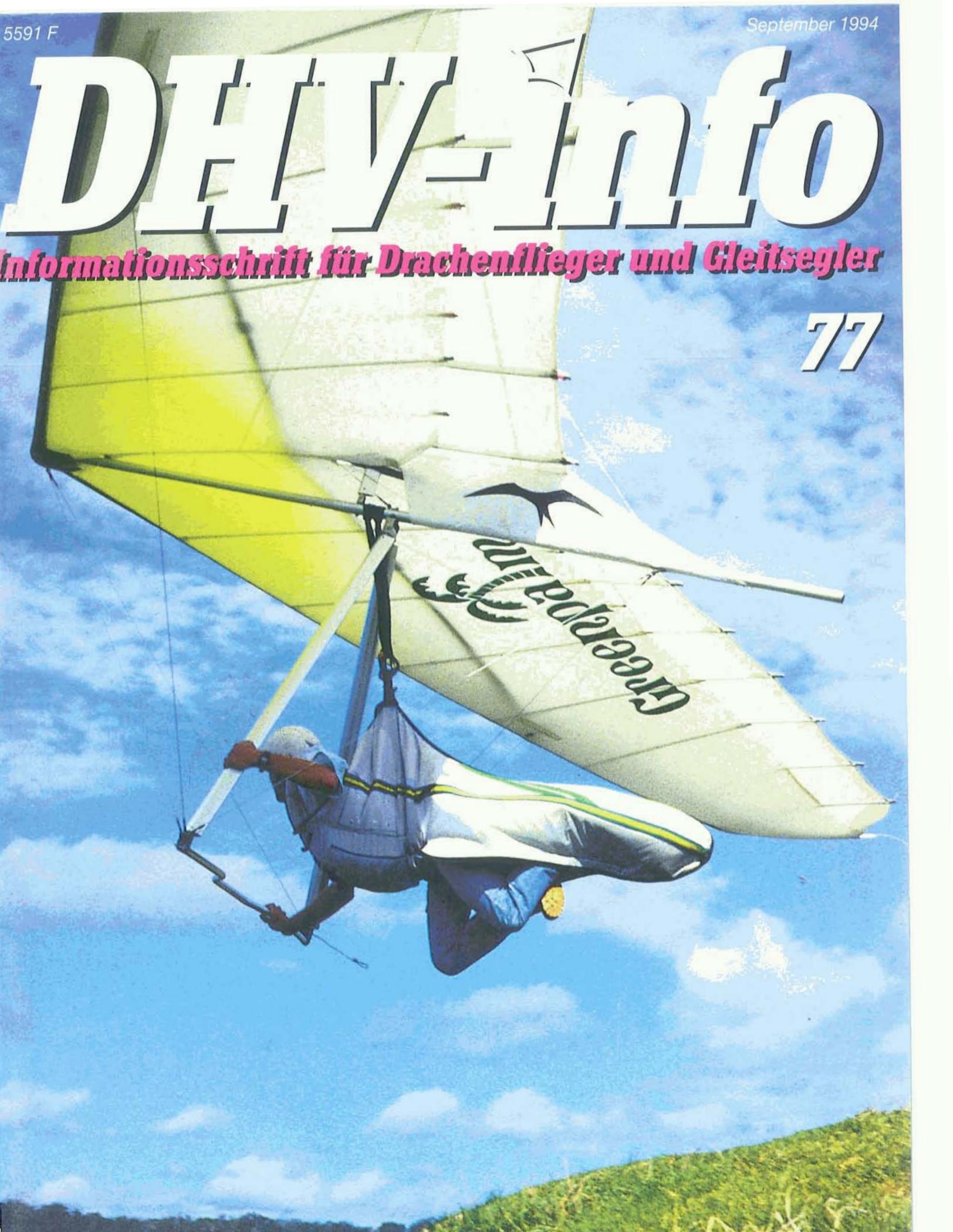


DHVV-Info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

77



Mit DHV und AFNOR Gütesiegel!



SPHINX¹⁰⁰

hochleister



PHOCUS

intermediate



PHILOU

basis



Österreich: NOVA Vertriebsges.m.b.H., Bernhard Höfer, 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
- 9 IKARUS UND DIE WILDTIERE** Präsentation des Grundlagengutachten
- 10 REGIONALVERSAMMLUNGEN** Einladungen und Vollmacht
- 12 DEUTSCHLAND-DREIECKE** Von deutschen Startplätzen auf große Strecken
- 20 WINDENSCHLEPP** Wie man sicher hoch hinauf kommt
- 30 TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung
- 37 NIE ZU ALT** Auch mit 66 Jahren noch Spaß am Fliegen
- 38 SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen rund um das Thema Flugsicherheit
- 45 NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 47 IKARUS UND DIE WILDTIERE** Das Gutachten in Text und Bild
- 55 INFO-UMFRAGE** Leser testen das INFO
- 57 VEREINE UND BRIEFE** Vereinsnachrichten und Leserforum
- 75 SZENE G** Unter- und Hintergründiges aus der Gleitschirmwelt
- 76 FLIEGEN IM HERBST** Torsten Hahne auf der Suche nach später Thermik



Europameisterschaft der Herren im Drachenfliegen: Start vom Chabre in Laragne

Foto: Hans Tänzler

- 43** DHV BIETET AN
- 56** VERSICHERUNGSPROGRAMM
- 64** GEBRAUCHTMARKT
- 72** PRÜFUNGSKALENDER
- 72** LEHRGANGSKALENDER

- 82 EM GLEITSCHIRM** Neue Titelgewinner
- 84 EM DRACHEN** Favoriten vorn gelandet
- 88 DAMEN WM DRACHEN** Cool Runnings
- 90 GERMAN OPEN UND LIGA GS** Vom Regen weggeschwemmt
- 92 STRECKENFLUGPOKAL** Zwischenergebnisse
- 98 EM SENIOREN** Eine gute Tradition lebt weiter

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: 34.500
Titelbild: Klaus Tänzler

Info im Test

Jetzt ist das Info dran, zum Testen und Beurteilen durch die Mitglieder. Auf Seite 47 ist der Fragebogen abgedruckt. Den füllt bitte aus und sendet ihn im Original oder als Kopie bis zum 30.9.1994 an die Geschäftsstelle zurück.

Das Info ist die wichtigste Verbindung zwischen Verband und jedem einzelnen Mitglied. Deshalb soll auch jeder bei Inhalt und Gestaltung mitmachen können. Viele tun das schon durch Artikel, Briefe und Bilder. Jetzt mit der Umfrage habt Ihr Alle Gelegenheit dazu. Nutzt sie!

Flieger-Shirts

Mit Motiven aus der Gleitschirm- und Drachenfliegerszene bemalt Lothar Denzel Sweat- und T-Shirts. Da diese im Bekanntenkreis auf große Begeisterung stießen, werden sie nun im Laserdruck hergestellt. Nähere Auskünfte gibt es bei Lothar Denzel, Emilienstr. 64, 57072 Siegen.



Ziel erreicht – Luftraum offen !

Drachen- und Gleitschirmflieger im Luftraum den Segelfliegern gleichgestellt

Seit 15 Jahren kämpft der DHV für die Freigabe des kontrollierten Luftraums für die Drachen- und Gleitschirmpiloten, um die Gleichstellung mit den Segelfliegern. Als erste Barriere wurde die ursprüngliche 150-m-Grenze schrittweise beseitigt, zunächst Umwandlung von »Muß« in »Soll« und dann ihre Streichung. Was blieb, war bis vor 2 Jahren das totale Einflugverbot in den kontrollierten Luftraum. Alle Anläufe des DHV waren am NEIN einer Bundesbehörde gescheitert. Zuerst war es die Flugsicherung, dann stellten sich die Militärs quer.

Einen ersten Durchbruch gab es vor 2 Jahren mit der probeweisen Einflugerlaubnis unter engen Beschränkungen: Maximalhöhen 3500 ft GND bzw. 5000 ft MSL, Flugfunkzeugnis, Funkgerätepflicht mit Hörbereitschaft. Der DHV ließ sich auf diesen ersten Schritt ein, drängte aber bei jeder Gelegenheit darauf, nicht nur den Probetrieb in eine endgültige Lösung hinüberzuführen, sondern in dieser endgültigen Lösung keine speziellen Beschränkungen für Gleitschirm- und Drachenflieger zuzulassen.

Zentrales Argument war das neue Luftrecht, wonach der neue Luftfahrerschein F hinsichtlich Ausbildung, Prüfung und Rechtsstatus den anderen Luftfahrerscheinen gleichwertig ist. Weiteres Argument war das vernünftige Verhalten der Piloten im Luftraum. Abgesehen von einzelnen Ausnahmen gab es keine Beschwerden.

Das Bundesverkehrsministerium hat dem DHV jetzt mitgeteilt, daß »einer Nutzung des Luftraums der Klasse E (nach ICAO-Klassifizierung) durch Luftsportgeräte nichts im Wege« steht. Die bisherige Flugfunkpflicht ist gestrichen! Der Luftraum E reicht bis 3000 m NN, im Alpengebiet bis 3800 m. In den Lufträumen C und D unterliegen wir den gleichen Beschränkungen wie alle anderen Verkehrsteilnehmer.

Der kontrollierte Luftraum E ist nunmehr offen für uns. In der ersten Zeit ist unser Zugang noch nicht zementiert, genauso schnell kann er für uns wieder verschlossen werden, wenn die dortigen Regeln mißachtet werden. Das »Schwarze Schaf« darf es nicht geben!

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.



Flugberge der Alpen

100 verschiedene Flugberge in den Alpenländern Deutschlands, Österreich, Slowenien, Italien, Frankreich und der Schweiz werden in dem neuen Buch des Berg-Verlags beschrieben. Oliver Guenay hat hier viel Information und eigene Erfahrungen zu einem für Gleitschirm- und Drachenflieger recht interessanten Fluggebietsführer zusammengetragen. Viele Farbbilder und Skizzen illustrieren die einzelnen Gebietsbeschreibungen, 224 Seiten, Berg-Verlag, München, Preis 68 DM.



Steuer erhöht, Prämie bleibt

Die gute Nachricht vornweg: Die Prämienverhandlungen mit dem Gerling-Konzern waren erfolgreich. Gerling verzichtet ein weiteres Mal darauf, die Versicherungssteuer und ihre jüngste Erhöhung extra zu berechnen. Das bedeutet, daß auch 1995 kein Mitglied mehr Geld für seine Drachenhaftpflicht- oder Flugunfallversicherung bezahlen muß.

Belastet waren die Verhandlungen durch mehrere Unfälle, bei denen Piloten und Flugschüler schwer verletzt worden sind und die Versicherung haftbar gemacht wird. Ein weiteres »Sorgenkind« ist die Bergungskostenversicherung, bei der die Ersatzleistungen des Gerling-Konzerns sprunghaft angestiegen sind. Die Bergungskostenversicherung bleibt, denn sie hilft nicht erst im nachhinein, sondern sie hält manchen Piloten von einer gefährlichen Selbst-Bergung nach einer gefährlichen Baumlandung ab und verhindert damit neues Unheil.

Neuer Verein im DHV

Wir begrüßen herzlich:
Gleitschirmflieger Main-schleife
Peter Hart
Scherenbachstraße 11
87337 Dettelbach

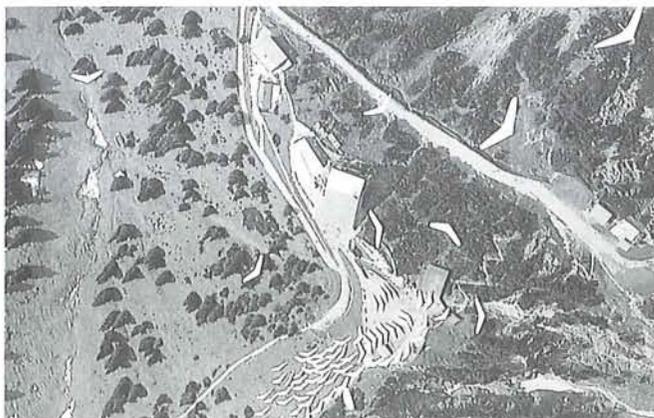


Foto: Klaus Thücker

Tegelberg

Die Tegelbergbahn hat aus Gründen der Flugsicherheit und zur Sicherstellung eines geordneten Flugbetriebs eine neue Betriebsordnung für Gleitschirm- und Drachenflieger erlassen. Alle Gleitschirm- und Drachenflieger haben nach der Betriebsordnung die Pflicht, sich an der Informationstafel in der Talstation der Tegelbergbahn vor dem Flug zu informieren.



Foto: Klaus Thücker, Michael Weigmann (2)

Fotowettbewerb

Das Info braucht Bilder, gute Dias vom Fliegen. Für die besten Gleitschirm- und Drachenbilder, die bis zum 30.9.1994 beim DHV eingegangen sind, erhalten die Einsender folgende Extra-Prämien:

Für das beste Drachen- und das beste Gleitschirmbild je 300 DM, für das zweitbeste je 200 DM, für das drittbeste je 100 DM. Außerdem gibt es je eine Sonderprämie von 200 DM für das beste Schleppfoto und das beste Kombi-Bild, das Gleitschirm plus Drachen zeigt.

Alle Prämien werden zusätzlich zum üblichen Bildhonorar bezahlt. Das wird immer fällig, wenn ein Bild im DHV-Info veröffentlicht wird. Die Bildhonorare liegen zwischen 40 DM für ein kleines s/w-Foto bis 250 DM für das Titelbild.

Messe Sinsheim

Vom 7. bis 9. Oktober 1994 veranstaltet die Messe Sinsheim GmbH auf dem eigenen Messegelände in Sinsheim, direkt an der A 6, die Verkaufsausstellung FLIGHT-International. Für Gleitschirm-, Drachen- und Segelflieger wird ein breites Angebot mit attraktivem Show- und Aktionsprogramm, verbunden mit Flugvorstellungen in der Halle und auf dem Flugfeld in Sinsheim, geboten. Auf dem Fluggelände des Flugsportings Kraichgau sind verschiedene Wettbewerbe um den MESSECUP FLIGHT '94 geplant, darunter ein Gleitsegel- und ein Hängegleiter-UL-Schleppwettbewerb.

Luftaufsicht kostenlos versichert

Die Beauftragten für Luftaufsicht, die auf Vorschlag der Geländehalter vom DHV ernannt werden, sind haftungsmäßig zweifach abgesichert: Grundsätzlich gilt für sie die Staatshaftung und vorsorglich hat der DHV die kostenlose Startleiter-Haftpflichtversicherung beim Gerling-Konzern auf die Beauftragten für Luftaufsicht erweitern lassen.

Besondere Eintragungen im Luftfahrerschein

Besondere Eintragungen im Luftfahrerschein

Hier kann eingetragen sein:
 »Windschleppstarts«
 und/oder
 »Windenführer befristet bis
 stationäre (oder mobile) Schleppwinden (oder Festseilsysteme)«
 und/oder
 »UL-Schleppstarts«
 und/oder
 »Passagierflug befristet bis«
 und/oder
 »Fluglehrer befristet bis«
 Andernfalls »kein Eintrag«

Zusätzliche Lehrberechtigungen für Schlepp und Passagierflug, betrifft nur Fluglehrer

Für Inhaber des A-Scheins (Beschränkter Luftfahrerschein) ist eingetragen:
 »Beschränkt auf die Umgebung des Fluggeländes«
 Für Inhaber des B-Scheins (Unbeschränkter Luftfahrerschein):
 »Kein Eintrag«

Wenn der Inhaber seine DHV-Flugfunkprüfung abgelegt hat, ist hier eingesetzt:
 »Ausübung d. Flugfunkdienstes eingeschlossen (44 Abs. 2 Satz 2 LuftPersV)«
 oder der frühere Text:
 »Erlaubnis für Flugfunk erteilt (42 Abs. 1 Nr. 4 LuftPersV)«
 Andernfalls ist dort »xxxxxxx«

Das ganze Feld ist unverändert, wenn der Inhaber kein BZF hat.
 Wenn der Inhaber das BZF II hat, sieht das Feld so aus:
 [BZF II Code]

Wenn der Inhaber das BZF I hat, sieht das Feld so aus:
 [BZF I Code]

Kündigungsfrist beachten

Am 31.10.1994 läuft die in der DHV-Satzung festgelegte zwei-monatige Kündigungsfrist zum Jahresende 1994 ab. Diese Kündigungsfrist gilt auch für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung.

Wer Mitglied beim DHV bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies getrennt tun. Umgekehrt erlischt bei einer Kündigung der DHV-Mitgliedschaft automatisch auch die Versicherung zum Jahresende 1994.

Kündigungen sollten per Einschreiben geschickt werden. Erfolgt binnen 2 Wochen nach Kündigung keine Rückbestätigung von seiten der DHV-Geschäftsstelle, empfiehlt sich eine Rückfrage dort.

Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 1995 wirksam. Dies bedeutet, daß Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 1995 in voller Höhe zu bezahlen sind; dabei bleiben auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten.

Die Kündigungsfrist zum 31.10. gilt auch für die Abmeldung von Mitgliedern durch die DHV-Mitgliedsvereine.

Neuer Luftraum F

Zunächst hatte es so ausgesehen, als ob mit dem Abzug der GUS-Streitkräfte aus den neuen Bundesländern auch die Lufträume F, die dort übergangsweise eingerichtet worden waren, von der ICAO-Karte für Deutschland verschwunden sein würden.

Jetzt wurde der Luftraum F, den auch die Drachen- und Gleitschirmflieger benutzen können, wiederbelebt. Die Deutsche Flugsicherungsgesellschaft (DFS) hat probeweise im Bereich des Verkehrslandeplatzes Schwäbisch Hall-Hessenthal einen Luftraum F (HX) installiert, um dort neben dem bisher alleine zulässigen Sichtflugverkehr auch Instrumentenflugverkehr zu ermöglichen.

Praktische Auswirkungen für Drachen- und Gleitschirmflieger hat die Änderung bei den Sichtflugregeln, es gelten folgende Minima: Flugsicht 5 km, Abstand von Wolken horizontal 1,5 km/vertikal 1000 ft (300 m). Für Sichtflüge ist keine Freigabe der Flugverkehrskontrollstelle erforderlich. Einzelheiten siehe AIC 5/94 und 6/94 sowie ICAO-Luftfahrkarte.



Die Post funkt mit

Daß bei der Ausbildung Ihres Luftsports die Kommunikation auf dem Funkweg eine hervorragende Bedeutung einnimmt, ist uns allen klar. Die Frage ist nur, wie sich das Interesse dieser Benutzergruppe im festgefügteten Frequenzmanagement bestehender Funkanwendungen einbauen läßt.

Die naheliegendste Möglichkeit, hierzu bereits bestehende Funkanwendungen zu benutzen, finden wir im Flugfunkdienst. Ultraleichtflugzeuge und Hängegleiter gehören auch nach der aktuellsten Definition nicht zu den ausrüstungspflichtigen Luftfahrzeugen. Flugfunkgeräte dürfen jedoch benutzt werden. Dies bedarf einer Einzelgenehmigung nach dem Fernmeldeanlagengesetz.

Des weiteren bietet der CB-Funk jedermann die Möglichkeit, miteinander Funkverkehr abzuwickeln ohne daß hierzu ein besonderes Bedürfnis bestehen muß. Andere Funkanwendungen sind an besondere Genehmigungsbestimmungen und bestimmte Bedarfsträger gebunden. Sie kommen für diese Luftsportarten nicht in Frage. Eine Ausnahmestellung nimmt hier jedoch der lizenzierte Funkamateurlin ein.

Häufig werden beim Drachen- und Gleitschirmfliegen Funkgeräte benutzt, ohne daß der Betreiber hierzu eine Funkgenehmigung besitzt und ihm damit auch keine Frequenznutzung zugewiesen ist. Das bedeutet Ärger! Vielfach werden damit andere Funkdienste (z. B. der Betriebsfunk, das öffentliche Funktelefonnetz B) erheblich gestört, ohne daß dies den Luftfahrern bewußt ist. Die Störungen sind wegen der Flughöhe dabei auch oft sehr weitreichend. Besonders klar werden die Verhältnisse, wenn ein Amateurlinengerät eingesetzt wird und irgendeine technisch mögliche Frequenz belegt wird. Da Funkwellen an den Landesgrenzen nicht halt machen, sind internationale Beschwerden ebenfalls auf der Tagesordnung.

Wir müssen im Falle von Störungen und Beschwerden vor Ort aufklären. Das kann für die Betroffenen äußerst unangenehme Folgen haben. Neben der Sicherstellung der Funkgeräte, die man in diesen Fällen nicht einmal besitzen darf, droht ihnen beim Verstoß gegen das Fernmeldeanlagengesetz das einzuleitende Strafverfahren.

Bundesamt für Post und Telekommunikation
Außenstelle Augsburg
Wolfgang Eidelsburger

Alpenkonvention entschärft

Die grundsätzlich positive Bemühung der Alpenländer, durch ein internationales Abkommen die Alpen zu schützen, hatte zur Alpenkonvention geführt. Das ist ein Vertrag mit Gesetzeskraft in den einzelnen Ländern. Die Ausführungsbestimmungen stehen in den »Protokollen«. In einem früheren Entwurf des »Tourismusprotokolls« war die »Zonierung« des Drachen- und Gleitflugsports vorgesehen. Die Durchführung hätte dazu führen können, daß Fluggelände überhaupt nur noch in solchen Zonen ausgewiesen werden könnten und auch das Überfliegen der »Zonengrenzen« auf Schwierigkeiten stoßen würde.

Jetzt hat sich das Blatt gewendet: Im aktuellen Entwurf soll nur die Möglichkeit vorgesehen werden, die Sportausübung - ohne Nennung von Drachen- und Gleitschirmfliegen - einzuschränken, »sofern diese Sportausübung mit erheblichen Nachteilen für die Umwelt verbunden ist«.

Der DHV hatte auf Grund des ersten Entwurfs sich für eine vernünftige Lösung eingesetzt. Mittlerweile besteht ein guter Kontakt zum Geschäftsführer der CIPRA in der Schweiz. CIPRA heißt die Internationale Alpenschutzkommission, sie hat die Alpenkonvention initiiert und arbeitet maßgeblich bei ihr mit. Die Wildbiologische Gesellschaft München hat auf der CIPRA-Jahresversammlung 1993 die Zwischenergebnisse der Grundlagenuntersuchung dargestellt und den Weg für einen offenen Informationsaustausch mit dem DHV geebnet. Die Endfassung des CIPRA-Berichts über die Auswirkungen des Freizeitsports auf die Natur ist im Bereich Gleitschirm- und Drachenfliegen jetzt ausgewogen.

Presseförderung läuft weiter

Eigentlich hatte die Honorierung von Positiv-Artikeln in der allgemeinen Presse nur eine Initialzündung für die Vereine sein sollen. Der DHV-Vorstand hält die Pressearbeit vor Ort aber für so wichtig, daß er die Förderungsmaßnahme weiter fortsetzt, zunächst bis zum 30.6.1995 als Einsendeschluß.

Wichtig ist, daß flächendeckend, zumindest in allen Gebieten, in denen geflogen wird, die dortige Bevölkerung über die Presse etwas Positives über Gleitschirm- und Drachenfliegen erfährt. Deshalb sind besonders die pressemäßig bisher nicht aktiven Vereine zum Mitmachen aufgerufen, dem DHV den 50-DM-Scheck für jeden positiven Artikel in der allgemeinen Presse abzunehmen. Vorsorglich: Alte und wiederholte Artikel zählen nicht.

Keine „Raubvogelangst“ vor Drachenfliegern

Wildbiologische Gesellschaft München untersucht Auswirkung von Extremsportarten auf das Wild

Von unserem Korrespondenten Rolf Linkenheil

Tiere ist stark ausgeprägt. Frühe Wanderer haben das Wild bereits vertrieben, bevor die ersten Flieger auftauchen. Wie genau die Tiere mögliche Freunde und Feinde unterscheiden können, zeigte sich an einem Untersuchungsgebiet, das aus Gründen der Schutzwaldsanierung sehr intensiv bejagt wird: Dort verschwanden die Tiere beim Auftauchen von Wanderern fast immer in Deckung, nicht aber beim Anflug von Drachen und Gleitschirmen.

So waren dann auch weder die Journalisten noch die Naturschutzvertreter überrascht, als die Untersuchungsleiter Dr. Bertram Georgii und Mag. Albin Zeitler die Ergebnisse darin zusammenfaßten, daß Drachen- und Gleitschirmfliegen für Wildtiere weniger störend ist als bisher angenommen wurde.

Als kritisch nennt die Studie besonders die Erschließung von bisher unbeflogenen Gebieten durch Streckenflieger (wenn zu niedrig geflogen wird). Dort wurden Fluchten in 50 % der beobachteten Fälle beobachtet.

Der DHV wird die Untersuchungsergebnisse bei den Geländezulassungen

MÜNCHEN. Der Mensch und das Wild – die schier unendliche Diskussion über das Verhältnis der beiden auf fälligen Gattungen im Gebirge ist um eine neue Variante reicher, seit ersterer nicht nur auf zwei Beinen oder zwei Brettern in die höheren Regionen und damit den Lebensraum von Hirsch und Gemse eindringt, sondern sich ihnen auch durch die Lüfte nähert, am Flugdrachen oder am Gleitschirm hängend. Ist er für die Tiere der übergroße, bedrohliche Raubvogel, vor dem es schleunigst Heilodus zu nehmen gilt, oder erkennen die nicht gerade stupiden Vierbeiner schnell, daß es sich bei dem in verschiedenen knallbunten Farben heranschwebenden Wesen um einen ziemlich komischen Vogel handelt, der zum Angriff gar nicht fähig und froh ist, wenn ihm selber durch Wind und Wetter nichts geschieht? Wie kräftig stören also Drachenflieger und Gleitschirmer in den Bergen diejenigen, die dort zu Hause sind? Die Wildbiologische Gesellschaft München hat im Auftrag des Deutschen Hängegleiterverbandes eine Studie unter dem Titel: „Ikarus und die Wildtiere“ ausgearbeitet. Ihr Ergebnis im Kern: Gemsen, Rotwölfe und sogar Birkhühner gewöhnen sich an die Versuche der Menschen, sich als Vogel zu gebärden.

Bertram Georgii, der das Forschungsprojekt im Oberallgäu zwei Jahre lang geleitet hat, stellt zunächst einmal klar, daß die Tiere entgegen bisheriger Annahmen nicht einfach in jedem unbekanntem Flugobjekt einen Feind erkennen und die Silhouette eines Drachenfliegers oder Gleitschirmfliegers in ihnen die „Raubvogelangst“ auslöst. Sie lernten schnell, Silhouetten zu unterscheiden. „Das bloße Erscheinen von Drachen- und Gleitschirmfliegern ist deshalb für die Wildtiere noch lange kein Feinderlebnis“, heißt es in der Studie. Unter den echten Vögeln betrachteten nur die Steinadler während ihrer Brutzeit die falschen in der Nähe ihrer Felswände als Feinde und reagierten „mit deutlichem Abwehrverhalten“. Die Birkhühner hingegen lassen sich kaum beunruhigen. Der Rückgang ihrer Art hängt

nicht mit Störungen aus der Luft zusammen. In regelmäßig überflogenen Lebensräumen von Alpenschneehühnern, Birk- und Auerhühnern konnten die Forscher sogar zum Teil ein Anwachsen der Population verzeichnen.

Gemsen und Rothirsche scheren sich kaum um die Flieger. 180 Reaktionen haben die Forscher beobachtet. In 75 Prozent der Fälle verweilten die Tiere an ihrem Standort, in 20 Prozent wichen sie gemächlich in Deckung bietende Regionen aus und nur in fünf Prozent flüchteten sie. An exponierten Standorten wie Graten oder Matten reagierten besonders weibliche Tiere mit Käubern empfindlicher als in Bereichen, in denen sie sich rasch verbergen können. In regelmäßig überflogenen Gebieten zeigten Gemsen und Hirsche zu 95 Prozent keine erkennbaren Reaktionen mehr. Äsen oder Ruhen erscheint ihnen wichtiger, als die Aufmerksamkeit gegenüber dem dahervliegender Wesen.

Sie verhalten sich damit ähnlich wie gegenüber den Wanderern: „Wo 10 000 Wanderer unterwegs sind, lassen sich die Gemsen von den Menschen fast wegtragen. Sobald aber ein Jäger auftaucht, flüchten sie“, sagt Georgii. Wie erkennen sie den Nimrod? Größere Angst als vor einer vogel-

ähnlichen haben sie wohl erfahrungsgemäß vor einer „jägerähnlichen Gestalt“. Natürlich ist das auch ein bißchen Forscherlatein. Die Studie vermerkt nämlich durchaus, daß Wildtiere an Tagen, an denen besonders viele Wanderer unterwegs sind, „empfindlich auf Drachen und Gleitschirme reagieren“.

In selten überflogenen Gebieten oder auf offenen Matten legen die Tiere ein ganz anderes Verhalten an den Tag. Nur in 50 Prozent der Fälle kümmern sie sich nicht um die Nachfahren des Ikarus, in 45 Prozent aber suchten sie gleich Deckung und in fünf Prozent der Fälle flüchteten sie sogar in Gräben oder Waldpartien.

Das Drachen- und Gleitschirmfliegen, so bemerken die Wildbiologen Albin Zeitler und Bertram Georgii zusammenfassend, richtet weniger Schaden an, als zunächst angenommen wurde. Die Wildbiologische Gesellschaft wird gleichwohl mit Fliegern und Wanderern zusammen „Lösungen erarbeiten, die ein konfliktarmes Nebeneinander oder Miteinander ermöglichen“. Peter Janssen, der Vorsitzende des Deutschen Hängegleiterverbandes, kündigte in München an, die Studie werde zu Beschränkungen des Flugbetriebs in Gebieten führen, in denen dies notwendig sei.

Aus STUTTGARTER ZEITUNG 21.Juli 1994

verwenden und die bisherigen Verhaltensregeln verfeinern. Anstelle von Totalverboten, die für viele Fluggelände von Naturschutzbehörden gefordert worden waren, können künftig Geländeaufgaben maßgeschneidert werden, die zugleich die Wildtiere schonen und den Flugbetrieb ermöglichen. □

Gemsen gewöhnen sich an bunte Drachen

Hängegleiterverband sucht sachliche Grundlagen für einen „Verhaltenskodex“ der Luftsportler

Von Angelika Hoch

München – Malerisch schaut es aus, wenn Gleitschirm- oder Drachenflieger durch die Lüfte gleiten – zumindest für die menschlichen Zuschauer. Doch wie empfinden wild lebende Tiere die merkwürdigen und überdimensionierten bunten „Vögel“? Dies herauszufinden, war Ziel der Studie „Ikarus und die Wildtiere“, die gestern bei einer Pressekonferenz in München vorgestellt wurde. Der Deutsche Hängegleiterverband wollte wissen, welche Störungen seine fliegenden Mitglieder bei den Tieren verursachen und hatte 1992 die Wildbiologische Gesellschaft München beauftragt, dieser Frage mit wissenschaftlichen Methoden nachzugehen.

Projektleiter Bertram Georgii berichtet jetzt, daß die im oberen Allgäu durchgeführten Untersuchungen der Wildbiologen vor allem ergeben hätten, daß die Wildtiere eine Vielzahl von Reaktionen zeigen und diese stark abhängig sind vom jeweiligen Lebensraum und Aufenthaltsort der Tiere – Freiflächen oder Wald – sowie der Häufigkeit der Flüge über ihrem Revier. Sein Kollege Albin Zeitler nannte als wesentliches Ergebnis, daß bei häufig überflogenen Gebieten lediglich fünf Prozent der Tiere flüchten, 20 Pro-

zent ausweichen, 75 Prozent dagegen bleiben, wo sie sind – sie haben sich an die menschlichen Gleitvögel gewöhnt. Anders in Untersuchungsgebieten, die nur selten von Langstreckenfliegern überflogen werden. Dort beobachteten die Wildbiologen eine Fluchtrate von 80 Prozent, was jedoch eben wegen der Seltenheit der Flüge nicht überbewertet werden dürfe.

Örtliche Kompetenz gefragt

Der Vorsitzende des Hängegleiterverbandes, Peter Janssen, erklärte, daß lediglich fünf Prozent der insgesamt etwa 30 000 deutschen Gleitschirm- und Drachenflieger sich auf längere Streckenflüge wagten, die sehr viel Können erforderten. Die überwiegende Mehrheit fliege an Bergen, die mit Bergbahnen erschlossen seien und auch von anderen Sportlern frequentiert werden.

Janssen geht davon aus, daß die nun vorliegende Studie eine sachliche, weil wissenschaftlich fundierte Grundlage dafür biete, einen „Verhaltenskodex für Piloten“ aufzustellen, der auch Auflagen im Sinne von Beschränkungen für hochsensiblen Gebieten enthalten soll. „Wer viel weiß, schadet wenig“, so seine Überzeugung, die er nun umsetzen will in eine „maßgeschneiderte Berücksichtigung der

Belange der Wildtiere“, wenn es darum geht, den neuen Vorschriften des Luftrechts zu genügen. Das nämlich verlange, daß Fluggelände ausdrücklich als solche ausgewiesen und zugelassen sein müssen, während früher die Einwilligung des jeweiligen Grundbesitzers genügte, um starten und landen zu dürfen.

Für die Wildbiologen ist ausschlaggebend, daß über sämtliche Regeln, wie zum Beispiel jahreszeitliche Flugbegrenzungen oder Mindesthöhen, auf regionaler Ebene entschieden werden müsse. „Die örtliche Kompetenz“ ist gefragt, betonte Zeitler, denn nur so könnten alle wesentlichen Einflußfaktoren berücksichtigt werden, die in der jeweiligen Region eine Rolle spielen. Unbeeinflußt übrigens bleiben die Wildtiere nach Erkenntnissen der Forscher sowohl von den oft knalligen Farben der Gleiter und Drachen als auch von ihrer an einen Riesenraubvogel gemahnenden Gestalt.

Das bloße Erscheinen der Gleiter und Drachen löse bei wildlebenden Tieren, die an Flieger und Wanderer gewöhnt seien, ebenso wenig Angst aus wie die Begegnung mit einem Menschen auf dem Boden. Der nämlich „muß dem Wildtier in jägerähnlicher Gestalt begegnen, um Angst auszulösen“.

Aus SÜDDEUTSCHE ZEITUNG 16./17.Juli 1994

Regional Versammlungen

Stimmkartenausgabe von 13.00 Uhr bis 14.00 Uhr, Versammlungsbeginn 14.00 Uhr

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Feststellung der Beschlußfähigkeit
3. »IKARUS UND DIE WILDTIERE« Die Wildbiologen Dr.Georgii und Mag. Zeitler berichten und antworten
4. Video »Jahresrückblick« von Charlie Jöst
5. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am 26.11.1994
6. Wahl des Regionalbeirats in der DHV-Kommission
7. Anträge und Besprechung regionaler Probleme

Peter Janssen
Vorsitzender

Bitte den DHV-Mitgliedsausweis mitbringen

Antrags- und stimmberechtigt sind alle persönlichen Mitglieder, die ihren Wohnsitz in der Region haben. Für den Wohnsitz gilt der dem DHV gemeldete Stand am 12.9.1994. Jeder Stimmberechtigte kann sein Stimmrecht durch schriftliche Vollmacht auf einen anderen Stimmberechtigten in der Region übertragen. Jeder Bevollmächtigte kann höchstens 4 fremde Stimmen vertreten.

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

 Hier abtrennen und einsenden an DHV, Postfach 88, 83701 Gmund, oder dem Bevollmächtigten mitgeben.

VOLLMACHT

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

Name des Vollmachtgebers

Mitglieds-Nr.

Anschrift

Ich übertrage mein Stimmrecht bei der DHV-Regionalversammlung 1994 auf den dort anwesenden

(Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum

Unterschrift des Vollmachtgebers

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

10 Delegierte zu wählen

8.10.1994

Hamburg, Gewerkschaftshaus des DGB

»Besenbinderhof«60

Nähe Hauptbahnhof und Nähe Zentraler Omnibusbahnhof

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

7 Delegierte zu wählen

9.10.1994

Berlin, TIB Betriebsrestaurant

Gustav-Meyer-Allee 25, Haus 12, Aufgang 2, 4.Etage

Nähe Humboldthain, Eingang Gustav-Meyer-Allee 25 oder

Voltastr.5

Region Südwest (Baden-Württemberg)

47 Delegierte zu wählen

29.10.1994

Bad Krozingen, Kleiner Kursaal

Anfahrt: BAB Karlsruhe-Basel oder Rheintal-Linie. Beschilderung

»Kurgebiet« und »Kurhaus«

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

39 Delegierte zu wählen

30.10.1994

Köln, Kolping-Haus

St.Apern-Straße 32

Ca. 500m vom Dom, gegenüber Dorint Congress Hotel

Region Südost (Bayern)

50 Delegierte zu wählen

12.11.1994

Fürstentfeldbruck, Sparkasse

Hauptstr.8

Die Delegiertenzahlen sind die des Jahres 1993. Änderungen bis zum satzungsmäßigen Stichtag 12.9.1994 sind möglich.

DHV-Jahrestagung 94 Delegiertenversammlung

26.11.1994, Schützenhalle Elpe

Tagungsbeginn 14.00 Uhr

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Feststellung der Beschlußfähigkeit
3. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 1993 (veröffentlicht im DHV-Info 74)
4. Bericht der Kommission
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Entlastung der Kommission
7. Wahl der Vorstände
8. Wahl der Kassenprüfer
9. Wirtschaftsplan für 1994
10. Anträge
11. Ort und Termin der Jahrestagung 1995

Stimmberechtigt sind nur die auf den Regionalversammlungen gewählten Delegierten.

Der Drachenfliegerclub West lädt ein:

26.-27. November 1994 in Olsberg-Elpe

Drachen- und Gleitschirmflieger-Deutschland-Treffen mit DHV-Jahrestagung

SAMSTAG, 26. NOVEMBER 1994

ab 10.00 Uhr Treffen Fluggelände Elpe, Probeflugmöglichkeit neuester Geräte, UL- oder Windschlepp, Ziellandewettbewerbe

14.00 Uhr DHV-Jahrestagung für Delegierte, Schützenhalle Elpe

20.00 Uhr Fliegerball mit der Superband »TAKE OFF«



SONNTAG, 27. NOVEMBER 1994

ab 10.00 Uhr Treffen Schützenhalle Elpe, Frühstück, Frühschoppen. Flugmöglichkeiten auf allen DFC-West-Geländen, Ziellandewettbewerb (...wie in alten Tagen). Neugeräte-Vorführung, Gebrauchtgeräte, Zubehör, Filme, Infostände, Schulung.

Die schwierigsten Streckenflugaufgaben sind für Drachen- und Gleitschirmflieger die FAI-Dreiecke. Hier darf kein Schenkel unter 28 Prozent der Gesamtstrecke sein, irgendwann muß man also voll gegen den Wind fliegen. Die großen Drachendreiecke von St. Andre in Südfrankreich sind bereits Streckenfluggeschichte. Sepp Singhammer mit dem Drachen und Christoph Kirsch mit dem Gleitschirm bewiesen 1994, daß auch von deutschen Startplätzen aus riesige Dreiecksaufgaben fliegbar sind.

DEUTSCHLAND-DRE



Laber – Tschirgant – Jenbach – 170 km

Nach einer langen Schlechtwetterperiode stellt sich am 8.6.94 eine Hammerlage ein. Der Segelflugwetterbericht meldet starken Westwind, so daß wir - eine kleine Schar Lenggrieser Drachenflieger, Markus Hanfstängl, Sepp Haberl, Thomas Kick, Alv Kintscher und ich - bei der Fahrt zum Laber an einen Zielflug denken.

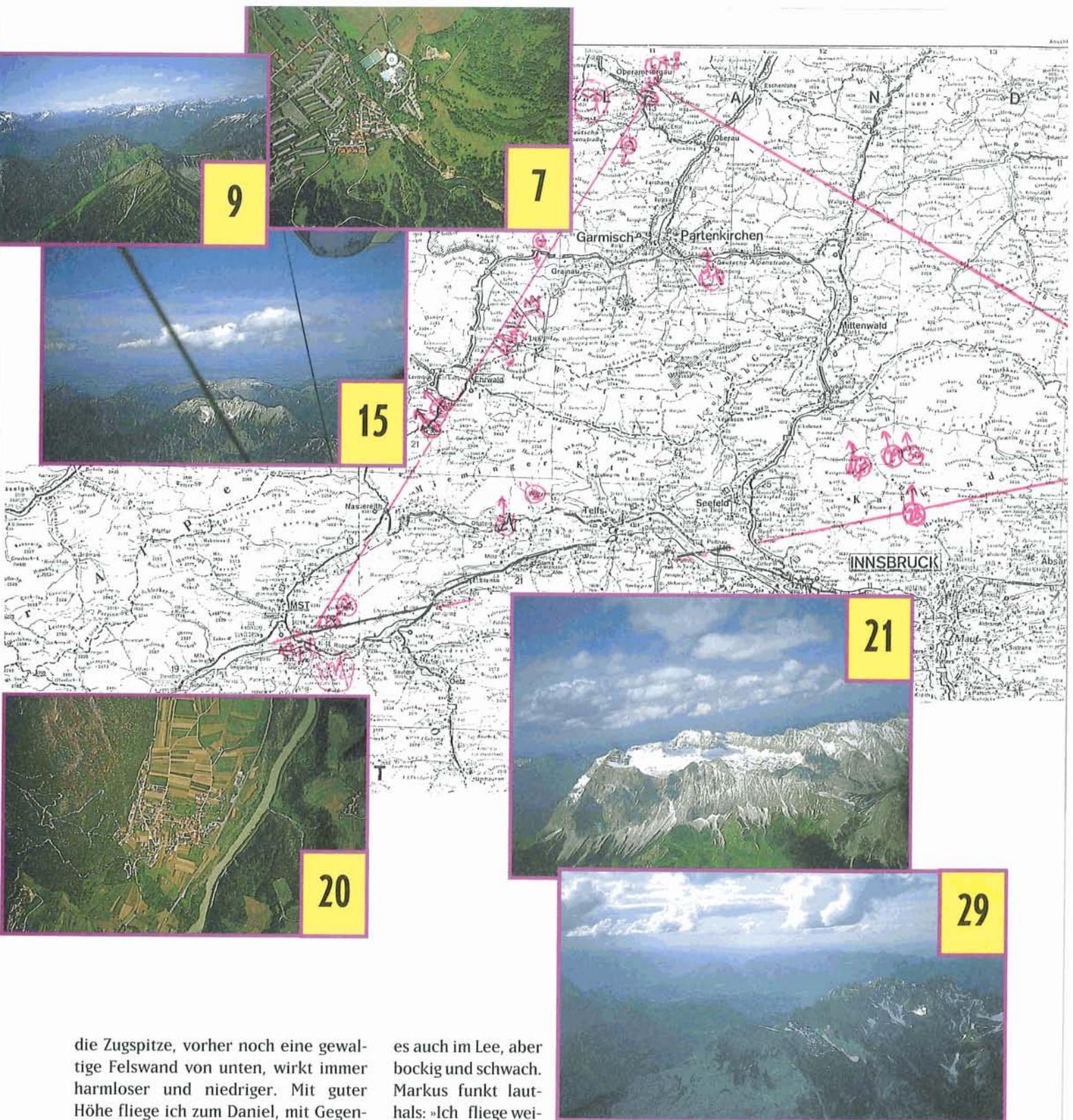
Als wir oben aufbauen, rühren sich die ersten sich bildenden »Flunserl« (Hochdeutsch: Wolkenfetzen) kaum vom Fleck. So rufe ich nochmal beim Innsbrucker Flughafen an, der Berater spricht zwar von Wind, jedoch sollen die Geschwindigkeiten bis 3000 m nicht stärker als 25 - 30 km/h aus WSW sein.

Schon um 12.00 Uhr regt sich ein Lüfterl von Norden und ich starte gleich. Markus und ich haben ein 170-km-Dreieck mit den Wendepunkten etwas süd-

westlich des Tschirgant-Gipfels und etwas westlich von Jenbach ausgeschrieben. Sepp, Alv und Thomas entscheiden sich nur für ein 93-km-Dreieck. Letzteres sollte sich an diesem Tag als viel zu klein erweisen.

Gleich nach dem Start fliege ich knapp über den Grat in die Südseite, 1/2 m, 1 m, 2 m, Spitzen bis 3 m integriert heißen mich sogleich im ersten Bart willkommen. Um 12.10 Uhr bin ich zum zweiten Mal an der Basis NN, mit dem Foto (Talstation Laber) im Kasten und es geht weiter zur Notkarspitze - ein Start ganz nach Maß. Hier geht es noch nicht so gut, was gleich auffällt, die Bärte sind von doch starkem WSW-Wind versetzt. Vorsichtig fliegt ein kleiner Pulk mit Markus, ein paar Oberammergauern und mir zur Schellschicht westlich von Garmisch. Dort baut sich vom Waldrücken westlich des Eibsees eine Wolke auf. Ich finde als erster den Bart, mit 3,5 m/s im Schnitt geht es rauf und

ECKE



die Zugspitze, vorher noch eine gewaltige Felswand von unten, wirkt immer harmloser und niedriger. Mit guter Höhe fliege ich zum Daniel, mit Gegenwind und kräftigem Sinken, daher nehme ich 1,5 m/s Steigen schon vor dem Gipfel, der Bart kommt aus dem leeseitigen Osthang. Als ich kreise, fliegt Markus unter mir durch und reißt an der Daniel-Südseite einen Hammer auf, währenddessen ich mit noch kräftigerem Sinken zum Grubigstein weiterfliege.

Dort bin ich zu tief, um über den Grat zu kommen, es bläst mir der Wind vom Fernpaß ins Gesicht, Gottseidank trägt

es auch im Lee, aber bockig und schwach. Markus funkt laut-hals: »Ich fliege weiter die Lechtaler entlang.« Nach einigem Rumzentrieren habe die Nase von den leeseitigen Osthängen voll und fliege weiter zum Wanneck, wo zwar keine Wolke steht, aber dafür am Simmering, dem östlichsten Ausläufer des Tschirgant-Massivs. Am Wanneck gelingt es mir nur mühsam, aus 200 m unter Gipfel wieder hochzukommen, aber das reicht auch bei Gegenwind zur Talquerung und zur immer noch schönen Wolke.

Dort erwische ich sofort 4 m/s und es geht zur Basis. Über dem ganzen Kamm quellen nun ansehnliche Cumuli, unter denen ich im Geradeausflug entlangbrettere. Markus ist auch schon von Norden her im Anflug. Am Tschirgantgipfel drehe ich bis in die Kuppel der Basis auf und heize raus zur Wende, um 14.25 Uhr mache ich das Foto, in der Schnittgeschwindigkeit (2 Stunden 45 Minuten für die ersten 47 km) spielt



wohl der Gegenwind eine Rolle. Jetzt muß ich auf die Tube drücken! Markus wendet etwa 15-20 Minuten später, über den Lechtalern waren zwar die schönsten Wolken, ich flog aber den direkteren Weg.

Über dem Simmering geht's wieder prächtig, ich segle rüber zu den Miemingern, wo in der gedachten Verlängerung des Tschirgant-Rückens ein Quergrat ins Inntal läuft. Dort baut sich gerade eine gute Haufenwolke auf und jetzt steige ich mit 3,5 m/s auf den Gipfelpunkt meines Fluges. Beim Weiterfliegen über den Miemingern sehe ich Sepp Haberl und Alv Kintscher, sie ha-

ben den Fernsteinsee als erste Wende genommen und es sich vorher nicht nehmen lassen, über die Zugspitze zu fliegen, das Panorama zu genießen sowie die Touristen mit ihrem Anblick zu erfreuen.

An der Hohen Munde brennt der Thermikofen nicht sehr heiß und mit etwa 1 m/s klettern wir über der steil ins Inntal abfallenden Südwand, während Markus gerade in der Mitte der Kette fliegt. Zur Reither Spitze hin ist kein Steigen, wir kommen aber in Gipfelhöhe an. Auch die Pipi-Pause habe ich bei der Talquerung erledigen können. Für Alv und Sepp ist hier die

zweite Wende, ich aber habe erst die Hälfte geschafft.

Die Reither Spitze geht gut, es fängt an, mich zu frieren, ich bin zu wenig warm angezogen. Je weiter ich Richtung Osten weiterfliege, desto schlechter wird das Steigen. Der Wind steht nicht so gut auf den Hängen, die Quellungen breiten sich aus, Schatten werden immer umfangreicher. So ist wenigstens gut dafür gesorgt, daß es mir wieder wärmer wird. Kurz nach der Seegrube bin ich 250 m unter Grat, mit 1,5 - 2 m/s komme ich wieder hoch. Ich nehme jetzt alles mit, der einzige Vorteil ist, daß der Rückenwind gut anschiebt.



lich der B2 bei Kaltenbrunn (ein paar km östlich von Partenkirchen), hier scheint die Sonne noch in das Tal, ringsum sind Schatten. In 1120 m NN kann ich einen bockigen Nullschieber halten, hier konvergieren wohl die Talwindssysteme von Garmisch und Mittenwald. Die Sonne bleibt, nach ca. 15 Minuten habe ich 60 m gemacht und das Steigen wird besser. Ich lasse mich an den kleinen Nordhang beim Wamberger Kircherl hin versetzen und für meine Verhältnisse gigantische 1,5 m/s Spitzen bis zu 2,5 m/s bringen mich nach ein paar Mal Herausfallen auf 2230 m ich befinde mich etwa 5 - 6 km südlich des Wank-Gipfels.

Nun scheint auch am Wank die Sonne und eine kleine Wolke bildet sich, als ich dort hin gegelitten bin, trägt sie aber leider nicht mehr, denn die Wolkenschatten haben mich eingeholt. Über dem Nordgipfel bleibt mir nichts anderes, als weiterzusegeln. Über dem Loisachtal hat es 2 m/s Sinken, in 1450 m NN kann ich am Nordhang bei Ettal einen Nullschieber halten. Als dieser sich weiter abschwächt, muß ich erneut einfach weiterfliegen.

Anfangs trägt es gut, just in dem Moment, als ich durch die Talenge segle, setzt starkes Sinken ein. Ich kann die Talstation nicht gleich orten, wie ich sie sehe, wird mir klar, daß aus dem Zielfoto nichts mehr wird. Ich habe eine schöne Landwiese westlich des Kasernengeländes, schätze die Entfernung zur Talstation jedoch auf mehr als 500 m. Im letzten Augenblick sehe ich eine kleine Hangwiese hinter dem nördlichsten Kasernenbau. Als ich dort lande, ist es 18.40 Uhr und ich weiß noch nicht sicher, ob ich im 500 m-Radius um den Startpunkt bin.

Ich frage einen blumengießenden Hausbesitzer, wie weit es noch zur Talstation ist, er antwortet: »Höchstens 150 m«. Alv und Tommi fahren Pizza holen, während ich abbaue. Nach 6 Stunden 40 Minuten Flugzeit (Schnittgeschwindigkeit 25,5 km/h) schmeckt mir die Mafiatorte ganz gut. Wir fahren die Strecke noch einmal ab nach Gnadental. 1990 wäre der Flug noch Weltrekord gewesen!

Sepp Singhammer

Markus fliegt ca. 10 km hinter mir. Die Wende St. Georgenberg ist großflächig abgeschattet. Ich umrunde sie um 16.10 Uhr (Schnitt auf dem 70 km langen 2. Schenkel o.k.), Markus fliegt an der Lamsenspitze und muß ins Inntal rausfliegen, weil er nichts mehr findet und wendet 20 Minuten später auf guter Höhe. Durch Schatten fliege ich weiter, an der letzten Rippe vor Gadenwald mache ich 200 m in 1 m/s. Das reicht, um über der Hinterhornalm anzukommen. Dort scheint schon wieder die Sonne und ich mache 50 m gut, an der letzten Kehre der Straße nochmal 100 m, am westseitigen Felshang 3 km weiter nochmal 100 m. Weil der Inntalwind an diesem Tag bis auf etwa 1700 m hinauf weht, klappt's mit dem tiefen Weiterfliegen immer ganz gut. Markus funkt, daß er schon zu tief ist und in Gnadental landen muß.

Ich quere zum nächsten Vorbuckel und kreise mit einem Segelflieger, doch der ersehnte Bart ist unauffindbar. So fliege ich weiter zu der Stelle, an der das Hafelekar-Massiv beginnt, dort ist eine kleine südwestseitige Rinne. Endlich kann ich 1 m/s finden, der Bart wird immer besser, mit 2,5 m/s Steigen kreise ich bis auf 3200 m auf, es ist bereits 17.25 Uhr. Ich denke, wenn ich jetzt über die Reither Spitze noch den Umweg mache, wird's zu spät. So fliege ich am Lafatscher vorbei der inneren Kette entlang. An der sog. »Amtssäge« ist eine kleine Notlandwiese erkennbar, und am Westhang des Gleiersch ist Sonne und eine Wolke drüber! Nach Westen zu ist die Wetteroptik schon sehr überentwickelt und schwarz, anscheinend

kurz bevor es kracht und scheppert. Im Lee der südlichen Karwendel-Kette »stürze« ich ab und atme tief auf, als ich den Bart am Westhang gleich zentrieren kann. Mit 2,5 m/s kann ich dort wieder ordentlich steigen. Es ist das erste Mal, daß ich an dieser inneren Karwendelkette fliege, ich kann die höchsten Karwendelgipfel wie z.B. Birkkarspitze aus nächster Nähe betrachten.

Im Gleitflug reicht die Höhe gerade eben, um über den südlichen Ausläufer der Westl. Karwendelspitze zu kommen. Der ganze Berg ist im Schatten, es herrscht sogar erhöhtes Sinken. Für einen Moment weiß ich nicht mehr, wo ich als nächstes hinfliegen soll und entscheide mich, zum knapp 1400 m hohen Kranzberg westlich von Mittenwald zu gleiten. Als ich dort bin, ist auch da nur Sinken, teilweise mit 3 m/s. An Schloß Elmau vorbei komme ich gerade noch über den Wald- und Wiesenbuckel süd-

Landemeldung

Datum: 11.04.94 Uhrzeit: 18:40
 Pilot: SEPP SINGHAMMER
 Fluggerät: WINGLITE
 Landeplatz: 20. SÜDWESTLICHE HANGWIESE
 Landezeit: 18:40 Startzeit: 18:00
 Durchgeführte Flugaufgabe: ATN
1. 100m KANARISCHER WIESE
2. 100m KANARISCHER WIESE

Unterschrift Pilot: Sepp Singhammer

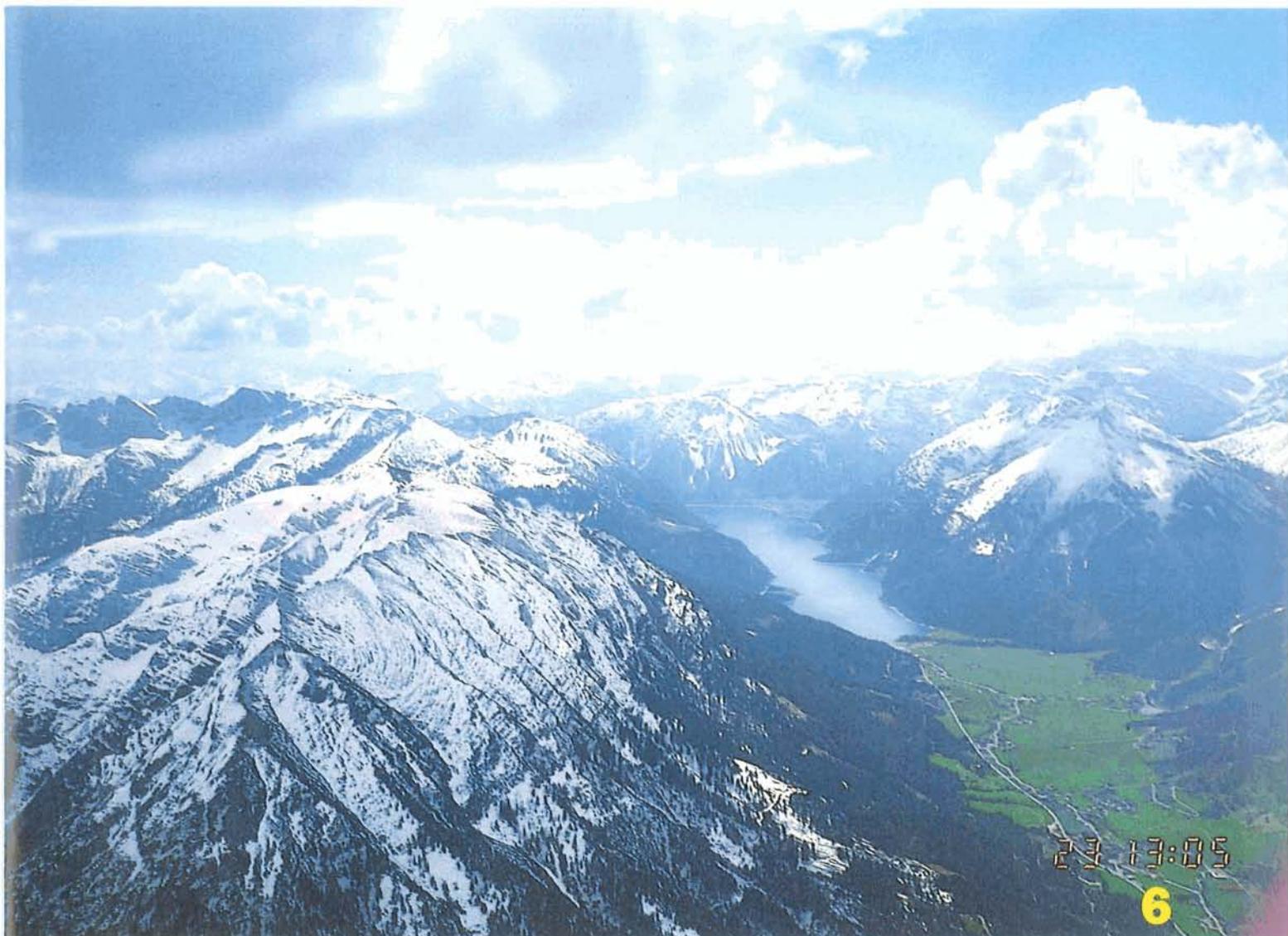
Erster Landezeuge Name: <u>Sepp Singhammer</u> Adresse: <u>100m KANARISCHER WIESE</u> Telefon: <u>123</u>	Zweiter Landezeuge Name: <u>Alv</u> Adresse: <u>100m KANARISCHER WIESE</u> Telefon: <u>123</u>
--	---

Ich bestätige hiermit
 - die oben genannte Landung
 - die vollständig ausgefüllte Landemeldung

Unterschrift: Sepp Singhammer

Ich bestätige hiermit
 - die oben genannte Landung
 - die vollständig ausgefüllte Landemeldung

Unterschrift: Alv



Wallberg-Inntal-Dreieck 88,5 km

Ist der Frühling plötzlich angebrochen? Ich kann mir gar nicht erklären, wo dieses kribbelige Gefühl herkommt. Es ist, als wäre ich aus einem unendlichen Winterschlaf erwacht, heute schon ganz früh am Morgen des 23. April, eigentlich ein wenig spät für einen Frühlingsanfang. Habe ich etwa den Saisonbeginn 1994 verschlafen? - Nein, die Erinnerung gibt nichts als graue Tage her, ein Monat grauer als der andere seit letzten Herbst. Der Wetterbericht hat nicht mehr versprochen, als schon einige lügendestrafte Male: »leichte präfrontale Südwestströmung, mäßige bis gute Thermikansätze, ...«. Der heißest umkämpfte aller Streckenflugpokale, der »Wallberg Cross Country« gebietet, daß ich mal wieder zum Hausberg am Tegernsee, dem unthermischsten Berg Oberbayerns aufbreche. Es ist Wochenende auf der Salzburger Auto-

bahn und zwischen Hobby-Autofahrern eingebremst, die den Staus nach Süden entgegenfiebern, schwindet meine Ruhe zusehends.

