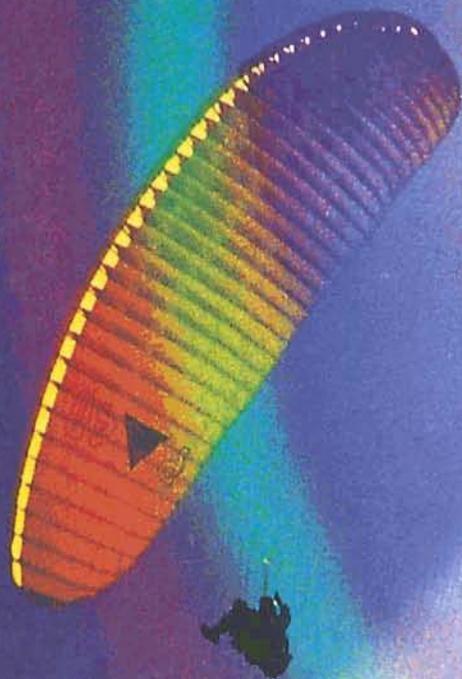


DHVV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

79



pas seulement la plus belle montagne du monde.

ALPAMAYO

Pas pour
les pilotes
allemands!

CONDOR
PARAGLIDERS
*cher, fou,
exclusive*

inhalt

- 4 WICHTIG – NEU – KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 8 JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG** Elpe gibt sein Bestes
- 26 THERMIKERWACHEN** Wo's schon geht, wenn's schon geht
- 35 SCHLEPPGELÄNDE** Beschreibungen und Kontaktadressen
- 36 WETTER** Wo, Wann, Warum, Wettertips bis zum Sommer von Manfred Kreipl
- 41 SZENE G** Unter- und Hintergründiges aus der Gleitschirmwelt
- 42 TRUDELN** Ursachen und Analysen von Karl Slezak
- 45 TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung
-
- 49 nFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
-
- 66 SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen rund um das Thema Flugsicherheit
- 68 VERLETZUNGEN** am Sprunggelenk, von Dr. Torsten Hahne



Foto: Michael Wenzinger

Die Thermik meldet sich zurück. Ab Seite 26 Handwerkszeug für Thermikfreaks.

- 33 DHV BIETET AN**
- 34 DHV FILM UND VIDEO**
- 61 GEBRAUCHTMARKT**
- 81 VERSICHERUNGSPROGRAMM**
- 94 PRÜFKALENDER**
- 94 LEHRGANGSKALENDER**
- 96 FORTBILDUNGSKALENDER**
- 74 FRÜHLING** Wie mache ich mich und mein Gerät fit für den Saisonstart
- 82 VEREINE UND BRIEFE** Vereinsnachrichten und Leserforum
- 100 WETTBEWERBSSPORT** Kurzberichte und Nachrichten

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e. V. (DHV) im DAeC. Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland, Postfach 88 83701 Gmund am Tegernsee, Telefon 0 80 22/70 31 (Sammel-Nr.)
Telefax 0 80 22/79 96

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

Gestaltung und Anzeigen Renate Miller

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: 35.000

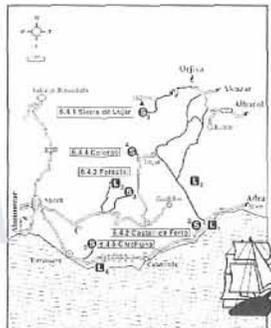
Titelbild: Rudolf Mayer/Sieger Fotowettbewerb (Gleitschirm)

Aero '95 Friedrichshafen

Die Internationale Luftfahrtmesse in Friedrichshafen gibt sich Mühe, neben Motor-, Segel-, UL-Fliegen etc. auch das Gleitschirm- und Drachenfiegen im Ausstellungsprogramm zu forcieren. Auf dem Segelfluggelände in Marktdorf steht für die Piloten eine Schleppwinde zur Verfügung, auf dem Messegelände gibt es eine Tauschbörse und von der Zeitschrift GLEITSCHIRM einen Workshop, wo die Herstellung eines Gleitschirms gezeigt wird. In der »Gleitschirm-Klinik« können kleinere Schäden an den Fluggeräten behoben werden. Und die Rettungsgeräte-Hersteller demonstrieren das richtige Packen, auch zum Selbermachen.

DAeC-Vertrag unter Dach

Alle Jahre wieder haben Leute in den DAeC-Landesverbänden die Kündigung des Vertrages über die außerordentliche Mitgliedschaft des DHV beim DAeC gefordert. Bei der DAeC-Hauptversammlung Ende 1994 wurde der Kündigungsantrag des Landesverbandes NRW mit großer Mehrheit abgelehnt. Damit ist der Weg frei für die dauerhafte Vertragslösung, die jetzt von DHV und DAeC beschlossen und unterzeichnet ist.



Fliegen im Süden Spaniens als Buch

Spanien ist nach der Schweiz das gebirgigste Land Europas. Da aber die Berge im Süden meist nicht mit Wiesen, sondern mit stacheligem Macchiagestrüpp bewachsen sind, finden sich die zahlreichen Start- und Landeplätze für Drachen- und Gleitschirmflieger mit einer Beschreibung deutlich leichter.

Werner Strube hat einen Führer über Andalusien und einige angrenzende Provinzen geschrieben, der vor allem den sonnenhungrigen Piloten eine große Anzahl von Flugmöglichkeiten aufzeigt. Kindheitserfahrungen als Pfadfinder sind bei der Benützung des Führers allerdings von Vorteil, die Wegbeschreibungen sind oft sehr vage. Ein weiterer Band über die nördlichen Fluggebiete Spaniens soll im Sommer 95 folgen.

»Spanien für Gleitschirm- und Drachenfleger«, Band Süd ISBN 3-926807-36-9, Werner Strube, Panico Alpinverlag, Golterstr. 12, 73257 Köngen, 175 Seiten, 34,80 DM.

Extreme Flugsituationen auf Video

Karl Slezak hat seine jahrelangen Erfahrungen als Leiter des Gleitsegel-Sicherheitstrainings am Achensee auf ein 15 minütiges Video gebannt.

Die häufigsten Pilotenfehler werden mit ihren spektakulären Folgen gezeigt, die richtige Pilotenreaktion wird klargemacht und es wird vermittelt, wie extreme Flugsituationen vermieden werden können.

Der fachkundige Kommentar stammt von Karl Slezak und dem DHV-Lehrteam. Vertrieb: Montana, Grube 25, 82377 Penzberg, Tel. 08856/7044, Fax 82324. Preis: 49 DM.

Funkantennen

Bernd Zillgen stellt Antennen her, die eine größere Reichweite besitzen sollen als die Originalkurzantennen von Funkgeräten. Auch werde die Erreichbarkeit verbessert. Nähere Auskünfte bei Bernd Zillgen, Im Treff 3, 54296 Trier, Tel. 0651/16441 von 12 - 13 Uhr und nach 21 Uhr.

Prozeß gegen Telekom

Wer ein Flugfunkgerät ordnungsgemäß angemeldet hat, wird von der Telekom mit »EMV-Beiträgen« zur Kasse gebeten. Der DAeC, der mit eigenen Flugzeugen von den EMV-Beiträgen betroffen ist, führt vor dem Verwaltungsgericht einen Musterprozeß gegen diese Beiträge. Eine Gerichtsentscheidung steht noch aus.

2 Jahre Garantie

Ab 1.1.1995 hat AIRCOTEC die Garantie für Fluginstrumente auf 2 Jahre verlängert. Diese Garantie erstreckt sich auf Fabrikations- und Materialfehler.

Neue Vereine im DHV

Wir begrüßen herzlich:
Paragliding Hof/Saale
HG- u. GS-Windengemeinschaft
Alte Helmbrechter Straße
50, 95030 Hof
**Drachenflieger
Mühlenkreis**
Michael Kaufmann
Thiergarten 9
32369 Rahden
Ostwindfreunde
Dr. Guido Scholz
Moltkestraße 66
50859 Köln



Hoffnung auf Standortübungsplätze

Auf Initiative mehrerer Mitglieder und mit Unterstützung von Dr. Heiner Geißler hat sich der DHV beim Bundesverkehrsministerium um die Mitnutzung der militärischen Übungsplätze zum Drachen- und Gleitschirmfliegen bemüht. Bei der entscheidenden Verhandlung im Verteidigungsministerium konnte für Plätze ohne Schießbetrieb die Tür einen Spalt geöffnet werden. Im offiziellen Gesprächsprotokoll heißt es dazu: »Im Einzelfall könnten Mitbenutzungen für Hängegleiter und Gleitsegel als Ausnahme nach den geltenden Mitbenutzungsregelungen erfolgen. Darüber kann jedoch nur im Rahmen einer Einzelfallprüfung vor Ort durch die zuständige WBV entschieden werden.«

Zypern

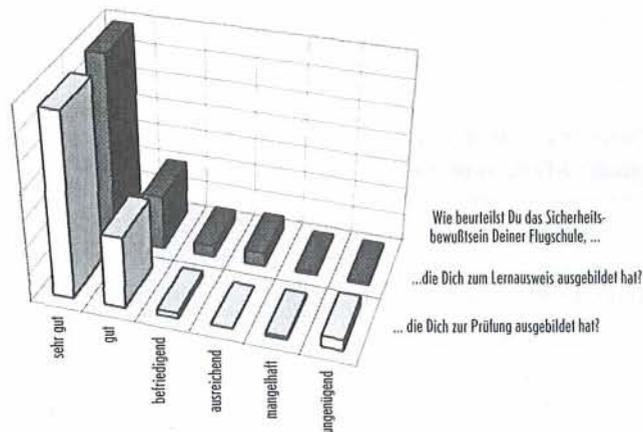
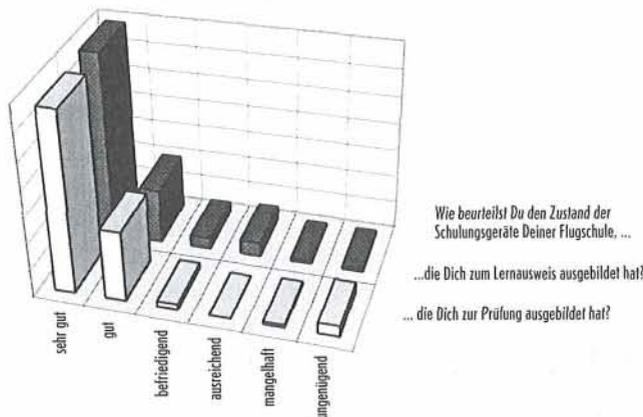
Für den Flugbetrieb mit Gleitschirmen und Drachen auf Nord Zypern ist eine Fluggenehmigung des zyprischen Aero-Clubs erforderlich. Der Sky Club Austria hat dort eine Zweigstelle gegründet und ist nach eigener Angabe Geländehalter der 150 km langen Kyrenia Bergkette. Weitere Informationen von Sky Club Austria, Moosheim 113, A 8962 Gröbming, Tel. 0043/3685/22333, Fax. 0043/3685/23610

Gemeinnützigkeit bestätigt

Das Finanzamt für Körperschaften hat im Jahr 1994 den DHV mit seinen vielfältigen Aktivitäten besonders gründlich unter die Lupe genommen und mit Bescheid vom 9.1.95 die Gemeinnützigkeit erneut bestätigt.

Beurteilung der Flugschulen

Seit dem Jahr 1993 führt der DHV im Anschluß an die Pilotenprüfungen eine Umfrage unter den Prüfungsteilnehmern durch. Gefragt wird nach der Vollständigkeit der vorgeschriebenen Ausbildung, dem Zustand der Schulungsgeräte sowie nach der organisatorischen Fähigkeit und dem Sicherheitsbewußtsein der Flugschule. Dem Teilnehmer wird zugesichert, daß seine Angaben keinen Nachteil für die Ausstellung seines Luftfahrerscheins bringen. Fallen einzelne Flugschulen bei dieser Umfrage negativ auf, tritt der DHV mit den Ausbildungsleitern in Kontakt. Im Jahr 1994 wurden 750 Umfragebögen ausgewertet, Ergebnis siehe Grafik.



Durchwahl zum DHV

08022/74673 Ausbildung
08022/74184 Betrieb/Gelände
08022/74353 Technik
08022/7031 Mitgliederservice + Versicherung
08022/7996 Fax

Montag bis Freitag
9.00 bis 12.00 Uhr und
Montag bis Donnerstag
13.00 - 15.00 Uhr

Fragebogen für UL-Schlepp

600 deutsche Drachepiloten besitzen die UL-Schleppberechtigung. Für sie wurde unter Federführung von Claus Gerhard ein Fragebogen entwickelt, um die Erfahrungen der Piloten zusammenzutragen und den UL-Schlepp noch sicherer und attraktiver zu machen. Bitte den Fragebogen von der DHV-Geschäftsstelle schicken oder faxen lassen.

Panoramabilder aus Österreich

Für alle, die ORF 2 nicht empfangen können, bietet sich nun auch in BR 3 die Möglichkeit, das österreichische Wetterpanorama zu sehen. Von Montag bis Freitag werden vor 08.00 Uhr und von 09.45 bis 10.00 Uhr, am Samstag von 09.35 bis 10.00 Uhr Aufnahmen aus stationierten Kameras gezeigt. Die Bilder zeigen korrekt die momentanen Sichtverhältnisse, die Windangaben sind für Flieger nicht nutzbar.

Flugfunk in Österreich

Beim Betrieb von Paragleitern oder Hängegleitern ist in Österreich die Verwendung von UKW-Sprechfunkgeräten auf der Frequenz 123,425 MHz ohne Funkzeugnis zulässig. Die Funkgeräte müssen typenzugelassen sein. Bei Funkgeräten deutscher Piloten genügt die deutsche Zulassung. Beim Funkverkehr ist das Rufzeichen PARA- bzw. HÄNGEGLEITER in Verbindung mit einer selbstgewählten Bezeichnung (zum Beispiel Name) zu verwenden, die jedoch nicht mit den als Rufzeichen verwendeten Registrationsbezeichnungen anderer Luftfahrzeugkategorien verwechselbar sein darf. Auf den Fluggeräten ist keine Kennzeichnung zur (funkmäßigen) Identifikation erforderlich.

Flugfunk in der Schweiz

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) bestätigte, daß die deutschen Flugfunkberechtigungen anerkannt sind. Die Benutzung eines in Deutschland zugelassenen Flugfunkgerätes ist in der Schweiz ohne Typenscheinprüfung auf drei Monate befristet.

Die Frequenz 123,425 MHz ist exklusiv den Hängegleitern (einschließlich Gleitsegeln) zugeteilt und darf bis 4000 ft AGL benutzt werden. Da die Hängegleiter rechtlich den Segelfliegern gleichgestellt sind, dürfen auch die im Luftfahrthandbuch Schweiz (AIP Vol. 2 COM 2) publizierten Segelfluggfrequenzen benutzt werden.

Die Hängegleiter brauchen zur Identifikation kein Kennzeichen am Fluggerät.

Windenführerberechtigung verlängern

Die Gültigkeit der alten Windenführer-Befähigungsnachweise ist abgelaufen. Die dem neuen Luftrecht entsprechende Windenführerberechtigung ist im Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer befristet eingetragen.

Wer die Berechtigung verlängern will, sendet bitte eine Auflistung von mindestens 30 Windenfahrten innerhalb der letzten 24 Monate an den DHV zusammen mit der Bearbeitungsgebühr von 10 DM für DHV-Mitglieder und 20 DM für Nichtmitglieder. Die Verwendung eines Antragsformulars ist nicht erforderlich.

Windenführer, die zugleich die Berechtigung zum Schleppen von Gleitsegeln und Hängegleitern verlängern wollen, senden bitte die Auflistung von 20 Windenfahrten mit Gleitsegeln und von 20 Windenfahrten für Hängegleiten ein. Anstelle der Auflistung kann auch die Bestätigung eines Schlepplehrers über eine praktische Überprüfung eingereicht werden.

Neuer Wetterbericht

Eine neue telefonische Wetteransage ist unter der Nummer 0190-270211 abzurufen. Zum Minutenpreis von derzeit 1,15 DM bekommt man eine Aussage über den momentanen Wetterzustand sowie eine Voraussage für die nächsten Tage. Die Voraussagen sind allerdings, wie bei Wetterberichten allgemein, mit Vorsicht zu genießen. Man kann da bei »10 % Regenwahrscheinlichkeit« ganz schön naß werden. Außer obiger Nummer muß nach Aufforderung eine In- oder Auslandskennzahl gewählt werden. Für Deutschland ist das nach einer 0 die Postleitzahl, für das Ausland nach einer 1 die Gebietskennzahl, beispielsweise

Frankreich

Marseille 055, Nizza 061, Straßbourg 072.

Italien

Rom 208, Venedig 216, Verona 217, Bozen 234.

Österreich

Graz 131, Innsbruck 132, Klagenfurt 133, Linz 134, Salzburg 135.

Schweiz

Jungfrau 037, Genf 139, Zermatt 142.

Spanien

Almeria 146, Malaga 152.

Anzeigenauftrag für Gebrauchtmärkte

Der kostenlose Gebrauchtmärkte ist eine wertvolle Serviceleistung für die DHV Mitglieder. Die Aussagekraft der hier eingehenden Anzeigen läßt aber oft zu wünschen übrig, etwa wenn die Gerätegröße oder das Baujahr fehlen oder wenn der Verkäufer weder Adresse noch Telefon oder Fax angibt. Zur Erleichterung für alle Beteiligten - Verkäufer, Interessenten und DHV-Personal - wurde ein Anzeigenauftrag für Gebrauchtmärkte geschaffen. Bitte diesen Antrag auf Seite 62 als Ausschnitt oder Kopie verwenden. »Vorrat« ist nicht nötig, der Antrag wird in jedem Gebrauchtmärkte wieder abgedruckt.

Wendepunkte

Eine Zusammenfassung der Wendepunkte von Streckenflugaufgaben von verschiedenen Startplätzen aus hat Rudl Bürger erstellt. Die im DHV-Streckenflugpokal seit 1993 geflogenen Aufgaben werden exakt aufgelistet und bieten eine gute Planungsgrundlage für erfolgreiche und schöne Flüge. Gegen eine Schutzgebühr von 10,00 DM in Briefmarken oder Scheck ist der Aufgabenkatalog erhältlich bei Rudl Bürger, Bichl 2, 83122 Samerberg, Tel. 08032/8134.

Zu gewinnen:

1 Woche Thermikkurs incl. Übernachtung / Frühstück in einem der schönsten Fluggebiete Europas:
Domaine de Fombeton / Alpes de Haute Provence / Südfrankreich.

Wir suchen ein Logo - Hilf uns und gewinne* dabei

Wähle Deine Logo-Sonne oder mach' selbst einen Vorschlag (3) auf einer Postkarte oder Fax und schicke Deine Lösung an:

Domaine de Fombeton / F-04200 Vaumeilh
Tel.: 0033/92 62 12 66 / Fax.: 0033/92 62 14 18

oder unsere deutsche Kontaktadresse:

Fly-Service
Schwangauer Str. 28 1/2
87629 Füssen
Tel: 08362/39231
Fax: 39229

*gültig
für 1 Person
ausgelost unter allen
Einsendern unter Ausschluß
des Rechtsweges. Einsendeschluß:
30.04.1995 (Datum des Poststempels)

1



2



3



STEP BY STEP

Eine neue Generation stellt sich vor

EINSTEIGEN

Cumulus 1= Vario analog +/- 10m
dreifach modulierter Steigton
Speedmesser Automatisches Speichern
der letzten 100 Flüge **Diebstahlschutz**
aufrüstbar bis Cumulus 3...

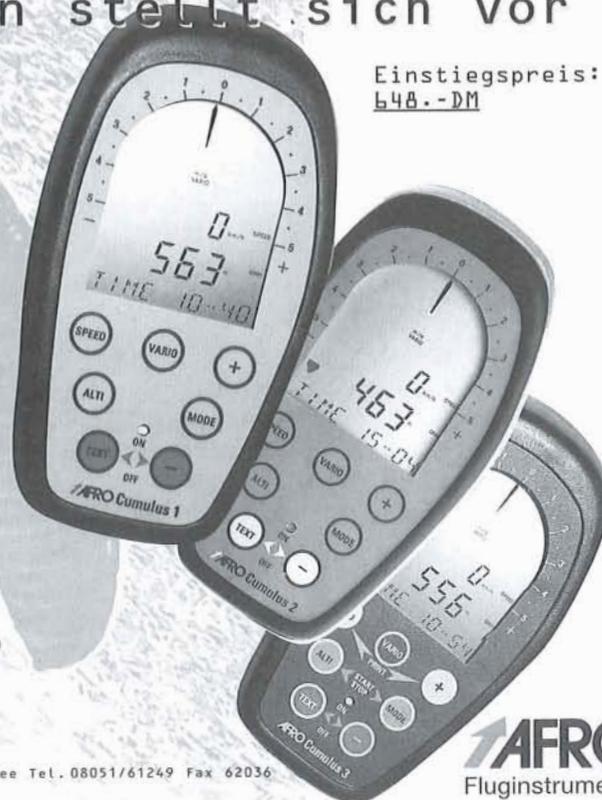
DURCHSTARTEN

Cumulus 2= Cumulus 1 + Sollfahrtanzeige
Totalenergiekompensation
Nettovario sechs
programmierte Polaren abrufbar
Gleitzzahlanzeige...

SIEGEN

Cumulus 3= Cumulus 1 + Cumulus 2 +
Polarenrekorder Barograph
PC-Manager Zeitraffer
Mc Gready Funktion
Sollfahrtakkustik...

Einstiegspreis:
648.- DM



WETTKAMPF
gewinnen mit AFRO
PILOTEN

VERBANDSARBEIT

STATIONEN IN DEUTSCHLAND. Auf fünf Regionalversammlungen über ganz Deutschland verteilt kam der Vorstand zu den Mitgliedern. Immer dabei der Zoologe Albin Zeitler von der Wildbiologischen Gesellschaft München, im Reisegepäck zahlreiche Bilddokumente zur Grundlagenuntersuchung. Er zauberte IKARUS UND DIE WILDTIERE in die Versammlungssäle. Und was er an Erkenntnissen in seinem Referat nicht gebracht hatte, holten die Versammlungsteilnehmer mit ihren Fragen aus ihm heraus.

Ein Marathon die Delegiertenwahlen. Jede Region brachte ihr Kontingent auf die Beine und die Kandidatenvorstellung vor dem Wahlgang sorgte für's Kennenlernen über die Regionalversammlung hinaus. Bei den Regionalbeiratswahlen überall Bestätigung der Amtsinhaber: Claus Gerhard, Gerd Olbinsky, Waldemar Obergefell und Edward Lenzen. Nur in Bayern, wo der bisherige Regionalbeirat nicht mehr kandidierte, gab es gleich 7 neue Kandidaten, mit Reinhard Mommensohn als Gewinner.

Wichtige Ereignisse aus der Fliegerei flimmerten im Video »Jahresrückblick« von Charlie Jöst über die Leinwand. Live dabei die Kamera beim Endkampf um den Titel des Deutschen Gleitsegelmeisters. Ebenfalls zum Wettkampfsport - zum Frauenwettkampfsport - gab es bei der letzten Regionalversammlung auch die heißeste Diskussion.

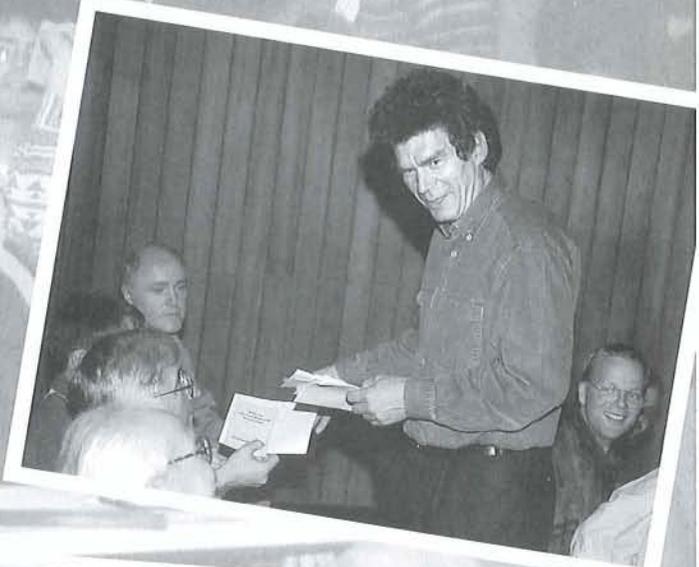
EINE GUTE LANDKARTE brauchten die Delegierten und findig mußten sie sein, um das 700-Seelen-Dorf ELPE im Sauerland zu entdecken. Dort ein außergewöhnlich herzlicher Empfang, der

ELPE

ganze Ort steht im Zeichen der Drachen- und Gleitschirmfliegerei, sogar eine Kreisstraße ist eigens gesperrt, damit die Leute vom Delta-Club West ihre Gäste mit der Schleppwinde in die Luft bringen können.

Spannung gleich bei Versammlungsbeginn am Nachmittag. Milan-Racer-Besitzer Fritz Amend, Schulter an Schulter mit den Bau-tek-Geschäftsführern Horst und Harald Zimmer, hat 14 Anträge zur Jahrestagung gestellt und verlangt außerdem noch, daß die Behandlung der Anträge vorgezogen wird. Die Versammlungsmehrheit erfüllt diesen Wunsch nicht. Die Delegierten haben vorher die Anträge mit Begründung und Stellungnahme erhalten und sich ein Bild machen können.

Gebannte Gesichter beim Videofilm von Karl Slezak über das Sicherheitstraining. Die Gleitschirmpiloten sehen sich unkontrol-



VERBANDSARBEIT



Foto: Charlie Jöst

liert trudeln und nach dem Rettungsgerät suchen, und als das Licht wieder angeht, weiß auch mancher Drachenflieger den festen Boden in der Schützenhalle zu schätzen. Im Kontrast dazu die Uraufführung des Drachen-Lehrvideos, eine Chance zur fliegerischen »Runderneuerung« auch für ältere Hasen.

Genau im Zentrum des Nachmittags - wie es sich für einen Sportverband gehört - die Ehrung der Sieger der Deutschen Meisterschaften und des Deutschen Streckenflugpokals 1994. Mit erfolgsgewohnter Miene die Routiniers auf dem Siegetreppchen, übermütiger die erfolgreichen Nachwuchspiloten. Das alles moderiert und optisch-musikalisch umrahmt vom Urgestein Charlie Jöst.

Die Kassenprüfer bestätigen der DHV-Führung den ordnungsgemäßen Umgang mit den Verbandsgeldern. Gleichwohl sorgen die Finanzen für Zündstoff, mehrere Delegierte wünschen eine noch detailliertere Aufschlüsselung der einzelnen Berichtspeditionen. Im Ergebnis wird die Vorstandschaft ohne Gegenstimme entlastet.

Bei den Vorstandswahlen vier alte und drei neue Gesichter: Peter Janssen

wird nach 15-jähriger Amtszeit ohne Gegenstimme für weitere drei Jahre als Vorsitzender wiedergewählt. Ebenfalls für Erfahrung und Kontinuität in der Vorstandsarbeit sorgen Peter Urban (Sicherheit), Toni Bender (Sport) und Peter Cröniger. Mit den neugewählten Vorständen Benno Osowski (stellvertretender Vorsitzender), Thomas Hummels (Finanzen) und Knut von Hentig (Technik) erhält die DHV-Führung viel frisches Blut für die künftigen Aufgaben.

Optimale Betriebsabläufe im DHV sind den Delegierten und der Vorstandschaft ein wichtiges Anliegen. So wird beschlossen, die vor zwei Jahren - noch zur Zeit des alten Luftrechts - durchgeführte Neustrukturierung in der Geschäftsstelle durch eine Unternehmensberatungsfirma checken zu lassen.

Leichtes Spiel hatten die Schwangauer mit ihrer Bewerbung um die Ausrichtung der nächsten Jahrestagung 1995. In Weilheim die Bewerbung zurückgezogen aus Fairneß gegenüber den Berlinern, in Berlin zurückgezogen aus Fairneß gegenüber den Sauerländern, jetzt bei der dritten Bewerbung mit großer Mehrheit den Zuschlag erhalten. Die nächste Tagung also mit dem Tegelberg im Rücken.

Knistern wieder beim Tagesordnungspunkt »Anträge«. Zu früh gefreut hatte sich, wer Streit erwartet hatte. Dank der Kompetenz und Disziplin der Delegierten wird Antrag für Antrag zügig abgearbeitet.

Schluß der Versammlung. Die Tanzband zieht auf die Bühne. Auf einem tollen Fest lockern die Flieger mit den Leuten vom Dorf Geist und Beine. Dabei auch der Ortsvorsteher Willy Judith, der sich nach seinem Grußwort zu Versammlungsbeginn nicht mehr hatte losreißen können. Am nächsten Morgen um 7.00 Uhr verschließt der Hauptorganisator Didi Burmann als letzter die Schützenhalle. ▽



Jahresrückblick

Die Rede des Vorsitzenden Peter Janssen bei der Jahrestagung in Elpe

Im Zentrum stand der Konflikt Fliegen und Naturschutz. Im Frühjahr 1994 hat eine Studie aus der Schweiz schlimme Vorurteile gegen das Drachen- und Gleitschirmfliegen wiederholt. Die deutsche Presse hat das Thema begierig aufgegriffen, Gipfel-Überschrift »Terror aus der Luft«.

Der DHV hatte die Brisanz frühzeitig erkannt und bereits 1992 eine Grundlagenuntersuchung veranlaßt. Wir wollten den Vorurteilen nicht ebenso fragwürdig begegnen, sondern wir wollten wissen, was beim Kontakt zwischen Fluggeräten und Wildtieren wirklich los ist.

Am 15. Juli 1994 hat die Wildbiologische Gesellschaft München ihre Forschungsergebnisse auf einer großen Pressekonferenz veröffentlicht. Anhand ihrer umfangreichen Feldversuche konnte sie das Märchen von der Raubvogelsilhouette ausräumen, die Gewöhnungsfähigkeit der Wildtiere herausarbeiten, die Bedingungen für das jeweilige Tierverhalten erforschen. Die Presse hat deutschlandweit über die neuen Erkenntnisse berichtet und seither ist es ruhig im Blätterwald.

Alleine sind wir zu schwach

Wir Gleitschirm- und Drachenflieger brauchen Verstärkung und haben uns deshalb vor zwei Jahren mit anderen Natursportverbänden zum Kuratorium Sport und Natur mit 1,7 Mio. Mitgliedern zusammengetan. Die Belange unseres Flugsports sind im 7-köpfigen Vorstand

des Kuratoriums zweimal vertreten, durch Heiner Geißler als Vorsitzenden und durch mich. In einem großen Symposium im Frühjahr 1994 hat das Kuratorium erstmals alle wichtigen Gruppen zusammengeführt, Ministerien, Sportverbände, Naturschützer und Presse. Berührungängste wurden abgebaut und der Natursport konnte neue Freunde für unsere Leitlinie gewinnen, daß



dem Naturschutz durch vernünftiges Zusammenwirken und durch sportliche Selbstverwaltung mehr gedient ist als durch pauschale Verbote.

Negativbeispiele beim Symposium waren landesweite Kletterverbote und weiträumige Gewässersperrungen. Als größte Probleme galten die unorganisierte Sportausübung, die Kommerzialisierung, das Fehlen von Ausbildung und Information. Wir Drachen- und Gleitschirmflieger standen mit unseren Lösungen modellhaft da, mit unserer Selbstverwaltung und unserem Organisationsgrad, unserer Ausbildung und

unserem Info, dem Wildbiologischen Gutachten und unserer Zuständigkeit für die Fluggelände.

Wie läuft das mit den Fluggeländen?

Erinnern wir uns: Die Bundesländer hatten die Erlaubnisfiktion in der Allgemeinverfügung ausgehebelt, die Zulassungspflicht für alle Fluggelände war nicht mehr zu umgehen. In letzter Minute vor der Bonner Entscheidung hat dann das Bundesland Bayern durchgesetzt, daß nicht die Staatsbehörde für die Geländezulassung zuständig sein sollte, sondern der Sportverband.

Seit Anfang 94 hat die DHV-Geschäftsstelle über 200 Fluggelände zugelassen, die meisten als Verlängerungsbescheide für Gelände, die bisher nach der Allgemeinverfügung befliegen worden sind. Einzelne Bundesländer greifen diese liberale Zulassungspraxis an. Hier erwartet uns noch zähe Überzeugungsarbeit.

In der Technik mußten wir schnell reagieren

Bei den Gleitsegeln hatte es plötzliche Ableiner gegeben, verheerend für die Piloten selbst und für den Ruf des Gleitsegelsports in der Öffentlichkeit. Das DHV-Technikreferat hat sofort die Ursachen untersucht und in zahllosen Versuchsserien Abhilfen gefunden und zusammen mit den Herstellern verwirklicht.

Technische Neuerungen zur Lei-

VERBANDSARBEIT

stungssteigerung können heimtückische Sicherheitsprobleme nach sich ziehen. So zeigten sich bei Hängegleitern mit VG-Kompensator überraschende Pitch-Up-Einbrüche in VG-Zwischenstellungen. Das Technikreferat hat sogleich eine große Versuchsserie durchgeführt und das Problem erforscht und bereinigt.

