	P A+B,	Kössen	Pöppl Reinhard, Tel. 08464/8211
17.08	T A+B,	Obermaiselstein	OASE GSS, Tel. 08326/7592
17.08	P A,B,S+W,	Hasselfelde	Flugsch. Mundorf Vogel, Tel. 05201/666262
18.08	T A+B,	Sonthofen	FS Mergenthaler, Tel. 08321/9970
18.08	T A,	Birkenau	DFS Rhein-Main-Neckar, Tel. 06201/34626
19.08	T A+B,	Sonthofen	FS Oberallgäu, Tel. 08321/86290
19.08	P A+B,	Obermaiselstein	OASE GSS, Tel. 08326/7592
19.08	T A+B,	Ruhpolding	FS Ruhpolding, Tel. 08663/668
19.08	P A+B,	Ruhpolding	FS Ruhpolding, Tel. 08663/668
19.08	T A,B,S+W,	Bad Harzburg	Harzer GSS, Tel. 05322/1415
19.08	P A+B,	Bolsterlang	FS Mergenthaler, Tel. 08321/9970
19.08	T A+B,	Bad Wiessee	GSS Tegernseer Tal, Tel. 08022/2556
19.08	T A+B,	Elztal Flugzentrum	Elztal, Tel. 07682/8279, 07682/7710
20.08	P A+B,	Sonthofen	FS Oberallgäu, Tel. 08321/86290
20.08	T A+B,	Tegelberg	Flugschule Heinz Fischer, Tel. 08362/37038
20.08	P A+B,	Tegelberg	Flugschule Heinz Fischer, Tel. 08362/37038
20.08	P A,B,S+W,	Bad Harzburg	Harzer GSS, Tel. 05322/1415
20.08	T A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598
20.08	P A+B,	Bad Wiessee	GSS Tegernseer Tal, Tel. 08022/2556
20.08	T A+B,	Weilheim	FS Spieler, Tel. 0881/7657 o. 8722
21.08	P A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598
21.08	P A,B,S+W,	Oberhof	Westdeutsche DFS, Tel. 02981/6640
21.08	P A,	Buching	FS Spieler, Tel. 0881/7657 o. 8722
21.08	P A,	Elztal Flugzentrum	Elztal, Tel. 07682/8279, 07682/7710
22.08	T A+B,	Stuttgart/Hofen	Luftikus, Eugens FS, Tel. 0711/537928
25.08	T A+B,	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer FS, Tel. 08381/6265
25.08	P A+B,	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer FS, Tel. 08381/6265
25.08	T A+B,	Unterwössen	Süddeutsche GSS, Tel. 08641/7575
26.08	T A+B,	Lenggries Fly & Bike,	Tel. 08042/4559, Fax 08042/4831
26.08	P A+B,	Kössen	Süddeutsche GSS, Tel. 08641/7575
26.08	P A+B,	Kössen (A)	Süddeutsche GSS, Tel. 08641/7575
26.08	T A+B,	Bolsterlang	FS Jürgen Rohrmeier, Tel. 08321/9328
27.08	T A,B,S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
27.08	T A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796, Fax 08362/8708
27.08	P A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796, Fax 08362/8708
27.08	P A+B,	Lenggries Fly & Bike,	Tel. 08042/4559, Fax 08042/4831
27.08	T A+B,	Bezau (A)	GSS Löffler, Tel. 0721/378878
27.08	P A+B,	Bezau (A)	GSS Löffler, Tel. 0721/378878
27.08	T A+B,	Gröbming (A)	Sky Club Austria, Tel. 0043/3685/22333
27.08	P A+B,	Gröbming (A)	Sky Club Austria, Tel. 0043/3685/22333
27.08	P A+B,	Livigno(I)	DFS Rhein-Main-Neckar, Tel. 06201/34626
28.08	P S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
28.08	T A+B,	Brauneck	Aeromax, Tel. 089/766116, Fax 089/766116
28.08	P A+B,	Brauneck	Aeromax, Tel. 089/766116, Fax 089/766116
28.08	T A+B,	Pfronten	Ostallgäuer FS, Tel. 08342/4450
28.08	P A+B,	Pfronten	Ostallgäuer FS, Tel. 08342/4450
28.08	P A+B,	Zillertal (A)	FS Göppingen, Tel. 07164/12021-23
28.08	P A+B,	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, Tel. 08321/88335

Prüfungsarten: A = beschränkter Luftfahrerschein, B = unbeschränkter Luftfahrerschein, T = Theorie A+B; P = Praxis A+B; S = Windenschleppberechtigung; U = UL-Schleppberechtigung; W = Windenfahrerberechtigung

Prüfungskalender 94

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
02.09	T A+B,	Garm.-Partenk.	GSS Garm.-Partenkirch., Tel. 08821/74260
02.09	T A+B,	Andelsbuch	Harzer GSS, Tel. 05322/1415
02.09	T A+B,	Karlsruhe	GSS Löffler, Tel. 0721/378878
03.09	P A+B,	Garm.-Parten	GSS Garm.-Partenkirch., Tel. 08821/74260
03.09	T A+B,	Tegelberg	Flugschule Heinz Fischer, Tel. 08362/37038
03.09	P A+B,	Tegelberg	Flugschule Heinz Fischer, Tel. 08362/370
03.09	P A+B,	Andelsbuch	Harzer GSS, Tel. 05322/1415
03.09	P A+B,	Bach/Lechtal(A)	FS Albatros, Tel. 07128/463
03.09	T A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598
03.09	T A+B,	Sonthofen	FS Mergenthaler, Tel. 08321/9970
03.09	T A+B,	Livigno	Flyart, Tel. 089/4306974 o 02772/40178
03.09	P A+B,	Livigno	Flyart, Tel. 089/4306974 o 02772/40178
04.09	T A+B,	Törwang	Prüfz. Oberbay., Rudolf Bürger, Tel. 08032/8134
04.09	T S+W,	Eching	Aeromax, Tel. 089/766116, Fax 089/766116
04.09	P S+W,	Eching	Aeromax, Tel. 089/766116, Fax 089/766116
04.09	P A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598
05.09	P A+B,	Hochries	Münchner GSS, Tel. 089/482572
07.09	T A+B,	Obermaiselstein	OASE GSS, Tel. 08326/7592
07.09	T A+B,	Sonthofen	FS Mergenthaler, Tel. 08321/9970
08.09	T A,	Birkenau	DFS Rhein-Main-Neckar, Tel. 06201/34626
09.09	T A+B,	Sonthofen	FS Oberallgäu, Tel. 08321/86290
09.09	P A+B,	Obermaiselstein	OASE GSS, Tel. 08326/7592
09.09	T A+B,	Ruhpolding	FS Ruhpolding, Tel. 08663/668
09.09	P A+B,	Ruhpolding	FS Ruhpolding, Tel. 08663/668
09.09	T A+B,	Dürnau	FS Göppingen, Tel. 07164/12021-23
09.09	T A+B,	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, Tel. 08321/88335
09.09	P A+B,	Bolsterlang	FS Mergenthaler, Tel. 08321/9970
10.09	T A,B,S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
10.09	P A,B,S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
10.09	P A+B,	Sonthofen	FS Oberallgäu, Tel. 08321/86290
10.09	T A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796, Fax 08362/8708
10.09	P A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796, Fax 08362/8708
10.09	P A+B,	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, Tel. 08321/88335
10.09	T A+B,	Bezau (A)	GSS Löffler, Tel. 0721/378878
10.09	P A+B,	Bezau (A)	GSS Löffler, Tel. 0721/378878
11.09	P S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
11.09	T A,	Winterberg	Westdeutsche DFS, Tel. 02981/6640
12.09	T A+B,	Kössen (A)	Aeromax, Tel. 089/766116, Fax 089/766116
12.09	P A+B,	Kössen (A)	Aeromax, Tel. 089/766116, Fax 089/766116
16.09	T A,B,S+W,	Heidenheim	FS Ostalb-Heidenheim, Tel. 07321/45425
17.09	P A,B,S+W,	Heidenheim	FS Ostalb-Heidenheim, Tel. 07321/45425
17.09	T A+B,	Tegelberg	Flugschule Heinz Fischer, Tel. 08362/37038
17.09	P A+B,	Tegelberg	Flugschule Heinz Fischer, Tel. 08362/37038
17.09	P A+B,	Breitenberg	Luftikus, Eugens FS, Tel. 0711/537928
17.09	T A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598
18.09	P A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598
21.09	T A+B,	Obermaiselstein	OASE GSS, Tel. 08326/7592
22.09	T A+B,	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer FS, Tel. 08381/6265
22.09	P A+B,	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer FS, Tel. 08381/6265
23.09	T A+B,	Garm.-Parten	GSS Garm.-Partenkirch., Tel. 08821/74260
23.09	P A+B,	Obermaiselstein	OASE GSS, Tel. 08326/7592
23.09	T A+B,	Bolsterlang	FS Jürgen Rohrmeier, Tel. 08321/9328
24.09	T A,B,S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
24.09	P A+B,	Garm.-Parten	GSS Garm.-Partenkirch., Tel. 08821/74260
24.09	T A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796, Fax 08362/8708
24.09	P A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796, Fax 08362/8708
24.09	T A+B,	Lenggries	Fly & Bike, Tel. 08042/4559, Fax 08042/4831
24.09	T A+B,	Gröbming (A)	Sky Club Austria, Tel. 0043/3685/22333
24.09	P A+B,	Gröbming (A)	Sky Club Austria, Tel. 0043/3685/22333
25.09	P S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes H., Tel. 06654/353
25.09	T A+B,	Brauneck	Aeromax, Tel. 089/766116, Fax 089/766116
25.09	P A+B,	Brauneck	Aeromax, Tel. 089/766116, Fax 089/766116
25.09	P A+B,	Lenggries	Fly & Bike, Tel. 08042/4559, Fax 08042/4831
25.09	P A+B,	Zillertal (A)	FS Göppingen, Tel. 07164/12021-23
29.09	T A+B,	Unterwössen	Süddeutsche GSS, Tel. 08641/7575
29.09	T A+B,	Unterwössen	Süddeutsche GSS, Tel. 08641/7575

Fluglehrerausbildung

Lehrgangskalender

19.09. – 02.10.	G/D	Lehrer-Lehrgang
03.10. – 16.10.	G	Assistenten-Lehrgang
08.11. – 11.11.	D	Fachlehrer-LG Windenschlepp
16.11. – 17.11.	G/D	Fachlehrer-LG Doppelsitzer Windenschlepp

Teilnahme nach Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle.

SCENE G

SEPP GSCHWENDTNER

In diesem Info ist die Ausschreibung für den DHV-Streckenflugpokal '95. Gerade der dokumentierte Streckenflug gibt regen Diskussionsstoff an Startplätzen und auch an manchem Stammtisch. Sind es für einige nur die Überehrgeizigen, Geltungssüchtigen, die da am Startplatz über Karten brüten und ihre Formulare ausfüllen, sind die Streckenjäger davon überzeugt, daß nur durch eine korrekte Dokumentation der von ihnen gewünschte Leistungsvergleich möglich ist. Eines ist jedenfalls sicher, jeder dokumentierte Streckenflug beweist unseren Anspruch auf unseren Platz im Luftraum. Es ist ein wirksames Argument gegen die Gegner des motorlosen Flugsports, die, wenn sie es schon nicht ganz verbieten können, uns zumindest in enge Flugkorridore eingrenzen möchten.
Auch der Satz ...»hast Du schon mal einen Adler Dokumente ausfüllen sehen?«... ist zwar richtig, vermutlich können Adler halt einfach nicht schreiben. Und wer weiß schon, ob sie abends nach Rückkehr in ihren Horst nicht durch einen mitgebrachten Grashalm vom Wendepunkt ihren Flug beweisen. Ich bin mir jedenfalls sicher, daß sie sich zumindest amüsiert erzählen werden, wie sie heute wieder die Drachen- und Gleitschirmler ausgekurbelt haben.

Über Wetterberichte ist schon viel gelästert worden. Es ist halt wie bei so vielen Dingen im Leben, wenn es richtig ist, redet keiner drüber, aber wehe es geht mal was daneben, kritisieren alle. Was sich allerdings die deutschen Wetterdienste im Moment mit ihren telefonischen Ansagen erlauben, ist unverschämt. Damit ist nicht die saftige Gebührenerhöhung gemeint, wäre die Leistung gut, wäre es ja was wert. Wenn man aber, um ein Beispiel zu nehmen, abends anruft, heißt es, eine neue Ansage erfolgt morgen um 7.45 Uhr. Da ruft man dann morgens alle fünf Minuten an, um bis 8.30 Uhr immer noch die Ansage des Vortages zu hören! Um 8.30 Uhr bekommt man dann, nach einem Haufen unnütz vergeudeter Zeit und Geld, endlich die neue Ansage: »Sie hören nun den Segelflugwetterbericht, ausgegeben um 6.45 Uhr«! Da ich nun nicht annehme, daß man das macht, um die Anrufer um ihr Geld zu betrügen, gibt's ja eigentlich nur die Möglichkeit, daß man sich beim Wetterdienst bisher keine Uhr leisten konnte. Das muß nach diesen Gebührensteigerungen jetzt aber locker drin sein!

Endlich darf man's auch in Deutschland kaufen, das Wundergetränk aus Österreich: »Red Bull verleiht Flügel«, von einer Verringerung der Flächenbelastung ist allerdings nichts zu merken, die Wirkung ist die gleiche wie bei einer starken Tasse Kaffee, man muß bald pinkeln! Da das Getränk ja angeblich eine Menge Power gibt, ein Rat von mir: Immer zwei Pullen trinken ... dann reicht hoffentlich die Kraft, um die leeren Dosen wieder vom Startplatz, Berggipfel oder auch Straßenrand, mitzunehmen!

Die deutsche Gleitschirmliga hat heuer schon einige recht selektive Durchgänge geflogen. Insider sind darüber recht verblüfft, hat doch der neue Teamchef, Stefan Haider, das Image, das immer dann, wenn er an irgendeinem Startplatz erscheint, der Wind schlagartig von hinten kommt. An den wenigen Tagen, an denen das nicht zutraf, verdunkelten nach seinem Erscheinen zumindest riesige Wolken das ganze Tal und erstickten jede Thermik, oder die Luft wurde selbst an Hammertagen unvermittelt stabil.

Die Zeichen der Zeit hat das Kuratorium Sport und Natur erkannt. Bei einer Großveranstaltung in München wurden Marksteine in der so wichtigen Arbeit für die Berechtigung des Sports in der Natur gesetzt. In Bayern arbeiten in den Ämtern und Naturschutzverbänden ja größtenteils recht vernünftige Leute, in einigen Bundesländern ist das leider anders. Den Vogel hat man wohl momentan in der Eifel abgeschossen. Da wurden im Rurtal bis auf 10 Kletterfelsen alle gesperrt, an diesen dürfen nur noch maximal 300 Leute klettern. Diese müssen sich nun Tage vorher gegen eine saftige Gebühr »Berechtigungsscheine« holen, so eine Alptraumvision hat nicht mal Orwell in seinem Buch »1984« gehabt. Wenn das so weitergeht, darf man in ein paar Jahren zum Waldspaziergang die dann sicherlich geteerten Wege nicht mehr verlassen. Und wieder ein bißchen später wird man den Kletterern sogar ihr Hallentraining verbieten, weil in irgendeiner Zimmerecke eine schützenswerte Spinne entdeckt wird; die Drachenflieger werden die Rampe nicht mehr betreten dürfen, damit ja der Holzwurm von der Erschütterung kein Kopfweh bekommt.