Die ersten zarten Wolkenschleier über der Voralpenkette lassen frühen Start mit hoher Basis erwarten. Die Auf-fahrt in der engen Gondel wird zum Film-einlegen, Gurtzeug-richten und Startmeldeformalitäten genutzt. Die Aufgabe steht fest, ich bin so gut gelaunt, heute leiste ich mir ein wenig Größenwahn. So werde ich auch nur milde belächelt, als ich am Startplatz eintreffe, wo man sich bereits gegenseitig belauert. Ich habe die größte geschlossene Aufgabe herausgezogen, die ich in meinem Planungsfundus fand: Ein FAI-Dreieck mit den Wendepunkten im Inntal, dem ersten nördlich von Jenbach in Eben, dem zweiten nordwestlich von Kufstein auf dem Pendling, 88,5 km weit ist der Weg von der Wallberg-Talstation, drumherum und wieder heim. Eine Strecke, die ihre Zeit

braucht. Ich veranschlage mal sechs Stunden und beschließe sofort als Erster zu starten.

Es ist kurz vor zwölf und die Thermik bringt mich in ruhigen Kreisen bis an die kühle Basis. Hinaus zum Startfoto und ab geht's ins alpine Hinterland. Hier liegt die Basis bereits 500 m höher, der optimale Absprung vom Grubereck zu den Blaubergen. Dort kann ich nach einigem Suchen den verlässlichen Bart aus der Natternwand erwischen. Man weiß nie, aus welcher Seite die Thermik kommt, so unscheinbar ist dieser kleine Felskamm. Die Süd-West-Strömung wird merklich stärker, aber der Unnütz erwartet mich mit satten 6-7 m/s Steigen bis zur Wolke. Ich muß mich sehr beherrschen, nicht den ganzen Dokumentations-Film zu verknipsen, so wunderschön ist der Ausblick in der klaren Frühlingsluft. Der Weg zum Achensee kostet mich gewaltige Höhe und nur mit Hilfe eines Lee-Bartes komme ich ums Eck des Rofans. Das Ebner-



joch läßt mich auf dem Vorüberflug im Stich, so mache ich mein erstes Wendefoto ohne Aufzudrehen. Der Weg gegen den Wind bis in den Sektor wird immer länger und ich merke, wie ich in die stickige Talluft hineinsinke. Das ist das Verrückte am Gleitschirm-Streckenfliegen - eben noch klebst Du unter der Wolke, himmelhoch, mit jedem Atemzug die kalte, erfrischende Luft genießend; von hier oben ist doch alles ein Katzensprung, Entfernungen werden nur in Horizonten gemessen! Aber von der Katze bleibt nur der Jammer, wenn es vorwärts gehen soll. Ein Stein springt kaum schlechter, läßt man ihn fallen. Gegenwind und starkes Sinken bringen die Gemütsverfassung auf den Gegenpol: War ich jemals so tief unten und hab' mich wieder hinaufretten können? So ähnlich geht es mir jetzt, als ich mich zurück zum Ebnerjoch schieben lasse und nicht gleich das er-

wartete Steigen einsetzt. Geduld und Zuversicht sind die Eckpfeiler eines erfolgreichen Streckenflugs. Und so arbeite ich mich mühsam wieder Meter für Meter den Hang hinauf. Über dem Gipfel angelangt, muß ich einige Zeit warten und etwas zurückfliegen, um endlich wieder an die Wolke zu gelangen.

Mich würde sehr interessieren, wie stark der Wind unten im Inntal bläst. Die Thermikentwicklung in Richtung meiner zweiten Wende könnte nämlich nachhaltig gestört sein, wenn der Talwind sehr stark wird. Ich finde aber aus dieser Höhe keine Windanzeiger und beschließe, mich an dem schönen Rückenwind auf diesem Schenkel zu erfreuen und jedes noch so geringe Steigen mitzunehmen. So geht es recht zügig dahin und ich kann regelmäßig wieder Aufwind finden, sodaß ich immer über Grad bleibe. Kurz vor dem Pend-

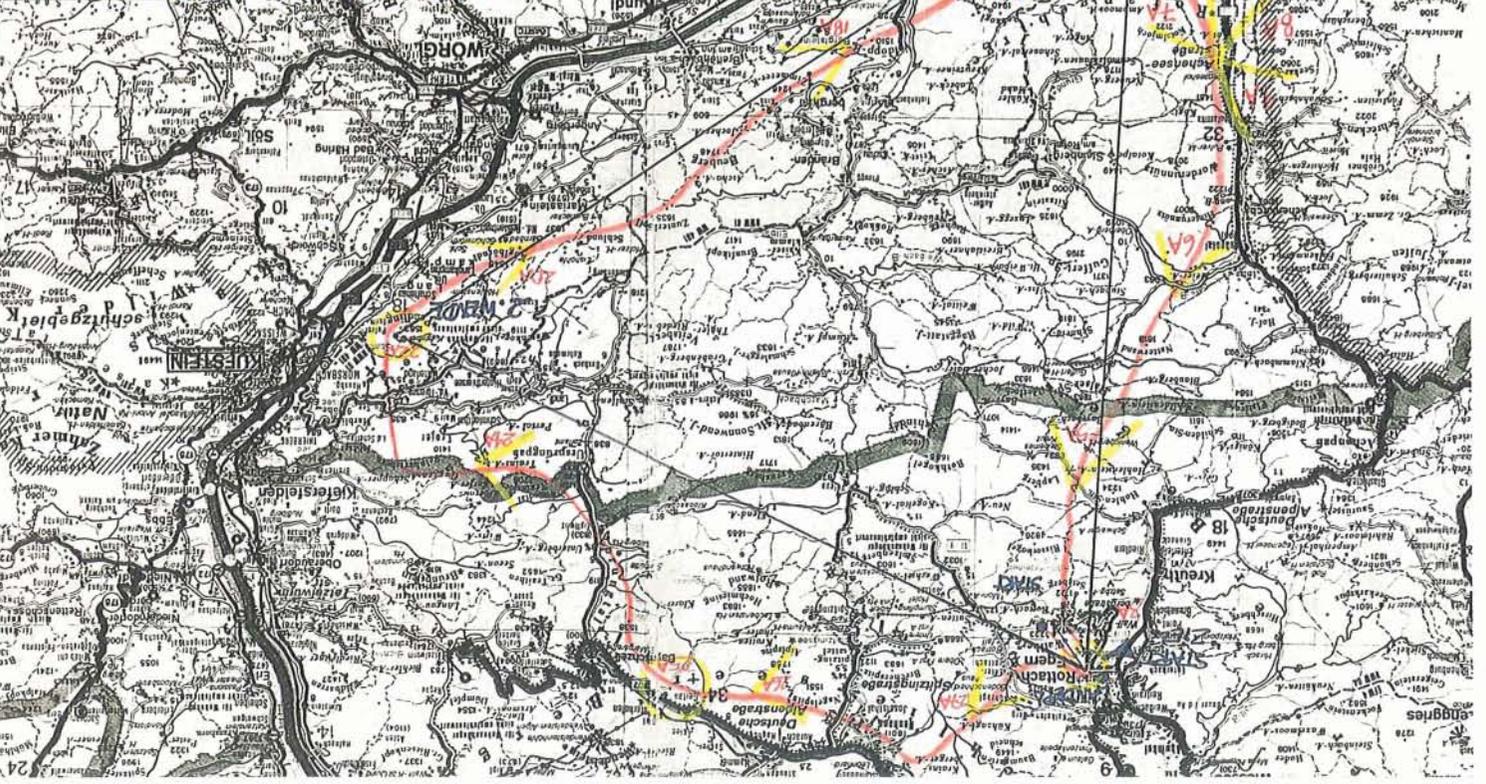
ling, meiner zweiten Wende, mache ich noch einmal maximale Höhe bis zur Wolke. Ein Unterfangen, das hier draußen in der stabileren Luft des Inntals einige Geduld und das Zurückfliegen gegen die Kursrichtung bedeuten. Die Taktik geht auf, der Pendling liegt faul in der Nachmittagssonne und schickt mir kein Lüftchen hinauf. Nach dem Wendefoto im Vorbeiflug biege ich scharf nach Norden ab, überfliege den Thiersee und erreiche den Hang östlich des Trainsjoch im Schatten.

Die Wolken haben sich hier hinten immer mehr ausgebreitet, nur ein ganz kleiner Sonnenfleck läßt mich hoffen. In schwächstem Steigen komme ich langsam wieder auf Gipfelhöhe. Ich erwische mich dabei, wie ich die Luft anhalte. Jetzt nur ja nicht diesen Bart verlieren! Der Versatz Richtung Nordwesten kommt mir sehr entgegen, aber hier oben ist die Thermik verschwun-



Christoph Kirsch

Jetzt darf ich nicht hudeh'n, so kurz vor der Vollendung eines Traums. Ein letzter Schluck aus der Trinkflasche und schon taucht der Wallberg zögernd wieder auf. Sehr hoch geht es hier nicht mehr, aber der Ostwind schiebt mich durch den Einschnitt zwischen Baumgarten- und Bodenschneid zurück ins Tegernseer Tal. Ein letztes Mal muß ich bängen, doch der Wallberg belohnt mich tief aus seiner Ostflanke heraus mit der ersten richtigen Thermik seit 20 km. Mit Luxushöhe steige ich aus dem Bart aus und segele überflüchlich durch den Zielsektor dem Landeplatz entgegen, wo ich von einer Menge Clubkameraden herzlich empfangen werde. Was gibt es schöneres, als an einem solchen Tag fünf Stunden die Welt aus einer anderen, der wohl aufregendsten Perspektive erleben zu dürfen und abends wieder daheim einzulanden. So sollte jeder Frühling anfangen, ganz egal wann!



Die Wolke über mir kann das gesperrte Wasser nicht mehr halten und mit dem Regen fällt die Varianzgeleitung ins Bodenlose. Die Rettung ist der Talwind, mit dessen Hilfe ich mich am nördlichsten Ausläufer der Brecherspitze knapp über Neuhaus festbeißen kann.

den. Im Zick-Zack-Kurs unter den optisch besten Wolkenzonen gleite ich dahin. Der erwartete nachmittägliche Ostwind schiebt mich über den Seeberg heimwärts. In Geitau üben die Segelflieger Platzunden, alles liegt nun im Schatten. Nördlich der Alpspitz mache ich nochmal 100 m Höhe, mehr gibt das Fleckchen Sonne nicht her. Mit 1500 m geht es weiter Richtung Ziel. Ich kann den Wallberg schon erahnen, doch gerade jetzt schwindet mir die Zuversicht:

Landmeldung

DEUTSCHER VERBAND

Datum: 23-7-94 Uhrzeit: 17:30

Pilot: CHRISTOPH KIRSCH

Fluggerät: RANTON W

Landplatz: WALLBERG, OSTFL. LANDEPLATZ

Landzeit: ca. 17:15 Startzeit: ca. 11:45

Durchgeführte Flugaufgabe: FV-TRAVEL

STADTPUNKT: WALLBERG-TALSTADT, A.M.F.

BEZUG: FISCHL HOF, 2. W.F. KUTENBERG HAUS

ÖFFENTL. TRAFIK: ZIELEKTREON-STRASSE

↳ HINZUFÜGTE SCHLÜSSEL: SPITZENKREUZ, RECHENSTRASSE

Unterschrift Pilot: C. Kirsch

Erster Landezeuge: NAME: RICHARD KAMMEL

Zweiter Landezeuge: NAME: RICHARD KAMMEL

Adresse: SCHNEIDERSTRASSE 1/18

Postleitzahl: 83700

Telefon: 089/1480730

Ich bestätige hiermit: die oben genannte Landung, die vollständig ausgeführt, die Landmeldung, Unterschrift: [Signature]





Möglichst hoch und das noch sicher

**Gedanken zur Optimierung des Windschlepps
von Ingo Westerboer**





SEILTANZ



Der Windschlepp hat uns Drachenfliegern neben dem Hangstart das Starten in der Ebene eröffnet. Die Vorteile der neuen Starttechnik liegen auf der Hand:

- ▶ Ausklinkhöhen bis 600 m, abhängig von der Schleppstreckenlänge und der Windsituation

- ▶ Gezieltes Anfliegen der Thermik

- ▶ schnelle Wiederstart-Möglichkeit

Gerade der letzte Punkt ist bei Training und Ausbildung von unschätzbarem Vorteil. So etwas gibt es bekanntlich nicht zum Nulltarif. Zum einen erfordert der Windstart bisher ungewohnte Teamarbeit und erheblichen Wartungsaufwand, wenn alles reibungslos verlaufen soll. Zum anderen wird der Pilot beim Windschlepp mit einer Reihe neuer Gefahrenquellen konfron-

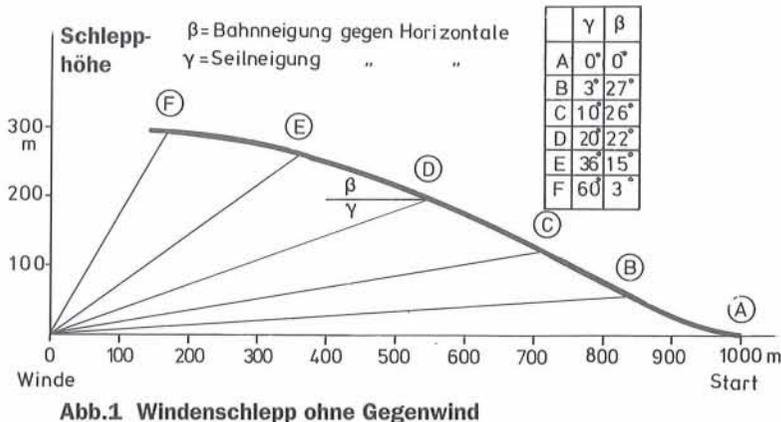


Abb.1 Windenschlepp ohne Gegenwind

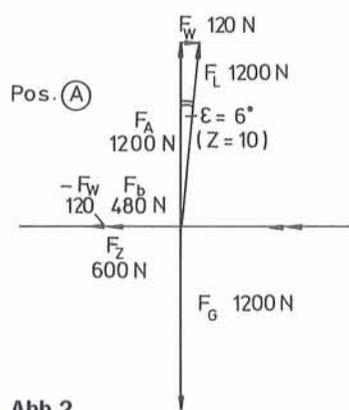


Abb.2 Kräfte an Position A

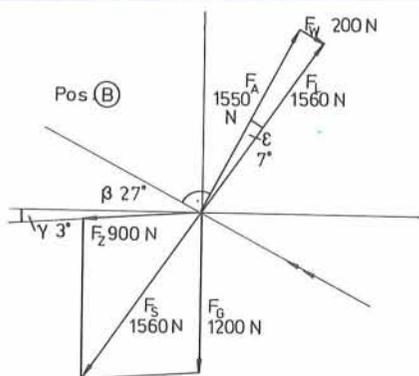


Abb.3 Kräfte an Position B

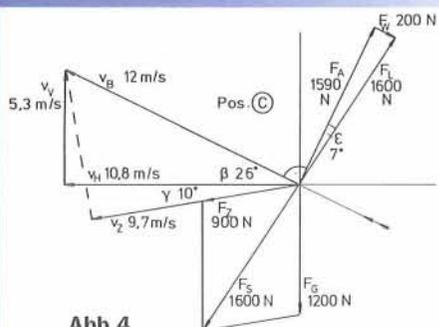


Abb.4 Kräfte und Geschwindigkeiten an Position C

tiert, die ihm beim Hangstart erspart blieben. Die Vorgänge im Schlepp sollen mit Hilfe von etwas Physik untersucht werden und den Piloten in die Lage versetzen, zwei Kardinalfragen zu beantworten:

- ▶ Wie komme ich sicher hoch?
- ▶ Wie komme ich sicher am höchsten?

Abb. 1 zeigt die Seitenansicht eines typischen Schleppverlaufs bei Windstille mit 1000 m Schleppstrecke und einer Ausklinkhöhe von 300 m. In der Tabelle sind die an den Positionen A bis F auftretenden Seilwinkel γ und Flugbahnwinkel β - beide Winkel gemessen gegen die Horizontale - zusammengefaßt. Der Seildurchhang wurde vernachlässigt.

Wenn der Windenführer ein Könnler ist, dann schleppt er beim Start bis zur Sicherheitshöhe mit einer reduzierten Zugkraft von 600 N, geht dann auf die vollen zulässigen 900 N und in der Endphase nahe Position F wieder auf 600 N zurück. Anhand von Abb. 2 untersuchen wir die Kräfte beim Abheben (alle verwendeten Formelzeichen sind im Kasten zusammengestellt). In dieser Phase des Starts ist das Abfluggewicht von $F_G = 1200$ N durch den Auftrieb $F_A = 1200$ N kompensiert, der Widerstand $F_W = 120$ N durch den Seilzug $F_Z = 600$ N sogar kräftig überkompensiert. So bleibt noch ein satter Rest von 480 N, den wir durch Wahl eines trickreich flachen Anstellwinkels zur Fahrterhöhung nützen, ohne wegzusteigen. Die Beschleunigung beträgt dann

$$a = F_b/m = 480 \text{ N}/120 \text{ kg} = 4 \text{ m/s}^2$$

Die Fahrt nimmt demnach jede Sekunde um 4 m/s zu. Erfolgt das Abheben bei 30 km/h, dann sind eine Sekunde

später sichere 44 km/h erreicht. Jetzt kann die Nase leicht angehoben werden, um bei konstanter Fahrt den Steigflug einzuleiten.

Die Situation an Position B zeigt Abb. 3. Hier wird die größte Flugbahnsteigung ($\beta = 27$ Grad) erreicht, sobald der Seilzug nach dem Umlinken auf 900 N erhöht worden ist. Aus den beiden einzigen Kräften, die von außen am Fluggerät angreifen, nämlich Seilzug F_Z und Gewicht F_G bilden wir per Parallelogrammregel die Lastsumme F_S . Demnach muß unser Flügel eine totale Luftkraft F_L erzeugen, die dieser Lastsumme die Waage hält, also gleich groß ist und in Gegenrichtung zu F_S zeigt. Jetzt wird's spannend! Wir zerlegen die Luftkraft F_L in ihre Komponenten Auftrieb F_A und Widerstand F_W . Die Richtung von F_A ist stets - siehe z.B. Abb. 3 - die um den Gleitwinkel ϵ gedrehte Richtung von F_L . Aus der Richtung von F_A folgt, um 90 Grad gegen F_A verdreht, die Flugbahnberichtigung (Doppelpfeil).

Unser Flügel hat in Position B die Last $F_S = 1560$ N zu tragen, das sind 30 % mehr als beim Gleitflug. Im weiteren Schleppverlauf steigt die Belastung an infolge der größeren Seilwinkel γ . An Position E sind 160 % der Gleitflug-Last F_G erreicht!

Diese Belastungen scheinen noch harmlos, doch sie gelten nur bei exaktem Einhalten des Seilzuges von 900 N. Bei Überschreitung dieses Sollwertes kann die Belastung schnell so groß werden, daß ein ausreichender Abstand unserer sicheren Lastgrenze von $4 \times F_G$ nicht mehr garantiert ist. Hier wird deutlich, wie schnell ein Ruck beim zu harten und von der Winde schlecht gedämpften Umlinken zum Problem werden kann, ebenso wie das Durchfliegen harter Böen beim Schlepp in ruppiger Thermik.

Anders als im freien, ungefesselten Flug spürt der Pilot im Windenschlepp die auftretenden Kräfte nicht, solange sie stationär sind. Während der Segelflieger an den durchbogenen Tragflächen die Lasten im Schlepp sehr wohl ablesen kann, sagt uns weder unser Magen noch ein Blick auf Flügel oder Unterverspannung etwas über die Höhe der Belastung. Auch die Sollbruchstelle ist kein vollkommener Schutz: sie reißt

zwar bei 1500 N, aber sie sitzt im Schleppseil und kann uns daher nicht vor den besprochenen Lasten F_S schützen, sondern eher vor der Katastrophe des Ausfalls der Zugkraft-Regelung an der Winde. Die 900 N-Grenze für den Seilzug und dessen tägliche Kontrolle bei Vollgas mittels Federwaage sind reiner Selbstschutz.

Für den geschleppten Piloten und den Windenführer bedeutet das, sich der vorliegenden, nicht spürbaren Lasten dauernd bewußt zu sein. Ruckartige Flugmanöver des Piloten - besonders in der zweiten Hälfte des Schleppts - können ebenso zum Bruch führen, wie schnelle Seilzugwechsel an der Winde.

Entscheidend für das Erreichen der maximal möglichen Schlepphöhe ist das Einhalten der optimalen Schleppgeschwindigkeit. Sie liegt nahe der Geschwindigkeit des besten Gleitwinkels. Das läßt sich in Abb. 3 ablesen: jede Vergrößerung von ϵ würde den Auftrieb F_A nach links drehen und mit F_A auch die um 90 Grad gegen F_A gedrehte Flugbahn (Doppelpfeil). Sie würde flacher verlaufen, also weniger Höhe bringen.

Doch das Einhalten der Geschwindigkeit des besten Gleitens hat einen Haken: bei erhöhter Flächenbelastung werden bekanntlich alle Punkte unserer Polaren - also auch die markanten Geschwindigkeiten des Abreißens, des besten Sinkens und des besten Gleitens - zu höheren Werten verschoben. Sie steigen bei starren Profilen exakt um den Faktor F_S/F_G . Das bedeutet für einen Hochleister, der im Normalfall bei

z.B. 35 km/h stalt, daß er im Schlepp an Position C schon mit 40 km/h und an Position E schon mit 44 km/h völlig überzogen »fliegt«. Dieser kritische Flugzustand macht sich dem Piloten - wie schon die Überlastungen im Schlepp - nicht durch die gewohnten Alarmsignale bemerkbar: der Steuerbügel ist nicht weit vorne, der Vogel wird nicht »weich«, das Fahrtgeräusch ist nicht weg! Wer das nicht beachtet und, auf sein fliegerisches Gefühl bauend auf den Fahrtmesser verzichtet, hat seinen nächsten Lock-out schon vorprogrammiert.

Die optimale Schlepphöhe erreicht nicht der Spinner, der im Schlepp drückt, was das Zeug hält, sondern jener Pilot, der gerade im zweiten Teil des Schleppts, wo die erhöhten Lasten verstärkt auftreten, seine Fahrt dosiert erhöht: liegt die Geschwindigkeit des besten Gleitens bei 40 km/h, dann sollte er an Position E 25 % schneller, also mit 50 km/h ankommen!

Versuchen wir eine Zusammenfassung:

► Beim Start geht's rasant zur Sache. Wir werden auch bei reduziertem Seilzug mit satten 4 m/s beschleunigt. Das sind 40 % der Beschleunigung des freien Falls und erfordert sehr dosiertes Steigern des Anstellwinkels, um die sanft steigende Bahn des Sicherheitsstarts auszufliegen.

► Die Belastung unseres Drachens steigt mit der Schlepphöhe und erreicht das 1,6-fache Abfluggewicht. Der Pilot kann die Höhe der Belastung im Schlepp weder sehen, noch spüren. Umso wichtiger ist eine zuverlässig arbeitende Zugkraftregelung an der Winde.

► Die von der Winde zu liefernde Seilzug-Leistung liegt bei 9 kw = 12 PS.

► Und zum Schluß das Wichtigste: Das Einhalten der Geschwindigkeit des besten Gleitens führt auf die maximal erreichbare Schlepphöhe. Diese Sollfahrt des besten Gleitens steigt infolge der Belastung im Schleppverlauf um 25 % an. Ein Fahrtmesser ist unerläßlich.

Ingo Westerboer ist Physiker, fliegt seit 1954 Segelflugzeuge und seit 1980 mit dem Drachen, außerdem ist er Segel- und Drachenfluglehrer.

- Z Gleitzahl
- ϵ Gleitwinkel
- γ Seilwinkel, -neigung
- β Flugbahnwinkel
- v_B Bahngeschwindigkeit
- a Beschleunigung
- m Masse
- F_A Auftriebskraft
- F_W Widerstandskraft
- F_L Totale Luftkraft
- F_Z Seilzugkraft
- F_G Gewichtskraft
- F_S Lastsumme $F_G + F_Z$
- F_b Beschleunigungskraft

Wenn Ihnen Ihre Mäuse lieb sind . . .



jetzt im neuen

Sunglide

Flugsport-Katalog bestellen

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**

Windenschleppstart

von Horst Barthelmes in Abstimmung
mit dem DHV-Lehrteam

Startvorbereitungen

Der Pilot trifft die üblichen Startvorbereitungen wie auch beim Hangstart. Zu überprüfen ist außerdem:

- ▶ Montage der Schleppklinke:
Sie ist gegen Verrutschen zu sichern. Deshalb bei Gleitsegeln die Schleppklinke nicht direkt in die Karabinerhaken, sondern in die Einhängeschlaufen einhängen.
Spreizrohrklinken nicht direkt am Gurtzeug mit Metallschraubgliedern befestigen. Es entsteht in der Bohrung des Spreizrohrs unnötiger Verschleiß, wenn Metall auf Metall reibt. Falls ein Rückenseil vorgeschrieben ist, muß es, wie auch die Klinke, gemäß Herstelleranweisung montiert werden.
- ▶ das Vorseil:
Seilfallschirm ok und nicht verdreht?
Sollbruchstelle ok und richtig eingebaut?
Pilotenschutz (Tennisball) angebracht?
Abstand- bzw. Gabelseile ok?
Seile nicht verschlissen?
- ▶ Verbindung Pilot/Fluggerät:
Grundsätzlich erst nach Überprüfung des Vorseils sich in das Fluggerät einhängen.
- ▶ Funktionsfähigkeit der Klinke (Klinkprobe).
- ▶ ggf. Sprechverbindung zum Windenführer.

Zusätzlich kontrolliert der Gleitsegelpilot:

- ▶ Gurtverschlüsse und die Sicherung der Einhängekarabiner.
- ▶ Einstellung der Rückenlehne auf Sitzposition.

Zusätzlich kontrolliert der Hängegleiterpilot:

- ▶ Montage der Steuerbügelräder am Hängegleiter.
- ▶ Bei Geräten mit Schnellaufbaugelenk zusätzliche Sicherung gegen Verrutschen des Steuerbügels nach vorne.
- ▶ Liegeprobe immer zuerst durchführen, dann erst das Schleppseil einhängen.
- ▶ Bei Einstellung der Schleppklinke ausreichender Abstand der geöffneten Klinke zur Basis.

Unmittelbar vor dem Start überprüft der Pilot:

- ▶ Schleppseilauslegung im Startbereich.
- ▶ Hindernisfreiheit der Schleppstrecke.
- ▶ Wind, Richtung und Stärke.
- ▶ Hindernisfreiheit des Luftraums.

Das Schleppseil darf erst eingeklinkt werden, wenn das Fluggerät startklar, der Pilot startbereit und die Schleppstrecke frei sind.

Starthaltung

Nachdem das Vorseil nach der Klinkprobe wieder eingehängt wurde, steht der startbereite Pilot in Startposition.

Der GS-Pilot steht vor seinem einwandfrei ausgelegten Gleitsegel. Das Gleitsegel wurde gegen den Wind ausgelegt.

Der Hängegleiter steht auf den Steuerbügelrädern mit neutralem Anstellwinkel. Der Pilot hält das Fluggerät fest, damit es beim »Seil anziehen« nicht wegrollen kann. Er kann aber auch den Hängegleiter in der üblichen Startposition halten, muß aber beim Seilanziehen damit rechnen, daß durch das Straffen des Schleppseils das Halten des Fluggeräts schwieriger wird und anschließend Anstellwinkel- und Haltungskorrekturen nötig werden.

Pilotenanmeldung beim Windenführer

Bevor der Pilot die Startkommandos an den Startleiter gibt, meldet er dem Startleiter seinen Namen, sein Pilotengewicht zur Ermittlung der Zugkraft, sein Fluggerätemuster und ggf. sonstige Informationen (z.B. Betriebsschleppseil bei Doppeltrommelwinden) zur Weiterleitung über die Sprechverbindung an den Windenführer.

Für die Zugkraftermittlung gilt bei

GS-Piloten:

Pilotengewicht = maximale Zugkraft

HG-Piloten:

Pilotengewicht + 10kg = maximale Zugkraft

Die maximale Zugkraft einer zugelassenen Schleppwinde beträgt 90 kg.

Der Windenführer bestätigt die Pilotenanmeldung entweder wörtlich oder mit »Verstanden«.

Startkommandos

Der startklare Pilot gibt nun das erste Startkommando:

»Pilot und Gerät startklar«.

Der Windenführer meldet bei betriebsbereiter Schleppwinde (Motor läuft und ist betriebswarm):

»Winde startklar«

Erst dann meldet er:

»Pilot eingehängt«.

Der GS-Pilot überprüft seine Gurte, Tragegurte, Steuerleinen und Einhängekarabiner.

Der HG-Pilot vergewissert sich noch einmal durch Sichtkontrolle und Hineinsetzen in sein Gurtzeug, ob er tatsächlich mit seinem Gurtzeug und dem Hängegleiter verbunden ist (dient als Sicherheitskontrolle nach der obligatorischen Liegeprobe).

Der Startleiter vergewissert sich, daß der Pilot wirklich eingehängt ist und gibt das Kommando an den Windenführer weiter.

Der Windenführer wiederholt das Kommando:

»Pilot eingehängt«

Nun gibt der Pilot das Kommando:

»Seil anziehen«.

Der Windenführer zieht das Schleppseil mit ca. 15 kg bis 30 kg Zugkraft langsam an.

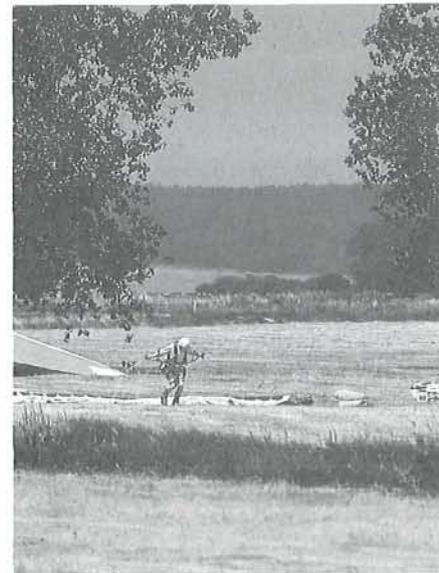
Der Pilot gibt bei ausreichender Seilvorspannung das Pilotenkommando:

»Seil straff«.

Der Startleiter gibt dieses Kommando an den Windenführer weiter. Dieser bestätigt:

»Seil straff«

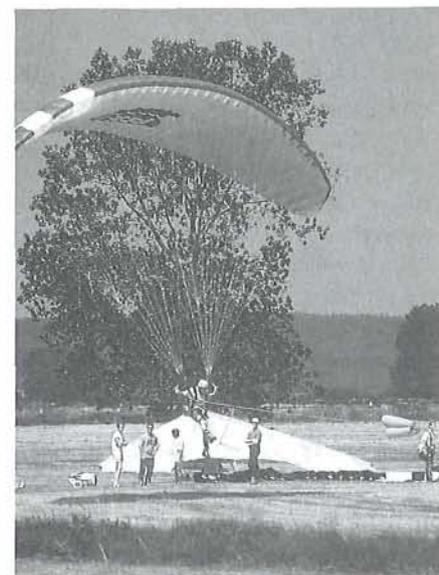
und ist ab jetzt nur noch hörbereit.



Aufziehen



Kontrollblick



Steigflug

Der Schleppvorgang



Während sich das Schleppseil nach dem »Seil anziehen« strafft, stemmt sich der GS-Pilot gegen den aufbauenden Seilzug, um nicht vorzeitig und ungewollt nach vorne gezogen zu werden. So kann er ein Einziehen oder vorzeitiges Aufziehen der Kappe verhindern.

Eine große Seilvorspannung erleichtert nicht den Aufzieh-, Füll- und Startvorgang. Vielmehr erhöht sich die Gefahr des Sackflugs direkt nach dem Abheben, weil der Pilot weit vor das Gleitsegel gezogen wird und die Kappe nicht richtig über ihn kommt!

Wenn das Schleppseil ausreichend straff ist und der GS-Pilot das Pilotenkommando »Seil straff« an den Startleiter gegeben hat, kontrolliert er noch einmal den Wind, die Schleppstrecke und den Luftraum, dann gibt er das nächste Kommando:

»Fertig«

Der Windenführer wird die Zugkraft leicht erhöhen, um dem GS-Piloten den Aufziehvorgang zu erleichtern und das Schleppseil ständig unter leichtem Zug zu halten, damit der Pilot nicht in das Vorseil laufen kann.

Bei Seitenwind wird das Gleitsegel gegen den Wind ausgelegt und aufgezo- gen. Der Startlauf erfolgt dann in die Seilzugrichtung.

Aufziehen

Der GS-Pilot zieht sein Gleitsegel auf (Tragegurte dürfen nicht zu früh losgelassen werden, da sonst die Kappe hinten hängenbleiben kann), korrigiert es wie auch beim Bergstart und macht seinen gewohnten Kontrollblick. Steht die Kappe einwandfrei über dem Piloten und ist alles in Ordnung, gibt er das Kommando:

»Start«

Startlauf

Der Windenführer muß durch gefühlvolles Einsetzen der Zugkraft auch bei stärkerem Gegenwind dem Piloten noch den Startlauf ermöglichen. Dieser ist besonders wichtig bei den moder- nen »Langleinern«, die einen »Kavalier



Der Pilot nimmt nun seinen Hängegleiter auf und hält ihn in Starthaltung. Beson- ders wird er auf den für den Schlepp richtigen Anstellwinkel achten (ca. 20-30 Grad zur Anlaufebene). Dieser Anstellwinkel ist notwendig, da die Zugkraftrege- lung der Schleppwinde auf den Widerstand des Fluggeräts anspricht.

Anstellwinkelfehler

Ist der Anstellwinkel zu klein, wird die stationäre Schleppwinde sehr schnell das Schleppseil aufwickeln, bis die voreingestellte Zugkraft erreicht wird. Dadurch wird dem Hängegleiter in sehr kurzer Zeit zuviel kinetische Energie zugeführt, die er in ebenso kurzer Zeit in Höhe umsetzt. Ein unkontrolliertes steiles Wegsteigen, das vom Piloten nicht oder kaum noch »weggezogen« werden kann, läßt die Gefahr eines Seilrisses oder eines unkontrollierten Flugzustands stark anwachsen.

Ist der Anstellwinkel zu groß, besteht die Gefahr, daß der Hängegleiter im Be- reich der Sackfluggeschwindigkeit zwar abhebt, aber kaum auf seitliche Steue- rungsausschläge reagiert. Die Gefahr eines »Lock Out« direkt nach dem Abheben ist sehr groß.

Seitenwind

Bei Seitenwindstarts dreht der Pilot den Hängegleiter um die Hochachse in Wind- richtung. Während des Startlaufs korrigiert er zur Seilzugrichtung hin und fliegt mit leichtem Vorhaltewinkel in Seilzugrichtung ab.

Startlauf

Paßt der Wind und sind Luftraum und Schleppstrecke frei, gibt er das Kommando: »Start«.

Der Pilot wird in jedem Falle eher passiv dem Seilzug folgen und keinesfalls ak- tiv laufen. Er verhindert so ein Hineinlaufen in das Vorseil, besonders dann, wenn der Windenfahrer sehr langsam den Seilzug erhöht.

Je nach Gegenwind und zugeführter Energie hebt der Pilot nach ca. 3 bis 10 Schritten ab.

Er sollte, wie beim Bergstart, den Griffwechsel während des Anlaufens und ebenso den Startlauf bis zum einwandfreien Abheben durchführen.

Der Windenführer wird den Seilzug kontinuierlich innerhalb von ca. 3 Sekunden steigern, um so dem Piloten den Startlauf mit anschließendem Sicherheitsstart zu ermöglichen.

Bis zur Sicherheitshöhe

Bis zum Erreichen der »kritischen Höhe« von ca. 10 m GND sollte der Pilot laufbe- reit bleiben, aufgerichtet fliegen und noch nicht in sein Gurtzeug einsteigen.

Ein Umgreifen auf die Steuerbügelbasis erfolgt erst bei kursstabiler Steigflug- lage.

Bis zum Erreichen der Sicherheitshöhe sollte der Pilot etwas schneller fliegen als in der zweiten Steigflugphase (Geschwindigkeit des besten Gleitens plus Böen- zuschlag), um Böen und bodennahe Turbulenzen wirksam ausgleichen zu können und um Fahrtreserve bei einem möglichen Seilriß zu haben.

Der Windenführer wird dosiert die Zugkraft nach dem Abheben erhöhen, jedoch bis zum Erreichen der Sicherheitshöhe von 50m GND mit weniger als der einge- stellten maximalen Zugkraft den Schlepp durchführen. Dies ermöglicht den Si- cherheitsstart.

Umklinken

Wenn das obere Gabelseil auf der Steuerbügelbasis aufliegt und der HG-Pilot die 50m Sicherheitshöhe erreicht hat, klinkt er in einer ruhigen Phase des Steigflugs das obere Seil aus (»Umklinken«).

start« nicht mehr verzeihen und schlagartig nach hinten wegkippen oder in den Sackflug gehen.

Der GS-Pilot folgt dem Seilzug und startet mit offenen Bremsen (Herstellangaben sind zu beachten).

Steigflug bis zur Sicherheitshöhe

Er bleibt auch nach dem Abheben laufbereit, um beim Nachlassen der Zugkraft durch Winddefekt, bei plötzlichem Seilriß oder einer Fehlklinkung jederzeit bei einer Bodenberührung auf die Beine zu kommen. Damit beugt er wirkungsvoll Verletzungen vor, die durch zu frühes Hineinsetzen in das Gurtzeug entstehen können.

Er setzt sich erst richtig in seinen Gurt, wenn die Sicherheitshöhe von 50m GND erreicht wurde.

Muß das Sitzbrett per Hand positioniert werden, wird der Pilot beide Steuerleinen in eine Hand nehmen. Mit der anderen Hand schiebt er sein Sitzbrett zurecht, um anschließend wieder mit beiden Händen zu steuern. Beim einhändigen Steuern sollten die Steuerleinen in neutraler Position gehalten werden. Die Schlepphöhe dafür sollte mindestens 100m GND betragen.

Nach dem Abheben wird der Windenführer bis zum Erreichen der Sicherheitshöhe mit weniger als der voreingestellten Zugkraft schleppen, um so die Gefahren eines Seilrisses möglichst gering zu halten.

Zweite Steigflugphase

Erst nach Erreichen der Sicherheitshöhe wird der Windenführer allmählich in der zweiten Steigflugphase den Seilzug auf die voreingestellte maximale Zugkraft erhöhen.

Ausklinken

Das Ausklinken erfolgt ähnlich wie auch beim HG-Windenschlepp. Der Pilot grätscht mehrmals mit den Beinen und gibt so das Zeichen zum Ausklinken. Der Gleitsegelpilot muß warten, bis das Schleppseil ohne Zug ist und sich seine Kappe über ihm in Normalfluglage befindet. Erst dann klinkt er aus und vergewissert sich, ob die

Er wird jetzt nur noch mit dem unteren Gabelseil unterhalb der Basis geschleppt. Dadurch vergrößert sich auch der Anstellwinkel des Hängegleiters und das Steigen wird durch die Erhöhung der Zugkraft größer, denn nach dem Umklinken wird der Windenführer die Zugkraft auf den voreingestellten Wert erhöhen.

Um den sogenannten Umklinkruck zu vermindern bzw. zu vermeiden, ist es sinnvoll, daß der Windenführer kurzzeitig die Zugkraft nachläßt. Dies kann der Pilot durch einmaliges Grätschen der Beine dem Windenführer signalisieren.

Als technische Maßnahme hat sich die automatische Längenregulierung des Gabelseils, der sog. »Frosch« bewährt. Dabei wird beim Umklinken eine Seilklemmvorrichtung aktiviert, die den Umklinkruck nahezu wegämpft. Nachteil des Frosches ist seine Kurzlebigkeit durch Verschleiß und Nässe. Er wird deshalb heute kaum noch benutzt.

Eine weitere Möglichkeit, den Umklinkruck zu vermindern, besteht in der Konstruktion des Gabelseils und dessen optimaler Einstellung.

Gängige Praxis ist allerdings noch immer, den Umklinkvorgang unter Zug durchzuführen. Dies führt aber zu erhöhtem Verschleiß an der Schleppwinde und sollte vermieden werden.



Starthaltung



Startlauf



Steigflug

Foto: Udo Heil

Windenschleppstart

Der Windschleppstart



Schleppklinge das Schleppseil freigegeben hat.

Ausklinken unter Last hat immer ein starkes Pendeln um die Querachse zur Folge und sollte nach Möglichkeit vermieden werden.

Während des gesamten Steigflugs befindet sich das Gleitsegel immer leicht hinter dem Piloten. Dies ist durch die Zugkraft der Winde und mit dem Widerstand des Gleitsegels zu erklären und als normal anzusehen.

Korrekturen

▶ Gleitschirmpiloten achten während des Steigflugs auf leichten Steuerleinenzug. Die Steuerleinen sind leicht gezogen, so daß keine Leine in der Steuerwinde locker ist, die Kappe ist aber nicht angebremst. So fühlt der Pilot schon im Ansatz, wenn der Schirm klappen will und kann sofort und schnell reagieren.

▶ Steuerkorrekturen müssen dosiert, aber nicht ruckartig erfolgen. Zum seitlichen korrigieren immer diagonal steuern, das heißt, die Steuerleine auf der gegenüberliegenden Seite muß offen sein.

▶ Beim seitlichen Ausbrechen nimmt der Windenführer kurzzeitig die Seilzugkraft zurück und ermöglicht so dem Piloten ein Wiedereindreihen zur Zuordnung.

Angebremste Korrekturen im Schlepp können zum Trudeln führen!

Mobile Abrollwinden

Bei mobilen Abrollwinden wird das Schleppseil beim GS-Schlepp nicht S-förmig ausgelegt, sondern geradlinig wie auch beim Schlepp mit stationären Schleppwinden. Das Schleppfahrzeug fährt beim Kommando »Fertig« langsam an und beschleunigt erst, wenn die Kappe einwandfrei über dem Piloten steht.



Zweite Steigflugphase

Ab Erreichen der Sicherheitshöhe bis kurz vor dem Ausklinken wird der Windenführer mit der voreingestellten maximalen Zugkraft weiterschleppen, um so dem Piloten, der mit der Geschwindigkeit des besten Gleitens während dieser Flugphase fliegt, die höchstmögliche Ausklinkhöhe zu ermöglichen.

Erforderliche Richtungskorrekturen erfolgen durch kurze, dosierte Steuerimpulse. Nicht mit den Beinen und dem Körper steuern, sondern mit den Armen. Den Körper nicht aufschaukeln, es besteht sonst die Gefahr des Übersteuerens!

Ausklinken

Das Ausklinken soll erfolgen, wenn der Pilot einen Seilwinkel von ca. 60 Grad erreicht hat. Er merkt dies an den nachlassenden Steigwerten und an der abflachenden Flugbahn. Subjektiv hat er den Eindruck, als sei er fast über der Winde. Durch mehrmaliges Grätschen der Beine gibt er nun dem Windenführer das Zeichen, das er ausklinken möchte.

Der Windenführer wird nun innerhalb von 2 Sekunden die Zugkraft ganz zurücknehmen, damit der Pilot ohne Seilzugkraft das Schleppseilende ausklinken kann.

Der Pilot darf also nicht sofort nach dem Beinzeichen ausklinken, sondern muß diese Entlastungszeit abwarten. Er nutzt sie dazu, seinen Hängegleiter von der Steigfluglage durch Heranziehen des Steuerbügels in die Normalfluglage zu bringen. Erst wenn die Normalfluglage erreicht ist und spürbar der Seilzug nachgelassen hat, klinkt der Pilot aus.

Er vergewissert sich, daß die Schleppklinge das Schleppseil freigegeben hat und dreht dann je nach Platzrunde rechts oder links in den Querabflug.

Im alltäglichen Schleppbetrieb wird der Windenführer bei Erreichen der idealen Ausklinkhöhe selbstständig die Zugkraft wegnehmen und so dem Piloten den Ausklinkzeitpunkt signalisieren. Eine Zeichengebung des Piloten ist dann nicht mehr erforderlich.

Beim Einfliegen in eine Thermik muß das Ausklinken schnell erfolgen, damit der Pilot sie nicht verliert. Er wird in diesem Fall das Schleppseil unter Zugkraft ausklinken.

Notklinkungen erfolgen unter Zugkraft, z.B. bei einem Lock Out, bei gefährlicher Annäherung eines Luftfahrzeugs oder bei unkontrollierbaren Flugzuständen.

Mobile Abrollwinden

Bei mobilen Abrollwinden fährt das Trägerfahrzeug mit der Abrollwinde gegen den Wind mit vorgebremseter Seiltrommel vor dem geschleppten Hängegleiter her. Dabei muß es ca. 60km/h schnell fahren um die erforderliche Energie für den Start zu erreichen. Während der Beschleunigungsphase des Fahrzeugs strafft sich das vorher S-förmig ausgelegte Vorseil. Durch die Elastizität des ca. 50m - 150m langen Vorseils erfolgt der Start relativ weich und dynamisch, aber nicht katapultartig.

Bei zu kleinem Anstellwinkel mit mobilen Winden wird der HG-Pilot im Schnellflug ohne den gewünschten Höhengewinn hinter der Winde herfliegen. Manche Hängegleiter zeigen in dieser Phase auffällige Giertendenzen, die häufig eine Notklinkung erforderlich machen.

Allgemeine Verhaltensregeln beim Windschlepp

- ▶ Kein Start, wenn die Schleppstrecke nicht absolut frei ist! Auch der Seilrückholer darf sich nicht auf der Schleppstrecke oder in seitlicher Nähe des Schleppseils befinden.
- ▶ Niemals mit eingehängtem Schleppseil von der Winde wegfliegen (Ausnahme: Stufenschlepp).
- ▶ Bei einem Seilriß sofort ausklinken, ebenso auch nach einer Notkappung durch den Windenführer. Bei einem Sollbruchstellenriß kann das Vorseil (ca. 10m Restseil) später über der Schleppstrecke ausgeklinkt und abgeworfen werden. Auf keinen Fall mit dem eingehängten Seil landen (Ausnahme: Klinkendefekt).
- ▶ Rechtzeitig ausklinken! Nicht zu lange warten, bis sich die Flugzustände verschlechtern und die Gegensteuerkorrekturen nicht mehr den gewünschten Erfolg bringen. Im Zweifel ausklinken! Das Fluggerät ist ohne Schleppseil wesentlich besser steuerbar.
- ▶ Immer nach dem Ausklinken Sichtkontrolle! So wird sichergestellt, daß das Schleppseil auch wirklich ausgeklinkt wurde und der Pilot nicht mit dem eingehängtem Schleppseil wegfliegt. Achtung Fehlklunkungen!
- ▶ Keine Steilkurven in Seilnähe unmittelbar nach dem Ausklinken! Gefahr einer Kollision mit dem Schleppseil, dem Vorseil oder dem Seilfallschirm.
- ▶ Muß der Schleppstartvorgang unterbrochen oder abgebrochen werden, wird das Kommando »Halt Stop« (mehrmals) benutzt.
- ▶ Bei Unterbrechungen in der Steigflugphase von mehr als 3-4 Sekunden: Schleppseil nach Abwarten dieser Verweilzeit ausklinken.

Pilotenzeichen für HG- und GS-Schlepp

Während des Windschlepps hat der Pilot die Möglichkeit, durch festgelegte Beinzeichen dem Windenführer Anweisungen zu übermitteln:

Beinzeichen	Bedeutung
Beine anhaltend gegrätscht	langsamer Schleppen
Radfahrbewegungen	schneller Schleppen
Beine mehrmals grätschen	Zugkraft wegnehmen, Pilot will ausklinken

Wissenswertes

Steigwerte

Die erreichbaren Steigwerte liegen bei ungefähr 3 - 7 m/s. Je näher der Pilot an die Winde heranfliegt, um so geringer werden sie. Ab einem Winkel von ca. 60 Grad (Horizontale/Winde), kann man am Vario kaum noch Steigen feststellen. Dies ist verständlich, da die stationäre Schleppwinde bei Windstille oder geringem Gegenwind das Schleppseil einzieht und dabei verkürzt. Lediglich bei relativ starkem Gegenwind (ab 25 - 35 km/h), wenn die voreingestellte Seilzugkraft überschritten wird, geben diese Schleppwinden Seil ab.

Ausklinhöhe

Für die zu erwartende Ausklinhöhe bei Windstille gilt die Faustformel:

$1/4$ der Schleppstreckenlänge = Ausklinhöhe

Beispiel: 600m Schleppstrecke lassen 150m GND Ausklinhöhe erwarten.

Bei Gegenwind werden erhebliche größere Ausklinhöhen erreicht.

Belastungen beim Windschlepp

Durch den Seilzug und das Gewicht des Schleppseils sowie durch die zugeführte Energie sind Belastungen von ca. 1,6 g im Steigflug üblich.

Gleitsegelpiloten sollten bei häufigem Schleppbetrieb öfter die Leinen ihres Gleitsegels nachmessen und überprüfen.

Instrumente

Ein Höhenmesser sollte aus luftrechtlichen Gründen wegen der genehmigten Ausklinhöhen mitgeführt werden.

Ein Variometer ist für die Thermikfliegerei und zur Überwachung der Steigwerte von großem Nutzen.

Als ein weiteres sinnvolles und wichtiges Instrument ist der Fahrtmesser anzusehen. Auf ihm kann man die Geschwindigkeit des besten Gleitens ablesen und erkennen, ob man zu schnell oder zu langsam geschleppt wird. ◁

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.

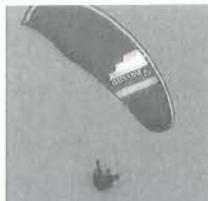
Weder bei Drachen- noch bei Gleitsegeltests wird die Flugleistung der Geräte ermittelt. Sie ist für die Betriebssicherheit nicht wesentlich und läßt sich nicht objektiv messen. Dargestellt sind die wesentlichen Ergebnisse aus den Testflug-Protokollen. Die Protokoll-Formulare und die Klassifizierungskriterien 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 besteht keine Zulassung.

Druckfehlerkorrektur vorbehalten!