Lufttüchtigkeitsanweisungen - die früheren Sicherheitsmitteilungen - sind ein bewährtes Instrument, um Gesundheit und Leben der Piloten zu schützen. Die Erhaltung der Flugsicherheit ist Satzungszweck des DHV und zugleich Auftrag des Verkehrsministeriums an den DHV. Der DHV mußte auch im Berichtszeitraum mehrere Lufttüchtigkeitsanweisungen erlassen, die allesamt akzeptiert worden sind, bis auf die für den Milan-Racer, die vom Hersteller und einigen Gerätebesitzern mit allen rechtlichen Mitteln angegriffen wird. Das Luftfahrt-Bundesamt hat den DHV in seiner klaren Linie bestätigt.

Leitformel: DHV = Sicherheit + Service

Die Geschäftsstelle muß telefonisch erreichbar sein. Während der Einführungszeit des neuen Luftrechts und wegen der zusätzlichen Aufgaben mit knappem Personal kam es zu Engpässen in der Geschäftsstelle, die telefonische Erreichbarkeit war stark eingeschränkt. Jetzt gibt es neue Direktanschlüsse in die Fachreferate Ausbildung, Technik, Flugbetrieb/Gelände und Mitgliederverwaltung/Versicherung.

Das Versicherungspaket für die DHV-Mitglieder ist weiterhin konkurrenzlos. In Verhandlungen mit dem Gerling-Konzern konnten wir erreichen, daß weder 1994 noch 1995 die Prämien erhöht werden und die höhere Versicherungssteuer nicht den Mitgliedern berechnet werden. Die Berufsunfähigkeitszusatzversicherung zur Lebensversicherung kann jetzt ohne Mehrprämie abgeschlossen werden, einmalig in Deutschland. Wer Luftaufsicht führt, ist haftpflichtversichert. Neuerdings eben-

falls kostenlos haftpflichtversichert sind Schlepp-Autos mit und ohne Verkehrszulassung.

Info

Die Umfrage im Info 77 ergab, wir liegen richtig. Das zeigt das große Interesse an jedem einzelnen Heft. Jeder liest sein Info. Die meisten hätten gerne mehr Seiten und mehr Ausgaben.

Es besteht der allgemeine Wunsch nach mehr Sicherheitsartikeln. Dies zeugt von einem hohen Sicherheitsbewußtsein der Mitglieder.

Bei Wettbewerben und Vereinsnachrichten scheiden sich die Geister, das auch bedeutet: Das Info-Spektrum ist soweit gespannt, daß jeder sich darin wiederfindet.

Was macht Europa?

Mancher verspricht sich von europäischen Regelungen automatisch eine Liberalisierung. Bei den Lizenzen für Motor- und Segelflieger trotz diese Erwartung, der vorliegende JAA-Entwurf enthält Verschärfungen auch für deutsche Piloten. Für Drachen- und Gleitschirm-piloten könnte ein Euro-Schein bedeuten, daß sie sich ebenfalls der Flugtauglichkeitsuntersuchung unterziehen müssen und daß ihr Schein befristet wird.

Wir wollen das nicht. Deshalb ist wichtig, daß unser Klaus Tänzler als Vertreter der internationalen Hängegleiter- und Gleitsegelorganisation CIVL bei Europe Airsports mitarbeitet und dort in den Vorstand gewählt wurde.

Ein Jahr Erfahrung mit der Beauftragung

Die Umstellung in der Geschäftsstelle ist weitgehend abgeschlossen. An einzelnen Stellen hakt's noch, zum Beispiel bei der Windenführerausbildung durch erfahrene Leute und bei der 12-Monats-Frist zwischen Theorie- und Praxisprüfung.

Bei der Einführung des neuen Luftrechts hatte das Verkehrsministerium unsere Vorschläge dazu zurückgewiesen, es sei nicht möglich, in die luftrechtlichen Verordnung, die schon mit

unseren zahllosen Sonderwünschen überladen seien, noch weitere Extras aufzunehmen. Wir haben jetzt unter Hinweis auf die zwischenzeitlich vorliegenden Erfahrungen einen erneuten Anlauf beim BMV genommen. Eine Entscheidung steht noch aus.

Ein Jahr Erfahrung als Beauftragter hat auch eine Änderung im Umgang mit staatlichen Stellen, insbesondere mit Naturschutzbehörden, gezeigt: Wir haben jetzt eine feste Rechtsposition. Bei Unstimmigkeiten wird miteinander gesprochen und nach einer gemeinsamen Lösung gesucht.

Das wichtigste Ereignis für uns im Jahr 94

Erinnern wir uns, immer waren wir aus dem Luftraum ausgegrenzt. Zunächst durften wir nur unterhalb 150 m fliegen, dann gestattete man uns größere Höhen und auch Streckenflüge aber der Deckel des kontrollierten Luftraumes blieb für uns fest verschlossen. Zahllose Anläufe von uns sind gescheitert, mal am NEIN des Militärs, mal der Flugsicherung.

Dank des stetig angewachsenen Niveaus unserer Ausbildung und Prüfung konnten wir vor zwei Jahren »als Versuch« einen Fuß in die Tür zum kontrollierten Luftraum bekommen, aber mit strikten Beschränkungen. Wir haben weiter verhandelt und jetzt nach Einführung des neuen Luftrechts mit dem Luftfahrerschein gab es keinen haltbaren Grund mehr, uns zu diskriminieren. Das Ziel ist erreicht:

Seit Sommer haben wir die volle Gleichstellung mit den Segelfliegern im Luftraum!



Knut von Hentig,
Technikvorstand, 33,
Student, Drachen- und
Gleitschirmfluglehrer,
DHV-Testpilot, Dra-
chenliga.

Toni Bender
Sportvorstand, 36,
Profi-Pilot, Deutscher
Meister 1988 Drachen-
und Gleitschirm, WM-
Vierter 91 Gleitschirm.

Thomas Hummels
Finanzvorstand, 38,
Dipl. Volkswirt, Dra-
chen- und Gleitschirm-
pilot.

Peter Janssen
Vorsitzender, 47, Rechts-
anwalt, DHV- Gründungs-
mitglied, 1974 ein
Drachenflugpionier,
Gleitschirmausbildung.

Peter Urban
Sicherheitsvorstand,
55, Dipl. Kaufmann,
Drachenflieger und
Gleitschirmpilot, Vor-
sitzender des Hambur-
ger Vereins.

Peter Cröniger
Ausbildungsvorstand,
40, Sportlehrer und
Flugkapitän, Drachen-
und Gleitschirmlehrer,
DHV- Lehrteam.

Benno Osowski
stv. Vorsitzender, 42,
Marketing/Bankkauf-
mann, Drachen- und
Gleitschirmflieger, im
Vorstand der »Schwan-
gauer«

Der Deutsche Hängegleiterverband blickt seit seiner Gründung im November 1979 auf ein 15-jähriges Bestehen zurück. Am Stichtag 1.10.1994 gehörten dem DHV 31.871 Mitglieder an.

Tätigkeitsbericht der DHV-Kommission

Mitgliederservice und Innere Verwaltung

Peter Janssen, Peter Rauchenecker (Referatsleiter), Silvia Aschenbrenner, Claudia Greiffenberg, Christina Leidgshwendner, Gabi Schonner (Sekretärinnen).

2599 Mitglieder (effektiver Zuwachs 674) - waren neu aufzunehmen und eine ähnliche Zahl an Versicherungsanträgen mußte bearbeitet werden. Die Auskunftsarbeit war durch das neue Luftrecht stark angewachsen. Regionalversammlungen und Jahrestagung wurden vorbereitet und durchgeführt. Die Mit-

gliedsbeiträge waren 1994 noch unverändert.

- ◆ Mitgliederverwaltung: Namens-, Vereins- und Adressenlisten, Mitgliedsausweise, Verbandsbeiträge;
- ◆ Mitgliederhilfe: Auskünfte, Beratung, Vermittlung, Vereinszuschüsse;
- ◆ Gruppenversicherungen: Verhandlungsführung mit Versicherer, Versicherungsanträge, Versicherungsprämien, Schadensanmeldung;
- ◆ Ein- und Verkauf: Prüffragenkataloge, Flugbücher, Rettungsschnüre, Poster, Büromaterial etc.;
- ◆ Finanzwesen: Rechnungen, Zahlungen, Mahnungen, Buchführung, Steuern;

- ◆ Schreibarbeiten: Briefe, Schriftsätze, Protokolle, Listen, Formulare, Rundschreiben;
- ◆ Telefondienst, Posteinlauf, -auslauf, -verteilung;
- ◆ Kommissionssitzungen: Vorbereitung, Entscheidungsvorschläge, Durchführung der Entscheidungen;
- ◆ Filmverleih, Videoverkauf;
- ◆ Organisation der Selbstpackerkurse für Rettungsgeräte;
- ◆ Ausstellungsstände und Informationsveranstaltungen auf der INDUGA und der AERO.

VERBANDSARBEIT

Wettbewerbssport

Toni Bender, Klaus Tänzler (Referatsleiter und CIVL-Delegierter), Zico Franke (CIVL-Alternate Delegierter), Rudl Bürger (Auswerter Streckenflugpokal), Stefan Haider (Teamchef Gleitsegeln), Richard Hermann (Teamchef Drachenfliegen), Raimund Rud (Teamchef Frauen-Drachenfliegen);

Raimund Rud leitete 1993 die Frauen-Ranglistenwettbewerbe und das Frauen-Nationalteam im Hängegleiten, Richard Hermann die Hängegleiterliga und Nationalmannschaft, Stefan Haider die Gleitsegelliga und -nationalmannschaft. Für den Nachwuchs wurde durch die Junior-Challenge, für die Förderung des Frauen-Leistungssports durch die Ladies-Challenge gesorgt. Der Deutsche Streckenflugpokal fand für Hängegleiten und Gleitschirmfliegen statt.

- ◆ Mitorganisator der Landesmeisterschaften im Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen;
- ◆ Mitorganisation der German Open Gleitschirmfliegen und Drachenfliegen;
- ◆ Auswertungen der Flugdokumentation für den Deutschen Streckenflugpokal im Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen;
- ◆ Organisation und Durchführung der Junior-Challenge Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen;
- ◆ Organisation und Durchführung der Ladies-Challenge Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen;
- ◆ Unterstützung der deutschen Hängegleiterliga und Gleitsegelliga und Entsendung der Nationalmannschaften;
- ◆ Überarbeitung der deutschen Sportordnung;
- ◆ Mitarbeit bei CIVL (Fachsparte der internationalen FAI).

Technik

Hans-Peter Zepf, Bernd Schmidtler (Referatsleiter), Hannes Weininger (stv. Referatsleiter und Gleitsegeltestpilot), Gerhard Bortz (Prüfer), weitere Testpiloten: Michael Bethmann, Harry Buntz (Gleitsegel), Knut von Hentig,

Markus Hanfstängl, Christof Kratzner (Hängegleiter), Kerstin Otto, Cindy Laufer (Sekretärinnen).

Wesentliche Aufgabe der Flugsicherheit ist die Gerätetechnik, alleine schon deshalb, weil technisch bedingte Unfälle weitgehend vermeidbar sind. Der im internationalen Vergleich sehr gute Sicherheitsstandard konnte durch Verfeinerung der Prüfverfahren weiter verbessert werden. Das neue Problem der Leinenrisse an Gleitsegeln wurden gelöst, ebenso das Problem der Pitch-Einbrüche bei VG-Zwischenpositionen der Hängegleiter.

- ◆ Durchführung der Beauftragung des Bundesministers für Verkehr für Hängegleiter, Gleitsegel, Rettungssysteme, Gurtzeuge, Schleppgeschirre, Startwinden;
- ◆ Untersuchung und Lösung des Leinenabrißproblems;
- ◆ 29 Anerkennungen von Herstellerbetrieben;
- ◆ 12 Gütesiegel für Hängegleiter;
- ◆ 45 Gütesiegel für Gleitsegel;
- ◆ 4 Gütesiegel für Hängegleiter-Gurtzeuge;
- ◆ 15 Gütesiegel für Gleitsegel-Gurtzeuge;
- ◆ 2 Gütesiegel für Hängegleiter-Rettungsgeräte;
- ◆ 4 Gütesiegel für Gleitsegel-Rettungsgeräte;
- ◆ 2 Gütesiegel für Schleppklinken;
- ◆ 2 Gütesiegel für Schleppwinden;
- ◆ diverse Änderungsverfahren;
- ◆ diverse Prototypen-Genehmigungen.
- ◆ diverse Lufttüchtigkeitsanweisungen in Abstimmung mit den Geräteherstellern;
- ◆ Kennzeichnung: Anträge, Prüfung, Erteilung, Registrierung;

Flugbetrieb/Gelände

Peter Urban, Peter Rauchenecker (Referatsleiter), Björn Klaassen (Naturschutzfachmann), Elisabeth Liebhart (Sekretärin).

Die Neuzulassung von Fluggeländen und die Erlaubnisverlängerung sind als neue Aufgabe hinzugekommen. Neue Verfahren wurden entwickelt, um den



Hannes Weininger



Bernd Schmidtler

rechtlichen, fliegerischen und naturschützerischen Ansprüchen zu genügen. Das wildbiologische Grundlagengutachten kam zum Abschluß.

Aufrechterhaltung und Steigerung der Flugsicherheit ist der zentrale Bereich der Kommissionsarbeit. Zur Erfassung und Auswertung der Unfälle ist das »Unfalltelefon« eingerichtet. Die vom Bundesverkehrsministerium auf den DHV übertragene Luftaufsicht wurde durch Ernennung örtlicher und überörtlicher Beauftragter realisiert.

- ◆ Erarbeitung der Verfahrensweisen;
- ◆ 190 Verlängerungen für Allgemeinverfügungs-Gelände;
- ◆ 25 Verlängerungen für Behördenerlaubnisse;
- ◆ 6 Neuzulassungen;
- ◆ Pressekonferenz zur Präsentation des wildbiologischen Grundlagengutachtens ;
- ◆ Verbreitung des Gutachtens an Fachbehörden;
- ◆ Verhandlungsführung mit Landratsämtern, Gemeinden und anderen beteiligten Stellen;
- ◆ Beratung der Geländehalter.
- ◆ Aufklärung der Allgemeinheit in den Medien;
- ◆ Aufklärung der Piloten in der Fachpresse;
- ◆ Konfliktlösungen für Fluggebiete;
- ◆ Stellungnahmen zu Natur- und Landschaftsschutzverordnungen;
- ◆ Gespräche mit der CIPRA (Internationale Alpenschutzkommission);
- ◆ Naturschutz als Unterrichtsstoff für Fluglehrer und Piloten;



Klaus Tänzler



Peter Rauchenecker

- ◆ Teilnahme an Fachtagungen;
- ◆ Mitarbeit im Vorstand des Kuratoriums Natur und Sport;
- ◆ Mitarbeit an der Münchner Erklärung und am Symposium des Kuratoriums.
- ◆ Erfassung aller bekanntgewordenen Unfälle;
- ◆ Auswertung der erfaßten Unfälle; Flugunfallgutachten für das Luftfahrt-Bundesamt und für andere Staatsbehörden;
- ◆ Untersuchung von Unfallgeräten mit oder ohne behördlichen Auftrag;
- ◆ Veröffentlichung von Unfallberichten im Sicherheitsjournal des DHV-Info;
- ◆ Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Ausland, Informationsaustausch über gefährliche Fluggeräte;
- ◆ Forschung über Alterungsschäden an Gleitsegelleinen;
- ◆ Regelung der Luftaufsicht;
- ◆ Ernennung von 85 Beauftragten für Luftaufsicht;

Ausbildung

Peter Cröniger, Klaus Tänzler (Referatsleiter), Horst Barthelmes (Schlepp-Informationsbüro), Caroline Fürst, Regina Glas, Iris Mayer, Simone Schmitt (Sekretärinnen).

Neben der Technik bildet die Ausbildung einen weiteren Schwerpunkt der Sicherheitsarbeit. Zusätzlich zum normalen Arbeitsvolumen gab es außergewöhnliche Mehrarbeit wegen der Umschreibung der Befähigungsnachweise in Luftfahrerscheine.

Das Ausbildungsreferat organisierte

- ◆ 678 Pilotenprüftermine;
- ◆ 6725 Erlaubnisse und Berechtigungen;
- ◆ 590 HG-A;
- ◆ 201 GS-A;
- ◆ 303 HG-B;
- ◆ 409 HG-Schlepp;
- ◆ GS-Schlepp;
- ◆ 272 Windenführer.

Die Ausbildung neuer Fluglehrer, die Betreuung der 449 (274 HG, 241 GS) Fluglehrer, sowie die Zulassung, Anleitung und Überwachung der 103 Flugschulen waren zu bewältigen:

- ◆ 2 Fluglehrer-Assistentenlehrgänge (1 GS, 1 HG)
- ◆ 2 Trainingsseminare für Pilotenprüfer.

Kontakte zu Behörden

Peter Janssen

Der Schwerpunkt der Gespräche lag auf der Umsetzung des neuen Luftrechts in die Praxis. Für einzelne Bereiche ging es um Nachbesserungen und Ergänzungen. Die Gleichstellung mit den Segelfliegern im Luftraum wurde erreicht.

- ◆ Freigabe des kontrollierten Luftraums;
- ◆ Vereinfachte Geländezulassung;
- ◆ 12-Monatsfrist zwischen Theorie- und Praxisprüfung (offen);
- ◆ Windenausbildung durch erfahrene Windenführer (offen);
- ◆ Gästeregelung (offen);
- ◆ Behandlung von Streitfällen;
- ◆ Erarbeitung von Entwürfen und Stellungnahmen;
- ◆ Gemeinsame Lösung von Rechts- und

Sicherheitsproblemen.

- ◆ Gespräche mit dem Bundesverkehrsministerium;
- ◆ Gespräche mit Länderbehörden;
- ◆ Gespräche mit dem Luftfahrt-Bundesamt;
- ◆ Gespräche mit der Bundesanstalt für Flugsicherung;

Medien

Peter Janssen (Referatsleiter), Sepp Gschwendtner (Pressereferent), Renate Miller (Grafikerin)

Zentrales Thema war die wildbiologische Grundlagenuntersuchung und deren Verbreitung. Sachlich und energisch wurden Fehlinformationen richtiggestellt und der eigene Standpunkt vertreten. Themenschwerpunkte waren Naturschutz und Flugrisiken. Hinsichtlich der DHV-Mitglieder galt das Hauptziel der Informationsarbeit, durch schnelle offene Mitteilungen die Flugsicherheit zu fördern und die Rahmenbedingungen für das Drachenfliegen und Gleitsegeln durch das DHV-Info an die Piloten heranzutragen.

- ◆ DHV-Info, bisher 77 Ausgaben, kostenlos an alle DHV-Mitglieder;
- ◆ Info: Management, Manuskript, Versandvorbereitung, Abrechnung;
- ◆ Verteilung des DHV-Info an die österreichischen, schweizerischen und deutschen Vereine, an die Luftämter und an interessierte Behörden und Personen;
- ◆ Zeitschriftenaustausch mit zahlreichen in- und ausländischen Luftfahrtzeitschriften;
- ◆ Verleih der DHV-Filme und Videos an Vereine, Schulen, Behörden und andere Interessierte;
- ◆ Mitwirkung an Informationsveranstaltungen;
- ◆ Zeitschriftendurchsicht und -auswertung;
- ◆ Pressekonferenz IKARUS UND DIE WILDTIERE;
- ◆ Presseaktionen, Medienkontakte;
- ◆ Fernseh-, Rundfunk- und Pressebeiträge, Interviews, Erklärungen, Erwiderungen;

VERBANDSARBEIT

Vorstandswechsel



Bob Baier



Lambert
Stäpgens



Hans-Peter
Zepf

Drei von sieben Vorständen sind neu: Benno Osowski als stellvertretender Vorsitzender, Finanzvorstand Thomas Hummels und Technikvorstand Knut von Hentig.

Der bisherige Finanzvorstand Lambert Stäpgens hatte 13 Jahre der Vorstandschaft angehört. In seiner Amtszeit wuchs die Mitgliederzahl um das 11-fache, mit allen organisatorischen und finanziellen Anforderungen, die ein solches Wachstum nach sich zieht. Zu seinen Verdiensten gehört auch, daß der DHV-Mitgliedsbeitrag ebenfalls für 13 Jahre konstant bleiben konnte und daß gleichwohl die Finanzierung des stetig verbesserten Infos und der anderen Leistungen für die Mitglieder gesichert war. Seine beruflichen Kenntnisse als Steuerberater und vereidigter Buchprüfer kamen dem DHV auch an der schwierigen »steuerlichen Front« zugute.

Nach 10 jähriger Arbeit als Technikvorstand hat der Dipl.-Phys. Hans-Peter Zepf die Vorstandschaft verlassen. In seine Zeit fiel die Entstehungsgeschichte der Gleitsegel, er persönlich hatte als einer der ersten diesen Sport erlernt und dann das technische Prüfverfahren entscheidend mitgestaltet. Seine letzte wichtige Aufgabe im Jahr 1994 war es, das Problem der Leinen-Serienrisse zu bändigen.

Spitzensportler in der Vorstandschaft - Bob Baier hat das zwei Jahre gemacht, bis er sich zwischen seinen Wettkampfabitionen, seinen beruflichen Aufgaben als mittelständischer Unternehmer und seinen Pflichten als stellvertretender Vorsitzender aufzureiben drohte.

Mit dem neuen Technikvorstand Knut von Hentig und dem weiter amtierenden Sportvorstand Toni Bender ist der Leistungssport weiterhin in der Vorstandschaft präsent.

Aus dem Bericht der Kassenprüfer

»**Ergebnisse:** Die befürchtete Personalausweitung auf Grund der Umsetzung des neuen Luftrechts und der Beilegung des DHV zur Wahrnehmung der öffentlichen Verwaltungsaufgaben ist im Wirtschaftsjahr 1993 nicht eingetreten. Die Zahl der hauptamtlich Beschäftigten in der DHV-Geschäftsstelle ist 1993 gegenüber dem Vorjahr unverändert geblieben, ebenso die Gehaltsstruktur. Dies ist um so erfreulicher, als die Mitgliederzahl 1993 um weitere 2.800, das sind 10 %, über der Mitgliederzahl 1992 lag. Die Verbandsführung hat damit der sich nunmehr abzeichnenden Stagnation bei den Mitgliederzahlen Rechnung getragen.

Das Ausbildungsreferat hat unter Berücksichtigung der den Mitgliedern gewährten Ermäßigungen ohne Defizit gearbeitet. Entsprechend dem Vorschlag im letzten Prüfbericht hat das Ausbildungsreferat weitere Prüfzentren zur Kosteneinsparung eingerichtet. Bei den Lehrgängen wurde die letztjährige Unterdeckung weitgehend ausgeglichen.

Ausgehend vom Vorschlag im letzten Kassenprüfungsbericht, daß der Vorstand den Neubau oder Kauf eines eigenen Geschäftsstellengebäudes ins Auge fassen möge, hat der Vorstand die Finanzmittel des DHV so angelegt, daß sie rechtzeitig vor Auslaufen des bestehenden Mietverhältnisses frei werden.

Die Anregungen im letzten Prüfbericht für die Geschäftsordnung des DHV wurden in befriedigender Weise umgesetzt. So wurden die Reisekosten in der Geschäftsordnung detailliert geregelt, sie erscheinen angemessen.

Die Festsetzung von Vergütungen, Reisekosten etc. obliegt dem Vorstand. Nach der letzten Satzungsänderung, bei der die Aufgaben des Vorstandes und der Geschäftsstelle weitgehend getrennt wurden, ist dieses Verfahren sinnvoll und ausreichend.

Die wesentlichen Einzelpositionen des Finanzberichts 1993 wurden mit dem Vorsitzenden besprochen und hinsichtlich ihrer Schlüssigkeit und Angemessenheit überprüft. Es ergaben sich keine Beanstandungen.

Der Vergleich der beiden Finanzberichte 1993 und 1992 zeigt das erfolgreiche Bemühen des Vorstandes und der Geschäftsstelle um größtmögliche Wirtschaftlichkeit. Dadurch konnte das Defizit, das sich bereits bei der Jahrestagung 1992 abzeichnet hat und Anlaß für die Beitragserhöhung ab 1995 gab, in vertretbaren Grenzen gehalten werden.«

»**Schlußbemerkungen:** Mit den Geldmitteln des DHV wurde im Berichtsjahr sparsam und zweckentsprechend umgegangen. Es gab keine Anhaltspunkte für unangemessene Aufwendungen. Die voraussehbare Entwicklung des Hängegleiter- und Gleitsegelsports und ihre Auswirkungen auf den Verband wurde berücksichtigt.«

DHV- FINANZBERICHT FÜR 1993

Ausgaben (alle Zahlen in 1000 DM)	Mitgl.- Service	Sport	Ausbildung	Technik	Gesamt 1993	Plan 1995
Vergütungen und Reisekosten freie Fach-Mitarbeiter (Prüfer, Lehrgangsreferenten, Testpiloten, Teamchefs, Hilfspersonal), Raumkosten, Nationalmannschaften, Wettbewerbskosten		226	709	584	1519	1610
Vergütungen und Reisekosten sonstige freie Mitarbeiter (fachübergreifende Aufgaben, Geschäftsleitung, Packerlehrgänge, Forschungsaufträge, Unfallaufnahme und -auswertung, Schlepp-Informationsbüro, Öffentlichkeitsarbeit)	143	3	66	69	281	290
Vergütungen und Reisekosten angestelltes Personal	482	21	276	164	943	1085
Reisekosten Kommission,	3		3	2	8	10
DHV-Info	571	18		25	614	655
Porto, Telefon, Rollgeld, Zoll	121	2	45	7	175	210
Kopierer, Büromaterial, Computer, Druckkosten,	82	1	31	5	119	150
Neue Computeranlage						50
Raumkosten Geschäftsstelle (Miete, Reinigung, Heizung, Strom)	56	2	35	24	117	130
Versicherungen (Bergungskosten, Gelände-, Startwinden-, Vereins-, Startleiterhaftpflicht u. a.)	67	3	7	4	81	85
Wareneinkauf, (Rettungsschnüre, Karten, Bücher, Broschüren, T-Shirts etc.), Video, Filme	117				117	125
Büroanschaffungen	9		3	1	13	15
Technische Prüfgeräte						40
Wildbiologisches Gutachten	60				60	85
Gewerbesteuer, Gebühren, Spenden, Vereinszuschüsse,	52	1	11	12	76	85
Bankkosten, Rechts- und Steuervertretung						40
Organisationsuntersuchung						40
DHV-Mitgliederversammlungen	40				40	45
DAeC-Beiträge	16	65			81	120
nichtabzugsfähige Vorsteuern	109				109	110
Summe Ausgaben	1928	342	1186	897	4353	4940
Differenz Einnahmen/Ausgaben	558	-325	-196	-118	-81	+95

Anmerkung: Das Defizit in der Ausbildung beruht auf der Ermäßigung für Mitglieder

Einnahmen (alle Zahlen in 1000 DM)	Mitgl.- Service	Sport	Ausbildg.	Technik	Gesamt 1993	Plan 1995
Beiträge	2011				2011	2610
Pilotenprüfgebühren, -scheine,			990		990	1110
Lehrgangsgebühren, Flug- schulzulassungen						
Geräteprüfungen, -zulassungen,				775	775	775
Kennzeichenerteilung						
Gelände						20
Sportbetrieb		14			14	15
Info-Inserate, Ausländer-Abos	92	3		4	99	100
Kostenerstattung	95				95	130
Versicherung						
Warenverkauf, Filmverleih	126				126	125
Zinsen	162				162	150
Summe Einnahmen	2486	17	990	779	4272	5035

Bestätigungsvermerk der Wirtschaftsprüfung

„Die Buchführung und die Jahresabrechnung entsprechen nach unserer pflichtgemäßen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften einer Einnahmen-Überschußrechnung und der Satzung. Über den Umfang und das Ergebnis unterrichtet der vorstehende Bericht. Wir haben bei unserer Prüfung keine Feststellungen getroffen, die die Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung in Zweifel ziehen.“

München, den 13. Oktober 1993

W & W Treuhand GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Rudolf Wolfswinkler
Wirtschaftsprüfer
Steuerberater



Protokoll

der DHV-Regionalversammlungen 1994

Orte und Tage

Region Nord (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein): Hamburg am 8.10.1994.

Region Ost (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen): Berlin am 9.10.1994.

Region Südwest (Baden-Württemberg): Bad Krozingen am 29.10.1994.

Region Mitte (Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland): Köln am 30.10.1994.

Region Südost (Bayern): Fürstfeldbruck am 12.11.1994.

Beginn ca. 14.30 Uhr, Ende ca. 19.00 Uhr.

Teilnehmer

Hamburg: 43 Mitglieder + 44 Vollmachten = 87 Stimmen

Berlin: 18 Mitglieder + 15 Vollmachten = 33 Stimmen

Bad Krozingen: 82 Mitglieder + 168 Vollmachten = 250 Stimmen

Köln: 91 Mitglieder + 177 Vollmachten = 268 Stimmen

Fürstfeldbruck: 98 Mitglieder + 229 Vollmachten = 327 Stimmen.

1. Begrüßung

Der örtliche Vorstand und Peter Janssen begrüßen die anwesenden Mitglieder.

2. Regularien

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Als Protokollführer werden Horst Barthelmes (Hamburg und Berlin), Jürgen Rummel (Bad Krozingen), Peter Urban (Köln) und Manuela Schneider (Fürstfeldbruck) gewählt.

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Die jeweils vorgeschlagenen Stimmzähler werden gewählt.

Es wird festgestellt, daß die Einladung zur Regionalversammlung ordnungsgemäß durch Abdruck im DHV-Info Nr. 77 den Mitgliedern zugegangen ist und die Versammlung beschlußfähig ist.

3. Bericht »IKARUS UND DIE WILDTIERE«

Mag. Albin Zeitler von der Wildbiologischen Gesellschaft München trägt die Erkenntnisse aus der Grundlagenuntersuchung vor. Anschließend Diskussion und Behandlung spezieller Fragen dazu.

4. Videofilm

Dokumentation »Jahresrückblick« von Charlie Jöst über wichtige Jahresereignisse im DHV (in Bad Krozingen am Versammlungsende).

5. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung 1994

Aus den vorgeschlagenen Kandidaten werden in der Reihenfolge ihrer Stimmergebnisse gewählt in

Hamburg:

Peter Urban, Helmut Großklaus, Heinrich Ebeling, Gerd Olbinsky, Eva-Maria Preiß, Herbert Drees, Frank Dettmer, Ralph Schmidt, Torsten Piehl, Bernd Ivens, Ingo Rohardt und als Ersatzdelegierte 4 weitere.

Berlin:

Claus Gerhardt, Günther Ludwig, Sabine Markus, Hans Fahr, Ulli Schneider, Andreas Ott, Dieter Münchmeyer, Andreas Becker und als Ersatzdelegierte 2 weitere.

Bad Krozingen:

Waldemar Obergfell, Helmut Fehr, Manfred King, Charlie Jöst, Detlev Eilers, Hubert Albrecht, Birgit Mölich, Fritz Scherzinger, Willi Rombach, Andrea Kopp, Bernhard Gold, Bernd Bentel, Karsten Gaebert, Wolfgang Gerteisen, Helmut Denz, Angelika Weber-Albring, Michael Grau, Thomas Bessei, Edwin Hecker, Winfried Hetz, Wolfram Mietsch, Christel Dielmann, Rainer Thieringer, Jürgen Heuser, Mark Eigenmann, Martin Oppe, Jochen Thobe, Karsten Wirt, Hermann Frey, Hartwig Schruppf, Harry Huber, Günter Bock, Wilhelm Ohnhaus, Franz Flamm, Wolfgang Maier, Lothar Schweizer, Daniel Bichler, Beate Schlaps, Ole Droz, Agnes Olf, Klaus Hermann, Peter Läger, Manfred Pientka, Hans Artmann, Jürgen Rebmann, Alexander Stegili, Dieter Börsig, Peter Hübner, Jürgen Rummel und als Ersatzdelegierte 9 weitere.

Köln:

Rudolf Absolon, Manfred Vaupel, Didi Burmann, Burkhard Schulte, Ursula Scholz-Rinke, Jörg Bajewski, Claus Matthias, Karin Notte, Peter Paul Rother, Günter Schröder, Andrea Baltussen, Harald Zimmer, Horst Zimmer, Dorothea Linnenlücke, Rainer Bürger, Lambert Stäppgens, Edward Lenzen, Ralf Wipich, Wolfgang Klois, Raimund Reiter, Fritz Amend, Ingeborg Monscheuer, Martina Uebel, Stefan Rebl, Uwe Würdemann, Karlheinz Hasler, Peter Adams, Hans Moritz, Marius Weinberger, Uwe Eichhorn, Jürgen Hansmeyer, Harald Stephan, Walter Franken, Erich Zanders, Armin Dallibor, Werner Schmitt, Niko Salewski, Dr. Guido Scholz, Peter Keller, Elmar Linden, Thees Wullkopf, Norbert Kiefl und als Ersatzdelegierte 2 weitere.