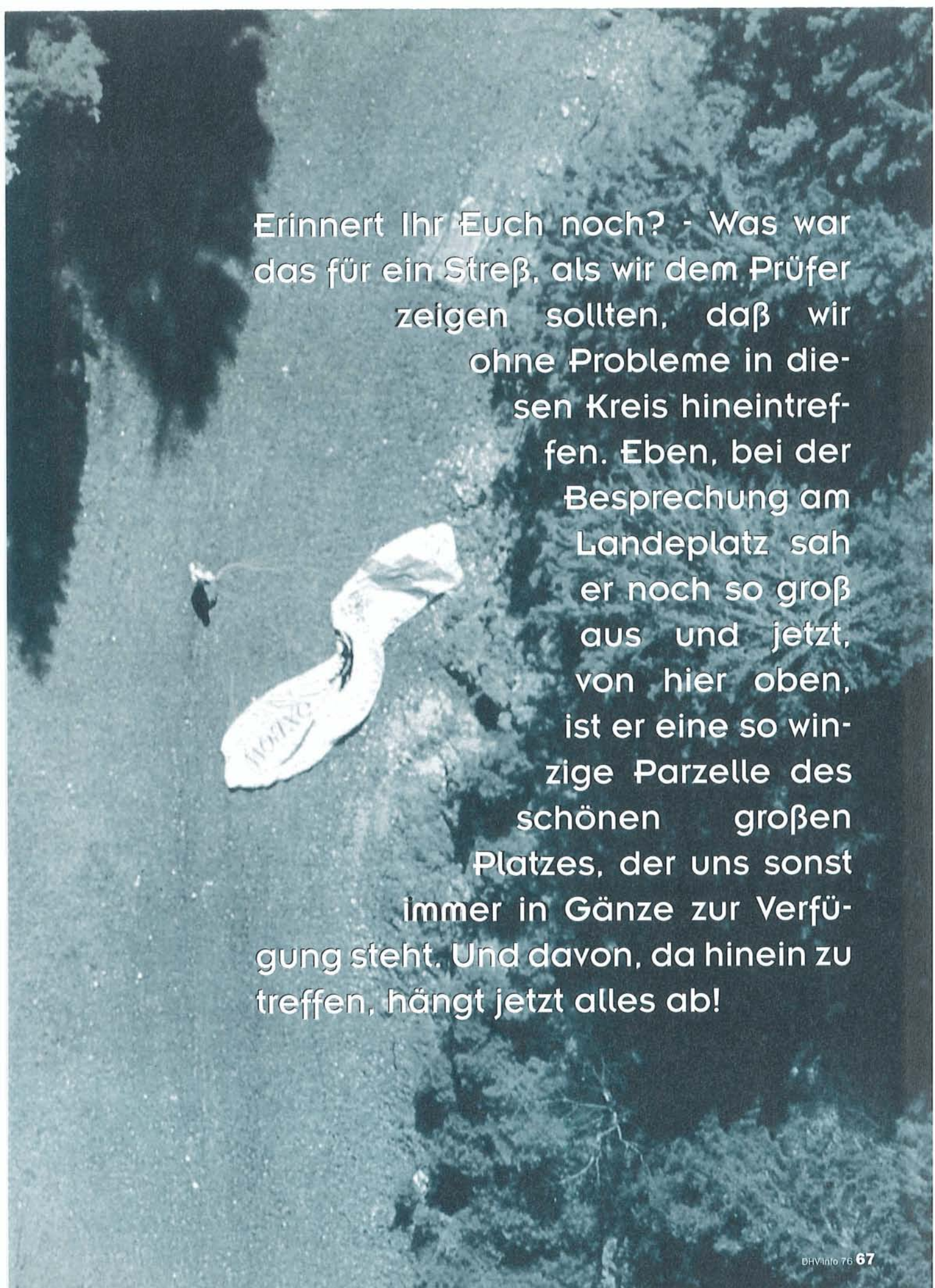
Landen auf kleinen Flächen

von Christoph Kirsch

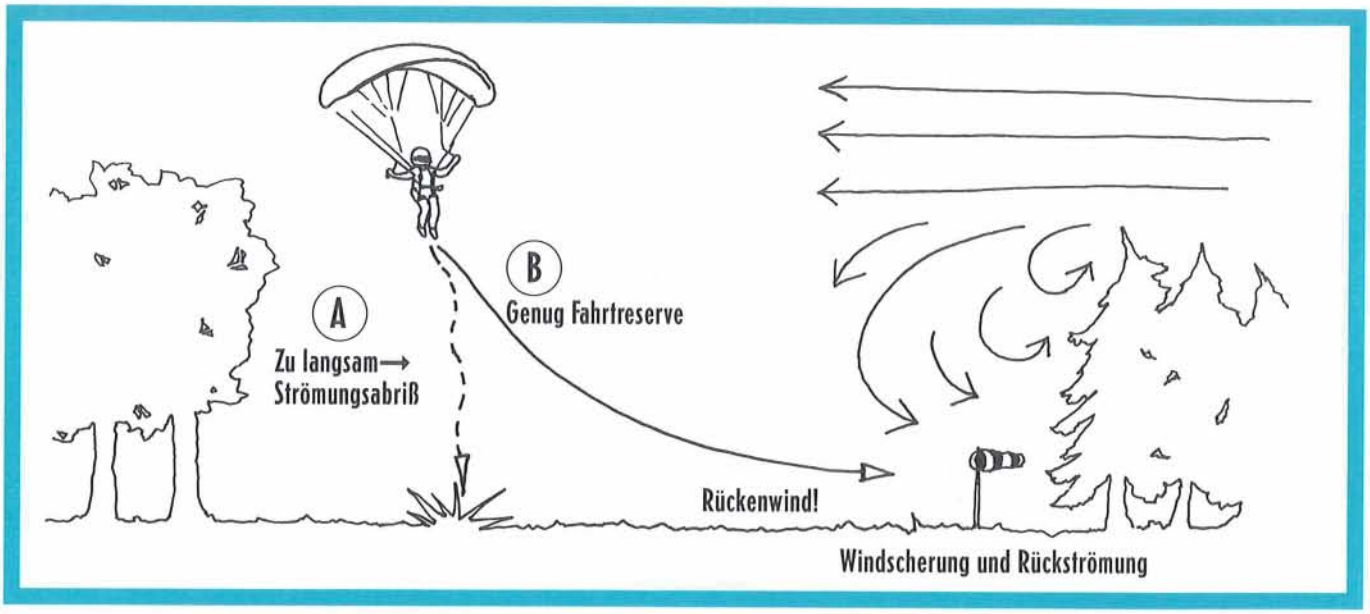
Wer schon einmal auf Strecke gegangen ist, der weiß allerdings zu gut, daß der Landestreß beim Prüfungsflug nicht das Ende solcher Pein darstellt, sondern vielmehr das Loslösen von angestammten, offiziellen Landeplätzen erst recht Beklemmung aufkommen lassen kann: Plötzlich wird einem klar, wofür diese strengen Prüfungsbedingungen da sind. Jetzt hängt wirklich alles davon ab, ob wir hineintreffen, in die winzige Fläche unseres Außenlandeplatzes. Wenn es nicht klappt, wäre nicht nur die Prüfung versaut ...!

So geht es nicht nur den streckenfliegenden Gleitschirmfliegern, wie sehr kommen erst Drachen- und Segelflieger ins Schwitzen, wenn der Aufwind sie unerwartet im Stich läßt: Die fliegen wesentlich schneller und können die Gleitschirmflieger nur beneiden, ob der Mini-Flecken, die denen noch zum sicheren Landen taugen - wenn's der Pilot kann. Und dieses Können, auch auf kleinsten Flächen sicher zu landen, ist nicht nur das Ergebnis ständiger Übung. - An erster Stelle steht das Wissen um die Probleme und Gefahren, die dabei auftreten können.

Kleine Flächen entstehen, weil um sie herum Hindernisse stehen, die uns das Landen bzw. Ausgleiten verbieten. Wir wollen also zunächst einmal die unkritische Art von Hindernissen betrachten: Solche, die auf die Luftströmung keinen allzugroßen Einfluß haben. Darunter fallen alle niedrigen Hindernisse, wie Gebüsch, felsige Umgebung, Autos auf Parkplätzen oder aber die allseits (und berechtigterweise) gefürchteten Stromleitungen. Der Anflug muß also eng und besonders im Endteil steil erfolgen, sonst schießen wir über den Platz hinaus. Der Wind ist hierbei unser Verbündeter, er erzeugt bei diesen Hindernissen kaum Wirbel oder gar Leegebiete, sondern hilft uns, einen sehr kurzen und damit steilen Endanflug hinzubekommen. Dazu ist natürlich unbedingt nötig, zu wissen, wo der Wind überhaupt herkommt. Wenn er nicht so stark bläst, daß man es schon deutlich an der unterschiedlichen Fahrt über Grund feststellen kann, dann gibt es genügend kleine Anzeiger, wie Fahnen (z.B. vor Gaststätten/Tankstellen), aufgehängte Wä-



Erinnert Ihr Euch noch? - Was war das für ein Streß, als wir dem Prüfer zeigen sollten, daß wir ohne Probleme in diesen Kreis hineintreffen. Eben, bei der Besprechung am Landeplatz sah er noch so groß aus und jetzt, von hier oben, ist er eine so winzige Parzelle des schönen großen Platzes, der uns sonst immer in Gänze zur Verfügung steht. Und davon, da hinein zu treffen, hängt jetzt alles ab!



Windscherungen erhöhen die Gefahr des Strömungsabrisses

sche, Rauch oder auch nur Äste und Blätter an Bäumen. Wer kontrolliert hat, ob er nicht doch eine Brille braucht, bzw. sie auf die aktuell nötige Stärke aufgerüstet hat, ist hier klar im Vorteil: Sehstärke bringt Sicherheit, gerade beim Außenlanden!

Die Windrichtung und die Hindernis-Verteilung geben die Landevolte vor: Ganz recht, dieses gute alte Verfahren (hoffentlich nicht bei der Prüfung zum letzten Mal praktiziert) hilft uns auch bei engsten Plätzen, genau zu treffen. Wir werden also eine Position anfliegen, dort mit der richtigen, wegen der Enge verringerten Höhe abfliegen und ständig unseren Aufsetzpunkt anpeilen. Dieser Punkt sollte ausreichenden Abstand zu den Hindernissen wahren (besonders, wenn Stromleitungen den Landeplatz begrenzen): Der Endanflug darf nicht so geplant werden, daß er die gesamte Länge der Landeflächen ausschöpft. - Läßt dann der Gegenwind infolge der Bodenreibung auf den letzten Metern nach, kommt man in große Bedrängnis. Ebenfalls sehr wichtig ist bei solch engen Landeanflügen die richtige Kurventechnik. Der Schirm muß mit möglichst wenig Dynamik und Pendelei flach gewendet werden. Auch sollte sich der Pilot unbedingt frühzeitig aufrichten. Das erhöht den Luftwiderstand und verhindert Hektik auf den letzten Metern.

Reichen der Gegenwind und die entsprechende Verringerung der Fluggeschwindigkeit nicht aus, um steil genug hereinzukommen, so kann im Endanflug der Schirm auch noch runter-»gepumpt« werden. Dies ist ein Notmanöver, das bester Kenntnis des Strömungsabriß-Verhaltens des Schirms und viel Gefühl bedarf! Es sollte unbedingt in großer Höhe vorher geübt werden. Man macht sich dabei zunutze, daß die Strömung am Gleitschirm recht träge reagiert. Starkes Abbremsen (ungefähr so weit, wie beim Wiederöffnen eines Einklappers) und sofortiges völliges Wiederfreigeben der Bremsen bringt bei mehrfacher Wiederholung durch die empfindlich gestörte Strömung einen deutlichen Abfall der Gleitleistung. - ACHTUNG: Keinesfalls die Bremsen im unteren Punkt halten! Stall mit gefährlichem Wegfallen der Kappe nach hinten wären die Folge.

Ausnahmen von der lehrbuchmäßigen Landevolte gibt es natürlich fast so viele wie Außenlandeplätze. Ist der Platz nur eine lange enge Waldschneise, wird es ein entsprechend langer Endanflug werden; bläst starker Wind, wird der Gegenanflug verkürzt oder muß ganz wegfallen; und liegt der Landeplatz am Hang, müssen Auf- oder Abwind mit einberechnet werden - die Landung erfolgt dann in jedem Fall quer zum Hang.

Manche schöne Landefläche stellt sich übrigens oft erst im letzten Moment als sehr klein heraus, dann nämlich, wenn plötzlich Kabel oder eine Stromleitung vor einem auftaucht. Solchen Überraschungen kann man entgehen, wenn frühzeitig nach Masten und Stützen Ausschau gehalten wird. Stromleitungen sind häufig Straßenbegleiter und fast zu jedem alleinstehenden Haus führt irgendwo eine Leitung, meistens auf dem kürzesten Weg, also rechtwinklig zur Hauptleitung.

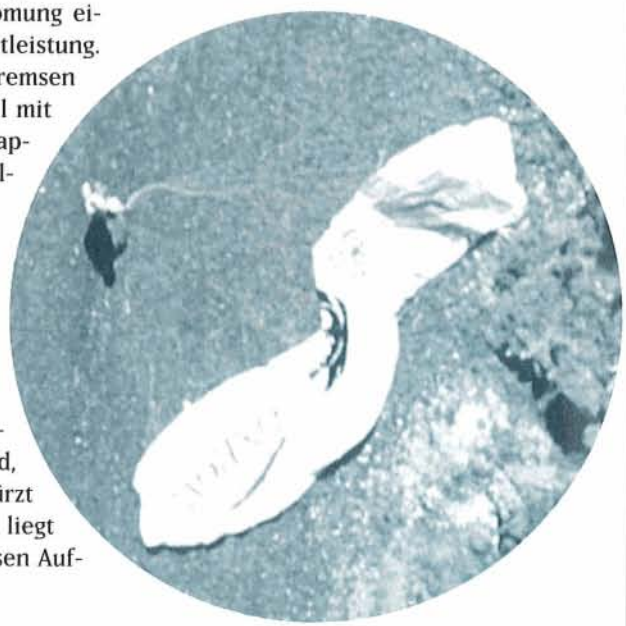


Foto: Christine Pfeiffer

Soweit war die Außenlandung nur ein verschärfte Form des Prüfungsfluges. Wenn die Hindernisse aber so hoch sind, daß sie den Landeplatz regelrecht »ummauern«, dann wird es nicht nur schwieriger, weil wir noch steiler landen müssen. Der Wind ist nun nicht mehr der Helfer in der Not, sondern kann das Landen noch tückisch erschweren: Hindernisse wie Baumreihen oder Wald, Häuser und Hügel, beeinflussen die Windströmung so sehr, daß wir noch zwei weitere Faktoren einberechnen müssen: Turbulenz und Windscherung:

Die Auswirkungen von Turbulenzen sind wohl jedem Gleitschirmflieger wohlbekannt. So nahe am Boden muß man aber noch viel mehr auf der Hut sein, Einklapper durch aktives Stabilisieren der Kappe mit der Bremse frühzeitig zu verhindern oder, wenn es doch passiert ist, dosiert einzugreifen.

Wesentlich tückischer und überraschender aber wirkt sich die Windscherung in Bodennähe aus: Je nach Stärke des Windes und der Hindernisbeschaffenheit wird der Wind »nur« plötzlich rapide nachlassen oder gar seine Richtung umkehren. Wenn der Endanflug jetzt zu nahe an die Leeseite des Hindernisses führt, wird man, eben noch gegen den Wind fast stehend, sobald man in den Kessel eintaucht, regelrecht angeschoben und mit Rückenwind in das Hindernis gepresst.

Aber selbst wenn wir genügend Abstand halten, birgt diese Windscherung eine weitere Gefahr: Wer seinen Schirm langsam gegen den Wind hereinhungert, der fällt ganz überraschend im Stall vom Himmel, weil die Anströmung im Lee des Hindernisses plötzlich ausbleibt und dem Beschleunigen des Schirms die Massenträgheit des Piloten und die fehlenden Fahrtreserven entgegenstehen. Eine solche Landung im Sackflug wird mit Landefalltechnik in aller Regel glimpflich ablaufen. Es darf aber auf keinen Fall kurz vor dem Boden nochmal - gewohnheitsmäßig - durchgebremst werden. Dann kippt der Schirm nämlich schlagartig nach hinten weg und der Pilot fällt hart auf den Rücken. Und ist die Waldlichtung so eng, daß man sich in den »Hexenkessel« gar nicht recht hineinwagen mag, eine kontrollierte Baumlandung ist einer Baumberührung, z.B. weil man die Lichtung voll ausfliegen will und dabei »einfädelt«, unbedingt vorzuziehen! Wer sich auf diese Gefahr einstellt, wird seltener überrascht, wenn es mal eng wird beim Außenlanden.

Ein Übriges tut die praktische Übung bei jedem Flug: Auf den üblicherweise großen Landeplätzen kann man sich eine kleine Fläche und einen anvisierten Landepunkt zum Training vorgeben. Wer die Stallgrenze und das Abrißverhalten seines Schirmes noch nicht genau kennt, kann das bei einem Sicherheitstraining nachholen und damit umzugehen lernen. Und auf Strecke sollte immer ein Auge auf die nächsten erreichbaren Notlandeplätze mitsamt des passenden Anflugs geworfen werden. Das gibt Sicherheit, die im Ernstfall den Streß verringern hilft, wenn es mal ganz schnell gehen muß.

Wenn Sie etwas Heißes wollen. . .

. . . dann schauen Sie doch in den neuen sunglide Katalog 94/95

Auf über 60 brandheißen Seiten:

Gleitschirme - Hängegleiter - Gurte - Rettungssysteme - Bekleidung - Zubehör

Informationsteil
Großer Reiseteil

Katalog sofort kostenlos anfordern:

sunglide

Flugsportvertrieb

Kreuzstr. 19
82544 Egling
Tel. 08176-1700
Fax 08176-1717

Den Traum vom weiten Streckenflug konnten sich im Frühjahr 1994 vor allem die Flachlandflieger erfüllen. Aus der Winde, dem Ultraleichtschlepp oder von der Startrampe aus gelang verschiedenen Piloten in verschiedenen Landesteilen herausragende Flüge. Ein paar davon möchten wir hier näher beschreiben, auch als Anreiz, der Flachland-Streckenflug ist noch lange nicht an seiner Grenze.