Musterzulassung
Nr. GS 01-366-94



GLEITSEGELMUSTER		SYNTO 27/KEHRER	
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG		2 / frei kombinierbar	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl		65-100 kg / 1	
Trimmsystem / Windentauglichkeit		Fußbeschleuniger / ja (Herstellerangabe)	
START			
Füllverhalten / Aufziehverhalten		gleichmäßig rasch / kommt langs. über den Piloten	
Abhebegeschwindigkeit		mittel	
Starthandling insgesamt		durchschnittlich	
GERADEAUSFLUG		UNBESCHLEUNIGT	BESCHLEUNIGT
Trimmgeschwindigkeit		hoch	hoch
Rolldämpfung		gering	
KURVENHANDLING			
Trudeltendenz		mäßig	
Steuerweg / Wendigkeit		mäßig / durchschnittlich	
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN			
Sackfluggrenze / Dauersackflug		durchschnittlich / nein	
Fullstallgrenze / Bremskräfte		durchschnittlich / steigend	
FRONTALES EINKLAPPEN			
Weg / Reaktion		hoch / große Flächentiefe	
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert	
EINSEITIGES EINKLAPPEN			
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		90° - 180° / mäßig schnell, mit Verlangsamung	
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert	
HARTER KURVENWECHSEL			
Grad des Aufschaukelns		hoch	
Reaktion		Frontstall	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung		- / -	
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv	
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Abreißverhalten		weich, weites rückwärtiges Abkippen	
Verhalten nach Einleitung		entleert nicht vollständig, Rückwärtsflug	
Reaktion		starke Vorschießtendenz, Frontstall	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		kein Wegdrehen / -	
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv	
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Reaktion		starke seitliche Vorschießtendenz, einseit. Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		180°-360° / langsam	
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten		selbständig schnell	
TRUDELN			
Ausleitung		selbständig, Nachdrehen 180°	
Reaktion		starke seitt. Vorschießtendenz, einseit. Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		kein Wegdrehen / -	
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / -	
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv	
STEILSPIRALE			
Einleitung / Trudeltendenz		durchschnittlich / mäßig	
Höhenverlust / Ausleitung		hoch / selbständig	
B-LEINEN-STALL			
Einleitung		leicht	
Höhenverlust		mäßig	
Ausleitung		selbständig	
LANDUNG			
Landeverhalten		durchschnittlich	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT			

Musterzulassung
Nr. GS 01-367-94



Musterzulassung
Nr. GS 01-368-94



GLEITSEGELMUSTER

B3 29/FLIGHT DESIGN

DISCUS 1000/80 / MONTANA

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG

2-3 / frei kombinierbar

1-2 / frei kombinierbar

Zul. Startgewicht / Sitzzahl

105-125 kg / 1

85-110 kg / 1

Trimmsystem / Windentauglichkeit

Fußbeschleuniger / ja (Herstellerangabe)

Fußbeschleuniger / ja (Herstellerangabe)

START

Füllverhalten / Aufziehverhalten

gleichmäßig, verzögert / überschießt, muß abgebremst werden

gleichmäßig rasch / kommt zügig über den Piloten

Abhebegeschwindigkeit

gering

mittel

Starthandling insgesamt

durchschnittlich

einfach

GERADEAUSFLUG

UNBESCHLEUNIGT

BESCHLEUNIGT

UNBESCHLEUNIGT

BESCHLEUNIGT

Trimmgeschwindigkeit

durchschnittlich

hoch

durchschnittlich

durchschnittlich

Rolldämpfung

durchschnittlich

durchschnittlich

KURVENHANDLING

Trudeltendenz

mäßig

gering

Steuerweg / Wendigkeit

mäßig / durchschnittlich

hoch / durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

Sackfluggrenze / Dauersackflug

durchschnittlich / nein

durchschnittlich / nein

Fullstallgrenze / Bremskräfte

durchschnittlich / steigend

durchschnittlich / steigend

FRONTALES EINKLAPPEN

Weg / Reaktion

hoch / große Flächentiefe

hoch / mäßige Flächentiefe

Öffnungsverhalten

nicht selbständig

selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit

90° - 180° / schnell

90° - 180° / langsam

Höhenverlust / Stabilisierung

hoch/ einfaches Gegenbremsen

mäßig / selbständig

Öffnungsverhalten

durch Pumpen mit Bremse

selbständig schnell

HARTER KURVENWECHSEL

Grad des Aufschaukelns

mäßig

hoch

Reaktion

Einklappen Kurveninnenseite

Frontstall

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit

180°-360° / mäßig schnell, mit Verlangsamung

kein Wegdrehen / -

Höhenverlust / Stabilisierung

mäßig / selbständig

- / -

Öffnungsverhalten

durch Pumpen mit Bremse

selbständig schnell

FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Abreißverhalten

weich, mäßiges rückwärtiges Abkippen

weich, mäßiges rückwärtiges Abkippen

Verhalten nach Einleitung

entleert nicht vollständig, unruhig

entleert nicht vollständig, Rückwärtsflug

Reaktion

mäßige Vorschiebtendenz, einseitiges Einklappen

mäßige Vorschiebtendenz, kein Einklappen

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit

über 360° / mäßig schnell

- / -

Höhenverlust / Stabilisierung

mäßig / einfaches Gegenbremsen

- / -

Öffnungsverhalten

durch Pumpen mit der Bremse

-

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Reaktion

mäßige seitliche Vorschiebtendenz, kein Einklappen

mäßige seitliche Vorschiebtendenz, kein Einklappen

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit

- / -

- / -

Höhenverlust / Stabilisierung

- / -

- / -

Öffnungsverhalten

-

-

TRUDELN

Ausleitung

Nachdrehen 360°

selbständig, Nachdrehen 180°

Reaktion

mäßige seitliche Vorschiebtendenz, kein Einklappen

mäßige seil. Vorschiebtendenz, kein Einklappen

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit

- / -

- / -

Höhenverlust / Stabilisierung

- / -

- / -

Öffnungsverhalten

-

-

STEILSPIRALE

Einleitung / Trudeltendenz

durchschnittlich / mäßig

leicht / gering

Höhenverlust / Ausleitung

hoch / selbständig

mäßig / selbständig

B-LEINEN-STALL

Einleitung

leicht

leicht

Höhenverlust

mäßig

mäßig

Ausleitung

selbständig, unruh. Verhalten, deutl. Tend. zum Wegdrehen

selbständig

LANDUNG

Landeverhalten

durchschnittlich

einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

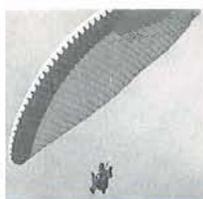
Beim einseitigen Einklappen kann nach einem impulsiven Öffnen ein Gegenklapper auftreten



GLEITSEGELMUSTER		DISCUS 1000/60 / MONTANA		PHOCUS 26/SKYLINE (NOVA)	
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG		1-2 / frei kombinierbar		2 / frei kombinierbar	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl		65-90 kg / 1		75 - 100 kg / 1	
Trimmsystem / Windentauglichkeit		Fußbeschleuniger / ja (Herstellerangabe)		nein / ja	
START					
Füllverhalten / Aufziehverhalten		gleichmäßig rasch / kommt zügig über den Piloten		gleichmäßig rasch / kommt zügig über den Piloten	
Abhebegeschwindigkeit		mittel		mittel	
Starthandling insgesamt		durchschnittlich		einfach	
GERADEAUSFLUG					
Trimmgeschwindigkeit		UNBESCHLEUNIGT durchschnittlich		UNBESCHLEUNIGT durchschnittlich	
Rolldämpfung		BESCHLEUNIGT durchschnittlich		durchschnittlich	
KURVENHANDLING					
Trudeltendenz		gering		mäßig	
Steuerweg / Wendigkeit		hoch / durchschnittlich		mäßig / durchschnittlich	
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN					
Sackfluggrenze / Dauersackflug		spät / nein		durchschnittlich / nein	
Fullstallgrenze / Bremskräfte		spät / steigend		durchschnittlich / steigend	
FRONTALES EINKLAPPEN					
Weg / Reaktion		hoch / mäßige Flächentiefe		hoch / mäßige Flächentiefe	
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert		selbständig verzögert	
EINSEITIGES EINKLAPPEN					
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		90° - 180° / langsam		90° - 180° / schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / selbständig		hoch / selbständig	
Öffnungsverhalten		selbständig schnell		selbständig schnell	
HARTER KURVENWECHSEL					
Grad des Aufschaukelns		hoch		hoch	
Reaktion		Einklappen Kurvenaußenseite		Einklappen Kurveninnenseite	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		unter 90° / mäßig schnell		180° - 360° / mäßig schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / selbständig		mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv		selbständig impulsiv	
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)					
Abreißverhalten		weich		weich, mäßiges rückwärtiges Abkippen	
Verhalten nach Einleitung		entleert nicht vollständig, unruhig		Rückwärtsflug, unruhig	
Reaktion		geringe Vorschießtendenz, kein Einklappen		1 mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		- / -		2 - / -	
Höhenverlust / Stabilisierung		- / -		- / -	
Öffnungsverhalten		-		-	
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)					
Reaktion		geringe seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen		mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		- / -		1 - / -	
Höhenverlust / Stabilisierung		- / -		2 - / -	
Öffnungsverhalten		-		-	
TRUDELN					
Ausleitung		selbständig, Nachdrehen 180°		selbständig, Nachdrehen 90°	
Reaktion		mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen		starke seitl. Vorschießtendenz, einseit. Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		- / -		2 kein Wegdrehen / -	
Höhenverlust / Stabilisierung		- / -		mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten		-		selbständig schnell	
STEILSPIRALE					
Einleitung / Trudeltendenz		leicht / gering		1 durchschnittlich / mäßig	
Höhenverlust / Ausleitung		hoch / selbständig, Nachdrehen 180°		2 hoch / Nachdrehen 270°	
B-LEINEN-STALL					
Einleitung		leicht		1 leicht	
Höhenverlust		mäßig		2 mäßig	
Ausleitung		nimmt zögernd Fahrt auf		selbständig	
LANDUNG					
Landeverhalten		einfach		1 einfach	

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Musterzulassung
GS Nr. 01-371-94



Musterzulassung
GS 01-372-94



GLEITSEGELMUSTER

MINOA 33/SWING

MINOA 30/SWING

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG		3 / frei kombinierbar			3 / frei kombinierbar
Zul. Startgewicht / Sitzzahl		95-125 kg / 1			85-105 kg / 1
Trimmsystem / Windentauglichkeit		Fußbeschleuniger / ja (Herstellerangabe)			Fußbeschleuniger / ja (Herstellerangabe)
START					
Füllverhalten / Aufziehverhalten		gleichm. rasch / kommt über Piloten, nur mit Impuls aufziehen	2		gleichmäßig / bleibt hinten hängen
Abhebegeschwindigkeit		gering			mittel
Starthandling insgesamt		durchschnittlich			durchschnittlich
GERADEAUSFLUG		UNBESCHLEUNIGT		BESCHLEUNIGT	
Trimmgeschwindigkeit		gering	2	durchschnittlich	2
Rolldämpfung		durchschnittlich			durchschnittlich
KURVENHANDLING					
Trudeltendenz		gering	2		gering
Steuerweg / Wendigkeit		mäßig / hoch			mäßig / durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN					
Sackfluggrenze / Dauersackflug		durchschnittlich / nein	2		durchschnittlich / ja
Fullstallgrenze / Bremskräfte		durchschnittlich / steigend			durchschnittlich / deutlich steigend
FRONTALES EINKLAPPEN					
Weg / Reaktion		hoch / große Flächentiefe	2		hoch / große Flächentiefe
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert, schnelles Wegdrehen 180°			selbständig verzögert, schnelles Wegdrehen 360°
EINSEITIGES EINKLAPPEN					
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		über 360° / schnell	3		über 360° / plötzlich und sehr schnell
Höhenverlust / Stabilisierung		hoch / einfaches Gegenbremsen			extrem / selbständig
Öffnungsverhalten		durch Pumpen mit Bremse			selbständig verzögert
HARTER KURVENWECHSEL					
Grad des Aufschaukelns		mäßig			hoch
Reaktion		Einklappen Kurvenaußenseite	2		Einklappen Kurveninnenseite
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		90°-180° / mäßig schnell			180°-360° / schnell
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / selbständig			hoch / selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert			selbständig verzögert
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)					
Abreißverhalten		weich, geringes rückwärtiges Abkippen			weich, weites rückwärtiges Abkippen
Verhalten nach Einleitung		entleert nicht vollständig, Rückwärtsflug, unruhig			Rückwärtsflug, unruhig, schwer zu halten
Reaktion		mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen	2		mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		- / -			- / -
Höhenverlust / Stabilisierung		- / -			- / -
Öffnungsverhalten		-			-
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)					
Reaktion		geringe seitl. Vorschießtendenz, eins. Einklappen	2		mäßige seitl. Vorschießtendenz, einseit. Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		über 360° / mäßig schnell			kein Wegdrehen / -
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / einfaches Gegenbremsen	3		mäßig / -
Öffnungsverhalten		durch Pumpen mit Bremse			durch Pumpen mit Bremse
TRUDELN					
Ausleitung		selbständig			selbständig, Nachdrehen 270°
Reaktion		mäßige seitl. Vorschießtend., einseit. Einklappen	3		starke seitl. Vorschießtend., einseit. Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		über 360° / schnell			über 360° / schnell
Höhenverlust / Stabilisierung		hoch / schwieriges Gegenbremsen, Strömungsabriß			hoch / selbständig
Öffnungsverhalten		durch Gegenbremsen			selbständig verzögert
STEILSPIRALE					
Einleitung / Trudeltendenz		leicht / gering	2		leicht / gering
Höhenverlust / Ausleitung		hoch / Nachdrehen 360°			hoch / Nachdrehen 180°
B-LEINEN-STALL					
Einleitung		leicht	2		schwierig
Höhenverlust		nicht ausreichend	3		nicht ausreichend
Ausleitung		Dauersackflug			Dauersackflug
LANDUNG					
Landeverhalten		durchschnittlich	2		einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		Starttechnik laut Betriebsanleitung			Starttechnik laut Betriebsanleitung

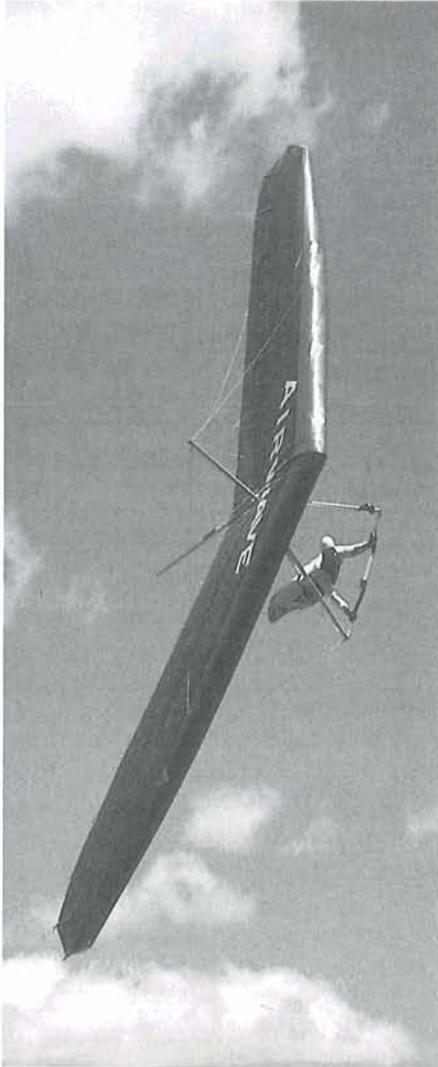


Foto: Klaus Jander

Testflug

GLEITSEGELMUSTER		KENDO L/UP EUROPA	
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG		3 / frei kombinierbar	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl		100-130 kg / 1	
Trimmingsystem / Windentauglichkeit		Fußbeschleuniger / ja (Herstellerangabe)	
START			
Füllverhalten / Aufziehverhalten		gleichmäßig rasch / kommt über den Piloten	2
Abhebegeschwindigkeit		gering	
Starthandling insgesamt		durchschnittlich	
GERADEAUSFLUG		UNBESCHLEUNIGT	
Trimmgeschwindigkeit		durchschnittlich	1
Rolldämpfung		hoch	2
KURVENHANDLING			
Trudeltendenz		stark	3
Steuerweg / Wendigkeit		mäßig / gering	
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN			
Sackfluggrenze / Dauersackflug		früh / nein	2
Fullstallgrenze / Bremskräfte		durchschnittlich / steigend	3
FRONTALES EINKLAPPEN			
Weg / Reaktion		hoch / mäßige Flächentiefe	2
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert	
EINSEITIGES EINKLAPPEN			
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		180° - 360° / mäßig schnell	2
Höhenverlust / Stabilisierung		hoch / selbständig	
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv	
HARTER KURVENWECHSEL			
Grad des Aufschaukelns		hoch	
Reaktion		Einklappen Kurvenaußenseite	1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		unter 90° / mäßig schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv	
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Abreißverhalten		weich, weites rückwärtiges Abkippen	
Verhalten nach Einleitung		entleert nicht vollständig, Rückwärtsflug	
Reaktion		starke Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		kein Wegdrehen / -	
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / -	
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert	
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Reaktion		mäßige seitl. Vorschießtendenz, einseit. Einklappen	2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		180°-360 / mäßig schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert	
TRUDELN			
Ausleitung		selbständig, Nachdrehen 180°	
Reaktion		starke seitl. Vorschießtendenz, einseit. Einklappen	3
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		unter 90° / plötzlich und sehr schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten		selbständig schnell	
STELSPIRALE			
Einleitung / Trudeltendenz		schwierig / stark	3
Höhenverlust / Ausleitung		mäßig / selbständig	
B-LEINEN-STALL			
Einleitung		leicht	2
Höhenverlust		hoch	
Ausleitung		nimmt zögernd Fahrt auf	
LANDUNG			
Landeverhalten		durchschnittlich	2
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT			

Musterzulassung
Nr. 01-287-94



Musterzulassung
Nr. 01-288-94



HÄNGGLEITERMUSTER

DESIRE 141/FINSTERWALDER

RAM AIR 154/WILLS WING

KATEGORIE	3	3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	85-120 kg / 1	90-120 kg / 1
Gerätgewicht (ohne Packsack)	30 kg	32 kg
Fläche (Herstellerangabe)	13 m ²	14,3 m ²
Spannweite (Herstellerangabe)	9,66 m	10,7 m
Doppelsegel (Herstellerangabe)	90%	82%
Lattenzahl oben / unten	21 / 8	23 / 2
Art der VG	Seil an Trapezbasis	Seil an Trapezbasis
Art des Steuerbügels	Alu Tropfenprofil, 1,57m	Aero Foil, 1,72m
Steuerbügelbasis	Speedbar, 1,25m	Speedbar, 1,42m

AUFBAU		
Besonderheiten	keine	Klappbare Speedbar, Trapezkopf auf Kielschlitten

BODENHANDLING UND START	VG ENTSPANNT	VG GESPANNT		VG ENTSPANNT	VG GESPANNT	
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	leicht hecklastig		leicht hecklastig	leicht hecklastig	
Spiel Unterverspannung quer	11	5	2	14	0	2
Spiel Unterverspannung längs	3	5	3	0	0	3
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	neutral		neutral	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel		mittel	mittel	

GERADEAUSFLUG						
V min / V max km/h	mittel / 80kmh	mittel 80 kmh		mittel, 80 kmh	mittel, 80 kmh	
Bügeldruckverlauf	linear mittel zunehmend	linear mittel zunehmend	3	gering linear zunehmend	gering linear zunehmend	3
Bügeldruck bei 60 / 80 km/h	gering, mittel	gering, mittel		gering, mittel	gering, gering	
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren		kein Gieren	kein Gieren	

KURVENHANDLING						
Kraftaufwand für Einleiten	gering	hoch	2	gering	mittel	
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	hoch	3	gering	mittel	2
Rollzeit für Einleiten	kurz	lang		mittel	lang	
Rollzeit für Ausleiten	kurz	lang		mittel	lang	
Schräglage bei V min. sink	neutral	leicht zunehmend		leicht zunehmend	leicht zunehmend	

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS						
Geradeausflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos		problemlos	problemlos	
Geradeausflug Bügel schnell vor	problemlos	problemlos	2	problemlos	problemlos	1
Kurvenflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos	3	problemlos	problemlos	2
Kurvenflug Bügel schnell vor	problemlos	Trudeln		problemlos	problemlos	
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich		nicht möglich	nicht möglich	

LANDUNG						
Ausschwebestrecke	mittel	mittel		mittel	mittel	
Moment des Stallens	einfach zu finden	einfach zu finden	2	mittelschwer zu finden	mittelschwer zu finden	2
V-Bereich des Stallens	mittelgroß	mittelgroß		mittelgroß	mittelgroß	
Kraftaufwand beim Stallen	klein	klein		mittel	mittel	

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



HÄNGEGLEITERMUSTER		RAM AIR 146/ WILLS WING		2	STING 118/SKYLINE	
KATEGORIE	3				2	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	90-110 kg / 1				75-93 kg / 1	
Gerätengewicht (ohne Packsack)	30 kg				23 kg	
Fläche (Herstellerangabe)	13.55 m ²				11 m ²	
Spannweite (Herstellerangabe)	10.0 m				7,8 m	
Doppelsegel (Herstellerangabe)	82%				70%	
Lattenzahl oben / unten	21 / 2				13 / 2	
Art der VG	Seil an Trapezbasis				ohne	
Art des Steuerbügels	Aerofoil, 1,65m				Rundrohr, 1,52m	
Steuerbügelbasis	Speedbar, 1,36 m				Rundrohr, 1,34 m	
AUFBAU						
Besonderheiten	klappbare Speedbar, Trapezkopf auf Kielschlitten				keine	
BODENHANDLING UND START	VG ENTSPANNT	VG GESpanNT				
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	leicht hecklastig			leicht hecklastig	
Spiel Unterverspannung quer	12	2	2		0	1
Spiel Unterverspannung längs	0	0			0	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	neutral			neutral	
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel			mittel	
GERADEAUSFLUG						
V min / V max km h	mittel / 80km/h	mittel / 80km/h			mittel / 80km/h	
Bügeldruckverlauf	gering, lin. zunehm.	gering, lin. zunehm.	3		linear stark zunehmend	1
Bügeldruck bei 60 / 80 km h	geringl/mittel	gering/gering			mittel / hoch	
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren			kein Gieren	
KURVENHANDLING						
Kraftaufwand für Einleiten	gering	mittel			gering	
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	mittel	2		gering	1
Rollzeit für Einleiten	kurz	mittel			kurz	
Rollzeit für Ausleiten	kurz	mittel			kurz	
Schräglage bei V min. sink	leicht zunehmend	leicht zunehmend			neutral	
VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS						
Geradeausflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos			problemlos	
Geradeausflug Bügel schnell vor	problemlos	problemlos			problemlos	
Kurvenflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos	1 2		problemlos	2
Kurvenflug Bügel schnell vor	problemlos	problemlos			problemlos	
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	nicht möglich			beliebig lange möglich	
LANDUNG						
Ausschwebestrecke	kurz				kurz	1
Moment des Stallens	einfach zu finden	einfach zu finden	2		einfach zu finden	1 2
V-Bereich des Stallens	mittelgroß	mittelgroß			mittelgroß	
Kraftaufwand beim Stallen	mittel	mittel			mittel	

**ERGÄNZUNGEN ZUR
 FLUGSICHERHEIT**



Mit 62 Jahren, da fängt man's Fliegen an Mit 66 Jahren, da hat man Spaß daran!

Es war mal wieder einer dieser besonders windigen Tage dieses Frühjahrs. Schon von weitem sahen wir an einigen über dem Übungshang zerrenden und schleifenden Kappen, daß auch hier ein starkes Lüftchen blies. Nur einer der Schirme wurde von seinem Piloten rückwärts aufgezogen und sauber kontrolliert in der Luft gehalten. Beim Näherkommen sahen wir dann weißes Haar unterm Helm vorspitzen und daß es sich um eine Pilotin handelte. Als wir bei ihr dort waren, stellte sich heraus, daß es jene ältere Dame war, die schon vor drei Jahren öfters am Übungshang stand und äußerst interessiert den Gleitschirmfliegern zuguckte. Damals ließ ich sie bei Windstille auf flacher Wiese meinen Schirm aufziehen, wobei sie sich sichtlich geschickt anstellte und viel Spaß dran hatte. Und nun schau ich ihr bewundernd und nicht ganz neidlos zu, wie sie absolut souverän mit ihrem Schirm spielt.

In diesen drei Jahren hat sich bei Ilse Kirner fliegerisch einiges ereignet. Der erste Schritt war zunächst einmal, nach Kössen zu fahren und sich dort »für ihre Kinder« über die Schulung zu informieren. Damals war ihr größter Wunsch, »einmal von der Mittelstation zu fliegen«. Endgültig entschieden hat sie sich dann erst nach diesem Urlaub. Aber als sie bei der Schule anrief war man gar nicht überrascht, denn an ihrem großen Interesse war unschwer zu erkennen, daß sie für sich und nicht für die Kinder gefragt hatte.

»Geschenkt hat mir der Aero Max während der Schulung nichts«, aber das wollte sie ja auch gar nicht. Ihre Belastbarkeit, vor allem an den ersten anstrengenden Übungshang-Tagen hat sie selbst gut beobachtet, um sich nicht zu überschätzen. Die ersten Höhenflüge hat sie mit Hilfe des Einfühlungsvermögens ihres Leh-

rers gut gemeistert. Die A-Schein-Prüfung erfolgte problemlos, später dann der B-Schein und mittlerweile zwei Sicherheitstrainings. Wobei man so ganz nebenbei von ihr erfährt, als ihr bei einem dieser Trainings der Schirm im Stall einseitig auskam, was ein Trudeln zur Folge hatte, sie dies erst unter Kontrolle brachte und dann, etwas verärgert darüber, daß ihr das passierte, den Schirm gleich nochmal stellte, um nun das Manöver sauber durchzuführen.

Aber solche Dinge erzählt die Ilse nicht im Stolz, sie gehören bei ihr ganz selbstverständlich zur Fliegerei. Sowie es für die selbständige Musikpädagogin auch ganz natürlich ist, bei jeder nur möglichen Gelegenheit am Übungshang zu stehen und sich im Schirmhandling zu üben. Ganz gezielt trainiert sie dort Abläufe wie Rückwärtsaufziehen, Hanglandung und dergleichen mehr.

Die Faszination liegt für sie besonders in der Ästhetik und Gewaltfreiheit unseres Sportes. Und wenn man sich mit ihr über schöne Flugerlebnisse unterhält, kommt man ins Schwärmen. Ihre Begeisterung für diesen Sport ist nach wie vor ungebrochen. Und

sie spricht nie von ihrer persönlichen Leistung, sondern eher von Dankbarkeit, daß sie das alles noch so machen kann. Ja, daß sich sogar einige Dinge, wie beispielsweise ihre Kniegelenke oder die Konzentration beim Autofahren wieder gebessert haben. Diese Nebeneffekte liegen aber wohl nicht zuletzt an dem Körper- und Verantwortungsbewußtsein, mit denen Ilse diesem Sport begegnet. Der Satz, »das Wichtigste ist doch, daß wir alle heil runterkommen«, ist für sie nicht nur eine Floskel, sie tut auch was dafür!

Christine Pfeiffer



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



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

Tödliche Unfälle

Kaitersberg - Am 19.6.1994 ist der erfahrene B-Schein-Pilot Willi Wickenhöfer mit seinem Hängegleiter Airwave Magic IV/155 bei einem Klippenstart am Kaitersberg tödlich verunglückt. Während der Anlaufphase wurde die linke Tragfläche vermutlich durch eine Böe angehoben. Der Pilot kam in der Abflugphase dadurch in eine Rechtskurve. Es gelang ihm nicht, den Hängegleiter vom Berg wegzusteuern, so daß er nach einer 180-Grad-Drehung gegen einen Felsen prallte. Willi Wickenhöfer erlag nach 5-tägigem Krankenhausaufenthalt seinen Kopfverletzungen.

Kössen - am 1.7.1994 verunglückte der 29-jährige deutsche Gleitsegelpilot Bernhard von Fabris bei einem Flug vom Unterberg mit einem Gleitsegel Apache 2 tödlich. Vermutlich beim Versuch einer Toplandung ging das Gleitsegel in eine Negativdrehung. Dem Piloten gelang es nicht, diesen Flugzustand zu beenden und er schlug mit hoher Geschwindigkeit auf.

Andelsbuch - Am 14.7.1994 verunglückte der 32-jährige Gleitsegel-Pilot Joachim Thomas an der Niedere in Andelsbuch tödlich. Joachim Thomas war trotz eines aufziehenden Gewitters zusammen mit anderen Piloten gestartet und in die Gewitterturbulenzen geraten. Kurz danach ist er in der Nähe des Startgeländes abgestürzt.

Die Tragödie von Andelsbuch

Nach langer Überlegung für den Titel meines Berichts über 3 wundervolle Flugtage in Andelsbuch ist mir immer noch nicht klar, wie ich das, was ich erlebte, bezeichnen soll: Wunderbar, bis zur letzten Minute, oder phantastisch bis zur Tragödie.

Bevor ich mich entschloß, zum Fliegen nach Andelsbuch zu gehen, sollte diesmal auf absehbare Zeit das Wetter schön sein. So war es dann auch, daß ich mich, begleitet durch meinen Schwiegersohn, am Dienstag, den 12.7. nach Andelsbuch begab. Am selben Tag machten wir noch 2 Flüge. Der nächste Tag sollte noch besser werden. Gut gefrühstückt und froh gelaunt, waren wir schon morgens am Startplatz. Der erste Flug zum Warmwerden, der zweite am Nachmittag brach für uns schon alle Rekorde. So lange an einem Stück in der Luft, wie sonst das ganze Jahr über. Götz wollte gar nicht mehr runter, er war bei den letzten, die an diesem Tag zum Landeplatz anschwabten. In den Nachrichten hörten wir den Wetterbericht. Vereinzelt Gewitter, verbunden mit starken Böen.

Am kommenden Donnerstag waren wir schon zeitig am Startplatz und beobachteten genau den Wind und das Wetter. Dabei traf ich auch den Johannes, Fluglehrer, den ich aus Oberlech kannte. Wir beobachteten seinen Flug sehr genau, weil wir uns sagten, der muß ja wissen, wo man sich am besten halten kann. Aber der Wind war noch so schwach, daß wir uns erst zu einem späteren Zeitpunkt entschlossen, zu starten.

Über dem ganzen Talkessel war es dunstig und die Sonne konnte die Erde nicht richtig erwärmen. Erst gegen 1.15 Uhr kam der Wind mit 10 - 15 km/h von vorne und der Himmel wurde klarer. Dies war die Zeit, wo ich gestartet bin und an diesem Tag 90 Minuten in der Luft war. Unterwegs merkte ich, daß ich in Hemdsärmeln flog, denn es wurde doch ziemlich frisch in dieser Höhe. Dies hat mich auch veranlaßt, den Flug zu beenden. Ich löste mich vom Berg, flog in die Ebene, Richtung Landeplatz. Eigenartig war, daß es auch im Talkessel kein Sinken gab. Beim Blick auf das Vario konnte man dies genau verfolgen. Sogar ein leichtes Steigen war zu erkennen, in einer zu dieser Zeit ruhigen Luft.

Ein schönes Gefühl, frei zu fliegen, ohne den Kampf in der Thermik oder im Hangaufwind. Aber auch eine gute Gelegenheit, den Abstieg zu üben. Ich entschloß mich für enges Kreisen und fühlte auch, daß ich der Erde näher kam. Nach dem Landeanflug bin ich dann sicher auf der Landewiese gelandet. Nachdem ich dann meinen Schirm gerafft und zusammengelegt hatte, erkannte ich, daß Götz ebenfalls gelandet war und seinen Schirm zusammenlegte.

Die letzten Handgriffe machten wir gemeinsam, weil sich der Himmel veränderte und wir vom Regen nicht überrascht werden wollten. In diesem Augenblick erkannte ich, daß die Piloten, die noch in der Luft waren, versuchten, mit



angelegten Ohren den Landeplatz auf schnellstem Weg zu erreichen. Aber keiner konnte mehr landen. Zu diesem Zeitpunkt schob sich eine Wolkenfront von der Bodensee-seite über das gesamte Tal. Über die Berge quoll eine weiße Nebelwand, wie übergroße Finger nach allem greifend. Genau über dem Landeplatz befand sich in großer Höhe ein Gleitschirmflieger, der als erster in der weißen Nebelwand verschwand. Einer nach dem anderen wurde dann erfaßt und in die Nebelwand eingesogen. Erst dann kam eine schwarze Front mit großer Geschwindigkeit durchs Tal gerast. Ich sah noch einen Tandemflieger in der Luft herumwirbeln und einen Piloten, der mit dem Rettungsgerät in den Bergwäldern verschwand. Zu diesem Zeitpunkt muß ein weiterer Pilot gerade gestartet sein, als er von dem Sturm überrascht wurde. Es sah so aus, als wollte er wieder landen, als sich sein Gerät deformierte und er gegen den Berg geschleudert wurde. Fassungslose Stille breitete sich aus, nachdem die Front durchs Tal gerast war. Kurze Zeit darauf waren die ersten Krankenwagen, Bergwacht, Polizei und ein Hubschrauber zur Stelle. Es wurde bis zum Abend sehr sorgfältig alles abgesucht. Ein Pilot hat sich gemeldet, welcher mit seinem Schirm ins Kleine Walsertal in eine Höhe von 6000 m getrieben wurde und dort mit dem Rettungsgerät sicher gelandet ist.

Heinz Uhly

Anmerkung des DHV

Daß es am 14.7.94 zu heftigen Gewitterbildungen kommt, war in der Wetterkarte und im Wetterbericht klar zu erkennen. Der Segelflugwetterbericht Innsbruck kündigte in seinen Gefahrenhinweisen »Gewitter mit starker Turbulenz und Hagelgefahr«, der deutsche Segelflugwetterbericht in seiner Vorsage besonders für den Westen durch Labilitäts-erhöhung ab »Mittag aufkommende kräftige Gewitter mit Hagel, dabei Böen von 60 - 80 km/h«.

Wer meint, an solchen Tagen fliegen zu müssen, muß noch mehr als sonst auf jegliche Wetterveränderung achten, es gibt keine »unsichtbare« Gewitterannäherung. Außerdem muß er den Schnellabstieg einwandfrei beherrschen!

Leider hat sich wieder der Spruch des Meteorologen Manfred Kreipl bewahrheitet: »Kleine Gewitter gibt es nicht!«

Sepp Gschwendtner

Richter übernehmen Verantwortung für Milan-Racer-Piloten

Im Anschluß an den tödlichen Absturz von Konrad Jost mit einem Milan Racer von Bautek hatte der DHV dieses Gerätemuster vorsorglich gesperrt und dann, als die Geräteuntersuchung Abweichungen zwischen Unfallgerät und Mustergerät zutage brachten, mit einer weiteren Lufttüchtigkeitsanweisung die Sperre für die nachgeprüften Geräte aufgehoben, einzelne Sicherheitsmaßnahmen siehe DHV-Info Nr. 75, NFGH Seite 47. Dem Gerätebesitzer Fritz Amend reichte das nicht aus. Er legte Widerspruch ein und zog, als der DHV die Lufttüchtigkeitsanweisungen für sofort vollziehbar erklärte, dagegen zum Verwaltungsgericht. Dort traf er auf offene Ohren.

Der Kammervorsitzende eröffnete die Sitzung gleich mit einem kurzen Bericht über ein viele Jahre zurückliegendes Verfahren, bei dem der DHV bei dieser Kammer einem Fluglehrer, dem man wegen gefährlichen Schulens die Lizenz entzogen hatte, unterlegen war, dann aber in zweiter Instanz vor dem Verwaltungsgerichtshof Recht bekommen hatte.

Für die Beweisaufnahme hörte das Gericht nicht einen als Sachverständigen angebotenen Aerodynamik-Professor von der Technischen Universität München, sondern mühte sich mit einem Motorflugpiloten, der nach eigenem Bekunden keine wissenschaftlichen Kenntnisse über Stabilität und Instabilität der Hängegleiter besaß, als Sachverständigen ab. Dessen Auskünfte reichten dem Gericht aus, um sich über die Beurteilung des Leiters der Flugunfalluntersuchungsstelle beim Luftfahrt-Bundesamt hinwegzusetzen, der die Vorgehensweise des DHV als »optimal« bezeichnet hat. Auswirkungen für Fritz Amend wird die erstinstanzliche Entscheidung kaum haben, denn er hat, wie er dem Gericht berichtete, sein Gerät bei Bautek nachprüfen und nachstellen lassen. Zum Schutz anderer Piloten, die Jahre später einen nicht-nachgeprüften und nicht-nachgestellten Milan Racer in die Hände bekommen und nichts über die Lufttüchtigkeitsanweisungen wissen, legt der DHV Rechtsmittel ein.

Manfred Braun von der Firma Fly Over hat an den »Swiss Glider« folgenden Leserbrief geschrieben. Wir möchten ihn unseren Mitgliedern nicht vorenthalten.

Das DHV-Gütesiegel in der Schweiz

Über den Stellenwert der beiden Homologationsarten DHV-Gütesiegel oder AFNOR zu streiten, ist angesichts der stetig wachsenden Anerkennung des DHV-Gütesiegels ohnehin überflüssig. Länder wie Japan, Amerika, Brasilien und womöglich auch Italien stellen sich immer mehr hinter den DHV.

Das Interview im Gleitschirm 11/12-93 mit dem DHV-Verantwortlichen Peter Janssen zeigt deutlich, welcher Weg gegangen wird. Für die Hersteller ist der Gang zum DHV weitaus beschwerlicher und mit viel höherem Aufwand verbunden. Ein AFNOR-Test ist dagegen praktisch ein Zuckerschlecken, besonders dann, wenn vorher das Gerät bereits beim DHV war. Umgekehrt ist es, und das zeigen all die beim DHV gescheiterten AFNOR-Versionen, viel schwieriger, die gewünschte Klassifizierung zu bestehen. AFNOR-Geräte mit einem »C« beim einseitigen Klapper sind beim DHV praktisch chancenlos. Gerade in diesen Tagen ist ein mit 12 A homologierter Intermediate beim DHV bereits mehrmals durchgefallen und zwar haushoch.

Es existieren etliche Anfängergeräte, dessen AFNOR-Version mit 12 A beim DHV eine Hochleister-Klasse 2-3 erhielten. Teilweise werden die Geräte noch DHV-gerecht umgebaut und verlieren damit die AFNOR-Zulassung, womit sie in der Schweiz bei jeder praktischen Prüfung zurückgewiesen werden. Einige Hersteller ziehen ihre Geräte angesichts eines heiklen Resultats vom Test zurück. Welch ein Murks!

Eine AFNOR-Zulassung für eine bereits DHV-getestete Modellreihe in 4 Größen verursacht mindestens folgende Kosten:

4 x Homologationskosten SHV a	SFr. 3465,-	SFr.13'860,-
4 x Belastungstest (4 Schirme) a	SFr. 2500,-	SFr.10'000,-
4 x Schirme für die Flugtests bereitstellen	SFr.2'000,-	
1 Tag 2 Personen Vorflug mit Anreise und Spesen	SFr.1'200,-	
1/2 Tag 2 Personen Mithilfe beim Belastungstest	SFr.540,-	
Erstellen der technischen Dokumentationen	SFr.2'400,-	
Kosten für den Hersteller oder Importeur	SFr. 30'000,-	

Weil eigentlich nur der SHV das DHV-Gütesiegel nicht anerkennt, müssen die gesamten Aufwände auf die Kunden in der Schweiz abgewälzt werden. Durch Margen und Wust verdoppeln sich diese Kosten, was schlußendlich den stol-

zen und völlig unnötigen Betrag von SFr. 60'000,- ergibt. Nehmen wir nun mal an, daß von dieser Modellreihe in der Schweiz rund 120 Geräte abgesetzt werden können: In diesem Fall zahlt der Pilot mit dem Kauf des Schirms SFr. 500,- als Anteil zu den Homologationskosten und das nur, damit sein Gerät in der Schweiz zu Prüfungen zugelassen, oder anders ausgedrückt, vom SHV anerkannt wird. Dieses krasse Beispiel kann bei jedem bereits DHV-geprüften Gerät nachvollzogen werden, das auch in der Schweiz verkauft werden soll.

Auf dem Weltmarkt wird es in Zukunft ohnehin unterläßlich sein, ein Gerät nach den DHV-Richtlinien testen zu lassen, da das Vertrauen in das DHV-Gütesiegel einen weitaus höheren Stellenwert genießt. Der DHV ist auch sehr flexibel und paßt das Prüfprozedere bei auftretenden Sicherheitsproblemen (Beispiel Leinenrisse) sofort an. Diese Flexibilität verursacht allerdings bei den Herstellern kurzfristiges Kopfzerbrechen. Der Sicherheitsgedanke geht jedoch vor, Hersteller hin oder her.

Wieso kann der SHV nicht über seinen Schatten springen und das DHV-Gütesiegel einseitig anerkennen? Michel Biollay und SHV-Tester Alain Zoller haben zwar sehr viel in das AFNOR-Prozedere investiert und ganz sicher sehr gute Arbeit geleistet. Sie wären verständlicherweise kaum bereit, plötzlich das DHV-Gütesiegel einseitig anzuerkennen. Womöglich sollte ein Konsens gefunden werden, daß ein DHV-getestetes Gerät in einem kostengünstigen Verfahren von vielleicht SFr. 1'000,- auch die AFNOR-Zulassung erhält. Dort wo sich die Testverfahren unterscheiden, sollte es ausreichen, gewisse Figuren nachfliegen zu lassen. Diese Arbeiten könnten sicher durch die SHV-Testequipe übernommen werden.

Immerhin geht es doch hier in erster Linie um die Interessen der Piloten, sprich Mitglieder des SHV. Weshalb sollten sie die in vielen Fällen überflüssigen Kosten in Kauf nehmen, nur damit das Prüfverfahren in der Schweiz mitfinanziert werden kann? Es ist nicht nur der finanzielle Aspekt, den es zu beachten gibt. Vielfach hätten die Piloten die Wahl, innerhalb einer Modellreihe sich entweder für die (heissere) AFNOR-Version oder für die (harmlosere) DHV-Version zu entscheiden.

Dem einen oder anderen Piloten würde es vielleicht mulmig in der Magengegend, wenn er wüßte, daß sein Gerät mit nur einem C oder zwei B beim DHV haushoch durchgefallen ist. Auch Anfänger würden stutzig, wenn sie wüßten, daß der gleiche Flügel in der Schweiz mit 12 A als Schulgerät gilt, aber in Deutschland Klasse 2-3 praktisch als Hochleister gehandelt wird. Bisher habe ich, abgesehen von einigen Herstellern, auch noch niemand finden können, der sich gegenüber dem neuen AFNOR-Prüfprozedere in punkto Sicherheit positiv geäußert hat.

Das Hin und Her des SHV geht nun schon 3 Jahre so, ohne



daß eine Annäherung auch nur ansatzweise gefunden werden konnte. Wer stemmt sich eigentlich seitens des SHV so sehr gegen eine einseitige Anerkennung des DHV-Gütesiegels? - Sind es womöglich politische, sprachliche oder gar persönliche Gründe, die dagegensprechen?

Fly Over GmbH, Schweiz

Manfred Brauni

Zu Gast in Frankreich

Seit mehreren Jahren schwelen Auseinandersetzungen um deutsche Piloten im Elsaß, hauptsächlich am Treh. Die französischen Piloten waren beunruhigt über undiszipliniertes Verhalten deutscher Piloten und Flugschulen und sahen ihre Gelände gefährdet. Sie haben ihre Verbände und die Regionalregierung eingeschaltet, die sich wiederum an die Regierungen der deutschen Nachbarländer gewandt hat.

Schriftverkehr zwischen dem DHV und den französischen Verbänden und Regierungsstellen konnte die Situation nur bedingt entschärfen, die Probleme aber nicht ausräumen. Dazu kam es dann bei einer Zusammenkunft in Straßburg unter Leitung des elsässischen Regionaldirektors und mit Beteiligung der französischen Verbände und Sicherheits-

behörden. Den DHV vertrat der Vorsitzende Peter Janssen. Im Ergebnis kamen DHV und die französische Seite in den für die Piloten wichtigen Punkten überein, daß der DHV in seinem Info den elsässischen Erlaß abdruckt, der in ähnlicher Fassung auch in den anderen französischen Fluggebieten gilt.

Für das Fliegen am Treh hat die Ligue d'Alsace de Vol Libre ein grünes Merkblatt herausgegeben, das - so die Auflage des französischen Verbandes - jeder Pilot am Treh kennen muß. Dort sind die Anfahrten, die Geländeeigenschaften, die fliegerischen Regeln, die meteorologischen Besonderheiten, die Unfalltelefonnummer und die Notfunkfrequenz abgedruckt. Das Heft ist bei der DHV-Geschäftsstelle als Kopie erhältlich. Ab 1995 beabsichtigt der französische Verband, dieses Heft als »Flugpaß«, den ein Pilot vorweisen muß, einzuführen.

Für den Fall von Vorkommnissen mit Beteiligung deutscher Piloten wird der französische Verband den DHV unmittelbar informieren, also nicht auf dem zeitraubenden Umweg über die französischen und deutschen Behörden. Fehlverhalten deutscher Piloten in Frankreich hat die gleichen Folgen wie in Deutschland.

Abschließend die Bitte an alle deutschen Piloten im Ausland: Zeigt Euch in jeder Hinsicht als gute Gäste!

Erlaß der Präfektur

Artikel 1

In den Anwendungsbereich dieses Erlasses fallen Flüge, welche mit Hilfe ultraleichter Gleiter durchgeführt werden (Hängegleiter und Gleitschirme) und weder Hilfe durch mechanischen Antrieb noch fremden Schlepp benötigen, sondern allein durch Muskelkraft bewegt werden.

Artikel 2

Die Flüge können frei, unter folgenden zwei Bedingungen durchgeführt werden

- a) eines Beschlusses des Bürgermeisters der Gemeinde auf deren Gebiet Starts und Landungen durchgeführt werden
- b) einer Zustimmung des oder der Eigentümer des Start- und Landplatzes.

Dennoch kann ein Fluggebiet jederzeit aus Gründen öffentlicher Sicherheit und Ordnung durch den Bürgermeister oder durch den Präfekten, falls das Fluggelände die Gemeindegrenzen überschreitet, geschlossen werden.

Artikel 3

Der Benutzer eines ultraleichten Gleiters muß den Vollzugsbeamten der Polizei oder der Gendarmerie jederzeit Nachweis erbringen können über

- a) einen Versicherungsschutz, der die Folgen der Schäden,

welche an Personen oder Gütern, oder als Folge des Fliegens entstehen könne, abdeckt (Halterhaftpflichtversicherung, welche bei Ausländern auch auf französischem Hoheitsgebiet gültig ist),

- b) eine Einwilligung der Eltern, falls es sich um einen Minderjährigen handelt.

Artikel 4

Die Ultraleichtgleiter unterliegen als Luftfahrzeuge den Luftfahrtverordnungen (Art. L. 110.1 der zivilen Luftverkehrsordnung) und ihre Benutzer sind verpflichtet, die in diesem Gesetz festgehaltenen Vorschriften zu achten, insbesondere die, auf welche hingewiesen wird im Rundschreiben Nr.8543 vom 17. Oktober 1977, herausgegeben vom Staatssekretär beim Verkehrsministerium, Abteilung für zivile Luftfahrt - Amt für Luftfahrtausbildung und technische Überwachung.

Artikel 5

Die Ausübenden müssen sich nach den allgemeinen Lehren und sittlich-moralischen Pflichten dieser Sportart richten, so wie sie insbesondere in den Lehrbüchern beschrieben werden.

Artikel 6

Die Ausübenden müssen die örtlich aufgestellten Vorschrif-

HANWAG

FLY 2000

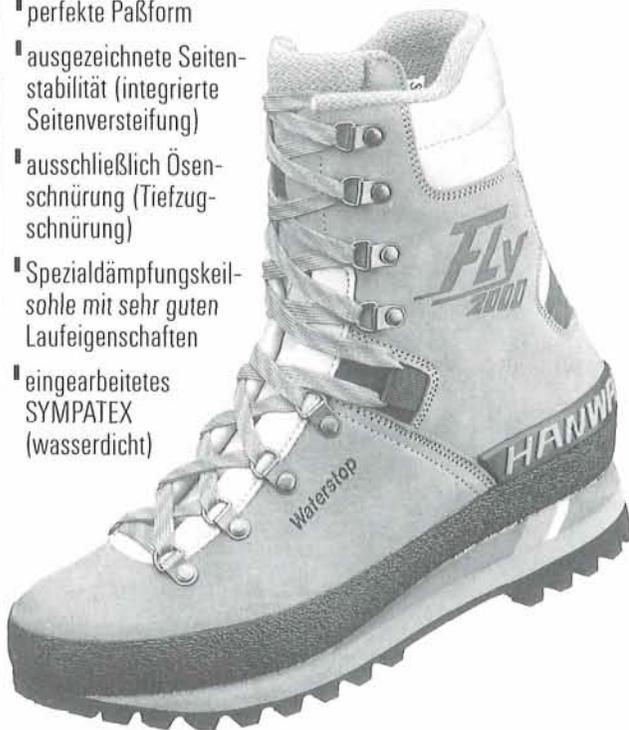
Testsieger '94 in einem
Eignungstest für Flugschuhe
der Zeitschrift GLEITSCHIRM.

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

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

Mod. FLY 2000, 1.5 kg

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



HANWAG

Händlernachweis und Katalog '94 anfordern bei:
HANWAG, Sportschuhfabrik GmbH & Co. KG,
D-85256 Vierkirchen, Freisinger Str. 27, Tel.: 08139-86 42

ten achten, die je nach Bedarf durch Vereinbarungen zwischen dem Bürgermeister und dem Verwalter abgeschlossen wurden, der für das Betreten der Fluggebiete sorgt und deren Sicherheit gewährleistet.

Artikel 7

Die Start- und Landeplätze müssen erkennbar und mit Windsäcken oder -fahnen ausgestattet sein.

Artikel 8

Vorliegender Erlaß muß durch die Verwalter des Fluggeländes auf den üblichen Fluggeländen per Anschlag ausgehängt werden, zusammen mit den örtlichen Vorschriften für die Fluggelände und deren Sicherheit als auch mit dem Auslösemodus für Rettungseinsätze.

Artikel 9

Flüge, die den Charakter öffentlicher Veranstaltungen annehmen, sind durch die Präfektur genehmigungspflichtig und unterliegen besonderen Sicherheitsbestimmungen.

Artikel 10

Im Falle eines Unfalles ist der Pilot verpflichtet, innerhalb von 48 Stunden nach dem Vorfall dem Präfekten des Departement Haut-Rhin als auch dem Leiter des Luftfahrtbezirks Elsass in Strassburg einen ausführlichen Bericht über den Unfallhergang zukommen zu lassen.

Artikel 11

Der Präfekturerlaß Nr. 56850 vom Juli 1978 und der geänderte Beschluß der Präfektur vom 16. Mai 1979, bezüglich des Fluggebiets Trehkopf, sind aufgehoben.

Artikel 12

Der Generalsekretär der Präfektur des Departement Haut-Rhin, die Unterpräfekten von BUEBWILLER, RIBEAUVILLE und THANN, der Oberstleutnant, Kommandant der Gendarmerie des Departement Haut-Rhin, der Präsident der Luftpolizei und der Grenzpolizei im Departement, Haut-Rhin, der Vorsitzende des Luftfahrtbezirks Elsass, der Direktor für Jugend- und Sportangelegenheiten im Departement, die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden sind beauftragt, jeder in seinem Ressort, vorliegenden Erlaß anzuwenden, welcher in der Gesetzessammlung des Departement Haut-Rhin veröffentlicht wird.

Ergangen in Colmar, am 10. November 1992

Der Präfekt

(Inoffizielle Übersetzung der Präfektur)

DHV bietet an

DRACHENFLIEGEN

Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler; weitere Autoren Peter Cröniger und Knut v. Hentig; erweiterte und auf den neuesten Stand gebrachte Neuauflage.
Preis DM 48,-
+ Versandkosten

mit neuem Luftrecht und ausführlicher Flugpraxis



Gleitschirmsegeln Theorie und Praxis

mit neuem Luftrecht, ausführlicher Flugpraxis und Gefahrenanweisung.



GLEITSCHIRMSEGELN

Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen, Christoph Kirsch und Klaus Tänzler. Erweiterte und auf den neuesten Stand gebrachte Neuauflage.
Preis DM 48,-
+ Versandkosten

DRACHENFLIEGEN FÜR MEISTER

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler; weitere Autoren Helmut Denz, Dr. Victor Henle und Peter Cröniger; zahlreiche Abbildungen.
Preis DM 48,-
+ Versandkosten

mit neuem Luftrecht und mit Flugfunk



GLEITSCHIRMSEGELN FÜR MEISTER

Das Buch über Fliegen mit Hochleistern, Streckenfliegen, Alpines Fliegen. Von Toni Bender, Peter Janssen, Klaus Tänzler, Sepp Geschwendner, 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

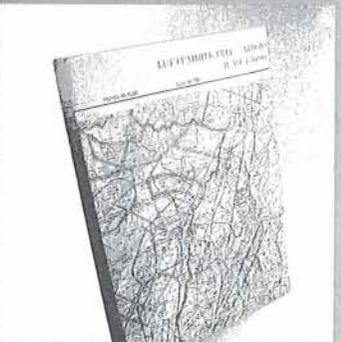
Bestehend aus 30 m Nylon-Flechtschnur und 30 g Bleigewicht;
Preis DM 8,-
+ Versandkosten

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

BESTELLADRESSE

Deutscher Hängegleiter-
verband e.V.
Postfach 88
83701 Gmund

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.

DHV

ANZEIGE

VIDEO

+ film

BESTELLER NAME:

ADRESSE:

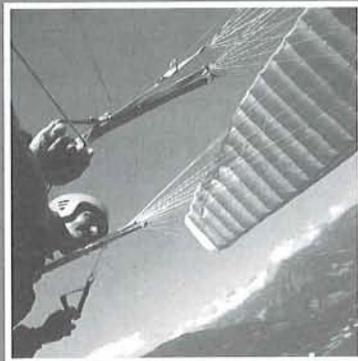
DATUM / UNTERSCHRIFT:

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-Windschlepp DM 20,-
- Prüfungsfragen Gleitsegel-Windschlepp DM 20,-
- Prüfungsfragen Winden-fahrer 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,-



Sicherheit beim Gleitschirm- und Drachenfliegen

test

Ein Film von Charlie Jöst

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.

IKARUS LEBT

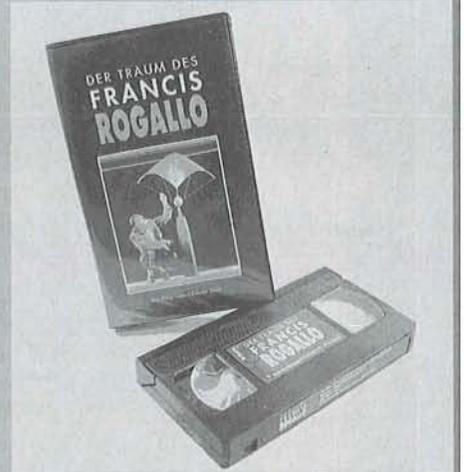
HERSTELLUNG: Charlie Jöst, unter Einbeziehung seltener Dokumentaraufnahmen. INHALT: Anfänge des Drachen- und Gleitschirmfliegens, Prüfung und Zulassung der Flug- und Rettungsgeräte, Pilotenausbildung, Schlepptmethoden, Wettkampfsport und viele genüßvolle Flugszenen. FILMDAUER: 70 Minuten. Im Verleih als Super-8-Filmkopie mit Magnetton, aufgeteilt auf zwei Spulen à 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 ist für Schäden an den entlehnten Filmen. Jede Filmrolle kostet DM 50,- Verleihgebühr. Bei Verleih von 2 oder mehr Filmrollen kostet die 2. Rolle DM 40,-, die 3. Rolle DM 30,-, die 4. und jede weitere Rolle DM 20,-. Alle Beträge gelten einschließlich Mehrwertsteuer.

BEDINGUNGEN FÜR DEN VIDEOVERKAUF

Lieferung nur gegen Vorkasse. Preis je Kassette DM 40,- plus Porto DM 4,-. 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 80), Konto Nr. 96105-807. Bei Überweisung bitte Beleg beifügen! Entleihen der Videokassetten ist nicht möglich!

**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.



33/94

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gleitsegel Exception 28

Im Rahmen der turnusmäßigen Nachprüfung wurde bei einem Gerät des Modells Exception 28 die Verwendung einer nicht zugelassenen Stammleine festgestellt. Diese Stammleine wies eine deutlich geringere Festigkeit als die Original-Stammleine auf.

In Übereinstimmung mit der Firma North Sails Paragliding GmbH und der Firma Montana Flugsport GmbH, der Vertragsfirma der Firma North Sails, hat der DHV vorsorglich folgende Sicherheitsmaßnahmen getroffen:

1. An allen Gleitsegeln der Muster Exception 28 und Exception 28 Modell 91 ist vom Besitzer der Gleitsegel die Farbe der Stammleinen zu prüfen. Die falsche Stammleine ist an einer weißen Grundfarbe mit pinkfarbenem Einlegefaden zu erkennen.
2. Diese Stammleinen müssen ausgetauscht werden. Die betroffenen Gleitsegel dürfen bis zum Austausch nicht geflogen werden.

Der Austausch der Stammleinen wird von der Firma Montana Flugsport GmbH, Grube 25, 82377 Penzberg, Tel. 08856/7044, Fax: 08856/82324, durchgeführt.

Gmund, den 19. Juli 1994
DHV-Technikreferat
Hannes Weininger

34/94

Neue Musterzulassungen und DHV-Gütesiegel Gleitsegel

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Klasse
MZL GS 01-366-94	Synto 27	Kurt Kehrer	2
MZL GS 01-367-94	B3 29	Flight Design	2-3
MZL GS 01-368-94	Discus 1000/80	Montana Flugsport	1-2
MZL GS 01-369-94	Discus 1000/60	Montana Flugsport	1-2

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Klasse
MZL GS 01-370-94	Phocus 26	Skyline	2
MZL GS 01-371-94	Minoa 33	Günther Wörl	3
MZL GS 01-372-94	Minoa 30	Günther Wörl	3
MZL GS 01-373-94	Kendo L	Ernst Schneider	3

Hängegleiter

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Klasse
MZL 01-287-94	Desire 141	Finsterwalder GmbH	3
MZL 01-288-94	RamAir 154	Wolfgang Kaiser	3
MZL 01-289-94	RamAir 146	Wolfgang Kaiser	3
MZL 01-290-94	Sting 118	Skyline Flight Gear	2

Gleitsegelgurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber
MZL GS 03-134-94	Hero	Edel GmbH

Hängegleitergurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber
DHV 03-099-94	Caddy XC	Thomas Geißel
MZL 03-098-94	Skyline Different	Skyline

MZL = Musterzulassung
DHV = DHV-Gütesiegel

KLASSIFIZIERUNG:

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

35/94

Weitere anerkannte Herstellerbetriebe

Firma	Produkte
Aerosport International GmbH, Grafenstraße 26, 83098 Brannenburg	Hängegleiter, Gleitsegel, Rettungsgeräte, Gurtzeuge
Ingo Rohardt, Sülldorfer Landstraße 250, 22589 Hamburg	Schleppklinken, Schleppwinden
Wolfgang Kaiser, Steinstraße 9, 83064 Raubling	Hängegleiter
Edel GmbH Deutschland, Hitzlerieder Straße 15, 87637 Seeg	Gleitsegel, Rettungsgeräte, Gurtzeuge
Kurt Kehrer, Müllerstraße 32, 86971 Peiting	Gleitsegel, Rettungsgeräte, Gurtzeuge
Bernd Müller, Triebsdorfer Straße 23, 96253 Untersiemau-Haasloch	Schleppwinden, Schleppklinken
Swing Flugsportgeräte GmbH, Badfeldring 25, 82290 Landsberied	Gleitsegel, Rettungsgeräte, Gurtzeuge

Zugelassene Gelände

Neuzulassungen und Verlängerungen 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	Höhendifferenz	Fluggeräte-Art
Börry am Hellberg	31860 Börry	Niedersachsen	Drachenfluggruppe Börry Weserbergland	100	HG/GS
Am Ith	31863 Hardenrode	Niedersachsen	Drachenfluggruppe Börry Weserbergland	Schlepp/40	HG/GS
Willingen-Ettelsberg	34508 Willingen	Hessen	Drachenfliegerclub Hochsauerland	Schlepp/205	HG/Gs
Hohe Nordosthang	37619 Hehlen	Niedersachsen	Drachenfluggruppe Börry Weserbergland	85	HG/GS
Feldberg Brökeln	37619 Brökeln/Hohe	Niedersachsen	Drachenfluggruppe Börry Weserbergland	130	HG/GS
Pegestorf	37619 Pegestorf	Niedersachsen	Drachenfluggruppe Börry Weserbergland	105	HG/GS
Lutterburg	37619 Bodenwerder	Niedersachsen	Drachenfluggruppe Börry Weserbergland	145	HG/GS
Königszinne	37619 Bodenwerder	Niedersachsen	Drachenfluggruppe Börry Weserbergland	180	HG/GS
Bismarckterm	37619 Bodenwerder	Niedersachsen	Drachenfluggruppe Börry Weserbergland	130	HG/GS
Ith, Dielmissen	37633 Dielmissen	Niedersachsen	Delta-Club Ith	105 + Schlepp	HG/GS
Steinmühle	37647 Grave/Brevörde	Niedersachsen	Drachenfluggruppe Börry Weserbergland	140	HG/GS
Burg Militärflugplatz	39288 Burg	Sachsen-Anhalt	Flugsportclub Burg	Schlepp	HG/GS
Laihen	71297 Mönshheim	Baden-Württemberg	Bernid Hagenlocher	Schlepp	HG/GS
Plettenberg	72359 Dotternhausen	Baden-Württemberg	Plettenberger Delta-Flieger	300	HG
Waldtal	72818 Trochtelfingen	Baden-Württemberg	Wolkenkratzer Trochtelfingen	Schlepp	HG/GS
Schöntal/Heidental	73349 Wiesensteig	Baden-Württemberg	Flugschule Göppingen	110	HG/GS
Arnsdorf	74542 Braunsbach	Baden-Württemberg	Schlepp-Team Schwäbisch Hall	Schlepp	HG/GS
Gferch	78215 Elzach-Prechtal	Baden-Württemberg	Drachenflieger Oberes Elztal	510	HG/GS
Bichl	83122 Samerberg	Bayern	Flugschule Hochries	Schlepp	HG/GS
Hochfelln	83324 Ruhpolding	Bayern	Delta-Club Bavaria Ruhpolding	860	HG/GS
Rauschberg	83324 Ruhpolding	Bayern	Delta-Club Bavaria Ruhpolding	960	HG/GS
Unternberg	83324 Ruhpolding	Bayern	Delta-Club Bavaria Ruhpolding	740	HG/GS
Am Westerholz	86934 Reichling	Bayern	Drachenfliegerclub Cumulus	Schlepp	HG/GS
Immenstädter Horn	87509 Immenstadt	Bayern	Gleitschirmfliegernem. Immenstadt-Sonthofen	660	HG/GS
Am Jordanbad	88444 Ummendorf	Baden-Württemberg	Hermann Kolenc	30	HG/GS
Sommerboden	90619 Trautskirchen	Bayern	GSC Frankenthermik	40/Schlepp	HG/GS
Hohenmisberg	91278 Pottenstein	Bayern	Gleitschirmclub Fränkische Schweiz	Schlepp	HG/GS
Waitersberg	93444 Kötzting	Bayern	Drachenfliegerclub Regental	544	HG/GS
Löwengrub	93455 Traitsching	Bayern	Drachenfliegerclub Regental	50	HG/GS
Wolfsberg	94371 Rottenberg	Bayern	Siegfried Zankl	170	GS
Ofentaler Berg	97762 Hammelburg	Bayern	Drachenfliegerclub Hammelburg	135	HG/GS
Homburg	97780 Gössenheim	Bayern	Drachenfliegerclub Homburg Gössenheim	110	HG

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).

Ikarus und die Wildtiere

Kurzfassung der Grundlagenstudie
zum Thema Hängegleiten,
Gleitsegeln, und Wildtiere
von
Albin Zeitler
Bertram Georgii

Linderhof, Juli 1994



Präambel

Mehr Freizeit und eine weite Spanne alter und neuer Sportarten trafen in den letzten beiden Jahrzehnten auf ein geschärftes Umweltbewußtsein.

Sport und Naturschutz haben, wie alle gesellschaftlichen Werte, emotionale und rationale Anteile. Auf emotionaler Ebene führt das zu einer Polarisierung beider Werte. Auf rationaler Ebene schließt der eine Wert den anderen nicht von vornherein, grundsätzlich und überall aus.