Fürstentfeldbruck:

Toni Bender, Sepp Gschwendtner, Markus Hanfstängl, Barbara Lacrouts, Regina Glas, Bob Baier, Christoph Kirsch, Arnold Kummer, Knut von Hentig, Christoph Kratzner, Jogi Obermeier, Peter Cröniger, Ernst Strobl, Oliver Lüttgert, Torsten Hahne, Ingo Westerboer, Wast Dengler, Peter Achmüller, Harald



Buntz, Manuela Schneider, Thomas Hummels, Ilona Albrecht, Bernd Hübner, Bernhard Koller, Sepp Haberl, Thomas Post, Susanne Kulcke, Stefan Haider, Benno Osowski, Christian Blum, Doris Karmat, Franz Konrad, Viktor Dican, Hermann Uhrmann, Matthias Gaisreiter, Peter Janssen, Franz Bruckschlegl, Andrea Kories, Klaus Wetzels, Peter Biernat, Thomas Koller, Hermann Ulbricht, Tina Gross, Edeltraud Erl, Holger Bolz, Reiner Steinhauer, Hans-Peter Schmidt, Andi Herrschmann, Andi Wirer, und als Ersatzdelegierte 8 weitere.

Alle Gewählten erklären sich in der Versammlung mit ihrer Wahl einverstanden oder haben sich vorher einverstanden erklärt.

6. Wahl der Regionalbeiräte in der DHV-Kommission

Hamburg

Kandidat: Gerhard Olbinsky

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Gerhard Olbinsky wird zum Regionalbeirat Nord gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Die Amtszeit wird

VERBANDSARBEIT

auf 3 Jahre festgelegt.

Berlin

Kandidat: Dr. Claus Gerhard

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig bei 1 Enthaltung): Dr. Claus Gerhard wird zum Regionalbeirat Ost gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Die Amtszeit wird auf 2 Jahre festgelegt.

Bad Krozingen

Kandidaten: Klaus Hermann, Waldemar Obergfell

Beschluß (geheime Abstimmung, Obergfell 190 Stimmen, Hermann 46, ungültig 14): Waldemar Obergfell wird zum Regionalbeirat Südwest gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Es bleibt bei der 1-jährigen Amtszeit.

Köln

Kandidaten: Edward Lenzen, Peter Paul Rother, Werner Schmidt

Beschluß (geheime Abstimmung, Lenzen 152, Rother 74, Schmidt 29, ungültig 1): Edward Lenzen wird zum Regionalbeirat Mitte gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Die Amtszeit wird auf 2 Jahre festgelegt.

Fürstenfeldbruck

Kandidaten: Markus Hanfstängl, Reinhard Mommensohn, Benno Osowski, Manuela Schneider, Hermann Uhrmann, Ingo Westerboer, Günter Wörl,

Beschluß (zweiter Wahlgang, geheime Abstimmung, Mommensohn 138, Hanfstängl 85, Uhrmann 57, Osowsky 29, Schneider 9, Westerboer 1, ungültig 1): Reinhard Mommensohn wird zum Regionalbeirat Südost gewählt. Er nimmt die Wahl an.

(In Fürstenfeldbruck kein Beschluß über die Amtszeit, deshalb Neuwahlen bei der nächsten Regionalversammlung.)

7. Anträge und Besprechung regionaler Probleme

Hauptthema sind die Verfahrensweisen bei der Geländezulassung. Weitere Schwerpunktthemen: Windenführerausbildung durch erfahrene Windenführer (Anmerkung: Antrag beim BMV gestellt), Stufenschlepp mit Gleitsegeln (in der neuen Flugbetriebsordnung vorgesehen), telefonische Erreichbarkeit der Geschäftsstelle (Verbesserungen siehe Info 78, Seite 6), Gästeregelung und Sonderpilotenschein (BMV sucht Lösung), deutsche Piloten im Elsaß (positives Verhandlungsergebnis), Frauenleistungssport (Ziel sind gemeinsame Wettkämpfe mit den Männern und zusätzliche Damenwertung).

Antrag von Helmut Fehr in Bad Krozingen, daß die Regionalversammlung über den Austragungsort der nächsten Regionalversammlung befinden soll.

In der Diskussion wird auf das Problem hingewiesen, daß am festgelegten Versammlungsort kein geeigneter Versammlungsraum zur Verfügung stehen könnte.

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Der Antrag wird abgelehnt.

Antrag von Helmut Fehr in Bad Krozingen, über die Vergabe der Baden-Württembergischen Meisterschaften solle die Regionalversammlung entscheiden.

Nach der Diskussion wird der Antrag in folgender Fassung zur Abstimmung gestellt: Die DHV-Geschäftsstelle wird beauftragt, rechtzeitig vor der nächsten Regionalversammlung nach der Bereitschaft zur Ausrichtung der Baden-Württembergischen Meisterschaften zu fragen. Falls bei mehreren Vereinen diese Bereitschaft besteht, wird die Vergabe bei der Regionalversammlung behandelt.

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

Antrag des Drachenflugclub Loffenau in Bad Krozingen, die vom DHV geleisteten Vergütungen offenzulegen.

In der Diskussion wird auf den persönlichkeits- und arbeitsrechtlichen Datenschutz hingewiesen. Die Angemessenheit der Vergütungen wird von den Kassenprüfern, die als Vertrauensleute von der Hauptversammlung gewählt werden, regelmäßig geprüft. Der letztjährige Kassenprüfer Helmut Fehr bestätigt, daß die Vergütungen beim DHV im Vergleich zu Behörden und zu Wirtschaftsunternehmen nicht zu hoch sind.

Beschluß über die Aufnahme in die Tagesordnung (offene Abstimmung, mehrheitlich): Der Antrag wird abgelehnt.

Antrag des Gleitschirmclubs Lenticularis in Bad Krozingen, daß der DHV ein Wildbiologisches Gutachten veranlassen solle, in welchem die Zusammenhänge zwischen Drachen- und Gleitschirmsport und gefährdeten Wildtier- und Vogelpopulationen in Mittelgebirgen geklärt werden sollen.

Der Geschäftsordnungsantrag zur Aufnahme auf die Tagesordnung wird einstimmig angenommen.

Beschluß über die Aufnahme in die Tagesordnung (offene Abstimmung, einstimmig): Der Antrag wird angenommen.

Beschluß über den Sachantrag (offene Abstimmung, einstimmig): Der Antrag zum wildbiologischen Gutachten wird angenommen.

Peter Janssen	Vorsitzender
Horst Barthelmes	Protokollführer in Hamburg und Berlin
Jürgen Rummel	Protokollführer in Bad Krozingen
Peter Urban	Protokollführer in Köln
Manuela Schneider	Protokollführerin in Fürstenfeldbruck



Protokoll

der 15. DHV-Jahrestagung am 16.11.1994 in Elpe

Beginn 14.10 Uhr, Ende 19.50 Uhr

Teilnehmer: Anwesend sind 151 Delegierte gemäß Anwesenheitsliste.

1. Begrüßung

Die Delegierten werden begrüßt von Burkhard Schulte, Vorsitzender des DFC West, Frau Krämer, stellv. Bürgermeisterin von Olsberg, Willy Judith, Ortsvorsteher von Elpe, Peter Janssen, Vorsitzender des DHV, Peter Rieger, Luftfahrt-Bundesamt.

2. Regularien

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Horst Barthelmes wird zum Protokollführer gewählt.

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Stimmzähler werden wie vorgeschlagen gewählt.

Es wird ohne Widerspruch festgestellt, daß die Einladung zur Jahrestagung 1994 ordnungsgemäß erfolgt ist und die Versammlung beschlußfähig ist.

Antrag zur Geschäftsführung von Claus Matthias, Filme, Videos und Siegerehrungen am Schluß der Versammlung abzuwickeln.

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Dem Antrag auf Verlegung des Saint-Hilaire-Films an das Versammlungsende wird zugestimmt. Der Antrag auf Verlegung der Siegerehrung wird abgelehnt.

Antrag zur Geschäftsordnung von Fritz Amend, den Tagesordnungspunkt 10 »Anträge« als Tagesordnungspunkt 6 vorzuziehen.

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Der Antrag wird abgelehnt.

3. Protokoll der Jahrestagung 1993

Beschluß (offen Abstimmung, einstimmig): Das Protokoll der Jahrestagung 1993 in Berlin wird genehmigt.

4. Bericht der Kommission

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

Peter Janssen: Naturschutz, Geländezulassung, Service, Europa, Erfahrung mit neuem Luftrecht.

Peter Urban: Sicherheit

Hans-Peter Zepf: Technik

Peter Cröniger: Ausbildung

Lambert Stäppgens: Finanzen

Toni Bender: Sport

Siegerehrung Gleitsegeln:

Deutscher Meister Ernst Strobl, 2. Stefan Hüglin, 3. Burkhard Martens, Deutsche Meisterin Daniela Anke.

Streckenflugpokal: 1. Stefan Bocks, 2. Thorsten Hahne, 3. Sepp Gschwendtner, beste Pilotin Gabi Messmer, bester Juniorpilot Oliver Rössel, Teamsieger Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegerseer Tal (Gschwendtner, Hahne, Hübner).

5. Bericht der Kassenprüfer

Die Kassenprüfer Benno Osowski und Manfred Müller tragen den Kassenprüfbericht vor: Geprüft wurden schwerpunktmäßig die Bereiche Personalstellen und Vergütungen, Pilo-

VERBANDSARBEIT

tenprüfungen, Lehrgänge, Geldanlagen, Reisekostenregelung. Aus der Schlußbeurteilung: »Mit den Geldmitteln des DHV wurde im Berichtsjahr sparsam und zweckentsprechend umgegangen.

In der Aussprache zu TOP 4 und 5 bildet der Finanzbericht den Schwerpunkt. Für die Zukunft wird gefordert, die Beträge im Finanzbericht genauer aufzuschlüsseln und sie transparenter darzustellen. Die Vorstandschaft sagt dies zu.

Antrag von Helmut Fehr und Klaus Hermann, daß der DHV eine Organisationsuntersuchung von einem Fachunternehmen bei sich durchführen lassen soll. Die Vorstandschaft befürwortet den Antrag.

Beschluß über die Aufnahme in die Tagesordnung (offene Abstimmung, einstimmig): Der Antrag wird aufgenommen.

Beschluß über den Sachantrag (offene Abstimmung, einstimmig): Der Antrag wird angenommen.

Siegerehrung Hängegleiten:

Deutscher Meister Bob Baier, 2. Franz Schüler, 3. Thomas Englert, Deutsche Meisterin Corinna Schwiegershausen.

Streckenflugpokal 1. Sepp Singhammer, 2. Helmut Denz, 3. Jo Bathmann, beste der Damen und der Juniorwertung Corinna Schwiegershausen, Teamsieger Drachenfluggemeinschaft Kirchdorf-Bahrenborstel (Langwald, Otterpohl, Postulat).

6. Entlastung der Kommission

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Die Kommission wird entlastet.

7. Wahl der Vorstände

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Manfred Müller wird zum Wahlleiter gewählt. Manfred Müller übernimmt die Versammlungsleitung und erläutert, daß bei dieser Wahl die Amtszeiten der Vorstände gestaffelt werden müssen, damit künftig gemäß neuer Satzung die Vorstände in verschiedenen Jahren gewählt werden können.

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig bei 3 Enthaltungen): Vorsitzender, Sicherheitsvorstand und Sportvorstand werden für 3 Jahre, stellvertretender Vorsitzender und Technikvorstand für 2 Jahre und Ausbildungsvorstand und Finanzvorstand für 1 Jahr gewählt.

Vorsitzender:

Kandidat Peter Janssen

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig bei 5 Enthaltungen): Peter Janssen wird zum Vorsitzenden gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Manfred Müller übergibt die Versammlungsleitung an Peter Janssen.

Stellvertretender Vorsitzender:

Kandidaten: Waldemar Obergfell, Benno Osowski, Markus Hanfstängl

Beschluß (zweiter Wahlgang, geheime Abstimmung, Osowski 62 Stimmen, Obergfell 59, Hanfstängl 30): Benno Osowski wird zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Finanzvorstand:

Kandidaten: Thomas Hummels, Lambert Stäppgens
Beschluß (geheime Abstimmung, Hummels 128 Stimmen, Stäppgens 20): Thomas Hummels wird zum Finanzvorstand gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Sicherheitsvorstand:

Kandidat: Peter Urban

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig bei 2 Enthaltungen): Peter Urban wird zum Sicherheitsvorstand gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Technikvorstand:

Kandidat: Knut von Hentig

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig bei 4 Enthaltungen): Knut von Hentig wird zum Technikvorstand gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Ausbildungsvorstand:

Kandidat: Peter Cröniger

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig bei 4 Enthaltungen): Peter Cröniger wird zum Ausbildungsvorstand gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Sportvorstand:

Kandidat: Toni Bender

Er informiert die Delegierten über seine gewerbliche Tätigkeit im Gleitsegelbereich.

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig bei 1 Enthaltung): Toni Bender wird zum Sportvorstand gewählt. Er nimmt die Wahl an.

8. Wahl der Kassenprüfer

Erster Kassenprüfer:

Kandidat: Manfred Müller

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig bei 1 Enthaltung): Manfred Müller wird zum Kassenprüfer gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Zweiter Kassenprüfer:

Kandidaten: Agnes Olf, Joachim Thobe

Beschluß (geheime Abstimmung, Olf 110 Stimmen, Thobe 27, ungültig 3): Agnes Olf wird zur Kassenprüferin gewählt. Sie nimmt die Wahl an.

9. Wirtschaftsplan 1995

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Der vom Vorstand vorgelegte Entwurf wird mit dem ergänzenden Ausgabenbetrag von 40.000 DM für die Organisationsuntersuchung genehmigt.

10. Anträge

Insgesamt sind 19 Anträge in fortlaufender Numerierung gestellt. Fritz Amend zieht aus Zeitgründen seine Anträge 4, 5, 7 - 10 und 12 - 16 zurück.

Antrag zur Geschäftsordnung von Ingo Westerboer, die Anträge 17, 18 und 19 vor die Anträge von Fritz Amend zu ziehen.
Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Der Antrag wird angenommen.

Antrag 1 (Vorstandschafft):

Im Vertrag mit dem DAeC vom 24.11.1989 über die Zusammenarbeit und die außerordentliche Mitgliedschaft erhält die Ziffer 8 »Finanzieller Ausgleich« folgende Änderungen:

Bei Nummer 3 Absatz 2 heißt es beim jährlichen Beitrag je Mitglied anstelle von »DM 3,-« nunmehr »ab 1.1.95 DM 4,-«.

Als neuer Absatz 3 wird eingeschoben:

»Ändert sich der vom Statistischen Bundesamt festgestellte Index für Lebenshaltungskosten für den 4-Personen-Arbeitnehmerhaushalt mittleren Einkommens am 1. Januar des Beitragsjahres gegenüber dem 1. Januar des Vorjahres, kann jeder Partner die Angleichung des Beitrages um den Prozentsatz der Index-Änderung verlangen. Der andere Partner stimmt bereits heute dem Verlangen zu.«

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich mit 3 Gegenstimmen bei 3 Enthaltungen): Der Antrag wird angenommen.

Antrag 2 (Vorstandschafft):

Der DHV übernimmt bei der technischen Beurteilung der neuen Luftsportgeräte (insbesondere Starrflügler) diejenigen Elemente, über die er Prüferfahrung aus dem Bereich Hängegleiter/Gleitsegel besitzt. Für die übrigen Teile sind Gutachten entsprechender Fachstellen erforderlich.

Beschluß (mehrheitlich mit 1 Gegenstimme bei 4 Enthaltungen): Der Antrag wird angenommen.

Antrag 17 (Horst Zimmer):

Ich beantrage, daß der DHV Stellungnahmen betroffener Hersteller zu Veröffentlichungen im DHV-Info ungekürzt veröffentlicht.

In der Diskussion wird erwidert, daß Stellungnahmen normalerweise abgedruckt werden. Der uneingeschränkte Anspruch könnte aber mißbraucht werden.

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Der Antrag wird abgelehnt.

Antrag 18 (Jürgen Häuser):

»Der DHV wird beauftragt, für die Zusammenlegung der bisher getrennten Wettbewerbe von Frauen und Männern auch im internationalen Drachen- und Gleitschirmsport einzutreten.«

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich mit 3 Gegenstimmen): Der Antrag wird angenommen.

Antrag 19 (Rainer Bürger):

»Grundsätzliche Möglichkeit der Erteilung eines Luftfahrerscheins an die Querschnittsgelähmten und Beinamputierten, die eine sichere Beherrschung des Fluggeräts mit alternativen Start- und Landeverfahren nachweisen.

Änderungen der Ausbildungs- und Prüfungsrichtlinien, damit auch alternative Start- und Landeverfahren wie zum Beispiel die Liegendstarttechnik mittels eines Startwagens und Landung auf Rädern ermöglicht werden.

Thematisierung des Luftsports mit Behinderten in der Fluglehrerausbildung.

Bildung einer Kommission (ähnlich der Commission Handicapés, Fédération Francaise De Vol Libre FFVL), welche sich der Interessen Behinderter annimmt, die den Gleitsegel- bzw.

Hängegleitersport ausüben möchten.«

Die Vorstandschafft gibt dazu bekannt, daß sie einen Ausschuß für Behindertensport gebildet hat, der unverzüglich Entscheidungsvorschläge für die Vorstandschafft erarbeiten soll.

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Der Antrag wird zur weiteren Behandlung und Entscheidung unter Berücksichtigung der Interessen der Behinderten und einer ausreichenden Flugsicherheit an die Vorstandschafft verwiesen.

Antrag 3 (Fritz Amend):

»Es wird der Antrag gestellt, daß der DHV Beiträge von Vereinsmitgliedern bzw. Leserbriefe von durch Veröffentlichungen im DHV-Info betroffenen Vereinsmitgliedern zu veröffentlichen hat und zwar in der Regel ungekürzt.

In der Diskussion wird mitgeteilt, daß solche Leserbriefe grundsätzlich abgedruckt werden. Der uneingeschränkte Anspruch könnte aber - auch auf Initiative eines Herstellers - mißbraucht werden.

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Der Antrag wird abgelehnt.

Antrag 6 (Fritz Amend):

»Der Vorsitzende des Pilotenvereins darf nicht, falls gegeben, in seiner privaten Funktion als Anwalt in einer gerichtlichen Auseinandersetzung eines Vereinsmitgliedes mit dem DHV als Beauftragter der Bundesrepublik Deutschland vertreten durch das Bundesverkehrsministerium (also mit der Behörde) gegen das eigene Vereinsmitglied auftreten.«

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Der Antrag wird abgelehnt.

Antrag 11 (Fritz Amend):

»Es wird hiermit der Antrag gestellt, daß sich der DHV, wie das viele andere technische Prüforganisationen bereits verwirklicht haben, nach der Qualitätssicherungsnormenreihe DIN/ISO 9000 ff / EN 29000 ff zertifizieren läßt, um transparente und nachvollziehbare Entscheidungsabläufe zu gewährleisten.«

Die Vorstandschafft erwidert, daß zunächst die Voraussetzungen zu prüfen sind, insbesondere die Anwendbarkeit der Normen, Verbesserungsgrad für die Flugsicherheit, Aufwand für die Flugsicherheit. Bei einem positiven Prüfungsergebnis wird ein beratender Fachausschuß berufen.

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Dem Antrag ist im Grundsatz entsprochen, im übrigen wird er abgelehnt.

11. Ort der Jahrestagung 1995

Vorschläge: Schwangau, Stuttgart

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Die Jahrestagung 1995 findet in Schwangau statt.

Peter Janssen
Vorsitzender

Horst Barthelmes
Protokollführer



Drachenflugschule
TAKE OFF
Lenggries Tegernsee

- Winden- und Höhenflug-schulung (Kompakt + Wochenend)
- Preiswerte Unterkunft + Ferien in den Alpen
- Ausrüstungsverleih für alle Ausbildungsstufen
- Passagierflüge ■ Infos anfordern bei: TAKE OFF

An der Talstation, 83661 Lenggries, Fon 08042/4004, Fax 4831

**Give your life a lift !
GO GLIDING**



OFS
Paragliding GmbH

OSTALLGÄUER FLIEGERSCHULE
Tiroler Str. 19 · 87459 Pfronten
Tel. + Fax 0 83 63/59 69 · Hotline 0171/870 32 29

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

**FLUGSPORTSCHULE
RHEIN-MAIN-NECKAR**

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



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

VDF-FL

VDF

Mehr Sicherheit im Flugsport

**GLEITSCHIRMSCHULE
PETER GEG
OBERSTDORF**



OASE
GLEITSCHIRMSCHULE PETER GEG

Tandemflüge
Flugsportshop
Gebrauchtmarkt
Luftfahrerscheine
Fortbildung/Reisen

Am Goldbach 22, 87538 Obermaiselstein
Telefon 08326/7592, Fax 08326/9566

BITTE KOSTENLOS PROGRAMM ANFORDERN!

Grund- und Luftfahrtscheine
Windenschlepp
Passagierflüge
Flugsafaris
Flugfunk

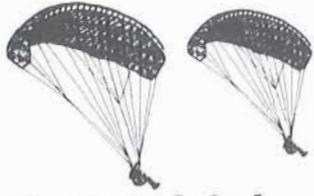
Zahlreiche Fluggelände um Regensburg im Bayerischen Wald und Thüringer Wald



**Gleitschirmschulungszentrum
Shop Centre Parapente
Bayerwald**

Schorsch Höcherl
Gärtnerplatz 10
93073 Neutraubling (Regensburg)
Tel. 09 41/5 10 70
Fax 0 94 01/7 92 16

Gleitschirm-Fliegen



**Viel Spaß ...
... mit Sicherheit**

**Ganzjährige Schulung
Professionelle Ausbildung**

Farbiger Schulungsprospekt kostenlos!

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

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



Flugzentrum Ruhpolding

Schulen für Drachen- und
Gleitschirmfliegen



Info bei:
Flugzentrum Ruhpolding
Holzner GmbH
Brander Str. 41
83324 Ruhpolding
Tel. (08663) 668
und 0171-728 66 26
Telefax (08663) 776

FLUGSCHULEN

Fliegen lernen sicher - kompetent - professionell

- Gleitschirm- &
- Drachenflugschule
- Tandemflüge
- Ballonfahrten
- Fachhandel
- Top Fluggebiete

Tegelberg und Schloß Neuschwanstein

Farbprospekt

Tel.: 08362/81796 • Fax 87 08

Bullachbergweg 34a • 87645 Schongau

aktiv
DIE FLUGSCHULEN

westallgäuer drachenflug- und gleitschirmschule

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



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



VDF
VERBAND DER
FLUGSCHULEN
DIE WIR SIND DIE PROFI

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



Gleitschirmschule FLY & BIKE

Lenggries
Tegernsee

- Winden- und Höhenflug-
schulung (Kompakt + Wochenend)
- Preiswerte Unterkunft + Ferien in den Alpen
- Ausrüstungsverleih für alle Ausbildungsstufen
- Passagierflüge ■ Infos anfordern bei: FLY Et BIKE

An der Talstation, 83661 Lenggries, Fon 0 8042/4559, Fax 4831

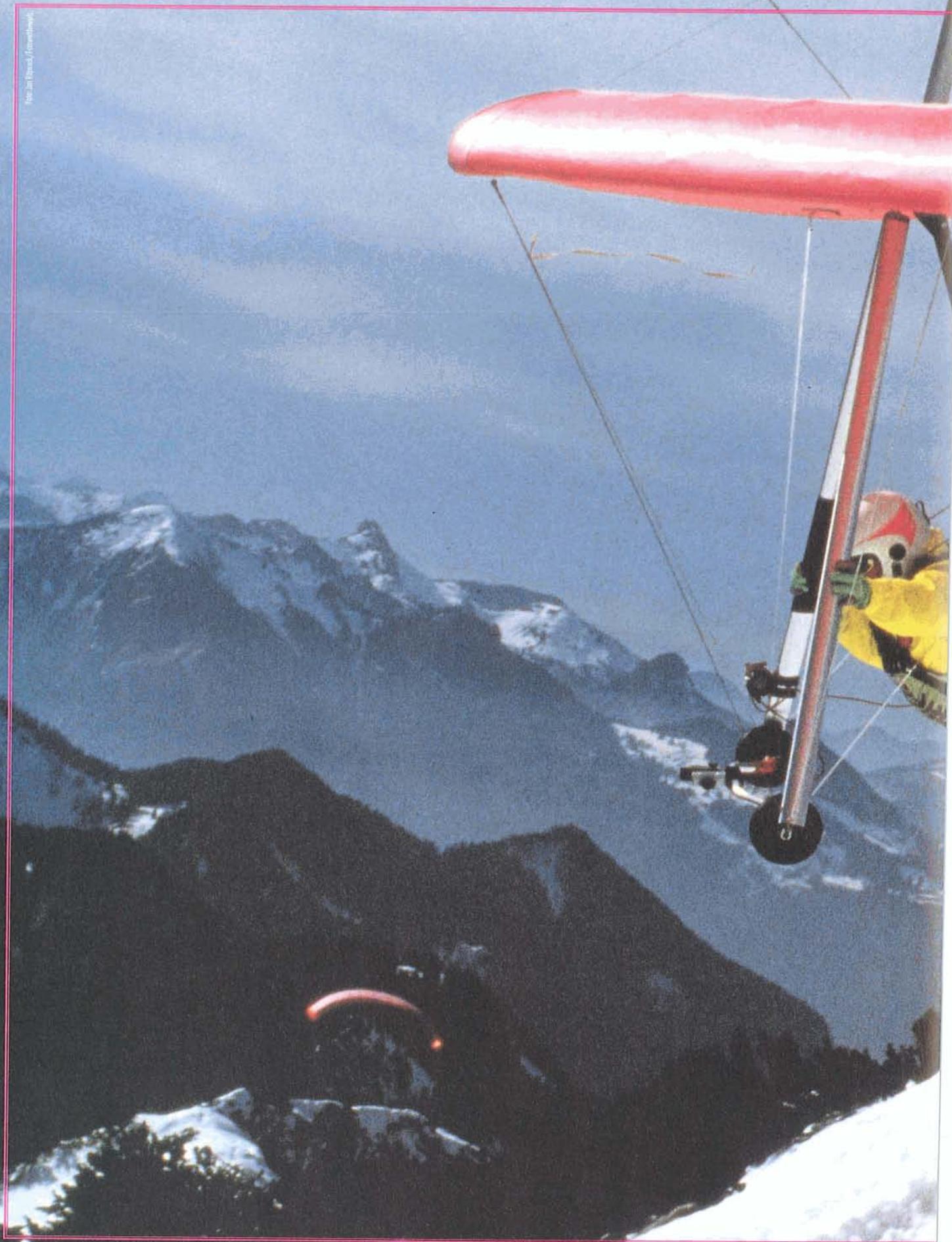


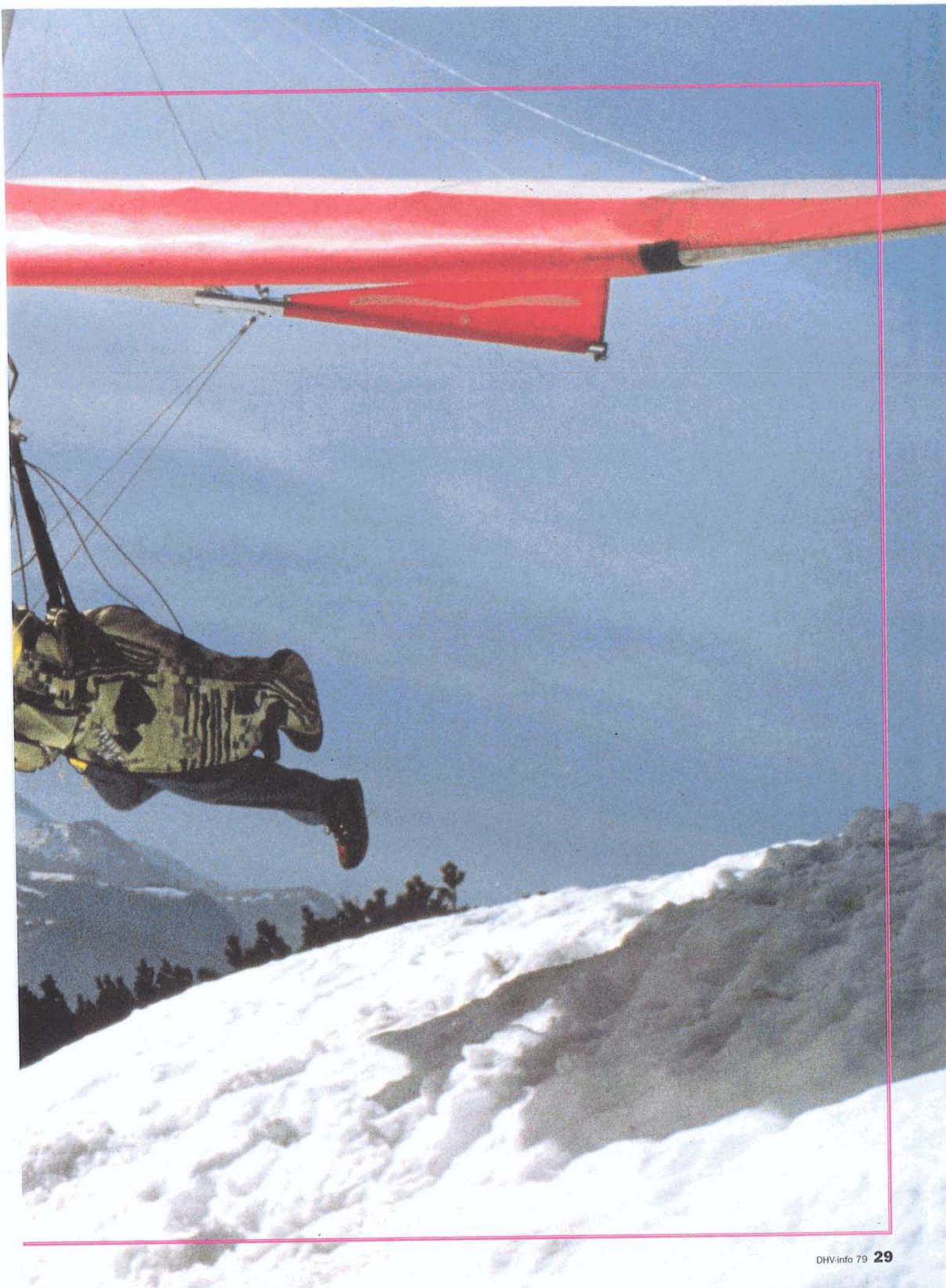
THERMIK

In den letzten fünf Jahren haben sich die Winter eher skifahrerfeindlich gezeigt. Wenig Schnee ließ dagegen die Thermikflieger jubeln. Schon zeitig im Frühjahr war an den schneefreien, sonnenbeschienenen Südhängen Thermik zu finden, die große Startüberhöhungen oder sogar Streckenflüge möglich machte. Ein Blick auf den Singularitäten-Kalender verrät uns einen besonders günstigen Zeitraum vom 18. bis 25. März und vereinzelt auch im launischen April. Allerdings ist nicht jeder Berg so früh im Jahr gleichermaßen vielversprechend, wenn man zu »Höhenflügen« starten möchte.

Torsten Hahne stellt vier Flugberge vor.

ERWACHEN





FASZINATION DES FLIEGENS

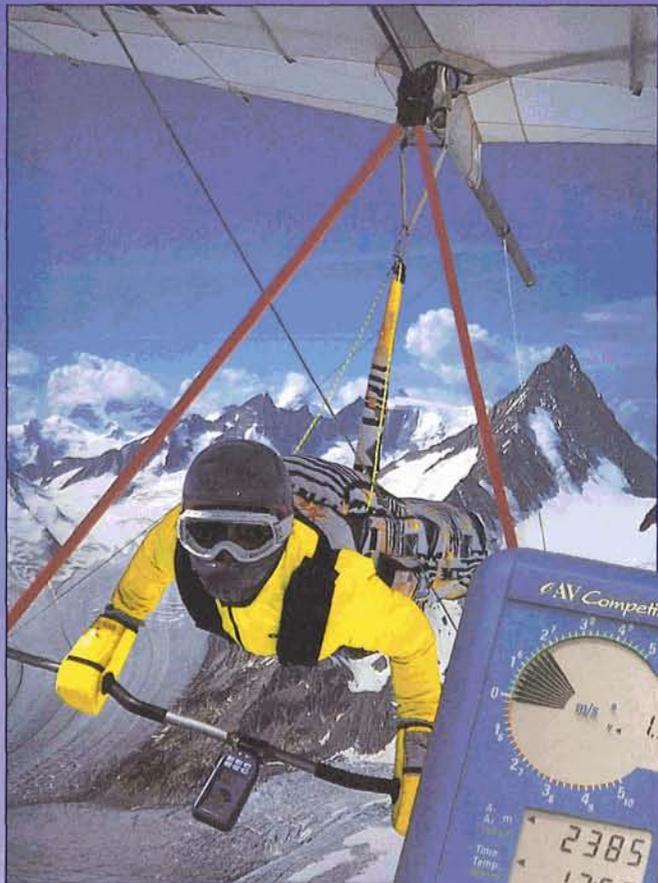


Foto: Jo Behrman

...hoch über der
Walliser Gletscherwelt

★ ★ ★ Weltneuheit
für das CLASSIC und COMPETITION ★ ★ ★

Reiseoptimierte Sollfahrt nach dem Tangentenprinzip des McCready –
jedoch ohne dessen nachteilige Bedienung.
Für Gleitschirm und Drachen!