Flachlan

Foto: Michael Weingartner

dfliegen

Foto: Michael Weingartner

200 km Zielflug von Helmut Denz im Flachland

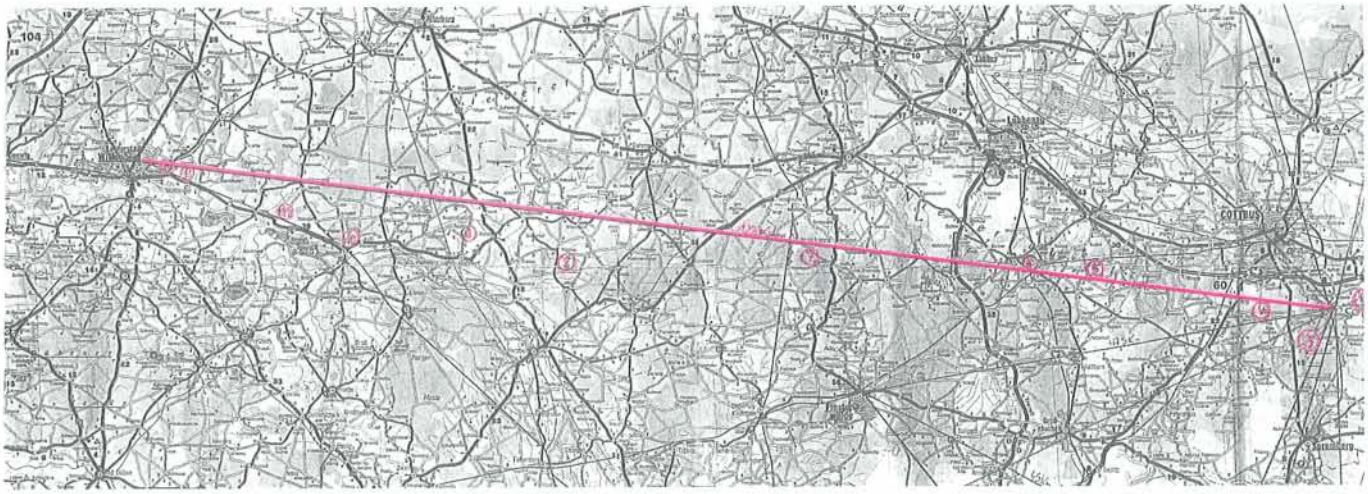
Helmut Denz meldet sich zurück. Der mehrfache Drachenflug-Weltrekordinhaber schien zuletzt durch Babytragetuch und Kinderwagen etwas ausgebremst. Doch am 11.5.1994 startete Helmut in Neckarelz/Mosbach mit seinem Moyes Xtralite 157 gegen 13 Uhr 15. 4 1/2 Stunden später landete er an seinem Zielpunkt Echternach, genau 200 km entfernt. Dabei war dies kein besonders guter Tag, große Wolkenabstände hatten die Reise erschwert, doch der Wind hatte geholfen. Am Start zunächst mäßig, hatte der NO aufgefrischt auf 30 bis 40 km/h. Auch die Wolkenbasis stieg gnädig von 1800 m auf 2100 m und ermöglichte so den Überflug der Kontrollzone Kaiserslautern/Ramstein (Ober-grenze 3600 ft MSL) mit viel Sicherheitshöhe. Motto des Tages: »stay high«! Der Flug blieb nach der Rheintalquerung schwierig bis Bad Dürkheim, der Pfälzer Wald ging gut, richtig angenehm wurde es bei Trier - eine Wolkenstraße bot sich an. Diese aber führte südlich am Ziel Echternach vorbei, so mußte sie verlassen werden. Sie lockte in der Ferne, als Helmut Denz um 17 Uhr 45 seine 1000 m über Grund ins Ziel abglitt. 300 Deutschlandpunkte für den Streckenpokal sind der Lohn. Nun blieb nur noch nach Mosbach zurückzutrampen, mit dem Auto wieder nach Echternach den Drachen zu holen, Ankunft zu Haus am nächsten Morgen 5 Uhr 15.

Landemeldung

Datum: 11.5.94 Uhrzeit: 17 55
Pilot: H. Denz
Fluggerät: XTL 157
Landeplatz: Sportplatz Echternach
Landezeit: 17 45 Startzeit: ~15h15!!
Durchgeführte Flugaufgabe: Zielflug
Ziel Ortseingang SW Echternach
Unterschrift Pilot: H. Denz

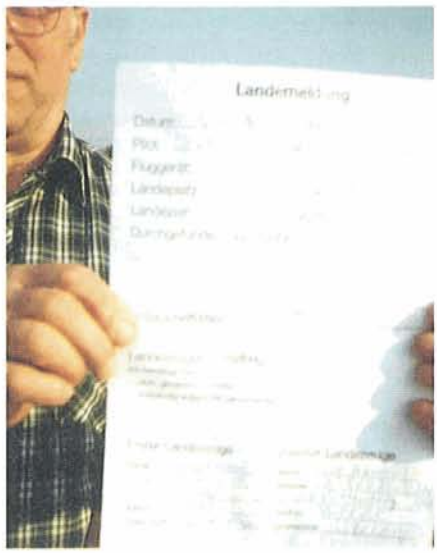
Erster Landezeuge	Zweiter Landezeuge
Name SCHMITT ANN PAUL	Name WENZEL Serge
Adresse 8, RUE DES VERGERS	Adresse 47, rue de l'Usine
6460 ECHTERNACH	L-9340 Reisdorf
Telefon 72538	Telefon 86233
Ich bestätige hiermit	Ich bestätige hiermit
– die oben genannte Landung	– die oben genannte Landung
– die vollständig ausgefüllte Landemeldung	– die vollständig ausgefüllte Landemeldung
Unterschrift	Unterschrift

Zielflug Neuhausen-Wittenberg 122 km

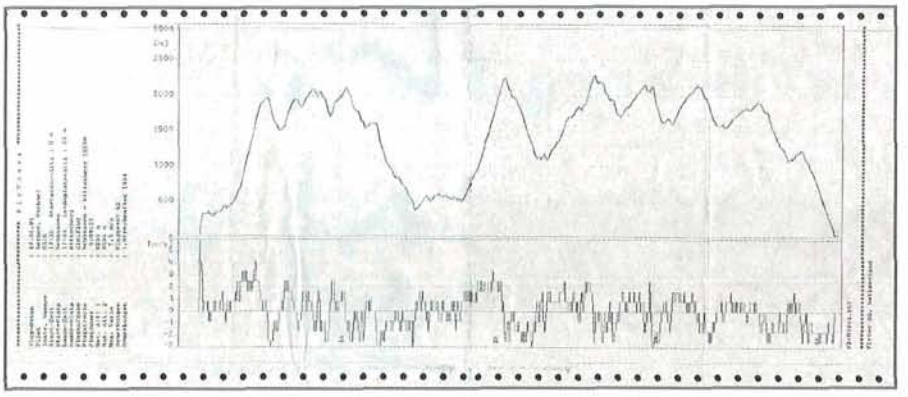


Die Geschichte dieses Ziefluges beginnt bereits zwei Jahre zuvor. Bei meinem zweiten Streckenflug über 100 Kilometer von Neuhausen nach Zahna, konnte ich bereits Wittenberg sehen. Damals fehlten mir noch 10 Kilometer. Und so wurde Wittenberg ein fester Bestandteil meiner Streckenplanung. 1993 war für mich ein rabenschwarzes Streckenflugjahr. Der Winter 1993/94 zog sich ewig hin, wir kamen im Verein kaum zum Fliegen.

Dann am 23.4. endlich Thermik und Ostwind. Die Segelflieger berichteten von 2 m Steigen, aber erst ab 600 m. Wir aus der Winde kamen einfach nicht ran. Die Segelflieger im F-Schlepp hatten bald kein Flugzeug mehr am Boden stehen. Sonntag noch bessere Thermik. Startvorbereitung, alles verstauen, Startmeldung fotographieren, die Winde gibt bereits die Ablösungen durch. Dann der Start. In 30 m Höhe knallt meine Klinke auf die Basis, ich bin das Seil los, Schei...! Drachen zurückschleppen in voller Montur, die anderen grinsen. Der zweite Start klappt dann endlich. In 200 m Höhe fängt der K2 an zu bocken, Thermik! Vor der Winde dann nichts mehr, also zurück zum Start. Da piepst das Vario ganz zaghaft, jetzt sauber zentriert, aber mehr als ein Nullerchen kommt dabei nicht heraus. 350 m; ich werde vom Platz abgetrieben. In 1000 m Entfernung ist der ehemalige Panzerübungsplatz, dort ist der Einstiegsbart der Segelflieger. Also volles Risiko! Gute Landemöglichkeiten sind ja reichlich vorhanden, Rückholung ist allerdings nicht möglich. Ein Fußmarsch über 3 Kilometer wäre angesagt, schöne Aussichten. Erst ganz am Ende des Übungsplatzes kommt das Vario richtig in Gang, der Wald bildet die Abrißkante.



Endlich geht die Post ab. Der Integrator zeigt bald 2 m Steigen, dann sogar 3 m. Es wird empfindlich kalt und die Sicht unter der Basis wird schlechter. Ich fliege an Cottbus vorbei auf Westkurs und suche rechts vom Kurs das Kraftwerk Vetschau. Sonst schon kilometerweit zu sehen, taucht es endlich aus dem Dunst auf. Ich fliege jetzt nach Wolkenbildung. Dazwischen Kurs 270 Grad und ich jage den K2 schon mal auf 60 km/h hoch, Wittenberg ist noch weit. Calau ist in Sicht! Davor schwaches Steigen, den Bart lasse ich aus. Fehlentscheidung! Danach geht es nur noch bergab. 500 m und ich ärgere mich über mich selbst. Dann 350 m über einem Fußballfeld, ich kann beinahe mitspielen, sogar den Fußball kann ich erkennen und endlich das rettende Nullerchen! Jetzt bloß nichts falsch machen. Unter mir ein Tagebau-Restloch, Höhe 400 m. Soll ich darüber hinwegfliegen, ohne sichere Landemöglichkeit? Es muß gehen - aus dem Nullerchen wird kapitales Steigen, 4 m/s und endlich hat mich die Wolkenbasis wieder. Ich komme wie-



der schneller voran. Zwischen den Bärten muß ich konsequent nach Kompaß 270 Grad fliegen. Als ich weit voraus einen Fluß erkenne, hoffe ich, daß es die Elbe ist. Aber dieses schmale Flüßchen kann ja nur die Schwarze Elster sein. Dann erkenne ich den Fliegerhorst Holzdorf und bin enttäuscht. Es ist bereits nach 16.30 Uhr und erst 85 Kilometer geschafft.

Vor mir wird der Himmel blau, die Wolken zerfallen. Links unter mir liegt Jessen, es geht noch einmal mit 2 m/s aufwärts und dann erkenne ich weit vor mir den Zusammenfluß von Elster und Elbe. Jetzt muß ich alles nehmen, was irgendwie steigt, oben bleiben ist alles. Der Wind treibt mich nach Westen. Wolken gibt es keine mehr und ich bin schon auf 1200 m gesunken. Da taucht vor mir eine große Stadt auf. Ich kann es kaum glauben, die Elbbrücke, der Bahnhof und die Neustadt, es ist Wittenberg! In 1000 m Höhe überfliege ich die Stadt und kann in aller Ruhe meine Zielfotos schießen. Dann wird das Landefeld ausgesucht, ein frisch gepflügtes Feld am Rande der Stadt. Eine Straße führt vorbei. Im Endanflug wird laut herumgejubelt, ich brauche schließlich Landezeugen. Gurtzeug auf - Landung - ich stehe genau neben der Straße und bin sofort von einer Schar Kinder umringt.

Michael Serner

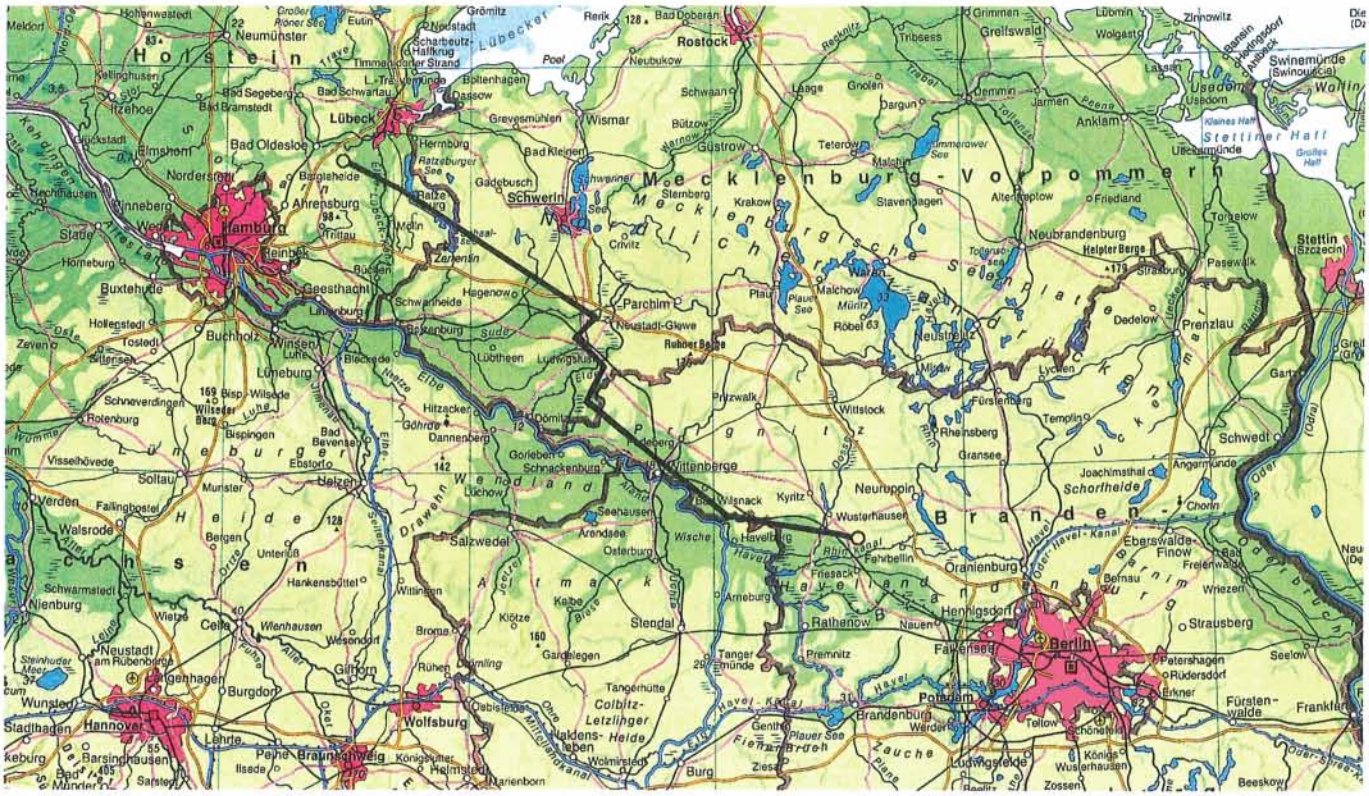
Riedel's Route: Berliner Drachenflieger auf den Spuren berühmter Segelflieger

Im Sommer 1935 hatte Peter Riedel, Rhönflieger und Lufthansa-Pilot, eine verrückte Idee. Seinen Kollegen, die täglich Linienmaschinen zwischen Berlin und Hamburg hin- und herflogen, wollte er beweisen, daß man die 270 km-Strecke auch mit einem Segelflugzeug bewältigen kann. Sehr siegesgewiß war er bei diesem Vorhaben aber nicht, denn als er am 1. Juli in Tempelhof startete, erzählte er nur ganz wenigen Freunden von dem ehrgeizigen Plan. Später beschrieb er in einem Artikel alle Höhe und Tiefen dieses Fluges, wobei er großen Wert auf die Bestätigung seiner Flußlauf-Theorie legte. Bei OSO-Winden hatte er nämlich mehrfach Aufwindreihungen entlang der Elbe-Ufer gefunden, die sich fliegerisch gut nutzen ließen.

Die Riedel'sche Hamburg-Flugroute ist ebenso wie die 1936 von Ludwig Rotter geflogene Olympia-Zielflugstrecke Berlin-Kiel (330 km) in die Segelfluggeschichte eingegangen und seit der Wiedervereinigung hoffen Drachenflieger, an den Erfahrungen und Erfolgen der Segelflieger anknüpfen zu können. Dazu hat sich eine kleine Gruppe engagierter Piloten etwa 80 km nordwestlich von Berlin auf einem ehemaligen Agrarflugplatz niedergelassen, der dicht an den historischen Flugstrecken liegt. In Segeletz, an der B 5, werden nun seit einem Jahr Drachen von Ultraleichtflugzeugen in die Thermik des Havellandes geschleppt. Am 23. April 1994, fast 60 Jahre nach den Segelfliegern, gelang ihnen ein erster großer Wurf, in die Fußstapfen ihrer fliegenden »Großväter« zu treten.

Wie so oft, hatte der Wetterbericht für den Tag wieder einmal falsche Hoffnungen geweckt. Bis in Höhen von 3000 m sollte der Wind gleichmäßig aus 110 Grad mit nur 10 km/h wehen, bei hoher Wolkenbasis eine ideale Dreiecksvoraussetzung für Drachen, wie man sie nur selten im Flachland antrifft. Entsprechend hoch waren die Erwartungen der Piloten.