Es war auszuloten, nach welchen Regeln eine moderne und verhältnismäßig auffällige »Natursportart«, wie Hängegleiten und Gleitsegeln, betrieben werden kann, ohne mit den Anliegen des Naturschutzes in Konflikt zu geraten.

Die Initiative des DHV, die zur vorliegenden Studie geführt hat, ist deshalb im beiderseitigen Interesse zu begrüßen.

Anlaß und Ziel der Studie

Bis 1992, als die Wildbiologische Gesellschaft München e.V. (WGM) mit der Studie begann, gab es zur Frage der Auswirkungen von Drachen- und Gleitschirmfliegen auf Wildtiere nur unsystematische Einzelbeobachtungen und Spekulationen. Angesichts der Einführung eines neuen Luftrechts für das Hängegleiten und Gleitsegeln war das ein unbefriedigender Zustand: Für die Zulassung von Fluggeländen, die nach dem neuen Luftrecht künftig durch den Deutschen Hängegleiterverband (DHV) wahrgenommen werden sollte, fehlten Entscheidungshilfen. So entstand das Bedürfnis nach einer systematischen Untersuchung des Themas.

Die Ziele

- Erarbeitung einer sicheren Wissensbasis über die Auswirkungen des Hängegleitens und Gleitsegelns auf Wildtiere.
- Aufzeigen von Lösungsansätzen für ein konfliktfreies Miteinander von Wildtieren und Flugbetrieb.
- Bereitstellung wildbiologisch und naturschutzfachlich begründeter Entscheidungshilfen für die Zulassung von Fluggeländen.

Wissenschaftlicher Ansatz

In Voruntersuchungen zu unserer Studie hatten wir drei Verhaltensweisen von Wildtieren gegenüber Drachen- und Gleitschirmfliegern beobachten können:

- Die Tiere setzten ihr Verhalten fort und verblieben vor Ort.
- Die Tiere wichen langsam in nahegelegene deckungsreichere Gebiete aus, von wo aus sie innerhalb etwa einer Stunde wieder an ihren vorherigen Standort zurückkehrten,
- Die Tiere flüchteten in hohem Tempo und zum Teil über weite Strecken in Deckung bietende Bereiche und kamen erst nach mehreren Stunden oder erst am nächsten Tag wieder zurück.

Diese Verhaltensunterschiede interpretierten wir so: Reaktionen von Wildtieren auf Drachen und Gleitschirme folgen unter natürlichen Bedingungen nicht einem einfachen *Reiz-Reaktions-Ablauf*, wie etwa der Reflex der Pupille auf Lichteinwirkung. Vielmehr weisen sie auf *Habituation* hin, d.h. auf »Gewöhnung«. Sie kann so weit wirksam werden, daß es beim Auftreten des *Reizes* - dem Erscheinen von Drachen und Gleitschirmen - zwar zu *Orientierungsreaktionen* kommt, aber keine dramatischen Verhaltensweisen mehr, wie Flucht oder Panik, auftreten.

Damit stand fest, daß die ausschließliche Untersuchung von Reiz-Reaktions-Abläufen keine ausreichen-



de Erklärung für das unterschiedliche Verhalten der Tiere hätte liefern können. Wir haben deshalb als Wirkfaktoren die Wiederholung des Reizes innerhalb einer bestimmten Zeit, d.h. die Regelmäßigkeit des Flugbetriebes, und die Sicherheits- bzw. Deckungsbedingungen, d.h. die Raumstruktur, unterstellt.

Dementsprechend standen bei der Auswahl unserer sieben Untersuchungsgebiete im Oberallgäu zwei Gesichtspunkte im Vordergrund:

- die *Flugintensität*, differenziert nach regelmäßig, gelegentlich und selten überflogenen Gebieten,
- die *Raumstruktur*, beschrieben durch Eigenschaften des Geländes (wenig bis stark gegliedert) und die Vegetation (z.B. Anteil von alpinen Matten, Krummholz oder Wald).

Im Mittelpunkt der Studie standen Gamsen und Rothirsche, ergänzt durch einzelne Beobachtungen an Steinadler und Birkhuhn.

Ergebnisse

Von 180 beobachteten Reaktionen von Gamsen und Rothirschen auf das Erscheinen von Drachen oder Gleitschirmen entfielen 135 (75 %) auf die Verhaltensweise *Verweilen* vor Ort, 36 (20 %) auf *Ausweichen* und 9 (5 %) auf *Flüchten*.

Wildtiere an regelmäßig beflogenen Flugbergen

In Fluggebieten, die regelmäßig, seit vielen Jahren und überwiegend nur im *Gleitwinkelbereich* beflogen werden, überwogen Beobachtungen *ohne äußerlich erkennbare* Reaktionen von Gamsen auf Drachen und Gleitschirme: Die Tiere sicherten zwar beim ersten Auftauchen der Piloten, verblieben aber in 95 % der Fälle auf den überflogenen Flächen und setzten Äsen oder Ruhen fort.

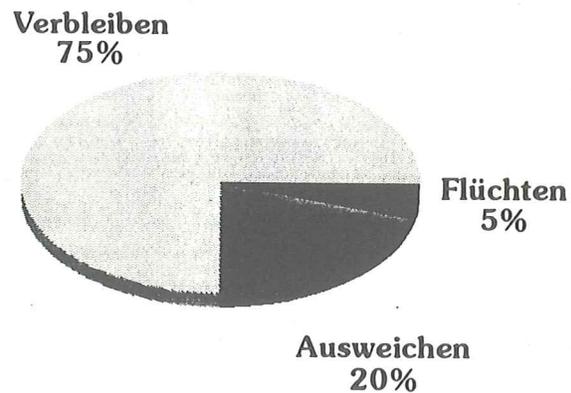
Dabei spielt in diesen Gebieten sicherlich der mittlerweile mehrjährige Kontakt mit dem Flugbetrieb eine Rolle. Eine Reihe von Beobachtungen ließ darüber hinaus den Einfluß von Raum- und Vegetationsstruk-

tur erkennen. Beim Aufenthalt auf Weideflächen an Hängen, die mit Grünerlengebüsch und Baumzeilen durchsetzt, also reich gegliedert sind, war die Reaktion wie beschrieben. Dagegen reagierten dieselben Gamsrudel bei Aufhalten an exponierten Standorten, wie z.B. an Graten, an Geländekanten oder auf offenen Alpweideflächen, deutlich: Sie unterbrachen ihr augenblickliches Verhalten und wichen aus, einzelne flüchteten weit.

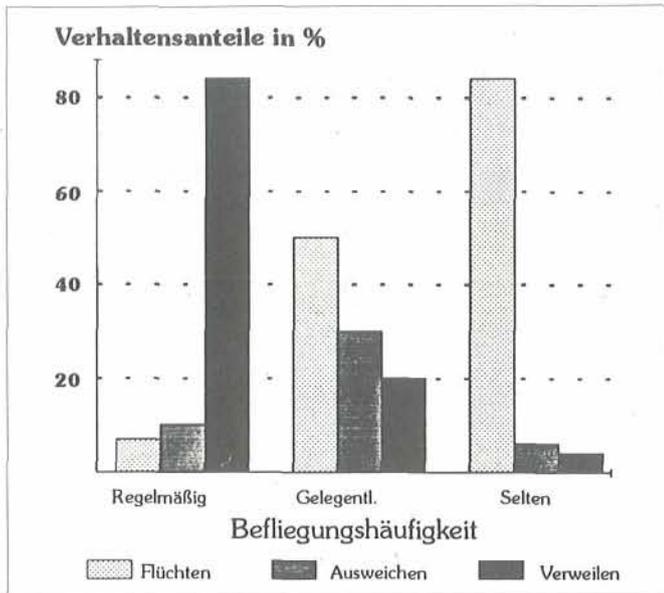
Wildtiere in gelegentlich beflogenen Gebieten

In den Allgäuer Hochalpen gibt es eine Reihe von Flugbergen, von denen aus Flüge *über den Gleitwinkelbereich hinaus möglich* sind. In diesen Gebieten reagieren Gamsen und Rothirsche wesentlich empfindlicher als an regelmäßig beflogenen Flugbergen: In 45 % der Fälle wichen die Tiere kurzzeitig in Deckung bietende Bereiche aus, bei 5 % der Beobachtungen flüchteten sie in Gräben oder Waldpartien. In 50 % der Fälle verblieben die Tiere dort, wo sie sich beim Anflug der Piloten aufgehhalten hatten.

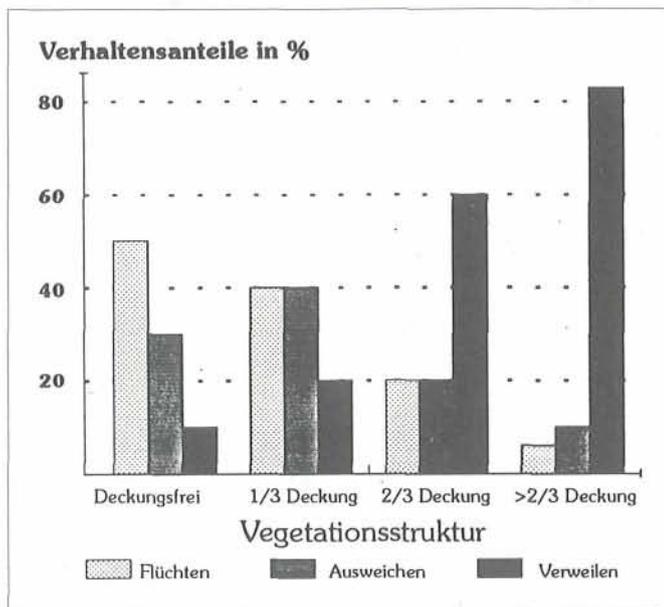
Reaktion von Gamsen auf Drachen und Gleitschirme



Faßt man die Beobachtungen aus allen Untersuchungsgebieten zusammen, so reagieren z.B. Gamsen auf Drachen und Gleitschirme ganz überwiegend mit der Verhaltenskategorie *Verbleiben*, längst nicht so oft mit *Ausweichen* und nur selten mit *Flucht*



Je seltener ein Gebiet von Piloten überflogen wird, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, daß Wildtiere auf Drachen und Gleitschirme mit Flucht reagieren



Je mehr Deckung bietende Strukturen, wie stark gegliedertes Gelände oder Gebüsch- und Baumgruppen, sich in erreichbarer Nähe von Wildtieren befinden, um so weniger Reaktion zeigen sie auf Drachen oder Gleitschirme

Wildtiere in selten beflogenen Gebieten

In Untersuchungsgebieten schließlich, die nur für *Streckenflüge* genutzt werden, d.h. in denen nur selten Drachen- oder Gleitschirmflieger auftauchen, flüchteten Gamsen bei 80 % der Beobachtungen, bei 12 % wichen sie in andere Areale aus und nur in 8 % der Fälle verblieben sie an ihrem vorherigen Standort. Rothirsche erwiesen sich als noch empfindlicher: Sie reagierten bei 98 % der Begegnungen mit Drachen oder Gleitschirmen durch Flucht.

Bei Rotwild traten zwischen den Geschlechtern klare Unterschiede auf: Große Rudel von mehr als fünfzehn männlichen Tieren flüchteten beim Anflug von Drachen- oder Gleitschirmfliegern nicht, sondern wichen langsam bis zügig in gedeckte Bereiche aus (lichte Waldteile, Baumzeilen) und kehrten bald wieder auf die Freiflächen zurück. Von gemischten Rudeln oder Rudeln mit einem Überhang an weiblichen Tieren und Kälbern dagegen flüchtete der größte Teil der Tiere in tiefer gelegene Waldflächen. Und zwar taten sie das nicht nur, wenn über offenen Freiflächen, sondern auch, wenn über deckungsreichen Krummholzarealen Gleitschirme auftauchten.

Diese Störungen waren oftmals sehr nachhaltig: Sie hielten für wenigstens drei Stunden an, vielfach sogar bis zum nächsten Morgen. Derart lange Abwesenheiten der Tiere konnten an Tagen ohne Flugbetrieb nicht festgestellt werden. In einem anderen Gebiet verblieben zwar einzelne Tiere; sie waren dann aber tagelang nur spät abends und früh morgens auf den Äsungsflächen zu sehen. Erst allmählich begannen sie auch wieder bei vollem Tageslicht auszutreten.

Bei Gamsen zeigte sich noch etwas anderes: Wiederholten sich die Begegnungen zwischen den Tieren und Drachen bzw. Gleitschirmen innerhalb weniger Tage, wurde die Reaktion der Gamsen von Mal zu Mal schwächer. Die Tiere wichen nicht mehr über weite Strecken, sondern stattdessen in deckungsreichere Areale aus. In der Regel kehrten sie innerhalb von ein bis zwei Stunden zurück. Tauchten die Piloten indessen nur etwa alle 14 Tage auf, hatte das stets Flucht der



Gemsen zur Folge. Die Rückkehr in die zuvor genutzten Bereiche verzögerte sich auf mehrere Stunden.

Flughäufigkeit

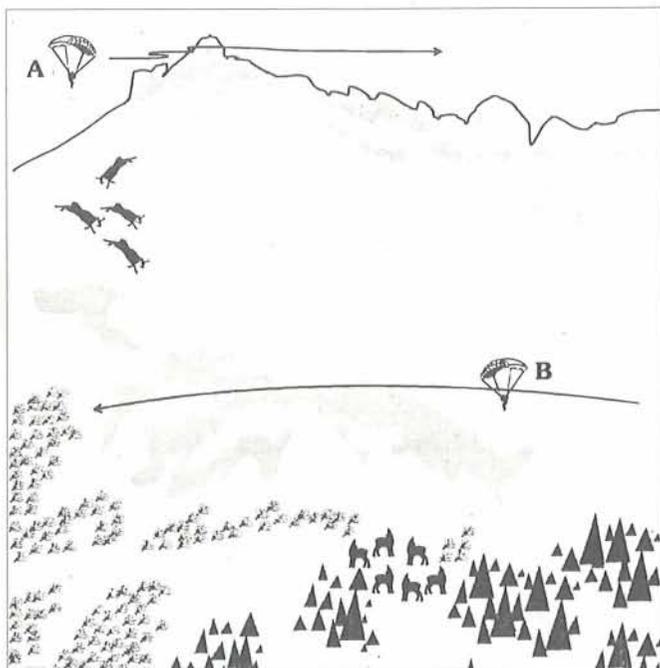
Die Ergebnisse aus den selten beflogenen Gebieten dürfen nicht überbewertet werden. Streckenflüge in entlegene Gebiete erfordern nicht nur sehr gute Raumkenntnisse und fliegerische Fertigkeiten, sondern auch so gute Wetter- und Windbedingungen, daß sie nur an wenigen Tagen im Jahr möglich sind. In einigen unserer Untersuchungsgebiete warteten wir oft tagelang vergeblich auf den Anflug von Piloten.

Für die Frequentierung der drei Gebietskategorien bedeutet das: Etwa 75 % des Flugbetriebes finden auf räumlich und zeitlich gut abgrenzbaren Routen im Gleitwinkelbereich statt. Etwa 20 % spielen sich im erweiterten Gleitwinkelbereich, d.h. abseits solcher Routen, ab. Nur etwa jeder zwanzigste Flug führt auf Strecke, und zwar mit deutlichen jahreszeitlichen Schwerpunkten von Mai bis August und vor allem am Nachmittag.

Überflughöhe und Überflugdauer

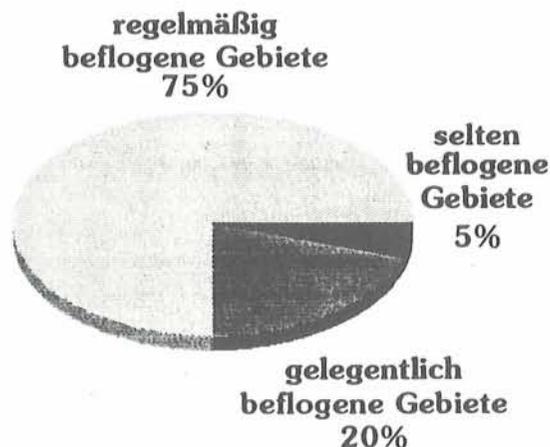
In regelmäßig und überwiegend im Gleitwinkelbereich beflogenen Gebieten liegt die kritische Überflughöhe für Gemsen und Rothirsche bei weniger als 100 m, selten auch bei weniger als 50 m. Ausschlaggebend für so viel Toleranz der Tiere ist neben der raschen Erreichbarkeit von Deckung, daß die Tiere zügig überflogen werden. In den zwei anderen Fluggebietskategorien waren aber erst Überflughöhen von ca. 150 m problemlos. Das gilt vor allem für Gebiete, in denen sich in offeneren Partien oder in lichtem Wald ein sehr dichtes Wegenetz befindet.

Bei geringen Überflughöhen erwies sich auch zu langes Verweilen der Piloten über Bereichen, in denen sich Wildtiere aufhielten, als problematisch. Das konnten wir z.B. wiederholt nach *Talsprüngen* der Drachen- und Gleitschirmflieger beobachten, wenn sie nach Höhenverlust durch lang anhaltendes Kreisen oder Kehren-



An exponierten Standorten, wie z.B. an Graten oder auf freien alpinen Matten (A) reagieren Wildtiere empfindlicher auf Gleitschirme und Drachen als dort, wo Deckung in rasch erreichbarer Nähe ist (B)

Anteile des Gesamtflugaufkommens



Von den Piloten fliegt die große Mehrheit an regelmäßig und intensiv genutzten Flugbergen, nur etwa ein Fünftel in Gebieten der Kategorie gelegentlich beflogen und nur wenige gehen auf Strecke

fliegen versuchten, wieder Höhe zu gewinnen. Unter solchen Umständen flohen Gamsen und Rothirsche nach kurzer Zeit in deckungsreichere Gebiete, z.B. Wald oder bewaldete Gräben.

Flugbetrieb, Wanderer und Jagd

In einigen unserer Studiengebiete, in denen neben Drachen- und Gleitschirmfliegern auch noch Wanderer unterwegs sind, machten wir zwei aufschlußreiche Erfahrungen:

Gamsen mieden Bereiche mit Wanderwegen unabhängig davon, ob diese auch noch überflogen wurden oder nicht. Außerdem stellte sich heraus, daß Wanderer in der Regel rund zwei Stunden früher im Gelände auftauchen als Drachen- und Gleitschirmflieger. In etlichen Fällen führte das zum Ausweichen von Gamsen und Rothirschen in weniger frequentierte Areale längst bevor die ersten Piloten gestartet waren.

In Gebieten mit sehr dichtem Wegenetz (mehr als 3

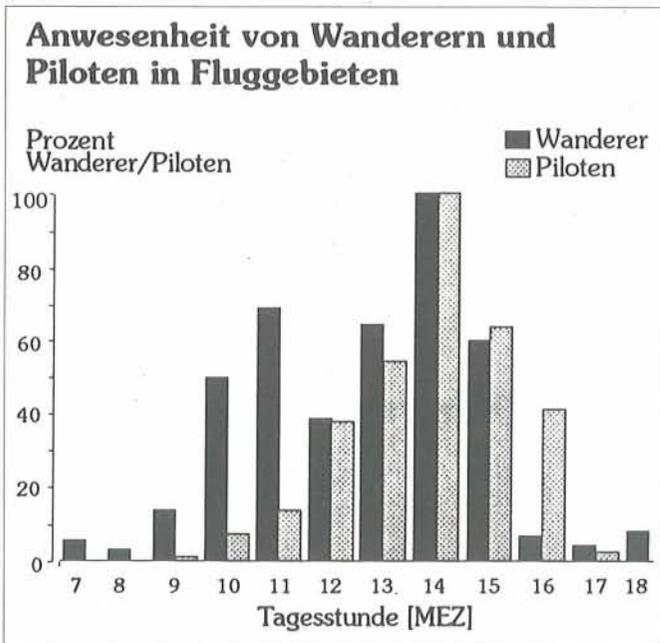
km auf 100 ha) können Wildtiere dem Wanderbetrieb aber nur bedingt ausweichen. Auffallend war nun, daß in solchen Gebieten Gamsen vor allem an Tagen empfindlich auf Drachen oder Gleitschirme reagierten, an denen gleichzeitig viele Wanderer unterwegs waren.

Unsere ursprüngliche Annahme, daß auch hoher Jagddruck, der gerade Wildtiere wie Gamsen und Rothirsche sehr scheu macht, zu empfindlicheren Reaktionen dieser Arten gegenüber Drachen oder Gleitschirmen führen könne, hat sich indessen nicht bestätigt. So zeigte sich an einem aus Gründen der Schutzwaldsicherung sehr intensiv bejagten Flugberg, daß die Tiere zwar beim Auftauchen von Wanderern fast immer in Deckung bietende Bereiche auswichen, nicht aber beim Anflug von Drachen oder Gleitschirmen. Umgekehrt wird deshalb auch die Jagdausübung weit weniger durch den Flug- als durch den Wanderbetrieb gestört.

Vögel und Flugbetrieb

Steinadler nutzen als ausgeprägte Thermiksegler während Sommer und Herbst dieselben Aufwindgebiete wie die Piloten, ohne daß es zu erkennbaren »Feindseligkeiten« kommt. Probleme kann es in der Nähe von Felswänden geben, in denen die Vögel ihre Horste haben, meist in Höhenlagen von 1200 bis 1600 m, manchmal auch an tiefer gelegenen Horstwänden. So haben etliche Beobachtungen gezeigt, daß Steinadler während der Brutzeit auf die Annäherung von Drachen- oder Gleitschirmfliegern mit deutlichem Abwehrverhalten reagieren. Ein untrügliches Zeichen dafür sind die revieranzeigenden, wellenförmigen *Girlandenflüge*.

Ungleich schwieriger sind Beobachtungen der überwiegend am Boden lebenden Rauhußhühner, wie Auer-, Hasel-, Birk- und Alpenschneehuhn. Sie kommen in den meisten unserer Fluggebiete regelmäßig vor. Der Vergleich mit langjährigen eigenen Daten über die Verteilung der Tiere im Oberallgäu zeigt, daß ihre Zahl in den Fluggebieten nicht zurückgegangen ist. In einer unserer intensivst beflogenen Regionen le-



Der Flugbetrieb beginnt in der Regel erst etwa zwei Stunden, nachdem die ersten Wanderer aufgebrochen sind



Drachenflieger = Riesenvogel?

Von Kritikern dieser Flugsportart werden gerne Gefangenschaftsexperimente mit Greifvogelattrappen als Argument für eine »Raubvogelangelst« von Wildtieren auch gegenüber Drachen und Gleitschirmen bemüht. So einfach wie in diesen Versuchen erwiesen sich die Zusammenhänge im wirklichen Leben aber nicht. Unsere Beobachtungen zeigen nämlich das Gleiche wie neuere Ergebnisse der Verhaltensforschung: Die Erkennung von Feinden - seien es natürliche oder **unechte** (Attrappe, Gleitschirm) - läßt sich nicht einfach auf Einzelmerkmale, wie Form oder Größe eines Objektes, reduzieren. Das bloße Erscheinen von Drachen- und Gleitschirmfliegern ist deshalb für Wildtiere noch kein Feinderlebnis.

ben Alpenschneehühner direkt im Bereich der Gleitwinkelrouten. In einer anderen gilt dasselbe für Birk- und Auerhühner.

Direkte Reaktionen dieser Tierarten auf Drachen oder Gleitschirme konnten wir nur in wenigen Fällen verfolgen, zumal sich ihre Aktivitätszeiten kaum mit den Flugzeiten der Piloten überschneiden. Soweit solche Beobachtungen aber doch möglich waren, flohen Birkhühner nicht, sondern verblieben in Deckung oder suchten diese zu Fuß bzw. in kurzem Flug auf.

Bewertung

Für die Bewertung der Naturverträglichkeit einer Sportart gibt es klare Vorgaben: Sie darf die räumliche und zeitliche Nutzbarkeit des verbliebenen Lebensraumes von Wildtieren nicht weiter einschränken. Für das Drachen- und Gleitschirmfliegen führt uns das zu folgen der Bilanz unserer Untersuchungen:

Sofern die gegenwärtige Intensität und Raumbeanspruchung dieser Sportart nicht weiter zunimmt, wird

es nur lokal und gelegentlich Konflikte mit Wildtieren geben.

In den regelmäßig beflogenen Gebieten bleiben Wildtiere weitgehend unbeeinträchtigt. Nach den zwei Untersuchungsjahren gibt es keine Hinweise auf eine Schädigung von Wildbeständen.

Kritische Aufmerksamkeit verdient das Erschließen von unberührten Gebieten durch Streckenflieger. Von diesem Problem ist jedoch durch das neue Luftrecht mit der Zulassungspflicht für Start- und Landeplätze eine weitgehende Entlastung zu erwarten.

Empfehlungen

Sinnvolle Regelungen zur Lösung von Konflikten zwischen Flugbetrieb und Wildtieren müssen am einzelnen Fluggebiet festgemacht werden. Wir machen hier deshalb nur drei grundsätzliche Empfehlungen:

In Gebieten mit intensivem Flug- und Wanderbetrieb sind beide Nutzungsformen so aufeinander abzustimmen, daß sich die Wirkungen auf Wildtiere nicht verstärken.

Über empfindlichen Einstands- und Brutgebieten ist der Flugbetrieb so zu regeln, daß Störungen vermieden werden.

Zu diesem Zweck sind für Problemgebiete auf der Grundlage der örtlichen Kenntnisse von Jägern und Naturschützern über die jahreszeitliche Verbreitung von Tierarten und der Piloten über Flugrouten Konfliktbereiche darzustellen.



Wildbiologische
Gesellschaft München e.V.

Munich Wildlife Society
Linderhof 2
D- 82488 Ettal
Tel. 0 88 22/63 63, 62 09
Fax 0 88 22/61 61

INFO IM TEST

Liebe Info-Leser,

wir machen das DHV-Info für Euch. Als Zeitschrift für alle Mitglieder soll im Info stehen, was interessiert, aber auch nützt. Wir bitten Euch deshalb, diesen Fragebogen bis spätestens 30.10.1994 an uns zurückzusenden, um 1995 noch besser Eure Wünsche erfüllen zu können.

	extrem zu wenig	zu wenig	richtig	zu viel	extrem zu viel
wichtig-neu-kurz	<input type="checkbox"/>				
Sicherheitsjournal	<input type="checkbox"/>				
Materialkunde (z.B. Leinenproblematik)	<input type="checkbox"/>				
Meteorologie	<input type="checkbox"/>				
Wetterabhängiges Flugverhalten	<input type="checkbox"/>				
Fliegerische Grundlagen (Starten, Landen, Kurven)	<input type="checkbox"/>				
Verbesserung des Flugkönnens (z.B. Zentrieren)	<input type="checkbox"/>				
Verhalten in kritischen Flugsituationen	<input type="checkbox"/>				
Verbandsarbeit	<input type="checkbox"/>				
Strecken- u. Thermikfluggebiete in Deutschland	<input type="checkbox"/>				
Strecken- u. Thermikfluggebiete im Ausland	<input type="checkbox"/>				
»Hausbergfliegen«	<input type="checkbox"/>				
Streckenfliegen (z.B. Taktik)	<input type="checkbox"/>				
Flachlandfliegen (z.B. Flugaufgaben)	<input type="checkbox"/>				
Windenschlepp	<input type="checkbox"/>				
UL-Schlepp	<input type="checkbox"/>				
Testflüge	<input type="checkbox"/>				
Naturschutz	<input type="checkbox"/>				
Luftrecht und Versicherung	<input type="checkbox"/>				
Vereinsnachrichten	<input type="checkbox"/>				
Leserbriefe	<input type="checkbox"/>				
Nachrichten aus dem Ausland	<input type="checkbox"/>				
Wettbewerbssport Vereine	<input type="checkbox"/>				
Wettbewerbssport national	<input type="checkbox"/>				
Wettbewerbssport international	<input type="checkbox"/>				
Bilder schwarz/weiß	<input type="checkbox"/>				
Bilder farbig	<input type="checkbox"/>				
Seitenzahl je Heft	<input type="checkbox"/>				
Papier- und Druckqualität	<input type="checkbox"/>				
Werbung	<input type="checkbox"/>				

	total unwichtig	unwichtig	(keine Meinung)	wichtig	extrem wichtig
Ein eigenständiges DHV-Info halte ich für	<input type="checkbox"/>				
	nie	selten	manchmal	meist	immer
Ich lese das DHV-Info	<input type="checkbox"/>				
Außer mir liebt mein Info ein anderer Pilot	<input type="checkbox"/>				
ein »Fußgänger«	<input type="checkbox"/>				

Ich wünsche mir / mir gefällt nicht:

Das Versicherungsprogramm

Stand: 1.8.1994

Versicherer: Gerling Konzern Köln

Halterhaftpflicht

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



Deckungssumme: 2,5 Mio. DM

pauschal für Personen- und Sachschäden.

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:

45,- DM bei 500 DM Selbstbeteiligung (SB)

60,- DM ohne SB

Nur Gleitsegel:

40,- DM bei 500 DM SB

50,- DM ohne SB

Deckungsbereiche: Weltweit, Europa, Deutschland.

Flug-Unfall, Tod und Invalidität

Deckungssumme: 5000 DM bei Tod
10 000 DM 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, Krankenhaus-transport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts.

Schirmpackerhaftpflicht

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

Startleiterhaftpflicht

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

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 Mitgliedverein 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.



Gleitschirmfliegen an der Hochries

Achtung Gastflieger: In Absprache mit der Jägerschaft der Hochries bei Flügen nach 18.00 Uhr die Landeplätze L1 und L2 nicht mehr benutzen und mit großer Höhe über Grund L3 anfliegen. Keine Gleitschirmstarts mehr nach 19.00 Uhr, da ein Großteil des Fluggebietes und zwei Landeplätze im Jagdrevier liegen. Bitte Infotafeln an der Seilbahn beachten!

Gleitschirmclub Hochries-Samerberg
Reinhold Par

Vereinsmeister mit Schätzflug

Die diesjährige Vereinsmeisterschaft wurde in Westendorf bei Kitzbühel ausgetragen. Bei thermisch sehr guten Bedingungen wurden von den 18 Piloten an zwei Tagen 3 Durchgänge geflogen. Am ersten Tag wurde mit einem Schätzflug mit Ziellandung und einer Maximalzeit von einer Stunde begonnen. Beim 2. Durchgang wurde wieder eine Maximalzeit von einer Stunde vorgegeben, wobei noch zwei Bojen überfliegen werden mußten. Nach dem ersten Tag konnten sich Dieter Börsig, Thorsten Brodbeck und Klaus Ickert berechnete Chancen auf den Titel ausrechnen. Die Entscheidung fiel am zweiten Tag bei einem erneuten Schätzflug, wobei die Flugzeit auf die Minute geschätzt werden muß. Durch eine verpatzte Landung war für Dieter Börsig der Traum vom Titel ausgeträumt. Thorsten Brodbeck konnte sich am Schluß gegen Klaus Ickert behaupten und sicherte sich durch einen perfekten 3. Durchgang die Meisterschaft. Dritter wurde Dieter Börsig.

Gleitsegelclub CONDOR



Tegernsee mit Wallberg

Foto: Stefan Altm

Streckenfliegen

Ich finde es eine sehr gute Idee, eine Streckenbeschreibung für einen Überlandflug in das DHV-Info aufzunehmen. Ich fliege seit 1988 Gleitschirm, habe mich aber von einem Vielflieger zu einem Urlaub-Genußflieger gewandelt, da ich seit der Geburt meiner Kinder sehr viel mehr Zeit zu Hause verbringe. Da es mit meinem alten Schirm (Genair 510 dynamique) fast nicht möglich war, auf Strecke zu gehen, konnte ich es nicht richtig üben. Mit meinem neuen Schirm (Compact 33) geht es zwar, doch ... Langer Rede kurzer Sinn: Ich habe mir die Streckenbeschreibung vom Wallberg nach Bayrischzell durchgelesen und sie teilweise nachgeflogen. Es war ein unbeschreibliches Gefühl, vom Berg wegzufliegen, ein Tal zu queren und einen anderen Berg anzufliegen. Ich habe mir schon immer vorgestellt, wie es zu machen ist, doch mit der Beschreibung im Gedächtnis (speziell die Abflughöhen) traute ich mich endlich einmal. Sicherlich ein lächerliches Unterfangen für viele Piloten - für mich das schönste fliegerische Erlebnis.

Lothar Reiter



Foto: Ernst Heuser

1. Saarländischer Gleitschirm Cup

Stefan Seibel heißt der Sieger des 1. Saarländischen Gleitschirm Cups in Herbitzheim. Bei der zweitägigen Veranstaltung starteten 45 Teilnehmer aus dem Saarland und der näheren Umgebung. Die drei saarländischen Vereine, Paraskiclub Saar Herbitzheim, International Paragliding Club Quierschied und die Gleitschirmfreunde Hochwald aus Lohsheim, hatten zu dieser Veranstaltung eingeladen, um das Kennenlernen und die Zusammenarbeit der einzelnen Vereine untereinander zu fördern.

Die Piloten wurden mit einer stationären Winde bis zu einer Höhe von 150 m geschleppt. Der Startplatz lag ungefähr 80 m über und 1000 m entfernt vom Startplatz Herbitzheim, der mit Zielkreisen markiert als Landeplatz diente. Zwei Durchgänge an der Winde wurden geflogen, wobei die Punktevergabe sich nach Landung innerhalb der einzelnen Zielkreise richtete. Zur "Gaudi" galt es noch eine Geschicklichkeitsübung an einer Schaukel zu bewältigen, bei der man Zusatzpunkte sammeln konnte.

Leider mußte ein 35-jähriger Teilnehmer mit einem Wirbelbruch ins Krankenhaus eingeliefert werden. Nach eigenen Angaben hatte er beim Landeanflug zu viel riskiert und den Schirm zu stark abgebremst (Strömungsabriß), so daß er aus einer Höhe von ca. 20 m abstürzte. Der Verunfallte ist mittlerweile aus dem Krankenhaus entlassen und es geht ihm den Umständen entsprechend gut.

Im nächsten Jahr soll der 2. Saarländische Gleitschirm Cup in einer ähnlichen Art und Weise stattfinden. Ort und Zeitpunkt werden rechtzeitig bekanntgegeben.

Den Cup gewonnen hat Stefan Seibel vor Martin Kleinbauer und Klaus Wiedinger.

Gleitschirmfreunde Hochwald
Ernst Heuser

Leidig: Segelflugwetterbericht

Leider wird in Sepp Gschwendtner's Kolumne der falsche Esel geprügelt. Der Segelflugwetterbericht wird zwar von einigen Dienststellen des Deutschen Wetterdienstes erstellt, dann jedoch dem privaten Informationsdienst (PID) der DE-TEMEDIEN (Deutsche Telecom Medien) zur Weiterverbreitung überlassen. Der Frühbericht muß beispielsweise bis spätestens 7.00 Uhr weitergeleitet sein! Die einzelnen Dienststellen, die unter diesem Zeitdruck selbst zu leiden haben, haben mit der Abgabe ihrer Berichte dann keinerlei Einfluß mehr darauf, was mit diesen Berichten geschieht. Da man allerdings pro Gebühreneinheit (= 12 Sec.) DM 0,23 bezahlen muß, hat man auch ein Anrecht auf rechtzeitige Verfügbarkeit, sprich Abrufmöglichkeit. Hier hat auch der zahlende Kunde eine Möglichkeit, dies einzufordern: Unter der Telefonnummer 069/26820 wurde eine Beschwerdestelle für den PID-Dienst eingerichtet. Man sollte sich aber nicht abspeisen lassen mit der Auskunft, daß der Segelflugwetterbericht nicht rechtzeitig ausgeliefert wurde. Also: Ausnahmsweise ist der DWD nicht schuld für etwaige Verzögerung der Aufsprache. Es genügt schon, wenn die Vorhersage ab und an nicht so zutrifft (= Mittelbildung über ein großes Gebiet), wie es die Flieger vor Ort gerne möchten. Übrigens: Ab Oktober 1994 hat die Flugwetterberatung in Nürnberg die neue Telefonnummer 0911/3651680.

Manfred Kreipl

Mitglied 300

Im April diesen Jahres konnte der 1. PCS sein 300. Mitglied begrüßen. Damit ist der Stuttgarter Club nicht nur durch seine Messeaktivitäten »Thermik in Stuttgart«, sondern auch von der Anzahl an begeisterten Clubanhängern zu einer beachtlichen Organisation im »Schwobeländle« angewachsen. Ausgerechnet eine Hamburgerin durften die Schwaben als 300. Mitglied willkommen heißen. Ein weiterer Beweis dafür, welchen Anklang das umfangreiche Jahresprogramm mit Ausfahrten, Seminaren und Clubabenden, selbst über die Grenzen von Stuttgart hinweg, bei Gleitschirm-Jüngern findet. Martje Sievers aus Westerrönfeld hatte nämlich das Fliegen an der Düne und an der Winde satt und wollte die Berge nicht mehr nur auf dem Bild sehen.

1. Parafly Club Schwaben
Uwe Henning





Foto: Ochs 1997

Havellandpokal

Die Schleppgemeinschaft Segeletz-Berlin hatte auf ihrem neu zugelassenen Flugplatz zum Havellandpokal '94 eingeladen. 4 Schlepptrikes und die engagierten Vereinsmitglieder standen bereit, maximal 25 Drachen in den Himmel über Brandenburg auf Strecke zu bringen. Erstmals bei Wettbewerben erhielten die Teilnehmer eine Streckenkarte, auf der die erflogenen Aufwindquellen der Umgebung eingezeichnet waren, um die Thermiksuche im Flachland zu erleichtern.

Leider spielte das Wetter nur zum Teil mit, deshalb tauchten einige der gemeldeten Piloten erst gar nicht auf, obwohl es am ersten Tag bei der Basishöhe um 1200m ein Zielflug 45km weit nach Oranienburg ausgeschrieben war, den 2 Piloten auch fast geschafft hätten, wäre da nicht kurz vor dem Ziel ein Schauer gestanden. Lukas Bader siegte knapp vor Claus Gerhard und Georg Büchl, alle aus Berlin.

Die wenigen angereisten Liga-Teilnehmer waren trotzdem zufrieden, wenn auch an den Folgetagen wetterbedingt kein Wertungsdurchgang zustande kam und selbst der Ziellandewettbewerb bei zu starkem Wind ausfallen mußte. Die Organisation stimmte, das Gelände erwies sich als gut geeignet, für das leibliche Wohl sorgte der Wirt aus dem Nachbardorf Nackel mit seiner Mannschaft und abends konnten die nicht verbrauchten Energien beim Segeletzer Dorffest mit den Schönheiten des Havellandes herausgelassen werden.

Im nächsten Jahr soll es wieder einen Havellandpokal geben. Als Hauptpreis stehen schon das neue Vario von Bräuniger und ein repräsentativer Pokal einer Berliner Brauerei fest.

Schleppgemeinschaft Segeletz-Berlin
Claus Gerhard

Odenwaldpokalfliegen in Hardheim

Am letzten Maiwochenende wurde der Hockenberg in Hardheim wieder einmal das Mekka der Drachenflieger dieser Region. Über 20 Piloten fanden den Weg nach Hardheim, um an dem klassischen Zeit-/Zielwettbewerb teilzunehmen. Bereits am Freitagabend spielte im kleinen Zelt neben dem Landeplatz eine in der hiesigen Region sehr bekannte Rockband und verbreitete sowohl bei den Piloten als auch beim Hardheimer Publikum eine Bombenstimmung.

Am Samstag gegen 11.00 Uhr begann dann der Wettbewerb. Ziel eines jeden Piloten war es, möglichst lange in der Luft zu bleiben, und möglichst nahe bzw. auf dem Punkt des 50 m-Kreises stehend zu landen. Jeder Pilot konnte nach Anmeldung beim Startleiter in beliebiger Reihenfolge so oft fliegen, wie er wollte. Gezählt wurden jedoch nur die 5 besten Flüge des gesamten Wettbewerbs. Am Abend des 1. Wettkampftages führten der Vorjahressieger Rainer Rössler (HSG Einkorn) vor Rolf Münch (CFD Hardheim) und jeder glaubte an ein Kopf-an-Kopf-Rennen der befreundeten Kontrahenten wie vom Vorjahr. Doch das sollte sich am nächsten Tag ändern.

Am Sonntag starteten die Piloten vom Nord-West-Hang. Da der stramme Nordwind den Hang gut anströmte, konnte sich so mancher Pilot an der Nordkante des Hockenbergs halten und eine gute Punktzahl in der Zeitwertung herausfliegen. Dies gelang dann auch dem späteren Sieger Helmut Herbert aus Hasloch. Er holte sich die volle Punktzahl in der Zeitwertung, stand bei der Landung mit beiden Füßen auf dem Punkt und gewann auch die Seniorenwertung. Zweiter wurde Rainer Rössler (HSG Einkorn), Dritter Rolf Münch (CFD Hardheim), den 4. Platz belegte Henry Maek (Reifenberg), Fünfter wurde Stefan Münch (CFD Hardheim). Zum 20-jährigen Jubiläum im nächsten Jahr wird wieder mit einer regen Beteiligung gerechnet.

Club für Drachenflug Hardheim
Bernd Haberhauer



2. Flying Witches Cup

Auch dieses Jahr war das Treffen der »Flying Witches« ein voller Erfolg. An dem Wettbewerb nahmen dieses Jahr 19 Hexen teil. Die Aufgaben wurden wieder in zwei Kategorien, L-Schein- und A- oder B-Schein-Inhaber aufgeteilt. Gemäß dem Motto »Flying Witches« waren sogar 2 richtige Hexen in voller Montur am Start.

Das diesjährige Programm war sehr vielfältig. Nach der am Vormittag, nunmehr zum 15. mal in Folge auf der Hochplatte zelebrierten Bergmesse, traten ab Mittag die Hexen in Aktion. Gegen Abend wurden die Teilnehmer und die Sieger im Rahmen eines heißen Sommerfestes mit der Solid-Rock-Band von ca. 300 Club-Mitgliedern und Gästen kräftig gefeiert. Bei den Pilotinnen mit A- oder B-Schein hatte Rosi Multerer vor Clarinda Hofer und Marion Kusterer gewonnen, in der L-Schein-Wertung lag Ariane Zeyen vorn.

Die »Flying Witches« wurden 1989 von Helene Mayer, der Mitinhaberin der Drachenflugschule Hochries, gegründet. Helene Mayer sieht die Aufgabe der Flying Witches darin, daß der Zusammenhalt und der Teamgeist der fliegenden Frauen gefördert wird und durch solche Veranstaltungen auch Anfänger und weniger geübte Drachenfliegerinnen langsam an Wettbewerbe herangeführt werden können. Helene Mayer betonte, daß die Club-Hexen des DFC Achenental im nächsten Jahr noch verstärkter die benachbarten Clubs einladen werden, ihre »fliegenden Hexen« bei dieser Veranstaltung mit einzubeziehen.

Drachenfliegerclub Achenental
Marion Rinne

Sport - Im Verein am schönsten?

Seit etwa 15 Jahren wird am Melibokus geflogen, ohne Genehmigung für den Weg auf den Berg, ohne Start- und Landgebühren, ohne Zulassung als Fluggelände und eigentlich auch ohne größere Probleme, obwohl mittlerweile schon recht viele dort fliegen. Jetzt hat der Odenwälder Drachenflieger Club die Pacht des Startgeländes übernommen und will sich um das Fluggelände kümmern - schön. Es werden 5 DM Startgebühr erhoben - naja. Und aus Sicherheitsgründen soll die Rampe verschließbar gemacht werden - sehr schlecht -, weil es letztes Jahr einen schlimmen Unfall gab. Ein Gastpilot war alleine auf dem Berg und vergaß, sich einzuhängen. Das war und ist schlimm und darf nicht mehr vorkommen. Aber davor ist ein Clubmitglied (mit Schlüssel zur Rampe) genauso wenig sicher, wie jeder andere auch. Also kann ich das »Sicherheitsargument« nicht gelten lassen. Die einzig hundertprozentig sichere Lösung wäre, das Fliegen ganz zu verhindern.

Wenn es darum geht, etwas für das Fluggelände zu tun, dann ist es wohl sinnvoller, den Flugbetrieb (das Hochfahren, die Gefahren des Startplatzes, den Landeplatz) auf Hinweisschildern zu erklären, als die Rampe zu verbarrikadieren. Ich kann das Schimpfen auf die »bösen« Gastpiloten nicht ganz verstehen und erkläre mich gerne bereit, bei irgendwelchen Arbeiten für das Fluggebiet zu helfen. Früher glaubte ich, daß sich die Flieger gegenseitig helfen, in die Luft zu kommen. Heute sehe ich, daß sie sich auch gegenseitig am Fliegen hindern können. Es herrscht scheinbar ein »neuer Geist«, der mir den Sport kaputt machen will, jedenfalls ein Stück davon. Muß man denn in jeden Club eintreten, um überall starten zu dürfen?

Lukas Etz

Stellungnahme des Vereins

Der 1. ODC hat 1991 den Pachtvertrag für die Nutzung des Startplatzes auf dem Melibokus übernommen, der von der damaligen Haltergemeinschaft mit der örtlichen Gemeinde abgeschlossen wurde.

Es trifft zu, daß wir die offizielle Nutzung des Zufahrtsweges durch die Forstverwaltung noch nicht genehmigt bekommen haben. Daher sind wir auch gezwungen, auf die Einhaltung unserer Regelungen (Sammeltransport zur vollen Stunde usw.) besonders zu achten.

Doch nun zum Hauptpunkt des Leserbriefes "Verschließen der Rampe am Melibokus":

Wir mußten in der Vergangenheit immer häufiger feststellen, daß "Fremdpiloten" unsere Fluggelände erstmalig und allein benutzen, ohne sich entsprechend über Besonderhei-



ten erkundigt zu haben sowie unter Mißachtung der vorgegebenen Regelungen, die sowohl für die Mitglieder als auch für Gastpiloten gelten. Um diesen Mißstand mit den daraus resultierenden Problemen nicht erst ausufern zu lassen, sahen wir uns gezwungen, diese unliebsame Maßnahme, die auch von uns nur ungern vorgenommen wird, zu treffen. Mit dem Verschließen unserer Rampen verfolgen wir das Ziel, einen kontrollierten Flugbetrieb, der aus Gründen der wachsenden Frequentierung der Fluggelände unumgänglich ist, zu erreichen. Wir meinen, mit unseren Maßnahmen einen wesentlichen Beitrag zum Schutz der Geländeerhaltung bzw. Voraussetzung für eine angestrebte (beantragte) Geländezulassung sowie insbesondere zum Schutz der Piloten geleistet zu haben.

Selbstverständlich muß man nicht Mitglied im 1. ODC werden, um bei uns fliegen zu dürfen. Gastpiloten, die sich auch als solche entsprechend verhalten, sind nach wie vor herzlich bei uns willkommen. Wir haben nicht die Absicht

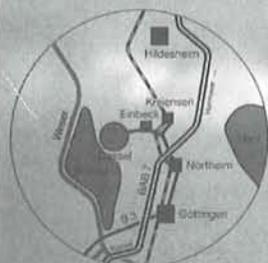
diesen Gastpiloten das Fliegen bei uns "kaputtzumachen". Wir werden ihnen auch weiterhin die Möglichkeit bieten, möglichst ungehindert bei uns ihrem Sport nachzugehen. Dazu bedarf es jedoch auch des Gesprächs miteinander.

1. Odenwälder Drachenfliegerclub
Hans Moritz

Gerichtsurteil

Der französische Club de vol Libre de Aix de Bains lag in einem Rechtsstreit mit Gerard Cohen über die Benutzung eines Startplatzes am »Sapney«. Das Gericht hat nun den Club de vol Libre zu einer Geldzahlung an Gerard Cohen, sowie die Veröffentlichung der Entscheidung im Drachenfliegermagazin und im DHV-Info verurteilt.

Club de Vol Libre de Aix de Bains



UL-SCHLEPP

MIT DEN PROFIS VON DER DFS-SOLLING

URLAUB AM SOLLING MIT
DER GANZEN FAMILIE
FLIEGEN AUF EIGENEM FLUGPLATZ
UND FREIZEITGESTALTUNG:
TENNIS, GOLF, SQUASH,
REITEN, BADEN



SCHLEPPSCHULUNG
TÄGLICH AUF EIGENEM FLUGPLATZ
WIR KOMMEN AUCH ZU EUCH!
KOMPAKTKURSE IN GANZ DEUTSCHLAND

INFO UND ANMELDUNG: VITO BAEUMER / JOBST BAEUMER
TELEFON (05561) 2048 ODER (05562) 423

Althof im Gasteinertal

Fast 50 Piloten der »Althofdrachen« pilgerten am verlängerten Fronleichnamswochenende nach Dorfgastein, wo die insgesamt 73 Besucher nach 500 km Fahrt nicht als Gäste, eher als Freunde begrüßt wurden: Fritz Gröner und Günter Fleischmann hatten ausgezeichnete Vorbereitung geleistet. Bei einem Höhenunterschied von ca. 1100 m wurden von der Fulseck etwa 150 Starts absolviert und mit unfallfreien Landungen abgeschlossen. Stundenlange Flüge mit mehr als 1000 m Startüberhöhung waren an der Tagesordnung.

Die Angestellten der Brandsteinbahn und der Gipfelbahn Fulseck begeisterten durch ihre Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft - der Drachentransport auf dem Brandsteinbahn-Sessellift gelang problemlos.

Die Freunde vom Drachenflugclub Dorfgastein unterstützten uns nach Kräften und halfen, wenn immer es möglich war. Natürlich feierten sie mit uns im »Skihäusl« und zeigten zur allseitigen Erheiterung die Lande-Videos, die sie während des Tages aufgenommen hatten. Beim Hüttenabend bei »Hiasi« im Bergstüberl in der Mittelstation durften sie bei Ripperl und Knödel nicht fehlen, brauchten wir doch auch geübte Bergführer, die uns bei Nacht und Regen die 635 Höhenmeter über Almwiesen und Feldwege hinab ins Tal brachten; ein Abend, den keiner der Fliegerkollegen vergessen wird.

Althofdrachen
Günter Herrmann

Fliegen und Laufen

Die 1. Vereinsmeisterschaft des Gleitsegelclubs Frankenthermik war ein voller Erfolg. Auf dem Schleppgelände Dagenbach bei Trautskirchen/Mittelfranken wurden 2 Wertungsdurchgänge mit Zielabwurf, Ziellandung und anschließendem Laufen mit aufgezo- genem Schirm über 40 m durchgeführt. Insgesamt waren 12 Piloten und Pilotinnen am Wettbewerb beteiligt. Erster Dagenbach-Club-Meister wurde Helmut Sternahl, auf den 2. Platz flog Peter Landgraf, Platz 3 belegte Peter Rienecker.

Daß auch im Flachland Streckenflug möglich ist, bewies die einzige weibliche Teilnehmerin Sylvia Glöckner. Nach ihrem Start um 18.00 Uhr und Steigwerten um 6 m/s bei bester Blauthermik, flog sie etwa 18 Kilometer.

Unser herzlicher Dank gilt an dieser Stelle den ansässigen Bauern für ihre freundliche Unterstützung und die Benutzung des einmaligen Schleppgeländes.

Gleitsegelclub Frankenthermik
Thomas Rönz

Ganze Kerle

Antwort auf den Leserbrief aus DHV-Info Nr. 75

Mal eins vorweg: Ich kam beim Lesen dieses Leserbriefes nicht mehr aus dem Kopfschütteln heraus. Es ist etwas anderes, ob ich die nächste Expedition zum nächsten Fluggelände plane, wobei ich höchstens mal in Konflikt mit Grundstückseigentümer usw. komme, oder einen 5800 m hohen Berg mit Drachen und voller Ausrüstung für mehrere Tage besteige und dabei in einen Konflikt mit Kogi-Indianern gerate. Für mich liegt die etwas mißglückte Filmdokumentation mitnichten an der mutigen und mit voller Begeisterung für die Sportart lebenden Gruppe um Elmar Müller, sondern eher am Schneidetisch des Filmemachers.

Zu den Fehlstarts: Nach den ganzen Strapazen und dem Aufstieg ist ein Fehlstart in dieser Form voll und ganz zu verzeihen, wobei ich persönlich weiß, daß die Beteiligten ihre Starts unter »normalen« Bedingungen beherrschen. Ein persönliches Gespräch über den gesamten Ablauf der Expedition mit den Beteiligten würde dem lieben Kollegen Hermann Justen sicherlich gut tun. Vielleicht ist er dann auch bereit, dies alles mitzuerleben. Ich persönlich hätte auch sehr gern hieran teilgenommen und empfinde nur Bewunderung für dieses Unternehmen. In diesem Sinne Bravo Elmar.

Stefan Tillmann

Gleitschirmzentrum Breitenberg

Bei idealem Flugwetter fanden die Vereinsmeisterschaften der Pfront'ner Gleitschirmflieger Stratos statt, die in diesem Jahr von Wolfgang Mayr aus dem Ortsteil Kappel souverän gewonnen wurden. Den Gewinn des vom Clublokal Schönblick in Meilingen neu gestifteten Wanderpokals für die beste Stratos-Mannschaft buchten Wolfgang Mayr, Fritz Schweiger und Walter Köpnik auf ihr Konto.

Kurz danach fand auf Einladung und aus Anlaß des 10-jährigen Bestehens der Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf ein Mannschaftsvergleichsfliegen mit Stratos statt. Hervorragend vom Gastgeber organisiert, konnten von insgesamt 12 Dreier-Mannschaften die Piloten der Pfront'ner Gleitschirmflieger die beiden ersten Plätze belegen.

Mit mehr als 350 Mitgliedern sind die beiden Vereine die stärksten im Allgäu, die durch diese Jubiläums-Veranstaltung die Fliegerkameradschaft unter den Vereinsmitgliedern förderten.

Stratos Pfront'ner Gleitschirmflieger
Dieter Ulshöfer



Teufelspokalfliegen

Bei leichten westlichen Winden, strahlendem Sonnenschein und ausreichender Thermik flogen wieder zahlreiche Piloten aus nah und fern um den künstlerisch einmalig ausgestalteten 17. Teufelspokal. Nach drei gewerteten Durchgängen hatte der Pforzheimer Lothar Wüst die Nase vorn, gefolgt von den »Althofdrachen« Werner Fleck und Peter Friedemann. Clubvorstand Edwin Hecker hatte bei der Siegerehrung die Gelegenheit, nicht nur den Siegern zu gratulieren, sondern auch dem mit 77 Jahren ältesten Teilnehmer Hermann Neuschütz einen Pokal als Anerkennung zu überreichen. Lothar Wüst bedankte sich anschließend bei den Helfern unter Jury-Leiter Martin Pillein für einen fairen und gut organisierten Wettbewerb.

Drachenflugclub Loffenau
Uli Blumenthal

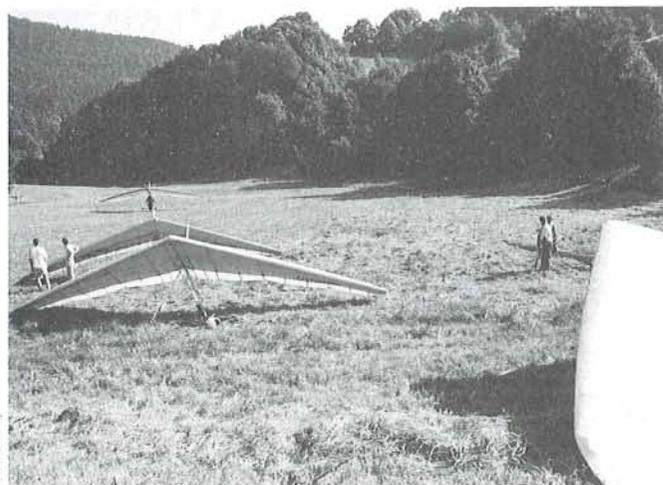


Foto: Gerd Olbinsky

Landeplatz Teufelsmühle

Startfensterregelung

Der »HDF« hat für Piloten, die am DHV-Streckenflugpokal teilnehmen, eine eigene Startregelung eingeführt. Um die Chancen dieser Piloten zu erhöhen, wurde ein »Startfenster« über einen Zeitraum von 12.00 bis 15.00 eingeführt. In diesem Zeitraum haben die Wettbewerbsteilnehmer für maximal 3 Startversuche ein Startvorrecht. Auf das Prinzip der gegenseitigen Rücksicht und Toleranz wird ausdrücklich hingewiesen. Vor und nach dem Startfenster haben die anderen Piloten ein Startvorrecht.

Hamburger Drachenflieger
Gerd Olbinsky



Die Sieger im Quadrathlon

Einkorn-Quattrathlon

Die in Schwäbisch Hall ansässigen Vereine, der GSC Condor und der HGC Einkorn, veranstalteten heuer ihren ersten Quattrathlon im Flachland. Die Einzeldisziplinen waren 10-km-Lauf, Drachenfliegen (Speedrun mit Ziellandung), Mountainbike 20 km und Gleitschirmfliegen (wie Drachen). Nachdem Werner Fröschke als erster Läufer im Ziel war, drehte der Wind und die Flugdisziplinen mußten wegen Rückenwind abgesagt werden. Als Ersatz war dann für die Drachenflieger ein sehr anspruchsvoller Berglauf und für die Gleitschirmflieger eine Kletterwand vorgesehen, das auch dann allen Fliegern zusagte.

Als die zwischenzeitlich gestarteten Biker von ihrer 20-km-Strecke zurückkamen, als erster Ralf Lanwert, ging es für die Bergläufer zur Sache. Ca. 1,5-km-Strecke mit einer Höhendifferenz von 140 m bewältigte als schnellster Christoph Bletzinger in einer Zeit von unter 7 Minuten. An der Kletterwand hieß der Schnellste, mit 19 Sekunden, Volker Thiele. Nach der Auswertung aller Einzeldisziplinen hatte das »Dream Team« mit Alexander Wilson, Jörg Engelhardt, Theo Mack und Markus Siegel vor den restlichen Teams die Nase vorn.

Auch im nächsten Jahr wollen die zwei Vereine ihren 2. Einkorn-Quattrathlon veranstalten. Info unter der Tel.Nr. 0791/55511, 41987 und 71838.