- ◆ übersichtliche optische Anzeige der Sollfahrt
- ◆ damit gekoppeltes Akustiksignal zur sofortigen Reaktion
- ◆ Automatische, nicht manuelle Anpassung der Ringvorgabe
- ◆ einfache und genaue Eingabe der Polare

Zusätzlich zu den bisherigen Funktionen:

- ◆ Flugtagebuch für 25 Flüge zum Ausdrucken beim CLASSIC mit:
 - Datum
 - max. Steigen
 - max. Höhe
 - Flugzeit
- ◆ Automatische Umschaltung der Varioanzeige von Netto-Vario beim Sinken
zu Mittelwert-Vario beim Steigen.
- ◆ Flug-Stoppuhr
- ◆ Unter Memo max. Sinken

Ja, ich will mehr Informationen über die Bräuniger Instrumente!

Ich bin Gleitschirmflieger Ich bin Drachenflieger und fliege seit _____ Jahren.

Name: _____

Straße: _____

Wohnort: _____

Füllen Sie diesen Coupon aus, kleben Sie ihn auf eine Postkarte und schicken Sie ihn an untenstehende Adresse.

BRÄUNIGER

FLUGELECTRONIC

Pütrichstraße 21 – D-82362 Weilheim – Tel. 08 81/6 47 50 – Fax 08 81/45 61
Vertretung in A, I: Fluggeräte GmbH – A-9920 Sillian 172

Zum Aufwärmen an den Wank

Der Wank bietet aufgrund seiner talwindgeschützten Lage, des lichten Bewuchses auf der trockenen Südseite und der perfekten Hangneigung optimale Voraussetzungen für gute Thermik. Da der Berg sehr früh im Jahr schneefrei wird, kann man sich hier schon »aufwärmen« und kleinere Strecken fliegen, wenn der Rest der Berge noch im Winterpelz aus Eis und Schnee steckt.

Wer zum ersten Mal an der Talstation steht, mag sich über den kräftigen Nordwind wundern. Der Start geht doch nach Süden? Ist heute nicht ein anderer Berg günstiger? Keine Panik. Der kräftige Nordwind ist der lokale Talwind und damit lediglich Ausdruck der thermischen Aktivität. Der Startplatz und die Südseite des Wank sind vor diesem Talwind geschützt. Auf der Leeseite (Südseite) baut sich ein eigenes Hangwindssystem auf, das hervorragende Thermik produziert. Der Talwind ist allenfalls bis in den Bereich der Mittelstation wirksam, kann hier allerdings zu unangenehmen Windscherungen führen.

Die optimale Wetterlage für den Frühjahrsausflug ist ein zentrales Hoch über dem Alpenraum mit schwacher süd-östlicher bis süd-westlicher Höhenströmung. Eine Wetterlage, die nicht selten im März anzutreffen ist. Auch Zwischenhoch-einfluß mit Höhenwinden aus Süd-West ist für den Wank gut geeignet. Die Basishöhen sind enorm. Besonders bei Blauthermik steigt die Luft, ohne vorher zu kondensieren, auf bis über 3000 m MSL an, und das oft schon im Februar.

Der Startplatz am Wank auf ca. 1700 m ist unproblematisch. Der Einstiegsbart steht bei Wind aus Süd-Ost und früher am Tag meist links vom Start entlang der Schrofen, später am Nachmittag und bei Süd-West-Wind eher am kleinen Köpfchen östlich der Seilbahntrasse. Die Luft auf der Südseite heizt sich dank der windgeschützten Lage und des thermikfreundlichen Untergrundes so gewaltig auf, daß es nicht selten mit Vario-Anschlag nach oben geht.

Die Landeplätze für Gleitschirme und Drachen sind getrennt. Die Drachen landen an der Osterfelderbahn-Talstation oder im Loisachtal, die Gleitschirme fliegen zur Talstation der Hausbergbahn (nur mit Startüberhöhung) oder zum Landeplatz auf der Süd-Ost-Seite des Berges beim Gschwandner Bauer, der auch ein Café bewirtschaftet. Die Brotzeit nach dem Thermikritt hat man sich dann auch redlich verdient.

Hoch über dem Achensee Rofan

Der Thermikofen Rofangebirge ist eigentlich schon längst kein Geheimtip mehr. Im Sommer, wenn die Wassertemperatur des Achensees eine unvorhergesehene Wasserung etwas angenehmer ausfallen läßt, lassen es hier die Testpiloten krachen. Letztendlich zur größeren Sicherheit für uns alle lassen sie sich hier kräftig rumwirbeln und durchschütteln. Beim Zusehen stehen einem oft die Haare zu Berge. Der normale Flugzustand »Schirm oben - Pilot unten« ist eher die Seltenheit.

Aber auch Normalpiloten können hier über Wasser die



Foto: Torsten Hühne

Grenzen ihrer Gleitsegel im Rahmen eines Sicherheitstrainings ertasten. Eine Sache, die eigentlich jedem zu empfehlen ist. Der Gewinn an Gerätebeherrschung und Sicherheit ist erheblich.

Daneben bietet das Rofan hervorragende Bedingungen für schöne Thermikflüge bereits im März und April. Vorausgesetzt, die Schneedecke an den Südhängen ist bereits weitgehend abgeschmolzen. Bei hoher Schneelage oder bei Neuschnee besteht nämlich an dem ziemlich steilen Gleitschirmstartplatz eine nicht zu unterschätzende Lawinengefahr. Von der Bergstation der Rofan-Seilbahn bei der Erfurter Hütte muß man dem Weg zur Dalfaz-Alm zuerst absteigend, dann traversierend folgen, um zu dem steilen Wiesen-

startplatz für Gleitschirme zu gelangen (ca. 1700 m), ein Fußmarsch von ungefähr 20 Minuten. Startrichtung Süd bis Südwest.

Die Drachenflieger haben es etwas einfacher. Die Startrampe befindet sich direkt neben der Erfurter Hütte (1834 m). Vom Brotzeitisch zum Start sind es nur ein paar Schritte. Zu schwer sollte man allerdings nicht essen. Die pittoreske Rampe steht auf einer Klippe und führt geradewegs ins Nichts. Startrichtung Südwest bis West. Direkt vor der Drachenrampe ist der Lift auch nicht unbedingt sehr zuverlässig. Die besten Chancen für den Einstieg nach oben findet man in der Nähe des Gleitschirmstartplatzes, der locker im Gleitwinkelbereich liegt. Hat man den Einstiegsbart aber erst einmal zen-

triert, gehts mit einem Affenzahn nach oben, Ausblick auf das Karwendel, das Zillertal und den ameisengleichen Skifahrern inklusive. Streckenflüge zum Wallberg oder das Inntal entlang sind im März öfters möglich.

Wenn es dann ans Landen geht, steht eine große Landewiese westlich der Straße Maurach - Pertisau, direkt neben der Kleinbahnlinie zur Verfügung (ca. 950 m). Ein großer Windsack markiert den Landeplatz. Der Landeplatz am See bei Buchau ist nur für die Teilnehmer des Sicherheitstrainings gedacht. Hier bitte nicht landen. Bei starkem Talwind haben sich übrigens auch schon einige Piloten im kalten Achensee wiedergefunden. Ein Badeausflug, der im März eigentlich nur Eskimos zu empfehlen ist.

Wildkogel Im Schatten des Großvenedigers

Der Wildkogel, der eigentlich noch zu den Kitzbühler Alpen gehört, liegt mit seiner breiten Südflanke im Herzen des Pinzgau. Dieses breite, von West nach Ost verlaufende Tal entlang der Salzach ist mit Sicherheit eines der schönsten Streckenfluggelände der Alpen. Vom Gerlospaß bis nach St. Johann im Pongau erstreckt sich eine nur durch den Paß Thurn und den Zeller See unterbrochene Gebirgskette mit sonnigen Wald- und Wiesenhängen. Über diesen Almen entsteht schon früh im Jahr Thermik, die man für kleine Ausflüge nutzen kann. Berühmt ist der »Pinzgauer Spaziergang«, der von den Drachenfliegern bereits Anfang der Achtziger Jahre geflogen wurde. Aber auch wer Skifahren und ein wenig Thermikfliegen kombinieren möchte, ist im März am Wildkogel gut aufgehoben.

Auf eine lokale Besonderheit muß man allerdings achten. Die im Pinzgau aufsteigenden Luftmassen werden durch eine von Norden kommende Talwindströmung ausgeglichen. Dieses Talwindssystem, auch als Bayerischer Wind bekannt, strömt durch den Paß Thurn in das Pinzgau. Bei stärkerer Talwindentwicklung und zusätzlicher nördlicher Höhenströmung werden dann auch die Nordhänge im Pinzgau von Norden überströmt. Je nach Jahreszeit setzt dann an den nach Süden ausgerichteten Startplätzen ab etwa 13 bis 14 Uhr Rückenwind ein. Die Bärte reißen dadurch schon in halber Hanghöhe ab. Ein sicherer Start wird unmöglich, obwohl aufgrund der stabilen Leethermik in der Luft hervorragende und sichere Flugbedingungen herrschen. Am Wildkogel gilt: Wer zu spät kommt, denn bestraft das Leben.

Den Transport zum Startplatz erledigt eine moderne Kabinenbahn, die in rasender Geschwindigkeit nach oben schwebt. Hängegleiter werden ebenso wie Gleitschirme zügig befördert. Die Startplätze für Drachen und Gleitschirme befinden sich östlich der Bergstation auf ca. 2100 m Höhe. Die Drachen brauchen nur ungefähr 200 m weit getragen werden. Gleitschirmpiloten steigen noch etwas höher auf ein kleines Köpfchen neben einer Antenne an. Starts sind mit thermischen Ablösungen in alle südlichen Richtungen möglich.

Je höher man nach dem Start steigt, desto faszinierender werden die Ausblicke auf den Großvenediger und den Alpenhauptkamm. Den traumhaften Flug krönen noch die

großen und bequemen Landeplätze. Gleitschirme können in Neukirchen auf dem mit Windsack markierten Landeplatz (ca. 860 m) neben dem Fußballplatz landen. Für die Drachen steht in Bramberg ein sehr großer, aber etwas geneigter Landeplatz, den man deshalb vor dem Flug in Augenschein nehmen sollte, zur Verfügung.

Guglhupf mit Thermik Hohe Salve

Die Hohe Salve ragt wie ein Guglhupf mitten in dem stark frequentierten Skigebiet Scheffau-Ellmau-Hopfgarten in die Höhe. Die Hauptmasse des Skitourismus spielt sich jedoch nördlich und östlich des Berges ab. Die Südseite des Berges apert im Frühjahr so rasch aus, daß in den letzten Jahren eine Talabfahrt nach Hopfgarten nur an wenigen Tagen im Winter möglich war. Ab März ist der Weg ins Tal meistens ein echter »Brettkiller«. Die Almwiesen werden von Skifahrermassen förmlich umgegraben.

Eine umweltfreundlichere und angenehmere Art ins Tal zu kommen, ist der Luftweg. Besonders, da die Hohe Salve im März bereits thermisch einiges zu bieten hat. Weit durch die Tiroler Lande wird man zwar nicht fliegen können, aber ein bis zwei Stunden Flug mit kurzer Visite bei der Choralpe in Westendorf sind an einem sonnigen Tag mit schwachen Wind durchaus im Bereich des möglichen. Ein Skitag lässt sich mit etwas Glück mit einer Stunde Thermikflug und anschließendem Toplanding kombinieren.

Die Hohe Salve bietet Startplätze für fast alle Windrichtungen. Wer Thermik fliegen will sollte aber auf ein laues Lüftchen auf der Südseite warten. Drachen und Gleitschirme können südlich der Antenne (ca. 1800 m) problemlos in die Luft kommen. Der Startplatz ist groß genug und läßt Start in alle Südrichtungen zu. Unterhalb der Gipfelkapelle kann man im Winter wegen der Skifahrer jedoch nicht starten.

Drachenflieger müssen von Söll, also von Norden, auf die Hohe Salve fahren, da auf der Südseite ihr Sperrgepäck nicht transportiert wird. Der Landeplatz befindet sich demzufolge auch in Söll in der Nähe der Talstation.

Gleitschirmflieger fahren besser von Hopfgarten in drei Stationen auf die Salve. Das dauert mit den langsamen Sesselliften zwar ziemlich lang, dafür ist man aber auf der Sonnenseite. Der Gleitschirmlandeplatz befindet sich südlich der Talstation neben der Straße nach Kelchsau und ist durch einen Windsack markiert. Neben der Talstation zu landen, ist wegen der dort stattfindenden Kinderskikurse absolut tabu!

Wer Spaß daran findet, kann auch im benachbarten Fluggebiet Westendorf neben der Talstation landen und anschließend einen Flug von der Choralpe zurück nach Hopfgarten durchführen, sozusagen als Flugsafari. Eine Gleitzahl von 6 wird ohne Thermikhilfe allerdings benötigt. ▢

DHV bietet an

**EINZELHEITEN
ZUR BESTELLUNG**
Siehe Bestellformular auf
der Rückseite.

BESTELLADRESSE
Deutscher
Hängegleiterverband e.V.
Postfach 88
83701 Gmund

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



**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

**T-SHIRT FÜR
DRACHENFLIEGER**

Grundfarbe Weiß, buntes Drachenfliegermotiv,
Größen L, XL.
Preis DM 40,-
+ Versandkosten



**GLEITSCHIRMSEGELN
FÜR MEISTER**

Das Buch über Fliegen mit Hochleistern, Streckenfliegen, Alpines Fliegen. Von Toni Bender, Peter Janssen, Klaus Tänzler, Sepp Gschwendner, Peter Cröniger, Dr. Victor Henle; reich illustriert.
Preis DM 48,-
+ Versandkosten

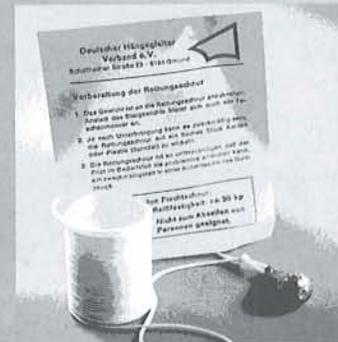
**T-SHIRT FÜR
GLEITSCHIRMFLIEGER**

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

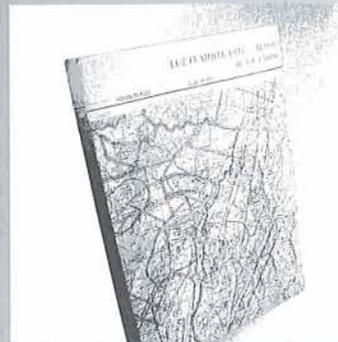


RETTUNGSSCHNUR-SET

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

DHV-POSTER

Titelmotiv
DHV-Info 74, DIN A2,
Preis DM 15,-
inkl. Versandkosten



ICAO-KARTEN

Alle Kartenblätter der BRD;
Preis DM 17,- je Blatt
+ Versandkosten

PRÜFUNGSFRAGEN (ohne Abbildung)

Für Befähigungsnachweise A Hängegleiten, A Gleitsegeln, Preis DM 24,- + Versandkosten
Für B Hängegleiten, B Gleitsegeln, GS-Windenschlepp, HG-Windenschlepp, Windenfahrer, Preis DM 20,- +
Versandkosten. Für Flugfunk, Preis DM 7,- + Versandkosten.

Prüffragen Lernprogramm für Theorieausbildung:
Voraussetzung: DOS-Rechner 286 oder höher, DOS 5.0 oder höher, Diskettenlaufwerk 3 1/2 Zoll, Festplatte,
je eine Diskette für die Ausbildung Hängegleiter A-Schein, Gleitsegel A-Schein, Gleitsegel und Hängegleiter
B-Schein inkl. Flugfunk, Preis pro Diskette DM 40,- + Versandkosten.

BESTELLER NAME:

ADRESSE:

DATUM / UNTERSCHRIFT:

PREIS UND VERSANDKOSTEN MIT DER BESTELLUNG BEZAHLEN!

Zahlbar durch Verrechnungsscheck oder durch Überweisung auf das DHV-Konto bei der Kreissparkasse Tegernsee, BLZ 711 525 70, Konto-Nummer 79657. Zur schnelleren Bearbeitung bitte den Überweisungsbeleg mit der Bestellung mitschicken. Barzahlung ist nicht möglich.

DIE VERSANDKOSTEN für Verpackung und Porto betragen zusätzlich zum angegebenen Preis einheitlich DM 4,- je Sendung (also nicht je Gegenstand) und sind hinzurechnen. Die Mehrwertsteuer ist im Preis enthalten.

Lehrbuch **DM 48,-**

- Drachenfliegen
 Drachenfliegen für Meister
 Gleitschirmfliegen
 Gleitschirmfliegen für Meister

Prüfungsfragen **DM 24,-**

- A-Schein HG A-Schein GS

Prüfungsfragen **DM 20,-**

- B-Schein HG B-Schein GS

Windenschlepp HG

Windenschlepp GS

Windenführer

Prüfungsfragen Flugfunk **DM 7,-**

Prüfungsfragen auf Diskette **DM 40,-**

- A-Schein HG A-Schein GS

- B-Schein HG B-Schein GS

Flugbuch **DM 8,-**

ICAO-Karte **DM 17,-**

- München Stuttgart

- Hamburg Frankfurt

- Hannover Nürnberg

- Berlin Rostock

Rettungsschnur-Set **DM 8,-**

DHV-Poster **DM 15,-**
(inkl. Versandkosten!)

T-Shirt **DM 40,-**

- HG Größe L HG Größe XL

- GS Größe L GS Größe XL

Videofilm **DM 40,-**

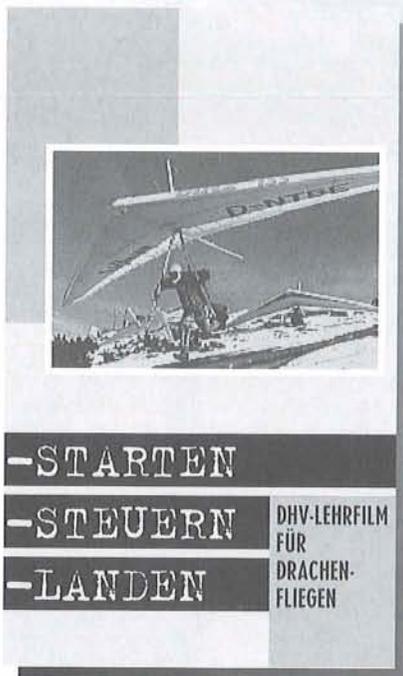
- Test Ikarus lebt

- Francis Rogallo

Videofilm **DM 30,-**

- STARTEN, STEUERN, LANDEN

VIDEO + film



STARTEN, STEUERN, LANDEN.

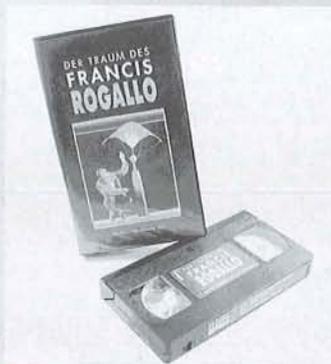
DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung.
HERSTELLUNG: Ralf Heuber zusammen mit dem DHV-Lehrteam.
FILMDAUER: insgesamt 15 Minuten.
 Zum Verkauf als VHS-Video.

BEDINGUNGEN FÜR DEN FILMVERLEIH

Der Verleih der Super-8-Filme geht nur an Vereine und Flugschulen. Die Versandkosten sind in den Verleihgebühren bereits enthalten. Die Rücksendungskosten sind vom Entleiher zu tragen. Die Ausleihdauer darf 5 Werktagen (einschließlich Versand) nicht überschreiten. Der Entleiher haft für Schäden an den entliehenen Filmen. Jede Filmrolle kostet DM 50,- Verleihgebühr. Bei Verleih von 2 oder mehr Filmrollen kostet die 2. Rolle DM 40,-, die 3. Rolle DM 30,-, die 4. und jede weitere Rolle DM 20,-. Alle Beträge gelten einschließlich Mehrwertsteuer.

BEDINGUNGEN FÜR DEN VIDEOVERKAUF

Lieferung nur gegen Vorkasse. Preis je Kassette DM 40,-, für »STARTEN, STEUERN, LANDEN« DM 30,-, 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 700 100 80), Konto Nr. 96105-807. Bei Überweisung bitte Beleg beifügen! Entleihen der Videokassetten ist nicht möglich!



DER TRAUM DES FRANCIS ROGALLO

Leben und Wirken des Drachen- und Gleitschirmerfinders Francis Rogallo unter Verwendung seltener NASA-Archivaufnahmen.
HERSTELLUNG: Charlie Jöst.
 Im Verleih als 16-mm-Filmkopie. Zum Verkauf als VHS-Video.

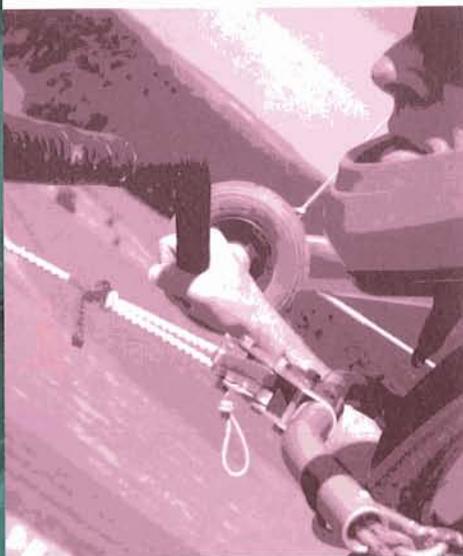
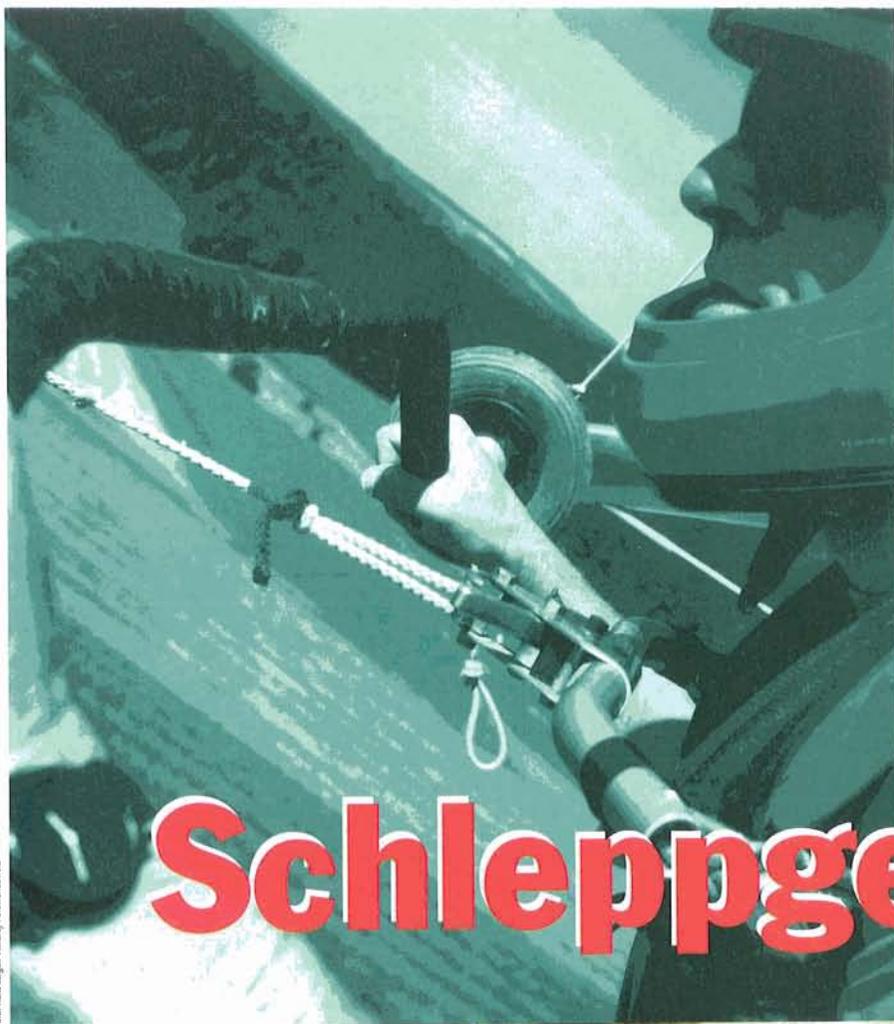
IKARUS LEBT

Anfänge des Drachen- und Gleitschirmfliegens, Prüfung und Zulassung der Flug- und Rettungsgeräte, Pilotenausbildung, Schleppmethoden, Wettkampfsport und viele genussvolle Flugszenen.
HERSTELLUNG: Charlie Jöst, unter Einbeziehung seltener Dokumentaraufnahmen.
FILMDAUER: 70 Minuten. Im Verleih als Super-8-Filmkopie mit Magnetton, aufgeteilt auf zwei Spulen à 120 Meter.
 Zum Verkauf als VHS-Video.

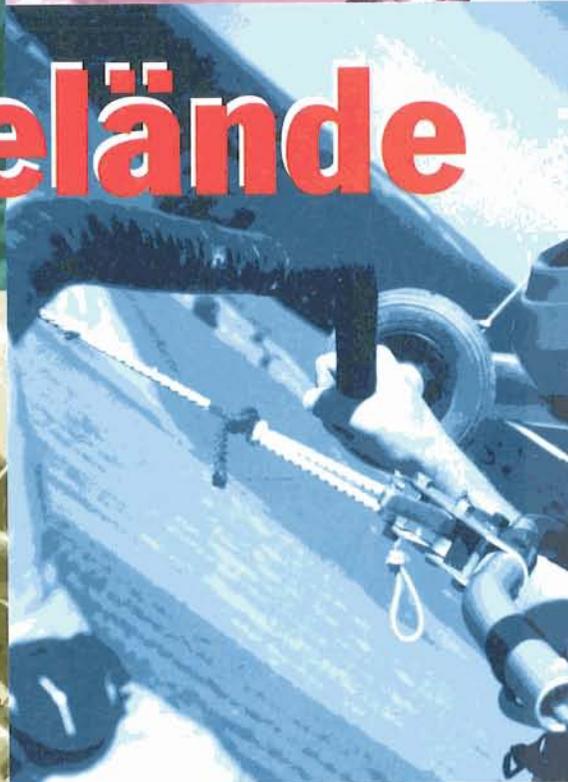


TEST

Spannung und Action bei den Glitesiegeltests der Drachen und Gleitschirme, Ausloten der Grenzbereiche durch extreme Flugmanöver bei den Testflügen.
HERSTELLUNG: Charlie Jöst.
FILMDAUER: 20 Minuten.
 Zum Verkauf als VHS-Video.



Schleppgelände



Ostfriesland

Im Sommer 1994 hat sich eine kleine Gruppe Gleitschirmflieger im Sportverein VfL Jheringsfehn zusammengefunden und eine neue Vereinsabteilung »Gleitschirmfliegen« gegründet.

In kurzer Zeit wurde eine optimale Schlepptrecke gefunden und angepachtet. Diese ermöglicht in NNW und SSO jeweils 1.200 m und in Ost- und Westrichtung jeweils 700 m Schlepplänge. Zur Zeit beschäftigt sich die Abteilung mit der Suche nach einer gut erhaltenen Koch-Doppeltrommel-Winde. Sobald man motorisiert ist, möchte man sich das »Tee-Land« von oben anschauen. Interessierte Gastpiloten sind ebenso willkommen, wie Vereine mit Winde ohne entsprechendes Gelände.

Kontaktadresse: Eckhard Rosin, Altebeek 23, 26802 Moormerland, Tel. 04954/6723.



Niederrhein

Wer als Drachenflieger mit Schlepptreibeerechtigung eine Möglichkeit zum Fliegen sucht, ist als Gast beim DFC Niederrhein willkommen.

Der Club hat ein zugelassenes Schlepptreigelände mit 1.100 m Schlepptrecke. Der Süd-West-Landeplatz ist 11.000 qm groß und der Nord-Ost Landeplatz 14.000 qm. Beide Landeplätze sind hindernisfrei und von allen Seiten sehr gut einlandbar. Ansprechpartner vor Ort ist der diensthabende Startleiter oder Windenführer. Es stehen aber auch zwei DHV-Flugleh-

rer zur Seite, die gerne helfen und den geregelten Flugbetrieb erklären.

Das Fluggelände liegt ca. 40 Autominuten von Düsseldorf im Kreis Kleve bei Uedem, leicht zu erreichen über die A 57.

Kontaktadresse: DFC Niederrhein, Rainer Wiedemann, Landwehrstraße 10, 47574 Goch, Tel. Privat 02823/4709, Tel. Flugplatz Sa. u. So. 0171/7241592

WANN

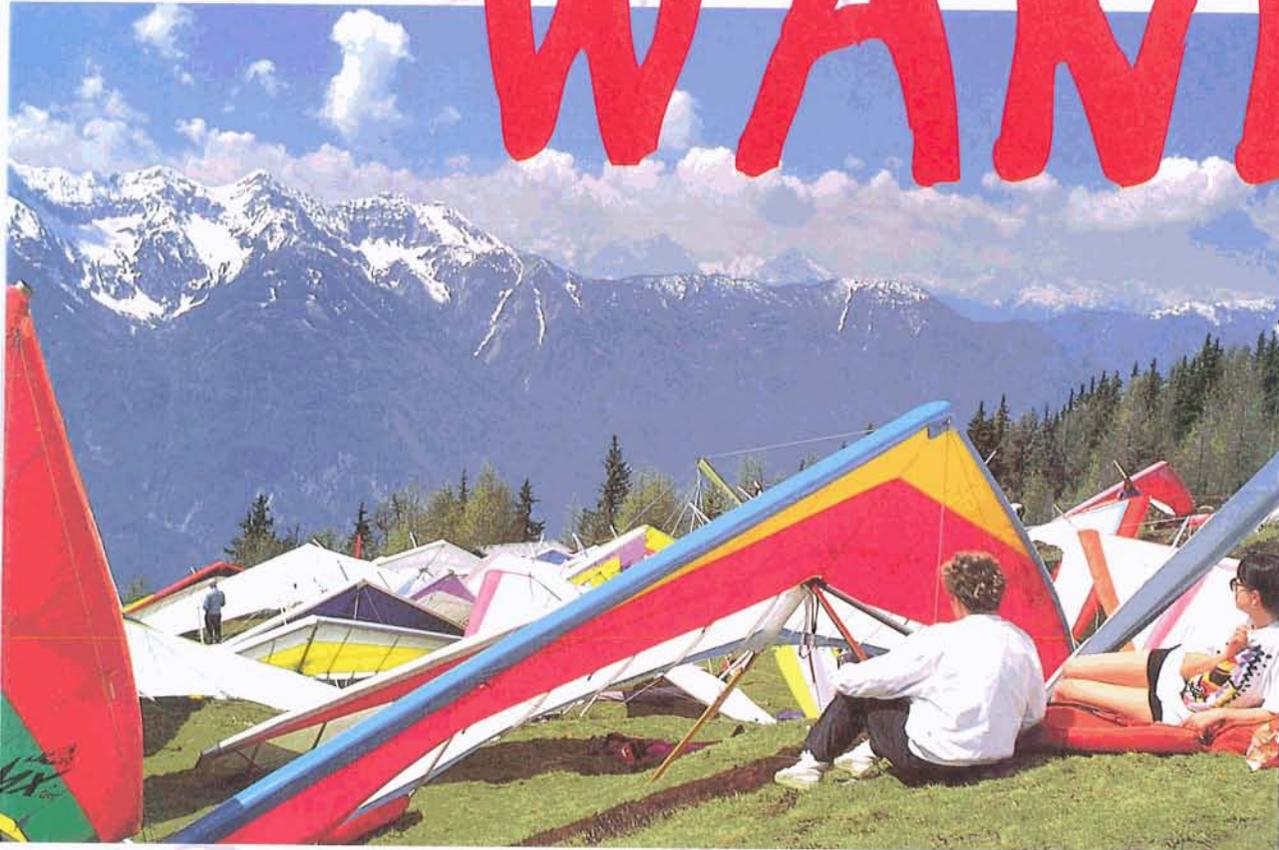


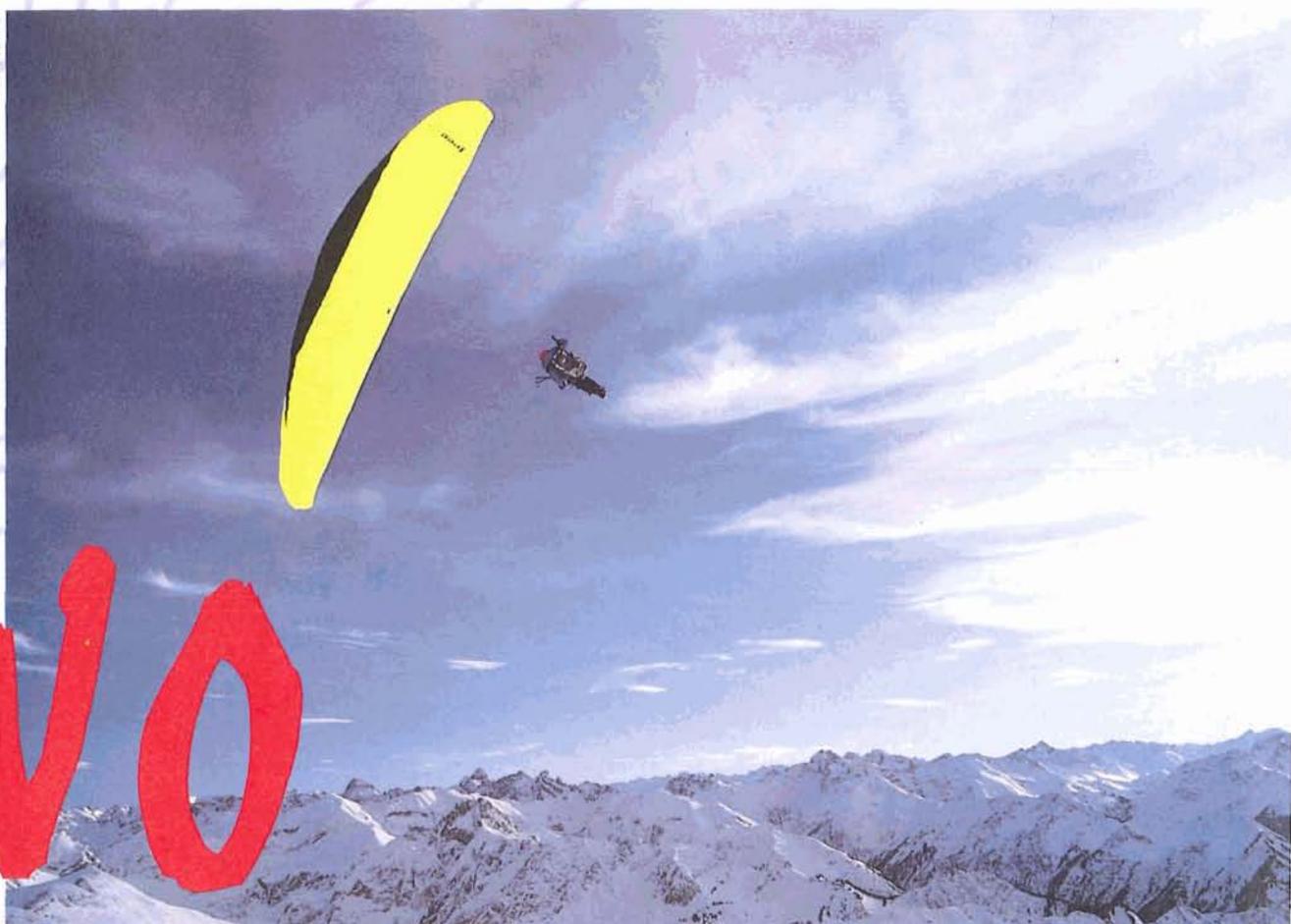
Foto: Michael Wenginger

WARUM?