Um 11.30 Uhr hatten auch die Meteorologen vom Deutschen Wetterdienst aus dem Fenster geschaut und ihren Irrtum bemerkt. Mit 25 bis 35 km/h gaben sie nun den Wind in der Höhe aus 140 bis 150 Grad an. Also wurden die Dreieck-Träume endgültig begraben und Zielflug-Vorbereitungen getroffen. Mittlerweile zeichnet sich am Himmel südlich des Platzes eine zarte Wolkenstraße ab und Andreas Becker, der alte Fuchs, peilte ihre Richtung mit dem Kompaß. Er kam zu dem Schluß: 150 Grad sind zu viel; allenfalls weht der Wind in der Höhe mit 130 Grad.


Holstein
Mecklenburg-Vorpommern
Lüneburger Heide
Wendland
Altmark
Brandenburg
Hamburg
Lübeck
Rostock
Schwerin
Wismar
Neubrandenburg
Stettin (Szczecin)
Hannover
Braunschweig
Wolfsburg
Berlin
Potsdam
Brandenburg
Magdeburg
Stendal
Salzwedel
Wittenberge
Parchim
Ludwigslust
Uelzen
Celle
Soltau
Buchholz
Winsen
Geesthacht
Ahrensburg
Bad Oldesloe
Neumünster
Itzehoe
Elmshorn
Wittstock
Neuruppin
Oranienburg
Eberswalde
Angermünde
Prenzlau
Templin
Fürstenberg
Rheinsberg
Pritzwalk
Havelberg
Seehausen
Osterburg
Gardelegen
Tangermünde
Rathenow
Genthin
Burg
Ziesar
Zerbst
Dessau
Bitterfeld
Wittenberg
Lutherstadt
Elbe
Havel
Müritz
Plauer See
Schweriner See
Ratzeburger See
Tollense See
Malchiner See
Kummerower See
Peene
Usedom
Swinemünde (Swinoujscie)
Wolgast
Anklam
Greifswald
Stettiner Haff
Großes Haff
Kleines Haff
Rügen
Stralsund
Grimmen
Tribsees
Demmin
Neubrandenburg
Helpter Berge
Strasburg
Pasewalk
Torgelow
Ueckermünde
Schwedt
Joachimsthal
Schorfheide
Chorin
Eberswalde-Finow
Bernau
Strausberg
Fürstenwalde
Frankfurt
Seelow
Petershagen
Rüdersdorf
Birkner
Teltow
Königs Wusterhausen
Zossen
Beeskow
Ludwigsfelde
Werder
Brandenburg
Potsdam
Falkensee
Premnitz
Nauen
Henningsdorf
Fehrbellin
Friesack
Havelberg
Wusterhausen
Kyritz
Wittstock
Plau
Malchow
Waren
Müritz
Röbel
Mirow
Lychen
Gransee
Templin
Prenzlau
Dedelow
Altentreptow
Friedland
Torgelow
Ueckermünde
Swinemünde
Usedom
Wolgast
Greifswald
Grimmen
Tribsees
Demmin
Anklam
Jarmen
Gnoien
Dargun
Tribsees
Rostock
Warnemünde
Bad Doberan
Neubukow
Schwaan
Güstrow
Bützow
Teterow
Malchin
Krakow
Sternberg
Schwerin
Gadebusch
Hagenow
Ludwigslust
Lübtheen
Dömitz
Hitzacker
Dannenberg
Gorleben
Schnackenburg
Lüchow
Wustrow
Bad Wilsnack
Havelberg
Arneburg
Tangermünde
Premnitz
Rathenow
Nauen
Henningsdorf
Falkensee
Berlin
Potsdam
Brandenburg

Flachlandfliegen

So schaut Ratzeburg aus der Luft aus

Schneider bei einer sehr ähnlichen Wetterlage auf seinem 214 km-Flug vom Spreewald kommend, gelandet. Er hatte damit den ersten Drachenflug über 200 km in den neuen Ländern und gleichzeitig den weitesten Deutschlandflug des Jahres 1993 geschafft. Heute konnte er leider nicht auf Strecke gehen, denn er war unser Schlepp-Pilot.

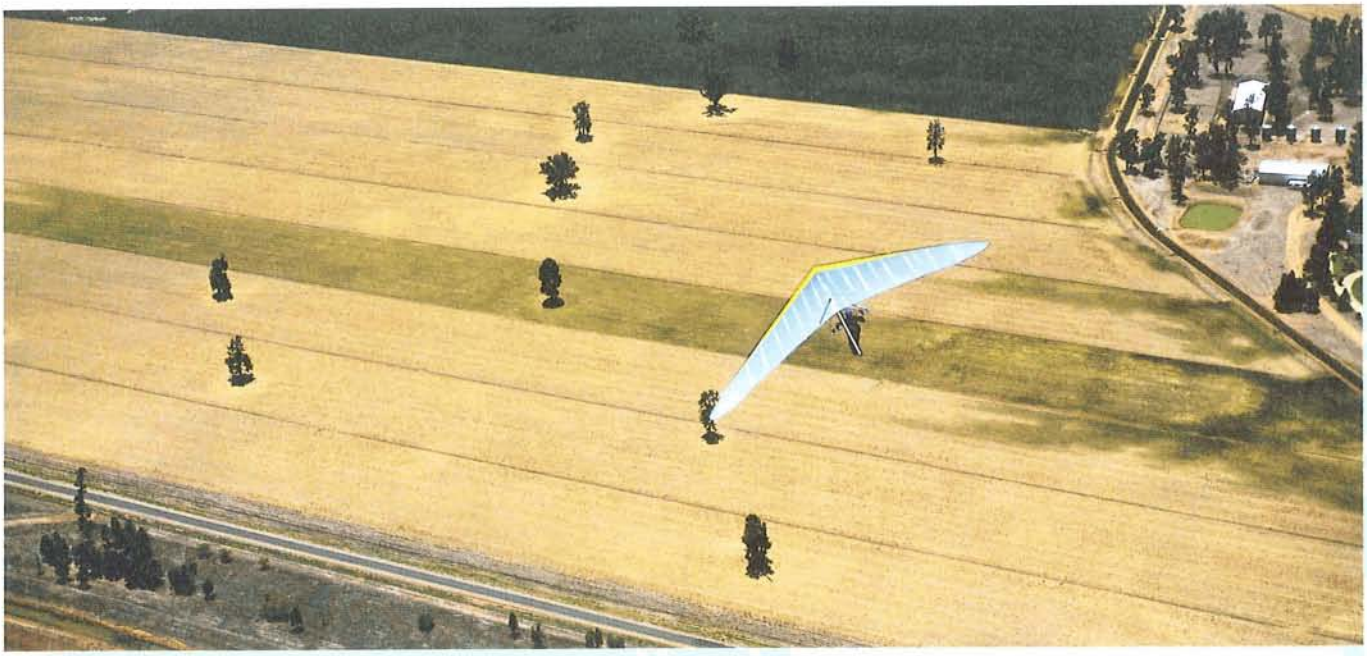
Hinter dem langgestreckten Rudower-See bei Lenzen, machte mich das Superwetter übermütig. Seit einer Weile war mir die prächtige Wolkenstraße 20 km weiter nördlich ins Auge gestochen und die Hoffnung keimte, mit ihr doch noch Schwerin erreichen zu können. So verließ ich in einer komfortablen Höhe von 2400 m Peter Riedels Spur und strebte Ludwig Rotter's Streckenführung zu. Doch in dem großen blauen Himmel wurde über Grabow die Höhe so knapp, daß ich mich mit Nullschiebern entlang der Eisenbahnlinie nach Ludwigslust retten mußte.

Am Ludwigsluster Bahnhof trug der Himmel wieder, aber ich war geschafft. In greifbarer Nähe sah ich Neustadt-Glewe und wollte dort meinen Abenteuerflug beenden. Vielleicht würde mich ja ein Motorflieger nachhause zurückbringen; doch diese Rechnung sollte nicht aufgehen. Der Weg zum Flugplatz gegen den frischen Wind war ein einziges »Saufen« und auch die neugierigen Segelflieger um mich herum verrieten keine Steiggebiete. So kam ich nur bis auf wenige Kilometer an den Ort heran und mußte schließlich abdrehen, um mir am Südrand des Neustädter Sees ein Landefeld zu suchen, als ich völlig unerwartet in 300 m einen soliden 1 m-Bart anschnitt. Unglaublich, der Aufwind war zentrierbar, und immer schneller ging es zurück in den Himmel zur Wolkenstraße über mir. Mit jedem Kreis stieg auch meine Stimmung, so daß ich schreien wollte vor Glück. Schwerin und Neustadt-Glewe mit meiner Fast-Niederlage waren schon verschmerzt. Ich hatte wieder Anschluß an die Himmelsenergie gefunden und wollte sie auskosten, so weit mich die Drachenflügel trugen.

Im spitzen Winkel querte ich die Autobahn von Wittenburg und überflog den Zielpunkt von Andreas in majestätischer Höhe. Einerseits war ich froh, daß hier nicht auch mein Ziel lag, denn jetzt zu landen, erschien mir wie ein Frevel an diesem herrlichen Flugtag. Schweben wollte ich, so lange es ging! Die laue Spätnachmittags-Thermik mit ihren ausgedehnten weichen Steigfeldern hatte mich regelrecht berauscht. Ich flog kaum noch Kreise, sondern strebte in großzügigem Delphinstil vorwärts nach Nordwest. Was machte es, daß ich dabei über den Kartenrand hinausgeraten war, irgendwann würden Ost- oder Nordsee meinen Höhenflug schon bremsen, Fliegen und Genießen hieß die Devise, diesen langen

Fotos: Claus Gerhard

Nach der Landung: Pilot und Landezeuge



glücklichen Moment nicht enden lassen!

Mit der sinkenden Sonne war ich in den Westen geflogen, deutlich erkennbar an der veränderten Siedlungsstruktur und den vielen herausgeputzten Anwesen. Als ich hoch über den Ratzeburger See glitt und in der Abendsonne das ziegelrote Häusergedränge auf der Insel bewunderte, hatten sich die Wolken vor mir aufgelöst. Jetzt stand der spannende Abstieg in eine völlig unbekannte ländliche Gegend bevor. Mit der Querung des Elbe-Lübeck-Kanals suchte ich bereits nach markanten Straßen und Bahnlinien, die für den Rücktransport günstig lagen. Plötzlich traute ich meinen Augen kaum, denn vor mir tauchte die Silhouette einer großen Stadt auf, die nur Lübeck sein konnte. Und richtig, weiter rechts lag der Flugplatz Blankenese, dem ich keinesfalls in die Quere kommen durfte. Noch segelte ich oberhalb der Kontrollzone, deshalb strebte ich nach Westen, so weit der Wind trug. Bei Trenthorst war der Himmelsritt dann zu Ende. Ich schwebte über das schmucke Dorf mit dem kleinen See, sah die Bauern bei der Arbeit, drehte den Drachen in den Wind und landete wohlbehalten nach über 5 1/2 Stunden Flugzeit mit steifen Beinen am Rande eines großen Getreidefeldes.

Es roch auf einmal nach Schleswig-Holstein, nach Sommerabend, Blütenduft und stiller Glückseligkeit. Während ich mich aus dem Gurtzeug schälte, rollte der Bauer mit seinem Traktor heran, zunächst mißtrauisch, wer da auf seinem Land niedergegangen sein mochte, dann sehr freundlich, als ich meine Geschichte erzählte. Es war wie so oft die Verwunderung, daß der Himmel an solchen Tagen derart weite schöne Flüge ohne Motorkraft zuläßt. Nach den üblichen Formalitäten mit Landemeldung und Fotos wurde der Drachen zum nahen Hof gebracht und erst mal ein wenig gefeiert.

Am Funktelefon meldete sich Uli und beglückwünschte mich, er war schon auf der Autobahn, um mich zurückzuholen. Zwei Stunden später stand er in der Tür des Bauernhofes und mit dem schnell herbeigesuchten Zollstock wurde die Flugstrecke genau vermessen: 172 km Luftlinie trennten mich von meinem Startort im Nordwesten Brandenburgs, eigentlich eine unvorstellbare Entfernung für einen motorlosen Gleiter, der kaum schneller als ein Fahrrad ist. Später erfuhr ich, daß Andreas, der eine halbe Stunde nach mir startete, Peter Riedel's Route viel weiter gefolgt und erst hinter Hagenow nach Norden abgedreht war. Mit seiner Flughöhe erreichte er bequem den Zielpunkt Bahnhof Wittenburg in einer sagenhaften Durchschnittsgeschwindigkeit von 42,4 km/h, während ich, vor allem wegen meines kapriziösen Zwischenspiels bei Ludwigslust, nur auf 31,5 km/h kam. Nicht auszudenken, wie viel weiter es bei einer besseren Taktik gegangen wäre - vielleicht bis zur dänischen Grenze. Die Herren Riedel und Rotter hätte das bestimmt gefreut!

Claus Gerhard

DEUTSCHER STRECKEN

unterstützt von

BRÄUNIGER und Reebok

1995

AUSSCHREIBUNG

► Veranstalter

Deutscher Hängegleiterverband im DAeC.

► Zweck

Förderung des Streckenflugs mit Hängegleitern und Gleitsegeln; Qualifikation zur Deutschen Meisterschaft (Liga-Qualifikation).

► Dauer

1. September des laufenden Jahres bis 31. August des folgenden Jahres.

► Raum

Europa.

► Teilnehmer

Piloten mit Überlandflugberechtigung und ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland.

► Geräte

Hängegleiter und Gleitsegel mit einer in der Bundesrepublik Deutschland gültigen Betriebserlaubnis. Gerätewechsel erlaubt.

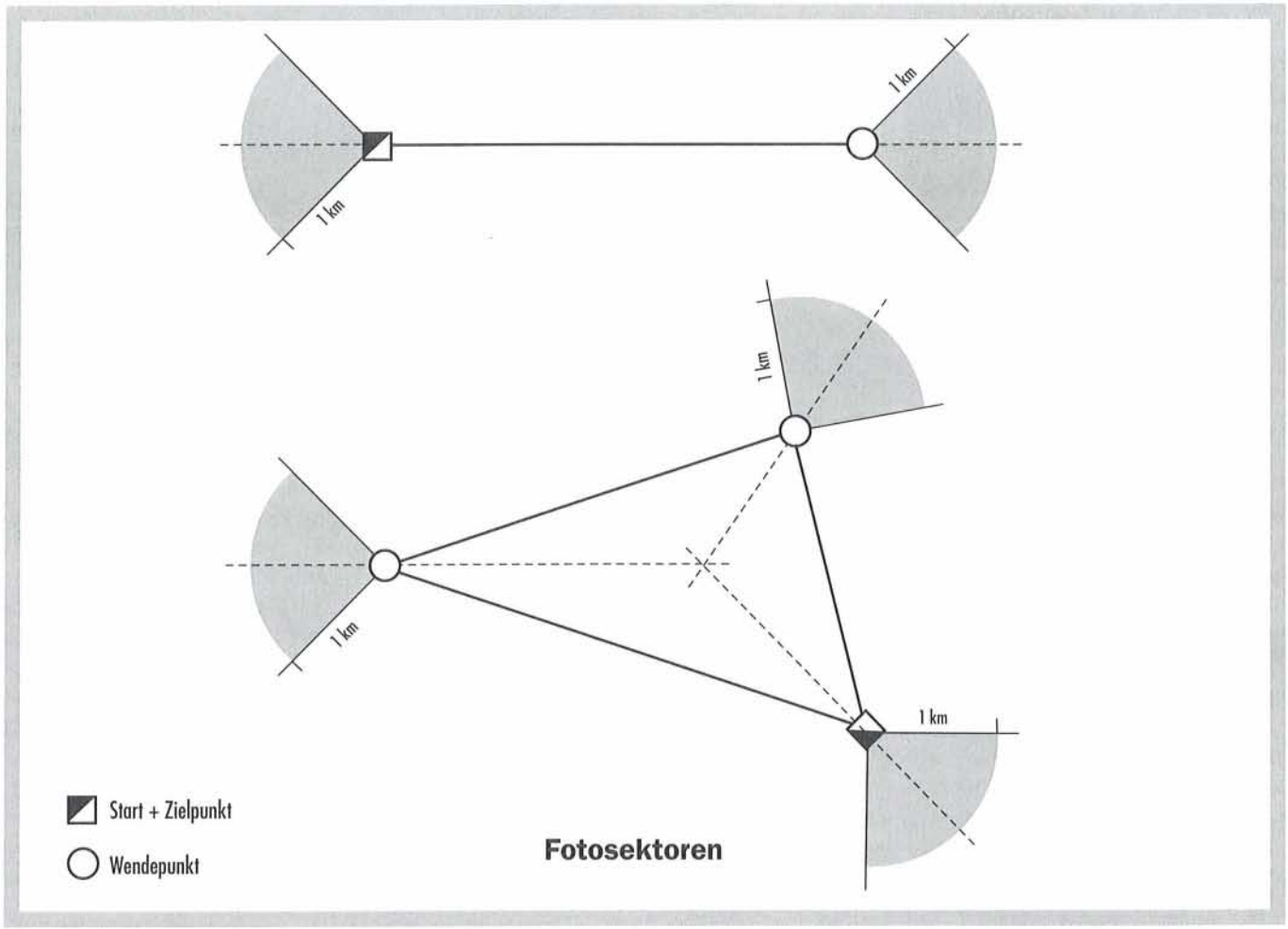
► Startverfahren

Bergstart, Windenstart und für Hängegleiter UL-Start. Bei Schlepp Ausklinkhöhe maximal 2500 ft über Talgrund.