Gleitsegelclub Condor

Neue Adresse

1. Ramsteiner Paraglider Club e.V.
Joachim Marschall
Postfach 1110, 66872 Ramstein
Tel. 06371/58915

gebrauchtmarkt

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

15.10.94 - Info Nr. 78

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 Gebrauchtmärkte ist ausgeschlossen. Für die Klassifizierung der Geräte, ihren Erhaltungszustand und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

Hängegleiter

1

Club 15, Bj. 92, crashfrei, kaum geflogen, blau/weiß/orange, VB DM 2.200,-; Charly Kniehänger, Charly Rettungsgerät, DM 700,-; Integralhelm Gr. XL Preis VB. ☎ 09681/3823.

Club 15, Bj. 88, guter Zustand, mit Integralgurt, VB DM 1.500,-. ☎ 089/6517109.

Club 15, Bj. 89, Check 12/94, mit Kniehänger, DM 690,-. ☎ 0561/827700.

Club 15, Bj. 90, mit Zubehör, Gurt, evtl. Schirm, crashfrei, gepflegt, guter Zustand, 1 Sommer geflogen, pink/gelb, mit Anlieferung/Einweisung, kompl. VM DM 1.700,-. ☎ 09638/4430d. 08166/5745.

Club 15, Check neu, guter Zustand, Speedbar, Räder, VB DM 1.000,-; Karpfengurt, Charly-Rettungsgerät, Kevlar-Helm, Toli-Dachträger, alles neuwertig, Bj. 91, VB DM 700,-. ☎ 0921/12005 abends.

Club 15, Bj. 87, Ersatztrapezrohr, Räder, Kniehänger + Charly Rettungsgerät Bj. 92, Uvex-Integralhelm, Vario, kompl. VB DM 1.600,-, auch einzeln. ☎ 08669/78080 ca. 19.00 Uhr.

Club 15, Bj. 90, crashfrei, guter Zustand, AK orange, US/OS weiß, 2 Trapezrohre, VB DM 1.500,-. ☎ 0911/814925ab 16.00 Uhr.

Ikarus 390, neu, DM 3.300,-; Sigma Rettungsschirm, neu, DM 800,-; Steinb. Karpfengurt DM 300,-; Skywatch Speed, neu, DM 130,-; vgl. Sportaufgabe, kompl. DM 4.000,-. ☎ 089/7252727 (tags) od. 08762/2277 (abends),

Joker, Bj. 10/91, crashfrei, 50 Flüge, türkis/magenta/weiß, 1a-Zustand, DM 2.000,-; Charly Kniehänger, 180 cm, DM 100,-. ☎ 06131/364157.

Joker, Bj. 89, Räder, Speedbar, Aero-safe, Ersatzsteuerbügel, DM 1.200,-. ☎ 0234/383674.

1-2

Calypso 165, Bj. 88, ca. 50 Flüge, crashfrei, OS hellblau, US blau/pink, AK blau, Check neu, Aerosetrapez, Quicksafe-Räder, 1a-Zustand, VB DM 2.500,-. ☎ 07265/7805.

Calypso 165, Bj. 93, mit Kniehänger, kompl., DM 4.000,-. ☎ 02405/5953 od. 0172/2496879.

Calypso 165, Bj. 6/90, guter Zustand, 2 Räder, 2 Steuerbügel, Seitenrohr, VB DM 2.800,-. ☎ 06203/13099.

Calypso 165, Bj. 92, pink/türkis, DM 3.700,-; Kniehänger Charly DM 200,-; Vario Charly, neu, DM 500,-; Helm, pink/schwarz, DM 250,-; Rettungsschirm Charly, neu gepackt, DM 700,-, alles 1a-Zustand, wenig genutzt. ☎ 03665222158.

Calypso 165, Bj. 9/91, 20 Flüge, crashfrei, VB DM 3.100,-; Sting soft, 180-185 cm, mit integ. Columbus 18 Rettungsschirm, Integralhelm Uvex, Gr. L, zus. DM 1.900,-. ☎ Q 040/479685.

Calypso 165, Bj. 12/91, sehr wenig geflogen, VB DM 3.300,-; Charly Sting Gurtzeug DM 600,-; Charly Rettungsgerät DM 500,-; Ball Vario mit Speedmesser DM 500,-. ☎ 05121/63925.

Calypso 165, Bj. 92, eingeflogen 10/93, blau, VB DM 3.000,-. ☎ 030/4017767.

Calypso 165, Bj. 91, Kniehänger Charly, Rettungssystem Elitz v. Sigma, Räder, Fahrtenmesser, Brüuniger Vario P 2, Ersatzrohre, VB DM 3.000,-. ☎ 0721/494508 od. 0761/809130.

Calypso 165, Bj. 94, nur 1 Woche geflogen, grün/violett/weiß, Kniehänger, Räder, VB DM 3.900,-. ☎ 0234/496473.

Delta 16, optimales Einstiegsgerät, ohne Check aber 1a-Zustand, mit kompl. Ausstattung, VB DM 500,-. ☎ 089/773686.

Delta 16, Bj. 87, ohne Check, Segel leicht reparaturbedürftig, DM 400,-; wg. Sportaufgabe. ☎ 0531/53767 (Markus).

Delta 16, Bj. 86, crashfrei, Räder, VB DM 500,-; Stölinger Rettungsschirm HRS 10, VB DM 550,-; Kniehänger, DM 150,-. ☎ 089/9810295.

Delta 16, Bj. 87, OS weiß, AK schwarz, US grün, seit Check nicht mehr geflogen, VB DM 1.200,-. ☎ 06724/7305.

Delta Super, Bj. 88, Check 12/93, weiß/pink, Ersatzsteuerbügel, luftber. Räder, guter Zustand, wg. Sportaufgabe, VB DM 1.200,-; Karpfengurt Aprco, Römer-Helm. ☎ 0711/6191735 tagsüber.

Gyro 180, Bj. 92, crashfrei, 1 Ersatzsteuerbügel, Kniehänger Charly, Rettungsgerät Elite, Fahrtenmesser, Räder, Integralhelm, Toli Dachträger mit Schloß, komplett, VB DM 4.100,-. ☎ 0761/892873.

Mars 150 D, Bj. 94, ungefliegen, mit Rettungsgerät Charly, 2 Ersatzsteuerbügel, Räder, Helm Gr. M, weiß, Windmesser, Kniehänger, VB DM 3.999,-. ☎ 07326/7955.

Mars 170, Bj. 88, 60 Flüge, crashfrei, mit Ersatzsteuerbügel, Räder, DM 1.750,-; Gurtzeug Sting anthrazit/pink, 185cm mit Mittelleinenrettungsschirm, DM 1.250,-; Brüuniger Vario LCD V, DM 600,-; alle Preise VB. ☎ 07127/88244.

Nimbus 62/15, Bj. 89, 5-Jahre-Check erforderlich, guetzustand, wenig geflogen, crashfrei, mit Zubehör, VB DM 650,-. ☎ 040/6080350.

Perfex, Bj. 7/92, AK blau, Segel weiß, Dekorstreifen, Räder, Speedbar, 1a-Zustand, DM 2.800,-. ☎ 07045/3263.

Perfex, Bj. 6/92, 1a-Zustand, Speedbar, Räder, OS weiß/türkis, US neonpink, AK lila, VB DM 2.900,-. ☎ 06888/1243 ab 17.00 Uhr (Roman).

Sphinx D, Bj. 2/91, ca. 40 Flüge, blau/pink, crashfrei, Keller High Tec Gurt, pink, mit Rettungssystem, wg. Sportaufgabe, evtl. Integralhelm pink u., Vario, Preis VB. ☎ 0841/33987.

Supersport 143, GS 6/94, 2 Flüge, mit allen Extras, ausgesuchtes Design, wg. Sportaufgabe, DM 6.300,-; High Energy Sports-Liegegurt mit R-Gerät DM 690,-. ☎ 07156/6983.

Supersport 153, nur 3 Flüge, VB DM 5.400,-; Charly Rev.HGneu (4/94), VB DM 1.100,-; Gurtzeug 170 cm, Dimensione Volo Gazelle 3x gebraucht mit Pucksack, VB 950,-; auch einzeln, wg. Hobbyaufgabe. ☎ 02362/61588 abends.

Swing, 1a-Zustand, mit Ersatzteilen, Lang- u. Kurzpacksack, DM 1.500,-. ☎ 07151/609337.

Swing, 1a-Zustand, Lang- und Kurzpacksack, VB DM 1.500,-. ☎ 07151/609337.

Swing, 1 A-Zustand, mit Ersatzteilen, Lang- und Kurzpacksack, DM 1.500,-. ☎ 07151/609337.

Uno, Bj. 6/92, nur 3x geflogen, flieder/mint/weiß, mit Gurtzeug, Helm, VB DM 2.750,-. ☎ 0671/44139.

Uno, 1a-Zustand, VB DM 950,-. ☎ 06371/14658nach 17.00 Uhr.

Uno, Bj. 3/86, guter Zustand, leuchtorange, crashfrei, Check bis 12/94, 2 Speedbar, 3 Trapezrohre, DM 1.400,-; PSR Kniehänger DM 50,-; Integralhelm Uvex Gr. XL DM 100,-. ☎ 0631/97929.

Uno, Bj. 85, 1a-Zustand da wenig geflogen, crashfrei, pink/lila, Speedbar, Ersatz-Trapezseitenrohr, große Räder, VB mit Check DM 1.000,-; ohne Check VB DM 600,-. ☎ 07424/70467 (tags) od. 07461/73533 abends.

Uno, Bj. 88, wenig geflogen, 1a-Zustand, magenta/neongelb/weiß, 5-Jahre-Check neu 94, Speedbar, auf Wunsch mit Kniehänger, VB DM 1.450,-. ☎ 06151/372757.

Uno, Bj. 86, crashfrei, 1a-Zustand, Keller-Integralgurt, Charly Rettungssystem, wg. Sportaufgabe, VB DM 1.500,-. ☎ 02166/24742.

Uno, Bj. 10/91, sehr guter Zustand, pink/mint/weiß, mit Speedbar, VB DM 1.800,-. ☎ 02154/1590.

Uno, 1 Jahr, sehr guter Zustand, mit Gurtzeug Sting, VB DM 4.500,-. ☎ 0831/79373.

Vektor, Bj. 4/93, 2 Trapezrohre, 30 Flüge, guter Zustand, VB DM 5.600,-. ☎ 07231/17989.

Vektor, Bj. 3/93, wenig geflogen, 1a-Zustand, incl. 2 Trapezseitenrohre, DM 5.500,-. ☎ 05241/46173.

Vektor, Bj. 8/93, 1 Flug, Zweigerät, crashfrei, OS weiß, AK gelb, US schwarz/mintgrün, NP DM 7.200,- für DM 6.200,-. ☎ 02581/62649.

Vektor, Bj. 4/93, gelb/lila, OS weiß, 2 Ersatzsteuerbügel, wie neu, DM 5.200,-. ☎ 05601/87062.

2

Atlas 16, Bj. 89, crashfrei, Karpfengurt, DM 800,-. Tel. 089/8206283.

Atlas 16, Bj. 80, sehr guter Zustand, 25 Flüge, regenbogenfarben, Check, incl. Räder, Ersatzrohre, Kniehänger und Rettungsschirm, komplett DM 1.500,-. ☎ 07255/6016.



Atlas 16, Bj. 10/85, Check 12/95, guter Zustand, ca. 35 Flüge, incl. Räder und Ersatzteile, Keller Karpfengurt, blau, mit Parasail IV, VB DM 1.300,-. ☎ 06872/1858.

Atlas 16, DM 500,-, Gurtzeug mit Rettungsgürt, DM 200,-, Vario mit Höhenmesser DM 150,-. ☎ 06451/22864.

Competition 15, Bj. 90, kompl. mit Kniehänger u. Sicherheitsschirm, DM 1.000,-. ☎ 06436/2513.

Funfex, Bj. 90, crashfrei, gelb/rot/schwarz, incl. Ersatzteile, DM 2.200,-. ☎ 08284/1026 ab 17.00 Uhr.

Funfex, crashfrei, lila/neongelb, Charly Pinguin 175-185 cm incl. Rettungsschirm u. Rucksack, Vario + Höhenmesser, Helm Gr. M, Regenhülle, Buch: "Drachenfliegen" v. Janssen/Tänzler, kompl. DM 3.900,-; Alu-Leiter z. Transport DM 60,-. ☎ 089/36013135 od. 501310.

Funfex, 5 Jahre alt, nur 50 Flüge, Preis VB; Flytec 3010, ungebr., Skywatch, Rademacher-Karpen u. Schirm, Tali-Träger, Preis VB. ☎ 0231/412288.

Funfex, Bj. 89, 1a-Zustand, blau mit gelbem Keil, Karpfengurt Keller OK, 175-195 cm, Charly Rettungsschirm, wie neu, ca. 1 Jahr alt, Schleppklinken, Vario-Höhe, kompl. DM 3.600,-; evtl. auch einzeln. ☎ 0531/53767 (Markus).

Funfex, Bj. 90, pink/lila/neongelb, 18 Flüge, verstärktes US u. Zubehör, DM 2.600,-. ☎ 07551/64285.

GT Top, 3 Jahre alt, kaum geflogen, VB DM 3.300,- oder kompl. Ausrüstung mit Zubehör VB DM 4.500,-. ☎ 07146/44522 ab 18.00 Uhr.

Impuls, Bj. 87, blau/weiß, Check bis 12/94, DM 1.500,-. ☎ 04283/8763 ab 20.00 Uhr.

Impuls, Bj. 8/89, wenig geflogen, 2-Jahres-Check, VB DM 1.900,-; Rettungsgerät Metamorphose Bj. 90, DM 450,-. ☎ 08102/5151.

Impuls, Bj. 85, weiß, Check bis 12/94, incl. Räder, VB DM 980,-. ☎ 06507/8428 od. 3812.

Impuls 14, Bj. 91, wenig Flüge, Integralhelm Icaro, Kniehänger, Rettungsschirm, VB DM 4.300,-. ☎ 08363/7164.

Impuls 14, Bj. 89, weiß/multicolor, 1 Ersatzsteuerbügelseitenrohr, VB DM 1.900,-; Prieler Integralgurt, 170-190, DM 100,-. ☎ 06842/8239.6

Impuls 14, Bj. 90, rot/multicolor/gelb, crashfrei, 1a-Zustand, 2 Ersatzsteuerbügel, VB DM 2.500,-. ☎ 06861/77345 ab 18.00 Uhr.

Impuls 14, Bj. 8/91, lila/magenta, 2-Jahres-Check 8/93, Räder, DM 2.500,-; Gurtzeug Sting, Gr. 170, Bj. 8/93, mit Elite Sigma Rettungsgerät, Bj. 8/93, DM 1.400,-; Afro Pocket Vario Kombi, Bj. 11/88, DM 300,-. ☎ 07473/21565.

Impuls IC, lila/pink/weiß, mit Räder, Zubehör, VB DM 4.300,-; Uvexhelm Gr. M, Afro Micro Panel 3, Keller Integralgurt 170-185 cm, Preis VB. ☎ 08161/62767.

Impuls IC, Bj. 92, DM 4.850,-; Tali-Träger DM 200,-; Skyline Gurtzeug mit Schirm DM 500,-; Fahrtenmesser Skywatch DM 100,-; Brüninger Vario LCD3 DM 200,-; 2 Icom-A20 Bj. 92 DM 1.500,-, wg. Sportaufgabe. ☎ 08867/1860.

Impuls IC, Bj. 92, 8 Flüge, schöne Farben, crashfrei, NP DM 7.400,- für DM 4.900,-. ☎ 089/3071318.

Impuls IC, Bj. 90, AK neongelb, US gelb, neue Unterverspannung, 1a-Zustand, crashfrei, div. Ersatzteile, VB DM 3.600,-. ☎ 08250/7412 (priv.) od. 08131/512135 (gesch.).

K2, Bj. 92, 30 Flüge, VB DM 3.900,-. ☎ 06151/893308.

K 2 144 Firebird, Bj. 6/92, Ligagerät, pink/grau, 40 Flüge, 1a-Zustand, crashfrei, Aerosafetrapez, VB DM 4.600,-. ☎ 089/8562391.

K 4, Bj. 1/93, crashfrei, sehr gepflegt, wenig Flüge, AK magenta, US weiß, VB DM 5.500,-. ☎ 0991/340911.

K 4, Bj. 5/92, AK gelb, US lila/magenta, crashfrei, VB DM 400,-. ☎ 08304/5361 ab 18.00 Uhr.

K 4, Bj. 6/93, weiß/türkis/rot, 35 Flüge, 1a-Zustand, DM 5.900,-. ☎ 08321/85582.

Lightfex, Bj. 3/91, sehr wenig geflogen, lila/weiß, Speedbar, Räder, Packsack, VB DM 3.200,-; Integralhelm Uvex Gr. S, Keller Integralgurt 160-175 cm, Stölinger Rettungssystem, kompl. VB DM 4.200,-. ☎ 089/184944.

Lightfex, Bj. 6/93, grau/pink/weiß, crashfrei, wenig geflogen, 1a-Zustand, Charly Kniehänger, Räder, NP DM 4.850,- für VB DM 3.800,- kompl. ☎ 08821/947141.

Magic Six 154, Bj. 90, 1a-Zustand, magenta/grün/weiß, DM 3.000,-. ☎ 0781/24691.

Magic Six 154, Bj. 92, wenig geflogen, crashfrei, DM 4.500,-. ☎ 0751/67706.

Magic Six 154, Bj. 91, 1 Flug, AS pink, US gelb/blau, NPDM 6.900,- für DM 3.900,-; mit PVC-Räder. ☎ 08857/736 abends.

Magic Six 154, Bj. 90, 2 Jahre nicht geflogen, guter Zustand, VB DM 2.600,-; Gurtzeug Sting, Bj. 93, mit Fallschirm und Schleppklinge, neuwertig, VB DM 1.600,-; Vario, Kevlar-Helm, VB, komplett günstig. ☎ 0911/880434.

Milan, Bj. 4/92, AS blau, OS weiß, US rot/gelb, nur 7 Flüge, VB DM 4.200,-; Fallschirm Charly Speedy Bj. 7/86, neu gepackt/geprüft, VB DM 400,-. ☎ 09725/9010.

Nimbus 62-17, Bj. 12/89, wenig geflogen, 1a-Zustand, 5-Jahres-Check, div. Ersatzteile, VB DM 1.300,-. ☎ 08032/8938.

Reflex CS, Check 6/94, 4 Flüge, crashfrei, neuwertig, AK weiß, US leuchtrot/weiß, OS weiß, Preis VB. ☎ 07334/3682.

Reflex CS, fast neu, DM 700,- unter NP. ☎ 07162/45704.

Reflex CS, Bj. 10/92, DM 3.000,-. ☎ 06181/75473.

Reflex CS, Bj. 5/92, 1a-Zustand, VB DM 4.900,-. ☎ 0711/1812586 (tags) od. 07025/7264 ab 18.00 Uhr.

Sport 167, Bj. 88, Check 12/95, gut erhalten, DM 1.700,-. ☎ 0171/3313796 (Frank).

Sport 167, Bj. 88, guter Zustand, mit Ersatztrapez, VB DM 1.500,-. ☎ 08845/8104.

Sport 167, Anfänger-Komplett-Ausrüstung, 1a-Zustand, Skyline-Schütze mit Parasail-Schirm, Afro-Vario 8000, umständehalber, VB DM 4.000,-. ☎ 089/524330.

Sport 167, Bj. 87, crashfrei, guter Zustand, VB DM 1.600,-. ☎ 06442/7735.

Sport 167, Bj. 4/89, DM 1.500,-. ☎ 07682/7407 18.00-20.00 Uhr.

Sport 167, Bj. 90, pink/weiß, wenig geflogen, 1a-Zustand, Deltasport Gurtzeug, neuwertig, 5x benutzt, 187 cm, Metamorphose Rettungschirm, Tali-Dachträger f. Drachen, Uvex Integral Helm, Gr. L, wg. Sportaufgabe, kompl. VB DM 4.000,-, auch einzeln. ☎ 089/475481.

Sport 167, Bj. 89, crashfrei, guter Zustand, DM 500,-. ☎ 0731/68208 abends.

Uno 17,5 Jumbo, Bj. 92, violett/neongelb/pink, guter Zustand, Ersatzsteuerbügel, VB DM 2.700,-. ☎ 0631/50315 od. 2052146.

Uno 17,5 Jumbo, Bj. 88, rot/weiß/blau, Speedbar, DM 500,-. ☎ 0931/13773.

XT 145, Bj. 93, weiß/lila, 1a-Zustand, Kevlar Integralhelm Gr. S, Gurtzeug, Vario u. Höhenmesser, wg. Sportaufgabe, Preis VB. ☎ 07331/60877.

2-3

Brazil 169, Bj. 92, abs. neuwertig, wenig geflogen, sehr schöne Farben, mit div. Zubehör, VB DM 5.300,-. ☎ 0911/305017 (tags) od. 302696 (abends).

Bullet Cut, Bj. 6/94, wie neu, DM 700,- unter NP. ☎ 07162/45704.

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

Magic 165, Bj. 6/88, OS weiß, AK rot, US regenbogenfarben, 2 Ersatztrapezseitenrohre, gepfl. Zustand, DM 1.450,-. ☎ 09131/501229.

Magic 166, Bj. 87, mit Ersatztrapez, 5-Jahres-Check, mit La Mouette Liegegurt, 182 cm, Kosteletzky Rettungsgerät und Wasmer Vario, VB DM 1.600,-. ☎ 07644/6973.

Magic 3 - 155, Bj. 86, kein Check, 1a-Zustand, Profihöhe, VG, Speedbar, VB DM 800,-. ☎ 089/4604471 bis 22.00 Uhr!

Pamir, 1 Jahr alt, 1a-Zustand, wenig Flüge, DM 5.000,-. ☎ 06083/2654.

Pamir, Bj. 6/91, AS grün, US violett, guter Zustand, VB DM 2.700,-. ☎ 06151/146898.

Pamir, Bj. 91, 1 Flug, neu, AK pink, OS weiß, US violett, Trapez pink, Räder, VB DM 4.800,-. ☎ 089/9810295.

Quattro S, Bj. 87, 5-Jahres-Check neu, Aerosafe u. Steckröder, pink/weiß, Gurtzeug Sting/Charly, VB DM 1.700,-. ☎ 069/748415.

Sensor 610 E 144, Bj. 92, günstig. ☎ 06293/358 (Volker).

Sport 150, Bj. 88, selten geflogen, Vario Afro Cirrus 8000, Rademacher Karpfengurt mit Schirm, wg. Sportaufgabe, VB DM 3.400,-. ☎ 07324/8518.

Sport 150, Bj. 89, AS pink, US diamant, wie neu, 20 Flüge, incl. 3 Steuerbügel, VB DM 2.800,-; Brüninger Afro Vario LCD III, VB DM 350,-; Charly Kniehänger Bj. 88, VB DM 100,-; Uvex Integralhelm, VB DM 250,-; Parasail Rettungsschirm Bj. 91, VB DM 550,-. ☎ 06661/4155 ab 17.00 Uhr.

3

AT 145, Bj. 2/92, 1a-Zustand, weiß/blau/weiß, DM 5.500,-. ☎ 08362/5772 ab 17.00 Uhr.

AT 145, Bj. 91, AK weiß, US rot/grün, Achterliek 205FP, sehr wenig geflogen, incl. XC Packsack, DM 3.000,-. ☎ 07183/8302.

AT 158, Bj. 90, blau/magenta, Kellergurt, Wasmer Vario, Steuerbügelset, VB DM 3.500,-. ☎ 06424/2058.

AT 158, Bj. 5/90, guter Zustand, VB DM 3.500,-. ☎ 07025/6441.

Blitz 146, Bj. 93, wenig Flüge, DM 4.800,-. ☎ 06201/182911.

Blitz 146, Bj. 3/92, 1a-Zustand, schwarz/opricot, DM 5.000,-; Afro Micro Panel 3, Bj. 92, VB DM 800,-. ☎ 089/582877.

Blitz 146, Bj. 93, wenig Flüge, DM 4.700,-. ☎ 06201/182911.

Desire 151, Bj. 3/94, mit Comp. Sleeves, wenig geflogen, crashfrei, Probeflug am Tegelberg, VB DM 6.500,-. ☎ 08368/1663 abends.

Firebird CX 15, Bj. 6/87, OS weiß, AK blau, US blau, 2 CFK-Seitenstreben, 1 Trapezseitenrohr, gepfl. Zustand, DM 750,-. ☎ 09191/32568.

Foil 139 Combat 2, Bj. 93, mit Ersatzbügel, Preis VB; neuwertiger Charly Kniehänger, pink, einschl. Gurttasche, Preis VB. ☎ 07309/5935.

Foil 152 Combat, Bj. 91, 20 Flüge, VB DM 3.200,-. ☎ 07176/2396.

Foil 152 Combat, Bj. 92, wenig Flüge, crashfrei, VB DM 4.800,-. ☎ 07751/3433.

Foil 152 Combat, Bj. 91, US pink/weiß, OS weiß, guter Zustand, VB DM 2.500,-. ☎ 08323/4703 ab 17.00 Uhr.

Foil 160 B Racer, Bj. 89, DM 2.000,-. ☎ 08663/2729 (priv.) od. 668.

Foil 160 B Racer, Bj. 89, guter Zustand, crashfrei, DM 1.100,-. ☎ 08376/8434.

GTR162 TopR.Noralsegel, Bj. 89, AK pink, OS weiß/blau, US weiß, 1a-Zustand, wenig Flüge, DM 1.200,-. ☎ 08041/8181 abends.

GTR162 TopR.Noralsegel, Bj. 12/88, ohne Check, AK leuchtorange, US gelb/weiß, Räder, VB DM 750,-. ☎ 09505/7804.

Glizeilla 150 (14 qm), Bj. 88, Trilam-segel, schwarz/pink/weiß, guter Zustand, da wenig geflogen, VB DM 1.500,-. ☎ 07308/42987.

Hängegleiter

Laser 14, Gurtzeug Charly Pinguin, 175 cm, alles 1a-Zustand, Preis VB. € 08381/46480 (Büro) od. 07520/2781 (abends).

Laser 14, Bj. 92, gelb/weiß, DM 2.950,- € 07183/8302.

Magic IV166 Fullrace B, Bj. 87, gelb/weiß, 2. Hand, wenig geflogen, Preis VB. € 02241/65337.

Magic IV177 Fullrace B, ganz weiß, VG, Check fällig, Preis VB. € 089/3142598 od. 38240567

Milan Racer, Bj. 5/94, wie neu, DM 6.900,-; Metamorphosi Rettungsgerät, neu, DM 900,-; Bräuniger LCD, neu, DM 260,-. € 07081/8172.

Milan Racer, Bj. 3/94, weiß/gelb/türkis/lila, wenig geflogen, VB DM 6.800,-. € 040/4913301

Moyes XS 142 Race Aus., Bj. 3/93, 1a-Zustand, Ersatztrapezrohr, Probeflug möglich, VB DM 4.100,-. € 07161/41793.

Moyes XS 169 Australia, Bj. 91, 1a-Zustand, violett/hellrot/weiß/Zubehör, VB DM 4.900,-. € 089/184944.

Moyes XS Race 155 It., Bj. 11/90, 1a-Zustand, DM 2.500,-. € 08781/3431.

Moyes XS Race 155 It., Bj. 89, guter Zustand, schöne Farben, VBDM 1.800,-. € 05341/70616 (Axel) Rückruf.

New Wave 15, guter Zustand, wenig geflogen, DM 800,-. € 0241/501306 abends.

Profil 15, Bj. 84, Check 12/94, 1a-Zustand, DM 590,-. € 0561/827700.

RamAir, Bj. 94, und HP AT, 1 Jahr, abso- lut neuwertig. VB. € 08774/1402.

RamAir 154, Bj. 2/94, Ligogerät, nachgerüstet, AK weiß, US orange/gelb, VB DM 7.000,-. € 0941/900993.

RamAir, Bj. 94, neuwertig, 5 Flüge, Aramid P2, magenta, lila, VB DM 7.900,-. € 02421/680284 oder 0172/2364898.

Reflex, Bj. 11/90, US pink/grau, OS weiß, guter Zustand, VB DM 2.400,-. € 0711/3704706.

Reflex, Bj. 91, 1a-Zustand, DM 2.900,-. € 07124/40220 od. 07574/4260.

Reflex, Bj. 1/93, VB DM 3.700,-. € 09621/64224.

Reflex, Bj. 4/92, OS weiß, AK pink, US schwarz/neongelb, 1a-Zustand, DM 5.800,-. € 02581/62649.

Reflex, Bj. 3/93, sehr gepflegt, 1a-Zustand, DM 4.500,-. € 089/8562391.

Reflex, Bj. 5/93, 30 Flüge, 1a-Zustand, DM 5.600,-. € 07033/44304.

Reflex, Bj. 90, OS pink, AK neongelb, US pink/weiß, DM 2.900,-. € 08323/7502.

Reflex, Bj. 4/93, AK gelb, US grau/gelb, DN 5.700,-. € 07139/1524.

Rumor 14,5, wg. Hobbyaufgabe, DM 1.900,-. € 06451/22864.

Saphir 17, Bj. 87, Check bis 12/94, 1a-Zustand, mitErsatztrapez, VB DM 1.200,-. € 07328/5151 (tags) od. 7511 (abends).

Saphir 17, Bj. 85, US blau, Check neu, 1a-Zustand, Zweitgerät für Minifly, VB DM 850,-. € 07267/8611.

Saphir 17, Bj. 86, Check neu, 1a-Zustand, schöne Farben, wg. Sportaufgabe, DM 950,-. € 0711/282502.

Sensor 510 B-E, Bj. 4/91, sehr gepflegt, Ersatzsteuerbügel, VB DM 3.600,-. € 05707/2619 (Christoph).

Sensor 611, Bj. 9/93, OS weiß, US mint/Flieder, AS mint, guter Zustand, ohne Crash, VB DM 6.600,-. € 07021/42374.

Sensor 611, Bj. 3/94, crashfrei, VB DM 5.500,-. € 05704/1516.

Sensor 611, Bj. 5/94, 2 Flüge, DM 7.200,-; Woody Valley Racer Gurt, Bj. 6/93, 175-180 cm, incl. Parasail IV Rettungsschirm, DM 500,-; Bräuniger Classic incl. Speedsensor, Bj. 6/93, DM800,-; Kevlar-Integralhelm, Gr. XXL, DM 220,-; Flak-Klinke, DM 100,-, wg. Sportaufgabe. € 05722/24154.

Vega MX, Bj. 91, AS orange, OS LDS weiß/met., guter Zustand, DM 2.500,-. € 03641/423372 abends.

Vega MX, Bj. 92, guter Zustand, Räder, Ersatzbügel, VB DM 3.600,-. € 09441/9576.

Vega MX, Bj. 90, 1a-Zustand, wg. Sportaufgabe, VBDM 2.500,-. € 0851/87357.

Xtralite 147, leichte Scheuerstellen. Tel. 09401/3812.

Xtralite 147, Bj. 3/94, neuwertig, schöne Farben, HP DM8.600,- für DM 4.950,-. € 09401/3812 od. 0161/2917066.

Xtralite 147, Bj. 3/94, Ligogerät m. Feintimmung, schöne Farben, AS clear, unten hell-lila/dunkel-lila, oben weiß, Achterliak Powerrib, VB DM 6.400,-. € 08042/4800.

Xtralite 147, Bj. 6/94, Mylarsegel, OS grau, AK weiß, US hellblau/weiß, im Achterliak mit Leach-Line, VB DM 6.600,-. € 08042/4800.

Xtralite 147, Bj. 2/94, blau/türkis/gelb, Preis VB. € 05223/17347 ab 19.00 Uhr.

Zephir (CX), Bj. 89, 1a-Zustand, gelb, VB DM 1.900,-. € 089/6925300 od. 08032/8848 (Wochenende).

Zephir (CX), Bj. 90, ca. 50 Flüge, mit Speedvalves, sehr gepflegt, crashfrei, Extras: Aerosafe Trapezseitenrohre, VB DM3.300,-. € 07051/78741.

Zephir (CX), Bj. 90, wenig Flüge, Unter- verspannung und Check neu, DM 1.990,-; Prieier Karpfengurt DM 250,-; Parasail VRet- tungsschirm DM 250,-; Räder DM 30,-; Transportleiter DM 50,-, kompl. DM 2.400,-. € 0911/758626.

Zephir (CX), Bj. 6/90, AK pink, US neongelb, neuwertig, ca. 20 Flüge, DM 2.500,-. € 0821/413242.

Zephir (CX), Bj. 88, ohne Check, regen- bogenfarben, DM400,-; Keller-Karpfengurt DM 40,-. € 07152/43105.

Zephir (CX), Bj. 87, Räder, Ersatzrohr wenig geflogen, multicolor, DM 650,-. € 0561/882228.

Zephir (CX), Bj. 90, pink/neongelb, far- biges Trapez, guter Zustand, DM 2.000,-. € 089/9036707.

Zephir (CX), Bj. 6/92, 1a-Zustand, ca. 30 Flüge, wg. Krankheit, VB DM 4.000,-. € 08032/8938.

Zephir (CX), Bj. 9/91, 1a-Zustand, schöne Farben, Keller Karpfengurt, DM 3.400,-. € 03672/454133 7.30 bis 16.30 Uhr (Jens).

Zephir (CX), Bj. 89, 1a-Zustand, wg. Gerätewechsel, VB DM 1.750,-. € 06182/28822.

Zephir (CX), Bj. 87, multicolor, Check neu, Ersatzteile, guter Zustand, DM 1.000,-. € 05585/417 oder 339.

Zephir (CX), Bj. 89, neuer 5-Jahres- Check, technisch und optisch einwandfrei, OS orange, US pink, diverse Ersatzteile, Räder, VB DM 1.600,-. € 06221/165590.

Zephir (CX), Bj. 9/91, 1a-Zustand, schöne Farben, Keller Karpfengurt, DM 3.400,-. € 03672/454133 7.30 bis 16.30 Uhr (Jens).

Zephir (CX), Bj. 89, 1a-Zustand, wg. Gerätewechsel, VB DM 1.750,-. € 06182/28822.

Zephir (CX), Bj. 87, multicolor, Check neu, Ersatzteile, guter Zustand, DM 1.000,-. € 05585/417 oder 339.

Gleitsegel

1

Black Magic 22, Bj. 91, wenig geflogen, guter Zustand, Check bis 7/95, VB DM 1.200,-; Rettungsgerät Skyline Serv. 34, neu, 2 Flüge, keine Öffnung, VB DM 800,-. € 08677/911164.

Black Magic 22, Bj. 92, bunt, 18 Flüge, kompl. Ausrüstung, incl. Vario, Rettungsgerät Charly, DM 2.000,-. € 089/1233360.

Black Magic 24, Bj. 91, 2-Jahres-Check neu, guter Zustand, Gurtzeug Skyline, Ret- tungsggerät, kompl. VB DM 2.300,-. € 089/7242123.

Black Magic 24, Bj. 11/90, pink, Check neu, DM 650,-. € 08334/552.

Black Magic 24, Bj. 3/91, guter Zu- stand, 2-Jahres-Check neu, türkis/gelb, VB DM 1.000,-. € 07022/36349.

Black Magic 24, Bj. 91, 3-Pkt.-Auhän- gung, weiß/pink, 25Flüge, 1a-Zustand, mit Gurtzeug Rodeo (Kreuzversp.), Rettungs- gerät Pro Design, Packsack, VB DM 2.000,-. € 089/6124501.

Black Magic 24, Bj. 91, Check neu, we- nig geflogen, lila/gelb, VB DM 1.700,-. € 07931/530439 bis 18.00 Uhr.

Black Magic 27, Bj. 90, Check 8/95, mit Pro Design Gurt + Rettung, guter Zustand, VB DM 1.555,-. € 07524/49438.

Black Magic 27, Bj. 9/90, wenig Flüge, pink, mit Packsack, Gurtzeug Charly Flip, Helm, Rettungsgerät Amigo Bj. 91, kompl. VB DM 2.000,-; Bräuniger Vario PP2 VB DM 300,-, wegen Sportaufgabe. & 02131/81685 abends.

Black Magic 27, Bj. 91, guter Zustand, 2- Jahres-Check neu, lila, Rettungsgerät u. Gurt- zeug Parasail, ca. 50 Flüge, Helm, wg. Hob- byaufgabe, kompl. VB DM 2.300,-. € 08821/53980 od. Fax:74980.

Black Magic 27, Bj. 90, guter Zustand, Check neu, mit Charly Rettungsgerät, VB DM 2.000,-. € 0521/488571 ab 18.00 Uhr.

Jet, Bj. 88, generalüberholt, seither nicht mehr geflogen, Speedbar, fast alles neues Alu, Packsack, Helm, Rettungsschirm Para- sail, Räder, Vario, kompl. VB DM 600,-. € 0711/8895528 oder 8891166.

Magic Cloud 24, Bj. 91, kompl. mit Ro- deo-Gurt u. Packsack, DM 900,-. € 06436/2513.

Magic Cloud 24, Bj. 91, pink/gelb, 1a- Zustand, Check und Leinen neu, Perche Inte- gralgurtzeug m. Charly-Rettungsgerät (Griff neu), Packsack, kompl. VB DM 3.000,-. € 0631/26420 od. Fax:0631/26420.

Magic Cloud 24, Bj. 7/91, lila/pink, Lei- nen neu, 2-Jahres-Check, Rettungssystem Oskar 18, Gurtzeug von Perche, wenig geflo- gen, VB DM 2.200,-. € 07023/5456 ab 18.00 Uhr.

Magic Cloud 24, Bj. 8/92, 2-Jahres- Check u. Stammleinen neu, türkis/gelb, Gurtzeug Perche Bj. 8/92, beides nur 5x ge- flogen, Packsack, 1a-Zustand, VB DM 2.500,-. € 089/581796 od. 572244.

Magic Cloud 24, sehr guter Zustand, Check und Leinen neu, Sonderfarbe schwarz, gegen Gebot. € 08663/41266.

Magic Cloud 27, Bj. 92, 2-Jahres-Check u. Leinen neu, incl. Gurtzeug Pro Comfort + Rettungsgerät P2, VB DM 4.000,-. € 0821/496144.

Magic Cloud 27, Bj. 3/91, guter Zu- stand, Leinen neu, 2-Jahres-Check 11/95, Probefliegen/Versand möglich, DM 999,-. € 0711/428463.

Magic Cloud 27, Bj. 91, lila/gelb, Check neu, neu eingeleit, guter Zustand, incl. Packsack, VB DM 1.300,-. € 069/497249.

Magic Cloud 27, Bj. 4/91, pink/gelb, 2- Jahres-Check u. Stammleinen neu, guter Zu- stand, incl. Sitzgurt, Rettungsgerät Charly 96, Helm, Windmesser Pocketwind, Pack- sack, kompl. DM 1.000,-. € 0591/49473.

Magic Cloud 27, Bj. 8/91, 2-Jahres- Check, Leinen neu, guter Zustand, Packsack, Gurtzeug, Comb, Helm, DM 1.900,-. € 09161/4710.

Magic Cloud 27, Bj. 12/91, 2-Jahres- Check u. Leinen neu, Packsack Perche neu, DM 1.000,-, evtl. mit Gurtzeug Firebird Per- fect, DM 1.200,-. € 07308/42709.

Trend 19, Bj. 8/90, grün/rot, guter Zu- stand, Check 5/93, DM 1.100,-. € 08034/2760.

Trend 19, Bj. 91, Vorblan Gurtzeug, 2- Jahres-Check 12/93, incl. Packsack, Ret- tungsggerät Pro Design SC90, VB DM 1.500,-. € 089/406666.



Trend 21, Bj. 91, Check 3/94, Bergsteiger-gersion, ca. 25 Flugstd., VB DM 1.200,-. ☎ 09129/3583 (Carsten).

Trend 21, Bj. 10/90, orange/gelb gestr., guter Zustand, Check neu, Skyline Distance Sitzgurt, guter Zustand, Perche Oskar 16 Rettungsgerät, guter Zustand, Check neu, Bräuniger VarioPill, 1 Jahr alt, 1a-Zustand, Packsack, Pilotenhelm, kompl. VB DM 2.400,-. ☎ 08046/1281.

Trend 21, Bj. 91, 2-Jahres-Check 1/94, mit Packsack. Testbericht, DM 1.500,-; Flight Design Gurtzeug DM 300,-. ☎ 0711/461736.

Trend 21, Bj. 91, 2-Jahres-Check 7/93, Gurtzeug Charly Rodeo 92, Rettungsgerät unbenuzt Esprit Light 92, mit Packsack, DM 2.000,-; auch einzeln. ☎ 0571/75954.

XC 10 (Jaguar), pink/gelb, kompl. mit Ladygurt + Rettungsschirm, Packsack, nur 25 Flüge, evtl. mit Helm, VB DM 1.000,-. ☎ 08106/1799.

XC 11 (Jaguar), Bj. 92, 2-Jahres-Check, guter Zustand, violett/weiß, Vonblon Gurtzeug, Minitec Rettungsgerät, Helm und Rucksack, VB DM 1.800,-; Probeflug möglich. ☎ 02043/43217.

1-2

Asterope 27, Bj. 93, orange, DM 1.950,-. ☎ 06201/182911.

Athlete Neo 10,5, Bj. 91, 1a-Zustand (Prüfbericht), weiß, Rodeo Gurtzeug, Charly Second Chance, Spezial-Packsack, 2 Overalls, Helm, etc., DM 3.000,-. ☎ 08247/32268.

Athlete Neo 10,5, Bj. 10/89, wie neu, wenig Flüge, VB DM 1.000,-. ☎ Q 06021/550299 od. 54334.

Athlete Neo 10,5, Bj. 91, 50 Flüge, mit Gurt Air Bulle, DM 1.100,-. ☎ 07543/6234.

Athlete Neo 9,5, Bj. 91, 2-Jahres-Check 10/93, sehr gut erhalten, VB DM 2.300,-. ☎ 089/60731691 (tags) u. 2716731 (abends).

Athlete Neo 9,5, Bj. 91, pink, 2-Jahres-Check neu, VB DM 1.700,-. ☎ 08282/4904.

Brizair 9, Bj. 89, grün/violett/pink, wenig geflogen, 1a-Zustand, incl. Sitzgurtzeug Air Bulle, VB DM 950,-. ☎ 09131/47054.

Brizair 9, Bj. 88, 5-farbig, incl. Gurtzeug Air Bulle, Packsack, gut erhalten, wg. Sportaufgabe, VB DM 500,-. ☎ 06122/15415.

Corvette 23, Bj. 8/91, wenig geflogen, guter Zustand, mit Packsack, VB DM 1.400,-. ☎ 07121/270303 (Marija verlangen).

Corvette 26, Check neu, gepflegt, wenig geflogen, VB DM 1.300,-. ☎ 09132/40644.

Dimension 27 Modell 91, Bj. 4/91, **GZ 6+**, nur 50 Flüge, guter Zustand, Packsack, evtl. mit Gurtzeug Vonblon Diagonal, NP DM 5.800,-; kompl. DM 1.700,-. ☎ 06257/1353.

Dream 90/24, Bj. 5/91, guter Zustand, wenig geflogen, gelb/blau, Check 8/95, incl. Kompressionsack, VB DM 1.800,-. ☎ 0711/361946 od. 08805/8114 (Wachenende).

Dream 90/24, Bj. 6/91, rot/blau, 1a-Zustand, mit Packsack, Gurtzeug, Rettungsgerät, VB DM 2.700,-. ☎ 07066/5116.

Dream 90/24, Bj. 91, wenig Flüge, A-/B-Leinen getrennt, 1a-Zustand, VB DM 1.500,-. ☎ 07721/672347 8.00 bis 16.00 Uhr od. 70240 ab 16.00 Uhr.

Gratity Medium, Bj. 12/93, wenig geflogen, äußerst günstig. ☎ 08178/8376.

Gratity Medium, mit Zubehör, 2 Flüge, umständelhalber, günstig. ☎ 08663/41266.

P 22/25, Bj. 6/93, orange/gelb, 3 Flüge, 1a-Zustand, wg. Fehlkau/Gewichtsklasse, VB DM 3.850,-. ☎ 0208/894440.

P 22/31, Bj. 93, fast neu, VB DM 3.500,-; auch Zubehör. ☎ 089/31698003 od. Fax: 31698005.

Solution 26, mit Sitzgurt, nur DM 900,-. ☎ 0851/753936 od. 07151/23191.

2

AC 20, Check bis 4/95, 1a-Zustand, DM 700,-. ☎ 0821/98593.

AT 1 / 21, Bj. 93, wenig Flüge, pink, neuwertig, VB DM 2.000,-; evtl. mit Zubehör. ☎ 05921/36690.

Advance Alpha 25, Bj. 92, 2-Jahres-Check, guter Zustand, pink, nur 1 Saison geflogen, 70-95 kg, VB DM 2.100,-. ☎ 08031/243241 (tags) od. 08061/30380 (abends).

Apache 26, Bj. 10/92, 1a-Zustand, 2-Jahres-Check neu, Leinen neu, mit Gurtzeug Sittling Bull u. Rettungsgerät Charly, VB DM 3.200,-. ☎ 0791/3491 od. 0721/373312.

Apache 26, Bj. 7/92, pink, 1a-Zustand, DM 1.700,-. ☎ 06078/8311.

Apache 29, Erstflug 6/93 mit Gurtzeug u. Rettung wg. Flugsportaufgabe, VB DM 4.200,-. ☎ Mo.-Fr. 0172/6954236 - Sa./so. 02307/39423.

Apache 29, Bj. 92, sehr wenig geflogen, pink, 2-Jahres-Check, kompl. mit Sitz Sittling Bull u. Rettungssystem R2, evtl. auch Vario, DM 2.900,-. ☎ 0203/741601 tags od. 0211/287719 abends.

Apache 29, Bj. 7/92, Speedsystem, wenig geflogen, Gurtzeug Sittling Bull u. Rettungsgerät Charly Revolution II, Helm/Schuhe, Preis VB. ☎ 0221/491430.

Apache 29, Check bis 5/95, gelb mit Aufschrift, VB DM 1.999,-. ☎ 09372/10370.

Apache II 23, Bj. 10/93, 10 Flüge, lila/weiß, neuwertig, DM 2.700,-. ☎ 07351/21579.

Apache II 26, Bj. 10/93, wenig geflogen, VB DM 3.500,-; Gurtzeug Perche Perfekt, VB DM 450,-; alles wie neu. ☎ 07150/37566.

Apache II 26, Bj. 9/93, VB DM 2.950,-; Sitzgurt Perfect, DM 420,-; Doppelkappen-Rettungsschirm Columbus, DM 690,-; Bräuniger Alto Vario SP, DM 420,-. ☎ 069/359823 oder 089/7854387.

Apache II 29, nur 7 Flüge, DM 3.700,-; Gurtzeug Sittling Bull mit Rettungscontainer DM 380,-; Rettung Charly 118 DM 730,-; alles neuwertig. ☎ 06257/8857.

Apache II 29, Bj. 4/93, blau/weiß, VB DM 2.950,-; Gurtzeug Sittling Bull mit RS2 Bj. 7/93, VB DM 900,-. ☎ 07171/30207.

Apache II 29, Kauf 5/93, absolut neuwertig, pink, 20 Flüge, VB DM 3.400,-. ☎ 02266/3340 (Nähe Köln).

Apollo 27, Bj. 4/92, gelb, 1a-Zustand, Check neu, mit Packsack, VB DM 2.300,-. ☎ 089/3003513.

Apollo 27, wie neu, orange mit Blitzdesign, Packsack, 20 Flüge, Check neu, VB DM 2.000,-. ☎ 08106/1799.

Apollo medium 24, absolut neuwertig, nur 7 Flüge, mit Gurtzeug Rodeo u. Rettungssystem Revolution, wg. Sportaufgabe, kompl. DM 2.750,-. ☎ 069/898699.

Apollo medium 24, Bj. 3/90, guter Zustand, kompl. mit Gurtzeug, Packsack, wg. Sportaufgabe, VB DM 2.500,-. ☎ 08869/1791.

Apollo medium 24, Bj. 4/92, Gurtzeug Vonblon Liga, Rettungsgerät Sigma Minitex, Variometer Diavolo, VB DM 3.200,-. ☎ 08251/53017.

Apollo medium 24, Bj. 9/92, wenig Flüge, wie neu, VB DM 2.200,-; evtl. mit Rettungsschirm u. Sitzbrett. ☎ 089/177686.

Apollo medium 24, Bj. 7/92, mit 2-Jahres-Check, Tragegurt für Speed System, 1a-Zustand, VB DM 2.300,-. ☎ Q 06021/550299 od. 54334.

Apollo medium 24, Bj. 7/93, gepflegter Zustand, grün, VB DM 2.600,-. ☎ 08131/10107.

Apollo medium 24, 65 - 95 kg, neuer Check, tadelloser Zustand, NP DM 4.200,-; VB. ☎ 06201/16091, Tobias verlangen.

Brizair 25, Bj. 5/92, wenig geflogen, mit Gurtzeug Primo, Rettungsgerät Charly Revolution, Vario Afro Micro Panel 1, VB DM 2.300,-. ☎ Q 0261/69524 (rufe zurück).

Brizair 25, Bj. 91, Check neu, guter Zustand, VB DM 999,-. ☎ 08122/2562.

Brizair 28, Bj. 6/91, blau/gelb/pink, 2-Jahres-Checkneu, 1a-Zustand, Gurtzeug Charly Rodeo, Rettungssystem SC 120, Vario V3 Ali Plus Pretel, Helm, kompl. DM 3.000,-. ☎ 08457/2614 ab 18.00 Uhr od. Fax: 08457/2614.

Brizair 28, Bj. 92, 1 a-Zustand, neuer 2-Jahres-Check, wenig Flüge, VB DM 1.900,-. ☎ 05223/188620.

Cruisair 29, Bj. 94, pink/weiß, neuwertiger Zustand, DM 4.500,-. ☎ 07675/1089.

Dream A3 26, Bj. 94, neu, mit Kompressionsack, NP DM 4.480,- für DM 3.500,-; Rettungsgerät, Gurtzeug, Packsack, Preis VB. ☎ 09131/13483.

Dream A3 26, 2-Jahres-Check neu, 1a-Zustand, wenig geflogen, mit Gurtzeug, VB DM 2.700,-. ☎ 07023/8679.

Flyair 1000, Bj. 7/92, 2-Jahres-Check, violett/rot, 1a-Zustand, mit Gurtzeug PRO-TEC und Packsack, VB DM 3.200,-. ☎ 07127/50272 od. 0711/6364499.

Flyair 1000, Bj. 4/92, wenig Flüge, mit Protek Gurtzeug, Rettungsgerät Charly im Rückenteil u. Packsack, 2-Jahres-Check bis 12/95, VB DM 2.450,-. ☎ 08333/8101 ab 20.00 Uhr.

Flyair 950, Bj. 92, Check neu, ca. 40 Flüge, DM 2.750,-; oder Tausch gegen Flyair 1000. ☎ 07152/26527.

Genair 224, Bj. 5/91, guter Zustand, 2-Jahres-Check neu, gelb/rot/blau, VB DM 1.200,-. ☎ 07022/36349 abends.

Haftungsausschluss!

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

Gleitsegel

Genair 224, Bj. 5/90, guter Zustand, DM 1.800,-. ☎ 08386/4292.

Genair 226, Bj. 8/91, Check bis 12/95, als Zweitschirm nur 1 Jahr geflogen, 1a-Zustand, mit Packsack, DM 1.500,-; Gurtzeug Air-Bulle DM 100,-; Rettungsgerät Charly 96 DM 450,-; auch einzeln. ☎ 09671/2509.

Genair 328, Bj. 91, nur 30 Flüge, gelb mit Regenbogen, Check neu (2/96), incl. Charly Second Chance 94 Bj. 89 und Air Bulle Gurtzeug Bj. 90, VB DM 2.400,-. ☎ 0821/995956 od. 524701.

P 2/24, Bj. 90, gehobene Superklasse und ein Charly Edel Aero 24 mit Gurtzeug + Combi-Vario Flytex 3010, Preis VB. ☎ 0761/71392 (Simon).

P 20/25, Bj. 91, Check bis 5/96, ideal f. 60-75 kg, wenig geflogen, 1a-Zustand, VB DM 1.750,-. ☎ 0214/94165.

P 20/25, Bj. 91, Check 1/94, 1a-Zustand, DM 1.500,-. ☎ 0221/558918.

P 21/23, Bj. 92, pink/gelb, 12 Flüge, Gurtzeug Paratech Modular, Rettungsschirm Minitex 110, Helm Fly, Preis VB. ☎ 07031/277715 ab 18.00 Uhr.

P 21/27, Bj. 92, ca. 45 Flüge, 1a-Zustand, Gurtzeug Modular, integriertes Rettungsgerät Charly, Vario Bräuniger LCD, kompl. VB DM 4.500,-. ☎ 089/7242123.

P 21/27, Bj. 8/92, mit Gurtzeug Modular u. Rettungsgerät perche Oskar 16, wegen Nachwuchs, Preis VB. ☎ 06261/37519.

P 21/27, mit Gurtzeug (orig. Paratech), neu geprüft, guter Zustand, neon/lila, Rettung Firebird R2, Packsack, VB DM 3.500,-. ☎ 07473/25215.

P 21/27, Bj. 8/92, 1a-Zustand, ca. 60 Flüge, pink/gelb, Packsack, evtl. auch mit Gurtzeug Modular, VB DM 2.500,-. ☎ 0621/335410.

P 21/27, Bj. 12/92, 1a-Zustand, wg. Klassenwechsel, Preis VB. ☎ 089/527106.

P 21/29, Bj. 8/92, mit Gurtzeug Modular u. Rettungsgerät Perche Oskar 18, Preis VB. ☎ 06261/37519.

Gleitsegel

P 21/29, Bj. 8/92, mit Gurtzeug, Speedsystem, gepflegt, wenig Flüge, DM 1.500,-; Rettung Sigma Minitex 110, Bj. 8/92, keine Öffnung, DM 500,-; Brünniger Alto Vario P2, 15 Mon., DM 280,-; wg. Sportaufgabe. ☎ 0911/619970 od. 08571/3926.

Spydair 44, Bj. 4/93, pink, wenig geflogen, 1a-Zustand, DM 2.650,-. ☎ 06192/46471.

Swift Easy 19, Bj. 90, mit Check, nur 6 Flüge, 1a-Zustand, kompl. mit Gurtzeug, Packsack, Helm, Vario, VB DM 1.500,-. ☎ 0721/755615.

Swift Easy 22, Bj. 6/90, wenig Flüge, 1a-Zustand, Preis VB. ☎ 08708/294.

Swift Easy 22, Bj. 89, wenig Flüge, guter Zustand, GS vom 14.5.93, seither nicht mehr geflogen, Preis VB. ☎ 089/169068.

Trilair 26, Check bis 3/96, 1a-Zustand, DM 600,-. ☎ 0821/98593.

Trilair 26, Bj. 6/90, gebraucht, guter Zustand, VB DM 1.800,-. ☎ 06821/26363.

Bliss Large, Bj. 8/93, ca. 10 Flüge, Leinen neu, mit Gurtzeug von Perche + Rettungsgerät, Packsack, VB DM 1.000,- unter NP. ☎ 02924/2978 abends.

Bliss Large, Bj. 10/92, lila/pink, Leinen und Check neu, 1a-Zustand, DM 2.500,-. ☎ 0731/711931.

Bliss Medium, 8 Flüge, Check und Leinen neu, gegen Gebot. ☎ 08666/8641.

Brizar 9/89, sehr wenig geflogen, guter Zustand, mit Sitzgurtzeug Air Bulle, incl. Packsack u. Rettungsgerät Charly, VB DM 1.450,-. Fax: 0211/452369.

Comet CX 19, Bj. 91, wenig geflogen, 1a-Zustand, Packsack, Gurtzeug u. Rettungsgerät, VB DM 2.200,-. ☎ 07141/924397.

Comet CX 23, Bj. 7/92, pink, guter Zustand, ca. 50 Flüge, umständehalber, VB DM 2.350,-. ☎ 0911/678465.

Comet CX 23, Bj. 91, 2-Jahres-Check u. Leinen neu, 1a-Zustand, VB DM 2.200,-; Gurtzeug Pro Design, neuwertig, DM 400,-; Rettungsgerät Parasail, neuwertig, DM 600,-. ☎ 08025/7537.

Comet CX 23, Bj. 92, weiß, wenig Flüge, 1a-Zustand, Packsack, VB DM 2.500,-. ☎ 089/6124501.

Comet CX 23, Bj. 5/92, neongelb, ca. 60 Flüge, 1a-Zustand, 2-Jahres-Check neu, VB DM 2.300,-; Brünniger Vario LCD, VB DM 150,-. ☎ 089/6124501.

Comet CX 23, Bj. 8/91, pink, sehr guter Zustand, ca. 50 Flüge, VB DM 1.500,-. ☎ 089/6123772.

Compact 33, Bj. 3/94, mit Speedsystem, absolut neuwertig, 3 Flugstd., DM 4.200,-; Gurtzeug Moyes CC Top incl. Reserve HRS 10 Bj. 3/94, wie neu, DM 1.200,-; Gurtzeug Vonblon Diagonal DM 200,-; Vario Höhenmesser Charly Lexus DM 290,-. ☎ 0214/68836.

Compact 33, Bj. 3/94, violett, 1a-Zustand, VB DM 3.900,-. ☎ 09132/40644.

Compact 33, Bj. 5/93, wenig Flüge, lila/pink, 1a-Zustand, Check neu, VB DM 3.600,-. ☎ 08179/1546.

Compact 33, Bj. 9/93, guter Zustand, Packsack, DM 3.700,-. ☎ 07528/7854.

Condor SP 10, VB DM 500,-. ☎ 089/332605 od. 29160994.

Corado 12, 34 Höhenflüge, Soaring Light-Gurtzeug, Pro Design-Rettungsschirm, Bestzustand, DM 3.400,- (NP DM 6820,-). ☎ 08142/3290 abends.

Corado 12, Delta Fly Sitz-Liegegurt, Sigma Minitex 110, neuwertig, gekauft 90, GS 95, VB DM 4.000,-. ☎ 07348/22320.

Cyclop 40 Biplace, Check neu, guter Zustand, VB DM 2.700,-. ☎ 0821/431353.

Cyclop 40 Mono, Bj. 7/92, lila, 4 Flüge, umständehalber, VB DM 3.900,-. ☎ 0911/438412.

EQ 23, Bj. 12/89, incl. Packsack, DM 350,-. ☎ 07666/6478.