Foto: Michael Wenginger

wo



Der immer wieder aktuellen Frage, **wo zu welcher Jahreszeit die besten Flugbedingungen für Drachen- und Gleitschirmflieger herrschen**, geht **MANFRED KREIPL** vom Deutschen Wetterdienst nach.

APRIL

Alpensüdseite

Ab Mitte April apern normalerweise die sonnenbestrahlten Süd- und Westhänge bereits bis in größere Höhen aus, während die ost- und nordseitigen Berghänge noch mehr Schnee aufweisen. Bedenkt man, daß im April immerhin schon 6 bis 7 Thermikstunden insgesamt zur Verfügung stehen, so kann man leicht nachvollziehen, daß die Alpensüdseite bevorzugt ist. Aufgrund der Nordwärtswanderung der Sonne und der eben angeführten Tatsachen wirkt sich hier quasi der Brennspiegel-

Effekt aus. Insgesamt wird dieser Effekt meines Erachtens noch zu unterschätzt, denn er bringt auch - allerdings bei geringer Schneelage - allmählich in den Nordalpen gute Flugverhältnisse. Damit es aber auch gute Flüge werden können, müßte die Schneegrenze auf mindestens 1.800 m NN klettern. Denn schmelzende Schneeflächen benötigen viel Wärmeenergie zum Verdunsten!

Auf der Alpensüdseite bauen sich mit einer erstaunlich hohen Frequenz bereits im ersten Aprildrittel unter Hochdruckeinfluß mit Ost- bis Nordostströmung gute Flugtage auf.

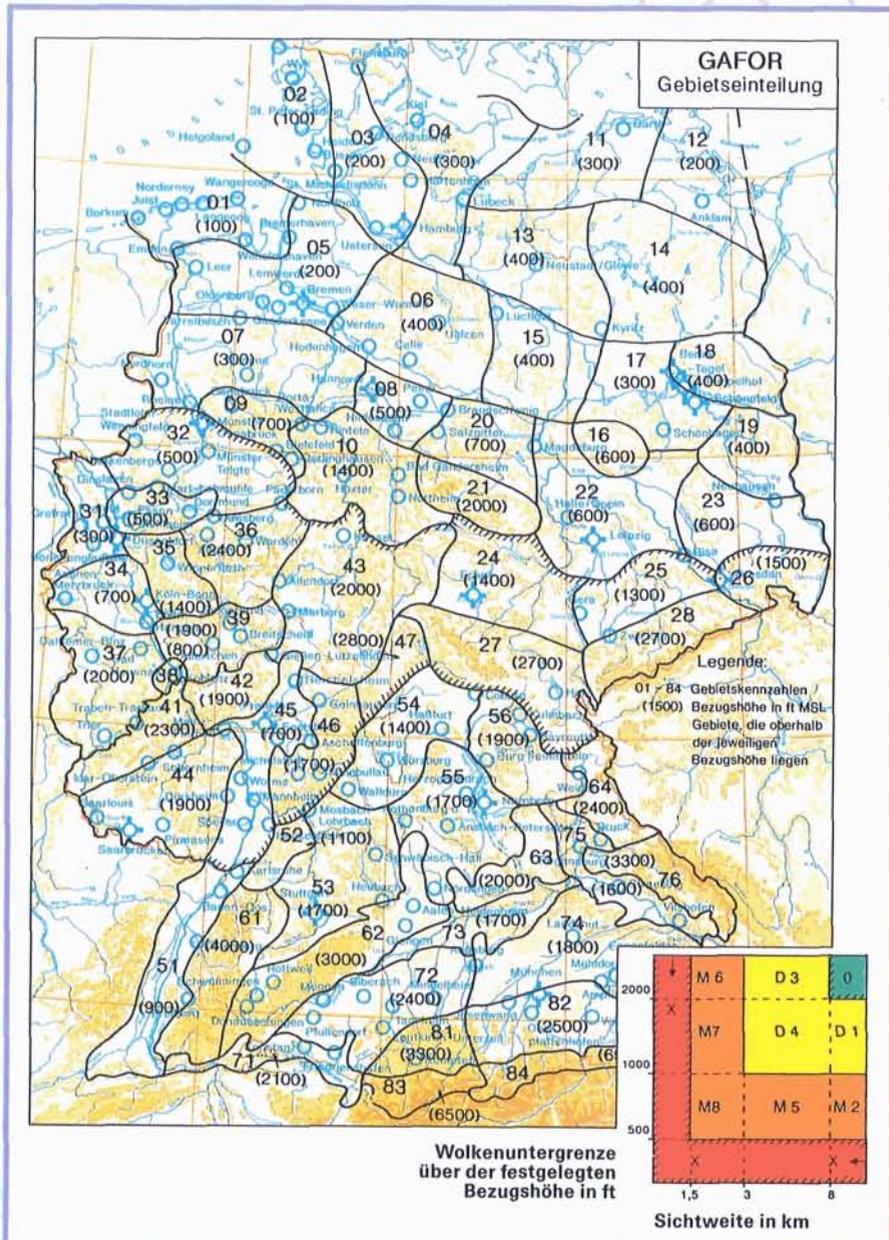
MAI

Pinzgau und Westalpen

Zu Beginn des Wonnemonats Mai entwickeln sich vielfach kurzfristig gute Streckentage, die vermehrt jedoch erst wieder ab Monatsmitte anzutreffen

sind, wobei in schneearmen Maitagen bereits auch Flüge in den höheren Westalpen als günstig anzusehen sind. Auch die Rennstrecke des Pinzgau bekommt ihre Ölspur.

Während man im Flachland insbesondere den Mai zu schätzen weiß (der Kontinent heizt sich langsam auf und kann durch die höhersteigende Sonne als Heizfläche für die frisch einströmende Kaltluft aus nördlichen Breiten wirken, die zu dieser Jahreszeit relativ wenig Feuchte aufweist), ist das erste Maidrittel im Alpengebiet als Übergang zwischen Frühjahr und Sommer zu verstehen, wobei die eingetretene Schneeschmelze eine verhältnismäßig hohe Luftfeuchte bewirkt. Andererseits ist die bodennahe Aufheizung noch nicht so weit fortgeschritten und die Talwindsituationen demzufolge auch noch nicht so stark ausgeprägt wie im späteren Sommer, wenn die Aufheizung des Festlandes ihr Maximum erreicht hat.



zen als die bodennahen Bereiche.

Weiterhin: Auf den Bergen lastet nur noch ein Teil des Gewichts der Atmosphäre, so auf den Gipfeln der Dreitausender noch etwa 70%, in 1.500 m Höhe (Mittelgebirgsraum) noch circa 85% des Luftdruckes, der in Meereshöhe angetroffen wird.

Normalerweise nimmt auch die Temperatur vom Flachland zum Gebirge hin ab, doch tritt im Gebirge häufig eine komplexere Temperaturverteilung ein. Im Jahresdurchschnitt beträgt der vertikale Temperaturgradient (= Temperaturabnahme mit der Höhe) 0,5 bis 0,6°C pro 100 m. An guten Flugtagen beträgt beispielsweise der Temperaturgradient zwischen Hohenpeißenberg und Zugspitze ebenfalls 0,6°C/100 m Höhenänderung! Die Jahresmitteltemperatur auf der Zugspitze ist beispielsweise in knapp 3.000 m Höhe 13°C tiefer als vergleichsweise in München. Die Jahreszeiten haben aber ebenso wie die einzelnen Wetterlagen ihre eigenen typischen Temperaturunterschiede. Beispielsweise ist im Frühjahr und im Sommer die Temperaturabnahme größer, im Herbst und Winter kleiner als im Jahresdurchschnitt.

Während an stark bewölkten und niederschlagsreichen Tagen (also Nicht-Flugtage) das Temperaturgefälle dem Jahresmittel sehr nahe kommt, bestehen dagegen bei wolkenlosem oder mit ausreichend Quellwolken versehenem Himmel größere Unterschiede - vor allem zwischen Tag und Nacht.

In den Nachtstunden sinken in den Ebenen und Tälern die Temperaturen stärker ab als auf den Bergen und tagsüber steigen sie stark. Am Nachmittag kann häufig im Frühjahr oder Sommer (also in der Hauptflugzeit) ein vertikaler Temperaturgradient von 0,7 bis 0,9°C/100 m festgestellt werden, so daß Temperaturunterschiede von 20°C zwischen München und Zugspitze möglich sind. In den mittleren Höhenlagen (gleiches gilt auch für den Mittelgebirgsraum) kann man - besonders bei kräftiger Erwärmung - sogar einen Temperaturgradienten von nahezu 1,0°C/100 m registrieren! Diese Tatsache bewirkt, daß speziell sommerliche Hitze sehr stark mit zunehmender Höhe abnimmt. (Da sich bekanntlich der Talwind von der Höhe aus ins Tal durchar-

In diesem Monat bieten sich im Alpenbereich Wetterlagen mit Zufuhr trockener Festlandsluft aus Osten als Idealsituation an. Auf der Alpensüdseite ist der Mai der letzte »gute« Streckenmonat, da ab jetzt die Aufheizung des Landes zunimmt. Würde man jetzt gute Thermik hier haben wollen, so müßte die aufgeheizte Festlandsluftmasse noch stärker aufgeheizt werden. Da aber die Sonne schon relativ hoch steht, kommt diese normale, jahreszeitlich übliche Erwärmung des Landes einer Stabilisierung gleich.

JUNI

Alpen total, nur nicht mehr im südlichen Alpenrand Italiens!

Der wohl beste und ertragreichste Monat im Alpenraum ist der Juni. Allerdings verstärken sich aufgrund der Bodenerwärmung allmählich bei Hochdruckwetter die Talwindssysteme.

Dazu gibt es einige Besonderheiten.

Zum ersten: Die Gebirge ragen weiter in die sogenannte »freie Atmosphäre« hinein und nehmen somit an den Wettergeschehnissen der höheren Atmosphäre stärker teil. Das bedeutet aber auch, daß sich die oberen, in reinerer Luft befindlichen Teile anders aufhei-

XC-TRÄCHTIGE GEBIETE IM VERLAUF DES JAHRES AUF EINEN BLICK

GEBIET	BEGINN	BESTE ZEIT	ENDE
FLACHLAND	ENDE MÄRZ	MAI	MITTE AUGUST
MITTELGEBIRGE	MITTE MÄRZ	MAI	JULI/AUGUST
SÜDALPEN	ENDE MÄRZ	APRIL	MITTE MAI
ZENTRALALPEN	MAI	ANFANG JUNI	ENDE JULI/ANFANG AUGUST
WESTALPEN	MAI	JULI	ENDE AUGUST
SEEALPEN	APRIL	JUNI-ANFANG AUGUST	ENDE AUGUST
ENGADIN	MAI	JULI	ENDE AUGUST
SPANIEN	MAI	JULI-AUGUST	ENDE AUGUST/ANFANG SEPTEMBER

beitet, ist es somit leicht verständlich, daß bei größeren Temperaturgegensätzen die Wirkung auch stärker sein dürfte!)

In den sehr frühen Morgenstunden verringert sich der Temperaturgegensatz, so daß sich knapp über Talsohle sogar eine Temperaturumkehr ausbilden kann: Eine Inversion, innerhalb der die Temperatur mit der Höhe zunimmt. Die nächtliche Kaltluft kann sich aber auch in abgeschlossenen Talbecken wie in einem Stausee sammeln. Deshalb darf man sich nicht wundern, daß hochgelegene Täler nach klarer Nacht kälter sein können als die umliegenden Berge, wobei dieser Effekt durch Schneebedeckung sogar noch verstärkt wird.

Auch auf Berggipfeln wird die Luft tagsüber erwärmt und nachts abgekühlt, wobei jedoch eine leichte Durchmischung mit der Luft der umgebenden »freien Atmosphäre« stattfindet. Diese »freie« Atmosphärenluft wird von der Wärmeein- und -ausstrahlung umso weniger beeinflusst, je größer der Abstand zu den Niederungen ist. Deshalb wundert es Insider nicht mehr, daß beispielsweise das Wallis sehr lang klare und frische Luft anzubieten hat.

Im Mittel kühlt sich an einem guten Flugtag in den Alpen die Luft um circa $0,7^{\circ}\text{C}$ pro 100 m bis etwa 3 km Höhe ab, während in den unteren 1.500 m die Abkühlungsrate um $0,85^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$ pendelt. Da Hänge und Talsohlen eine im Tagesverlauf sehr unterschiedlich wirksame Grenzfläche bilden, sind nicht nur im Temperaturfeld, sondern auch im Windfeld Unregelmäßigkeiten zu er-

warten. Das erklärt auch die unterschiedlichen Stärken des Talwindes im Jahresverlauf.

Fazit: Aufgrund der reineren Atmosphäre im Alpengipfelbereich tritt eine stärkere Aufheizung der Bergflanken ein, die ja noch zusätzlich vom Spiegeleffekt (= nahezu rechtwinkelig zur Sonne ausgerichtet) profitieren. Noch nicht angesprochen sind auch die zusätzlichen Hebungsantriebe durch konvergierende (zusammenströmende) Windsysteme innerhalb des Alpengebietes. Gerade im Mai/Juni läßt die Thermikentwicklung über langgestreckte orographische Auslöser größere Strecken zu.

JULI

Nur den südlichen Alpenrand Italiens meiden!

Hat der erste Sommermonat einmal nicht das gehalten, was man sich von ihm versprochen hat, so gilt dem hochsommerlichen Juli umso mehr Aufmerksamkeit. Jetzt bieten sich auch die höchsten West- und Zentralalpen zum Befliegen an, da diese Gebiete meist über den Sperrschichten sommerlicher Hochdruckgebiete liegen. Allerdings hat die nahezu vollzogene Aufheizung des Festlandes die Wahrscheinlichkeit der Ausbildung stärkerer Talwindssysteme verstärkt.

Spanien und Südfrankreich locken jetzt bereits vermehrt.

AUGUST

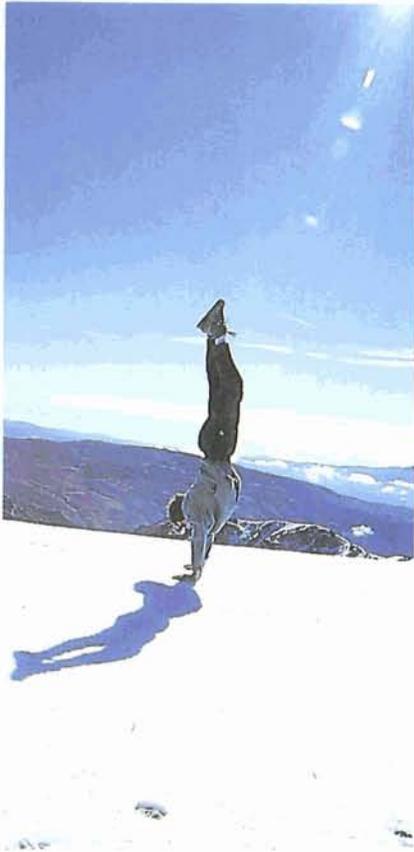
Tendenz zum Almbetrieb

Im eigentlichen Alpensommer, dem August, unterbindet die Erwärmung bzw. Aufheizung des Kontinents einschließlich seiner Luftmassen bis in größere



Foto: Klaus Imhof

On the top ...



... mit dem neuen Reiseprogramm + Flugsportkatalog 95/96

**Auf über 60 brandheißen
Seiten:**

Gleitschirme - Hängegleiter -
Gurte - Rettungssysteme -
Bekleidung - Zubehör

**Informationsteil
Großer Reisetil**

**jetzt kostenlos
anfordern bei:**

Sunglide

Flugsportvertrieb

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

Höhen hinauf vielfach gute Flugmöglichkeiten. Doch zwischendurch sind nach Kaltluftvorstößen - oft genügen schon Passagen von Gewitterlinien! - noch gute Tage zu erwarten, vor allem in den »oberen Etagen« der Alpen.

Da die Alpenvorländer (im Süden noch stärker als im Norden) stark aufgeheizt sind und auch in den inneralpinen Talniederungen frische und labile Luft binnen sehr kurzer Zeit altert und stabilisiert, wird man quasi vor Ort sein, um diese Tage nutzen zu können. Aber auch hier stellen sich gute, nutzbare Tage eigentlich nur entlang der unmittelbaren Alpenhauptkammlinie ein. Hier muß man daran denken, daß gerade beim Überwechseln in Gebiete, die durch hohe Gebirgsmassive getrennt sind, unterschiedliche Luftmassen angetroffen werden können. So wird man in diesem Monat relativ häufig in inneralpinen Talbecken, die ja von hohen Gebirgsketten umstellt sind, bei anhaltendem Hochdruckeinfluß über längere Zeit gealterte, thermikarme Luft feststellen können.

Die besten meteorologischen Voraussetzungen für einen guten Streckenflugtag bietet im Alpenraum ein großräumiges, langsam ziehendes Hochdruckgebiet über dem Alpengebiet selbst oder nördlich oder nordöstlich davon, das labile und relativ trockene Luft bis zum Alpensüdrand transportiert. Generell gilt:

Je größer und umfangreicher ein Hochdrucksystem ist, desto langsamer ist seine Zuggeschwindigkeit. Bekannt ist, daß Hochdruckgebiete wesentlich langsamer ziehen als Tiefdruckgebiete. Ausnahme ist ein Zwischenhoch, das sich mit der Geschwindigkeit der Fronten verlagert, zwischen denen es eingebettet ist. Ein »gutes« Hoch wandert durchschnittlich mit 15 bis 25 km/h, während es Tiefs auf mehr als 100 km/h bringen können!

Weiterhin genügt nicht allein hoher Luftdruck am Boden, sondern dieser muß auch noch in Höhen von 5 bis 6 km vorherrschen, da die Gipfel der Alpen ja weit über 3.000 bis 4.000 m in die Wettersphäre ragen. Tiefer Luftdruck in der Höhe würde prädestiniert sein, nachmittags bei hoher Einstrahlung Überentwicklung, Schauer und Gewitter zu verursachen.

Auch darf man nicht vergessen, daß besonders auf der Alpensüdseite mit zunehmender Sonneneinstrahlung und ansteigenden Tagestemperaturen frisch eingeströmte Luft - bei fehlendem Nachschub - sehr rasch stabilisiert wird. Bereits ab dem Frühsommer genügt hier mitunter ein Tag! Andererseits bedarf es für die Beseitigung gealterter Hochdruckluft in den Tallagen und Senken, von denen es ja genügend im Alpengebiet gibt, mit dem Durchzug einer Störung auch kräftiger, bis in die Tallagen herabreichender Winde. Erst dann kann sich rückseitig einer Tiefdruckstörung wieder gutes Flugwetter aufbauen.

Zuletzt soll noch ein Wort zum Einfluß der »Südluft« mit ihrer stabilisierenden Wirkung verloren werden. Der Einflußbereich der stabilisierenden Südströmung, die aus der oberitalienischen Tiefebene stammt, dehnt sich mit jedem weiteren Tag eines Alpenhochs anhaltende Zufuhr von Festlandskaltluft aus Nord bis Nordost ausgenommen! - nordwärts aus.

Nach zwei Tagen kann man etwa eine Linie feststellen, die von Locarno über Bellinzona ostwärts nach Trient und Belluno verläuft. Nach weiteren zwei Tagen liegt diese Grenzlinie etwa südlich von Airolo in Richtung Bozen bis weiter nach Cortina d'Ampezzo. Nur nördlich dieser genannten Grenze ist dann noch Streckenflug möglich. ▢



Da Schadenfreude anscheinend zu den größten Freuden zählt, gehört »Pleiten, Pech und Pannen« zu den beliebtesten Sendungen im Fernsehen. Zuschauen, wenn's andere auf's Maul haut, ist halt besonders schön, auch wenn's manchmal beim Zusehen schon wehtut. Unser Flugsport findet in dieser Sendung besonders viele Fans, Fehlstart und Landecrashes von Drachen- und Gleitschirmfliegern sind, zumindest bei Nichtfliegern, besonders beliebt.

Das ältere Ehepaar, das seinen Weihnachtsurlaub an der Costa del Sol dazu benutzt, um mit der Videokamera von Landeplatz zu Landeplatz zu ziehen, war auch voll davon überzeugt, mit ihren Aufnahmen bei einer der nächsten Sendungen den ersten Preis zu gewinnen. Ein paar Auszüge aus ihrem reichhaltigen Programm: Erster Höhenflug, der Schüler erhält vom spanischen Fluglehrer den Auftrag, solange Richtung Meer zu fliegen, bis über Funk der Wendebefehl erfolgt. Spätestens beim Schwimmen wußte dann auch der Schüler, daß Funkgeräte nicht immer funktionieren. Ein anderer Flugschüler machte tags darauf ähnliche Erfahrungen. Ganz exakt wurden ihm bei seinen ersten Soaringversuchen die Kommandos zum Wenden gegeben. Das klappte solange wunderbar, bis die feurige Senorita den Fluglehrer anscheinend in ein Gespräch über das Abendprogramm verwickelte. Dieser vergaß darauf vor lauter Vorfremde seinen Schüler völlig, und wäre nicht ein Baum im Wege gestanden, würde der wohl noch immer in eine Richtung fliegen.

Zugegeben, wenn sich niemand verletzt, ist es ja manchmal ganz lustig. Wenn Anfang Januar allerdings eine, wohlge-merkt, nichtspanische Flugschule, ihre Piloten zu einem

Landeplatz schickt, der eine Nutzfläche von ca 80 x 30 Meter hat und den nicht zu treffen absolut gesundheitsbedrohend ist, hört der Spaß auf. Das ist weder eine Anpassung an EU Normen, noch was für eine Fernsehsendung, sondern schlichtweg kriminell.

Auch nicht lustig fand ich einiges bei unserer Hauptversammlung in Elpe. Damit ist nicht der Dauerregen gemeint, den gibt's beim Flugsport immer, wenn eine Veranstaltung ist, der ausrichtende Verein hatte sich wirklich Mühe gegeben.

Besonders geärgert hat mich der Antrag eines Delegierten, die Siegerehrung an das Ende der Veranstaltung zu legen, da könnte er vorher heimfahren, wenn's zu spät würde. Zwar wurde der Antrag mit großer Mehrheit abgelehnt, aber abgesehen davon, daß es mir ein Rätsel ist, warum man sich als Delegierter aufstellen läßt, wenn man kaum Zeit dafür opfern will, erschreckt mich diese Einstellung zum Leistungssport. Wäre beispielsweise Lothar Matthäus nach Elpe gekommen, wären tausende Fußballfans von überall her angereist. Bei uns schaut's so aus, daß, obwohl die absolute Spitze unseres Sports in Elpe war, mehrfache Deutsche Meister, Europameister, Vizeweltmeister usw., ein Teil der Fliegerkollegen denen nicht mal eine respektvolle Siegerehrung gönnt.

Leider sind manche Dinge im Wettbewerbssport nicht immer vorbildlich, man sollte aber nie dabei verkennen, daß Sportarten in der Öffentlichkeit umso besser akzeptiert werden, je erfolgreicher die nationalen Sportler sind. Es nützt uns allen, wenn ein Landrat mal der Europameisterin die Hand schüttelt, bei der nächsten Diskussion über eine Fluggeländeerlaubnis sind Aushängeschilder in der betroffenen Gegend immer ein schlagkräftiges Argument.

Ich will hier keinem großen Starkult das Wort reden, ich meine auch nicht, daß einer der erfolgreichen Piloten besonderen Wert darauf legt, glaube aber schon, daß jeder von ihnen etwas lernen kann, und sei es nur Gerätebeherrschung. Die extreme Weiterentwicklung etwa der Gleitschirme, wo heute schon Allroundgeräte besser fliegen als vor wenigen Jahren noch Weltmeisterschirme, stammen fast ausschließlich von Firmen, die sich im Wettbewerbssport engagieren und auch dort ihre Neuentwicklungen testen. Und wer immer noch meint, daß nichts Sinnvolles und allgemein Nützliches aus der Wettkampfszene stammt, dem sei gesagt, daß die Schnellabstiegsmethoden, die so wichtig sind um allzu stark saugenden Wolken zu entkommen, von Wettbewerbsteilnehmern stammen, sei es Ohrenanlegen oder der B-Stall.

Beim Schreiben dieser Zeilen, leise rieselt der Schnee, scheint es widersinnig, von saugenden Wolken zu reden.

Schneller als wir uns versehen, ist zum Glück aber der Frühling wieder da, mit hoffentlich schönen Flugtagen und guter Thermik. Allerdings ist gerade die Frühjahrsthermik durch die zwar starken, aber meist recht kleinflächigen und engen Ablösungen auch ein Testprogramm für die Klappstabilität unserer Schirmkappen. Da ist es sicher der falsche Weg, nachdem das Segel ein Vierteljahr irgendwo in der Garage vergraben war, gleich wieder voll einzusteigen. Wer sich über den Winter fit gehalten hat, beispielsweise mehr durch Klimzüge und Liegestützen trainiert hat als durch Weihnachtsplätzchenheben und Prosttrinken bei Sylvesterfeiern, ist sicherlich bevorteilt. Viel wichtiger ist nach langer Flugpause wieder mal am Übungshang das Starten und vor allem Landen zu üben, das zahlt sich bei den - hoffentlich - bald möglichen - Streckenflugversuchen aus. Auch ein Feeling für das Gerät läßt sich hier besonders gut trainieren, man kann sogar, ohne abzuheben, bei passendem Wind Einklapper und die richtige Reaktion darauf simulieren.

Daß Gerätebeherrschung geübt werden muß, hat sich inzwischen auch in abgeschiedene Alpentäler herumgesprochen. Da waren die »Hausmeister« eines Hanges in der Nähe Münchens verblüfft, als auf einmal an die 25 Flieger ihren Hügel bevölkerten. Hatten doch sogar eingefleischte Bergbewohner, was sehr selten geschieht, ihr Tal verlassen und nützten die idealen Windverhältnisse, um hier am Übungshang noch dazuzulernen.

die »negative« Erfahrung

Einseitiger Strömungsabriff, trudeln
Negativdrehen
genannt, gehört zu den
häufigsten

Unfallursachen im Gleitschirmsport. Der
Pilot erreicht dabei eine sehr
große Sink- und Drehgeschwin-
digkeit und ist extremen Fliehkräften

ausgesetzt, mit schlimmen
Unfallfolgen, wenn das Trudeln

nicht rechtzeitig vor dem Boden-Aufprall beendet ist

Foto: Gerd Meyer

Warum kommt man überhaupt unfreiwillig ins Trudeln ?

Da gibt es verschiedene Ursachen:

☐ Beim Versuch eine Steilspirale einzuleiten. Der Pilot zieht die Bremse zu schnell und/oder zu weit herunter.

☐ Wenn der Schirm stark angebremst geflogen wird, z.B. in der Thermik oder beim Landeanflug und dann eine Kurve eingeleitet wird.

☐ Überreaktion im Gegensteuern bei einseitigen Einklappungen. Der Pilot bremst zu stark dagegen, die Strömung reißt ab.

☐ Aus einer Sackflugsituation, z.B. nach einem zu langsam ausgeleiteten B-Stall, können schon geringe Bremsimpulse den Schirm ins Trudeln bringen.

Bei welchem Flugmanöver geraten die Piloten besonders leicht ins Trudeln ?

Am häufigsten geschieht's beim Einleiten der Steilspirale. Zum Glück passiert hier relativ wenig, vorausgesetzt der Pilot reagiert nicht völlig falsch.

Besonders kritisch ist der einseitige Strömungsabriß, der durch Überbremsen des Schirmes bei seitlichen Einklappern verursacht wird. Weil der Schirm durch den Klapper an einer Flügelseite eh schon bis zur Hälfte oder mehr deformiert ist, bewirkt der Strömungsabriß auf der anderen Seite ein weites Abkippen nach hinten/seitlich. Beim Loslassen der Bremse kann der Schirm dann soweit seitlich vorschießen, daß es zur Kapfenberührung kommt und/oder sich das Flügelende in den Fangleinen verhängt. Solche Verhänger (die Schweizer sagen dazu recht treffend »Krawatte«) sind immer höchst gefährlich weil der Schirm meist sofort in eine starke Rotation gerät. Sie sind schwer und oft nur durch extreme Maßnahmen zu lösen und bei wenig Höhe über Grund nur durch das sofortige Auslösen des Rettungsschirmes einigermaßen heil zu überstehen.

Was machen die Piloten dabei falsch ?

Ganz einfach gesagt: Es mangelt ihnen an dem nötigen Gefühl für ihren Schirm. Wer seinen Schirm beim Einleiten der Steilspirale ins Trudeln bringt, hat ganz elementare Dinge nicht beachtet.

☐ Daß die Bremse dosiert heruntergezogen, nicht ruckartig heruntergerissen wird.

☐ Daß der Schirm eine deutliche Schräglage einnehmen muß und nicht flach dreht wie beim Thermikkreisen,

☐ Daß das Körpergewicht nachdrücklich zur Kurvenseite hin verlagert wird und man nicht stocksteif im Gurtzeug sitzt, so als hätte man mit der ganzen Sache nichts zu tun,

☐ Daß eine schon im Ansatz gelungene Steilspirale sofort an der Zunahme des Druckes auf das Sitzbrett (und den ganzen Piloten) durch die sich aufbauende Fliehkraft gekennzeichnet ist und nur, wenn das der Fall ist, die Bremse weiter heruntergezogen werden darf.

Also eine reine Gefühlssache, aber leider mangelt es vielen Piloten daran, zumindest in Bezug auf ihr Fluggerät.

Daß beim Gegensteuern nach einem Einklapper die Bremse zu weit heruntergezogen wird, kann auch geübteren Piloten schon mal passieren, speziell dann, wenn er mit einem ihm unbekanntem Schirm fliegt, oder der Klapper besonders groß ist oder völlig unerwartet kommt. Meist machen diesen Fehler aber weniger geübte Piloten, die völlig erschrocken und vom Klapper überrascht die Bremse unkontrolliert nach unten reißen. Absurderweise führt hier eine im Ansatz ja richtige Reaktion in der Regel zu weit schlimmeren Folgen als wenn der Pilot völlig passiv geblieben wäre. Ohne Pilotenreaktion öffnen sich bei den meisten Schirmen auch große Einklapper in relativ kurzer Zeit nach einer halben oder ganzen Drehung.

Spielen hier auch die Sitzkonstruktionen und die Kreuzverstrebung eine Rolle ?

Die spielen ein ganz besonders wichtige Rolle. Ein Gurt mit relativ weitem Brustgurt, normaler Höhe der Karabineraufhängungen (unter Brusthöhe) und ein Gurt mit dämpfender, nicht aber einengender Kreuzverstrebung erlaubt es dem Piloten, den Bewegungen des Gleitschirmes nachzukommen, sie gegebenenfalls zu unterstützen. Das ist wichtig, um z.B. das Einleiten der Steilspirale durch die Verlagerung des Körpergewichtes zu erleichtern. Auch im Falle einer Trudelbewegung sind diese Gurte von Vorteil. Der Pilot kann der schnellen Rotation des Schirmes gut mit seinem Körper nachkommen, die Gefahr des gefährlichen Twists, des Eindrehens von Tragegurten und Fangleinen, ist relativ gering.