► Wertung

Die Wertung erfolgt getrennt nach Hängegleitern und Gleitsegeln. Gewertet werden die maximal 3 besten Flüge eines jeden Teilnehmers. Bei zentralen Wettbewerben durchgeführte Flüge können nicht für den Streckenflugpokal eingereicht werden. Bei 3 gewerteten Flügen muß für mindestens 1 Flug der Startplatz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland sein. Die Flüge sind unter Einhaltung der flugrechtlichen Be-

IFLUGPOKAL



stimmungen durchzuführen. Die geflogenen Streckenkilometer eines jeden Fluges werden mit dem der Flugaufgabe zugehörigen Faktor multipliziert. Es zählt die kürzeste Verbindung zwischen Startpunkt, Wendepunkt(en) und Zielpunkt bzw. Landeplatz. Bei Start eines Dreiecks auf einem Schenkel wir die Strecke zwischen den drei Wendepunkten gewertet. Bei Wertung als Freie Strecke ohne Wendepunkt gilt statt Startpunkt der Startplatz. Hängegleiterflüge werden nur gewertet, wenn sie mindestens 50 Punkte bringen.

Mannschaft

Eine Mannschaft besteht aus den 3 besten Teilnehmern eines Mitgliedsvereins des DHV oder DAeC, weitere Vereinsmeisterschaften aus den jeweils 3 nachfolgenden Teilnehmern des Vereins usw., jeweils getrennt nach Hängegleiten und Gleitsegeln. Die Teilnehmer der Mannschaft müssen spätestens bei Durchführung des ersten angemeldeten Fluges des Vereins vom Verein, dem DHV oder DAeC als Vereinsmitglied gemeldet sein. Bei Zugehörigkeit zu mehreren Vereinen muß der Teilnehmer bei Einreichung seines ersten Fluges den Verein angeben, dessen Mannschaft er angehören will.

Gewinner

Der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl erhält den Streckenflugpokal. Der bestplazierte Junior (bis 25 Jahre, Geburtsstichtag 31.8.) erhält den Juniorenpokal, die bestplazierte Teilnehmerin den Damenpokal und die bestplazierte Mannschaft den Mannschaftspokal. Die Pokale werden jeweils für Hängegleiten und Gleitsegeln vergeben.

Einreichung

Jeder der zu wertende Flug ist innerhalb von 1 Monat nach Durchführung bei der Geschäftsstelle des DHV mit den vollständigen Dokumentationsunterlagen einzureichen. Für Flüge ab 16. August ist Einreichungsschluß der 15. September. Es können beliebig viele Flüge eingereicht werden.

Auswertung

Die Auswertung darf nur von Nichtteilnehmern vorgenommen werden.

Aufgaben

Freie Strecke/Freie Strecke auf geknickter Bahn, wenn auf der Startmeldung 1 Wendepunkt angegeben wurde:
Faktor 1,0
Zielflug/Zielflug auf geknickter Bahn, wenn auf der Startmeldung 1 Wendepunkt angegeben wurde:
Faktor 1,5
Zielrückkehrflug:
Faktor 1,75
Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel bis 28 % der Gesamtstrecke in angegebener Reihenfolge (Flaches Dreieck):
Faktor 1,75
Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel über 28 % der Gesamtstrecke in angegebener Reihenfolge:
Faktor 2,0
Dreiecke können an einem Eckpunkt oder auf einem beliebigen Schenkel gestartet werden. Jede angemeldete Flugaufgabe kann während des Fluges in Freie Strecke geändert werden. Alle nichterfüllten oder übererfüllten Flugaufgaben können ggf. unter Berücksichtigung der Wendepunkte und des Zielpunktes im ganzen als Freie Strecke eingereicht und gewertet werden.

Dokumentation

1. Startmeldung

Gemäß Formular, das bei der DHV-Geschäftsstelle kostenlos angefordert werden kann. Die Startzeugen müssen volljährig sein. Steht als Startzeuge ein Pilot mit Befähigungsnachweis A oder B zur Verfügung, ist kein zweiter Startzeuge erforderlich. Es darf nur eine Aufgabe pro Flug angemeldet und durchgeführt werden. Start-, Ziel- und Wendepunkte sind gemäß Sporting Code der FAI zu fotografieren. Die Punkte müssen klar definierte Stellen sein (z.B. Brücke, Bahn- oder Straßenkreuzung). Ausnahmsweise können auch Flächen mit einem Durchmesser von höchstens 1 km angegeben werden (z.B. Häusergruppe). Auf mindestens einem Luftbild muß ein markanter Teil des Fluggerätes zu erkennen sein. Die Luftbilder sind - außer bei Diapositiven - als Papierabzüge Mindestformat 9 x 9 cm) beizulegen. Alle Bilder sind zu nummerieren und zu erläutern. Bei Flachem Dreieck oder bei Start auf einem Dreiecksschenkel gilt für den Fotosektor vom Start- und Landepunkt keine Winkelhalbierende, sondern der Abflug- bzw. Anflugschenkel. Beim Gleitsegeln müssen die Aufnahme-Zeitpunkte der einzelnen Bilder exakt auf dem Barogramm eingetragen werden.

2. Fotografische Beurkundung

Film schwarz/weiß, Farbe oder Diapositiv, Mindestformat 24 x 24 cm, Bilder in ununterbrochener Reihenfolge auf einem unzerschnittenen Film. Wird der Film labortechnisch bedingt zerschnitten, ist er in der ursprünglichen Reihenfolge mit durchsichtigem Klebestreifen wieder zusammenzusetzen. Dias dürfen nicht gerahmt sein. Beim Gleitsegeln ist eine Kamera mit Databack-Rückwand zu verwenden.

Bilderfolge für Hängegleiten

a) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Startmeldung (lesbares Foto).

b) Bei UL-Schlepp Flug-Foto mit gleichzeitiger Abbildung der Schleppklinke ohne Schleppseil und der zweiten Hand des Piloten.

c) Luftbild des Startpunktes der Wertungsstrecke, bei Freier Strecke wahlweise Startpunkt oder Startplatz. Der Startpunkt der Wertungsstrecke muß nicht der Startplatz des Fluges sein.

d) Luftbilder der Wendepunkte und weiterer markanter Streckenpunkte ca. alle 20 km. Die geographische Lage aller Punkte muß zweifelsfrei erkennbar sein.

e) Luftbild des Zielpunktes der Wertungsstrecke. bei Landung innerhalb eines Radius von 0,5 km um den angegebenen Zielpunkt entfällt dieses Bild.

f) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Landemeldung (lesbares Foto).

g) Landeplatz mit aufgebautem Hängegleiter vor markantem Hintergrund.

Bilderfolge für Gleitsegeln

a) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Startmeldung (lesbares Foto).

b) Luftbild des Startpunktes der Wertungsstrecke, bei Freier Strecke wahlweise Startpunkt oder Startplatz. Der Startpunkt der Wertungsstrecke muß nicht der Startplatz des Fluges sein.

c) Luftbilder der Wendepunkte und weiterer markanter Streckenpunkte ca. alle 10 km. Die geographische Lage aller Punkte muß zweifelsfrei erkennbar sein.

d) Luftbild des Zielpunktes der Wertungsstrecke bzw. Luftbild des Landeplatzes bei Freier Strecke.

e) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Landemeldung (lesbares Foto).

f) Landeplatz mit ausgelegtem Gleitsegel vor markantem Hintergrund. Das Bild muß eindeutig dem Luftbild vom Landeplatz zuzuordnen sein.

3. Landemeldung

Gemäß Formular, das bei der DHV-Geschäftsstelle kostenlos angefordert werden kann. Die Landezeugen müssen volljährig sein.

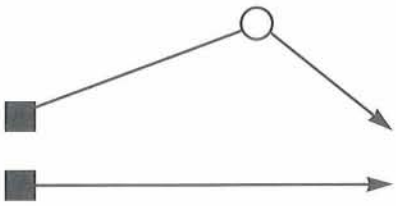
4. Kartenmaterial

Startplatz, Startpunkt, angegebener Zielpunkt, tatsächlicher Landeplatz, Wendepunkte und Flugstrecke sowie Positionen der nummerierten Luftbilder müssen auf Karten mit Maßstab 1:200 000 oder kleiner, eingezeichnet sein. Das Kartenmaterial ist im Original oder in Kopie zusammen mit den anderen Unterlagen einzureichen.

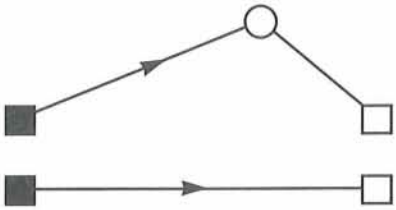
5. Beurkundung mit Barograph

Beim Gleitsegeln ist jeder Flug mit einem von der FAI zuge-

AUSSCHREIBUNG

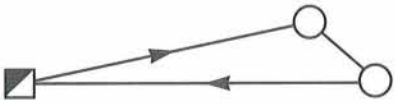


Freie Strecke

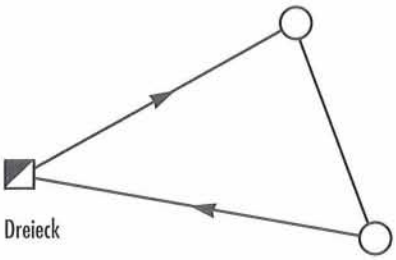


Zielflug

Zielrückkehr



Flaches Dreieck



Dreieck

Startpunkt — Start + Zielpunkt

Zielpunkt — Wendepunkt

lassenen Barographen zu beurkunden. Das Barogramm ist zusammen mit den übrigen Unterlagen einzureichen.

Protest

Jeder Teilnehmer kann binnen 7 Tagen nach Bekanntgabe der Zwischen- oder Endergebnisse unter gleichzeitiger Zahlung einer Protestgebühr von DM 100,- beim DHV schriftlich Protest einlegen. Vertretung ist ausgeschlossen. Protest ist nur gegen Bewertungsvorteil eines einzelnen Mitbewerbers zulässig. Die betroffenen Dokumentationsunterlagen können nach Einlegung des Protestes vom Protestführer eingesehen werden. Wird dem Protest stattgegeben, so wird die Protestgebühr zurückgezahlt, andernfalls fällt sie dem DHV zu. Über den Protest entscheidet abschließend ein Schiedsgericht, das vom DHV mit je 3 Nichtteilnehmern beschickt wird. Das Schiedsgericht kann Dritte beiziehen. Die Beweismittel bleiben auf die fristgerecht eingereichten Dokumentationsunterlagen beschränkt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Ausschluß

Teilnehmer, die vorsätzlich durch unwahre Angaben oder durch sonstigen Verstoß gegen diese Ausschreibung Vorteile in der Wertung erzielen wollen oder dies vermuten lassen, können vom Wettbewerb ausgeschlossen werden.

Haftung

Die Veranstalter übernehmen keinerlei Haftung für Schäden der Teilnehmer oder Dritter.

Qualifikation zur Deutschen Meisterschaft

Es qualifizieren sich die 3 bestplazierten bzw. von den Rängen 4 bis 10 nachrückende Teilnehmer am Streckenflugpokal automatisch für die Deutsche Meisterschaft (Liga) des nächsten Jahres.

Die Preise

1. Platz, ein Bräuniger Competition Vario mit Barograph
2. Platz, ein Bräuniger Competition Vario mit Barograph
3. Platz, ein Bräuniger Competition Vario mit Barograph
1. Platz, Damen ein Bräuniger Competition Vario Barograph
1. Platz, Junioren ein Bräuniger Competition Vario mit Barograph
— jeweils für Drachen und Gleitschirm —
1. bis **10.** Platz, Reebok Sportbekleidung im Verkaufswert von je ca. 500 DM, jeweils für Drachen und Gleitschirm
1. Platz, Junioren - Drachen - 1.000 DM
1. Platz, Junioren - Gleitschirm - 1.000 DM

Außerdem erhält jeder Teilnehmer nach Wertung eines Fluges ein »DHV-Reebok-Streckenflug-T-Shirt«.

Reebok
BRÄUNIGER FLUGELECTRONIC

Deutscher Streckenflugpokal '94 unterstützt von BRÄUNIGER und Reebok

Rang	Name	Verein	Gerät	Punkte
1.	Schmidt Ralph		Moyes XS	214
2.	Becker Andreas	HGV Phoenix Berlin	Foil 152 Combat 2	186
3.	Serner Michael	1.Cottbuser DFC	K2	183
4.	Würdemann Uwe	DC Wiehengebirge	XS	174
5.	Otterpohl Bernd	Kirchdorf-Bahrenborstel	Milan Racer	171
6.	Ott Johannes	Nordbayer. DF	Milan	168
7.	Singhammer Sepp	DC Isarwinkel	Xtralite 147	161
8.	Lotte Friedhelm	Nordbayr. DF	Moyes Xtralite	154
9.	Müller Günter		Laser	151
10.	Schumann Kurt		Moyes XS 142	140

Zwischenstand Drachen

Rang	Name	Verein	Gerät	Punkte
1.	Gschwendtner Sepp	DGC Tegernseer Tal	Edel-Rainbow	246
2.	Bocks Stefan	GC Inntal	Edel-Racer	144
3.	Martens Burkhard	1. Parafly Club	Finesse 29	107
4.	Straub Andreas		Prisma	88
5.	Hahne Torsten	DGC Tegernseer Tal	Edel-Rainbow	87
6.	Hübner Bernd	DGC Tegernseer Tal	Edel-Rainbow	87
7.	Schropp Markus	Ostallg. Gleitsch. u. Drach.flieger	Firebird Barracuda	85
8.	Blum Christian	Gleitsch.flieg. im Eichenauer SV	Minoa 29	79
9.	Riedl Stefan	Gleitsch.flieg. im Eichenauer SV	Minoa 27	79
10.	Brandl Richard	DGC Tegernseer Tal	Edel-Rainbow	68

Zwischenstand Gleitschirm

Frühjahrs-Wetterfrust beim XC-Cup

Das schlechte Wetter im Frühjahr 1994 schlägt sich auch in den Ergebnislisten des Deutschen Streckenflugpokals nieder. Waren es im vergangenen Jahr bis zum vergleichbaren Zeitpunkt (bis zum 15.5. eingereichte Flüge) noch insgesamt 70 Flüge mit insgesamt ca. 5.600 Punkten, so waren es in diesem Jahr nur 37 Flüge mit ca. 3.500 Punkten.

War der Rückgang bei den Gleitschirmpiloten in der Masse noch gering (Zahlen des Vorjahres in Klammern), 21 Flüge (22) mit ca. 1.280 Punkten (1.612), so waren es bei den Drachenpiloten nur 16 Flüge (48) mit ca. 2.180 Punkten (4.050). Gesteigert allerdings haben die Drachenflieger ihre Leistung pro Flug; bei 16 Flügen mit insgesamt 2.180 Punkten ergibt dies eine Leistung pro Flug von ca. 136 Punkten (85), während es die Gleitschirmflieger auf ein Punkteverhältnis von 61 (73) pro Flug bringen. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, daß bei den Drachenfliegern erst Flüge mit einer Mindestpunktzahl von 50 gewertet werden und die Gleitschirmflüge mit geringere Punktzahl dies Gesamtergebnis nach unten beeinflussen.

Wie war nun die regionale Verteilung der Flüge und was hat sich im wesentlichen zum Vorjahr geändert?

Drachen

Der Alpenraum mit den bekannten Startplätzen wie Emberger Alm, Zillertal oder Sillian, konnte in diesem Frühjahr nur begrenzt genutzt werden; der punktbeste Flug gelang hier Ralph Schmidt mit einem 122 km ZR vom Thurntaler mit 214 Punkten. Erfolgreicher waren dagegen die "Flachlandflieger", die aus der Winde bzw. mit dem UL-Schlepp einige bemerkenswerte Resultate erbrachten: Andreas Becker erflog mit einem ZF vom Flugplatz Segeletz zum Bahnhof Wittenburg 186 Punkte, Michael Serner mit einem ZF vom Flugplatz Neuhausen nach Wittenberg 183 Punkte und Bernd Otterpohl mit einem ZF von Bahrenborstel nach Erwitte 171 Punkte.

Gleitschirm

Die Flüge der Gleitschirmpiloten fanden nach wie vor fast ausnahmslos im Alpenraum statt, sie verteilen sich jedoch auf mehrere Startplätze. Die Übermacht der Piloten aus dem Tegernseer Tal scheint in diesem Jahr gebrochen, wahrscheinlich ist ihr Clubausflug diesmal ins Wasser gefallen, trotzdem führt die Ergebnisliste mit Sepp Gschwendtner wieder ein Pilot vom letztjährig erfolgreichen Club an; er ist auch bis zum Bearbeitungsschluß (10.5.94) der einzige, der bereits 3 Wertungsflüge eingereicht hat.

Inzwischen kommen allerdings eine ganze Menge Dokumentationen über geglückte Flüge an, die nächste Zwischenwertung kann ganz andere Ergebnisse bringen.