EQ 23, Bj. 89, silbergrau/orangem, wenig geflogen, Gurtzeug Charly, Rucksack, Rettungsgerät Second Chance 84 (neu), Ausbildungsliteratur, kompl. VB DM 900,-. ☎ 0351/5913120 (bis 16.00 Uhr) od. 0351/4321423 (Schirm verlängern),

EQ Sport 24, Bj. 7/92, weiß/pink, 2-Jahres-Check neu, 1a-Zustand, neu eingeleint, incl. Packsack, VB DM 2.000,-. ☎ 069/497249.

EQ Sport 26, Bj. 91, gelb/rot, ca. 50 Flüge, 2-Jahres-Check neu, Leinen neu, mit Packsack, DM 1.400,-; evtl. auch mit Perche-Gurtzeug u. Oscar-Rettungsschirm neu gepackt. ☎ 06162/83232.

EQ Sport 26, Bj. 6/91, mit Packsack, Flight Design Sitzgurt, Minitex (Sigma), Rettungsgerät, Fly-Helm, ca. 60 Flüge, seit 10/92 nicht mehr geflogen, Preis VB. ☎ 07121/24723 (Michael, Zimmer 517 verlängern).

EQ Sport 26, Bj. 92, nur 1 Jahr geflogen, 50 Flüge, mit Diagonal Gurtzeug, Fly-Helm, wg. Sportaufgabe, DM 1.200,-; Reserve Charly Second Chance 118 DM 490,-. ☎ 0214/68836.

EQ Sport 26, Bj. 12/90, pink/gelb, Gurtzeug Charly u. Charly Second Chance 96, Diavolo Vario-Höhenmesser, alles sehr gepflegt, wg. Sportaufgabe, DM 2.100,-. ☎ 08238/5181 ab 20.00 Uhr.

EQ Sport 26, Bj. 4/91, 2-Jahres-Check, gelb/pink, DM 1.200,-. ☎ 09181/31633 od. 0911/5199012.

EQ Sport 26, Bj. 7/91, 2-Jahres-Check, Leinen neu, mit Gurt Edel-Force Bj. 94, unbenutzt, VB DM 1.900,-; Rettungsgerät Charly Second Chance 118, neu, DM 710,-. ☎ 06147/2267.

EQ Sport 26, Bj. 6/92, wenig Flüge, neuer Check bei Kauf, VB DM 2.100,-; evtl. mit Perche Gurtzeug u. Rettungsgerät. ☎ 0711/445477 od. 3162340.

Genair 24, Bj. 91, Check 10/93, Gurtzeug, Charly 96 Rettungssystem (unbenutzt, Check 93), Vario und Höhenmesser, VB DM 2.500,-. ☎ 030/4026035 od. 0043/663056798.

Genair 24, Bj. 1/91, Check bis 12/95, blau/türkis/gelb, in Originalpacksack, DM 900,-; Vonblon Liga Gurtzeug, DM 150,-; wg. Hobbyaufgabe. ☎ 030/7129403.

Genair 24, mit AdK Beschleunigungssitz, Bj. 90, Check neu, 1a-Zustand, incl. 1 Übernachtung in Oberstdorf zum Probefliegen, DM 1.800,-. ☎ 07141/664966 od. 030/7811210.

Hot Dream 24, Bj. 6/91, GS 3/96, mit Gurtzeug, Packsack, Rettungsgerät Mayday Plus, Vario, VB DM 3.600,-. Tel. 0791/41281.

Harley Elit, Bj. 90, 2-Jahres-Check neu, DM 700,-. ☎ 07666/6478 abends.

Marlin 26, Bj. 1/94, 30 kurze Flüge ohne Extremmanöver, VB DM 4.300,-; Brünniger Vario Basis SP Bj. 3/94, nur wenig Flüge, DM 450,-. ☎ 089/4301839 (Herbert).

Marlin 26, 9 Monate alt, 4 Flüge, absolut neuwertig, w. Zeilmangel, DM 3.950,-; kompl. mit neuwertigem Vonblon Liga Gurtzeug u. Minitex Rettungsgerät, DM 5.000,-. ☎ 07183/8302.

Marlin 29, Bj. 4/94, VB DM 3.800,-; Sitzgurt, VB DM 190,-; Alto Vario Basis SP, DM 420,-; Rettungsschirm Second Chance, VB DM 590,-. ☎ 089/7854387.

Marlin 29, Bj. 94, pink, wie neu, DM 4.000,-. ☎ 08158/9572.

Marlin 29, Bj. 1/94, lila-weiß, neuwertig, wenig Flüge, VB DM 4.100,-. ☎ 07153/28757.

Maui 28, 1 Jahr alt, lila, ca. 10 Flüge, crashfrei, 1a-Zustand, DM 3.700,-. ☎ 0711/371562.

New Inf. Six Six Plus, Bj. 91, 25 Flüge, Reserve Sigma Minitex, Charly Gurtzeug, VB DM 2.000,-. ☎ 040/8229281.

P 22/28, gelb/lila, Minitex Rettungsgerät, Paratech Modular Gurtzeug, Bücher und Zeitschriften, NP DM 6.700,-; VB DM 4.000,-. ☎ 0043/222/4067437.

P 40/26, Bj. 5/93, 8 Flüge, m mit Gurtzeug Vonblon Liga + Rettungsschirm Charly 96, alles neuwertig, evtl. auch nur Schirm, DM 4.600,-. ☎ 06071/37450.

P 40/26, Gurtzeug Paratech Modular, Rettungsschirm, Helm, VB DM 2.900,-. ☎ 07152/58574.

P 40/26, Bj. 8/93, weiß, DM 3.000,-. ☎ 0221/7123987 abends.

P 40/26, Bj. 5/93, kaum geflogen, weiß/gelb, evtl. mit Gurtzeug Skyline Distance, Rettungsgerät, Helm, Preis VB. ☎ 08031/85787.

P 40/26, Bj. 2/93, weiß/orange, wenig Flüge, DM 3.100,-. ☎ 08321/85582.

P 40/26, Bj. 6/93, 1a-Zustand, gelb, VB DM 3.200,-. Te. 07327/6798.

P 40/26, 1 A-Zustand, 25 Flüge, Gurtzeug, Rettungsgerät, Vario, Helm, Literatur, Videos, DM 4.200,-. ☎ 07822/44348 oder 30488.

Phönix 28 U, Bj. 93, ca. 20 Flüge, VB DM 2.900,-. ☎ 08652/5602.

Six Six Plus, Bj. 12/90, weiß/blau, 1a-Zustand, VB DM 1.000,-. ☎ 08041/2359 Mo.-Fr. ab 20.00 Uhr (Christian).

Space 22, 1 Jahr alt, wie neu, günstig. ☎ 089/8144379.

Space 22, im Rainbow-Design, limitierte Sonderserie, Preis VB. ☎ 08367/1299.

Space 22, Bj. 6/93, kaum geflogen, 1a-Zustand, VB DM 3.200,-. ☎ 07033/44304.

Space 24, Bj. 3/93, 6 Flüge, Gurtzeug Force + Rettung Charly R II, neuwertig, DM 4.400,-. ☎ 09199/1235 od. Fax 1235.

Space 27, Bj. 11/92, 35 Flüge, absolut neuwertig, umständehalber für DM 2.500,-. ☎ 089/9044170 (Anrufbeantworter-Beissen nicht!).

Space 27, Bj. 9/92, mit Beschleunigungssystem u. Packsack, gepflegter Zustand, DM 2.500,-; Rettungsgerät Charly 96 DM 450,-; Gurtzeug Perche Perfect DM 250,-; auch einzeln. ☎ 09671/2509.

Space 27, wenig Flüge, türkis, Gurtzeug Force, Second Chance, Windmesser, Integralhelm, VB DM 5.000,- (auch Einzelteile). ☎ 06625/1285 (Schmidt).

Space 27, Bj. 6/94, neues Design, violett, VB DM 4.050,-; evtl. mit Rettungsschirm u. Sitzbrett. ☎ 089/177686.

Space 27, Bj. 11/92, lila/weiß, kaum geflogen, incl. Gurtzeug, Packsack und Beschleunigungssystem, neuwertig, VB DM 3.300,-. ☎ 07021/55584.

Space 27, Bj. 8/93, 25 Flüge, lila, 1a-Zustand, DM 2.950,-. ☎ 08102/6540.

Space 30, 10 Flüge, Gurt Vonblon Liga, DM 4.500,-. ☎ 05201/16783.

Stellar 33 mit Speeds, Bj. 4/93, lila/weiß, 1 Jahr geflogen, 1a-Zustand, Skyline Gurtzeug, kompl. VB DM 3.750,-. ☎ 08641/8104.

Stellar 33 mit Speeds, Bj. 92, dicke Leinen, pink, VB DM 2.500,-. ☎ 089/5707674 od. 713729.

Stellar 35, fast neu, 25 Flüge, leuchtgelb, DM 2.990,-. ☎ 08161/3810.

Stellar 35, Bj. 92, ca. 40 Flüge, Gurtzeug UP Action, Protector, Helm Fly, RG Revolution + Packsack, 1a-Zustand, VB DM 4.500,-. ☎ 089/7691440.

Stellar 35, Bj. 9/93, violett, 25 Flüge, VB DM 3.300,-. ☎ 08085/750 od. 089/97551772.

Twist 25, Bj. 91, 20 Flüge, pink, Rettungsgerät R 1, Gurtzeug Firebird, Helm Römer weiß/pink mit abnehmbaren Kinnenschutz, VB DM 2.500,-. ☎ 07771/61012 (Stefan).

Vision L, original verpackt, wg. Umstieg aufs Drachenfliegen, Preis VB. ☎ 07231/357687 ab 18.30 Uhr.

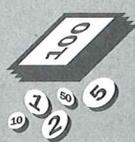
Vision L, Bj. 7/94, lila, wenig Flüge, mit Packsack, VB DM 4.900,-. ☎ 06821/26363.

Vision M, Bj. 6/94, abs. neuwertig lila/weiß, Packsack, VB DM 4.290,-. ☎ 0241/163275.

Vision M, Bj. 94, pink, 2 Flüge, auch kompl. mit Rettung Flight Design, Gurtzeug Vonblon, wg. Sportaufgabe, Preis VB. ☎ 0201/578070 od. 286257.

Vision M, Bj. 6/94, neuwertig, lila/weiß, unter 10 Flüge, VB DM 4.300,-. ☎ 07153/28757.

Zenith 28, Bj. 91, wenig geflogen, Gurtzeug Liga Vonblon, Rettungsgerät Parasail, kompl. DM 2.500,-. ☎ 0711/747497 od. 07544/1236.



2 E

Hot Dream 25,2, guter Zustand, gecheckt, DM 900,-. ☎ 08386/4292.

Zenith 23, Bj. 3/91, ca. 40 Flüge, seit 8/92 nicht mehr geflogen wg. Drachenfliegerei, gelb/rot, DM 1.500,-. ☎ 0711/3161279 ab 17.00 Uhr.

Zenith 23, Bj. 91, wenig geflogen, Gurtzeug Liga Vonblon, Rettungsgerät Parasail, kompl. DM 2.500,-. ☎ 0711/747497 od. 07544/1236.

2-3

AC 22, Bj. 2/90, sehr guter Zustand, 65-95 kg, mit Check, Gurtzeug, Rucksack und Helm, DM 999,-, auf Wunsch Vario. ☎ 07951/39314 tagsüber oder 07951/39348 abends.

Aero 24, Bj. 8/91, wenig geflogen, 2-Jahres-Check 3/93, Rettungsschirm Second Chance 96, 2-Jahres-Check 3/93, Helm, Packsack, Gurtzeug Charly, VB DM 1.500,-. Tel. 06131/831624 abends.

Aero 24, Bj. 89, 1a-Zustand, wenig geflogen, DM 600,-. Tel. 08845/8104 abends.

Aerologic 51, Bj. 7/93, wie neu, 15 Flüge, kleiner Riß, DM 3.200,-. ☎ 07361/87629 od. 0731/64969 (Paul).

Aerologic 51, Bj. 9/93, Sonderfarbe/-design, neue Leinenart, 1a-Zustand, VB DM 3.980,-; incl. Skyline Supersede+Survive Bj. 6/94, VB DM 5.350,-. ☎ 089/151822.

Aerologic 51, Bj. 8/92, Leinen u. Check neu, guter Zustand, wenig geflogen, DM 2.500,-. ☎ 0621/554719.

Aerologic 51, neuwert. ☎ 08666/8641.

Aerologic 51, sehr guter Zustand, Check und Leinen neu. ☎ 08663/41266.

Aerologic 55, Bj. 6/94, weiß, neues Design, 10 Flüge, DM 3.900,-; Gurtzeug Perfect-Integral mit Rettung Columbus 18, Vario Basis. ☎ 08334/552.

Aerologic 55, Bj. 94, 10 Flüge, wie neu, VB DM 3.950,-; Gurtzeug Perfekt Integral mit Rettungsgerät Columbus 18, Bräuniger Vario Basis mit Garantie, alles neuwertig, Preis VB. ☎ 08334/552.

B3-26, Bj. 3/94, wenig geflogen, DM 5.000,-. ☎ 08386/4292.

Barracuda 28, Bj. 3/94, 1a-Zustand, VB DM 4.333,-; Skyline Supersede mit Pro Design Rettungsgerät VB DM 1.399,-. ☎ 07524/49438.

Barracuda 31, Bj. 7/94, lila/weiß, neuwertig, DM 4.400,-; auch mit Turtle comp. incl. Rettung RS 2, Bj. 4/94, neuwert., kompl. DM 5.700,-. ☎ 07351/21579.

Comet CX 21, nachgeprüft, 1a-Zustand, nach ca. 40 Flügen mit neuem (2 Flüge) Rescor Gurt, Kreuzverstrebung, Fußstrecker, kompl. DM 2.400,-. ☎ 06095/2108.

Comet CX 21, Bj. 10/92, 1a-Zustand, wenig geflogen, 15 Flüge, umstündehalber, VB DM 2.200,-. ☎ 08031/890298 od. 08092/23964.

Dream 2 C, komplett mit Mayday Plus Rettungsgerät, Bj. 90, zusammen VB DM 900,-. ☎ 07142/65131.

Katana 55, Bj. 3/93, VB DM 3.100,-; UP-Action LX Bj.3/93, VB DM 400,-. ☎ 08821/444.

Nova CXC 21, Bj. 90, ca. 25 Flugstunden, 1a-Zustand, pink/türkis, VB DM 600,-. ☎ 02306/36618.

Phantom 45/II, Bj. 9/91, lila 1a-Zustand, 2-Jahres-Check neu, Speedsystem neu, Minirettungsgerät neugepackt, Gurtzeug Sitting Bull, Bräuniger Vario neu gecheckt, Packsack, kompl. DM 3.000,-; auch einzeln, Preis VB. ☎ 0721/607696.

Prisma 29, Bj. 5/92, Check 5/94, 1a-Zustand, VB DM 3.000,-. ☎ 08105/8860.

Prisma 29, Bj. 8/92, neuwertig, pink/blau, 30 Flüge, 2-Jahres-Check, DM 2.600,-. ☎ 09334/1436.

Prisma 29, wenig Flüge, 1a-Zustand, VB DM 2.500,-. ☎ 08365/1249.

Prisma 29, Bj. 7/92, mit Check, wenig Flüge, 1a-Zustand, pink/gelb, mit Packsack, VB DM 2.500,-; auf Wunsch mit Gurtzeug Vonblon Liga Integral und Vonblon Rettungsschirm. ☎ 08131/295-205 (tags) od. 089/482136 (abends).

Prisma 29, Bj. 6/92, wenig geflogen, Check neu, Sigma Gurtzeug u. Rettungsgerät, Vario Afro MP1, kompl. DM 3.500,-; auch einzeln. ☎ 07332/4846.

Prisma 29, Bj. 6/92, pink/lila, neuer Check, Speed+Trimmer, guter Zustand, DM 2.400,-. ☎ 07327/6798.

Sting 28, ganz neu, noch nicht geflogen, mit Packsack und Zubehör, NP DM 5.150,- sofort u. dringend für DM 4.100,-. ☎ 06083/2654.

Ausstellung-Information-Verkauf

Flight

INTERNATIONAL



Paragliding
Drachen- und Segelflug
Ultra-Leicht-Flugzeuge
Ballonfahren, Lenkdrachen
Bekleidung und Ausrüstung

Werden Sie jetzt
Aussteller der FLIGHT!
Über 30.000 begeisterte
Flugsportler in Süddeutschland
gehen in die Lüfte!
Ihr Erfolg ist vorprogrammiert!

7.-9. Okt. 1994

Messe Sinsheim an der A6



Veranstalter:
MESSE SINSHEIM GMBH
Neulandstraße 30 · 74889 Sinsheim
Telefon: 07261/6890* · Fax 07261/689220



FLIGHT Fax-Antwort

Bitte ausschneiden und mit
Ihrer kompletten Anschrift an
obige Adresse senden oder faxen

Wir wünschen:

Ausstellungs-Unterlagen Besucher-Information

Gleitsegel

Sting 28, neuwertig, mit Packsack, DM 3.000,-. ☎ 07151/61282.

2-3 E

Comet CXA 22, Bj. 90, pink, kaum geflogen, 1a-Zustand, incl. Packsack, Check bis 8/95, VB DM 1.100,-. ☎ 069/518135

3

Aero 27, Bj. 5/89, gelb/bunt, Packsack, Gurtzeug, wenig Flüge, gepflegter Zustand, DM 650,-. ☎ 09131/501229 od. 09191/32568.

Aerologic 47, Bj. 91, kompl. mit Rettungsgerät Charly, Gurtzeug Perche, Packsack, Check neu, Leinensatz 1 Jahr alt, DM 3.500,-. ☎ 09371/5852.

Aerologic 47, 42 Flüge, Check und Leinen neu, gegen Gebot. ☎ 08666/8641.

CX II 25, Bj. 92, 1a-Zustand, pink, ca. 30 Flüge, 2-Jahres-Check 6/94, DM 3.100,-; Gurtzeug Vonblon Liga, Bj. 92, wie neu, DM 280,-; Rettungsschirm Charly Revolution II, Bj. 92, überprüft/neu gepackt, 6/92, DM 750,-; Variometer Diavolo Duo DM 150,-; Sonderpreis für Komplettabnahme DM 3.800,-. ☎ 089/707276.

F1-21, Bj. 90, dkl.blau/weiß, 2-Jahres-Check, 100 Flüge, 1a-Zustand, kompl. mit Gurtzeug Air Bulle Swing, Komfortpacksack, VB DM 1.000,-; Charly Second Chance 84, keine Notöffnung, VB DM 400,-; Vario Flytec Pilot 1 mit 2 Akku, VB DM 400,-. ☎ 06132/75521 abends.

F1-24, Bj. 90, guter Zustand, mintgrün/violett, incl. Gurtzeug Pro Comfort, Packsack, DM 800,-. ☎ 07151/261327 od. 73450 abends.

Five Five, Bj. 89, grün, Packsack, Gurtzeug, wenig Flüge, gepflegt, Preis VB. ☎ 09131/501220 od. 09191/32568.

Five Five Plus, Bj. 88, Rotität, DM 500,-. ☎ 07153/28757.

Genair 512 Dynamique, Bj. 89, Gurtzeug Pro-Tech mit Rückenprotector für Rettungsschirm Sigma Minitex 110, Bräuniger Alto Vario Basis, kompl. DM 2.000,-. ☎ 07304/5612.

Genair 512 Dynamique, Bj. 88, rot/li-la, ca. 100 Flüge, Preis VB. ☎ 0841/390813.

Katana 51, Bj. 12/92, neuwertig, da wenig geflogen, Packsack, Beschleunigungssystem, VB DM 2.990,-. ☎ 02202/41461.

Katana 51, Bj. 9/92, Check bis 8/96, 1a-Zustand, wenig geflogen, DM 2.500,-. ☎ 089/8005194.

Katana 51, Bj. 3/93, Check neu, A-/B-Stammleinen neu, Preis VB. ☎ 089/568403.

Katana 51, Bj. 5/93, 2-Jahres-Check bis 5/95, wenig Kurzflüge, incl. Packsack, DM 2.800,-. ☎ 0721/616946.

Nova Sphinx 26, Bj. 10/93, neuwertig, äußerst günstig. ☎ 08178/8376.

Nova Sphinx 26, Bj. 11/93, weiß/blau, wenig Flüge, Preis VB. ☎ 08821/78540 od. 56901.

Pegasus, türkis/blau, 1a-Zustand, VB DM 888,-; Alto Vario P2, VB DM 330,-. ☎ 089/3517920.

Phantom 45, Bj. 8/91, 2-Jahres-Check, 1a-Zustand, lila, VB DM 1.600,-. ☎ 02174/1485 od. 60677 abends.

Phantom 45, Bj. 90, 2-Jahres-Check, ca. 100 Flüge, VB DM 1.800,-; Gurtzeug Skyline Distance mit Rettung Parasoil Light DM 600,-. ☎ 089/332605 od. 29160994.

Phantom 45, Bj. 3/92, pink, Check neu, guter Zustand, VB DM 1.800,-. ☎ 08856/5352 (spätabends).

Phantom 45, Bj. 6/91, guter Zustand, Check neu, pink, VB DM 900,-. ☎ 08365/320.

Phantom 45, Bj. 91, 2-Jahres-Check neu, gelb, VB DM 990,-; Sitzgurt Vonblon Diagonal, Rettungsschirm Vonblon 34, Preis VB. ☎ 06103/23752.

Prisma 26, DM 2.000,-. ☎ 08365/1249.

Prisma 26, Bj. 3/92, 1a-Zustand, 30 Flüge, mit Fußbeschleuniger, Extragurt mit Trimmerwaage (Speedsystem), VB DM 2.200,-. ☎ 0731/721918 od. 030/8614635 (Uwe).

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

Racer 23, Bj. 6/92, Check, Leinen neu, VB DM 2.000,-. ☎ 089/337720 od. 09851/3597.

Racer 23, 2 Flüge, günstig. ☎ 089/8144379.

Racer 25, Bj. 6/92, Check, Leinen neu, guter Zustand, DM 2.000,-; Gurtzeug Vonblon Liga, Preis VB. ☎ 089/337720 od. 09851/3597.

Racer 25, Bj. 92, weiß, VB DM 1.300,-; Vario Flytec 3005, DM 350,-. ☎ 08024/4484.

Sphinx 29, 16 Flüge, 1a-Zustand, DM 3.333,-. ☎ 02192/7531.

ZX X-large, Bj. 92, Sitz Vonblon Liga, Rettungsgerät Minitex, Vario Bräuniger P3, kompl., Preis VB. ☎ 07235/3341.

ZX X-large, pink, wenig geflogen, 2-Jahres-Check, DM 4.100,-; Charly Gurtzeug Protect + Rettungsschirm SC 118, passiv, neu umgerüstet, DM 1.100,-; Bräuniger Vario LCD II, DM 110,-; Windmesser, DM 100,-; Komplettpreis DM 5.000,-. ☎ 08862/8950.

ZX large, Bj. 6/91, Gurtzeug Tornado mit integr. Rettungsgerät, Speedy G (neu gepackt); neuwertig, 1a-Zustand, Fußbeschleuniger neu, VB DM 3.600,-. ☎ 0711/3166133 od. 359028.

ZX large, Bj. 8/93, komplett mit Sitz und Vario, Preis VB. ☎ 09002/4757.

ZX large, Bj. 7/91, Check, VB DM 2.000,-. ☎ 089/337720.

ZX large, Bj. 3/91, orange, Check neu, 1a-Zustand, max. 40 Flügen, incl. 1 Übernachtung in Oberstdorf zum Probefliegen, DM 2.100,-; Vosmer Vario plus mit Höhenmesser, gelb, DM 300,-. ☎ 07141/664966 od. 030/7811210.

Gemischt

Charly Gurtzeug Pinguin, Bj. 93, ohne Rettungsschirm, 170-175 cm, NP DM 1.078,- für DM 870,-; Geschw.Messer, gebraucht, DM 120,-. ☎ 08857/736 abends.

Gurtzeug Soaring Light Plus, Bj. 5/90, DM 250,-; Perche Fashion Flight, Bj. 6/92, DM 300,-; Retter R2, Bj. 5/90, DM 250,-; Charly Second Chance, Bj. 5/90, DM 250,-; Vario Flytec 3010, DM 300,-; Afro Micropanel 1, DM 350,-. ☎ 08386/4292.

Integralgurt Pinguin, incl. Rettungsgerät, Bj. 89, 180-185 cm, VB DM 400,-; Charly Lexus (Vario) NP DM 900,- für DM 350,-. ☎ 07176/2396.

Keller Integralgurt Bj. 90, dunkelblau/weinrot, VB DM 300,-. ☎ 089/184944.

Packsack Original für Airwave Geräte K2, K3, K4, Six, Classic, VB DM 80,-. ☎ 09147/218.

Integralgurt Prieler Racer Competition mit Photo-u. Funktasche, ca. 185 cm, Fallschirmtasche auf der Brust, guter Zustand, VB DM 690,-. ☎ 07051/78741.

Rettungsgerät Minitex 110, Bj. 90, keine Öffnung, DM 390,-; Parasail-Lady-Gurtzeug, Bj. 90, DM 150,-. ☎ 07666/6478 abends.

Rettungsgerät Metamorfosi, Bj. 91, keine Notöffnung, VB DM 500,-; Prieler Kniehänger DM 100,-; 2 luftgef. Basisräder DM 60,-. ☎ 08102/5151.

Bräuniger Vario LCD 7, Barograph, Software für PC, Preis VB. ☎ 07151/44158.

DHV-Info von 9/91 bis 5/94 zu verschenken. ☎ 07953/737.

Für Individualisten! Peugeot Wohnmobil, 17 Jahre alt, 5,70 m lang, sehr gepflegt, Schreinerbau, mit Gasherd, Heizung, WC, Schlafplatz f. 2-3 Pers., großer Dachständer (mind. 4 Diachen), Radio, TÜV bis 10/96, 74.000 km, 65 PS, Lichtmaschine muß repariert werden, VB DM 3.500,-; Besichtigung im Allgäu. ☎ 08386/1663 abends.

Bräuniger Vario Alto Basis, noch wie neu, für Gleitschirm, noch mit Garantie, analog/digital, DM 495,-. ☎ 0234/356379 (Mike).

Afro Micropanel 3, neueste Programmversion, 60 Std. Speicher, IR, neuer Speedmesser, fabrikneu, DM 1.200,-; Afro Cumulus, fabrikneu, Ausstattung wie vor, DM 1.200,-. ☎ 08652/61476.

Mini-Fly-Set, mit Bullet C 85, Check und JNP neu, 1a-Zustand, VB DM 3.500,-. ☎ 089/773686.

Römer Jet-Helm, Gr. L, DM 50,-. ☎ 07623/62688 abends.

Meind Superfun, Gr. 39, guter Zustand, Preis VB. ☎ 089/7242123.

Integralgurt Dimensione Volo, Bj. 92, 185-195 cm, 1a-Zustand, Extras, NP DM 1.080,-; VB DM 680,-. ☎ 07223/40135 ab 17.00 Uhr.

Gleitschirm-Rettungsgerät für Leichtgewichte, Charly-Spirit Bj. 90, schnelle Öffnungszeit, VB DM 250,-. ☎ 02841/62536.

Afro Cirrus 8000, Bj. 89, VB DM 480,-, auf Wunsch mit Überprüfung von Hersteller. ☎ 02845/33072.

Glidzilla 160 (SHV 079-86), Bj. 86, zum Herrichten/Ausschlachten, VB DM 400,-. ☎ 05253/5946.

Hilfe, ich brauche Platz! 2 Leichtbügelräder, DM 38,-; Cross-Country-Packsack 6 m, DM 45,-; 2 Aero-Safe-Tropenzangen mit Verstärkung 1,6 m, DM 55,-; 2 Randkappen HP-AT, DM 30,-; Gepäckträger für Dachreeling, DM 80,-; Fahrtmesserhalterung, DM 8,-; Steuerhilfe DM 75,-. ☎ 05253/5946.

Flugfunk ICOM IC-A20, neuwertig, DM 850,-. ☎ 089/6124862.

Goretex-Overall von Perche, Gr. M, neuwertig, DM 350,-; Gleitschirmschuhe von Perche, Gr. 40/41, lila, neuwertig, DM 180,-. ☎ 07023/5456.

Gleitschirmpilotin aus Norddeutschland - Donnerstag, 2.6.1994, Jöchelspitze - fährt vom Meldelokal Grüner Baum zur Liftstation bei 3 Herren im weißen VW-Passat mit: Du hast Dein Fleecy mit Gleitschirmmemblem im Pkw vergessen. Bitte melden. ☎ 07389/1335.

Sigma Minitex 110-GS Reserve, 2,5 Jahre alt, keine Notöffnung, nagelneuer Außencontainer, günstig. ☎ 089/7933266.

Vario u. Höhenmesser analog DM 250,-; Fahrtmesser mit akust. Stallwarner DM 180,-, kompl. DM 350,-. ☎ 06108/76791.

Materialwissenschaftler mit Zusatzausbildung Umweltmanagement Qualitätssicherung, Abfall- u. Gewässerbeauftragter, Gleitschirmpilot sucht Tätigkeit im Bereich Materialprüfung, Forschung, Entwicklung oder Verkauf. ☎ 07682/67138.

Gleitschirmsitz Skyline Distance u. Rettungsgerät Sigma 101, beide nachweislich nur 10 Flüge, NP mit Rechnung DM 1.400,-, VB DM 1.100,-. ☎ 05206/6615.

Rettungsschirm Sigma Minitex 110, Bj. 91, keine Öffnung, VB DM 500,-; Afro Vario, Bj. 92, Preis VB. ☎ 07152/46363.

Rettungsgerät Sigma Minitex 110, Bj. 5/92, DM 600,-; Gurtzeug Skyline Distance X, lila, DM 250,-; Helm Fly pink/medium, DM 50,-; Bräuniger Alto Vario P3, Bj. 1/93, DM 500,-. ☎ 08586/6119 abends.

Vario Bräuniger Basis mit Anschluß für Geschwindigkeitsmesser, unbenutzt, mit Garantie für Gleitschirm, Preis VB. ☎ 07452/75520.

Integralgurtzeug Charly Pinguin, 190 cm, VB DM 300,-. ☎ 09392/6530.

Keller Karpengurt, Bj. 89, mit Charly Rettungsschirm, Bj. 88, schwarz/blau, 170-190 cm, wenig benutzt, 1a-Zustand, kompl. DM 500,-. ☎ 07432/5196.

Integralgurt Competition Dimens, Volo, Bj. 5/90, schwarz/pink, 165-170 cm, VB DM 490,-. ☎ 08362/37003 abends.

Gleitsegelgurtzeug Flight Design, Rettungsgerät Flight Design Mayday 24, absolut neuwertig, kein Notöffnen, kompl. DM 990,-. ☎ 07022/51081.



Madreiter Korpengurt mit Parasail Rettungssystem, DM 450,-; Finstervaldler Tropezruder, DM 20,-. ☎ 07452/66292 ab 18.00 Uhr.

Pinguin Gurt, 165 cm, + Charly Rettungsschirm Bj. 8/90, 1x gelb; Magic IV, 150, o.65S, Bj. 88, Preis VB. ☎ 08025/5851.

Bräuniger AV Competition Software von '94, DM 1.100,-. ☎ 07162/45704.

Kniehänger mit Parasail-Rettungsschirm Bj. 84, DM 450,-; Integralgurt, 180 cm, DM 200,-. ☎ 0721/373509.

Keller-Korpengurt, blau/weiß, mit Parasail IV Rettungsschirm, DM 500,-; Keller High Tec, 10 Flüge, mit Parasail V Rettungsschirm, DM 1.200,-; Afro Micropanel 3, 1/2 Jahr alt, DM 1.000,-; Schleppklinge, Uvex-helm, DM 300,-. ☎ 0851/87357.

Vario Afro MP3, Barograph 60 h, ca. 1 Jahr alt, VB DM 890,-. ☎ 0821/431353.

Charly Pinguin, 172 cm, small, 1 Jahr alt, Sonderdesign, Preis VB. ☎ 089/8144379.

Integralgurt (alt) mit Parasail VI (neu) DM 700,-; Silva Kompass, DM 120,-; ICOM-IC-2 SET (2m), VB DM 600,-. ☎ 0 05341/70616 (Axel) Rückruf.

Gurtzeug Charly Pinguin mit Rettungsgerät Charly Second Chance, Rucksack, alles 2 Jahre alt, nur 10 Flüge, VB DM 1.100,-; Vario Afro Cirrus 8000, VB DM 150,-. ☎ 09353/4311 ab 18.00 Uhr.

Gurtzeug Vonblon Liga Integral, DM 390,-; Vonblon Rettungsschirm, DM 590,-. ☎ 08131/295205 (tags) od. 089/482136 (abends).

Rettungsschirm Sigma Minitex 110, Bj. 7/91, keine Öffnung, VB DM 500,-; Gurtzeug Flight Design, Kreuzversp., Bj. 91, VB DM 250,-; Helm Gr. XL, VB DM 100,-; Koch-Schlepp-Klinge, VB DM 100,-; bei Komplettabnahme DM 800,-. ☎ 02156/41380 ab 20.00 Uhr od. 0172/2161107.

Olympus Record Data Back für AZ 330 / Superzoom 330, NP DM 130,- für DM 60,-. ☎ 0561/103658.

Afro Pocket Combi Variometer mit Höhenmesser, VB DM 210,-. ☎ 089/177866.

2 St. Yaesu Handfunkgeräte SK 22R, 2m-Band, 140-164 Mhz, mit viel Zubehör, VB DM 980,-. ☎ 06103/23752.

Hobbyaufgabe - Integralgurt Keller Hi-Tech, 170-200 cm, incl. Charly Rettungsschirm, div. Extras, Carbon Integralhelm, Fahrtmesser, Hanweg Bergstiefel, Gr. 44 (steigeisefest), etc., alles in einwandfreiem Zustand. Preis VB. ☎ 0 06174/23592.

Flugfunksprechgerät Albrecht AE-144 mit Helmsprechset, Bj. 92, DM 250,-; Rettungsgerät Charly, Bj. 85, DM 100,-. ☎ 08376/8434.

Afro Cumulus 8000, NP DM 890,-; Vario mit 2 Höhenspeicher, progr. Akustik, Barometer, etc. für DM 440,-. ☎ 089/8562391.

Integralgurt Sting, 170-180 cm, DM 350,-. ☎ 089/8562391.

Höhenmesser Thommen Classix 6000 m, VB DM 270,-; Rettungsschirm Second Chance 96, Bj. 93, DM 590,-. ☎ 089/7854387.

Unbenutztes Rettungsgerät Charly Second Chance 84, VB DM 500,-. ☎ 089/1233360.

Keller Karpfen Gurt, Bj. 87, rot, mit Parasail Rettungsschirm, ungeöffnet, 165-185 cm, 1a-Zustand, VB DM 560,-; Variometer mit Höhenmesser Greif 2000, Bj. 86, ak. u. opt. Anzeige, digital, 1a-Zustand, mit Netzlogger, VB DM 590,-. ☎ 089/6084274 ab 19.00 Uhr.

Keller OK-Integral, Bj. 89, 170-190 cm, mit Rettungsgerät PSR 1, VB DM 350,-. ☎ 07651/4625 od. 1301.

Sting Integralgurt, 170-190 cm, neuwertig, NP DM 1.250,- für VB DM 690,-. ☎ 02541/87515.

Bräuniger Basis SP, DM 470,-; 2 LCD 6, unbenutzt, mit Garantie, je DM 550,-. ☎ 06147/2267.

Packe kostenlos fast jedes R-Gerät, wenn Du mir kostenlos z.B. einen alten Gleitschirm zu Deko-Zwecken schickst. ☎ 0711/371562.

Gurtzeug Vonblon Liga, DM 350,-; Skyline Distance, DM 350,-; Rettungsgerät Sigma Minitex, DM 650,-; Funkgerät Icom JC-A20, DM 650,-. ☎ 08321/85582.

Integralgurtzeug Dimensionevolo mit Mittellinenschirm, beides 1992 GS, 175-185 cm, lilal/pink, ca. 20 Flüge, Römer Helm, VB DM 1.200,-. ☎ 040/7387143.

Integralgurt mit integr. Charly Rettungsgerät, Spvex-Integralhelm, alles 1a-Zustand, wg. Spvexaufgabe. ☎ 089/683884 abends.

Charly Pinguin Integral, 170-190 cm, 11 Flüge, VB DM 590,-; Stölinger Rettungsschirm HRS 10, VB DM 550,-; Kniehänger DM 150,-; Afro Fahrtmesser DM 90,-. ☎ 089/9810295.

Flytec 3010 Vario mit Kugelgelenkhalterung, 1a-Zustand, DM 390,-. ☎ 09161/4710.

Bergflex, heil od. defekt, od. in Teilen u. entsprechendes Gurtzeug. ☎ 04122/44300 od. 0161/1441654.

Funflex Unterverspannung für's Supine-Fliegen und Supine-Gurtzeug. ☎ 04122/44300 od. 0161/1441654.

Magic IV 155 od. 166, auch Funrace od. Fullrace ohne Check. ☎ 02841/62536 od. 02845/33072.

Gurtzeug für Hängegleiter (kein Kniehänger). ☎ 06122/15415.

2 Handflugfunkgeräte, Integralhelm Gr. 62, Mikro Fußstartmotorisierung od. Mini-hike (Steib). ☎ 0431/734354.

Flugfunkgerät (ICOM A20 o.ä.). ☎ 05707/2619 (Christoph).

Tatort-Folge, in der Schimanski mit einem Drachen von einem Hochhaus fliegt. Wer hat diese Folge auf Video u. überspielt sie mir? ☎ 0421/456241.

UL-Ploten für Haltergemeinschaft (Trike) Raum München od. Überlingen/Bodensee. Gabe Erfahrungen über UL-Schulung (Schein für DM 1.000,-) gerne weiter. ☎ 089/773686.

Gebrauchten Packsack für Saphir 17, in gutem Zustand. ☎ 0711/586251 (abends) od. 8104279 tags.

Neuwertiger Fronteinstieg-Integralgurt mit Brustfallschirm, Gr. 190 cm. ☎ 07051/78741.

AT 158 (Wills-Wing, DHV 01-239-90), gesucht, günstig und neuwertig. ☎ 07051/78741.

Big X (GS-01-021-87), Duck 9 (GS-01-036-88), XC 10-Jaguar (GS-01-095-89) oder ähnl. Gleitschirm mit neuem 2-Jahres-Check gesucht, ☎ 0711/428463.

Reisepartner(in), Alter unwichtig, von "Sonderpiloten"-PG gesucht: bis 11/94 im eig. Camp bus Alpen und im Winter weltweit. Bin beufl. Lehrer ohne Zeit-Ort- u. Geldprobleme. H. Giese, Liebrechtstr. 1, 30519 Hannover.

Russische Piloten, Schirm + Delta, suchen dringend "Flugsachen" zu kaufen, besser geschenkt. Info unter ☎ 0511/800059.

Bergsteigende Gleitschirmflieger u.-fliegerinnen, für Gruppe mit Interesse an Bergwandel- und Alpinflügen. Kontakt: ☎ 08179/1546.

Wer hat Erfahrung mit Reunion bezgl. Gleitschirmfliegen, evtl. Kontaktadressen bzw. wer beabsichtigt im Okt./Nov. einen Flugurlaub dort zu verbringen? Ich würde mich gerne eine Gruppe anschließen, falls möglich. Infos bitte unter ☎ 07721/70240 (Dieter).

Großes Rettungsgerät, RS 2, Minitex 150, o.ä., sowie Vario gesucht. ☎ 07336/5879 (Bernhard).

Gestohlen

Slowenien, "EM": Apache II 26 (GS-01-297-93), gelb, Airbag von Aprco, Schuhe Solomon, Vario Swiss, Overall Heli Hansen, rot. Hinweise bitte an Horst Giese, Liebrechtstr. 1, 30519 Hannover, ☎ 0511/800059.

"Betreuung, Unterkunft und Einweisung vor Ort sind super."
"Der Kurs in Wetterkunde hat mir viel gebracht." "Jederzeit wieder eine Gruppenreise mit LIM. Tolle Leute und super Stimmung am Boden und in der Luft."

Das waren nur einige der Stimmungen zu unserem 1. Fliegercamp auf Almuñecar.

SUN, FUN & FLY

werden bei LIM-TOURS groß geschrieben!
Laßt Euch am besten noch heute ein Angebot von uns erstellen!

Anmeldungen, Infos und Unterlagen bekommt Ihr unter FAX (0 78 21) 300 54 oder per Telefon (0 78 21) 3 00 52 bei Eurem LIM-TOURS Team, Mühlgasse 12, 77933 Lahr

Fliegercamp Almuñecar
3. von Nov. '94 - März '95. Eine
Woche ab DM 1.190,-. Zwecks
guter Betreuung ist die Teil-
nehmerzahl begrenzt. Also
rechtzeitig anmelden !!!

Um Euch auch Appetit auf 'was anderes zu machen, bieten wir zusätzlich Kanufahrten an. Für Genießer und Abenteurer FUN & NATUR pur! Wochenendfahrten von Sept.-November. 2-Tages-Tour ab DM 189,-. Na, wär doch 'was!

Füreinander - miteinander, einfach besser
mehr erleben durch Veranstaltungen der

LIM-TOURS

3. Fliegercamp auf Almuñecar

Leistungszug aus unserem Angebot:

- Flug z.B.: Frankfurt - Malaga und zurück, Abholung am Zielflughafen, Übergabe KFZ, Reiseleitung zu den Unterkünften
- Mietwagen vor Ort, ohne Kilometerbegrenzung
- Übernachtung im Appartement mit Küche, Bad, WC sep. Schlafzimmer (2-, 4- oder 6er Belegung möglich)
- Einweisung in die Fluggebiete vor Ort
- fliegerische Betreuung während des Aufenthaltes
- Karten- und Beschreibungsmaterial der Anfahrtswege und Fluggebiete
- Möglichkeit zur Teilnahme an Kursen/Seminare wie z.B.: Wetterkunde, Thermikfliegen, Soaring
- Festival: Probe-/Testfliegen neuer Gleitschirme verschiedener Hersteller

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
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 Horst, 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 Horst, Tel.06654/353
30.09	T A+B,	Elztal	Flugzentrum Elztal, Tel.07682/8279, 07682/7710
01.10	P A+B,	Livigno (I)	Westdeutsche DFS, Tel.02981/6640
01.10	P A+B,	Oderen(F)	DFS Rhein-Main-Neckar, Tel.06201/34626
02.10	P A+B,	Elztal	Flugzentrum Elztal, Tel.07682/8279, 07682/7710
03.10	T A+B,	Chiemsee	DFS Chiemsee, Tel.08642/383 o. 08641/7767
03.10	P A+B,	Chiemsee	DFS Chiemsee, Tel.08642/383 o. 08641/7767
07.10	T A+B,	Dürnau	FS Göppingen, Tel.07164/12021-23
07.10	T A+B,	Zillertal (A)	Bayer. DFS Garmisch, Tel.089/482141
08.10	T A,B,S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes Horst, Tel.06654/353
08.10	P A+B,	Livigno (I)	Westdeutsche DFS, Tel.02981/6640
08.10	T A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel.08362/81796
08.10	P A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel.08362/81796
08.10	P A+B,	Zillertal (A)	Bayer. DFS Garmisch, Tel.089/482141
09.10	P S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes Horst, Tel.06654/353
09.10	P A,	Buching	FS Spieler, Tel.0881/7657 o. 8722
09.10	T A+B,	Törwang	Prüfz. Oberbayern, Rudolf Bürger, Tel.08032/8134
10.10	T A+B,	Stuttgart/Hofen	Luftikus, Eugens FS, Tel.0711/537928
11.10	P A+B,	Hochries	Prüfz. Oberbayern, Rudolf Bürger, Tel.08032/8134
14.10	T A+B,	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, Tel.08321/88335
15.10	P A+B,	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, Tel.08321/88335
16.10	P A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel.08367/598
21.10	T A+B,	Chiemsee	DFS Chiemsee, Tel.08642/383 o. 08641/7767
21.10	P A+B,	Chiemsee	DFS Chiemsee, Tel.08642/383 o. 08641/7767
22.10	T A,B,S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes Horst, Tel.06654/353
22.10	T A+B,	Ruhpolding	FS Ruhpolding, Tel.08663/668
22.10	P A+B,	Ruhpolding	FS Ruhpolding, Tel.08663/668
23.10	P S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes Horst, Tel.06654/353
29.10	T A,B,S+W,	Berlin	Flugschule Lukas Bader, Tel.030/8024884
29.10	T A+B,	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer FS, Tel.08381/6265
29.10	P A+B,	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer FS, Tel.08381/6265
29.10	T A,B,S+W,	Weinheim	FS Sunrise Weinheim, Tel.06201/182911
30.10	P A,B,S+W,	Berlin	Flugschule Lukas Bader, Tel.030/8024884,

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
30.10	P A,B,S+W,	Weinheim	FS Sunrise Weinheim, Tel.06201/182911
31.10	T S,	Elztal	Flugzentrum Elztal, Tel.07682/8279, 07682/7710
31.10	P S,	Elztal	Flugzentrum Elztal, Tel.07682/8279, 07682/7710
01.11	T A+B,	Kärnten (A)	HB Drachensport, Tel.0791/41151
01.11	P A+B,	Kärnten (A)	HB Drachensport, Tel.0791/41151
03.11	T B,	Birkenau	DFS Rhein-Main-Neckar, Tel.06201/34626
05.11	T A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel.08362/81796
05.11	P A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel.08362/81796
06.11	T A+B,	Wasserkuppe	Prüfz. Mitte, Barthelmes Horst, Tel.06654/353
06.11	P A+B,	Wasserkuppe	Prüfz. Mitte, Barthelmes Horst, Tel.06654/353
11.11	T A+B,	Dürnau	FS Göppingen, Tel.07164/12021-23
11.11	T A,B,S+W,	Heidenheim	FS Ostalb-Heidenheim, Tel.07321/45425
12.11	P A,B,S+W,	Heidenheim	FS Ostalb-Heidenheim, Tel.07321/45425
13.161	T A,B,S+W,	Wasserkuppe	Prüfz. Mitte, Barthelmes Horst, Tel.06654/353
13.11	T A,	Winterberg	Westdeutsche DFS, Tel.02981/6640
26.11	T A,B,S,W+F,	Schwäbisch Hall	HB Drachensport, Tel.0791/41151
27.11	T B,	Winterberg	Westdeutsche DFS, Tel.02981/6640
01.12	T A,	Birkenau	DFS Rhein-Main-Neckar, Tel.06201/34626
03.12	T A+B,	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer FS, Tel.08381/6265
03.12	P A+B,	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer FS, Tel.08381/6265
04.12	P A,B,S+W,	Oberhof	Westdeutsche DFS, Tel.02981/6640
13.12	T A+B,	Stuttgart/Hofen	Luftikus, Eugens FS, Tel.0711/537928
17.12	T A,B,S+W,	Heidenheim	FS Ostalb-Heidenheim, Tel.07321/45425

Fluglehrerausbildung

LEHRGANGSKALENDER

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

Teilnahme nach Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle.

Gleitsegeln

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
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,	Bolsterlang	FS Jürgen Rohrmeier, Tel. 08321/9328
23.09	T A+B,	Garmisch-Partenk.	GSS Garmisch-Partenk., Tel.08821/74260
23.09	P A+B,	Obermaiselstein	OASE GSS, Tel. 08326/7592
24.09	T A,B,S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes Horst, Tel. 06654/353
24.09	P A+B,	Garmisch-Partenk.	GSS Garmisch-Partenk., Tel.08821/74260
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
24.09	T A+B,	Lenggries	Fly & Bike, Tel. 08042/4559
24.09	T A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796
24.09	P A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796
25.09	P S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes Horst, Tel.06654/353
25.09	T A+B,	Brauneck	Aeromax, Tel. 089/766116
25.09	P A+B,	Brauneck	Aeromax, Tel. 089/766116
25.09	P A+B,	Lenggries	Fly & Bike, Tel. 08042/4559
25.09	P A+B,	Zillertal (A)	FS Göppingen, Tel. 07164/12021-23
29.09	T A+B,	Unterwössen	Süddeutsche GSS, Tel. 08641/7575
30.09	T A+B,	Bad Wiessee	GSS Tegernseer Tal, Tel. 08022/2556
30.09	T A+B,	Karlsruhe	GSS Löffler, Tel. 0721/378878
30.09	P A+B,	Kössen (A)	Süddeutsche GSS, Tel. 08641/7575
01.10	P A+B,	Bad Wiessee	GSS Tegernseer Tal, Tel. 08022/2556
01.10	T A+B,	Bezau (A)	GSS Löffler, Tel. 0721/378878
01.10	P A+B,	Bezau (A)	GSS Löffler, Tel. 0721/378878
01.10	T A+B,	Klewenalp (CH)	Air-Power GSS, Tel. 07745/308
01.10	P A+B,	Oderen(F)	DFS Rhein-Main-Neckar, Tel. 06201/34626
01.10	T A+B,	Sonthofen	FS Mergenthaler, Tel. 08321/9970
01.10	T A+B,	Tegelberg	Flugschule Heinz Fischer, Tel. 08362/37038
01.10	P A+B,	Tegelberg	Flugschule Heinz Fischer, Tel. 08362/37038
02.10	P A+B,	Klewenalp (CH)	Air-Power GSS, Tel. 07745/308
02.10	P A+B,	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, Tel. 08321/88335
02.10	P A+B,	Zillertal (A)	HB Drachensport, Tel. 0791/41151
03.10	T S+W,	Eching	Aeromax, Tel. 089/766116
03.10	P S+W,	Eching	Aeromax, Tel. 089/766116
06.10	T A+B,	Sonthofen	FS Mergenthaler, Tel. 08321/9970
07.10	T A,B,S+W,	Bad Harzburg	Harzer GSS, Tel. 05322/1415
07.10	T A+B,	Bolsterlang	FS Jürgen Rohrmeier, Tel. 08321/9328
07.10	P A+B,	Bolsterlang	FS Mergenthaler, Tel. 08321/9970
07.10	T A+B,	Dürna	FS Göppingen, Tel. 07164/12021-23
08.10	P A,B,S+W,	Bad Harzburg	Harzer GSS, Tel. 05322/1415
08.10	T A,B,S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes Horst, Tel. 06654/353
08.10	P A+B,	Bolsterlang	FS Jürgen Rohrmeier, Tel. 08321/9328

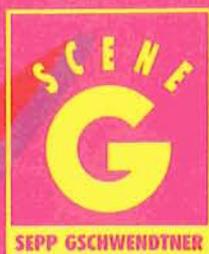
Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
08.10	P A+B,	Livigno (I)	Westdeutsche DFS, Tel. 02981/6640
08.10	T A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796
08.10	P A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796
09.10	P S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes Horst, Tel.06654/353
09.10	P A,	Buching	FS Spieler, Tel. 0881/7657 o. 8722
09.10	T A+B,	Pfronten	Ostallgäuer FS, Tel. 08342/4450
09.10	P A+B,	Pfronten	Ostallgäuer FS, Tel. 08342/4450
09.10	T A+B,	Törwang	Prüfz. Oberbayern, Rudolf Bürger, Tel.08032/8134
10.10	P A+B,	Hochries	Münchner GSS, Tel. 089/482572
10.10	T A+B,	Kössen (A)	Aeromax, Tel. 089/766116
10.10	P A+B,	Kössen (A)	Aeromax, Tel. 089/766116
10.10	T A+B,	Stuttgart/Hofen	Luftikus, Eugens FS, Tel. 0711/537928
12.10	T A+B,	Obermaiselstein	OASE GSS, Tel. 08326/7592
13.10	T A+B,	Heidelberg	Gleitschirmschule Phoenix, Tel. 06221/862766
14.10	P A+B,	Obermaiselstein	OASE GSS, Tel. 08326/7592
14.10	T A+B,	Sonthofen	FS Oberallgäu, Tel. 08321/86290
14.10	T A+B,	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, Tel. 08321/88335
15.10	P A+B,	Sonthofen	FS Oberallgäu, Tel. 08321/86290
15.10	P A+B,	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, Tel. 08321/88335
15.10	T A+B,	Südtirol (I)	Flugschule Frank, Tel. 07191/65475
15.10	T A+B,	Tegelberg	Flugschule Heinz Fischer, Tel. 08362/37038
15.10	T A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598
15.10	P A+B,	Tegelberg	Flugschule Heinz Fischer, Tel. 08362/37038
16.10	T S+W,	Eching	Aeromax, Tel. 089/766116
16.10	P S+W,	Eching	Aeromax, Tel. 089/766116
16.10	P A+B,	Südtirol (I)	Flugschule Frank, Tel. 07191/65475
16.10	P A+B,	Tegelberg	FS Tegelberg, Tel. 08367/598
20.10	T A,B,S+W,	Kassel	Flyart, Tel. 089/4306974 o 02772/40178
20.10	P A,B,S+W,	Kassel	Flyart, Tel. 089/4306974 o 02772/40178
20.10	T A+B,	Unterwössen	Süddeutsche GSS, Tel. 08641/7575
21.10	T A+B,	Bolsterlang	FS Jürgen Rohrmeier, Tel. 08321/9328
21.10	T A+B,	Garmisch-Partenk.	GSS Garmisch-Partenk., Tel.08821/74260
21.10	P A+B,	Kössen (A)	Süddeutsche GSS, Tel. 08641/7575
21.10	T A+B,	Lenggries	Fly & Bike, Tel. 08042/4559
22.10	T A,B,S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes Horst, Tel. 06654/353
22.10	T A+B,	Bezau (A)	GSS Löffler, Tel. 0721/378878
22.10	P A+B,	Bezau (A)	GSS Löffler, Tel. 0721/378878
22.10	P A+B,	Garmisch-Partenk.	GSS Garmisch-Partenk., Tel.08821/74260
22.10	T A+B,	Gröbming (A)	Sky Club Austria, Tel. 0043/3685/22333
22.10	P A+B,	Gröbming (A)	Sky Club Austria, Tel. 0043/3685/22333
22.10	P A+B,	Lenggries	Fly & Bike, Tel. 08042/4559
22.10	T A+B,	Ruhpolding	FS Ruhpolding, Tel. 08663/668
22.10	P A+B,	Ruhpolding	FS Ruhpolding, Tel. 08663/668

Gleitsegeln

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
22.10	T A+B,	Sonthofen	FS Mergenthaler, Tel. 08321/9970
22.10	T A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796
22.10	P A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel. 08362/81796
23.10	P S+W,	Bad Salzungen	Prüfz. Mitte, Barthelmes Horst, Tel.06654/353
23.10	T A+B,	Brauneck	Aeromax, Tel. 089/766116
23.10	P A+B,	Brauneck	Aeromax, Tel. 089/766116
23.10	P A+B,	Zillertal (A)	FS Göppingen, Tel. 07164/12021-23
26.10	T A,B,S+W,	Backnang	Flugschule Frank, Tel. 07191/65475
26.10	P A,B,S+W,	Backnang	Flugschule Frank, Tel. 07191/65475
26.10	T A+B,	Obermaiselstein	OASE GSS, Tel. 08326/7592
28.10	T A+B,	Andelsbuch	Harzer GSS, Tel. 05322/1415
28.10	T A+B,	Bad Wiessee	GSS Tegernseer Tal, Tel. 08022/2556
28.10	T A+B,	Elztal	Flugzentrum Elztal, Tel. 07682/8279, 07682/7710
28.10	T A+B,	Karlsruhe	GSS Löffler, Tel. 0721/378878
28.10	P A+B,	Obermaiselstein	OASE GSS, Tel. 08326/7592
28.10	T A+B,	Sonthofen	FS Mergenthaler, Tel. 08321/9970
29.10	P A+B,	Andelsbuch	Harzer GSS, Tel. 05322/1415
29.10	P A+B,	Bad Wiessee	GSS Tegernseer Tal, Tel.08022/2556
29.10	T A,B,S+W,	Berlin	Flugschule Lukas Bader, Tel.030/8024884
29.10	P A+B,	Bolsterlang	FS Mergenthaler, Tel.08321/9970
29.10	T A+B,	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer FS, Tel.08381/6265
29.10	P A+B,	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer FS, Tel.08381/6265
29.10	T A+B,	Tegelberg	Flugschule Heinz Fischer, Tel.08362/37038
29.10	P A+B,	Tegelberg	Flugschule Heinz Fischer, Tel.08362/37038
29.10	T A,B,S+W,	Weinheim	FS Sunrise Weinheim, Tel.06201/182911
30.10	P A,B,S+W,	Berlin	Flugschule Lukas Bader, Tel.030/8024884
30.10	T S+W,	Eching	Aeromax, Tel.089/766116
30.10	P S+W,	Eching	Aeromax, Tel.089/766116
30.10	P A,	Elztal	Flugzentrum Elztal, Tel.07682/8279, 07682/7710
30.10	T A,B,S+W,	Herborn	Flyart, Tel.089/4306974 o 02772/40178
30.10	P A,B,S+W,	Herborn	Flyart, Tel.089/4306974 o 02772/40178
30.10	P A,B,S+W,	Weinheim	FS Sunrise Weinheim, Tel.06201/182911
31.10	T S,	Elztal	Flugzentrum Elztal, Tel.07682/8279, 07682/7710
31.10	P S,	Elztal	Flugzentrum Elztal, Tel.07682/8279, 07682/7710
01.11	T A+B,	Kärnten (A)	HB Drachensport, Tel.0791/41151
01.11	P A+B,	Kärnten (A)	HB Drachensport, Tel.0791/41151
03.11	T B,	Birkenau	DFS Rhein-Main-Neckar, Tel.06201/34626
03.11	T F,	Birkenau	DFS Rhein-Main-Neckar, Tel.06201/34626
04.11	T A+B,	Bolsterlang	FS Jürgen Rohrmeier, Tel.08321/9328
04.11	T A+B,	Sonthofen	FS Oberallgäu, Tel.08321/86290

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
05.11	T A+B,	Bezau (A)	GSS Löffler, Tel.0721/378878
05.11	P A+B,	Bezau (A)	GSS Löffler, Tel.0721/378878
05.11	P A+B,	Bolsterlang	FS Jürgen Rohrmeier, Tel.08321/9328
05.11	P A+B,	Sonthofen	FS Oberallgäu, Tel.08321/86290
05.11	T A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel.08362/81796
05.11	P A+B,	Tegelberg	AKTIV, Tel.08362/81796
06.11	T A+B,	Brauneck	Aeromax, Tel.089/766116
06.11	P A+B,	Brauneck	Aeromax, Tel.089/766116
06.11	T A+B,	Meransen (I)	Ostallgäuer FS, Tel.08342/4450
06.11	P A+B,	Meransen (I)	Ostallgäuer FS, Tel.08342/4450
11.11	T A+B,	Dürnau	FS Göppingen, Tel.07164/12021-23
11.11	T A,B,S+W,	Heidenheim	FS Ostalb-Heidenheim, Tel.07321/45425
12.11	P A,B,S+W,	Heidenheim	FS Ostalb-Heidenheim, Tel.07321/45425
13.11	T A,B,S+W,	Wasserkuppe	Prüfz. Mitte, Barthelmes Horst, Tel.06654/353
13.11	T A,	Winterberg	Westdeutsche DFS, Tel.02981/6640
20.11	T S+W,	Eching	Aeromax, Tel.089/766116
20.11	P S+W,	Eching	Aeromax, Tel.089/766116
20.11	T A+B,	Meransen (I)	Ostallgäuer FS, Tel.08342/4450
20.11	P A+B,	Meransen (I)	Ostallgäuer FS, Tel.08342/4450
25.11	T A+B,	Karlsruhe	GSS Löffler, Tel.0721/378878
26.11	T A,B,S+W,F,	Schwäbisch Hall	HB Drachensport, Tel.0791/41151
27.11	T B,	Winterberg	Westdeutsche DFS, Tel.02981/6640
27.11	P A+B,	Zillertal (A)	FS Göppingen, Tel.07164/12021-23
01.12	T A,	Birkenau	DFS Rhein-Main-Neckar, Tel.06201/34626
03.12	T A+B,	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer FS, Tel.08381/6265
03.12	P A+B,	Salmas/Hochgrat	Westallgäuer FS, Tel.08381/6265
04.12	P A,B,S+W,	Oberhof	Westdeutsche DFS, Tel.02981/6640
11.12	T S+W,	Eching	Aeromax, Tel.089/766116
11.12	P S+W,	Eching	Aeromax, Tel.089/766116
13.12	T A+B,	Stuttgart/Hofen	Luftikus, Eugens FS, Tel.0711/537928
16.12	T A,B,S+W,	Bad Harzburg	Harzer GSS, Tel.05322/1415
17.12	P A,B,S+W,	Bad Harzburg	Harzer GSS, Tel.05322/1415
17.12	T A,B,S+W,	Heidenheim	FS Ostalb-Heidenheim, Tel.07321/45425
18.12	T A+B,	Kössen (A)	Aeromax, Tel.089/766116
18.12	P A+B,	Kössen (A)	Aeromax, Tel.089/766116
30.12	P A+B,	Südtirol (I)	Luftikus, Eugens FS, Tel.0711/537928
30.12	T A+B,	Tegelberg	Flugschule Heinz Fischer, Tel.08362/37038
30.12	P A+B,	Tegelberg	Flugschule Heinz Fischer, Tel.08362/37038

Prüfungsarten: A = beschränkter Luftfahrerschein, B = unbeschränkter Luftfahrerschein, T = Theorie A+B; P = Praxis A+B; S = Windenschleppstartberechtigung; U = UL-Schleppstartberechtigung; W = Windenführerberechtigung



Mit der Landung ist der Tag, zumindest beim Streckenfliegen, noch lange nicht beendet. Sehr selten ist es leider, daß man nach einem geglückten Zielflucht- oder Dreiecksflug am Ausgangspunkt einschwebt. Sehr viel häufiger steht man irgendwo abgeseifen in der Pampa. Da gibt es manchmal frustrierende Erlebnisse: So stand ich vor kurzem mal drei Stunden mit ausgestrecktem Daumen an der Kanzelkehre, obwohl ich nur zwei Stunden geflogen war. Da muß man direkt aufpassen, daß man keine Komplexe bekommt, wenn die Autos schön langsam auf einen zurollen, die Mutti beim Anblick des Stoppers dem Vati am Steuer was zuraut und der wie ein Hase eine Schleife macht und Vollgas gibt. Ich jedenfalls rasiere mich jetzt wieder öfter.