Extrem wirksame Kreuzgurte mit hoher Karabineraufhängung haben den genau gegenteiligen Effekt. Sie schränken die Beweglichkeit des Piloten sehr stark ein, erlauben nur geringe Gewichtsunterstützung beim Einleiten der Steilspirale, womit die Gefahr des einseitigen Strömungsabbrisses deutlich zunimmt, und erhöhen die Twistgefahr



ir haben Karl Slezak, Gleitschirmlehrer und Leiter eines Sicherheitstrainings, dazu befragt.

durch einen geringeren horizontalen Abstand der Karabineraufhängungen. In diesen Gurtzeugen ist man regelrecht »einbetoniert« und spürt kaum die Bewegungen seines Schirmes. Dieses subjektiv ruhigere Flugverhalten wird von manchen Piloten als angenehm empfunden, kann aber dazu führen, daß sich andeutende Störungen, z.B. Einklapper, viel zu spät wahrgenommen werden.

Eine Kombination dieser Gurtzeuge mit einem wendigen Schirm, der keine oder nur eine ganz geringe Trudeltendenz hat, mag noch akzeptabel sein. Weniger wendige Schirme mit mäßiger oder ausgeprägter Trudeltendenz können damit aber meiner Meinung nach nicht mehr ausreichend sicher pilotiert werden.

Wie merkt man den Beginn des einseitigen Strömungsabrisses und wie reagiert man darauf

Beim fehlerhaften Einleiten der Steilspirale wird man zwei Dinge merken:

○ Einen plötzlich nachlassenden Bremsdruck im Moment des Überziehens. Während der Bremsdruck im positiven Steuerbereich ja stetig zunimmt, je weiter die Bremse heruntergezogen wird, läßt er mit dem beginnenden Strömungsabriß deutlich nach.

○ Während man bei einer gelungenen Steilspiraleinleitung durch die Zentrifugalkraft nach außen pendelt, wird man beim einseitigen Überziehen des Schirmes ein unangenehmes seitlich-rückwärtiges Wegschmieren seines Körpers registrieren.

Da der Schirm beim einseitigen Strömungsabriß ja keine große Schräglage einnimmt und mehr oder weniger um seine Hochachse dreht, wird auch der Körper des Piloten nicht nach außen geschoben, sondern er versucht, dieser flachen Drehung nachzukommen. Hier ist schnelles Reagieren angesagt. Die überzogene Bremse muß zügig wieder freigegeben werden. Grob kann man sagen, daß ein schnelles Freigeben der Bremse in dieser Situation den Schirm wieder recht problemlos in den Normalflugzustand bringt, solange die Trudelbewegung nicht länger als 90° andauert hat. Zwar kann es hier schon

zum deutlichen seitlichen Vorschießen der Kappe mit nachfolgendem Einklapper kommen, die geringe Dynamik der Trudelbewegung verursacht aber normalerweise keine so extreme Vorschießbewegung wie bei der schnellen Ausleitung länger anhaltender Negativdrehungen. Unsere Erfahrung ist jedenfalls, daß die allermeisten Piloten die Situation recht schnell erfassen und auch richtig reagieren. Das unangenehme Wegschmieren des Körpers ist ein so deutliches Warnsignal, daß es eigentlich nicht übergangen werden kann.

Anders beim Überziehen der Gegenbremse beim seitlichen Einklappen. Hier handelt es sich ja eigentlich gar nicht um eine Trudel-(Dreh-)bewegung, sondern mehr um ein Nach-hintenwegkippen des Schirmes. Die richtige Reaktion wäre, die Bremse im Ansatz des Strömungsabrisses wieder zu lockern und zwar so weit, daß die Strömung wieder anliegt, aber nicht so weit, daß der Schirm wieder in Richtung eingeklappten Seite wegdreht. Das ganze setzt aber ein recht gutes Gefühl für seinen Schirm voraus über das viele Piloten nicht im notwendigen Maße verfügen. Aus diesem Grund kommt es bei dieser gefährlichen Flugsituation auch immer wieder zu schweren Unfällen.

Was ist zu raten, um überhaupt nicht ins Trudeln zu kommen ?

Das fängt schon bei der Auswahl des Gleitschirms an. Die im DHV-Info veröffentlichten Testflugberichte sind dabei eine erste große Hilfe. Daraus geht genau hervor, ob ein Schirm eine geringe oder starke Trudeltendenz hat, ob die Steilspirale leicht oder schwierig einzuleiten ist, ob das Gegenbremsen beim Einklappen einfach oder schwierig ist und ob das Gerät beim Ausleiten des B-Stalls eine Sackflugtendenz zeigt oder nicht. Auf die Bedeutung eines geeigneten Gurtzeuges wurde ja bereits hingewiesen.

Sich mit dem Gerät gründlich vertraut machen, sollte die Maxime für jeden Piloten sein. Das heißt, soviel wie möglich fliegen, auch an kleinen Hängen, wenn das Gebirge fern ist. Übungen mit

dem Schirm im Starkwind auf der Ebene bringen unglaublich viel. Man entwickelt dabei ein sehr gutes Gespür für seinen Schirm und kann eine Reihe von Flugfiguren wie Einklapper, B-Stall, Frontstall etc. simulieren. Wer nur 20 Höhenflüge im Jahr macht und sich sonst nie mit seinem Gerät beschäftigt, muß sich nicht wundern, wenn sich deutliche Mängel bei der Schirmbeherrschung zeigen. Um nicht ins Trudeln zu kommen, ist meiner Meinung nach nicht so sehr eine ausführliche »Gebrauchsanweisung« für jede mögliche Flugfigur nötig, sondern vielmehr die Entwicklung des nötigen Gespürs für sein Fluggerät. Ich kenne viele Piloten, die seit Jahren problemlos auch bei anspruchsvollen Bedingungen fliegen und noch nie ins Trudeln gekommen sind, aber auch solche, denen es bei jeder schärferen Kurve passiert.

Wenn's nun doch passiert ist, man ist in der Trudeldrehung, wann und wie stoppt man sie ?

Generell gilt immer: Hände hoch! Bis auf ganz seltene Ausnahmen stoppen die Schirme eine Trudeldrehung dann sofort. Die Bremsen müßen aber wirklich ganz oben sein, manchmal genügt schon ein geringer Zug an den Bremsen, um den Schirm weitertrudeln zu lassen. Aus einer heftigen, länger anhaltenden Trudeldrehung kann aber schlagartiges Lösen der Bremsen zu sehr weitem Vorschießen der Kappe führen. Deshalb empfiehlt es sich in dieser Situation, die Bremsen zwar ganz, aber dosiert zu lösen.

Das sehr seltene stabile Trudeln, wenn der Schirm bei völlig gelösten Bremsen weitertrudelt, muß über einen Fullstall beendet werden. Dies ist immer ein sehr kritisches Manöver und kann nur bei entsprechender Erfahrung und genügend Höhe über Grund ausgeführt werden. Sonst ist so eine Situation ein Fall für den Rettungsschirm. ▽



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
MZL GS-01-379-94



GLEITSEGELMUSTER

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG

Zul. Startgewicht / Sitzzahl
Trimmsystem / Windentauglichkeit

START

Füllverhalten / Aufziehverhalten
Abhebegeschwindigkeit
Starthandling insgesamt

GERADEAUSFLUG

Trimmgeschwindigkeit
Rolldämpfung

KURVENHANDLING

Trudeltendenz
Steuerweg / Wendigkeit

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

Sackfluggrenze / Dauersackflug
Fullstallgrenze / Bremskräfte

FRONTALES EINKLAPPEN

Weg / Reaktion
Öffnungsverhalten

EINSEITIGES EINKLAPPEN

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit
Höhenverlust / Stabilisierung
Öffnungsverhalten

HARTER KURVENWECHSEL

Grad des Aufschaukelns
Reaktion
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit
Höhenverlust / Stabilisierung
Öffnungsverhalten

FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Abreißverhalten
Verhalten nach Einleitung
Reaktion
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit
Höhenverlust / Stabilisierung
Öffnungsverhalten

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Reaktion
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit
Höhenverlust / Stabilisierung
Öffnungsverhalten

TRUDELN

Ausleitung
Reaktion
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit
Höhenverlust / Stabilisierung
Öffnungsverhalten

STEILSPIRALE

Einleitung / Trudeltendenz
Höhenverlust / Ausleitung

B-LEINEN-STALL

Einleitung
Höhenverlust
Ausleitung

LANDUNG

Abfangzeitpunkt
Landeverhalten

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

COMPACT 29 / MONTANA FLUGSPORT

2 / frei kombinierbar

60 kg - 85 kg / 1

Fußbeschleuniger / ja

gleichmäßig, rasch / kommt zügig

über Piloten

mittel

einfach

UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT

durchschnittlich hoch

durchschnittlich

gering

mäßig / durchschnittlich

durchschnittlich / nein

durchschnittlich / steigend

hoch / große Flächentiefe

selbständig schnell

180° bis 360° / mäßig schnell

mäßig / selbständig

selbständig verzögert

hoch

Frontstall

- / -

- / -

selbständig schnell

weich, mäßiges rückwärtiges Abkippen

entleert nicht vollständig, Rückwärtsflug

starke Vorschießtendenz, kein Einklappen

- / -

- / -

-

mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen

- / -

- / -

-

Nachdrehen 270 Grad

starke seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen

- / -

- / -

-

gering

hoch / Nachdrehen 360°

leicht

hoch

selbständig

durchschnittlich

einfach

Steilspirale: Aktives Aufrichten des Piloten unterstützt schnelles Ausleiten!


GLEITSEGELMUSTER
SUPER SPACE XL / EDEL
ADVANCE OMEGA III/29 / SKYLINE
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG

2 / frei kombinierbar

2-3 / frei kombinierbar

Zul. Startgewicht / Sitzzahl

105 kg - 125 kg / 1

90 kg - 105 kg / 1

Trimmssystem / Windentauglichkeit

Fußbeschleuniger / ja

Fußbeschleuniger / ja (Herstellerangabe)

START

Füllverhalten / Aufziehverhalten

gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten

gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten

Abhebegeschwindigkeit

mittel

gering

Starthandling insgesamt

einfach

durchschnittlich

GERADEAUSFLUG
UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT
UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT

Trimmgeschwindigkeit

gering

hoch

hoch

hoch

Rolldämpfung

hoch

durchschnittlich

KURVENHANDLING

Trudeltendenz

gering

mäßig

Steuerweg / Wendigkeit

hoch / durchschnittlich

mäßig / hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

Sackfluggrenze / Dauersackflug

spät / nein

durchschnittlich / nein

Fullstallgrenze / Bremskräfte

spät / deutlich steigend

früh / steigend

FRONTALES EINKLAPPEN

Weg / Reaktion

hoch / große Flächentiefe

hoch / große Flächentiefe

Öffnungsverhalten

selbständig verzögert

selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit

180° bis 360° / mäßig schnell

über 360° / schnell

Höhenverlust / Stabilisierung

hoch / selbständig

hoch / selbständig

Öffnungsverhalten

selbständig schnell

selbständig verzögert

HARTER KURVENWECHSEL

Grad des Aufschaukelns

hoch

hoch

Reaktion

Einklappen Kurvenaußenseite

Einklappen Kurveninnenseite

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit

unter 90° / langsam

über 360° / mäßig schnell

Höhenverlust / Stabilisierung

mäßig / selbständig

hoch / selbständig

Öffnungsverhalten

selbständig schnell

selbständig verzögert

FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Abreißverhalten

weich, mäßiges rückwärtiges Abkippen

weich, weites rückwärtiges Abkippen

Verhalten nach Einleitung

mäßige Vorschießtendenz, Rückwärtsflug

entleert nicht vollständig, schwer zu halten

Reaktion

kein Einklappen

starke Vorschießtendenz, kein Einklappen

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit

- / -

- / -

Höhenverlust / Stabilisierung

- / -

- / -

Öffnungsverhalten

-

-

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Reaktion

geringe seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen

starke seitliche Vorschießtendenz/kein Einklappen

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit

- / -

- / -

Höhenverlust / Stabilisierung

- / -

mäßig / -

Öffnungsverhalten

-

-

TRUDELN

Ausleitung

Nachdrehen bis 360°

selbständig

Reaktion

mäßige seitr. Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen

starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit

kein Wegdrehen / -

180° bis 360° / schnell

Höhenverlust / Stabilisierung

mäßig / -

hoch / selbständig

Öffnungsverhalten

selbständig schnell

selbständig schnell

STELSPIRALE

Einleitung / Trudeltendenz

durchschnittlich / gering

leicht / mäßig

Höhenverlust / Ausleitung

hoch / Nachdrehen < 180°

hoch / selbständig

B-LEINEN-STALL

Einleitung

leicht

leicht

Höhenverlust

mäßig

mäßig

Ausleitung

selbständig

selbständig

LANDUNG

Abfangzeitpunkt

durchschnittlich

durchschnittlich

Landeverhalten

einfach

einfach

**ERGÄNZUNGEN ZUR
FLUGSICHERHEIT**

Musterzulassung
MZL GS-01-382-95



freeX FRANTIC M / TURNPOINT FASTLINE

2 / frei kombinierbar	
80 kg - 110 kg / 1	
Fußbeschleuniger / ja	
gleichmäßig / kommt über Piloten	2
mittel	
durchschnittlich	
UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT	
durchschnittlich hoch	1
hoch	
mäßig	2
mäßig / durchschnittlich	
durchschnittlich / nein	2
durchschnittlich / steigend	
hoch / große Flächentiefe	1
selbständig schnell	
180 Grad bis 360 Grad / mäßig schnell	2
mäßig / selbständig	
durch tiefgehaltene Bremse	
hoch	
Einklappen Kurveninnenseite	2
180° bis 360° / mäßig schnell, mit Verlangsamung	
mäßig / selbständig,	
durch tiefgehaltene Bremse	
weich/mäßiges rückwärtiges Abkippen	
entleert nicht vollständig	1
mäßige Vorschießtendenz/kein Einklappen	2
- / -	
- / -	
-	
mäßige seitliche Vorschießtendenz/kein Einklappen	1
- / -	2
- / -	
-	
selbständig	
starke seitliche Vorschießtendenz, einseit. Einklappen	2
unter 90° / langsam	
mäßig / selbständig	
durch tiefgehaltene Bremse	
durchschnittlich / mäßig	2
mäßig / selbständig	
leicht	1
mäßig	
selbständig	
durchschnittlich	1
einfach	

Musterzulassung
MZL GS-01-383-95



NOVA PHILOU 26/FINSTERWALDER

1G / Brustgurtzeuge	
75 kg - 100 kg / 1	
ja (Fußstrecker) / ja	
gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten	1
mittel	
einfach	
UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT	
gering hoch	1
hoch	
nicht vorhanden	1
mäßig / durchschnittlich	
spät / nein	1
spät / deutlich steigend	
hoch / große Flächentiefe	1
selbständig schnell	
unter 90 Grad / langsam	1
mäßig / selbständig	
selbständig schnell	
hoch	
kein Einklappen	1
- / -	
- / -	
-	
weich, mäßiges rückwärtiges Abkippen	
entleert nicht vollständig	1
geringe Vorschießtendenz, kein Einklappen	1
- / -	
- / -	
-	
geringe seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	1
- / -	1
- / -	
-	
selbständig	
geringe seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	1
- / -	
- / -	
-	
leicht / nicht vorhanden	1
hoch / selbständig	
leicht	1
hoch	
selbständig	
durchschnittlich	1
einfach	

Musterzulassung
MZL GS-01-384-95

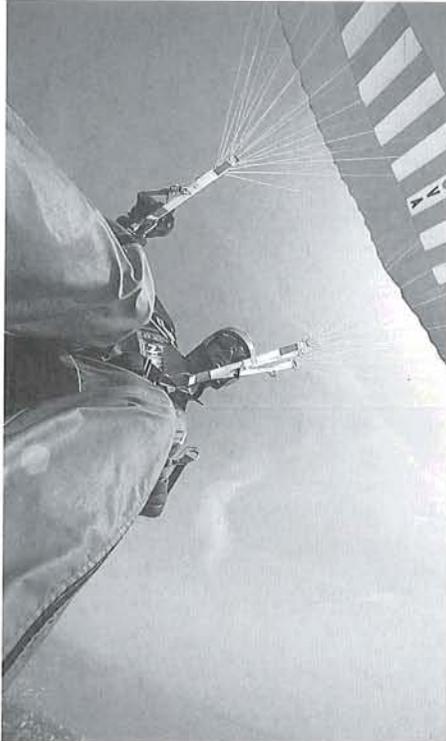


NOVA PHILOU 23/FINSTERWALDER

1 / frei kombinierbar	
65 kg - 85 kg / 1	
ja (Fußbeschleuniger) / ja	
gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten	1
mittel	
einfach	
UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT	
durchschnittlich hoch	1
hoch	
nicht vorhanden	1
hoch / hoch	
spät / nein	1
spät / steigend	
hoch / große Flächentiefe	1
selbständig schnell	
unter 90 Grad / langsam	1
mäßig / selbständig	
selbständig verzögert	
mäßig	
Einklappen Kurvenaußenseite	1
kein Wegdrehen / -	
- / -	
selbständig impulsiv	
weich, weites rückwärtiges Abkippen	
entleert nicht vollständig, unruhig	1
geringe Vorschießtendenz, kein Einklappen	1
- / -	
- / -	
-	
geringe seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	1
- / -	1
- / -	
-	
selbständig	
geringe seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	1
- / -	
- / -	
-	
leicht / nicht vorhanden	1
hoch / selbständig	
leicht	1
mäßig	
selbständig	
durchschnittlich	1
einfach	



Foto: Michael Böhmert



Testflug

TESTGERÄT

MERLIN 133/GRÖßER

KATEGORIE

3

Zul. Startgewicht / Sitzzahl	90 kg - 125 kg / 1
Gerätengewicht (ohne Packsack)	30 kg
Fläche (Herstellerangabe)	12,4 m ²
Spannweite (Herstellerangabe)	9,85 m
Doppelsegel (Herstellerangabe)	85 %
Lattenzahl oben / unten	17 / 4
Art der VG	Seil an Trapezbasis
Art des Steuerbügels	Aerofoil, 1,55 m
Steuerbügelbasis	Speedbar, 1,35 m

AUFBAU

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

BODENHANDLING UND START

VG ENTSPANNT

VG GESpanNT

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	leicht hecklastig
Spiel Unterverspannung quer	10	0
Spiel Unterverspannung längs	0	0
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	neutral
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel

GERADEAUSFLUG

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

KURVENHANDLING

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

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS

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

LANDUNG

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

FLUGBETRIEBSORDNUNG (FBO) FÜR HÄNGEGLEITER UND GLEITSEGEL

Vorbemerkung: Die Flugbetriebsordnung nach § 21 a Abs.4 LuftVO tritt an die Stelle der bisherigen Betriebsordnung für Hängegleiter und Gleitsegel. Ihr Umfang ist auf die Hälfte reduziert und dem neuen Luftrecht angepaßt. Sie gilt für DHV-Mitglieder und für Nichtmitglieder.

Abschnitt I: Allgemeine Regeln

1. Diese Flugbetriebsordnung gilt für den Flugbetrieb der Hängegleiter und Gleitsegel in Deutschland. Sie ergänzt die allgemeinen luftrechtlichen Vorschriften und berührt nicht deren Gültigkeit. Weitergehende Auflagen der Zulassungsstelle und Bestimmungen des Geländehalters sowie luftaufsichtliche Verfügungen sind vorrangig zu beachten.

2. Vor dem Start hat der Pilot die für seinen Flug erforderlichen Wetterinformationen einzuholen. Die Wetterverhältnisse müssen erwarten lassen, daß der Pilot den vorgesehenen Landeplatz sicher erreicht. Ein Start darf nicht erfolgen, wenn die höchste Windgeschwindigkeit am Startplatz 2/3 der höchsterfliegbaren Geschwindigkeit des Fluggeräts übersteigt. Bei stark turbulenten Windverhältnissen darf nicht geflogen werden. Start und Landung erfolgen grundsätzlich gegen den Wind.

3. Der Pilot hat einen höhen- und entfernungsmaßige Sicherheitsabstand einzuhalten von 100 m zu Autobahnen und von 50 m zu anderen Straßen mit Fahrverkehr, zu Eisenbahnlinien und zu in Betrieb befindlichen Skipisten, Liften und Bergbahnen, soweit nicht ein größerer Abstand vorgeschrieben oder ein geringerer Abstand durch die Geländezulassung erlaubt ist.

4. Einem kreisenden Fluggerät ist auszuweichen. Die Drehrichtung mehrerer übereinander kreisender Fluggeräte wird von dem zuerst kreisenden bestimmt. Das langsamer steigende Fluggerät hat dem schneller steigenden auszuweichen. Bei einer Begegnung an einem Hindernis muß das Fluggerät, auf dessen linker Seite sich das Hindernis befindet, dem anderen Fluggerät ausweichen. Unmittelbar vor dem Einleiten einer Kurve muß sich der Pilot davon überzeugen, daß der Luftraum im geplanten Flugweg frei ist und keine Kollisionsgefahr besteht.

5. Flugzustände mit einer Neigung von mehr als 60 Grad um die Quer- oder Längsachse oder mit gegenläufiger Flügelanströmung (z. B. Trudeln) sind Kunstflug.

6. Sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist oder Sicherheitsgründe entgegenstehen, besteht der Landeanflug aus Gegen-, Quer- und Endanflug, jeweils durch Linkskurven verbunden und möglichst nahe zur Landemarkierung. Nach der Landung ist die Landefläche so schnell wie möglich freizumachen.

7. Bei Notfällen mit möglichem Hubschraubereinsatz ist der Luftraum um das Unfallgebiet weiträumig freizuhalten.

8. Erfolgt der Flugbetrieb auf einem auch für verkehrszulassungspflichtige Luftfahrzeuge zugelassenen Flugplatz, so müssen der Pilot und der Startleiter die theoretische Prüfung zum unbeschränkten Luftfahrerschein für Gleitsegel oder Hängegleiter oder eine andere anzurechnende Prüfung abgelegt haben. Diese wird bei in Ausbildung befindlichen Piloten durch die Lehrberechtigung des Fluglehrers ersetzt.

9. Der Pilot hat eine Rettungsschnur mit einer Mindestlänge von 30 m und einer Mindestzerreißfestigkeit von 50 kg mitzuführen. Bei Flügen mit einem ständigen Abstand von weniger als 50 m über Grund muß ein Rettungsgerät nicht mitgeführt werden. Bei Flügen mit doppelsitzigen Fluggeräten der Klassen 2-3 und 3 muß die mitfliegende Person einen Luftfahrerschein besitzen.

10. Die mitzuführenden Ausweise, Prüfplaketten und sonstigen Nachweise sind den Beauftragten für Luftaufsicht sowie den Startleitern auf Verlangen vorzuzeigen.

11. Für Schlepp hinter Ultraleichtflugzeugen (UL-Schlepp) ist die Flugbetriebsordnung für Ultraleichtflugzeuge anzuwenden.

Abschnitt II: Startleiter

1. Der Startleiter wird vom Halter des Fluggeländes, ersatzweise von den anwesenden Piloten, bestellt. Er kann sich durch andere Personen vorübergehend oder teilweise vertreten lassen. Er und seine Vertreter müssen einen Luftfahrerschein für Hängegleiter oder Gleitsegel besitzen, bei Windenschlepp die Windenschleppstartberechtigung.

2. Der Startleiter sorgt auf dem gesamten Fluggelände einschließlich verschiedener Start und Landestellen für einen sicheren und ordnungsgemäßen Betriebsablauf. Wenn vor

oder beim Start mit anderen Personen Sprech- oder Zeichenverbindung zu bestehen hat, so hält der Startleiter diese Verbindung für den Piloten aufrecht.

3. Wenn ein Startleiter oder Vertreter anwesend ist, darf nur gestartet werden, solange dieser das Starten freigibt. Der Pilot muß sich vor dem Start bei ihm melden. Die Startfreigabe entbindet den Piloten nicht von seiner persönlichen Sorgfaltspflicht, er startet auf eigene Gefahr und in eigener Verantwortung. Erläßt der Startleiter ein generelles Startverbot, so darf auch in seiner Abwesenheit niemand starten, solange der Grund für das Startverbot fortbesteht.

Abschnitt III: Windschleppbetrieb

1. Zwischen Startstelle und Windenführer müssen Sichtverbindung und sichere Sprechverbindung bestehen. Bei einer Schlepphöhe von mehr als 450 m über Grund muß zusätzlich eine sichere Sprechverbindung zwischen Pilot und Windenführer oder Startleiter bestehen.

2. Zwischen mehreren Startstellen muß eine eindeutige Verständigung, insbesondere über die Startreihenfolge, möglich sein. Parallele Startvorgänge zu gleicher Zeit sind verboten. Ausnahmen bedürfen der Erlaubnis der Zulassungsstelle.

3. Schleppstarts dürfen nur mit einem Startleiter oder dessen Vertreter durchgeführt werden. Der Pilot kann die Funktion des Startleiters selbst wahrnehmen, wenn er den unbeschränkten Luftfahrerschein mit Windschleppstartberechtigung besitzt und eine bedienungsfreie Sprechverbindung vom Piloten zum Windenführer besteht.

4. Die in Betrieb befindliche Schleppwinde ist durch eine gelbe Rundumleuchte zu kennzeichnen. Hängegleiter sind mit Steuerbügelrädern zu versehen.

5. Der Windenführer muß die Betriebssicherheit der Schleppwinde einschließlich der Seilauslegung, des Schleppgeländes und der Sprechverbindungen zur Winde gewährleisten. Das Schleppseil ist geradlinig, hindernisfrei und ohne Schlaufenbildung und Seilüberlagen auszulegen; bei Hängegleiterbetrieb mit mobilen Schleppwinden kann das Schleppseil im Startbereich in S-Schlaufen ausgelegt werden.

6. Die größtmögliche Steigfluglage darf nur allmählich eingenommen werden. Im Steigflug ist die vom Hersteller des Fluggerätes angegebene Schleppgeschwindigkeit einzuhalten. Während des gesamten Schlepp- und Seileinholvorgangs muß die Berührung des Schleppseils mit einem Hindernis ausgeschlossen sein. Die Schleppwinde und deren Seitenbereiche dürfen mit eingeklinktem Schleppseil nicht überfliegen werden.

7. Wenn sich andere Luftfahrzeuge dem Schleppseil nähern, muß der Pilot das Schleppseil ausklinken. Windenführer, Startleiter und Pilot haben auf die Annäherung von Luftfahrzeugen zu achten und sich gegenseitig die Annäherung zu melden. Wenn keine Sprechverbindung besteht, erfolgt die Meldung an den Piloten durch Wegnahme der Seilzugkraft.

8. Der Windenführer muß den Startvorgang in einer Gefahrensituation abbrechen und im Notfall das Schleppseil kappen.

9. Stufenschlepp ist nur zulässig, wenn Schleppgerät und Schleppgelände für Stufenschlepp zugelassen sind, der Pilot den unbeschränkten Luftfahrerschein mit Windschleppstartberechtigung besitzt, Pilot und Windenführer von einem dazu berechtigten Fluglehrer theoretisch und praktisch mit Stufenschlepp vertrautgemacht sind, zwischen Pilot und Windenführer eine sichere Sprechverbindung besteht und eine Sicherheitsmindesthöhe von 150 m über Grund eingehalten wird.

10. Doppelsitzerschlepp mit Passagieren und Flugschülern ist nur zulässig, wenn Flugausrüstung und Schleppgerät für Doppelsitzerschlepp zugelassen sind, der Pilot die Passagierflug- und die Schleppstartberechtigung besitzt, Pilot und Windenführer von einem dazu berechtigten Fluglehrer theoretisch und praktisch mit Doppelsitzerschlepp vertrautgemacht sind und zwischen Pilot und Windenführer eine sichere Sprechverbindung besteht.

11.

Kommandos von der Startstelle an den Windenführer:	Bestätigungen des Windenführers an die Startstelle:
Durchsage von Gerätemuster, Pilot, sonstigen Informationen »Pilot und Gerät startklar«.	Jeweils Wiederholung der Durchsagen oder am Ende »Verstanden« »Winde startklar«.
»Pilot eingehängt«.	»Pilot eingehängt«.
»Seil anziehen«.	Keine Bestätigung; Straffung des Seils.
»Seil straff«.	»Seil straff«.
»Fertig« (nur für Gleitsegel).	Keine Bestätigung; leichte Zugkrafterhöhung.
»Start«.	Keine Bestätigung; Startdurchführung; weitere Hörbereitschaft.
Im Notfall: »Halt Stop« (mehrmals).	Keine Bestätigung, Schlepp abbrechen; notfalls Seil kappen.

12. Zeichen des Piloten an den Windenführer:

Grätschen der Beine (anhaltend)	soll heißen »langsamer«.
Radfahrbewegung (mehrmals)	soll heißen »schneller«.
Grätschen der Beine (mehrmals)	soll heißen »Gas weg zum Ausklinken«.

13. Bei einem Abstand von weniger als 150 m zwischen Startstelle und Schleppwinde oder Schleppfahrzeug kann auf die Sprechverbindung nach Nummer 1 Satz 1 verzichtet werden. In diesem Fall werden die Kommandos bei Nummer 11 vom Startleiter durch folgende Zeichen gegeben:

Kommandos:	Zeichen	Bestätigungen:
Für »Pilot und Gerät startklar« und »Pilot eingehängt«	Arm hoch	Seitlich winken.
Für »Seil anziehen«	Arm waagrecht	Keine Bestätigung.
Für »Fertig« und »Start«	Arm unten	Keine Bestätigung.
Für »Halt Stop«	Arme schwenken	Keine Bestätigung.

Abschnitt IV: Schlußbestimmungen

Diese Flugbetriebsordnung tritt am 1.4.1995 in Kraft. Gleichzeitig tritt die bisherige Betriebsordnung für Hängegleiter und Gleitsegel außer Kraft.

Gmund, den 29.1.1995

Peter Janssen
Vorsitzender

Peter Rauchenecker
Referatsleiter Flugbetrieb

43/95

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gleitsegel Dimension 24/91, 27/91, 30

Im Rahmen der turnusmäßigen Nachprüfung wurde bei einigen Geräten des Musters Dimension 27/91 eine nicht zugelassene Leine festgestellt. Diese Leine wies eine deutlich geringere Festigkeit als die Original-Leine auf.

In Übereinstimmung mit der Firma North Sail Paragliding GmbH und der Firma Montana Flugsport GmbH hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahmen** getroffen:

1. An allen Gleitsegeln der Muster Dimension 24/91, Dimension 27/91 und Dimension 30 ist vom Besitzer der Gleitsegel die Farbe der Leinen zu prüfen. Die falsche Leine ist an einer weißen Grundfarbe mit pinkfarbenem oder neongelbem Einlegefarben zu erkennen.

2. Diese Leinen müssen ausgetauscht werden. Die betreffenden Gleitsegel dürfen bis zum Austausch nicht geflogen werden.

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

Gmund, den 26. Januar 1995

Hannes Weininger
stv. Referatsleiter Technik

44/95

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gleitsegel CX II 21, CX II 23, CX II 25

Im Rahmen der turnusmäßigen Nachprüfung wurde bei einigen Geräten des Musters CX II 21 die Verwendung einer nicht zugelassenen Leine festgestellt. Diese Leine wies eine deutlich geringere Festigkeit als die Original-Leine auf. In Übereinstimmung mit der Firma Montana Flugsport GmbH hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahmen** getroffen:

1. An allen Gleitsegeln der Muster CX II 21, CX II 23 und CX II 25 ist vom Besitzer der Gleitsegel die Farbe der Leinen zu prüfen. Die falschen Leinen sind zu erkennen an weißer Grundfarbe mit pinkem oder neongelbem Einlegefaden, Durchmesser 1,5 mm, oder grüner Grundfarbe mit gelbem Kennfaden, Durchmesser 1,5 mm, oder grauer Grundfarbe mit grünem Kennfaden, Durchmesser 1,5 mm

2. Diese Leinen müssen ausgetauscht werden. Die betreffenden Gleitsegel dürfen bis zum Austausch nicht geflogen werden.

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

Gmund, den 26. Januar 1995

Hannes Weininger
stv. Referatsleiter Technik

Hinweise zu den Gerätelisten

Um den Umfang des Listenteils in Grenzen zu halten, wurde auf die Veröffentlichung der früheren Gütesiegel-Jahrgänge verzichtet. Die entsprechenden Listen können bei der DHV-Geschäftsstelle angefordert oder in den März-Infos der Jahre 1992 und früher nachgelesen werden.

Bis 1994 wurden »Gütesiegel« erteilt, ab 1994 begannen die »Musterzulassungen«, die Numerierung wurde fortgeführt. Gleitsegel, Gleitsegelgurtzeuge und Gleitsegelrettungsgeräte haben vor ihrer Nummer noch die Kennbuchstaben »GS«, die in den Listen nicht abgedruckt sind.

Das Startgewicht gibt jeweils die Gesamtlast von Pilot, Fluggerät und Ausrüstung an. Während das maximale Startgewicht hauptsächlich von der Festigkeitsprüfung bestimmt wird, ist das minimale Startgewicht wesentlich für das Handling und die Beherrschbarkeit des Fluggeräts. Bei einem leichten Piloten verschlechtert sich das Einklappverhalten des Gleitsegels und sowohl Hängegleiter als auch Gleitsegel haben Einbußen am Kurvenflugverhalten und werden turbulenzempfindlich.

Die Klassifizierung der Hängegleiter und Gleitsegel

- 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 geußvolles 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.

Die Klassifizierung erstreckt sich auf Flugverhalten und Bedienung der Geräte, nicht auf deren Flugleistung.