Rudl Bürger

Hängegleiten

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Würdemann Uwe	03.03.94		Porta Westfalica	Kaiser-Wilhelm Denkmal	Porta Westfalica
Delta-Club Wichengebirge	29	⊿	Wittekindsburg	Sender Schnathorst	1:50
Moyes XS	51	⊿			
Würdemann Uwe	22.03.94		Emberger Alm	Draubrücke Kleblach	Greifenburg Badesee
Delta-Club Wichengebirge	70	⊿	Wittekindsburg	Sender Schnathorst	1:50
Moyes XS	123	⊿			
Schmidt Ralph	22.03.94		Silian Turntaler Gipfel	Hochwarter Almhütte	Silian Wiese
Hamburger DF	122	ZR	Thurntaler Bahn Talstation	Thurntaler Bahn Talstation	östl. Feriendorf
Moyes XS	214	ZR			4:00
Lotte Friedhelm	30.03.94		Emberger Alm	Anna Schutzhaus	Greifenburg Badesee
Nordbayr.DF	88	⊿	Greifenburg	Goldeck	5:20
Moyes Xtralite	154	⊿			
Walter Wolfgang	30.03.94		Emberger Alm	Anna Schutzhaus	Greifenburg LP
DFC Achental	65	⊿	Fichtenheim	Radlberger Alm	5:40
Zephir XS	114	⊿			
Schumann Karl	30.03.94		Emberger Alm	Radlberger Alm	Greifenburg
DFC Achental	66	⊿	Greifenburg	Anna Schutzhaus	4:00
K4	116	⊿			
Ott Johannes	07.04.94		Monte Grappa Bassano	Col. Vicentin (Antennen)	Grappa LP
Nordbayer. DF	96	ZR	Kirche Semonzo	Radlberger Alm	4:50
Zephir XS	168	ZR			
Hoffmann-Gubea Markus	07.04.94		Pfalzen / Kofl	Silian Schloß Heinfeld	Penk südl. Obervellach
Deutsch. DFC Stuttgart	103	ZR	Ahm-Brücke St. Georgen	Anna Schutzhaus	4:10
WW Supersport 143	103	FS			
Singhammer Sepp	07.04.94		Bassano	Olivi	Bassano LP
DC Isarwinkel	92	ZR	Kirche Semonzo	Radlberger Alm	3:00
Xtralite 147	161	ZR			
Otterpohl Bernd	18.04.94		Bahrenborstel Süd	BAB	Erwitte
Kirchdorf Bahrenborstel	114	ZF	Kreuzung Südstart	Erwitte-Anröchte	4:40
Milan Racer	171	ZF			
Postulart Dirk	07.04.94		Bahrenborstel West		Wieckbrück
Kirchdorf Bahrenborstel	93	ZR	Bahrenborstel		4:00
Sensor 611	93	FS			
Becker Andreas	23.04.94		Segeletz FP		Wittenberg Nord
Phoenix Berlin	124	ZF	Segeletz FP	Wittenburg Bhf.	2:55
Foil 152 Combat2	186	ZF			
Serner Michael	24.04.94		Neuhausen Flugplatz		Wittenberg
1. Cottbuser DFC	122	ZR	Neuhausen	Wittenberg	4:10
K2	183	ZF			
Schumann Kurt	30.04.94		Laber	Marienberg	
	70	△	Kloster Ettal	Kirche Reindlauf Leutaschtal	3:00
XS 142	140	△			
Müller Günter	30.04.94		Emberger Alm		Greifenburg LP
	86	ZR	Sattelegger Haus	Dobratsch	2:50
Laser	151	ZR			
Saal Christian	04.05.94		Emberger Alm	Anna Schutzhaus	Greifenburg LP
DF Bayrischer Rigi	65	⊿	Sattelegger Haus	Radlberger Alm	2:50
Bullet Sp11	114	⊿			
Vogel Karlheinz	07.05.94		Kulmbach Flugplatz		Belrieth
Nordbayr. DF	81	△	Kulmbach Flugplatz		3:45
Xtralite	81	FS			

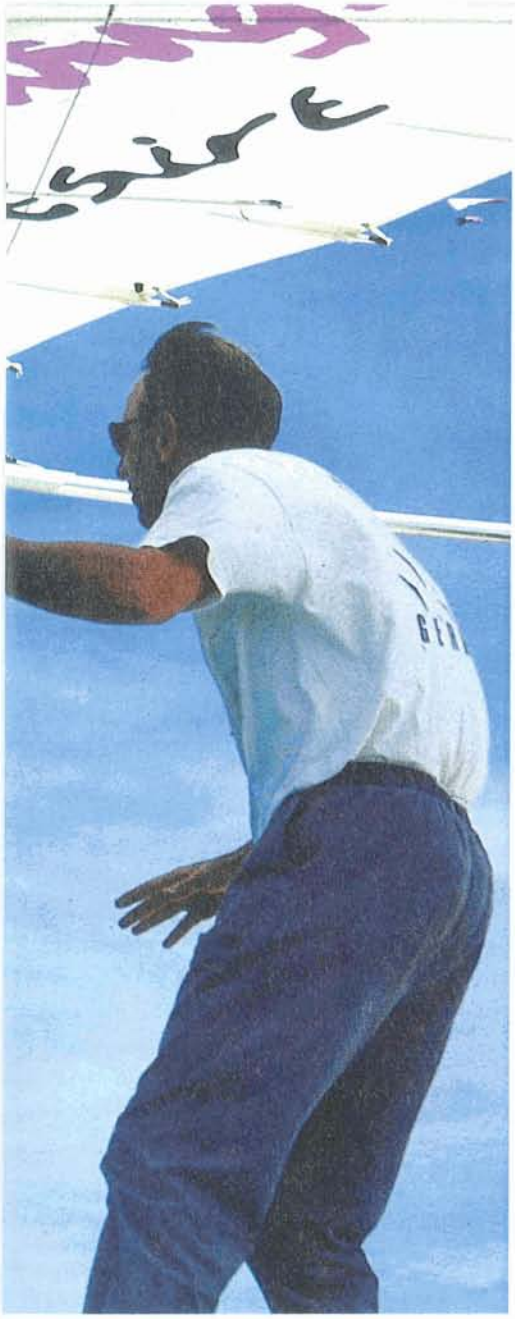
Gleitsegeln

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Bocks Stefan	06.09.93		Chalvet	Dormillouse	Seyne, Campingplatz
Inntal	57	ZR	St. Andre Bahnhof	Batterie	3:00
Racer	57	FS a. g. B.			
Bocks Stefan	12.09.94		Chalvet	Dormillouse	TorrameHaute
Inntal	87	ZR	Moriez Kirche	Batterie	5:10
Racer	87	FS a. g. B.			
Martens Burkhard	12.09.93		Chalvet	Dormillouse	Annot Ortseingang
1.PCS	107	ZR	Moriez Kirche	Batterie	6:15
Finesse 29	107	FS a. g. B.			
Gschwendtner Sepp	27.03.94		Bassano Campo Croce	Mt.Pau	N v. Mt. Tomba
DGCTT	64	⊿	Semanzo Kirche	Mt.Tomba	4:30
Edel Rainbow	64	FS a. g. B.			
Schropp Markus	27.03.94		Hirschberg	Hirschberg Alm	bei Hindelang
Ostallg.Gleitschirmflieger	18	⊿	Kapelle Gallenberg	Wittersalpe	3:10
Firebird Barracuda	32	⊿			
Blum Christian	30.03.94		Zettersfeld Gipfel	Mafrei Rotenkogelb. Mittelst.	Lienz Flugs.Girstmeier
GS-Fliegerim Eichenauer SV	45	ZR	Zettersfeldbahn MS	Zettersfeldbahn MS	3:20
Minoa 29 c	79	ZR			
Riedl Stefan	07.04.94		Zettersfeld	Mafrei Rotenkogelbahn MS	Lienz Postleite
GS-Flieger imEichenauer SV	45	ZR	Zettersfeldbahn MS	Zettersfeldbahn MS	Flugschule LP
Minoa 27	79				3:24
Harich Armin	07.04.94		Bassano M	Antenne M. Tomba	Paderoba
Kurpfälzer GS-Flieger	28	ZR	Cornosega S.Felicita	S.Felicita	3:00
UP Katana 55	49	ZR			
Gschwendtner Sepp	23.04.94		Wallberg	Drachenrampe Vogelsang	Wallberg LP
DGCTT	48	⊿	Wolfsgrub	Bucherhang BS	4:30
Edel Rainbow	84	⊿			
Müller Hans-Jürgen	24.04.94		Mittelstation Valugabahn	Ansbacher Hütte	St.Anton LP
1.Paraflyclub Schwaben	25	ZF a.g. B.	Mittelstation Valugabahn	St.Anton Bhf.	2:10
UP Katana 55	38	ZF a.g. B.			
Schropp Markus	24.04.94		Jochberg (Ornach)	Bergstation Alpspitzbahn	Haslach Alm
Ostallg. Dra.. und GS Flieger	10	ZF a.g. B.	Hirschbergalm		0:52
Firebird Barracuda	10	FS			
Schöll Christian	23.04.94		Salmaser Höhe Gipfel	Hohenschwandalp	Ried-WeißBach
Westallgäuer DF	30	⊿	Salmaser Höhe Gipfelkreuz	Sulzberg Kirche	2:10
Nova Sphinx	30	FS			
Schöll Reinhard	24.04.94		Salmaser Höhe	Hohenschwandalp	Irsengrund-Kaubei
Westallgäuer DF	26	⊿	Salmaser Höhe Gipfel	Sulzberg Kirche	Oberreute
Edel Rainbow XL	26	FS			ca. 2.00
Hahne Torsten	24.04.94		Zillertaler HöhenstraBe		Taxenbachöstl. Ortsende
DGCTT	87	ZF	Zillertaler HöhenstraBe	BAB Ennstal	5:50
Edel Rainbow	87	FS			
Hübner Bernd	27.04.94		Wallberg Alm		südl. Waidring
DGCTT	58	ZF	Wallberg Alm	Waidring (Kirche St.Veit)	Unterwasser
Edel Rainbow	87	ZF			4:40
Brandl Richard	27.05.94		Wallberg Alm		Waidring Unterwasser
DGCTT	45	ZF	Wallberg Gipfel	Schwendt Kirche	4:15
Edel Rainbow	68				
Krumm Rainer	29.04.94		Hensler-Schnitner	Fontanella , Fernsehsender	Garsella / Brücke
	11	ZR	Fernsehsender	Fontanella (Kirche)	1:45
UP Stellar 35	11	FS			
Schropp Markus	30.04.94		Neunerköpfle	Brauneck Talstation	am Wank bei Garmisch
Ostallg. Drach. u. GS-Flieger	43	ZF	Neunerköpfle BS	3:15	
Firebird Barracuda	43				
Straub Andreas	30.04.94		Seegrube	Nördlinger Hütte	Arzl LP
	50	⊿	Seegrube MS	Hinterhorn Alm	3:30
Prisma	88	⊿			
Gschwendtner Sepp	30.04.94		Wallberg	Unternberghorn Gipfel	Niederhof
DGCTT	98	ZF a.g.B.	Wallberg Gipfel	Taxenbach Bhf.	bei St. Georgen
Edel Rainbow	98	FS a.g.B.			6:30
Cronenberg Wolfgang	30.04.94		Nebelhorn Gipfel	Wildenfeldhütte	Oybele Oberstdorf
Oberstdorfer DF	26	△	Schattenberg Schanze	Mitterhaus Alm	2:30
Edel ZX 25	52	△			

△ = FAI-Dreieck, ⊿ = flaches Dreieck, ZR = Ziel-Rück, ZF>= Zielflug auf geknickter Bahn, FS = freie Strecke, FS> = freiestrecke auf geknickter Bahn,
D = Startplatz liegt in der Bundesrepublik Deutschland

Foto: Klaus Tänzler

Bob Baier
erneut Deutscher Meister



Die Geschichte der Deutschen Meisterschaft im Drachenfliegen ist für das Jahr 1994 schnell erzählt. Fast alle geplanten Durchgänge mußten wetterbedingt abgesagt werden. Vor dem Finale bei der German Open blieben nur zwei Tage an der Höhenstraße. Beim ersten Durchgang ließ starker Ostwind nichts anderes zu als die Zillertaler Strafarbeit: zweimal das Zillertal auf und ab. Bob Baier, der anscheinend den Speed der letzten WM im Owens Valley verinnerlicht hat, wurde Tagessieger, gefolgt von Peter Biernat und Bob Aumer. Tags darauf war der Einflug ins Pinzgau möglich. Vom Paß Thurn kehrte Bob Aumer als Tagessieger zurück. Es versprach ein spannender Kampf zwischen den beiden Bobs um die Deutsche Meisterschaft zu werden.

Aber Bob Aumer überschlug sich, kaum von der Liga nach Hause zurückgekehrt, in der heimatlichen Thermik mit dem RamAir und hat den Absturz am verhängten Fallschirm nur mit viel Glück überstanden. Die weiteren Ligadurchgänge flog Bob Aumer zu verhalten, um noch in den Titelkampf eingreifen zu können. Der entbrannte bei der German Open am Tegelberg zwischen Bob Baier, Franz Schüller, Thomas Englerth und Stefan Rebl. Beim entscheidenden Flug nach Bayrischzell hatten die Allgäuer keinen Heimvorteil, denn in diese Richtung war in der langen Wettkampfgeschichte des Tegelbergs noch kein einziges Mal eine Aufgabe gestellt worden.

Bob Baier gewann dennoch die Deutsche Meisterschaft souverän. Der Dauersieger, er hat nun das 4. Mal in Folge die Liga gewonnen und insgesamt den 4. Deutschen Meisterstitel errungen, war nicht einmal durch den Abzug von sage und schreibe 300 Punkten zu bremsen. Es handelt sich bei dem Punkt abzug nicht etwa um ein spezielles Handicap, das man Bob Baier gegeben hat, damit auch mal ein anderer gewinnt, sondern um ein Mißverständnis zwischen Aufgabenstellung und Briefing bei der Beschreibung eines Wendepunktes.

Deutscher Vizemeister 1994 ist der Bayrischzeller Franz Schüller, Dritter wurde der Baden-Württemberger Thomas Englerth. Beide Piloten sind seit vielen Jahren in der Deutschen Leistungsspitze vertreten. Neu dazugekommen ist Stefan Rebl auf Rang 4. Der Rheinland-Pfälzische Meister flog dieses Jahr seine bislang erfolgreichste Wettkampf-Saison.

Ergebnis:

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	B. Baier	Desire	2989,6
2.	F. Schüller	Blade	2869,5
3.	T. Englerth	Cut	2801,3
4.	S. Rebl	Blade	2779,5
5.	U. Blumenthal	Milan	2740,9
6.	S. Singhammer	Xtralite	2736,5
7.	K. v. Hentig	Sensor	2694,2
8.	H. Bolz	RamAir	2577,5
9.	T. Rauch	Blade	2476,3
10.	O. Heinelt	Xtralite	2438,1
11.	W. Genghammer	Blade	2252,1
12.	P. Biernat	Cut	2242,4
13.	S. Weber	RamAir	2198,5
14.	J. Guggemos	Cut	2138,0
15.	H. Bader	Blade	2139,8
16.	L. Etz	RamAir	2074,3
17.	L. Wüst	Xtralite	2006,9
18.	M. Aumer	RamAir	2006,1
19.	J. Bäumer	Milan	1918,4
20.	C. Schwiegershausen	Xtralite	1880,8
21.	C. Kratzner	Sensor	1788,6
22.	M. Huppert	Sensor	1787,7
23.	H. Niedermann	RamAir	1675,9
24.	R. Rud	Foil	1668,9
25.	K. Gaebert	Blade	1618,8
26.	A. Kohlrausch	Xtralite	1563,7
27.	H. Bausenwein	Xtralite	1461,9
28.	K. Sörensen		1391,9
29.	M. Eigenmann	Cut	1327,3
30.	A. Becker	RamAir	1323,0

Fotos: A. Becker

Ostdeutsche Drachenflugmeisterschaft

Am 11. Mai, dem ersten Tag der Ostdeutschen Meisterschaft, verschwindet die Gondel der Ruhpoldinger Rauschbergbahn schon weit vor Erreichen der Gipfelstation in den Wolken. Mit einem neuen Teilnehmerrekord von 22 Piloten sind wir angetreten, sagen den Tag ab und fahren weiter ins Achental zur Hochplatte. Dort ist das Wetter besser und der angebrochene Nachmittag wird kräftig zum Einfliegen genutzt. Zurück in Ruhpolding zeigt sich der Himmel am nächsten Morgen in strahlendem Blau. Himmelfahrtstag, passend dazu sprechen die Meteorologen von guter bis sehr guter Thermik. Die Rauschbergbahner zeigen sich äußerst kooperativ, um 9 Uhr sind alle oben, um 11 Uhr stellen wir uns ein flaches 75 km-Dreieck zur Aufgabe. Fast alle schaffen den ersten Wendepunkt, das Reichenhaller Haus. Doch auf dem Weg zur Kampenwand steht der Hochfelln. Die Thermik läßt nach und alle, die ihn direkt anfliegen, bestraft er mit einer Landung in Ruhpolding. Nur ein Pilot schleicht sich von Süden über den Grunwandkopf heran und kommt bis Marquartstein. Am nächsten Tag bekommen die aufgebauten Drachen nach dem Briefing erst einmal eine kalte Dusche, während sich die Piloten zum gemeinsamen Spaghetti-Essen ins Bergrestaurant verziehen. Für kurze Zeit blickt dann die Sonne durch und gibt den Startschuß für einen 24 km-Speedrun. Andreas Becker kommt mit einem 45er Schnitt als erster ins Ziel vor dem Gewinner des Vortages, Ulrich Schneider. An den letzten beiden Tagen wird zwar kräftig geflogen um die Führenden noch zu überholen, aber es kommt keine Wertung mehr zustande. Ausbreitungen und tröpfelndes Naß verhindern das Erreichen der Mindeststrecke von knapp 20 km. Alles bleibt wie es ist, was aber der tollen familiären Stimmung keinen Abbruch tat. Nach 5 Flugtagen und der Siegerehrung im »Fischerwirt« versprach man sich ein Wiedersehen, spätestens zur nächsten Ostdeutschen. Wo? In Ruhpolding.