Ab und zu ist aber das »Zurück« ein recht erfreuliches Erlebnis und dämpft den Frust des Abgeseifenseins. Daß der Busfahrer des RVO-Linienbusses abends aus der Valepp so lange wartet, bis man den Schirm nach der Notlandung zusammengelegt hat, dabei noch hilft und dann noch extra an einen Punkt fährt, wo das Zurückkommen problemlos ist, ist sicher selten, dafür aber umso erfreulicher. Auch der Sennerin sei Dank, die mich, statt auszuschimpfen, nach der

Landung in ihrem Gras wieder ins Haupttal hinunterfuhr. Dem »Fliegerkollegen« aber in Kössen in seinem Geländewagen mit Starnberger Kennzeichen und Parafly-Aufschrift, der den müden Anhalter, statt ihn mitzunehmen, den »Effenberg-Finger« zeigte, ins Stammbuch: Er ist der lebende Beweis dafür, daß Gleitschirmfliegen nicht unbedingt intelligent macht.

Von der Commerzbank gibt es eine neue Broschüre »Umwelt und Sport - Fair Play mit der Natur«. Böse Zungen könnten ja jetzt sagen, Banken sollten sich um das Geld ihrer Anleger kümmern, Öko-Sponsoring ist aber nun mal in. Manche Behauptungen darin, z.B. die der Raubvogelshilouette, werden zwar auch durch vielfache Wiederholung nicht wahrer, dem Satz jedoch, »beim Drachenfliegen und Gleitschirmsegeln hängt die Umweltverträglichkeit aber allein vom Flugverhalten des Piloten ab«, kann man sicher zustimmen. Ein Großteil der Flieger verhält sich sehr naturbewußt, auf jeden Fall viel naturbewußter als viele Banken, die täglich die weitere Zubetonierung Deutschlands finanzieren und sich gewiß kein Geschäft entgehen lassen, auch wenn die von ihnen finanzierten Produkte, wie

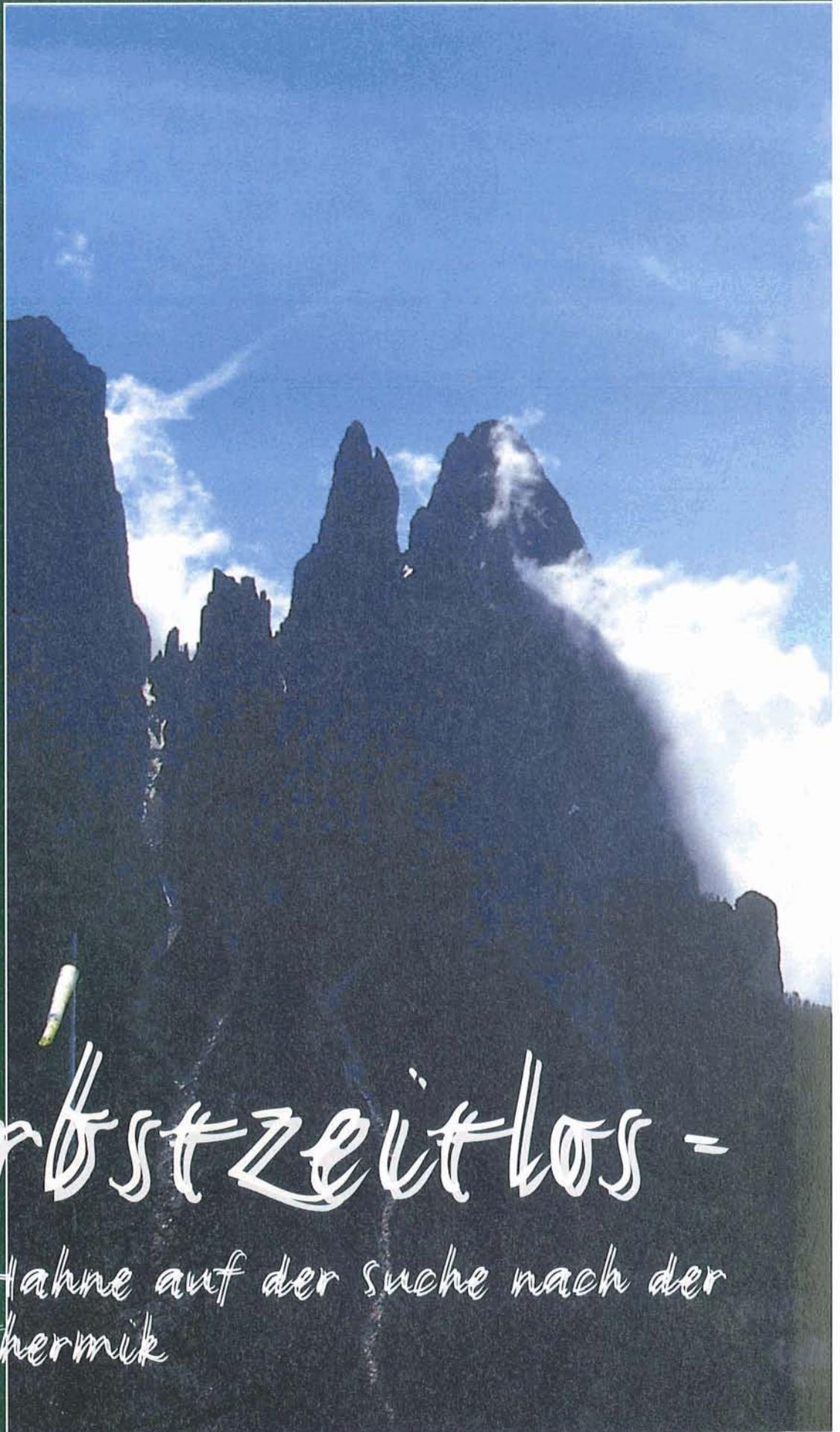
z.B. Waffen, nicht nur natur-, sondern auch absolut menschenfeindlich sind.

Auch dem FOCUS war der Konflikt Sport-Natur mehrere Seiten wert. Recht neutral und unvoreingenommen wurden in dem gut recherchierten Artikel die Aussagen von Freunden und Gegnern der Natursportarten gegenübergestellt. Die Autorin scheint allerdings mal beim Zuschauen an einem Startplatz in die Scheiße getreten zu sein, sieht sie doch als Problem unseres Sports die »Bodenbelastung durch Abfälle, Fäkalien, Urin«. Und ich hatte immer gemeint, der Bauer odelt, damit alles besser wächst.

Ganz andere Probleme als die bei uns mit den Naturschützern gibt es für die Flieger in Dänemark. Nicht das springende Reh, sondern der wogende Busen ist hier das Problem. Auch der geknickte Grashalm führt hier nicht zum Protest, sondern der Blick von oben auf nackte Männlein und Weiblein. Fühlen sich doch an Dänemarks Stränden die Ferienhausbesitzer von den über ihnen soarenden Drachen- und Gleitschirmfliegern äußerst belästigt und

dringen auf Flugverbote. Ich bange für unsere Fliegerkollegen aus dem hohen Norden und hoffe für sie, daß nicht in ein paar Jahren außer dem Flugschein ein Sextest gemacht werden muß und den Flugsport dann nur noch Eunuchen betreiben dürfen.

Gleitschirmflieger der ersten Stunde sind sich darüber bewußt: Unser Fliegen als Breitensport haben wir vor allem Laurent Kalbermatten zu verdanken, dem Erfinder des legendären »Maxi«. War er doch auf die geniale Idee gekommen, die lappigen Tücher der Fallschirme steif zu beschichten. Schon waren diese »Parapentes« leicht am Berg zu starten, dem Siegerzug des Gleitschirmfliegens stand nichts mehr im Wege. Nun ist »Mr. K« wieder etwas neues eingefallen, der Delka (Del = Delta - ka = Kalbermatten). Dieser soll die Flugleistungen und das Fluggefühl eines Drachens bieten, aber so schnell und so einfach aufzubauen sein, wie ein Gleitschirm. Die ersten Flugversuche haben bereits stattgefunden, auch Bilder gab es bereits zu sehen. Sitzt doch da der Pilot mitten in einer sehr gestreckten Fläche, den Kopf oben, die Beine unten raus. Irgendwie hat sich da der Konstrukteur schon sehr vom Ikarus inspirieren lassen, hoffentlich kommt er nicht auch der Sonne zu nahe.



Herbstzeitlos -

Torsten Hahne auf der Suche nach der
späten Thermik





Foto: Florian Hubner

Wer in den Herbstmonaten auf Thermiksuche geht, hat in den heimischen Bergen meistens wenig Aussichten auf Erfolg. Selbst wenn nicht gerade die Herbststürme über das Land fegen oder dicke Regentropfen gegen die Fensterscheibe klatschen, ist die Luftmasse im »goldenen Herbst« unserer Breiten allzu oft von zäher Stabilität geprägt. Die Flucht auf die sonnige Südseite der Alpen ist verlockend, denn der Sommer hat dort, zumindest thermisch gesehen, eindeutig den längeren Atem. Große Streckenflüge sind zwar auch nicht mehr zu erwarten, dafür wird man aber mit ruhiger Thermik und beeindruckend klarer Luft belohnt. Da ab Oktober die meisten Seilbahnen allerdings wegen Revisionsarbeiten ihren Betrieb eingestellt haben und das mehrstündige Tragen einer Drachen- oder Gleitschirmausrüstung nicht nach jedermanns Geschmack ist, sind die vorgestellten Fluggebiete so ausgewählt, daß fast alle mit dem Auto zugänglich sind.

SPITZBÜHEL/SEISER ALM

Die Verkostung des jungen Weines, das Törggelen, hat in Südtirol eine lange und alkoholschwere Tradition. Daher eine dringende Warnung: Hütet Euch vor freundlichen einheimischen Piloten, die Euch in die landesüblichen Bräuche einführen wollen. Sogar die bekanntermaßen trinkfesten Piloten aus dem Tegernseer Tal mußten klein beigeben, nachdem sie erst ihr Bewußtsein und dann noch einen guten Flugtag verloren haben. Außer »Törggelen« kann man hier auch noch fliegen - und wie! Der Startplatz Spitzbühel (1935 m) ist am westlichen Abbruch der Seiser Alm gelegen und kann mit einem grandiosen Panorama am Fuße des Schlern aufwarten. Die Straße von Kastelruth zur Seiser Alm bringt den Autofahrer an die Talstation eines kleinen Sesselliftes, der den weiteren Transport übernimmt. Ansonsten führt eine geteerte, aber leider gesperrte Straße in Richtung Startplatz. Bei geschlossenem Ses-

sellift sind aber oft genug bei entsprechendem Wetter einheimische Piloten unterwegs, die den Transport sperrigen Gepäcks übernehmen können. Zu Fuß ist man in 20 Minuten am Startplatz.

Da in Richtung Westen gestartet wird und die Thermik demzufolge etwas später einsetzt, hat man auch durchaus genügend Zeit, um im Gasthaus am Startplatz einzukehren und Spinatspatzen oder Schlutzkrapfen zu verköstigen. Vielleicht in Kombination mit starker Thermik nicht gerade magenschonend, dafür aber köstlich. Die reichlich vorhandenen Modellflieger am Startplatz markieren den Beginn der Thermik und sorgen auf den ersten hundert Höhenmetern manchmal für unheimliche Begegnungen der dritten Art. Das Miteinander ist trotzdem eher spielerisch und nicht von abgrundtiefer Feindseligkeit geprägt. Im Gegensatz zu manch anderem Fluggebiet, wo sich Modellflieger und Selbstflieger richtiggehend bekriegen. Die Aufwinde die hier nach dem Start unter die Flügel



greifen, bringen den »Sightseeing-Piloten« dann sehr schnell die richtige Ausichtsposition, um mindestens einen Film zu verknipsen. Photomotive gibt es schließlich in Hülle und Fülle. Und wer nicht fotografiert, kann einfach nur schauen, spazierengucken und sich von der Kulisse beeindrucken lassen.

Und noch eine gute Nachricht für alle beim Toplanding gestreßten Piloten: Die Seiser Alm bietet sich aufgrund ihrer Größe sogar als akzeptable Notlandefläche für eine DC-10 an und garantiert somit eine streßfreie Landung in der Nähe des Startplatzes.

COL RODELLA

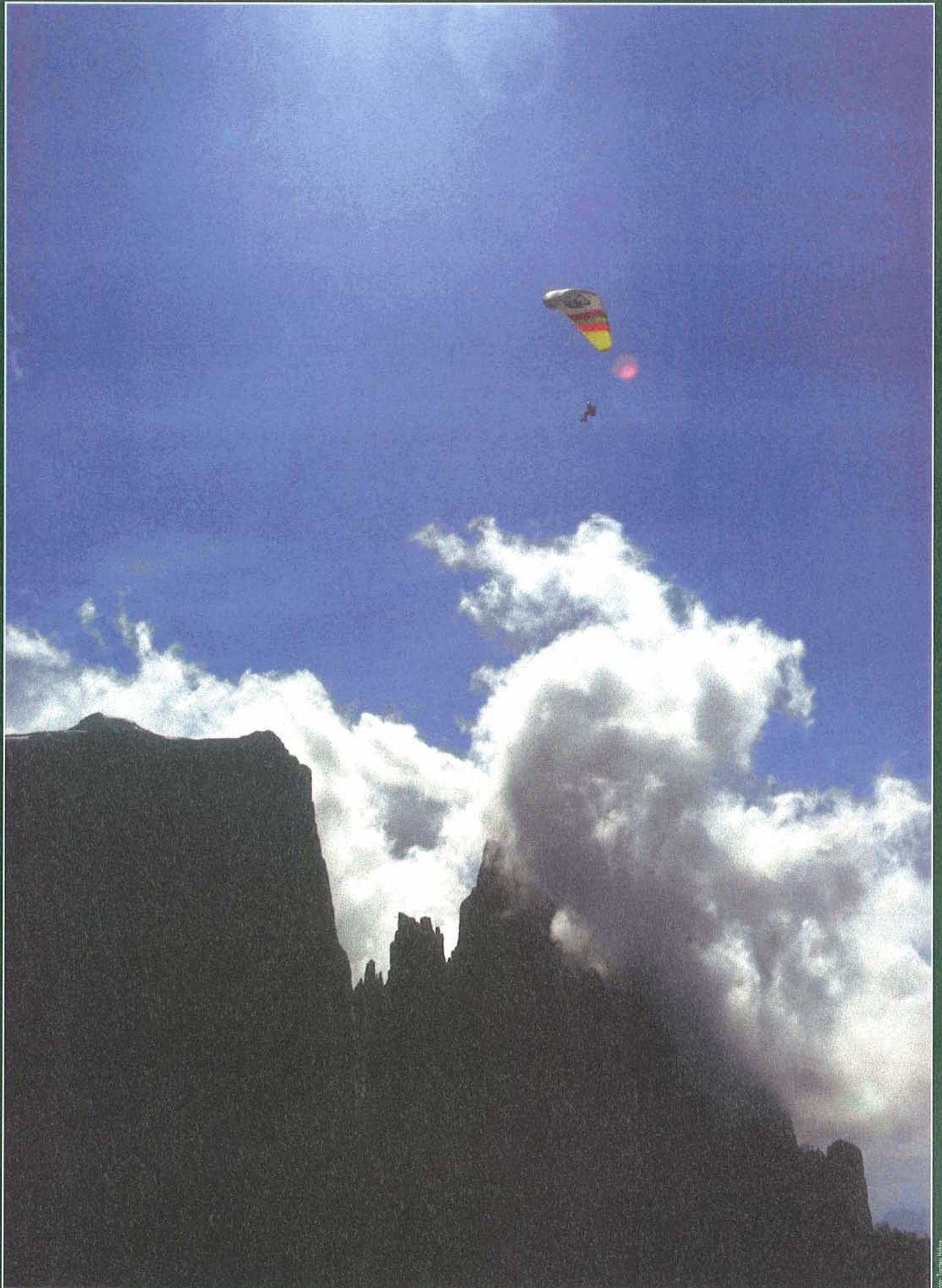
Berichte über mörderische Talwinde und Monsterthermik halten die meisten Piloten davon ab, im Frühjahr oder Hochsommer in das Herz der Dolomiten zu fahren. Die Einheimischen erzählen allerdings, daß die Basis im Frühherbst erst so richtig hoch, 4000 m und mehr über den höchsten Dolomitengipfeln,

an mehr als nur einem Tag im Jahr. Ende Oktober '93 konnten wir uns dann endlich auch selbst davon überzeugen: Knackige Blauthermik und eine Fernsicht, die nur durch die Erdkrümmung begrenzt wird. Bei uns daheim gab's dafür 20 cm Neuschnee.

Der Col Rodella (2484 m) ist zwischen dem Langkofel und dem Sellastock südlich des Sellapasses gelegen. Von Norden gesehen, fast unscheinbar inmitten gewaltigen Felsstöcken gelegen, sieht vom Fassatal aus die Südflanke mit dem felsigen Gipfelaufbau schon beeindruckender aus. Ist die Seilbahn in Betrieb, kann man sich von Campitello bei Canazei bis zum Col Rodella hinauf befördern lassen. Ist die Seilbahn im späteren Herbst außer Betrieb, besteht die Möglichkeit, mit dem Auto zum Sellapaß und von da über eine Schotterstraße zum Col Rodella aufzufahren. Bei Schnee auf der Straße, und das ist in dieser Jahreszeit keine Seltenheit, muß man sein Gerät aber wohl oder übel für ungefähr eine halbe Stunde tragen.

Gestartet wird rechts (westlich) der Seilbahntrasse auf einer steilen Wiese unterhalb des felsigen Gipfelaufbaus in alle südlichen Richtungen. Aufgrund der südlichen Exposition des Startgeländes bleibt der Hang nicht nur bis spät in das Jahr hinein schneefrei, sondern läßt die Thermik schon mittags aufkochen. Startüberhöhungen von 1000 m und mehr sind nichts ungewöhnliches. Und mit dieser Ausgangshöhe kann man sich bequem auf Entdeckungsreise begeben. Der nahe Sellastock, der Langkofel oder die Marmolada laden zu einem Besuch ein. Im Vorbeiflug kann man den Kletterern in den Wänden zuschauen oder einfach nur das grandiose Panorama auf sich einwirken lassen. Und da die Berge alle 3000 m hoch sind, wird man von den Aufwinden auch noch einmal ein paar Stockwerke höher über die urzeitlichen Steinriesen befördert. Ein wahrer Traum.

Doch jeder Traum hat ein Ende. In diesem Fall auf einer traumhaft großen



Landewiese bei Campitello im Fassatal neben der Talstation der Bergbahn. Und der lokale Talwind läßt im Herbst auch Gleitschirmflieger vorwärts fliegend landen.

Am Sellapass gibt es eine weitere Möglichkeit in die Luft zu kommen. Gestartet wird unterhalb der Sellatürme oder direkt östlich des Passes nach Süden. Die Aufwinde streichen die Süd- wand des Piz Ciavazes hinauf und man hat das Vergnügen, den Kletterern bei der Arbeit zusehen zu können, wenn man hier Höhe macht. Aufgrund der kritischen und wechselnden Windsituati- on in der Nähe des Passes darf aber nur bei einwandfreien Bedingungen gestar- tet werden. Zum Landeplatz in Campi- tello ist die Gleitstrecke zudem ziemlich lang.

MONTE AVENA

Ganz in der Nähe von Bassano mit sei- nen bekannten Fluggebieten gelegen ist der Monte Avena (1454 m), ein thermi- scher Geheimtip. Sogar später im Herbst sind kleine Streckenausflüge Richtung Belluno und zurück im Bereich des Möglichen. Und obwohl der Berg bei den einheimischen Piloten sehr be- liebt ist, sind Massenaufläufe wie in Bassano hier nicht zu finden.

Die Auffahrt erfolgt von Feltre zum Croce d'Aune und von dort in Richtung Rifugio Lusa, zuletzt auf einer schlech- ten Schotterstraße durch dichten Wald. Unvermittelt findet man sich auf einer riesigen, leicht geneigten Hochebene wieder. Die Wiese ist so groß, daß auch für weniger erfahrene Drachen- und Gleitschirmpiloten ein Toplanding möglich ist und das leidige Problem mit dem Umstellen der Autos dadurch ent- fällt. Vorausgesetzt, man erfliert eine Startüberhöhung. Aber das sollte am Monte Avena fast immer möglich sein. Beim Parken der Fahrzeuge muß man sowohl den Autos als auch den landen- den Piloten zuliebe darauf achten, daß man sich nicht gerade in der Einflug- schneise plaziert. Blechschaden hat es nämlich leider schon häufiger gegeben.

Gestartet wird nach Süden, am west- lichen Ende der Hochebene kann man auch in westliche Richtungen in die Luft kommen. 4 bis 5 m-Bärte sind die Regel, nicht Ausnahme, auch im Herbst. Mit



Foto: Rainer Günz

ein paar hundert Metern Startüber- höhung steht einem der Weg nach Bel- luno offen. Ansonsten ist ein Toplan- ding beinahe Pflicht, wenn das die Thermik zuläßt.

MONTE BONDONE

Der Gardasee, das Mekka für Surfer, ist nur 15 km entfernt. Im Gegensatz zum Monte Baldo mit seinem winzigen Lan- deplatz, braucht man sich am Monte Bondone (2090 m) allerdings keine Sor- gen um eine eventuelle Wasserlandung machen. Die Schwimmweste kann man also getrost zuhause lassen und auch der Drachepilot kann sein Gerät im Tal auf einem großen Landeplatz ein- parken. Das lokale Talwindssystem, die Ora, ist aber auch am Monte Bondone zu spüren, im Herbst jedoch eher als ein laues Lüftchen.

Gestartet wird an einem westlichen Vorberg, dem Lavachel (1527 m). Die Startplätze erreicht man entweder von der Straße Trient nach Arco, abzwei- gend bei Padergone Richtung Monte Bondone, oder vom Gardasee kom- mend über Cavedine. Die Startrampe für die Drachenflieger ist etwas für Leu- te mit starken Nerven. Sie endet nach drei kurzen Metern im Nichts. Kein Vergnügen also bei schwachem Wind.

Das ist aber auch im Herbst selten. Ab Nachmittag streicht der Talwind die Westflanke hinauf und bringt thermi- sche Ablösungen aus dem Schuttkar un- terhalb der Rampe mit. Nach ein oder zwei Schritten ist man in der Luft und auch sofort auf dem Weg nach oben. Die Gleitschirme starten hundert Meter höher auf einer leicht nach Südwesten geneigten Wiese. Startabbrüche sind hier ohne Problem möglich. Gelandet wird am besten, zumindest mit dem Gleitschirm, bei einem kleinen See auf halber Auffahrtshöhe. Wer bis hier kei- ne Thermik gefunden hat, findet auch keine mehr. Die Landemöglichkeiten bei Lasino sind vorher zu erfragen.

Der Monte Bondone ist ein Berg für den Nachmittag bis frühen Abend. Dann steht die Sonne voll in der Westflanke des Berges und der Weg Richtung Gardasee zum Monte Stivo steht einem offen. Allerdings sind die Landemög- lichkeiten im Sarca-Tal sehr problema- tisch. Wem das stundenlange Fliegen im sicheren Aufwind zu langweilig wird, hat genügend Möglichkeiten für ein Al- ternativprogramm - Klettern, Surfen, Radeln. Die Gardaseeberge bieten übrigs hundert von Möglichkeiten, sich mit dem Mountain-Bike mal so richtig zu quälen. Damit Pizza und Rotwein am Abend auch so richtig schmecken. ▽



EUROPAMEISTERSCHAFT IM GLEITSCHIRMFLIEGEN

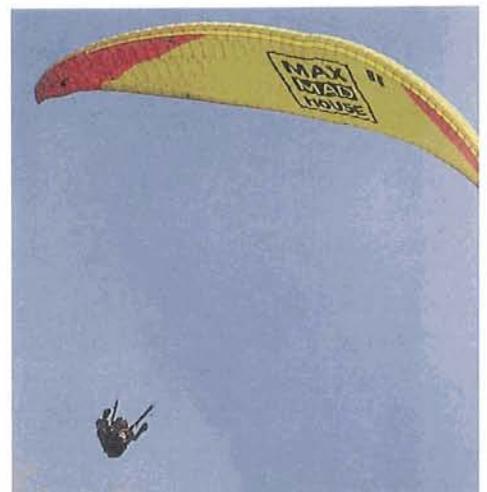
In Preddvor, Slowenien, fand die 3. Europameisterschaft im Gleitschirmfliegen statt.

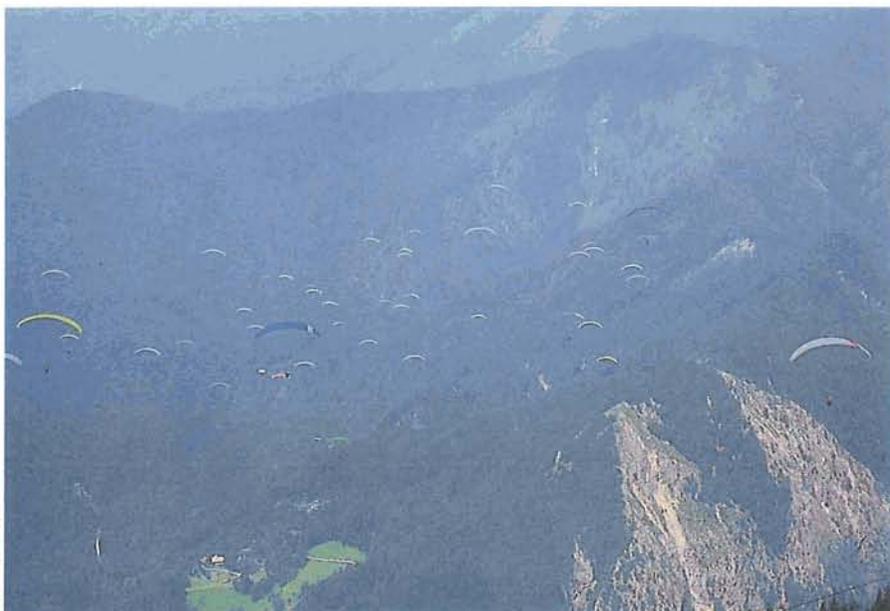
Die Teilnehmerzahl hat sich von 50 vor 2 Jahren, als die Deutsche Mannschaft alle Titel gewonnen hatte, auf 120 Piloten mehr als verdoppelt. Außerdem war dieses Jahr die gesamte europäische Elite am Start, vor 2 Jahren jedoch war mancher wegen der politischen Lage in Slowenien vorsorglich zu Hause geblieben.

Um die Sache etwas spannender zu machen, war nach 4 Durchgängen auch noch ein Cut geplant, nur die 50 besten Herren und die 10 besten Damen durften weiterfliegen.

Um ein optimales Team ins Rennen zu schicken, mußten Hannes Weininger und Toni Bender noch im Training ausfliegen, wer denn nun im Team starten darf und wer als Helfer am Boden bleibt. Diese Ausscheidung gewann Hannes und Toni mußte sich mit Peter

Hensold zwei Wochen kurbelnde Pulks vom Boden aus ansehen. Das Team bestand aus Daniela Anke, Iris Thoma, Ernst Strobl, Stefan Hüglin, Harry Buntz, Hannes Weininger, mir sowie Stefan Haider als Teamchef. Die Kleidung war von Firma Windsurfing Tegernsee gesponsert.





Die erfreuliche Nachricht nach dem Cut war, daß außer uns nur das französische Team und die Schweizer mit allen gestarteten Piloten weiterfliegen konnten. Die große Überraschung war, daß Weltmeisterin Camilla Perner den Cut nicht schaffte und sich somit alle Titelhoffnungen in Luft auflösten.

Nachdem im Training noch richtig gute Strecken möglich waren, wurde das Wetter im Laufe der 2 Wochen täglich schlechter und die geflogenen Kilometer gingen von anfänglich 75 km bis auf ca. 40 km zurück. Die letzten Tage regnete es nur noch und an Fliegen war aus meiner Sicht eigentlich nicht zu denken. Der Veranstalter sah dies anders und versuchte, auf Biegen und Brechen am letzten Tag noch einen Durchgang zu fliegen. Als um 15.00 Uhr die Basis immer noch unterhalb des Startplatzes war, wurde trotzdem ein Ground Started Race angesetzt und 60 Piloten mußten, wenn auch nach erheblichem Zögern, in den Nebel starten. Gott sei Dank ist nichts passiert. Der Durchgang wurde nachträglich auf Grund massiver Pilotenproteste gestrichen.

Doch nach 7 gewerteten Durchgängen und ca. 330 geflogenen Kilometern stand ein neuer Europameister fest: Jimmy Pacher, setzte sich von Anfang an mit einer erstaunlichen Konstanz durch und gab seine Führung ab dem 3. Durchgang nicht mehr ab. Daß der 22 jährige Italiener aus dem Val di Fasse kein Zufallseuropameister oder Überraschungssieger ist, beweist auch seine

momentane Führung im Paragliding World Cup. Auf den 2. Platz flog sich Weltmeister Hans Bollinger aus der Schweiz und auf dem 3. Platz landete der französische Weltcupgewinner 1993 Richard Gailon. Bei den Damen setzte sich nach einem spannenden Kopf-an-Kopf-Rennen die Französin Claire Bernier vor ihrer Teamkollegin Nanou Berger durch.



Foto: Arno Heims

Das deutsche Team

Bester Deutscher wurde ich selbst auf Platz 14, gefolgt von Stefan Hüglin auf Platz 17, Hannes Weininger auf Platz 23, Ernst Strobl auf Platz 27 und Harry Buntz auf Platz 36. Nur wenig besser erging es unseren Damen, denn Dany belegte in der Damenwertung Platz 8 und mit Iris war es nach ihrer unfreiwilligen Baumlandung ganz vorbei. Es war ihr erster

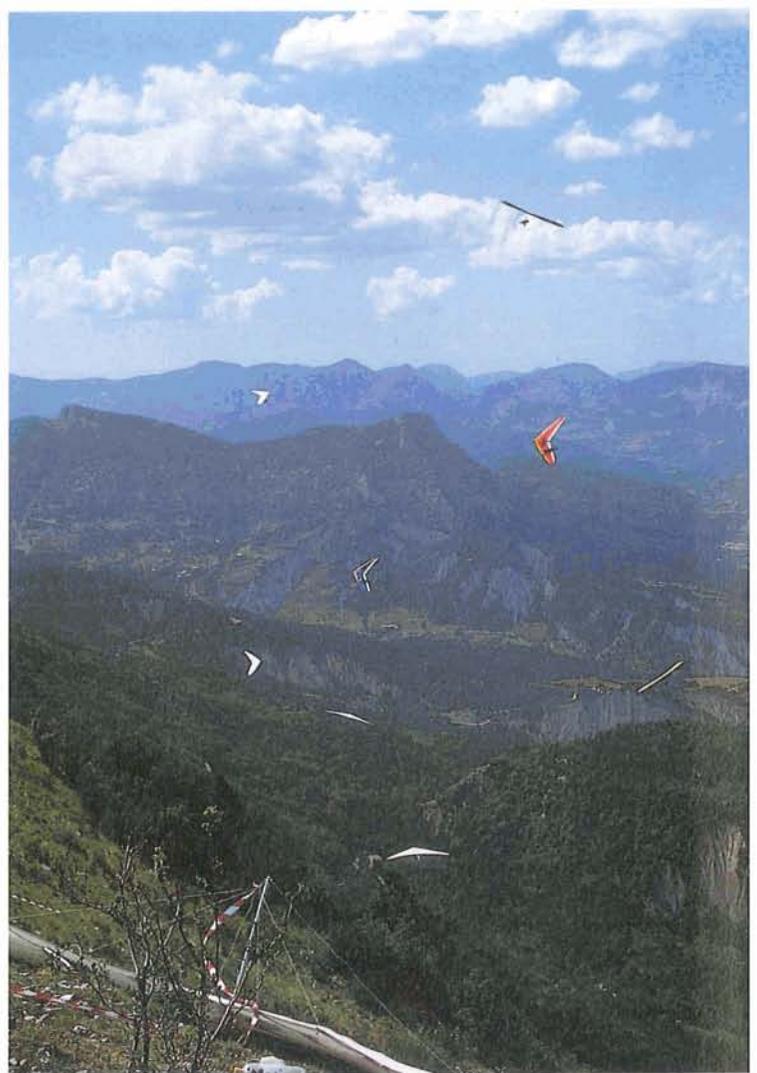
internationaler Wettbewerb, mit etwas mehr Erfahrung ist sie ein vielversprechendes Nachwuchstalente. Mit der Mannschaft machten wir es uns zwischen den Italienern und den Briten auf dem 5. Platz bequem. Hier gewannen souverän die Franzosen vor der Schweiz.

Bernie Koller

Rang	Name	Nation	Punkte
1.	Luciano Pacher	ITA	6490
2.	Hans Bollinger	SUI	6338
3.	Richard Gallon	FRA	6215
4.	Sebastien Bourquin	FRA	6210
5.	Oliver Nef	SUI	6175
6.	Walter Holzmüller	AUT	6167
7.	Marcus Noichl	SWE	6068
8.	Didier Exiga	FRAG	6022
9.	Eric Vonlanthen	SUI	5973
10.	Kaspar Henny	SUI	5962



Manfred Ruhmer am Start



Laragne/Südfrankreich. Es gewittert eine Woche lang. In der Meteo-Station am Startberg schlägt der Blitz ein. Der EM-Meteorologe muß fortan ohne die lokalen Wetterdaten weissagen. Dafür wird das Wetter schlagartig besser. So gut, wie man das in der Haute Provence Anfang August auch erwarten darf: Starke Thermik, hohe Wolkenbasis. Um zu vermeiden, daß die Drachen schon vor Startbeginn wegfliegen, wurden unzählige Haken in den felsigen Aufbauplatz einbetoniert. So können die dustdevils den festgezurrten Drachen nichts anhaben, dafür schrauben sich des öfteren Packsäcke und andere Utensilien, die eigentlich nicht aufs Thermikfliegen ausgelegt sind, in den Himmel; bejubelt von den 70 Piloten, die nach zwei Runden den Cut geschafft hatten.

Das deutsche Team blieb vollzählig, mit dem deutschen Meister Bob Baier und dem DHV-Testpilot Christof Kratzer, erstmals in der Nationalmannschaft Holger Bolz aus Kempten, Peter Biernat aus Kaufbeuren und Stefan

Weber, die Überraschung aus Nordbayern. Der erfolgreiche Streckenpokalfieger ist jüngst in die Liga aufgestiegen und hat sogleich den Durchmarsch in die Nationalmannschaft geschafft. Nicht genug damit, er holte für das deutsche Team nach Bob Baier die meisten Punkte. Nach den Ausfällen von Bob Aumer (Rückschlag wegen Überschlag), Karsten Gaebert (Sinnkrise), Thomas Rauch (Berufseintritt) und Ralf Striewski (Bandscheibenvorfall), mußte die alte Nationalmannschaft

stark verändert werden. Toni Bender nahm an der EM nicht teil, weil seit seinem letzten Gleitschirmunfall die alte Sprintfähigkeit noch nicht wieder hergestellt war.

Die Europameisterschaft 94 ist eine Neuauflage des Zweikampfes zwischen dem ICARO-Werkspiloten aus Österreich, Manfred Ruhmer, und dem MOYES-Werkspiloten aus Tschechien, dem zweifachen Weltmeister Tomas Suchanek. Die beiden unterstrichen nachdrücklich, daß sie eine Klasse für



ZWEIKAMPF DER GIGANTEN

EUROPAMEISTERSCHAFT IM DRACHENFLIEGEN

TEXT UND FOTOS VON KLAUS TÄNZLER

sich sind. Sie jagten 6 Tage lang um flache Dreiecke, fehlerlos in den Entscheidungen, instinktsicher beim Zentrieren und stets eine Spur schneller im Steigen und Gleiten. Woran lag's, daß die anderen nicht mithalten konnten? Sind der Laminar von Ruhmer und der Xtralite von Suchanek besser als die anderen Geräte? Dazu Manfred Ruhmer: »Große Unterschiede bestehen sicher nicht. Aber wenn ein Pilot ein Gerät fliegt, das nur einen Tick schlechter geht, wird er diesen Nachteil durch besonders geniales Fliegen ausgleichen wollen, und das geht meist schief. An den guten Tagen war es wichtig, zwischen den Bärten wirklich schnell zu fliegen, mindestens 70 km/h. Da zeigen sich Unterschiede, die beim normalen Fliegen nicht zu merken sind.«

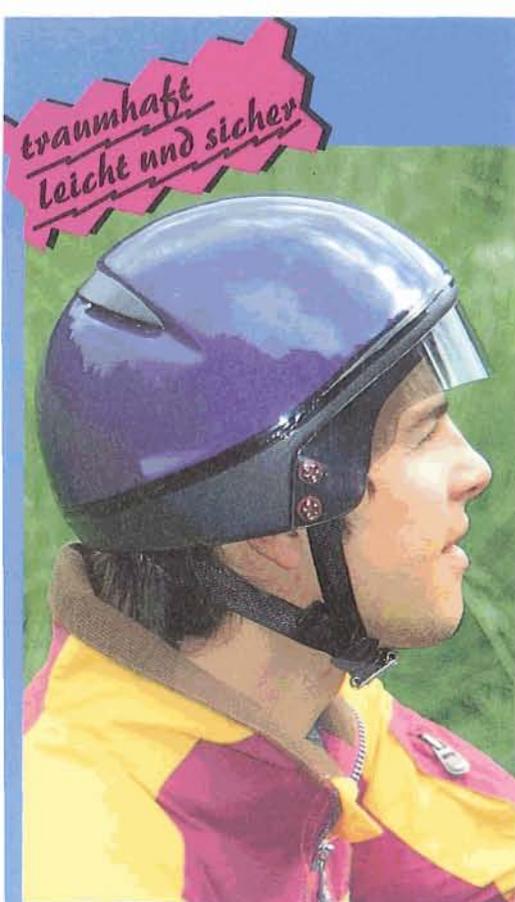
Dagegen Weltmeister Suchanek: »Die Geräte gehen alle gleich. Es mag produktionsbedingt Streuungen geben, aber zwischen den verschiedenen Gerätetypen gibt es in der Leistung keinen Unterschied, wohl aber bei der Si-

cherheit und beim Handling.« Suchanek konnte es sich nicht erklären, warum die anderen Piloten zwischen den Bärten nicht genauso schnell geflogen sind: »Vielleicht haben sie nur nicht den Steuerbügel weit genug nach hinten gezogen«, sagte er - und der Schalk blitzte aus seinen Augen. Zur Produktionsstreuung meinte Tomas: »Es gibt bei jedem Hersteller Herstellungstoleranzen. Addieren die sich in negativer Weise, geht der Gleiter schlechter als der Durchschnitt, addieren sie sich in positiver Weise, geht er besser. Einer von Hundert geht besser als der Durchschnitt.« Wie also wählt Suchanek seinen Gleiter aus? Garnicht. Er nimmt irgendeinen und nach dem ersten Wettkampfdurchgang weiß er, ob er einen guten, schlechten oder durchschnittlichen erwischt hat. »Bei meinem Weltmeisterschaftssieg in Brasilien hatte ich einen schlechten erwischt«, sprach's - und der Schalk blitzte nicht aus seinen Augen.

Ruhmers Laminar ähnelt dem Xtralite so sehr, daß man eine italienische

Kopie des erfolgreichen Moyes Produkts vermuten mag. Und doch stecken im Verborgenen eigene Ideen. Ruhmer hält nichts davon, ein Loch ins Segel zu machen, wie beim RamAir, weil sich das Untersegel im Schnellflug ohnehin nach außen saugt. Er hat stattdessen dem Doppelsegel im äußeren Bereich Kammern ohne Lufteinlaß gegeben. Die Kammerwände halten das Ober- und Untersegel zusammen und gewährleisten damit Profiltreue nicht nur im Steigflug, sondern auch im hohen Geschwindigkeitsbereich, ganz ohne Untersegellatten. Die Gütesiegelprüfung ist die nächste Hürde, die Ruhmer nach der EM nehmen will.

Zunächst aber ist die Europameisterschaft zum eigenen Ruhme und zur weltweiten Verkaufsförderung zum guten Ende zu bringen. Nur noch 22 Punkte liegt Suchanek vor Ruhmer beim Start zum 5. Durchgang. Eine 140 km Dreiecksaufgabe ist ausgeschrieben, mit einem, wie sich herausstellen soll, extrem schwierigem Gegenwindschenkel, der Meteorologe hat den Südwind



CHARLY'S Angel

Himmlicher Tragekomfort gewährt die hautfreundliche Stoff-Innenausstattung des Angel Kevlar Pick up. Sie ist in 4 Größen lieferbar, auswechselbar, waschbar und kann mittels beigelegter Pads auf Zwischengrößen eingestellt werden.

Eine Kevlar-Epoxi Hartschale, abgedeckt durch kratzeste, UV-absorbierende Polycarbonat Oberfläche bietet Durchdringungsschutz für den darunterliegenden hochwirksamen EPS-Dämpfungs-Hartschaum. Diese Konstruktion ermöglicht extrem kleine Helm-Außenmaße und geringes Gewicht, erfüllt aber dabei die strengen Vorschriften des neuen EN 966 Flughelm-Norm-Entwurfs.

Die Sogenöffnung hinter der Strömungsabrisskante am Hinterkopf sorgt für angenehmes Klima im Helm. Eine Kunststoffabdeckung verhindert, daß der Prüfkörper bei der Durchdringungsprüfung in die Lüftungsschlitze eindringt. Herkömmliche Radhelme können die EN 966 nicht erfüllen.

Der abnehmbare Blendschutz aus schlagzähem, optisch korrektem Polycarbonat-Glas mit leichter Tönung bietet Augenschutz und freie Sicht nach oben. Er kann gegen ein als Extra erhältliches Halbvisier mit 100% UV-Schutz ausgetauscht werden. Da es gut belüftet und dadurch weitgehend beschlagfrei ist, bietet es gegenüber einer Sonnenbrille eine Reihe von Vorteilen, u.a. auch verbesserte Aerodynamik des Helms.

Farben: perlweiß, weiß-Graffiti, tiefblau, burgund.

Angel Kevlar Pickup (380 g) DM 178,-
mit Metall-Druckastenschloß inkl. Blendschutz

Halbvisier getönt DM 46,-



Pagodenburgstr. 8, 81247 München, ☎ 089-811 65 28, Fax -814 41 07
Zwischelt. CHARLY-Recht. 50, 87697 Garm. ☎ 089-811 1086, Fax: 089-



Das deutsche Team

unterschätzt. Die Blauthermik reicht verabredungsgemäß bis 3000 m, nur selten zeigen sich kleine Cumuli. Der Startplatz leert sich alsbald, wer zu spät losfliegt, den bestraft... Nein so denken Suchanek und Ruhmer nicht. Ihre Gleiter stehen allein zurückgeblieben auf dem Berg. Aufreizend gelassen legt sich Suchanek wieder zur Ruhe. Ruhmer steht im Gurtzeug startbereit und denkt, ja wenn das so ist! Fast eine halbe Stunde pokern die zwei, keiner startet, um ja nicht vom anderen eingeholt zu werden. Das gesamte Teilnehmerfeld ist längst am Horizont verschwunden. Schließlich geht Suchanek zu Ruhmer, spricht kurz mit ihm. Daraufhin starten die Beiden in der selben Sekunde. 4 Stunden und 45 Minuten kämpfen sie dann miteinander, Flügel an Flügel, wie siamesische Himmelszwillinge. Sie überholen einen Pulk nach dem anderen, lassen selbst in geringer Höhe 2 m-Bärte stehen, gleiten zur Verblüffung der Konkurrenten unerschrocken weiter, fahren dann plötzlich in starkes Steigen hinein und zwirbeln empor, ehe ihnen irgendjemand folgen kann. Aber die Zeit läuft ab.

Im Ziel sehen die Zuschauer die Sonne zum Horizont hinuntersinken, der Himmel ist tiefblau und leer, soweit das Auge reicht. Es ist schon 19.20 Uhr, wo soll jetzt noch ein Drachen herkommen. Plötzlich taucht aus der Tiefe des Raums ein Punkt auf, wird größer, nimmt Konturen an. Es ist der Laminar von Manfred Ruhmer. Zu seinem 29. Geburtstag macht sich Manfred Ruhmer sein schönstes Geschenk. Er holt den Tagessieg vor Suchanek, als Erster jagt er über die

Ziellinie. Doch es vergehen keine 50 Sekunden, dann ist auch Tomas da. Der amtierende Weltmeister stürzt auf die Ziellinie herab wie der Adler auf seine Beute. »Das sind Außerirdische«, sagen die Konkurrenten später, »das ist übernatürlich, wie die Beiden fliegen.« Nur zwei weitere Piloten schaffen es später noch ins Ziel: Zunächst Gerard Thevenot mit seinem neuen Racer. Dann, bereits nach 20 Uhr, fliegt wieder ein Laminar ins Ziel. Es ist der junge Italiener Christian Ciech. Dessen Vater ist ebenfalls Drachenflieger. Kann man Fluginstinkte vererben?

Wo bleibt John Pendry, der überraschende Weltmeister und mehrmalige Europameister aus früheren Tagen? Der britische Airwave-Pilot tut sein Bestes, um den Klassik nach vorn zu bringen. Zwei Tage zuvor war John an der Dormillouse erst nach 21 Uhr ins menschenleere Ziel gesegelt. Sogar die Zeitnehmer waren samt der Ziellinie schon abgereist. John mußte sich die Zeit selbst aufschreiben. Ihm war es an diesem Tag ebenso schlecht wie Bob Baier ergangen. Als sie starteten, sank plötzlich alles. Erst nach 45minütigem erbitterten Kampf in Bodennähe konnten sie abgeschlagen hinter den Spitzenpulk herfliegen. So kam es, daß die beiden um 20 Uhr einsam den Cheval Blanc hinaufsoarten, dann am Montagne du Carton keine Thermik mehr fanden. Bob resignierte angesichts der unlandbaren Gegend unter ihm und brachte sich in Sicherheit. John zog gefährlich tief hinein, in den Talabschluß des Tete d'Estrop und soarte auf wunderbare Weise wieder hinauf, bis auf 3300 m.

Von dort glitt er der untergegangenen Sonne hinterher, ins 20 km entfernte Ziel. Heute aber legt sich die Nacht über den Landeplatz. Obwohl die Zeitnehmer ausharren, John Pendry kommt nicht. Das Jahrzehnt scheint vorerst zuende, in dem die Briten den Drachenflugsport dominierten.

Nun führt das österreichische Team die Nationenwertung an, bedrängt von den Franzosen und den Italienern. Eigentlich hatten sich die Gastgeber wegen ihrem Heimvorteil sichere Chancen auf Gold ausgerechnet. Aber kurz vor der EM war einer der ihren in Spanien tödlich verunglückt, bei der Generalprobe zur nächsten WM. Eine Außenlandung in der von Canyons zerfurchten Felslandschaft wurde ihm zum Verhängnis. Nicht genug damit, mitten zur Halbzeit der Europameisterschaft mußte Eric Poulet - er lag in dem Moment an 4. Stelle - abreisen, seine Mutter war gestorben.

Das junge deutsche Team hatte trotz der guten Einzelleistung von Stefan Weber und Bob Baier noch keine ernsthaften Chancen auf die Medaillen-Ränge. Teamchef Richard Hermann konnte mit dem 5. Teamplatz durchaus zufrieden sein. Bei Bob Baier zeigte sich, daß er mit dem Wettbewerbsgelände nicht genügend vertraut war, um wirklich ganz vorne mitzumischen. Ein Handicap konnte man sich nicht leisten. Die EM in Laragne verlangte den Piloten alles ab. Täglich an die 6 Stunden hochkonzentriertes Fliegen forderte Kondition, unglaubliche Schnelligkeit und feinfühligem Spürsinn. Nur eine falsche Entscheidung - und das Rennen war gelaufen.

Umso beeindruckender die Entscheidungssicherheit von Tomas Suchanek und Manfred Ruhmer. Die beiden schreiben Drachenflugeschichte. Am Ende des 6. Durchgangs quert Manfred die Ziellinie 3 Minuten vor Tomas und geht mit einem Punkt in Führung. Der 7. Durchgang ist der letzte und muß unweigerlich die Entscheidung bringen. Wieder starten sie zur exakt selben Sekunde, wieder fegen sie durch die Pulks, wieder tauchen sie gleichzeitig am Horizont von Laragne auf. Nach einem Endanflug von über 25 km jagen sie schauderhaft tief zur Ziellinie. Suchanek hält stur den Steuerbügel gezogen,

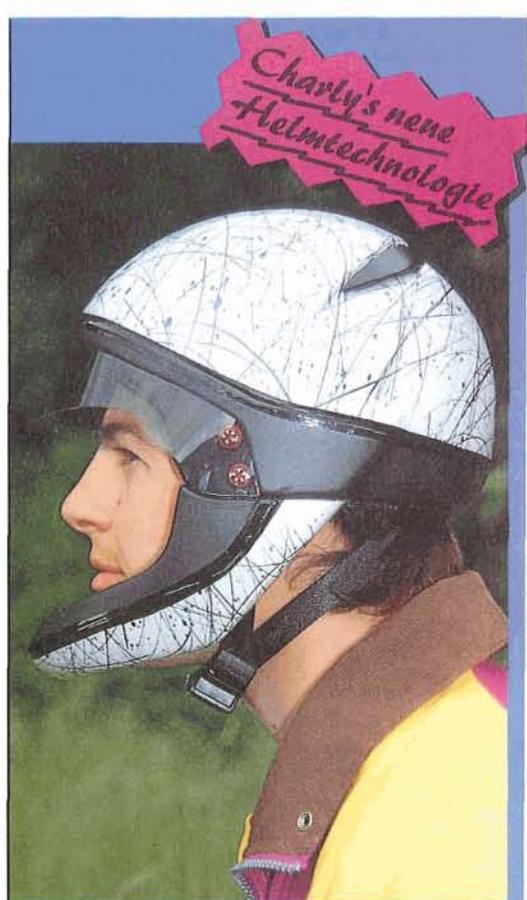
um seinen knappen Vorsprung vor Ruhmer ja nicht aufzugeben. Der rast hinter ihm her, obwohl er keinen Meter höher ist. Mit dem Gleitwinkel von Segelflugzeugen kommen sie herein, es grenzt an ein Wunder. Tomas quert die Ziellinie und setzt ein paar Meter danach auf. 10 Sekunden später nutzt Manfred Ruhmer den letzten Meter seiner Ausgleitstrecke, um die Ziellinie zu queren. Die Konfusion ist groß, reichen Tomas die 10 Sekunden Vorsprung zum Sieg? Wen wird der Computer küren? Schade, daß nicht Zwei zugleich Europameister sein können.

Einzelwertung

Platz	Pilot	Punkte
1.	Tomas Suchanek	6374
2.	Manfred Ruhmer	6372
3.	John Pendry	5680
4.	Christian Ciech	5661
5.	Gerard Thevenot	5641
6.	Alain Chauvet	5517
7.	Rupert Plattner	5405
8.	Richard Walbec	5303
9.	Karl Reikegger	5171
10.	Bob Baier	5170
14.	Stefan Weber	5040
19.	Holger Bolz	4800
22.	Peter Biernat	4760
27.	Christof Ktatzner	4385

Mannschaftswertung

Platz	Land	Punkte
1.	Austria	17116
2.	Frankreich	17039
3.	Italien	16054
4.	Schweiz	15721
5.	Deutschland	15709
6.	Großbritannien	15633
7.	Tschechien	12999
8.	Schweden	12954
9.	Spanien	12842
10.	Norwegen	12698



Der Schutzengel

Das fast uneingeschränkte Gesichtsfeld machen den Engel für seinen Träger praktisch unsichtbar und trotzdem gewährt er den Schutz eines Integralhelms. Wie sich's für einen Engel gehört, ist er mit seinen 470 g so gut wie schwerelos. Damit man andere Engel heranrauschen hört, sind die Ohren nach unten frei.

Ein Kinnbügel ist für Gleitschirmhelme zwar nicht vorgeschrieben, jedoch preiswerter als eine Zahnprothese. Der Engel macht es leicht, selbst überzeugte Maulkorbgegner für den Kinnbügel zu gewinnen. Durch seine Formgebung stört er weder beim Atmen noch beim Sprechen.

Innovative Technik verbessert Stabilität von Kinnbügel und Helmband: Hochfester EPS-Hartschaum wird auf vorgefertigte Oberflächenteile aus zähelastischem Thermoplast aufgeschäumt und verbindet sich mit ihnen zu einem unglaublich stabilen und leichten Bauteil.

Fortschrittliches Design verbindet beim Engel ansprechende Optik, maximalen Schutz, angenehmen Tragekomfort und optimales Gesichtsfeld. Da ein zu weit vorstehender Kinnbügel die Sicht einschränkt, bieten wir den Engel Integral mit zwei Bügellängen an: XS - M mit nahem und L - XL mit weitem Kinnbügel. Davon abweichende Kombinationswünsche können wir berücksichtigen.

Farben: perlweiß, weiß-Graffiti, tiefblau, burgund.
Größen: XS, S/M, M/L, XL.