Druckfehlerkorrektur vorbehalten!

Gleitsegel

Nummer	Muster	Info	Zulassungsinhaber	Zul. Startgewicht min-max	Kl.
01-128-90	Genair 24		Ailes de K - S./Ailes de K Germany	60 - 80	2
01-131-90	Genair 26		Ailes de K - S./Ailes de K Germany	80 - 100	2-3
01-132-90	Hot Dream 25,2		Flight Design	75 - 130	2E
01-136-90	Hot Dream 22,8		Flight Design	55 - 80	3E
01-144-90	Genair 21		Ailes de K - S./Ailes de K Germany	50 - 70	3
01-145-90	Meteor 103		ITV/Breuer	68 - 110	2
01-146-90	Solution 35 Einsitzer		Gregorini/North-Sail	90 - 133	1
01-148-90	Black Magic 24		Aerosport International	55 - 95	1
01-160-90	Trend 21		Nova/Finsterwalder	65 - 120	1
01-167-90	Hot Dream 25,2 Trim.		Flight Design	75 - 130	3E
01-169-90	Black Magic 27		Aerosport International	90 - 120	1
01-170-90	Brizair 25 mit Air Bulle Swing Dynamic, Pro Tec, Primo		Ailes de K - S./Ailes de K Germany	60 - 80	1-2G
01-171-90	Dream 90/24		Flight Design	70 - 100	1-2
01-172-90	Solution 35 Dopps.		Gregorini/North-Sail	90 - 173	1
01-177-90	Black Magic 22		Aerosport International	55 - 85	1
01-178-90	Zenith 26		Zuberbühler/Wörl	70 - 100	2
01-179-90	Zenith 23		Zuberbühler/Wörl	55 - 85	2E
01-182-91	Super Master 23 Trimm		Stöllinger	65 - 100	3
01-183-91	Super Master 23		Stöllinger	65 - 100	2
01-185-91	Brizair 20 mit Air Bulle Swing Dynamic, Pro Tec, Primo		Ailes de K - S./Ailes de K Germany	45 - 65	1-2G
01-186-91	Brizair 28 mit Air Bulle Swing Dynamic, Pro Tec, Primo		Ailes de K - S./Ailes de K Germany	85 - 100	2G
01-188-91	ZX X-large		Edel Dae Kyo/Edel	95 - 150	3
	mit Air Bulle Swing Dynamic			95 - 100	2-3 G
01-189-91	ZX large		Edel Dae Kyo/Edel	85 - 120	3
	mit Air Bulle Swing Dynamic			85 - 100	2-3 G
01-190-91	Magic Cloud 24		Fly-market	60 - 80	1
01-191-91	Magic Cloud 27		Fly-market	80 - 110	1
01-193-91	Super Master 25 Trimm		Stöllinger	80 - 110	3

Nummer	Muster Zulässiges Gurtzeug	Info	Zulassungsinhaber Zul. Startgewicht min-max	Kl.
01-196-91	Zenith 28		Zuberbühler/Wörl 90 - 130	2
01-197-92	Super Master 25		Stöllinger 80 - 110	2
01-199-91	Phantom 45		Nova/Finsterwalder 75 - 120	3
01-200-91	Zenith 28 Speedsystem		Zuberbühler/Wörl 90 - 130	3
01-202-91	Genair 226 mit Air Bulle Swing Dynamic, Pro-Tec, Primo		Ailes de K - S./Ailes de K Germany 80 - 100	2-3G
01-203-91	Genair 224 mit Air Bulle Swing Dynamic, Pro-Tec, Primo		Ailes de K - S./Ailes de K Germany 60 - 80	2-3G
01-206-91	CX II 25		Steger/Montana Flugsport 85 - 120	3
01-209-91	CX II 21 mit Trimmer		Steger/Montana Flugsport 70 - 100	3
01-210-91	CX II 23		Steger/Montana Flugsport 80 - 125	2-3
01-211-91	Rubis 30		ITV/Aerosport International 75 - 95	2
01-212-91	Meteor Gold 28 mit Air Bulle Swing Dynamic,		ITV/Aerosport International 68 - 90	2-3G
01-213-91	Advance Alpha 25		Skyline 70 - 95	2
01-214-91	Dream 90/22		Flight Design 50 - 70	2
01-215-91	Phantom 49		Nova/Finsterwalder 95 - 120	3
01-216-91	Dream 24 3 Tragegurte		Flight Design 75 - 100	2
01-217-91	Advance Alpha 23		Skyline 60 - 80	2
01-218-91	Corvette 23		Edel Dae Kyo/Edel 75 - 100	1-2
01-219-91	Corvette 26		Edel Dae Kyo/Edel 90 - 115	1-2
01-220-91	Apollo 27		Edel Dae Kyo/Edel 95 - 115	2
01-222-91	Advance Alpha 27		Skyline 85 - 110	2-3
01-223-91	Prisma 26		Zuberbühler/Wörl 65 - 95	3
01-224-91	Corrado Challenger 23 mit Soaring Light Plus Cross		Pro design/Montana Flugsport 75 - 90	2-3G
01-225-91	Corrado Challenger 25 mit Soaring Light Plus Cross		Pro design/Montana Flugsport 95 - 100	2-3G
01-226-91	Corrado Challenger 21 mit Soaring Light Plus Cross		Pro design/Montana Flugsport 60 - 70	2-3G
01-227-91	Saphir Must 285 mit Air Bulle Swing Dynamic,		ITV/Breuer 72 - 90	3G
01-228-91	Taboo 25		Aerosport International 75 - 95	2
01-229-91	Taboo 28		Aerosport International 85 - 105	2

Nummer	Muster Zulässiges Gurtzeug	Info	Zulassungsinhaber Zul. Startgewicht min-max	Kl.
01-230-91	Genair 328 mit Pro-Tec, Primo		Ailes de K - S./Ailes de K Germany 85 - 100	3G
01-231-91	Genair 331 mit Pro-Tec, Primo		Ailes de K - S./Ailes de K Germany 95 - 100	3G
01-232-91	Aerologic 47 mit Fashion Fly II Effektiv		Fly-market 65 - 90 80 - 100	3 2-3G
01-233-91	Apollo medium 24	64	Edel Dae Kyo/Edel 70 - 95	2
01-234-91	Flyair 950 mit Pro-Tec, Air Bulle Swing Dynamic, Primo	64	Ailes de K - S./Ailes de K Germany 70 - 84	1-2G
01-235-91	Flyair 1000 mit Pro-Tec, Primo	64	Ailes de K - S./Ailes de K Germany 80 - 95 80 - 95	2G 2G
01-238-92	Corvette 21	64	Edel Dae Kyo/Edel 55 - 85	1-2
01-239-92	Meteor Gold 28 S	64	ITV/Breuer 68 - 90	3
01-240-92	Cyclop 40 Mono	64	ITV/Breuer 120 - 180	2
01-241-92	Apollo 22 mit Distance XR	65	Edel Dae Kyo/Edel 60 - 80 60 - 80	2-3 2
01-242-92	Dream 26	65	Flight Design 80 - 130	2-3
01-243-92	Cyclop 40 Biplace	65	ITV/Aerosport International 120 - 180	2
01-245-92	Prisma 29	65	Zuberbühler/Wörl 75 - 120	2-3
01-246-92	Racer 23	65	Edel Dae Kyo/Edel 75 - 95	3
01-247-92	Racer 25	65	Edel Dae Kyo/Edel 95 - 115	3
01-248-92	Voodoo 29	65	Aerosport International 85 - 120	3
01-249-92	Prisma 29 m. Fußbeschl.	65	Zuberbühler/Wörl 75 - 120	3
01-250-92	Flyair 1100 mit Pro-Tec, Primo	65	Ailes de K - S./Ailes de K Germany 75 - 85	2-3G
01-252-92	Calange 10,5	66	Albrecht 65 - 90	2
01-253-92	MauI 26	66	Albrecht 70 - 100	2
01-254-92	Meteor Gold 26	67	ITV/Aerosport International 55 - 85	2-3
01-256-92	Kim 25	67	Albrecht 75 - 90	2-3
01-257-92	Asterope 27	67	ITV/Aerosport International 70 - 85	1-2
01-258-92	Katana 47	68	UP International/UP Europa 65 - 80	2-3
01-260-92	Aerologic 51	68	Fly-market 80 - 100	2-3
01-261-92	P 21/23 mit Paratech Modular	67	Aerosport International 60 - 80	1-2G

Nummer	Muster	Info	Zulassungsinhaber	Zul. Startgewicht min-max	Kl.
	Zulässiges Gurtzeug				
01-262-92	P 21/29 mit Paratech Modular	67	Aerosport International	90 - 100	1-2G
01-263-92	P 21/27 mit Paratech Modular	67	Aerosport International	75 - 100	1-2G
01-264-92	Stellar 31	68	UP International/UP Europa	65 - 85	2
01-265-92	Katana 51	68	UP International/UP Europa	80 - 120	3
01-266-92	Stellar 33 mit Speedsystem	68	UP International/UP Europa	75 - 110	2
01-267-92	Maui 28	68	Albrecht	85 - 115	2
01-269-92	Zirro 25	68	Stiebritz Flugsport	75 - 110	3
01-272-92	P 40/26	68	Aerosport International	80 - 105	2
01-273-92	Asterope 25	68	ITV/Aerosport International	58 - 80	1-2
01-274-92	Bliss Medium	68	Fly-market	75 - 90	2
01-275-92	Bliss Large	68	Fly-market	85 - 95	2
01-276-92	Aerologic 55	68	Fly-market	85 - 125	2-3
01-277-92	Dream A3 26	68	Flight Design	75 - 100	2G
01-278-92	Dream A3 24 mit Supine II	68	Flight Design	65 - 90	2G
01-279-92	P 40/29	68	Aerosport International	90 - 130	2
01-281-92	Space 27	68	Edel	90 - 120	2
01-282-92	Space 24	68	Edel	75 - 95	2
01-283-92	Dream A3 22 mit Supine II	68	Flight Design	50 - 70	1,2 G
01-284-92	Stellar 31 S	68	UP International/UP Europa	65 - 85	2-3
01-285-92	Katana 47 S	68	UP International/UP Europa	70 - 80	3
01-286-92	P 40 Biplane	68	Aerosport International	145 - 200	2
01-288-92	AT 1 / 21	68	Bichmeier	70 - 90	2
01-289-92	Apollo 30 mit Force-G	69	Edel Dae Kyo/Edel	90 - 120	2G
01-290-92	Space 22	69	Edel	60 - 85	2
01-291-92	Apollo Speed 27	69	Edel Dae Kyo/Edel	95 - 115	2-3
01-292-92	Apollo Speed 24	69	Edel Dae Kyo/Edel	75 - 95	2-3
01-293-92	Basic 28 M 2	70	Para Delta Parma/Funk	75 - 115	3
01-294-92	Basic 26 M 2 mit Distance	70	Para Delta Parma/Funk	75 - 100	3G
01-295-93	Phönix 125	69	Nova/Finsterwalder	70 - 85	2

Nummer	Muster	Info	Zulassungsinhaber	Zul. Startgewicht min-max	Kl.
	Zulässiges Gurtzeug				
01-299-93	Stellar 35	70	UP Europa	90 - 130	2
01-300-93	Katana 55	70	UP Europa	95 - 130	2-3
01-301-93	Phantom 45/II	70	Nova/Finsterwalder	75 - 100	2-3
01-303-93	Discus 2000/70	70	Steger/Montana Flugsport	60 - 80	2
01-304-93	Discus 2000/90	70	Steger/Montana Flugsport	75 - 95	2
01-305-93	A4-25	71	Flight Design	65 - 95	2
01-306-93	Grafiy Medium	71	Fly-market	65 - 85	1-2
01-307-93	Grafiy Large	71	Flymarket	80 - 110	1-2
01-308-93	Phönix 28 U	71	Nova/Finsterwalder	80 - 100	2
01-309-93	Nunki 31	71	ITV/Aerosport International	90 - 110	2
01-310-93	Nunki 28	71	ITV/Aerosport International	75 - 95	2
01-311-93	P 22/31	71	Aerosport International	90 - 130	1-2
01-312-93	Challenger Classic 21 mit Soaring Light plus Cross	72	Pro design/Montana Flugsport	60 - 70	2-3G
01-313-93	Challenger Classic 23 mit Soaring Light plus Cross	72	Pro design/Montana Flugsport	75 - 90	2-3G
01-314-93	Challenger Classic 25 mit Soaring Light Plus Cross	72	Pro design/Montana Flugsport	95 - 100	2-3G
01-315-93	P 22/28 mit Modular Kreuzversp.	72	Aerosport International	80 - 105	2
				80 - 100	1-2G
01-316-93	Discus 2000 / 110	72	Steger/Montana Flugsport	95 - 115	2
01-317-93	Compact 33	72	Pro design/Montana Flugsport	75 - 95	2
01-318-93	A4 28	72	Flight Design	85 - 105	2
01-319-93	Phönix 128	72	Nova/Finsterwalder	85 - 100	2
01-320-93	Space 3072		Edel	95 - 140	2
01-321-93	Space 40 Tandem72		Edel	120 - 200	2
01-324-93	Asterope 27 M	72	ITV/Aerosport International	70 - 85	2
01-325-93	Discus 2000/50	72	Steger/Montana Flugsport	55 - 75	2
01-326-93	UP Pickup 47	72	UP Europa	140 - 200	1-2
01-327-93	P 40/23	73	Aerosport International	60 - 80	2-3
01-328-93	P 22/25	73	Paratech/Aerosport International	60 - 80	1-2
01-329-93	Katana 55 S	73	UP Europa	95 - 130	3
01-330-93	Astra II 29	73	Apco Aviation/Schlager+Strobl	85 - 105	2-3

Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer

NfGH

Nummer	Muster	Info	Zulassungsinhaber	Zul. Startgewicht min-max	Kl.
01-331-93	Spydair 44 mit Primo, Pro Tec	73	Ailes de K - S./Ailes de K Germany	100 - 100	2-3G
01-332-93	Sphinx 29	73	Nova/Finsterwalder	90 - 115	3
01-333-93	AT 2/30	73	Bichlmeier	70 - 90	3
01-334-93	Astra II 27	74	Apco Aviation/Schlager+Strobl	70 - 85	2-3
01-335-93	Sting 28	73	North-Sail	75 - 97	2-3
01-336-93	A 4/22	74	Flight Design	55 - 85	2
01-337-93	Nova Sphinx 26	74	Nova/Finsterwalder	75 - 95	3
01-338-93	Compact 35 S	74	Pro design/Montana Flugsport	100 - 115	2-3
01-339-93	Compact 35 D	74	Pro design/Montana Flugsport	100 - 115	2
01-340-93	Advance Epsilon 29	74	Skyline	90 - 115	2
01-341-93	Advance Epsilon 26	74	Skyline	70 - 95	2
01-342-93	Dolphin 27	74	Firebird	80 - 120	1-2
01-343-93	Marlin 23	74	Firebird	60 - 75	2
01-344-93	Marlin 26	74	Firebird	75 - 110	2
01-345-93	Marlin 29	74	Firebird	90 - 125	2
01-346-93	Barracuda 25	74	Firebird	60 - 85	2-3
01-347-93	Finesse	75	Madreiter	85 - 120	2-3
01-348-93	Barracuda 28	74	Firebird	85 - 100	2-3
01-349-93	Compact 31	74	Pro design/Montana Flugsport	65 - 85	2
01-350-93	Breeze 27	74	Para Delta Parma/Funk	65 - 90	2
01-351-94	Dolphin 24	75	Firebird	60 - 85	1-2
01-352-94	B3-26	75	Flight Design	85 - 110	2-3
01-353-94	Barracuda 31	75	Firebird	100 - 120	2-3
01-354-94	Cruisair 29 mit Integral, Force, Supersede, Race, Liga, Turtle, Perfect, UP Action LX, Fashion Sport	75	Ailes de K Germany	80 - 100	2G
01-355-94	Aerologic 59 Tandem	76	Fly-market	130 - 200	2-3
01-356-94	Vision L	76	UP Europa	100 - 130	2
01-357-94	Vision S	76	UP Europa	60 - 90	2

Nummer	Muster	Info	Zulassungsinhaber	Zul. Startgewicht min-max	Kl.
01-358-94	Vision M	76	UP Europa	75 - 110	2
01-359-94	Nova Phocus 29	76	Finsterwalder	90 - 120	2
01-360-94	Nova Sphinx 122	76	Finsterwalder	65 - 85	3
01-361-94	Nova Sphinx 125	76	Finsterwalder	75 - 95	3
01-362-94	Nova Sphinx 128	76	Finsterwalder	90 - 115	3
01-363-94	Edel Space 22 beschl.	76	Edel Dae Kyo/Edel	60 - 85	2-3
01-364-94	Atiks 31 mit Sup Air Race	78	ITV/Aerosport International	95 - 115	3G
01-365-94	Cruisair 26 mit Supersede, Turtle, Perfect, Fashion Sport, UP Action LX, Race, Integral, Liga, Force	76	Ailes de K Germany	65 - 84	2G
01-366-94	Synto 27	77	Kehrer	65 - 100	2
01-367-94	B3 29	77	Flight Design	105 - 125	2-3
01-368-94	Discus 1000/80	77	Montana Flugsport	85 - 110	1-2
01-369-94	Discus 1000/60	77	Montana Flugsport	65 - 90	1-2
01-370-94	Phocus 26	77	Finsterwalder	75 - 100	2
01-371-94	Minoa 33	77	Swing	95 - 125	3
01-372-94	Minoa 30	77	Swing	85 - 105	3
01-373-94	Kendo L	77	UP Europa	100 - 130	3
01-374-94	Kendo M	78	UP Europa	80 - 105	3
01-375-94	Super Space M	78	Edel	70 - 95	2
01-376-94	Super Space L	78	Edel	85 - 110	2
01-377-94	Paratech P5 27	78	Aerosport International	80 - 105	3
01-378-94	Synto 30 mit Supersede, Liga, Turtle, Perfekt FM, Fashion, ForceSport, Sup Air Race, RX, UP Action LX, Husky	78	Kehrer	80 - 100	2G
01-379-94	Compact 29	79	Montana Flugsport	60 - 85	2
01-380-94	Super Space XL	79	Edel	105 - 125	2
01-381-94	Advance Omega III/29	79	Skyline	90-105	2-3
01-382-95	Freex Frantic M	79	Turnpoint/Fastline	80-110	2
01-383-94	Philou 26 mit Supersede, Liga, Turtle, Perfekt FM, Fashion Sport, Force, Sup Air Race, RX, UP Action LX, New Distance	79	Nova	75-100	1G
01-384-94	Philou 23	79	Nova	65-85	1

46/95

Gleitsegel-Gurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
03-061-90	Lady	Albrecht	80
03-062-90	Distance	Skyline	100
03-063-90	Soaring Light + Diagonal	Pro design/Montana Flugsport	100
03-067-90	Protect	Finsterwalder	100
03-068-90	Sellette High Tec	Sup 'Air/Schlager+Strobl	120
03-069-90	Sellette 3	Sup 'Air/Schlager+Strobl	100
03-071-90	Samba	Zuberbühler-Tob./Wörl	100
03-073-91	Supine 2	Flight Design	100
03-075-91	Skalar 1	Sächsische Spezialkonfektion	100
03-076-91	Sitzgurt PA 3	Bichmeier	100
03-077-91	Distance x	Skyline	100
03-078-91	Skalar 2	Sächsische Spezialkonfektion	100
03-079-91	Rodeo	Finsterwalder	100
03-080-91	PA 3 Diagonal	Bichmeier	100
03-082-91	Protect Passiv - System	Finsterwalder	100
03-085-91	Paradise 2	Aerosport International	110
03-087-91	Liga	Vonblon/Wörl	100
03-088-91	Para Air I	Bichmeier	100
03-089-91	Soaring Light Plus Cross	Pro design/Montana Flugsport	100
03-090-91	Pro-Tec	Ailes de K - S./Ailes de K Germany	100
03-092-92	Primo	Ailes de K - S./Ailes de K Germany	100
03-093-92	Quick Integral	Dimensione Volo/Moyes-Europa	100
03-094-92	Quick	Dimensione Volo/Moyes-Europa	100
03-095-92	Sitting Bull	Firebird	110
03-096-92	Distance XR	Skyline	100
03-097-92	Quick Light	Dimensione Volo/Moyes-Europa	100
03-098-92	Perfekt FM	Flymarket	100
03-099-92	Husky	Finsterwalder	100
03-100-92	Soaring Light Comp.	Pro design/Montana Flugsport	100
03-101-92	Megalog 505	Waldmann	100
03-102-92	Force	Finsterwalder	100
03-103-92	Modular mit Kreuzverspannung	Aerosport International	100
03-106-92	Cockpit	Finsterwalder	100
03-107-92	Zitz	Albrecht	100
03-108-92	Liga Integral	Vonblon/Wörl	100
03-109-92	UP Action LX	UP Europa	100
03-110-92	North Action LX	North-Sail	100
03-111-92	Force G	Edel	100
03-112-92	Vertex	Pro design/Montana Flugsport	100
03-113-92	Paradiso	Apco Aviation/Schlager+Strobl	100
03-114-92	CC-Top	Moyes-Europa	100
03-115-93	High Definition	Flight Design	100
03-116-93	Sitting Bull X-Large	Firebird	100
03-117-93	Supersede	Skyline	100
03-118-93	Secura	Apco Aviation/Schlager+Strobl	100
03-119-93	Modular	Aerosport International	100
03-120-93	Race	Sup 'Air/Schlager+Strobl	100
03-121-93	Lubin TX	Lubin/Moyes-Europa	100
03-122-93	Relax 2	Madreiter	100
03-123-93	Zeta	Vonblon/Wörl	100
03-124-93	Bobcat	Para Delta Parma/Funk Heinrich	100
03-125-93	Integral	Ailes de K - S./Ailes de K Germany	100

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
03-126-94	Fashion Sport	Fly-market	100
03-127-94	Montana	Firebird	100
03-128-94	Turtle	Firebird	100
03-129-94	WV 1	Albrecht	100
03-130-94	A 1	Aerosport International	100
03-131-94	LX	Kehrer	100
03-132-94	RX	Kehrer	100
03-133-94	New Distance	Skyline	100
03-134-94	Hero	Edel	100
03-135-94	Tigra	Fly-market	100
03-136-94	Modular Super Pete	Moyes-Europa	100
03-137-94	Jam	Moyes-Europa	100
03-138-94	Perfect Klick	Fly-market	100
03-139-94	Protector	Edel	100
03-140-94	Verary	Moyes-Europa	100
03-141-94	CC-Sport-Plus	Moyes-Europa	100
03-142-95	Turtle II	Firebird	100

47/95

Gleitsegel-Rettungsgeräte

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast empf.	max.
02-016-91	Oskar 16 FM	Fly-market	87	100
02-017-91	Oskar 18 FM	Fly-market	100	100
02-024-92	Duo	Finsterwalder	160	160
02-027-92	Revolution 1	Finsterwalder	93	100
02-028-92	Revolution 2	Finsterwalder	106	120
02-036-92	Columbus RDP 14	Fly-market	91	100
02-037-92	Columbus RDP 16	Fly-market	100	100
02-038-92	Columbus RDP 18	Fly-market	100	100
02-039-92	Minitex 150	Waldmann	120	120
02-040-93	Olympia 34	Moyes-Europa	100	100
02-041-93	Champion 235	Vonblon/Wörl	125	125
02-042-93	Esprit Light II	Albrecht	100	100
02-043-93	Esprit-Ligth III	Albrecht	100	100
02-044-93	Z 2	Finsterwalder	106	120
02-045-94	XS 360 Help	Montana Flugsport	76	100
02-046-94	Profile 20	UP Europa	100	100
02-047-94	Profile 22	UP Europa	120	120
02-048-94	Profile BI	UP Europa	200	200
02-049-94	Profile 20 R	UP Europa	100	100
02-050-94	Profile 22 R	UP Europa	120	120

48/95

Hängegleiter

Nummer	Muster	Info	Zulassungsinhaber Zul. Startgewicht min-max Kl.
01-188-90	Moyes XS 15 B		Icaro 2000/Teich 100 - 130 2
01-189-90	Moyes XS Race 155 lt.		Icaro 2000/Teich 90 - 130 3
01-191-90	Ikarus 390		Pellicci 85 - 122 1
01-193-90	Lightfex		Finsterwalder 85 - 110 2
01-194-90	K 2 144		Aerosport International 77 - 107 2
01-195-90	Magic Six 154		Aerosport International 99 - 124 2
01-196-90	Santana/Högner		Högner 95 - 132 2
01-197-90	Epsilon		Hölzenbein 110 - 125 2-3
01-198-91	Bullet Novum		Guggenmos 95 - 125 3
01-199-91	Nimbus 62 - Högner		Högner 0 - 0 1-2
01-201-91	Moyes XS 142 Race Aus.		Moyes Austr./Moyes-Europa 85 - 110 3
01-202-91	Moyes XS 155 Race Aus.		Moyes Austr./Moyes Europa 100 - 130 3
01-203-91	Laser 14		Firebird 105 - 130 3
01-204-91	K 3		Aerosport International 103 - 150 2-3
01-205-91	Sport 180 E		Wills-Wing/Kaiser 124 - 170 2
01-206-92	Blitz 146	65	Skyline 97 - 122 3
01-207-92	Blitz 155	65	Skyline 110 - 127 2-3
01-209-92	K 4	66	Aerosport International 100 - 140 2
01-210-92	Laser 12,8	65	Firebird 95 - 120 2
01-211-92	Supersport 153	65	Wills-Wing/Kaiser 93 - 123 1-2
01-212-92	SP 11	65	Guggenmos 100 - 118 3
01-213-92	XTR 145	66	UP International/Up europa 90 - 135 2-3
01-214-92	Bautek Milan	65	Bautek 92 - 147 2
01-215-91	Pamir		Bautek 91 - 126 2-3
01-216-90	Zephir (CX)		Bautek 90 - 130 3
01-217-91	Perfex		Finsterwalder 85 - 122 1-2
01-218-91	Airfex		Finsterwalder 75 - 110 1-2
01-219-91	Santana SRC 14		Apco Aviation/Högner 99 - 120 2-3

Nummer	Muster	Info	Zulassungsinhaber Zul. Startgewicht min-max Kl.
01-224-92	Moyes XS 169 Australia	66	Moyes Austr./Moyes-Europa 105 - 145 3
01-225-92	Supersport 163	66	Wills-Wing/Kaiser 110 - 152 1-2
01-226-90	Impuls IC		Impuls-Drachensbau 78 - 123 2
01-228-92	Sensor 610 E 144	67	Bangheri Andreas/Gröger 126 - 96 2-3
01-230-90	Axis 15		UP International/Up europa 120 - 135 3
01-231-92	Axis 13		UP International/Up europa 87 - 125 3
01-232-92	Supersport 143		Wills-Wing/Kaiser 80 - 110 1-2
01-233-87	Mars 170		Moyes Austr./Moyes-Europa 82 - 122 1-2
01-235-92	Brazil 169	69	Icaro 2000/Teich 110 - 134 2-3
01-236-92	Brazil 155	68	Icaro 2000/Teich 92 - 132 2-3
01-237-92	Moyes XS 142 Italia	68	Icaro 2000/Teich 85 - 113 3
01-238-90	AT 145		Wills-Wing/Kaiser 135 - 90 3
01-239-90	AT 158		Wills-Wing/Kaiser 144 - 101 3
01-242-92	Sting 154 XC	68	Skyline 95 - 115 2
01-243-92	Blitz 137	68	Skyline 89 - 98 2-3
01-244-92	Vektor	69	Thalhofer 130 - 95 1-2
01-246-92	XTC 150 DS	69	UP International/Up Europa 80 - 100 1-2
01-247-92	XTC 170 DS	69	UP International/Up Europa 90 - 105 2
01-248-92	Sting 154 ohne VG	69	Skyline 115 - 95 1-2
01-250-89	Compakt 14		La Mouette/Gerlich 120 - 92 3
01-252-93	Aero 165	70	Enterprise Wings/Finsterwalder 135 - 98 2
01-253-93	Foll 139 Combat 2	70	Enterprise Wings/Finsterwalder 113 - 95 3
01-254-93	Aero 145	70	Enterprise Wings/Finsterwalder 120 - 95 2
01-255-93	Special Dimensione		Europe Sails/Eder 135 - 95 2-3
01-256-93	TRX 160 E	70	UP International/Up Europa 115 - 139 2-3
01-257-93	TRX 140 E	70	UP International/Up Europa 130 - 90 2-3
01-258-93	XT 165		Moyes Austr./Moyes-Europa 100 - 140 1-2
01-260-93	Reflex CS	71	Thalhofer 130 - 90 2

Nummer	Muster	Info	Zulassungsinhaber	Zul. Startgewicht min-max	Kl.
01-263-93	K 4 Plus	72	Airwave Gliders/Firebird	100 - 140	2
01-264-93	K 5	72	Airwave Gliders/Firebird	130 - 90	2-3
01-265-93	Sensor 611	72	Bangheri /Gröger	100 - 133	3
01-266-93	XT 145		Moyes Austr./Moyes-Europa	90 - 120	2
01-267-93	Milan Racer	72	Bautek	130 - 90	3
01-270-91	K 3 Firebird		Firebird	103 - 150	2-3
01-281-93	Spectrum 165	73	Wills-Wing/Kaiser	92 - 112	1-2
01-192-90	Reflex		Thalhofer	100 - 131	3
01-283-93	Desire 151	74	Finsterwalder	105 - 140	3
01-284-94	Bullet Cut	75	Guggenmos	100 - 125	2-3
01-285-94	Xtralite 147	75	Moyes-Europa	100 - 135	3
01-286-94	Xtralite 137	75	Moyes-Europa	100 - 125	3
01-287-94	Desire 141	77	Finsterwalder	85 - 120	3
01-288-94	RamAir 154	77	Kaiser	90 - 122	3
01-289-94	RamAir 146	77	Kaiser	90 - 110	3
01-290-94	Sting 118	77	Skyline	75 - 93	2
01-291-94	Blade 141	78	Skyline	98 - 138	3
01-292-94	Blade 153	78	Skyline	115 - 142	3
01-293-94	Blade 132	78	Skyline	88 - 113	3
01-294-94	Merlin 133	79	Gröger	90 - 126	3

49/95

Hängegleiter-Gurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
03-075-90	Kangaroo	Finsterwalder	100
03-077-90	Integral 3	Madreiter	100
03-078-90	Albatros	Finsterwalder	100
03-079-90	Contest ZV	Skyline	100
03-080-91	Sting Soft	Manhard	100
03-081-91	Flash	Air-Flugsport /Gerlich	130
03-082-91	Specon Kniehänger	Sächsische Spezialkonfektion	100

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
03-083-91	Race 2	Aerosport International	100
03-084-91	Vega-Integral	Wierzbowski/Teich	100
03-085-91	Racer Spaghetti	Prieler	100
03-086-91	PePiPack	Istvan/Wojczynsk	100
03-088-92	Smoking	Woody Valley/Albrecht	100
03-089-92	Smoking Race	Woody Valley/Albrecht	100
03-090-92	Dynaflex	Waldmann	100
03-091-92	Sting Shifter	Manhard	100
03-092-92	Racer Slider	Prieler	100
03-093-92	Gazelle	Dimensione Volo/Moyes-Europa	100
03-094-93	Supine	Finsterwalder	100
03-095-93	Race 2 Firebird	Firebird	100
03-096-93	Air Travel	Keller Martigny/Moyes-Europa	100
03-097-94	High Light	Finsterwalder	100
03-099-94	Caddy XC	Geißel	100
03-098-94	Skyline Different	Skyline	100

50/95

Hängegleiter-Rettungsgeräte

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast empf.	Anhängelast max.
02-033-92	Safety Sys.260 HG	Aerosport International	106	125
02-034-92	R 3	Firebird	114	125
02-035-92	Survive HG	Skyline	125	125
02-036-92	AS / HG2	Aeronautic Sails/Otten	121	125
02-037-92	Revolution 2 HG	Finsterwalder	106	125
02-038-93	Columbus 18 HG	Fly-market	111	125
02-039-93	Oskar 18 HG	Fly-market	114	125
02-040-93	Duo HG	Finsterwalder	160	160
02-041-94	Profile 22 HG	UP Europa	120	120

51/95

Modifizierte Geräte

Nummer	Muster	Klasse	Änderung
01-370-94	Gleitsegel	2	Fußbeschleuniger
Finsterwalder	Phocus 26		
01-378-94	Gleitsegel	2	Fußbeschleuniger
Kehrer	Synto 30		

Schleppwinden

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	HG	GS	FS	SS	DS	Bauart
05-003-91	run winch	Tschurtschenthaler+Degenbeck	Ja	Ja				mobil
05-004-92	HGW Koch 3 (E)	Koch	Ja	Ja	Ja			stationär
05-005-92	AF 1	Adelwarth	Ja	Ja	Ja			stationär
05-006-92	Wesselmann II	Wessels Winch/ Rohardt	Ja	Ja				stationär
05-007-93	AF 12	Adelwarth	Ja	Ja	Ja			stationär
05-008-93	Aufgehts 91	Schuhwerk	Ja	Ja	Nein			mobil
05-009-93	WSH 2 Autopilot	Wujasin	Ja	Ja	Nein			längenfest
05-010-93	HGW 2 - Müller	Müller	Ja	Ja	Ja			stationär
05-012-94	Koch IV	Koch	Ja	Ja	Ja			stationär

HG = Hängegleiterwindenschlepp, GS = Gleitschirmwindenschlepp, FS=Flachschlepp, SS=Stufenschlepp, DS = Doppelsitzerwindenschlepp.