Andreas Becker

Ergebnis:

Name	Gerät	Punkte
1. Schneider Ulli	Foil 152 Combat 1	1139,1
2. Becker Andreas	RamAir 154	1107,4
3. Gerhard Claus	HP AT 158	946,4
4. Nisser Wolfgang	La Mouette Comp	779,5
5. Sommermeier Dieter	Zephir CX	79,5
6. Büchl Gecko	Foil Combat	759,2
7. Serner Michael	Airwave K2	704,5
8. Füllgraebe Mike	HP AT 145	562,9
9. Reinhardt Jochen	Pamir	424,1
10. Maek Henry	AirBorne Blitz	13,9

Fotos: Carlie Jöst

Vorstand A. Püschl gratuliert Karsten Gaebert zum Sieg

Baden-Württembergische Meisterschaft im Drachenfliegen

Erst im zweiten Anlauf wurde die diesjährige Landesmeisterschaft abgeschlossen. Der neue Meister heißt Karsten Gaebert und stand in früheren Landesmeisterschaften schon oft auf dem Siegerpodest - aber noch nie ganz oben. Karsten hatte sich im ersten Durchgang des Wettbewerbs einen beachtlichen Punktevorsprung erkämpft, als er als einziger Pilot das ausgeschriebene 59 km-Dreieck umrundete. Die dahinter plazierten Piloten hatten zwar fast 300 Punkte Rückstand auf Karsten, das Feld lag aber so dicht beisammen, daß für die folgenden Ränge noch alles offen war. Für den Ausweichtermin hatte die Stuttgarter Flugmeteorologin zielsicher den Pfingstsonntag als einzig möglichen Flugtag erkannt. Noch am Morgen erhielt Michael Braunstein, Sportwart des 1. DFC Südschwarzwald und Organisator des Wettbewerbs, unzählige Anrufe von Piloten, die im Regen standen und nicht glauben wollten, daß der Tag fliegbar sein würde.

Zum Briefing des zweiten Durchganges konnte Wettbewerbsleiter Charlie Jöst immerhin noch fast 50 Piloten auf dem Kandel begrüßen. Wegen der schnelleren Auswertemöglichkeit und wegen des kräftigen SW-Windes wurde ein 28 km-Zielflug nach Hausach ausgeschrieben. Nachdem Landerichter Armin Püschel 29 Piloten gemeldet hatte, war klar, daß wir eine gültige Meisterschaft hatten und die Auswertung spannend werden würde. Ungläubiges Staunen der Auswerter, als der Tagessieger mit einer Schnittgeschwindigkeit von 46 km/h in nur 36 Minuten nach Hausach gesegelt war! Sigi Keller, schon viele Male Teilnehmer der Meiterschaft, aber noch nie auf dem Siegertreppchen, hatte dieses Kunststück geschafft und die Konkurrenz deutlich abgehängt. Er konnte zwar den Gesamtsieg von Karsten Gaebert, der mit einer Schnittgeschwindigkeit von 38,5 km/h als vierter ins Ziel kam nicht mehr gefährden. Aber 1000 Punkte Tagessieg katapultierte Sigi auf den zweiten Rang in der Endwertung. Mit Martin Storz, Günter Koch, Martin Allgeier und Roland Wöhrle folgten bekannte Namen auf den nachfolgenden Rängen,in dieser vom gastgebenden Verein 1. DFC Südschwarzwald gut organisierten Meisterschaft.

Charlie Jöst

Ergebnis:

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Karsten Gaebert	Blade	1535
2.	Siegfried Keller	Ramair	1230
3.	Martin Storz	Ramair	1178
4.	Günter Koch	Blade	1134
5.	Martin Allgeier	Sensor	1093
6.	Roland Wöhrle	Blade	1087
7.	Daniel Bichler	Reflex	1049
8.	Marc Hundsdorf	Xtralite	995
9.	Michael Braunstein	Milan	987
10.	Siegfried Schefbeck	Sensor	955

Siegerehrung

Internationale Baden-Württembergische Gleitschirmmeisterschaft/Ligawettbewerb

Bereits zum zweiten Mal wurden die Internationalen Baden-Württembergischen Gleitschirm-Meisterschaften im Elsaß durch den GSC Colibri Freiburg ausgerichtet. Dank der Unterstützung des örtlichen Clubs ARCUS und der französischen Verbände (LAVL/FFVL), konnten alle Probleme, die ein Wettbewerb im Ausland mit sich bringt, ausgeräumt werden. Zum ersten Briefing am Freitag, 29. April 1994, erschienen 112 Piloten/innen im Flugzentrum Aerotec, darunter fast die komplette Gleitsegel-Liga, die den Wettbewerb als offiziellen Liga-Durchgang fliegen wollte. Dem einen oder anderen Piloten mag bei der Vorstellung der Wettbewerbsleitung der Satz von den vielen Köchen und dem verdorbenen Brei durch den Kopf gegangen sein, denn nicht weniger als drei Tasksetter sollten die Aufgaben stellen. Jean-Michel Delcourt, Wolfgang Gerteisen und Stefan Haider gelang es aber, gemeinsam mit den Pilotensprechern selektive und anspruchsvolle Tasks zu formulieren und so alle Unkenrufe Lügen zu strafen.

Am ersten Wettbewerbstag kommt aufgrund der Ostlage nur der Ballon d'Alsace (1247m) als Startplatz in Frage. Nach dem Überfliegen von zwei Wendepunkten soll nach 20 km die Ziellinie im Flugzentrum Aerotec passiert werden. Doch bereits der erste Wendepunkt stellt viele Piloten vor große Probleme. Die zweite, für die meisten Piloten unüberwindbare, Hürde ist der Col de Bussang. Nur ein Pilot erreicht schließlich das Ziel, sodaß der Durchgang nicht gewertet wird. Dies tut der guten Stimmung aber keinen Abbruch, man hofft auf den nächsten Tag. Am Samstag ist die Wahl des Startplatzes einfach: Der Treh mit seinen weitläufigen Startmöglichkeiten bietet sich ideal für ein Ground Started Race an. Nach Öffnung des Fensters zunächst verhaltenes Abwarten und dann ein imposantes Schauspiel für die zahlreichen Zuschauer am Startplatz: Innerhalb von 15 Minuten schrauben sich etwa 80 Gleitschirme im gleichen Bart bis zur Maximalhöhe, um dann in Formationen wie Kanada-Gänse dem ersten Wendepunkt zuzustreben. Nach einer Stunde ist der Startplatz leer und die Freiflieger versuchen, die guten Bedingungen ebenfalls zu nutzen. Derweil sind die ersten Wettbewerbspiloten bereits auf dem Weg von der dritten Boje ins Ziel.

Die Zuschauer im Zielraum, die durch Lautsprecher über den Verlauf des Durchgangs informiert werden, erleben tatsächlich ein Rennen. Mit angelegten Ohren überfliegen die ersten in Sekundenabständen die Ziellinie. Tagessieger wird Ernst Strobl. Erholung von den Strapazen des Tages verschaffen sich die Piloten und Helfer am Abend beim Tanz in den Mai in der umgebauten Fabrikationshalle von Aerotec. Als Höhepunkt wird kurz vor Mitternacht ein von Dieter Stoll zusammengestellter Videofilm über die ersten

zwei Wettkampftage gezeigt. Am Sonntag melden die automatischen Wetterstationen (vom franz. Verband bezahlt und installiert!) starken Nord-West-Wind. Die tiefhängenden Wolken und der leichte Regen lassen die Aussichten auf den erforderlichen zweiten Wertungsdurchgang trübe erscheinen. Da Abtrocknung angesagt ist, entschließt man sich trotzdem, wieder zum Ballon d'Alsace zu fahren. Der Startplatz ist noch teilweise in Wolken und manche(r) in kurzen Hosen und T-Shirt wünscht sich das warme Wetter der vorangegangenen Tage zurück. Doch von Minute zu Minute reißt der Himmel mehr auf und einem dritten Durchgang steht nichts mehr im Wege.
Der kleine Startplatz läßt kein Race zu. Eine Minimalzeitaufgabe mit zwei Wendepunkten wird gestellt. Während die ersten Piloten starten, wartet der große Pulk noch ab, nicht zuletzt, weil der starke Wind einige Probleme beim kontrollierten Starten mit sich bringt. Aber erst einmal in der Luft, geht es bei teilweise 7 m/s Steigen im Geradeausflug dem Ziel Aerotec entgegen. Der Kurs führt entlang einer riesigen Wolke, die über einem der Vogesen-Hauptkämme steht. Für viele Piloten wird dieser Durchgang zu einem unvergeßlichen Flug. 24 Teilnehmer erreichen das Ziel, sodaß einer Wertung des Wettbewerbs als offizielle Landesmeisterschaft nichts mehr im Wege steht.

Helmut Fehr

Ergebnis:

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Burkhard Martens	Kendo	1467 Punkte
2.	Bernhard Koller	Kendo	1441 Punkte
3.	Klaus-G. Eberle	Katana	1356 Punkte
4.	Toni Bender	Sphinx	1355 Punkte
5.	Hannes Weininger	Sphinx	1342 Punkte
6.	Harry Buntz	Sphinx	1323 Punkte
7.	Ernst Strobl	Kendo	1316 Punkte
8.	Peter Hensold	Sphinx	1281 Punkte
9.	Markus Mayer	Katana	1275 Punkte
10.	Hagen Mühlich	Kendo	1263 Punkte

Thomas Zyznarski bei der Feuertaufe. Seine erste Landesmeisterschaft als Wettbewerbsleiter

Fotos: Peter P. Bunker

Stefan Rebl führt die Konkurrenz an

Landesmeisterschaft der Drachenflieger in Rheinland-Pfalz

Mit der ersten Wertung mit Start in Serrig und Ziel Sobernheim (80 km) kann der Wettbewerbsleiter, Thomas Zyznarski vom Delta Club »Falke« Idar Oberstein, zufrieden sein. Die für diesen Tag passende Aufgabe zu finden, war kein Pappenstiel! Die Thermik-Prognose für einen Wertungsflug war alles andere als verheißungsvoll. Nach intensiver Beobachtung der sich ständig und rasch verändernden Wolkengebilde entschied das Pilotengremium mit dem Wettbewerbsleiter auf Zielflug zum Flugplatz »Domberg« in Sobernheim, wo sich das Luftsport-Verbandszentrum befindet. Der dortige Flugleiter entschied ohne zu zögern, daß unsere Teilnehmer dort landen dürfen. Ob er wohl glaubte, daß es doch keiner schafft?
Stefan Rebl, Ligapilot des DFC Trier, startete an 7. Position und landete am Ziel mit Bestzeit, nach 1.57.00 h Flugzeit und sicherte sich so die Führung des Gesamtklassements. Nach der Landung war er sichtlich überrascht, daß sein Bruder nur eine Minute länger für diese anspruchsvolle Distanz gebraucht hat. Von den zwei gestarteten Frauen war Silvia

Junker, die amtierende Landesmeisterin, nach 2.44.00 h am Ziel. Die zweite Frau, Susanne Schönecker, war schon nach 29 km am Boden, hier aber mit dem Landesmeister Michael Kiefer mit 27 km in bester Gesellschaft.
Alle Hoffnungen mußten nun auf das Pfingstwochenende verschoben werden. Schließlich, am Pfingstsonntag, wurde der zweite Wertungsflug möglich. Wiederum wurde in Serrig gestartet, nur die Windrichtung und Thermik ermöglichte ein neues Ziel: Maring-Noviand, mit 51 km Entfernung. Wiederum galt, wer am schnellsten diese Strecke schafft.
Stefan Rebl dominierte klar auch an diesem Tag, nur diesmal saß ihm ein anderer buchstäblich im Pelz: Stefan Seibel, der noch unbekannte Multiflieger vom 1. Pfälzer DFC, der sich auch mit dem Gleitschirm die Teilnahme an der German Open sicherte. Beide Stefans mußten 11 km vor dem Ziel schon landen, aber niemand kam weiter. Der Titelverteidiger Michael Kiefer machte zwar Boden gut, aber es reichte bei weitem nicht.

Peter P. Rother

Ergebnis:

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Rebl Stefan	Blade	2000
2.	Salewski Niko	Ramair	1733
3.	Rebl Dietmar	Vega MX	1607
4.	Seibel Stefan	Xtralite	1333
5.	Justen Hermann	Milan Racer	1220
6.	Thieser Stefan	Reflex	1189
9.	Junker Silvia	K 2	902
10.	Kiefer Michael	AT	851

Preisgeld für Junioren

Der Streckenflugpokal des DHV ist der mit Abstand bestdotierte dezentrale Wettbewerb für Drachen- und Gleitschirmflieger. Auch 1995 wird von Bräuniger Flugelectronic und Reebok für schöne Preise gesorgt. Um den Nachwuchs zu fördern, kommt 1995 für die Junioren-Sieger der Drachen- und Gleitschirmwertung vom DHV ein Preisgeld von je 1.000 DM dazu. Ausschreibung für den Streckenflugpokal ab Seite 78.

FAI-Definitionen der Geräteklassen

Beim diesjährigen März-Treffen der CIVL (Internationale Hängegleiterkommission der FAI) wurden die bisherigen Definitionen der Hängegleiterklassen für die Wettkämpfe diskutiert.
Es gab mehrere Gründe, dies zu tun: Erstens hatte ein Weltrekordversuch deutlichgemacht, daß ein Klasse I Gleiter (mit Gewichtssteuerung) in einen Klasse II Gleiter geändert werden kann, in dem man einfach Leinen an die Segelhinterkante anfügt.
Zweitens muß die Anwendung von Steuerklappen und anderen Steuervorrichtungen klar definiert sein, bevor Wettbewerbsleiter mit ihnen konfrontiert werden und gezwungen sind, ein Urteil zu fällen, ohne Richtlinien an der Hand zu haben.
Schließlich hat die Entwicklung neuer Konstruktionen, die zwischen Hängegleitern und Segelflugzeugen liegen, dazu gezwungen, sich dem Problem zuzuwenden, um genau zu bestimmen, welche Art von Fluggerät als Hängegleiter gilt.
Die Frage ist kompliziert und kann nicht während eines einzigen Treffens gelöst werden. Vorläufig wurden die folgenden Definitionen verabschiedet, um die Probleme anzugehen. Das *Kursiv-Gedruckte* ist neu.
KLASSE I - Die Hängegleiter haben eine starre Grundstrukur mit Pilotengewichtsveränderung *als hauptsächliche Steuermethode.*
KLASSE II - Die Hängegleiter haben eine starre Grundstruktur mit beweglichen *aerodynamischen* Flächen *als hauptsächliche Steuermethode um mindestens zwei Achsen.*
KLASSE III - Die Hängegleiter haben keine starre Grundstruktur (Paragleiter, wie bisher).
Ein Beispiel: Steuerklappen-Systeme, die symmetrisch arbeiten, so daß keine Kurve entsteht, sind in der Klasse I mit den neuen Definitionen erlaubt. Steuerruder und alle anderen denkbaren Steuersysteme sind in der Klasse I nicht erlaubt. Das Anbringen zusätzlicher Leinen an der Segelhinterkante eines Klasse-I-Gleiters klassifiziert ihn nicht für Klasse II, da dies nicht das hauptsächliche Steuermittel ist. Um zu überprüfen, ob eine Vorrichtung ein hauptsächliches Steuermittel ist, kann getestet werden, ob der Gleiter ohne die Vorrichtung steuerbar ist.
Der Fortschritt von Hängegleitern und Paragleitern erfordert die ständige Überprüfung der Grenzen, die wir unserem Sport setzen, um die Sicherheit bei minimalen Kosten und maximaler Flugfreude zu gewährleisten. Jeder Pilot, der seine Ideen in diese Diskussion einfügen möchte, sollte sie niederschreiben und an Klaus Tänzler, den deutschen CIVL-Delegierten, schicken.