Angel Kevlar Integral (470 g) mit Metall-Drucktastenschloß	DM 239,- inkl. Blendschutz
Halbvisier getönt	DM 46,-



Chelan City/USA. Ein wildes Land, in dem es noch Grizzly-Bären gibt, im Westen, wo die hohen Berge sind, ohne Straßen und Menschen und wo immer das Wetter herkommt. Im Osten liegt eine Hochebene, die »Flats«, unvorstellbar eben, braune, staubige Feldwege oder auch oft überhaupt nichts mehr. Hitze, Staub unendlich viel Durst und noch mehr »Dust Devils«, die die Therschen Columbia River und dem Lake Chelan, ein Gletscherwassersee, 80 km lang und das einzig erfrischende meilenweit. Der Starberg Chelan Butte auf 1100 m NN liegt braun, kärglich bewachsen und heiß an seinem Südosufer, rings um den Gipfel gibt es Startmöglichkeiten. Die Starterei war höchst anspruchsvoll, da nur bei starkem Wind oder in eine Ablösung gestartet werden konnte, zahlreiche Fehlstarts sprachen für sich. Die Schweizerinnen verloren dadurch eine Piloten für den Bewerb, Seattle, Tacoma Airport, das Gepäck ist

nicht da! Wir waren so schrecklich müde und fertig nach 30 stündiger Reise und nun sollten unsere Gurteuge incl. aller Instrumente nicht da sein. Unvorstellbar! Nach einer Zwischenlandung unserer Ausrüstung in Hawaii und bange Stunden des Wartens gelangten wir einen Tag später in Chelan City an. Eine kleine gemütliche Stadt zwischenschen Columbia River und dem Lake Chelan, ein Gletscherwassersee, 80 km lang und das einzig erfrischende meilenweit. Der Starberg Chelan Butte auf 1100 m NN liegt braun, kärglich bewachsen und heiß an seinem Südosufer, rings um den Gipfel gibt es Startmöglichkeiten. Die Starterei war höchst anspruchsvoll, da nur bei starkem Wind oder in eine Ablösung gestartet werden konnte, zahlreiche Fehlstarts sprachen für sich. Die Schweizerinnen verloren dadurch eine Piloten für den Bewerb,

sie brach sich den Oberarm. Das sollte glücklicherweise der einzige Unfall bleiben. Nach ein paar Tagen Trainingsflügen waren wir alle begeistert von dieser Fliegerei hier, ruhige Thermik mit 7 m Steigen und mehr war nicht selten, jede hatte ihre ersten Dust-Devil-Erfahrungen gemacht (beim Lattenbiegen dagegen wir schon, der Lattenplan könne unmöglich zu diesem Lattenersatz gehören, solche Kräfte gibt so ein Dusty her), aber auch wie stark das Sinken sein kann (wie ist das im Freifall?). Klar war ebenso das wichtigste am Berg dessen Thermik sehr unzuverlässig, sehr pulstierend war, hoch die Talquerung zu machen, ca. 5 km über dem Columbia River auf die Hochebene und dort über der Hochspannung den ersten Anschließbar zu kriegen, dann konnte es losgehen. Wo stehen die Dusties, wie

COOL RUNNINGS

3. Damen-Weltmeisterschaft im Drachenfliegen





geht die Straße? Welcher Kurs? An Tagen mit Wolken war es relativ einfach, öfter hatten wir jedoch Blauthermik und gegen Abend starken Wind, so daß Heimfliegen über den Fluß sehr schwierig oder unmöglich war.

Am 5.7.94 ging es los, 11 Nationen und 46 Pilotinnen traten an den Start. An 8 Tagen wurden 7 Wertungsdurchgänge geflogen. Von Anfang an zeigten sich die Schweizerinnen und die Französisinnen sehr stark. Die Schweiz hatte insgesamt 3 Betreuer mit Auto dabei, Frankreich brachte sich eine eigene Physiotherapeutin mit. Den Australierinnen und den Amerikanerinnen lagen wohl die Bedingungen.

Das Startfenster wurde jeweils um 12.00 geöffnet, das Startgate konnte ab 13.15 Uhr fotografiert werden, ab da gilt die Zeit. Also jeder Tag ein Race. Gewertet wurden jeweils die 3 besten eines Tages für die Nationenwertung.

Der erste Tag ein 60 km Dreieck, 4 kommen ins Ziel: 2 Schweizerinnen, Isabell Piaget und Anneliese Müller, Masumi Goda aus Japan und Katia Schmitt, Frankreich. Wir hatten besonders viel Pech, 4 von uns landeten am Soccerfield, also 0 Punkte.

Runde 2 fiel aus, es konnte den ganzen Tag nur gesoart werden, ein Funkspruch von Corinna: »und wenn sie nicht gestorben sind, dann soaren sie

noch heute«, nach über 3 Stunden und kein Ende abzusehen.

Am 3. Tag gab es einen 60 km Zielflug, 36 kommen an, schnellste Zeit Kari Castle 42 km/h. Aus dem deutschen Team kommen alle ins Ziel. Das waren also 78 % im Ziel und der Veranstalter mit einer wirklich glänzenden Organisation, ließ sich etwas einfallen.

Runde 4: Zielflug nach Reardan, 160 km! Yeahh, die Stimmung war toll und ebenso war dieser Flug! 56 %, also 26 Pilotinnen kommen an. Schnellste war Isabell Piaget aus der Schweiz mit einem Schnitt von 42,59 km/h. Von uns kommen 3 an, Manuela, Corinna und Rosi.

Runde 5, ein Zielflug von 100 km, es sollte ein Geschwindigkeits-Weltrekordversuch werden, scheiterte jedoch am starken Wind. Keine schaffte das Ziel. Runde 6, ein 60 km Dreieck, 75 %, also 35, sehen die Ziellinie, obwohl nur 34 Zeitwertung bekommen. Goody hat Pech, sie kriegt keine Zeit! Anja, Rosi und Corinna sind gewertet. Anja kommt als 6. ins Ziel, die Schweizerin Barbara Dawson gewinnt diesen Durchgang vor Kari Castle und ihrer Teamkollegin aus den USA. Runde 7, vorletzter Tag: 155 km Zielflug, 10 schaffen die Aufgabe. Beste ist Anneliese Müller mit 30,5 km/h vor Isabelle Piaget und Kari Castle, Rosi fliegt als 5. über die Linie, Anja als 10.

Letzter Tag, langsam spürt man die

geflogenen Stunden und Kilometer, aber nochmal alle Kräfte mobilisiert, es gibt ein 113 km Dreieck. Es war der spannendste aller Flüge und es wurde nochmal kräftig durchgemischt. Außerdem begleitete uns zuerst nur die Gewitterstimmung, zum Schluß jedoch stand das Gewitter dick und fett genau über dem Ziel. 15 überflogen die Linie, schnellste war Kari Castle. Der Endanflug dieses Tages war ein großes Spiel mit unsicherem Ausgang. Manuela kam als 6. an, kurz vor ihr landete Anja 100 m vor der Linie, durch das Gewitter wurden die einen heruntergespült, die anderen fanden sich 3000 m über der Linie, Rosi schaffte es noch, Corinna landete ebenso kurz vor der Linie, nachdem beide eben die 3000 m runterdrehen mußten.

Und zum Schluß ein großes Dankeschön an alle unsere großen und kleinen Helfer und Sponsoren: Für gutes Aussehen sorgte die Firma Skyline, Firma Bräuniger stellte Varios zur Verfügung, der Firma Sügro verdanken wir die Mobilität vor Ort. Ein besonderes Danke an alle, die uns mit dem Kauf eines T-Shirts und mit einer Spende unterstützt haben.

Manuela Schneider

WANK



OPEN und LIGAWETTBEWERB

GER

Die German Open sollte der diesjährige nationale Höhepunkt im Gleitschirmleistungssport werden. Die Werdenfeller Gleitschirmflieger hatten ihr Gelände, den thermisch ergiebigen Wank, zur Verfügung gestellt und das jungdynamische Organisationsteam Theo Reindl, Thomas Neff und Nicola v. Sigriz hatten ein Rahmenprogramm auf die Beine gestellt, das seines Gleichen sucht. »Wir haben von allen internationalen Wettbewerben das Beste zusammengetragen, um es bei der German Open zu verwirklichen«, sagte das Team ganz unbescheiden, die dafür erforderlichen Sponsoren hatten sie schon besorgt.

Dann kam es knüppeldick. Der vorgesehene Termin mußte schon im Vorfeld abgesagt werden - Dauerregen. Damit war das große Bierzelt mit der täglichen Live-Musik ebenso gestorben, wie das sportliche Rahmenprogramm für die Zuschauer, denn beim Ausweichtermin machte sich der berühmte Circus Krone auf dem vorgesehenen Gelände breit. Andere Ideen aber wurden während der Flüge beim Ausweichtermin

verwirklicht: Ein dicht am Geschehen postierter Live-Reporter kommentierte über Funk in die Lautsprecheranlage am Landeplatz den Wettkampfverlauf. Er beschrieb den Zuschauern, die in die Himmelsarena über Garmisch blickten, wer gerade im Führungspulk zur nächsten Wende zog und welche Hindernisse auf dem Weg zum Ziel zu meistern waren. Ein Video über den Tagesablauf wurde jeden Abend in einer Garmischer Diskothek präsentiert, sie stand den Teilnehmern kostenlos offen. Täglich wurden Presseberichte mit aktuellen Fotos erstellt und versandt. Es hätte eine beeindruckende Veranstaltung, eine echte Werbung für den Hochleistungssport werden können, hätte Petrus ein Einsehen gehabt.

So aber wurde schlußendlich nur ein einziger Durchgang gültig, immer wieder mußte wegen starkem Wind und Gewitter abgebrochen werden. Eine offizielle Wertung kam nicht zustande.

Der Aufstieg in die Liga wird daher erst nach einem zusätzlich anberaumten Qualifikationsfliegen geregelt werden können.



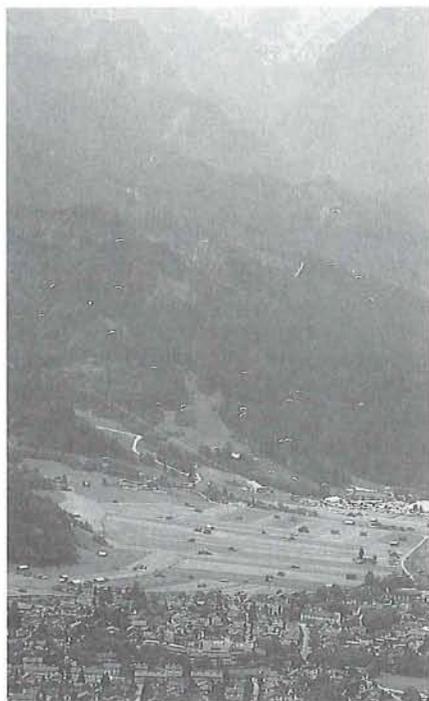
Favoritensieg in letzter Sekunde

Noch nie in der Geschichte der Gleitschirmliga wurden so viele Termine angesetzt wie 1994. Bei einer Quote von 1:7 konnte man am Ende auf 4 geflogene Durchgänge zurückblicken, einschließlich Ligateilnahme an der Baden-Württembergischen und an der Bayerischen Meisterschaft. Bei den ersten beiden Ligadurchgängen schockte der Newcomer Burkhard Martens die Konkurrenz, indem er sich vor dem Favoriten in Führung setzte. Der dritte Durchgang begann wegen des fraglichen Wetters mit Verzögerung. Als schließlich das Fenster um 15.30 Uhr geöffnet wurde, war es für die Aufgabe »Zielflug zum Tegelberg auf geknickter Bahn mit Wendepunkt Burg Falkenstein« zu spät. Da der Sieger, Richard Berkmann hier nur 194 Punkte erhielt, gab es im Klassement nicht all zu viele Änderungen. Der nächste Durchgang mußte wegen Gewitter abgebrochen werden. Die Piloten bewiesen eine tolle Disziplin, indem sie geschlossen zum Landen flogen, obwohl sie nicht mehr über Flugfunk von dem Abbruch in Kenntnis gesetzt werden konnten.

Nachdem Ernst Strobl beim einzigen Durchgang der German Open alleine das Ziel erreichte, schob er sich auf den ersten Platz und holte sich mit einjähriger Pause den Titel des Deutschen Meisters.

Stefan Haider

Rang	Name	Punkte
1.	Ernst Strobl	2895
2.	Stephan Hüglin	2816
3.	Burkhard Martens	2751
4.	Bernhard Koller	2611
5.	Hannes Weininger	2.519
6.	Peter Hensold	2499
7.	Toni Bender	2408
8.	Harry Buntz	2381
9.	Oliver Rössel	2285
10.	Sepp Reiser	2238
11.	Markus Mayer	2332
12.	Hagen Mühlich	2176
13.	Heinz Held	2144
14.	Stefan Bocks	1880
15.	Sepp Weininger	1768
16.	Jürgen Gaudera	1723
17.	Joachim Torn	1689
18.	Jürgen Fersch	1578
19.	Richard Berkmann	1455
20.	Christian Blum	1425



DEUTSCHER STRI

unterstützt von



Rang	Name	Verein	Gerät	Punkte
1.	Gerd Langwald	Kirchdorf-Bahrenborstel	Sensor 611	686
2.	Sepp Singhammer	DC Isarwinkel	Xtralite 147	621
3.	Bernd Otterpohl	Kirchdorf-Bahrenborstel	Milan Racer	591
4.	Helmut Denz		Xtralite 147	520
5.	Holger Bolz		Ramair	392
6.	Dirk Postulat	Kirchdorf-Bahrenborstel	Sensor 611	365
7.	Peter Waldmann	DCB Ruhpolding	HP AT	325
8.	Lotte Friedhelm	Nordbayr. DF	Moyes Xtralite	302
9.	Hans-Joachim Gräper	Kirchdorf-Bahrenborstel	Milan Racer	298
10.	Schumann Kurt		Moyes XS 142	296

Zwischenstand Drachen

Der schleppende Beginn des Wettbewerbs durch das verregnete Frühjahr 94 ist bis zur 2. Zwischenwertung der bis zum 15.7. eingereichten Flüge von den Streckenpiloten nahezu ausgeglichen worden.

In der Streckenleistung, ist das Vorjahresergebnis zum vergleichbaren Zeitraum sogar übertroffen. Zugelegt haben die Gleitsegelpiloten, die in der Anzahl der eingereichten Flüge mit den Drachenfliegern gleichgezogen haben. Von ca. 200 anerkannten Streckenflügen entfallen auf die Gleitsegel genau die Hälfte. Dies ist bemerkenswert, da der Aufwand der

Rang	Name	Verein	Gerät	Punkte
1.	Torsten Hahne	DGC Tegernseer Tal	Edel-Rainbow	401
2.	Bocks Stefan	GC Inntal	Katana	287
3.	Sepp Gschwendtner	DGC Tegernseer Tal	Edel-Rainbow	285
4.	Christoph Kirsch	DGC Tegernseer Tal	Edel-Rainbow	270
5.	Wilfried Isenburg	Oberstdorfer Drachenflieger	Rainbow 26	254
6.	Stefan Mast	DGC Tegernseer Tal	Blue Angel	220
6.	Frank Rimann		Joy 28	220
8.	Riedl Stefan	Gleitsch.flieg. im Eichenauer SV	Minoa 27	199
9.	Martin Walleitner	DGC Tegernseer Tal	North Sting 28	189
10.	Bernd Hübner	DGC Tegernseer Tal	Edel-Rainbow	176

Zwischenstand Gleitschirm

Dokumentation beim Gleitsegeln durch die Verwendung einer Databack-Kamera und eines Barographen erheblich aufwendiger ist als beim Drachenfliegen. Relativiert wird die Gesamtzahl der eingereichten Flüge allerdings dadurch, daß beim Gleitsegeln auch Flüge mit weniger als 50 Punkten in die Auswertung gelangen.

Zwischenstand Hängegleiten

Eindeutig die Nase vorn haben in diesem Jahr die Flachlandpiloten, die im Frühjahr Streckenleistungen aus der Winde

ZWISCHENERGEBNIS

CKENFLUGPOKAL

Hängegleiten

erbrachten, während sich im Alpenraum bei Dauerregen der Frust breitmachte.

Neben schon veröffentlichten Flügen von Helmut Denz, Michael Serner und Claus Gerhard waren es besonders die Piloten aus Kirchdorf-Bahrenborstel, die mit Zielflügen aus der Winde für eine souveräne Führung in der Mannschaftswertung sorgten und auch in der Einzelwertung mit an der Spitze liegen. Gerd Langwald hat mit 5 Flügen 770 Streckenkilometer und 999 Punkte aus der Winde von Bahrenborstel erfliegen, also bereits über 300 Punkte als Streichergebnis.

Daß aber auch der Alpenraum für die Punktejagd in diesem Jahr nicht ganz abzuschreiben ist, bewiesen dann besonders Sepp Singhammer und Jo Bathmann mit einem 170 km und 135 km FAI-Dreieck. Sie sicherten sich mit den Flügen vom Laber bzw. Hochfelfn wertvolle Deutschlandpunkte.

Zwischenstand Gleitsegeln

Im vorderen Feld der Gleitschirmwertung finden sich viele neue Namen. Das Interesse an der Streckenfliegerei hat enorm zugenommen, das stundenlange Am-Berg-kleben ist den meisten Piloten zu langweilig geworden.

Mit 52 gewerteten Flügen ist der Wallberg das bei weitem am meisten frequentierte Fluggebiet für XC-ambitionierte Gleitschirmflieger. Nicht nur als Ausgangspunkt für Zielflüge Richtung Osten (der Auswerter hat bereits eine ordentliche Photoserie von Kirchen östlich des Inns) sondern er diente auch Christoph Kirsch als Startpunkt für den herausragenden Flug bisher am 21.5.94, ein FAI-Dreieck mit 89 km und 178 Punkten.

Rudl Bürger

Pilot	Datum	Aufgabe	Startplatz	Wendepunkt	Landung
Verein	km	geplant	Startpunkt	Ziel	Flugzeit
Gerät	Punkte	gewertet			
Gerd Langwald	18.4.		Bahrenborstel West		Werl Biederich
DF Kirchdorf Bahrenborstel	128	ZF	Bahrenborstel	Werl Autobahn SW	5.00
Sensor 611	192	ZF			
Claus Gerhard	23.4.		Segeletz Flugplatz		1 km NW Trenthorst
Phoenix Berlin	175	ZF	Segeletz FP	Schwerin FP	5.40
HP AT 158	175	FS			
Arno Greiner	23.4.		Kulmbach Flugplatz		CRock
Nordbayer. DF	53	ZF	Startbahn FP 09	Warburg Eisenach	2.00
Moyes XS	53	FS			
Harald Lindner	23.4.		Stuhlfelden (Pinzgau)	Schmittenhöhe BS	Wessner Hof
DFC Achantal	71	ZF a.g.B.	Stuhlfelden FP	Hochplattenlift TS	4.00
Laser	107	ZF			
Stephan Rüttger	23.4.		Wallberg	Kanzelkehre	Rottach Cale Kreuz
DGCTT	86	△	Wallberg BS	Pending Kulst. Haus/Wallberg BS	3.30
Foil 152 C	86	FS a.g.B.			
Arnold Kummer	23.4.		Wallberg	Kanzelkehre	Rottach Cale Kreuz
DGCTT	86	△	Wallberg BS	Pending	3.50
Foil 152 C	86				
Arno Greiner	24.4.		Kulmbach FP		Gehren
Nordbayer. DF	65	FS	Kulmbach FP 27		2.50
Moyes XS	65	FS			
Stephan Waller	29.4.		Tegelberg	Allspitzbahn BS	Tegelberg LP
1. Duracher Para Delta Club	49	△	Tegelberg LP	Buching BS	2.30
K 4	86	△			
Stephan Rüttger	30.4.		Wallberg		Salfelden Kieswerk
DGCTT	81	ZF	Wallberg Gipfel	Schmittenhöhe	4.15
Foil 152 C	81	FS			
Walter Rackl	30.4.		Hochfelfn	Hochstauen	Bärenschwendi
DFC Achantal	61	△	Brundling	Grubbändl	3.30
Foil	61	FS a.g.B.			
Peter Waldmann	30.4.		Emberger Alm	Silian Schloß Heimfels	Greifenberg LP
DCB Ruhpolding	133	△	Fichtenheim	Radberger Alm	
HP AT	233	△			
Bernd Koziara	1.5.		Türkheim		Sonthem Memm.
DC Stoufen	77	ZF	Bauernhof SP Türkheim	Tegelberg LP	3.50
HP AT 145	77				
Werner Pongratz	1.5.		Langluth		Niederwaldkirchen
DFC Bayerwald	80	ZF	Broßjackriegel Sender	Limz/Autobahnende N O	3.30
Ramair	80	FS			
Walter Siegerl	1.5.		Durnsricht		Hauersdorf
	101	ZF	Durnsricht Weiher		3.00
K 2	101	FS			
Stefan Köstlin	7.5.		Rauschberg	Reichenhaller Haus	Fischerwirt LP
DCB Ruhpolding	64	△	Talstation	Grubbändl Sender Hochfelfn Bergstat.	3.15
Rafeltz C	128	FAI			
Michael Serner	7.5.		Neuhausen FP		Illmersdorf
Colbusser DF	77	ZF	Neuhausen		2.28
K 2	77	FS			
Sepp Singhammer	7.5.		Brauneck	Scharfläner Hütte (Reithe Spitz)	500 m södl. d. Steinbruchs
DC Isarwinkel	120	△	Brauneck TS	Schloß Tratzberg	
Xtralife	120	FS a.g.B.			
Karl Schulmann	7.5.		Hochfelfn Ost	Schmittenhöhe BS	Hintermillerrast (Aschau)
	83	△	Weißsee Ostufer		5.00
K 4	83	FS a.g.B.			
Walter Rackl	7.5.		Hochfelfn	Schmittenhöhe BS	Westendorf LP
DFC Achantal	90	△			4.30
Foil	90	FS a.g.B.			

△ = 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

ZWISCHENERGEBNIS

Hängegleiten

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Walter Stegert	7.5. 98	ZF	Durnsicht Wollinger Mühle	Burg Schnaittach	Frensdorf 4.15
K 2	98	FS a.g.B.			
Stephan Rüttger DGCTT	7.5. 59	ZR	Wallberg	Kanzelkehre Wallberg TS	Rottach Cafe Kreuz 3.20
Foil 152 C	103	ZR			
Jo Bahmann DCB Ruhpolding	8.5. 135	△	Hochlehn Beücke bei "Hütte" (Krossen)	Wageneck MS (Zell a. S.) Gasthaus Rehtegg Brücke "Hütte"	Küssen LP 6.20
Milan Racer	270	△			
Peter Waldmann DCB Ruhpolding	8.5. 92	△	Rauschberg Rauschberg TS	Hochkönig Matras Klaus Steinplatte Gipelehaus	Weibsee
HP AT	92	FS a.g.B.			
Gerd Langwald DF Kirchdorf Bahrenborstel	11.5. 155	ZF	Bahrenborstel West Grillhütte	Beilen Bbl. (NL)	Beilen (Nord) 4.00
Sensor 611	233	ZF			
Bernd Otterpohl Kirchdorf Bahrenborstel	11.5. 155	ZF	Bahrenborstel W Grillhütte	Beilen Bbl.	Wiese 200 m nördl. ZP 3.40
Milan Racer	233	ZF			
Hans Joachim Gräper Kichdor Bahrenborstel	11.5. 171	ZF	Bahrenborstel W Grillhütte	Beilen Bbl. (NL)	Hoogerik (NL) 4.00
Milan Racer	171	FS			
Dirk Postulari Kirchdorf Bahrenborstel	11.5. 164	ZF	Bahrenborstel Grillhütte	Beilen Bbl.	Assen W Grüner Deich 3.34
Sensor 611	164	FS			
Helmut Denz	11.5. 200	ZF	Neckaretz Rampe Neckaretz Rampe	Ortsausgang SW Echlernach	Echlernach 4.35
Xtralite 137	300	ZF			
Friedhelm Lotte Nordbayer. DF	12.5. 148	ZF	Kulmbach FP Borke FP 09	Wasserkuppe	Schollbrunn W 6.20
Xtralite	148	FS			
Wolfgang Weinmann Bergsträßler DF	12.5. 71	ZR	Olberg Schriesheim Rinie Strahlenburg	Feine Frankenstein	Schriesheim LP 3.20
Sensor 510	124	ZR			
Michael Black Bergsträßler DF	12.5. 71	ZR	Schriesheim Olberg Strahlenburg	Burg Frankenstein	Schriesheim 3.20
Remair	124	ZR			
Dirk Postulari Kirchdorf Bahrenborstel	13.5. 58	FS	Bahrenborstel W Grillhütte		Bad Sengen B 68 1.25
Sensor 611	58	FS			
Florian Matschoss DFC Regental	15.5. 113	ZF	Teufelsfelsen bei Jachenhausen Schäldorf bei Jachenhausen	Waiking bei Grattendorf	Zwiesel 3.15
Xtralite	113	FS			
Hermann Justen DFC Trier	15.5. 79	ZF	Serrig Serrig Rampe	Sobernheim Segel FP	Sobernheim Segel FP 2.00
Milan Racer	119	ZF			
Silvia Junker DFC Trier	15.5. 79	ZF	Serrig Rampe Serrig Rampe	Sobernheim Segel FP	Sobernheim Segel FP 2.00
K 2	119	ZF			
Thomas Becher DFC Achenal	25.5. 43	△	Emberger Alm Ruine Rottenstein	Radlberger Alm Pirker Kammer/Ruine Rottenstein	Greifenburg LP 2.20
Blitz	75	△			
Klaus Godtzieba	26.5. 33	ZF a.g.B.	Emberger Alm Sattlegger Haus	Radlberger Alm Autobahnausfahrt Gmund	Gmund 2.15
Foil 152	50	ZF a.g.B.			
Uwe Würdemann Delta Club Wiehengebirge	28.5. 54	△	Emberger Alm Greifenburg B 100 B 87	Zwickenberg Kirche Goldeck BS	Goldeck LP 3.10
XS	54	FS a.g.B.			
Hans J. Gräper Kirchdorf Bahrenborstel	28.5. 61	ZF	Bahrenborstel West Grillhütte	Willingen Bbl.	Essel, östl. Ortsrand 3.20
Milan Racer	61	FS			
Hans J. Gräper Kirchdorf Bahrenborstel	30.5. 66	ZF	Bahrenborstel West #83.95/25.15	Gilhorn Bbl.	Elze östl. Ortsrand 2.45
Milan Racer	66	FS			
Arnold Kammer DGCTT	31.5. 47	ZF	Wallberg Wallberg BS	Küssen Unterbergbahn TS	Küssen GS LP 2.30
Foil 152 C	71	ZF			
Alfred Schillmacher DFC Löffenu	31.5. 65	△	Emberger Alm Sattlegger Haus	Radlberger Alm Anna Schutzhaus	Greifenburg LP 2.55
HP AT 158	114	△			

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Thomas Odenwald Althof Drachen	31.5. 65	△	Emberger Alm Sattlegger Haus	Radlberger Alm Anna Schutzhaus	Greifenburg LP 2.40
HP AT 158	114	△			
Alfred Schillmacher DFC Löffenu	1.6. 65	△	Emberger Alm Sattlegger Haus	Radlberger Alm Anna Schutzhaus	Greifenburg LP 2.40
HP AT 158	114	△			
Kurt Schumann	1.6. 89	△	Emberger Alm Greifenburg	Anna Schutzhaus Sender Golddeck Greifenburg	Greifenburg LP 3.30
Moyes XS 142	156	△			
Karlheinz Vogel Nordbayer. DF	1.6. 68	△	Pfalzen Platten Pfalzen Kirche	Totscherhol Thurntaler Rast	Straße westl. Toblach 3.08
Xtralite	68	FS a.g.B.			
Wolfgang Waller DFC Achenal	1.6. 65	△	Emberger Alm Fichtenheim Emberger Alm	Radlberger Alm Anna Schutzhaus	Greifenburg LP 4.15
Zephyr CX	114	△			
Thomas Odenwald Althof Drachen	1.6. 65	△	Emberger Alm Sattlegger Haus	Radlberger Alm Anna Schutzhaus	Greifenburg LP 2.05
HP AT 158	114	△			
Kai Ehrenfried Althof Drachen	1.6. 65	△	Emberger Alm Fichtenheim	Anna Schutzhaus Radlberger Alm	Greifenburg LP 4.00
Blitz	114	△			
Bernd Weber	3.6. 68	ZF	Neuffen West Neuffen West		Syrgenstein Allenburg 3.15
Releix	68	FS			
Helmut Denz	3.6. 134	ZF	Neuffen SW Neuffen ST		Zell a.d. Speck Nassenfels 3.50
Moyes XTL 137	134	FS			
Gerold Langwald Kirchdorf Bahrenborstel	6.6. 151	ZF	Bahrenborstel W Grillhütte		Henningen S 4.30
Sensor 611	151	FS			
Gudram Hoffmann DFC Hochries Samerberg	8.6. 64	ZF	Hochries Riesenhütte		Gamp Hallein 4.55
Blitz 155	64	FS			
Alv Kintscher	8.6. 93	△	Laber Ettal Lindertal	Fernpaß, groß. Fernsteinsee W Ende Nördlinger Hütte Reiterspitze	Laber LP 4.15
Laser	186	△			
Holger Bolz Mittag Team	8.6. 96	△	Breitenberg Pfrenten Breitenberg BS	Bach Madautal Gubigstein BS	Pfrenten LP 5.00
Ramair	193	△			
Bernd Otterpohl Kirchdorf Bahrenborstel	8.6. 107	△	Emberger Alm Fichtenheim	Radlberger Alm Oberleibing St. Johann BS	Greifenburg LP 5.15
Milan Racer	187	△			
Sepp Singhammer DC Isarwinkel	8.6. 170	△	Laber Laber IS	Karrösten Kirche St. Georgenberg Kloster	Laber IS 250 m südlich 6.40
Xtralite 147	340	△			
Knut Lechler Bergsträßler DF	8.6. 55	△	Emberger Alm Sattlegger Haus	Ziethenkopf Radlberger Alm	Greifenburg LP 3.00
Blitz 155	96	△			
Sepp Haberl DC Isarwinkel	8.6. 93	△	Laber Ettal Lindertal	Fernpaß Fernsteinsee W Ende Nördlinger Hütte Reiterspitze	Wiese bei Ried 4.00
Airwave K 4	186	△			
Helmut Denz	12.6. 86	ZF	Neckaretz, Rampe Neckaretz, Rampe		Schweiholen FP 2.40
Moyes XTL 137	86	FS			
Martin Scheibla TSV Seissen Abt. DF	13.6. 150	ZF	Erbach Fluggplatz Flughallen Erbach		Unteralpen Sportpl. 4.31
Sensor 611 E	150	FS			
Holger Bolz Mittag Team	15.6. 133	ZF	Mittag Immenstadt Wasserskiüb. Blaibach		Bayrischzell LP 5.45
Ramair	200	ZF			
Walter Rackl DFC Achenal	15.6. 82	FS	Hochries Hochries BS		Pöttam Bbl. 3.30
Desire	82	FS			
Joachim Cuoll DFC Südschwarzwald	15.6. 40	ZR	Kandel Kandel Gipele		Heineck 2.20
GIR	70	ZR			
Helmut Lutz Regio Basel	16.6. 66	ZF	Lauen Sendeturm		Golflplatz 1.45
ICARO XS Brasil	99	ZF			

Gleitsegeln

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Joachim Cuoit DFC Südschwarzwald GTR	17.6. 54 54	FS a.g.B. FS	Kandel Kandel Rampe	Oberpechtal Rohardsberg Rothkopf (3. WP)	Glottental 4.10
Gerd Langwald Kirchdorf Bahrenborstel Sensor 611	17.6. 162 162	ZF FS	Bahrenborstel Grillhütte	Apenburg Btl.	Klotze 5.00
Dirk Postulari Kirchdorf Bahrenborstel Sensor 611	17.6. 108 108	ZF FS	Bahrenborstel W Grillhütte	Eldingen Segel FP	Eldingen West 4.00
Elmar Voltz DFC Triier WW AT	18.6. 98 98	Serrig ZF FS	Rampe	Bretzenheim Bingen BAB	2.45
Peter Achmüller DFC Hochries Samerberg Xtralite 147	18.6. 70 105	ZF a.g.B. ZF	Hochries Hochries BS	Reichenhaller Haus Kuchl BAB Ausfahrt	Gamci 200 m estf. Ziel 3.30
Sascha Holz HP AT	18.6. 59 59	△ FS	Blauen Burg Bodenweiler	Sportzentrum Herzogenhorn Kandel Berghotel	Hausen v. Wald 2.10
Jürgen Weichselgartner DFC Hochries Samerberg Ramair	19.6. 56 56	ZF FS	Hochries Hochries Gipfelhaus	Radstadt Btl.	Saalelden 2.45
Walter Rackl DFC Achenal Desire	19.6. 63 63	ZF FS	Hochries Hochries BS	Radstadt	Puch Kirche 3.00
Sybilie Fischer Xtralite	19.6. 49 86	ZR ZR	Schmittenhöhe Breitheck BS	Paß Thum Haus Ost	Fürth Schettl 2.15
Armin Kocher D'Ostrachaler Laser	22.6. 50 50	△ FS	Tegelberg Tegelberg BS		Bichl 4.00
Gerd Langwald Kirchdorf Bahrenborstel Sensor	23.6. 114 261	ZF ZF	Bahrenborstel W Bahrenborstel	'85.20 Halberstadt Btl.	Wegeleben 5.00
Alv Kintzsch 24.6. Laser	103 103	ZF FS	Venetberg Venetberg BS	Zell a. See	Inneralpbachtal 5.00
Jürgen Huth Ammergauer DF K 4	25.6. 73 146	△ △	Laber B 231 Linderhof	Grubstein Haus Leontsch Gasse	Laber LP 3.30
Roland Wohrle DFC Südschwarzwald Blade	25.6. 91 159	ZR ZR	Hochfeln Rüthelmoosalm	Schmittenhöhe BS Rüthelmoosalm	Wessnerhof Grassau 3.25
Thomas Hummels Delta Sport Club München Reflex CS	25.6. 66 116	△ △	Schmittenhöhe Schmittenhöhe BS F.E.	Passauer Hütte Matras Haus Hochkönig	Gasthof Schettl Fürth Kaprun 3.22
Thomas Becher DFC Achenal Blitz	1.7. 62 62	△ FS a.g.B.	Hochfeln Hochfeln	Schmittenhöhe	Uttendorf 3.40
Sybilie Fischer Xtralite	2.7. 44 77	ZR ZR	Schmittenhöhe Breitheck BS	Schellenberg Gipfel	Fürth 1.45

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Andreas Schubert Rhöner Dra. und Gleitschiff. Mürsam Airbase	20.4. 71 71	FS FS	Wasserkuppe Wasserkuppe		Friedendorf Leinsfeld 3.20
Christoph Kirsch DGCTT Rainbow	23.4. 89 178	△ △	Wallberg Wallberg TS	Eben. nördl. Jenbach Kirche St. Notburga Pendling Kufsteiner Haus Gipfel Wallberg TS	Wallberg TS 5.02
Martin Walleitner DGCTT North Sting 28	27.4. 47 71	ZF ZF	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	Kössen LP	Kössen LP 2.50
Martin Walleitner DGCTT North Sting 28	29.4. 60 60	ZF FS	Wallberg Gipfel Wallberg Gipfel		Pürschling/Ammergeb. 3.00
Tilo Siebold DGCTT	29.4. 51 51	ZF FS	Wallberg Gipfel Wallberg Alm	Tegelberg LP	Oberau BZ/BZ3 3.15
Bernd Hübner DGCTT Rainbow	29.4. 31 31	ZF FS	Wallberg B307/Wallbergstraße	Autobahnaut. Eschenloe	Wiese nördl. Btl. Kochel 1.45
Reinhold Bader Ostrachtaler GS Flieger Sphinx 29	29.4. 28 28	ZF FS	Mittag Berg Mittag Startplatz	Chur	Horgen 1.40
Achim Warbruck Apache II 26 Hans Peter Roeß	30.4. 61 32	△ FS a.g.B.	Thumtaler Thumtaler MS	ehem. Pfannhornhütte Hochsteinhaus Lienz	Strassen Kirche 5.45
Minoas S Stefan Mast DGCTT Sting 28	30.4. 32 56 56	FS a.g.B. ZF FS a.g.B.	Hochgrat Hochgrat BS	Grünten Nesselwängle	Hinterstein 2.00
Christoph Kirsch DGCTT Rainbow	30.4. 92 92	FS FS	Wallberg Wallberg Gipfel	Unterbergorn Gipfel St. Martin Kirche Lofler	Enthgries/Waidring 3.465
Bernd Hübner DGCTT Edel Rainbow	30.4. 32 32	ZF FS	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	Oberndorf (südl. Wiese) Hochfilzen Kirche	Gries-Ping. nördl. Ortsende 6.55
Frank Fimann Frank Fimann May 28	30.4. 32 32	ZF a.g.B. FS	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	Kössen Mittelstation Kirche in Gerling (A)	Steinbr. a. Fuß des Kaisers 2.50
Barbara Lacrouis DGCTT Rainbow	30.4. 45 45	ZF FS	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	Schwendt Hochfilzen Kirche	3.15
Wilfried Isenbarg Obersk. Dra. und Gleitschiff. Rainbow 26	3.5. 40 70	△ △	Probsteihaus Nebelhorn Seetalpe MS	Höllfats Eisödsberg (Alm) Imbergerhorn	Oybele/Bierstdorf 3.50
Reinhold Bader Ostrachtaler GS Flieger Sphinx 29	3.5. 41 41	ZF FS	Hirschberg Cale Polite b. Hindelang	Lermos Kirche	nabe Kirche Lermos 2.55
Wilfried Isenbarg Obersk. Dra. und Gleitschiff. Rainbow 26	7.5. 40 70	△ △	Probsteihaus Nebelhorn Seetalpe	Höllfats Wildengrundkopf Imbergerhorn	Oybele/Bierstdorf 3.30
Tilo Siebold DGCTT	7.5. 35 35	△ FS a.g.B.	Wallberg Alm Wallberg TS	Rolan BS Trainsalm am Trainsjoch	Stegerhof Krummsee 2.30
Sepp Gschwändner DGCTT Rainbow	7.5. 59 103	ZR ZR	Wallberg Wallberg TS	Elen Kirche Wallberg TS	Wallberg LP 4.50
Hannes Weininger DCB Ruhpolding Nova	7.5. 73 146	△ △	Hochfeln Gründbach Diensthütte	Bräusalm Jagdhütte Reichenhaller Haus	Urschlu Kiesgrube 5.00
Rainer Brenner Ostrachtaler GS Flieger Prisma 29	7.5. 19 19	ZF FS	Hirschberg (Hindelang) Polite	Ehrwald Btl.	Gäicht 2.50

ZWISCHENERGEBNIS

Gleitsegeln

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Ulrich Kajek Kurlplätzer GS Flieger Katana	8.5. 84 84	\triangleleft FS	Emberger Alm Sattelegger Haus	Radlberger Alm Anna Schutzhaus	Niedermauern/Virgen 4.00
Ulrich Dajek Kurlplätzer GS Flieger Katana	12.5. 32 48	ZF ZF	Emberger Alm Sattelegger Haus	Straßenbrücke über der Malta bei Grund	nördl. Grund 2.45
Göbi Messner DGCTT Joy 25	12.5. 47 71	ZF ZF	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	Kössen LP	Kössen LP 3.25
Stefan Mast DGCTT Sling 28	12.5. 69 104	ZF ZF	Wallberg Alm Wallberg Alm	St. Martin Eisbahn St. Martin Kirche	3.50
Martin Walleitner DGCTT North Sling 28	12.5. 58 58	ZF FS	Wallberg Alm Wallberg Gipfel		Waidring 3.45
Barbara Lacrouis DGCTT Rainbow	12.5. 32 32	ZF FS	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	Schwendi	Oberdorf 2.00
Karl Sindlhauser DGCTT Racer	12.5. 45 45	ZF FS	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	Waidring	Schwendi 3.10
Frank Rimann Joy 28 Torsten Hahne DGCTT Rainbow	12.5. 71 12.5. 59 89	ZF ZF ZF	Wallberg Alm Wallberg Alm	Kössen Talstation Waidring Campingplatz	Kössen LP 2.45 Kössen LP 4.00
Torsten Siegel Rhöner Dra. und GS Flieger Racer	15.5. 27 27	\triangleleft FS a.g.B.	Emberger Alm Sattelegger Haus	Vorderberger Alm Radlberger Alm	Emberger Alm 1.55
Ralf Niederhoff DFC West Flight Design B 3	15.5. 52 91	\triangleleft \triangleleft	Emberger Alm Fichtenheim	Höfer Alm (Dammer Kreuz) Radlberger Alm	Greifenburg LP 2.50
Johann Plenagl DGCTT Nova Sphinx	25.5. 29 44	ZF ZF	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	Oberaudorf Sportanlage	Sportst. W. Kais. (Parkst.) 1.32
Klaus Dieter Lang Kurlplätzer GS Flieger Katana 51	31.5. 36 36	\triangleleft FS a.g.B.	Emberger Alm Sattelegger Haus	Stagor Gipfelkreuz	Nikolausdorf Kirche
Andreas Zimmer DHC Heidenheim Paratech P 40	31.5. 23 40	ZR ZR	Emberger Alm Sattelegger Haus	Radlberger Alm Sattelegger Haus	Sattelegger Haus 1.34
Ulrich Forer DHC Heidenheim UP Katana	31.5. 65 114	\triangleleft \triangleleft	Emberger Alm Sattelegger Haus	Radlberger Alm Anna Schutzhaus	Greifenburg Badensee 4.34
Wilfried Isenburg Oberstd. Dra. und Gleitschiff Rainbow 26	31.5. 44 66	ZF ZF	Nebelhorn West Nebelhorn Gipfel	Ehrwald	Ehrwald 2.30
Reinhard Schöll Westallgäuer DF Rainbow	31.5. 33 33	ZF FS	Hochgrat Hochgratbahn BS	Reutte/Tirol BfH.	Tannheim Tirol 2.30
Stefan Diehl SV Eichenu Minoa	31.5. 49 49	ZF a.g.B. FS a.g.B.	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	Unterbahn MS Hochfilzen BfH.	Kössen LP 4.30
Johann Plenagl DGCTT Nova Sphinx	31.5. 30 45	ZF ZF	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	Hödenauer See	Schiffbau Kiefersfelden 4.15
Karl Sindlhauser DGCTT Racer	31.5. 28 28	ZF FS	Wallberg Alm Wallberg Alm	Kössen LP	Mühlau Oberaudorf 3.20
Christian Blum SV Eichenu Minoa	31.5. 31 31	ZF a.g.B. FS	Autobahn Zellamt Wallberg Alm	Hochfilzen	4.48
Karl Sindlhauser DGCTT Racer	1.6. 47 71	ZF ZF	Wallberg Alm Wallberg Alm	Kössen LP	Kössen LP 4.35

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Frank Rimann Joy 28 Stefan Riedl Eichenauer SV Minoa	1.6. 58 87 1.6. 47 71	ZF ZF	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	Waidring Kirche	Waidring Wiese 4.05
Klaus Dieter Lang Kurlplätzer GS Flieger Katana 51	1.6. 50 88	\triangleleft \triangleleft	Emberger Alm Sattelegger Haus	Stagor Gipfelkreuz Ziethen Kopf Gipfelkreuz	Greifenburg LP 4.31
Stefan Bocks GSC Inntal Katana	1.6. 69 69	ZF FS	Wallberg Startplatz	Lofer Kirche St. Martin	St. Martin Campingplatz 3.45
Andreas Zimmer DHC Heidenheim P 40	1.6. 42 74	ZR ZR	Emberger Alm Sattelegger Haus	Anna Schutzhaus Sattelegger Haus	Greifenburg Badensee 2.52
Claus Echte Para Air Augsburg West Racer	1.6. 45 68	ZF ZF	Wallberg Wallberg Gipfel	Schwendi Kirche	Kössen LP 2.35
Torsten Hahne DGCTT Rainbow	1.6. 99 149	ZF ZF	Zillertaler Höhenstraße Zillert. Höhenstr. Startpl.	Wasserspeicher Schwarzach St. Veit	St. Johann i. Pongau 4.30
Barbara Lacrouis DGCTT Rainbow	1.6. 56 56	ZF FS	Wallberg Hinterm. Alm Wallberg Gipfel	Waidring Kirche	Waidring Auergasse 4.15
Johann Plenagl DGCTT Nova Sphinx	1.6. 45 68	ZF ZF	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	Schwendi Kirche	Kössen LP 2.45
Leo Sauer DGCTT UP Katana	1.6. 28 28	ZF FS	Wallberg Wallberg Gipfel		Oberaudorf 4.10
Peter Rummel DGCTT Minoa 30	1.6. 59 59	ZF FS	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	Unterbergorn MS St. Martin	Waidring 3.20
Rudolf Barucha Kendo Claus Vischer	1.6. 56 3.6.	ZF FS ZR	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	St. Martin	Waidring (2 km westl.) 4.30
Barracuda 28 Markus Schropp Ostallg. Dra. und Gleitschirmfl. AdK	3.6. 28 49	\triangleleft \triangleleft	Planica Plece	Schmittenhöhe Schmittenhöhe Bresteckalm	Zella. See 3.10
Armin Harich Kurlplätzer GS Flieger Finesse 29	6.6. 30 30	ZF FS	Wasserkuppe Windenstartplatz	Eisenach BAB Abfahrt	Herpf 1.30
Berni Koller Ostrachtaler GS Flieger e.V. UP Kendo	8.6. 107 161	ZF ZF	Nebelhorn Gipfel Gailfuß Startplatz		E Werk Jenbach Achensee 5.20
Reinhard Schöll Westallgäuer DF Rainbow	8.6. 33 33	ZF FS	Schnifsbregg Schnifsbahn BS	Zams (Venetbahn TS)	Stuben am Arlberg 3.00
Wolfgang Cronenberg Oberstd. Dra. und Gleitschirmfl. Vision M UP	8.6. 40 70	\triangleleft \triangleleft	Nebelhorn Gipfel Rubhorn	Wildengundkopf Wildenfeldbüchen Altstadler Hof (J. WP)	Kuhberg Oberstdorf 2.34
Thorsten Braun Space Oliver Rüssel	8.6. 21 21	FS FS	Wasserkuppe Südhang Wasserkuppe Südhang		Rothof Thüringen 1.15
Oberstd. Dra. und Gleitschirmfl. Minoa 32 Johann Plenagl DGCTT Nova Sphinx	8.6. 158 32 32	ZF ZF FS	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	Zahmer Kaiser Kiesgrube	St. Margarethen 5.39
Torsten Hahne DGCTT Rainbow	15.6. 80 120	ZF a.g.B. ZF a.g.B.	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	Kössen BS Kirche Leogang	Saalfelden 4.00

Pilot Verein Gerät	Datum km	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Barbara Lacroux DGCT Rainbow	15.6. 45 68	ZF ZF	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	Schwendt Kirche	Küssen 3.15
Richard Brandl DGCT Rainbow	15.6. 55 83	Zf a.g.B. ZF a.g.B.	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	Unterbergorn MS Erplendorf	Hochlitz 5.10
Leo Saurer DGCT UP Katana	15.6. 69 104	ZF ZF	Wallberg Wallberg Gipfel	St. Martin	St. Martin Fußballplatz 3.30
Andreas Koltz Challenger C 25	15.6. 29	△ FS a.g.B.	Fiesch Galvera Kühboden BS	Galmhorn Hütte	Laax (Wiese westl. Kirche) 1.57
Torsten Höhne DGCT Rainbow	18.6. 88 132	Zf a.g.B. ZF a.g.B.	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	Küssen BS Kirche Gerling	Soalfelden 5.40
Stefan Mast DGCT Blue Angel	18.6. 58 58	ZF FS	Wallberg Alm Wallberg Alm	St. Martin Kirche	Waidring 200 m westlich 2.45
Frank Rinmann Joy 28	18.6. 62 62	ZF FS	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	St. Martin Kirche (Lofer)	Strub/östl. Waidring 3.30
Wilfried Iseburg Oberstd. Dra. und Gleitsch. flieger Rainbow 26	18.6. 98 98	ZF FS	Nebelhorn Nebelhorn BS	Goichtspitze Reute Mils/Tirol	Fritzens letzter Hof 4.00
Andreas Straub Minoa	22.6. 83 83	ZF FS	Penkeojoch Finkenbergbahn BS	St. Johann i. Pongau	Gries/Pinzgau 4.45
Bernad Hubner DGCT Rainbow	22.6. 57 57	ZF FS	Wallberg Alm Wallberg Gipfel	St. Martin Kirche	Waidring Wiese 3.50
Andreas Straub Minoa	25.6. 86 86	ZR FS	Zillertaler Höhenstraße Kirche Zell	Pasterhöhe Kirche Zell	Tavenbach LP 4.20
Hans Jürgen Müller 1. Paratly Club Schwaben Katana 55	25.6. 27 27	△ FS	Hirschberg Cafe Pilite	Schrecksee	Alte Oberrau 2.10
Wilfried Iseburg Oberstd. Dra. und Gleitsch. flieger Rainbow 26	25.6. 49 86	△ △	Nebelhorn West Seealpe MS	Mindelheimer Hütte Breitenberg	Oybele 4.15
Stefan Bocks GSC Inntal Katana	3.7. 87 131	ZF ZF	Wallberg Wallberg Gipfel	Maria Alm Kirche	Maria Alm 5.10
Udo Müller Blümlein Condor Schwäbisch Hall Kendo	3.7. 55 83	Zf a.g.B. ZF	Nebelhorn Nebelhorn BS	Mutterkopfhütte Kirche St. Veit	Sagl 4.30
Werner Ockert GSC Höhenlohe Aerologic 55	3.7. 33 33	ZF FS	Schmalfelden Schleppl. Naicha	Wertheim	Eischelsee Sportplatz 2.15
Manfred Braun Para Air Augsburg Challenger	4.7. 12 21	ZR ZR	Tegelberg Tegelberg IS	Bochenberg BS	Tegelberg LP 1.04



Dein Fachgeschäft für

Gleitschirme
Drachen
Zubehör
im
Rhein-Main-Gebiet

Beratung Schulung Komplett-Angebote Reiseorganisa-tion

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



DRACHENFLIEGEN
UND
REISEN

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

Schulung Drachensafaris
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



EUROPACUP

11/0

DER SENIOREN

101 Piloten aus 10 Nationen, zwischen 50 und 72 Jahre alt, starteten zum 13. Seniorenwettbewerb in Italien, um den besten europäischen Senioren-Hängegleiterpiloten zu ermitteln. Im Val Viggezzo, auf dem Trubbio in 2060 m NN, wurde gestartet.

Bei gutem Flugwetter konnte jeder Pilot, seinem Leistungsvermögen entsprechend, seine Flugaufgabe aus den 30 km-Rundkurs mit 5 Bojen um den 1250 m tieferliegenden Landeplatz in St. Maria Maggiore, auswählen. Der große Vorteil: Bei über 400 Wertungsflügen mußten nur 2 Piloten von einer Außenlandung zurückgeholt werden. Ein Sicherheitsproblem gab es am ersten Wertungstag. Nachdem viele Piloten links und rechts beim Kreisen in der Thermik verwechselten, kam es auch, wie befürchtet, zu einem Zusammenstoß. Ein Gerät klappte nach Beschädigung der Unterverspannung zusammen. Zum Glück konnte der Pilot mit Hilfe des Rettungsgerätes auf einer Bergwie-

se unverletzt landen. Die daraufhin angeordnete Drehrichtung Rechts für alle noch zu fliegenden Durchgänge löste bei einigen Piloten großes Protestgeschrei aus. Die Anordnung erwies sich aber am Schluß des Wettbewerbs als sehr positiv. Es gab keine Probleme mehr im Thermikpulk und einige Piloten, die nur immer links drehen, sind heute der Meinung, daß es rechtsherum genau so gut geht.

Eine ausgezeichnete Organisation, ein Rahmenprogramm, von dem alle begeistert waren, und die guten sportlichen Ergebnisse verhalfen den Teilnehmern der Veranstaltung zu einem schönen Erlebnis.

Unser nächster Wettbewerb findet in der Schweiz statt. Alle Piloten, die schon einmal am Seniorencup teilgenommen haben, bekommen die Ausschreibung zugestellt. Eine Änderung der Voraussetzungen gibt es für die Damen: Alle Pilotinnen ab Jahrgang 1950 können in der Schweiz teilnehmen. Für

Information ist unser Organisationsmitglied Ursula Rinke, Karl-Wenk-Straße 3, D-44225 Dortmund, Telefon 0231/772955, zuständig.

Rudolf Absolon

Ergebnisliste

Rang	Name	Nation	Punkte
1.	Heinrich Moser	CH	1405
2.	Werner Musiol	D	1108
3.	Georg Weinzierl	D	1049
4.	Siegfried Keller	D	1030
5.	Gabi Zürn	CH	1026
6.	Ugo Rova	I	1000
7.	Jürgen Böckmann	D	998
8.	Kurt Skacel	A	954
9.	Willy Zwalen	CH	924
10.	Horst Schrader	D	894



**Über 10 000
Vermittlungen innerhalb
3 Jahren!
Wollen Sie auch
dabei sein?
☎ 080 22/72 13**

**Wenn Sie verkaufen
wollen:**
Um Ihren Drachen/Gleit-
schirm oder Zubehör
schnellstens anbieten zu
können, geben Sie uns
folgende Angaben:
Adresse, Telefon, Geräte-
hersteller, 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**

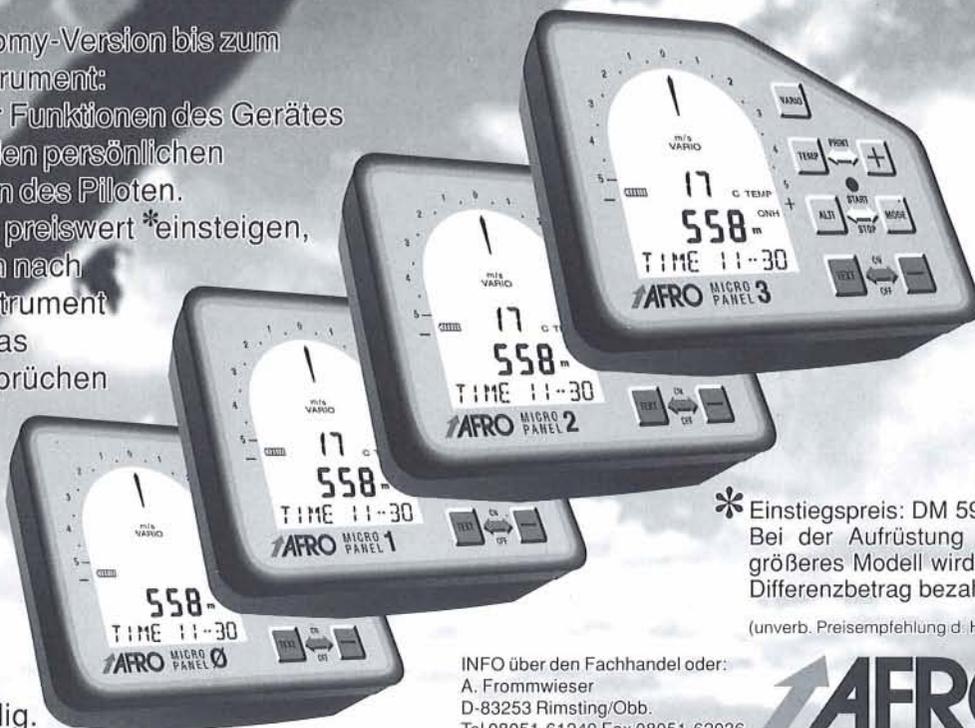
NEU hinzugekommen Mountain-Bikes

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

W. Feschtschenko - Schlierseer Straße 61 a - 83703 Gmund - Fax 080 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
Leistungs-
bereich
ist das
AFRO-Ex-
tension-
System
bislang einmalig.



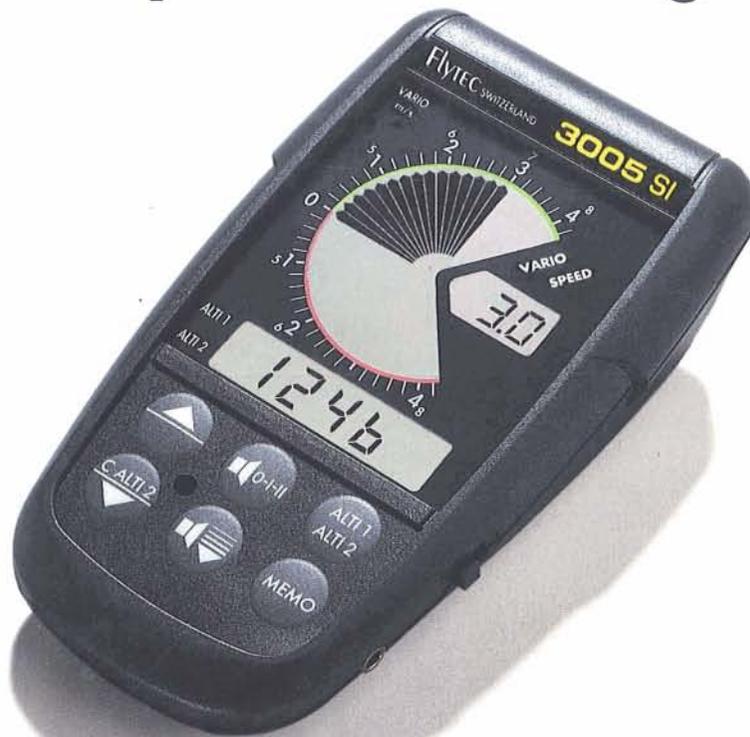
* Einstiegspreis: DM 598,-
Bei der Aufrüstung auf ein
größeres Modell wird nur der
Differenzbetrag bezahlt.

(unverb. Preisempfehlung d. Herstellers)

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

AFRO®

Here comes the new FLYTEC 3005 SI: with Speed and Integrator



Das neueste FLYTEC-Kleinstformat kann noch einiges mehr als sein beliebter Vorgänger. Zum Beispiel haben wir die präzise Speed-Geschwindigkeitsanzeige optimal mit dem bewährten Saphir-Flügelradsensor kombiniert. Damit kann jederzeit die exakte Fluggeschwindigkeit oder der Startwind abgelesen werden.

Der unentbehrliche Vario-Integrator für Mittelwertberechnungen kann persönlich eingestellt werden. Dies garantiert eine Optimierung des Fluges, denn nebst dem aktuellen Variowert (schnelle Anzeige) kann der *effektiv erfolgene* (gemittelte) Variowert abgelesen werden.

Die Überwachung von Zentrierung und Tendenz der Thermik wird damit zum Flugvergnügen. Erfolgreiche FLYTEC-Spitzenpiloten fliegen mit einem Integrator von 10 oder 30 (=Mittelwert der letzten 10 oder 30 Sekunden).

Weiter ist alles vorhanden, was unsere Instrumente weltweit zur Spitzenklasse gebracht hat: die *total einfache Bedienung*, die gewohnte Präzision und Qualität, die übersichtlichen Anzeigen, der *Spitzenwertspeicher* und der minimale Stromverbrauch.



New: AVOCET VERTECH-PILOT Remember you are living a great moment.



AVOCET

Exklusivdistributor
des AVOCET VERTECH-PILOT:
FLYTEC Switzerland

Der höchst präzise Armband-Höhenmesser von AVOCET liefert alle Informationen für den sicheren Piloten. Zum Beispiel Höhe, Luftdruck, Temperatur und Barometertendenz, Echtzeituhr und Stoppuhr mit Gesamtzeitspeicher. Die erfolgten Höhengewinne werden automatisch addiert und angezeigt. Der AVOCET VERTECH-PILOT informiert Sie auch jederzeit über das aktuelle, maximale oder durchschnittliche Steigen oder Sinken pro Minute.

FlyTEC