Bayerische Drachenflugmeisterschaft

»Auch der erfahrenste Drachenpilot hat immer noch Schmetterlinge im Bauch«, meint Benno Osowski, der Veranstaltungsleiter der Internationalen Bayerischen Meisterschaft im Drachenfliegen. Nicht nur im Bauch, sondern auch am Himmel über dem Tegelberg wimmelte es bunt wie ein Schmetterlingsschwarm, als es ausgerechnet am Freitag, den 13. Mai, das erste Mal hieß: »Start frei«.
Die Flugaufgabe war ein Ziel-Rückflug zum Falkenstein in Pfronten. Von den 73 gestarteten Piloten erreichten 21 den Landeplatz in Tegelberg. Die Aufgabe war somit den Wetterbedingungen angepaßt und optimal zu fliegen. Ralf Tschurtschenthaler und Karl Völkl erflogen mit jeweils 1000 Punkten die beste Wertung. Doch der Wettergott war den Schwangauer Drachenfliegern, die Ausrichter dieses Wettbewerbs waren, nicht hold. Am 3. Tag mußten die Hängegleiterpiloten, genau wie am ersten Veranstaltungstag, unverrichteter Dinge den Tegelberg mit der Gondel hinunterschweben. Doch das tat der Stimmung keinen Abbruch; die war nämlich genial - um nicht zu sagen »hemmungslos«. Und am Abend im Festzelt ging es erst richtig los. Es wurde getanzt, gesungen und gelacht. Kurz gesagt - im Festzelt herrschte eine Bombenstimmung. Die letzten Heimkehrer konnten als Lohn die Sonne aufgehen sehen.
Dann kam der Sonntag und was dann geschah, ließ alle an der Entscheidung des Startleiters zweifeln - es begann zu hageln! Genau in diesem Moment, als alle Drachen standen. Mißmutig verschwanden die Wettbewerbsteilnehmer unter ihren Geräten. Und als alle noch darüber diskutierten, was jetzt wohl das Beste wäre, blitzten auf einmal blaue Flecken am Himmel. Nach kurzer Wartezeit war alles klar, es konnte gestartet werden. Es wurde ein Dreieck zur Alpspitze und nach Buching vorgeschlagen; alle stimmten zu. Also konnte es losgehen. Um 13.30 Uhr hieß es dann das erste Mal »Start frei«. Der Start lief sehr diszipliniert ab und so waren nach 40 Minuten alle Hängegleiter in der Luft. Die Veranstalter atmeten auf. Die Aufgabe war angemessen und aufgrund

des optimalen Startverlaufes hatten alle die gleichen Chancen. Die Besucher wurden jetzt vom umfangreichen Rahmenprogramm etwas abgelenkt. Pausenlos gingen die UL's in die Luft. Und alle hielten die Luft an, als ein Fallschirmspringer mit einer spektakulären Steilspirale zu Boden ging. Es war inzwischen warm und sonnig und so waren am Festzelt und an der Landewiese unzählige Zuschauer. Viele nutzten den Sonntag für einen Ausflug an den Tegelberg. Dann kam das große Warten. Mit 1373 Punkten ging der einheimische Pilot Biernat klar als Sieger hervor, gefolgt von den zwei Erstplazierten des ersten Durchganges. Als beste Frau erflog Rosi Brahms den 28. Platz.

Doris Wittmann

Ergebnis:

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Peter Biernat	Bullet Cut	1373
2.	Karl Völkl	Dream	1201
3.	Ralf Tschurtschenthaler	Xtralite	1201
4.	Stefan Weber	Ramair	1176
5.	Martin Einsiedlerr	Foil	1161
6.	Gerald Woll	TRX	1138
7.	Hugo Ricardo Avila	Blitz 155	1089
8.	Rich Liebig	Dream	1073
9.	Otfried Heinelt	Xtralite	1058
10.	Josef Guggenmos	Bullet Cut	1039

Landesmeisterschaft im Drachenfliegen für Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen

Am 1. Tag sollte aufgrund des starken S/O-Windes (Spitzen bis 45 km/h) ein Zielrückkehrflug über 21 km im Hangaufwind entlang des Wiehengebirges geflogen werden. Das Ziel erreichten mehrere Piloten (einer sogar als Volltreffer im Baum), zurück schräg gegen den Wind jedoch keiner. Am 2. Tag übten wir den Runterflug an der Porta Westfalica, denn der Wind schlief ein und die zwei Minuten für das Abfliegen der 196 Höhenmeter reichten zur Thermikfindung nicht aus. Für den 3. Tag war der N/O-Wind für keines der Norddeutschen Gelände geeignet; wir wagten aber trotzdem einen Versuch auf dem Brunsberg bei Höxter. Zwei Teilnehmer schafften bei schrägem Hangaufwind den Einstieg in die Thermik und flogen eine Ministrecke in Richtung des angegebenen Zielpunktes, die aber aufgrund des restlichen, »abgesoffenen« Feldes nicht gewertet werden konnte. Für

Fotos: Peter Bork

Die Sieger der Nordrhein-Westfalen, von links: Denis Eichhorn, Joachim Skuballa, Thees Wullkopf

den 4. Tag, wiederum in Höxter, war ein Zielflug zu unserem Hausberg, der Porta Westfalica, über 71 km geplant. Alle Teilnehmer schafften zwar den Obenbleiber im kräftigen Hangaufwind, schafften auch den Einstieg in die Thermik sogar mit 1200 m Startüberhöhung, aber nur wenige Teilnehmer fanden unterwegs Anschluß in einem Nullschieber oder sogar Aufwind. Mit Windunterstützung gelang es (fast) allen Teilnehmern, sich dem Ziel zu nähern. Der 5. Tag sollte uns nun für alles Ungemach des Wetters entschädigen und ist um 12 Uhr bei strömenden Regen lediglich mit der Siegerehrung beendet worden. Aber im nächsten Jahr schlagen wir zu.

Peter Bork

Ergebnis:

Platz	Name	Gerät
1.	Joachim Skuballa,	XS 155
2.	Denis Eichhorn,	XS 155
3.	Thees Wullkopf,	XS 155
4.	Peter Meier,	Santana
5.	Johann Kenst,	Kiss
6.	Dirk Finke,	Xtralite
7.	Thomas Theussing	
8.	Günter Schulte	
9.	Hans Otterpohl	
10.	Norbert Thorhermes	

Die drei Erstplazierten Thorsten Siegel, Andreas Schubert, Armin Harich (v. links)

Hessische Landesmeisterschaft im Gleitschirmfliegen

Bei herrlichem Flugwetter wurden drei sehr anspruchsvolle Durchgänge geflogen. Ein vierter Wertungsflug wäre noch möglich gewesen, aber nach langen, teilweise bis zu fünf Stunden dauernden tollen Flügen der Vortage, konnten die meisten Piloten keine rechte Motivation mehr aufbringen, da das Wetter nur noch eine kleine Aufgabe zugelassen hätte. Der Wettkampf setzte sich aus einem 54 km Bojen-Flug, einem 60 km (!) Dreieck und einem 34 km-Zielflug zusammen. Der sportliche Leiter Gottfried Bacher bewies mit den gestellten Aufgaben sehr viel Fingerspitzengefühl. Ungefähr 1/3 der Piloten konnten jeweils die gestellten Aufgaben erfüllen. Bemerkenswert ist, daß bei der gleichzeitig stattfindenden Drachen-Landesmeisterschaft kaum größere Strecken geflogen wurden. Als Fazit kann man feststellen: Es war ein gelungener Wettbewerb in angenehmer Athmosphäre, ohne den üblichen Wettkampfstreß und mit tollen Flügen. Alle waren rundum zufrieden. Für das nächste Jahr wäre lediglich eine höhere Beteiligung wünschenswert.

Rainer Steuer, Volker Ohlhäuser

Ergebnis:

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Andreas Schubert	Moyes Miura	2325
2.	Thorsten Siegel	Edel Racer	2137
3.	Armin Harich	Finesse Delta Fly	2007
4.	Rainer Steuer	Prisma 29	1420
5.	Ralf Miederhoff	Flight Design B 3	1295
6.	Bernd Grunewald	Comet Sport	1187
7.	Peter Keller	Flight Design	1053
8.	Gottfried Bacher	Edel	988
9.	Jürgen Schneider	Meteor Gold ITV	768
10.	Thomas Deibele	Aerologic	213

Foto: Ingrid Fröhlich-Reddig

Hessische Landesmeisterschaft im Drachenfliegen

Traditionell flogen die Hessen ihre Landesmeisterschaft wieder in Kärnten aus, das 2. Mal auf der Emberger Alm, und wieder Drachen- und Gleitschirmflieger gemeinsam. Die Gleitsegler starteten allerdings 200 m höher, sodaß es keine Probleme mit demselben Einstiegsbart gab. Obwohl zum Teil die gleichen Wendepunkte angeflogen wurden, gab es nur freundschaftliches Miteinander. Dieses gemeinsame Fliegen wurde vor Jahren schon bei den Odenwäldern eingeführt und kann anderen Vereinen empfohlen werden. Nun zu den Fakten: Gemeldet hatten bei den Drachenfliegern 37 Piloten, pardon Luftsportgeräteführer. Wenn die Daheimgebliebenen geahnt hätten, wie toll die Kollegen fliegen würden, wären sicher mehr gekommen. Immerhin flogen die Drachen in 4 Durchgängen 243 km. Das Wetter zeigte sich charmant, und da die Hessen über einheimische »Tasksetter« (Peter Kaltenhofer und Gottfried Bacher) verfügen, konnte es voll genutzt werden. Der altgediente Wettbewerbsleiter Kurt Luther und der kampferprobte Startleiter Rudi Absolon taten ein Übriges.

Durchgang I am 8.5. - Radlberg Alm - Vorderberg/Höfer Alm - HLP 56.6 km - 12 Piloten kamen ins Ziel

Durchgang II am 9.5. -Zielrück-Rotenkogel-Lift Matrei - 103.6 km - 8 Piloten im Ziel (2 mit Fotofehlern) Basishöhe im Bereich der Schobergruppe 3.800 m!

Durchgang III am 12.5. - Radlberg-Zwickenberg - HLP 54,2 km 400/600 Pkt. 19 Piloten im Ziel. Piloten die am Start zögerten, wurden von einem halbstündigen Schauer überrascht und hatten hinterher etwas schlechtere Bedingungen.

Durchgang IV am 13.5. - Zielflug - Unterhaus (Seeboden) 28,8 km - 14 Piloten kamen ins Ziel - der Schnellste 0:41 - der Langsamste 1:08 Std.

Einhellige Meinung der Piloten, wieder einmal eine schöne Hessenmeisterschaft. Eine Abstimmung bei der Siegereh-

rung ergab: Wir fliegen nächstes Jahr unsere »HM« wieder auf der Emberger Alm aus - keine Gegenstimme. Ergebnisse: Uralter (1992), alter (1993) und neuer Hessenmeister Mark Eigenmann. Ihm gelang der Hattrick. Bei dem 10 %igen Punkte-Rückstand seines älteren Bruders muß man allerdings wissen, daß dessen Bullet auch 5 Jahre älter ist. Vielleicht hat der Hersteller eine Idee für die nächsten Wettbewerbe?

Peter Kaltenhofer

Ergebnis:

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Mark Eigenmann	Cut	3621
2.	Frank Eigenmann	Bullet	3313
3.	Lukas Etz	Wills Wing	3166
4.	C. Schwiegershausen	Xtralite	2798
5.	Oliver Barthelmes	Desire	2719
6.	Peter Klein	C 16	2698
7.	Peter Ocklenburg	Kiss	2618
8.	Bernd Klein	GT	2578
9.	Peter Reiter	Foil Combat	2576
10.	Karl-J. Abraham	Sensor	2533

Offizieller Wettbewerbskalender 94

Termin	D/G	Wettbewerb	Gelände	Ausrichter/Auskünfte/Anmeldung
26.06.-02.07.	D	Europacup der Senioren	Maggiore / I	
06.07.-15.07.	D	Frauen WM	Chelan, Washington/USA	
24.07.-07.08.	D	Europameisterschaft	Laragne/F	
30.07.-07.08.	G	Junior Ladies Challenge	Kärnten	DHV, Fax 08022/7996
30.07.-07.08.	D	Junior Ladies Challenge	Kärnten	DHV, Fax 08022/7996

Offene Wettbewerbe 94

Termin	D/G	Wettbewerb	Gelände	Ausrichter/Auskünfte/Anmeldung
01.11.-31.11.	G	Ostallgäuer Streckenflugpokal		Ostallgäuer, Postf. 1331, 87611 Marktoberdorf
01.02.-31.07.	G	GAM Wallberg Cross Country	Wallberg	DGCTT, Südl. Hauptstr.12, 83700 Rottach-Egern
ab 28.02.	D	Mosel XC-Cup		Wolf Löhr Hauptstr.24, 54538 Kinderbeuern, Info-Tel. 06532/1756
15.03.-15.10.	D	Ostbayern Cup		Ottmar Sichert, Johannesstr.19, 9179 Raitenbuch Tel. 08147/218
21.07.-24-07.	G	Schweizer Club MS	Leukerbad	SHV, Tel. 01/9324353
20.08.-21.08.	D	12. Bärenpokalwettbewerb	Althof/ Bernbach	Althofdrachen, Alexander Köhler, Tel. 07232/79577
10.09.	G	FLY & BIKE	Wallberg	Gleitschirmschule Sepp Singhammer, Tel. 08042/4559

Über 10000 Vermittlungen innerhalb 3 Jahren! Wollen Sie auch dabei sein?
☎ 08022/7213

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,--

Wenn Sie kaufen wollen:
Erhalten Sie kostenlos unsere aktuelle Angebotsliste für den gewünschten Gerätetyp!

Darum rufen Sie uns heute noch an, wenn Sie schneller und rentabler kaufen oder verkaufen wollen.

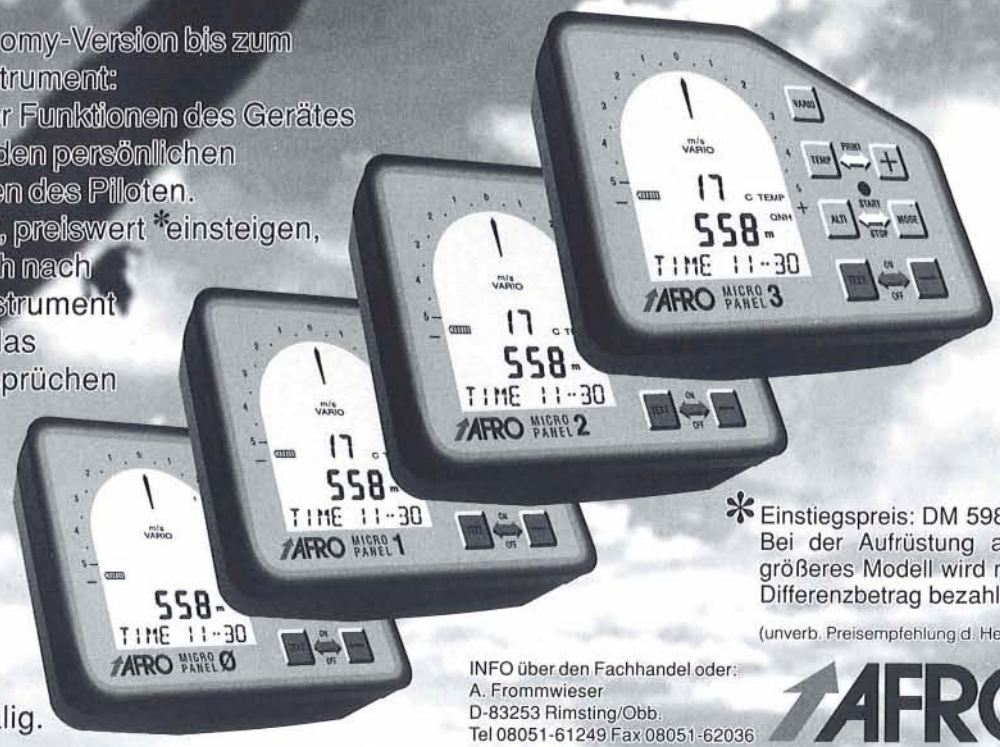
Wir sind immer gerne für Sie da

NEU hinzugekommen Mountain-Bikes

Vermittlungs-Schnell-Service
für gebrauchte Drachen, Gleitschirme und Zubehör
W. Feschtschenko - Schlierseer Straße 61 a - 83703 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

AFRO®

FASZINATION DES FLIEGENS

...in 2385m über dem Achensee...

Die Faszination des Fliegens. Das Spiel mit dem Wind und der Thermik. Wie ein Vogel über die Landschaft gleiten. Gut zu wissen, daß man sich auf seine Ausrüstung verlassen kann.

Bräuniger Fluginstrumente sind technische Spitzenprodukte von höchster Perfektion. Sie sind robust, leicht, zuverlässig und liefern alle Informationen, die Sie sich wünschen.

Die zahlreichen Memory-Funktionen, der FAI-zugelassene Barograph und die Auswertung der Flugdaten am PC lassen Sie auch die Faszination vergangener Flüge immer wieder erleben.

BRÄUNIGER
FLUGELECTRONIC

Pütrichstraße 21 · D-82362 Weilheim · Tel. 0881/647 50 · Fax: 0881/4561
Vertretung in A, I, YU: Fluggeräte GmbH · A-9920 Sillian 172
Vertretung in CH: Charly Flugsport AG · Vettori Gina · FL-9496 Balzers