Anmerkung: Für die Betriebsformen Stufenschlepp und Doppelsitzerwindenschlepp müssen die Schleppwinden aus Sicherheitsgründen besonders zugelassen sein. Die Zulassungsverfahren sind in Bearbeitung.

Schleppklinken

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	HG	GS	UL	SS	DS	Bauart
06-009-88	Delta 88	Hennig	Ja	Nein	Ja			2-stufig
06-010-89	Cumulus	Friedrich.	Ja	Ja	Ja			1-stufig
06-011-91	Koch III Drachenklinke	Koch	Ja	Ja	Ja			2-stufig
06-012-91	Sky-Tec	Hölzenbein	Ja	Ja	Ja			1-stufig
06-013-91	BMK 1000	Müller	Ja	Ja	Ja			1-stufig
06-014-92	Skyhook	Hölzenbein	Ja	Ja	Ja			2-stufig
06-015-92	Schleppmax	Aeromax	Ja	Ja	Ja			1-stufig
06-016-93	BMK 2000	Müller	Ja	Ja	Ja			2-stufig
06-017-93	H. S.	Keltjens/Baltussen	Ja	Ja	Ja			2-stufig
06-018-93	Charly GS - UL 2	Finsterwalder	Ja	Ja	Ja			1-stufig
06-019-93	Gleitschirmklynke L	Koch	Ja	Ja	Ja			1-stufig
06-020-93	SBK 300	Bechthold	Ja	Ja	Ja			1-stufig
06-021-94	Integral G	Koch	Ja	Ja	Ja			1-stufig
06-022-94	Integral D	Koch	Ja	Ja	Ja			2-stufig

HG = Hängegleiterwindenschlepp, GS = Gleitschirmwindenschlepp, SS = Stufenschlepp, DS = Doppelsitzerwindenschlepp, UL = Hängegleiter-UL-Schlepp.

Anmerkung: Für die Betriebsformen Stufenschlepp und Doppelsitzerwindenschlepp müssen die Schleppklinken aus Sicherheitsgründen besonders zugelassen sein. Die Zulassungsverfahren sind in Bearbeitung.

Anerkannte Herstellerbetriebe

Die Anerkennung der Hersteller für Hängegleiter, Gleitsegel und Schleppwinden erstreckt sich, wenn nichts anderes angegeben ist, auf die Stückprüfung und die Nachprüfung, beim übrigen Luftsportgerät auf die Stückprüfung.

Hersteller	Produkte
Aerosport International GmbH Grafenstraße 26, 83098 Brannenburg, 08034/1034	Hängegleiter, Gleitsegel Rettungsgeräte, Gurtzeuge
Montana Flugsport und Sportartikel-Vertriebs GmbH Grube 25, 82377 Penzberg, 08856/7044	Gleitsegel, Rettungsgeräte, Gurtzeuge
Bautek Fluggeräte GmbH Gewerbegebiet, 54344 Kenn, 06502/3060	Hängegleiter, Gurtzeuge
Finsterwalder Drachenflug GmbH Pagodenburgstraße 8, 81247 München, 089/ 8116528	Hängegleiter, Gleitsegel, Rettungsgeräte, Gurtzeuge, Schleppklinken
Firebird Sky Sport AG Hitzlerieder Str. 15, 87637 Seeg, 08364/1078	Hängegleiter, Gleitsegel Rettungsgeräte, Gurtzeuge
Skyline, Genghammer Wolfgang Stegenhäuser 7, 83236 Übersee, 08642/267/6155	Hängegleiter, Gleitsegel Rettungsgeräte, Gurtzeuge
Guggenmos Josef Füssener Str. 29, 87600 Kaufbeuren, 08341/5186	Hängegleiter
Wolfgang Kaiser Steinstraße 9, 83064 Raubling, 08035/6189	Hängegleiter
Koch Maschinenbau GmbH Johann-Reiter-Str. 14-16, 89564 Auernheim, 07326/7575	Schleppklinken, Schleppwinden Rettungsgeräte
Fly Market Flugsport-Zubehör GmbH & Co KG Pröbstener Str. 15, 87637 Eisenberg, 08364/8653/8654	Gleitsegel, Gurtzeuge
Air base Drachen, Gleitschirme und Zubehör Werrastraße 13, 36433 Bad Salzungen, 03695/602304	Hängegleiter, Gleitsegel, Rettungsgeräte, Gurtzeuge
Sondermaschinenbau Michael Müller Triebisdorferstraße 23, 96253 Untersiemau, 09565/1277	Schleppwinden, Schleppklinken
Pellicci Thomas Schlesierstraße 20, 83071 Stephanskirchen, 08036/2287	Hängegleiter
UP Sportartikel-Vertrieb für Europa Gut Mühleck, 82404 Sindelsdorf, 08856/82413	Hängegleiter, Gleitsegel Rettungsgeräte, Gurtzeuge
Flight Design Flugsportgeräte GmbH Sielminger Str. 65, 70771 Leinfelden-Echterdingen, 0711/795095	Hängegleiter, Gleitsegel, Rettungsgeräte, Gurtzeuge
Swing Flugsportgeräte GmbH Badfeldring 25, 82290 Landsberied, 08141/21730	Gleitsegel, Rettungsgeräte Gurtzeuge
Ailes de K Germany Sonnabäch 8, 83122 Samerberg, 08032/8884	Gleitsegel, Rettungsgeräte Gurtzeuge
Johann Aicher Brunnacker 8, 87541 Hindelang, 08324/2985	Gurtzeuge
Airwave Germany Martin Werner Salzstraße 67, 2587 Römerstein, 07382/5287	Hängegleiter, Gleitsegel
Edel-GmbH Deutschland Dae Kyo Industrial Hitzlerieder Str. 15, 87637 Seeg, 08364/1340	Gleitsegel, Rettungsgeräte, Gurtzeuge

Hersteller	Produkte
Franz Gröger Falkenstraße 28, 89269 Vöhringen, 07306/8154	Hängegleiter
Kurt Kehrer Müllerstraße 32, 86971 Peiting, 08861/68227	Gleitsegel, Rettungsgeräte, Gurtzeuge
Hans Madreiter Forchenweg 37, 71134 Aidlingen, 07034/62609	Gleitsegel Gurtzeuge
Fallschirmdepot Ostermünchner GmbH Tölzer Str. 14, 83677 Greiling, 08041/70319	Gleitsegel
Wolfgang Rode Welfenstraße 24, 87629 Füssen, 08362/39231	Rettungsgeräte
Ingo Rohardt Sülldorfer Landstr. 250, 22589 Hamburg, 040/8704383	Schleppwinden Schleppklinken
Schönleber Metallbau Tremmelhausen, 93186 Pettendorf, 09404/8473	Hängegleiter
Christoph Schuhwerk Bergstraße 21, 86476 Neuburg, 08283/2231	Schleppklinken, Schleppwinden
Thalhofer Nürtinger Str. 19, 72636 Frickenhausen, 07022/49256	Hängegleiter
Flugsportservice Eugen Stiebritz Carl-Orff-Straße 21, 82223 Eichenau, 08141/7496	Gurtzeuge
Turnpoint Fastline GmbH Rudolf-Diesel-Str. 29a, 82216 Gernlinden, 089/1502793	Gleitsegel, Rettungsgeräte, Gurtzeuge

Erloschene Gütesiegel

Die nachfolgenden Gütesiegel wurden auf Antrag des Herstellers mit Wirkung ab 1.4.1995 widerrufen:
 DHV-Gütesiegel Hängegleiter **Superfex II, Dacron 81, 01-007-79**, der Firma Thomas Finsterwalder.
 DHV-Gütesiegel Hängegleiter **Superfex II, Nylon 81, 01-004-79**, der Firma Thomas Finsterwalder.
 DHV-Gütesiegel Gleitsegel **Blow Up Competition, GS 01-050-88**, der Firma Jordanis Melitopoulos.
 Die Geräte dieser Muster dürfen ab 1.4.1995 nicht mehr betrieben werden.

23.1.1995
 Bernd Schmidtler
 Referatsleiter Technik

gebrauchtmarkt

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

19.3.95 – Info Nr. 80

Später eingehende Kleinanzeigen werden automatisch in das nachfolgende Info aufgenommen.

Jedes DHV-Mitglied ohne gewerbliche Tätigkeit als Hersteller, Händler oder Flugschule hat die kostenlose Möglichkeit, unter dieser Rubrik gebrauchte Fluggeräte und Zubehör zum Verkauf anzubieten. Anzeigen 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 mit dem Anzeigenauftrag!

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. 90, Räder, Charly Pinguin mit CharlyRettungsger. 180 - 190 cm, Wasmer combi air 2 plus + Helm, VB DM 3.300,-. ☎ 0208/401733.

Club 15, Bj. 89, weiß/grün/pink, Räder, Ersatztrapezrohre, Check neu, DM 1.600,-. ☎ 08176/242.

Ikarus 390, Bj. 10/93, ☎ 09179/6457.

Joker, Bj. 91, AK neongelb, US violett, OS weiß, crashfrei, Speedbar, Ersatztrapezrohr, evtl. mit Toll-Dachgepäckträger DM 2.000,-. ☎ 0561/823075.

Joker, Bj. 91, DM 1.600,-. ☎ 0375/789562.

1-2

Calypso 165, Bj. 88, weiß/blau/pink, Check bis 96, DM 1.800,-. ☎ 03571/413371.

Calypso 165, Bj. 90, OS weiß, AK lila, US pink/grün, VB DM 2.400,-. ☎ 09392/65301.

Calypso 165, blau/pink, 5-Jahres-Check 93 neu, Gurtzeug, Rettungsger., DM 3.500,-. ☎ 089/7594410.

Calypso 165, Bj. 6/90, Ersatztrapezrohre u. Speedbar, Räder, VB DM 2.200,-. Gurtzeug Charly Pinguin Bj. 90, 180 cm - 190 cm, DM 500,-. ☎ 06203/13099.

Delta 16, Bj. 87, OS weiß, AS schwarz, US grün, crashfrei, Räder, Unterverspannung neu, VB DM 600,-. ☎ 06724/7305.

Gyro 180, Bj. 89, Check bis Ende 96, mit Speedbar, Räder u. 2 Ersatzsteuerbügel, techn. u. opt. ok, VB DM 1.400,-. ☎ 069/94439311 od. 492415 (abends).

Supersport 153, Bj. 93, OS weiß, US magenta/pink mit Rädern, Integralgurt Charly Pinguin Gr. 175 mit Metamorfosischirm, Bräuniger Alto Vario P III incl. Fahrtmesser, Totlritzer, kompl. 6.600,- (Verkauf auch einzeln) ☎ 02232/707427 od. 02227/6016 (abends, Nähe Köln/Bonn).

Uno piccolo, 5-Jahres-Check, VB DM 1.600,-. ☎ 0208/423552.

Uno piccolo, Bj. 88, weiß/schwarz, crashfrei, 5-Jahres-Check 5/93, Räder, Speedbar, evtl. mit neuw. Gurtzeug (Kniehänger) u. Helm, DM 800,-. ☎ 0911/338179, 3607344 (tags).

Vektor, Bj. 94, Extras, DM 4.600,-. ☎ 0831/10804.

2

Funflex, Bj. 91, rot/weiß/grün, UV neu, Räder, Ersatztrapez, Sepedbar, 2. Packsack, Regenhitze, VB DM 2.500,-. ☎ u. Fax 02507/4555 (abends).

Impuls, Bj. 87, Check neu, VB DM 1.700,-. ☎ 09122/86205.

Impuls, Bj. 88, pink/weiß, Rettungsger. Charly Bj. 92. ☎ 07034/21175.

Impuls, Bj. 85, weiß, Check bis 12/94, incl. Räder, DM 500,-. ☎ 06507/8428.

Impuls, Bj. 86, weiß/lila, Check bis 12/95, VB DM 1.800,-. ☎ 0221/4994291.

Impuls 14, Bj. 91, pink/gelb/pink, VB DM 2.200,-. ☎ 06555/484 (abends).

K 2 144, Bj. 91, mit 2 Ersatzrohre, VB mit od. ohne Gurtzeug. ☎ 08322/8771.

K 2 144, Bj. 6/92, crashfrei, DM 3.850,-. ☎ 089/8562391.

K 2 144 Firebird, Bj. 92, DM 2.900,-. ☎ 06151/893308.

K 4, Bj. 92, DM 3.400,-. ☎ 06021/450309 od. 0172/2929520.

Milan, Bj. 92, blau/weiß, DM 3.600,-. ☎ 0375/789562.

Miniflex M 2, Bj. 86, im Kurzpacksack (180 cm), flugbereit, mit Check, DM 1.350,-. ☎ 089/8562391.

Quattro, Bj. 86, incl. Räder, Schutzhelm, Windsack, Transportleiter, sowie div. Klein- u. Ersatzteile, DM 500,-. ☎ 0201/305252.

Reflex CS, Bj. 1/94, AK weiß, US grau/gelb, mit Aufschr. Reflex in pink, neuw., DM 5.600,-. ☎ 0821/413242.

Santana, Bj. 88, neongrün/pink, incl. Satz Steuerbügel, VB DM 1.500,-. ☎ 05234/1771.

Sport 167, Bj. 87, Check 96, DM 950,-. ☎ 07773/5946 (abends).

Uno 17,5 Jumbo, Bj. 92, violett/neongelb/pink, Ersatzsteuerbügel, VB DM 2.500,-. ☎ 0631/50315 od. 204-2146.

2-3

Blitz 137, Bj. 5/92, lila/grau/weiß, VB DM 5.000,-. ☎ 08032/8434.

Brazil 155, Bj. 4/93, AK weiß, US blau/rot, VB DM 5.300,-. ☎ 09953/541 (abends).

Jet Dream, Bj. 89, Gütesiegel bei Kauf neu, DM 1.700,-. ☎ 08022/5492 od. 67764.

Magic 166, Bj. 85, crashfrei mit Räder, VB DM 500,-. Sigma Integralgurt, 94 neu, VB DM 650,-. ☎ 0831/66260.

Moyes GTR 162 Race, Bj. 88, AK neopink, OS neopink/weiß, Ersatzbügelrohre, Räder, DM 1.500,-. ☎ 0571/51967.

Pamir, Bj. 6/91, AS grüne, US violett, alle Sicherheitsumrüstungen durchgeführt, DM 2.700,-. ☎ 06151/146898.

Sensor 610 E 144, Bj. 2/93, VB DM 4.600,-. ☎ 07024/2465.

Sensor 610 E 144, Bj. 3/94, AK aramid, US mint/neongelb/pink, crashfrei, neuw., VB DM 6.900,-. ☎ 089/762214.

Sensor 610 E 144, Bj. 93, VB DM 4.900,-. ☎ 06244/4876 od. 231.

3

AT 145, Bj. 2/92, weiß/blau/weiß, VB DM 3.700,-. ☎ 08362/5772 (ab 17.00 Uhr).

AT 145, Bj. 91, AK weiß, US rot/grün, Achterliek 205 PP, incl. XC Packsack, DM 2.950,-. ☎ 07183/8302.

AT 145, Bj. 91, AK rot, sonst weiß, Rippstopp, DM 3.000,-. ☎ 0831/61707 (abends), 08375/531 (tags).

Bullet C, Bj. 6/94, crashfrei, DM 6.500,-. Gurtzeug Woody Valley, Bj 4/94, Gr. 165 - 175 cm, DM 800,-. ☎ 07162/45704.

Bullet C 14, Bj. 7/89, schöne Farben, 5-Jahres-Check neu, crashfrei, DM 2.000,-. ☎ 08269/393.

Bullet SP 12, Bj. 89, AK pink, US weiß, VB DM 900,-. ☎ 05234/1771.

Foil 139 Combat 2, Bj. 93, Ersatzbügel, VB. Charly-Kniehänger, pink, neuw., einschl. Gurttasche, VB. ☎ 07309/5935.

Foil 139 Combat 2, Bj. 4/93, pink/weiß, Steuerbügel, PrielerGurt Racer gelb Metamorfosis Schirm Bj. 93, Gr. 168 - 174 cm, Oberw. 93 cm, DM 1.000,-. ☎ 089/8413707.

Foil 152 Combat, Bj. 11/90, incl. 5-Jahres-Check, DM 2.800,-. ☎ 08362/38674 (ab 19.00 Uhr), 08364/1751 (dl.).

Foil 152 Combat, Bj. 92, Sonderfarben (violett/weiß/gelbe Segellattentaschen), Wettkompfession, (Long Sleeves, eine Halblatte mehr), VB DM 4.000,-. ☎ 08661/353 (Weimer).

Foil 160 B Racer, Bj. 89, schöne Farben, versteifte Rohre, Ersatzteile, VB. ☎ 08042/8527 (abends).

Hermes 15, Bj. 87, 5-Jahres-Check, DM 700,-. ☎ 0871/73142.

Laser 14, Bj. 91, DM 2.800,-. ☎ 07636/955.

Laser 14, Bj. 92, crashfrei, DM 3.950,-. ☎ 06806/440966.

Laser 14, Bj. 8/91, AK gelb, US schwarz/lila, AeroSafe-Bügel, QuickSafe-Räder, Ersatzbügel: 2 x AeroSafe/1 x Metall, DM 3.500,-. ☎ 089/41444047, 08241/3780.

Magic IV166 Fullrace B, Bj. 88, schöne Leuchtfarben, 5-Jahres-Check neu, VG + Räder, VB DM 1.000,-. Tausche auch gegen Einfachsegler, opt. Pilotengew. 70 - 85 kg. ☎ 09147/218.

Magic IV166 Fullrace B, Bj. 88, Mylar Anströmklappe, VG, Räder mit VG-Durchführung, schöne Farben, Ersatzsteuerbügel, DM 1.000,-. ☎ 06263/1445.

Milan Racer, Bj. 3/94, VB DM 6.500,-. ☎ 040/4913301.

Moyes XS 142 Race Aus., Bj. 93, crashfrei, DM 4.200,-. ☎ 08708/1444.

Moyes XS 142 Race Aus., Bj. 8/92, schöne Farben, VB DM 4.300,-. ☎ 09394/1683.

gebrauchtmarkt

Hängegleiter

Moyes XS 155 Race Aus.: Bj. 91, mit 2 Ersatzbügel, DM 3.000,-. Oder Tausch gegen Schwarze-Minimum. ☎ 05401/5553.

Moyes XS 155 Race Aus.: Bj. 93, Traumfarben, VB DM 4.999,-. ☎ 08709/447.

Moyes XS Race 155 It.: DM 3.333,-. ☎ 0871/43827.

New Wave, Bj. 89, 15 qm, DM 500,-. ☎ 0241/501306.

Reflex, Bj. 92, AK orange, US violett, crashfrei, voll gecheckt u. eingefl., DM 3.000,-. early bird Vario von UlveRenschler Ulm-Test 2/91, DM 700,-. ☎ 07032/28621.

Reflex, Bj. 91, VB DM 3.000,-. ☎ 0731/9317554.

Saphir 17, Bj. 85, OS weiß, US blau, Check neu, DM 850,-. ☎ 07267/8611.

Saphir 17, Bj. 86, Check, auch für UL-Minimum gerüstet, VB DM 690,-. ☎ 089/8206059.

Saphir 17, Bj. 85, blau, DM 300,-. ☎ 04202/7322.

Saphir 17, Bj. 87, neuw., Check ok, DM 580,-. ☎ 08708/1444.

Sensor 510 B-E, Bj. 9/90, AS blau, OS weiß, US gelb, Probeflug möglich, DM 1.500,-. ☎ 05224/7239 (ab 18.00 Uhr).

Sensor 510 B-E, Bj. 4/91, schöne Farben, VB DM 2.900,-. ☎ 0221/448615.

Sensor 510 B-E, Bj. 91, AK pink, US grau, OS weiß, Probeflug mögl., VB DM 3.200,-. ☎ 05251/67622.

Sensor 611, Bj. 5/94, neon-gelb/pink/blau/weiß, crashfrei, neuw., VB. ☎ 0841/980414.

Vega MX, Bj. 91, OS LDS met.-weiß, US lila/pink, mit Ersatzbügel, DM 2.500,-. ☎ 089/762214.

Zephir (CX), Bj. 9/88, US blau/multicolor (asym.), OS weiß, DM 800,-. ☎ 06063/2227.

Zephir (CX), Bj. 89, Check bis 4/95, VB DM 1.300,-. ☎ 08856/2386.

Zephir (CX), Bj. 1/90, schwarz, spektral blau, weiß, VB DM 2.600,-. ☎ 069/655377 (AB).

Zephir (CX), Bj. 87, OS gelb, AK blau, US multicolor, Check bis Ende 95, Räder, Ersatzteile, VB 1.200,-. ☎ 06724/8302 od. 07348/5144.

Zephir (CX) Bj. 91, OS LDS met.-weiß, US lila/pink, mit Ersatzbügel, DM 2.500,-. ☎ 089/762214.

Zephir (CX), Bj. 9/88, US blau/multicolor (asym.), OS weiß, DM 800,-. ☎ 06063/2227.

Zephir (CX), Bj. 89, Check bis 4/95, VB DM 1.300,-. ☎ 08856/2386.

Zephir (CX), Bj. 1/90, schwarz, spektral blau, weiß, VB DM 2.600,-. ☎ 069/655377 (AB).

Gleitsegel

1

Apollo 30, Bj. 1/93, lila, Charly-Rettungsschirm R II, Gurtzeug Edel-Force, gr. Packsack, DM 3.300,-. ☎ 08223/2684.

Black Magic 24, Bj. 90, B-Leinen, Flight Design Gurtzeug, gratis Rettungssger. Charly Second Chance 84 u. Varoio für Bastler, VB DM 750,-. ☎ 0751/54628.

Black Magic 24, Bj. 3/91, lila/grün, Check bis 96, VB DM 800,-. ☎ 08191/1603.

Black Magic 24, DM 500,-. ☎ 08323/20-4466 (dl.), 08321/83403 (priv.).

Black Magic 24, Bj. 91, lila/gelb, Check neu, VB DM 1.100,-. ☎ 07931/530-439 (bis 18.00 Uhr).

Black Magic 24, Bj. 7/91, pink/blau, B-Stall-taugh., Packsack, mit Gurtzeug Vorblon Diagonal, VB DM 1.850,-. ☎ 07051/6960.

Black Magic 27, Bj. 11/90, türkis, mit Rucksack, Gurtzeug Soaring Light u. Charly Rettungssger., kompl. VB DM 1.600,-. ☎ 06151/712144 (abends).

XC 10 (Jaguar), kompl. mit Lady-Gurt, Rettungsschirm, packsack, evtl. mit Helm, VB Dm 1.000,-. ☎ 08104/2376.

1-2

Asterope 27, Bj. 1/93, orange, neuw., VB DM 2.500,-. ☎ 07146/42527.

Athlete Neo 10,5, Bj. 10/89, neuw., VB DM 700,-. ☎ 06021/54334 (ab 18.00 Uhr).

Brizaïr 20, Bj. 8/91, incl. Sitzbrett u. Rettungsschirm, Pilotengew. 45 - 65 kg, DM 1.900,-. ☎ 0931/950316.

Brizaïr 25, rot/grün, Check neu, VB DM 1.800,-. Evtl. mit Gurtzeug Pro-Tek. ☎ 08131/96079.

Brizaïr 25, Bj. 92, grün/lila/pink, incl. Packsack, neuw., VB DM 2.000,-. ☎ 0521/130401.

Brizaïr 9, Bj. 89, Gurtzeug, Packsack u. Rettungssger. Sigma, Bj. 91, DM 500,-. ☎ 08161/21084.

Dream 90/24, Bj. 91, mit Gurtzeug Flight Design, VB DM 1.500,-. ☎ 02336/2357.

P 21/23, Bj. 92, violett/gelb, Gurtzeug Paratech Modular, Reserve. ☎ 07032/5254.

P 21/23, Bj. 2/93, Pilotengew. 45 - 64 kg, VB DM 2.200,-. ☎ 089/8507584.

P 21/23, Bj. 93, kompl. mit Packsack u. Gurtzeug u. Rettungssger. (Check fällig), VB DM 3.950,-. ☎ 0981/97003-18 (ab 18.00 Uhr).

P 21/27, Bj. 9/91, Speedsystem, Check 5/94, VB DM 1.500,-. ☎ 07345/21998.

✂ Abtrennen oder Kopieren

gebraucht auftrag kostenlos

Anzigentext (Bitte möglichst kurz)

Drachenausrüstung Gleitschirmausrüstung

Bei Drachen oder Gleitschirm nicht vergessen:
Gerätename mit Größe, Hersteller, DHV-Klasse, Baujahr.

Erklärung: »Ich bin Mitglied des DHV und im Gleitschirm- oder Drachensport nicht gewerblich tätig«

Name	Telefon	Fax
Anschrift	Unterschrift	



1G

Comanche 26, Bj. 7/92, lila, neuw., gr. Packsack u. Helm, VB DM 1.200,-. ☎ 089/5111521870 od. 08024/3321.

2

A4-25, Bj. 6/93, 60 - 90 kg, VB DM 2.500,-. ☎ 07361/79475.

A4-25, Bj. 5/93, Speedsystem u. Packsack, VB DM 2.700,-. Gurtzeug Charly Husky m. Rückencontainer u. Charley RS Revolution ZCZ. ☎ 07328/4423.

A4-25, Bj. 5/93, Speedsystem u. Packsack, VB DM 2.900,-. Evtl. mit Rettungssystem, ☎ 07328/4423.

Apache 26, Bj. 10/92, pink/weiß, 2-Jahres-Check neu, Leinen neu, kompl. mit Gurtzeug Sittling Bull u. Rettungsg. Charly Sec. Chance 84, Packsack, Alii Plus Variometer V6 v. Pretel, Helm, VB DM 2.700,-. ☎ 0721/32177.

Apache 26, pink/weiß, Sittling Bull, Charly Second Chance 94, Bräuniger P III, Helm Fly, neuw., DM 2.900,-. ☎ 08051/61216.

Apache II 23, Bj. 93, kompl. mit Gurtzeug Sittling Bull. Speedsystem, Rettungsg. Minitex 110, Helm u. Packsack, evtl. Schleppklinke, VB DM 3.000,-. ☎ 036766/80159 (ab 18.00 Uhr).

Apache II 26, Bj. 9/93, pink, check, VB DM 3050,-. Evtl. mit Gurtzeug u./od. Not-schirm. ☎ 089/465296.

Apache II 26, Bj. 10/93, VB DM 3.200,-. ☎ 07150/37566.

Apache II 29, Check bis 5/95, gelb, VB DM 1.500,-. ☎ 09372/10370, 09372/132541 (Betr.).

Apollo 27, kompl. mit Vonblon-Ligo-Gurt, Rettungsschirm, Packsack, VB DM 2.300,-. ☎ 08104/2376.

Apollo 27, Bj. 92, 2-Jahres-Check, mit Gurtzeug Edel Force, DM 1.700,-. ☎ 08342/1082 od. 0431/698446.

Apollo medium 24, Bj. 93, neu, kompl. mit Rucksack, Gurtzeug, Rettungsschirm, Helm u. Vario, DM 3.200,-. ☎ 07024/52839.

Apollo medium 24, Bj. 7/92, mit 2-Jahres-Check, Tragegurt für Speedsystem, VB DM 1.500,-. Evtl. mit Gurtzeug Chary Rodeo, ☎ 06021/54334 (ab 18.00 Uhr).

Bliss Medium, Bj. 5/93, lila, 2-Jahres-Check, Leinen neu, VB DM 3.200,-. ☎ 08046/8652.

Compact 33, Bj. 5/94, incl. Speedsystem, neuw., incl. Gurtzeug Moyes CC TOP, Bräuniger Vario Basis Sp mit 12 Monate Garantie u. Integralhelm, DM 4.990,-. ☎ 0214/68836.

Condor SP 10, Bj. 89, DM 250,-. ☎ 07024/52839.

Dream 90/22, Bj. 92, rot/gelb, neuer Check, incl. Packsack, VB DM 1.300,-. ☎ 036921/90335.

EQ Sport 24, Bj. 7/91, 2-Jahres-Check, Leinen neu, guter Packsack, VB DM 2.200,-. Zusätzl. Gurtzeug Skyline Distance 91, Rettungsg. Flight Design 90, Uvex Integralhelm S, Meinl Schuh Gr. 7 1/2, VB DM 800,-. ☎ 07641/451-486, 07685/7355 (abends).

EQ Sport 24, Bj. 91, neue Leinen, DM 800,-. ☎ 07042/32017.

EQ Sport 24, Bj. 91, neue Leinen, DM 800,-. ☎ 07042/32017.

EQ Sport 26, Bj. 92, mit Helm u. Gurt geg. Gebot. ☎ 0214/68836.

EQ Sport 26, Bj. 9/91, rot/schwarz/gelb, Check u. Leinen neu, mit Perche-Kreuzgurtzeug u. Packsack, VB DM 1.950,-. evtl. mit ungebr. neugep. Charly Rettungsgerät. ☎ 0711/624842.

EQ Sport 26, Bj. 6/91, 2-Jahres-Check 8/93, Leinen neu, gr. Packsack, VB DM 950,-. ☎ 09523/6039, 7824 (abends).

EQ Sport 26, Bj. 89, kompl. mit Gurtzeug VB DM 500,-. ☎ 0721/32177.

EQ Sport 26, Bj. 6/91, 2-Jahres-Check, 8/93, Leinen neu, ohne Gurtzeug mit gr. Packsack, VB DM 950,-. ☎ 09523/6039 (tags), 09523/7824 (abends).

Genair 24, Erstflug 4/93, 2-Jahres-Check 8/94, kompl. mit Gurtzeug u. Rettungsg., VB DM 2.100,-. ☎ 07158/62862.

Marlin 26, Bj. 2/94, pink/weiß, VB DM 3.000,-. ☎ 02302/56823.

Marlin 29, Bj. 94, pink, neuw., VB DM 3.600,-. ☎ 08158/9572.

Marlin 29, Bj. 94, lila/weiß, DM 3.666,-. ☎ 07153/49333 od. 07153/41664.

Marlin 29, Bj. 94, lila/weiß, neuw., VB DM 3.700,-. ☎ 07153/28757.

Maui 28, Bj. 93, Check neu 12/94, incl. Packsack, VB 2.900,-. Turpoint Gurtzeug Sitz, tolles Design, VB DM 390,-. Rettungsg. Firebird R2, VB DM 790,-. Kompl. VB DM 3.390,-. ☎ 0228/327652 (priv.), od. 940-1242 (dl.).

New Inf. Six Six Xtra, Bj. 5/91, DM 1.200,-. ☎ 08041/6008 (ab 18.00 Uhr).

New Inf. Six Six Xtra, 2 J. alt, pink/violett, crashfrei, VB DM 1.800,-. ☎ 09274/80348 od. 09194/97229 (dl.).

New Inf. Six Six Xtra, Bj. 91, 2-Jahres-Check, kompl. mit Skyline-Sitzbrett, Gurtzeug, Rettungsg., gr. Packsack, Helm, Vario Air/Cotec Alibi, VB DM 2.200,-. ☎ 06182/25449.

P 22/28, Bj. 6/93, rot, Vonblon Gurtzeug, Rettungsg., Helm, VB DM 4.500,-. ☎ 07623/62045 (ab 19.00 Uhr).

P 40 Biplace, Bj. 12/92, OS violett, US weiß, neuw., VBDM 3.500,-. ☎ 0721/24176, 07243/94087 (ab 17.00 Uhr).

P 40/26, Bj. 93, gelb, neuw., VB DM 3.100,-. ☎ 02045/5150.

P 40/29, Bj. 9/92, weiß/orange, ab 80 kg, alles Neukauf, mit Modular, Reit. Perche Oscar 18, Vario Bräuniger P III, Packsack, evtl. Helm, 2-Jahres-Check 1/95, VB DM 4.300,-. ☎ 07053/7961.

P 40/29, Bj. 8/93, pink, DM 2.800,-. ☎ 07361/49589.

P 40/29, Bj. 5/93, 90 - 120 kg, Packsack, DM 2.500,-. ☎ 07361/79475.

Phönix 128, Bj. 8/93, pink mit Zubehör, VB DM 3.333,33. ☎ 08857/9583.

Phönix 128, Bj. 3/93, 80 - 100 kg, VB DM 2.500,-. Gurtzeug Charly Husky mit Rückencontainer u. Charly RS Revolution, VB DM 1.100,-. ☎ 07361/79475.

Phönix 128, Bj. 8/93, pink, mit Zubehör, VB 3.333,33,-. ☎ 08857/9583.

Space 22, Bj. 5/93, 50 - 80 kg, neuw., DM 2.500,-. ☎ 07361/79475.

Space 24, Bj. 3/93, flieder, mit Beschleunigungssystem u. Packsack, 2-Jahres-Check neu, DM 2.600,-. ☎ 08334/1321.

Space 24, pink, Check neu, VB. ☎ 08376/8474.

Space 24, Bj. 8/92, lila/weiß, mit Gurtzeug Force u. Parasail Rettung, Packsack, kompl. VB DM 3.900,-. ☎ 089/52395192.

Space 27, Bj. 6/93, 80 - 110 kg, VB DM 2.700,-. ☎ 07361/79475.

Space 27, Bj. 2/93, lila/weiß, neuw., DM 2.950,-. ☎ 089/8206059.

Space 27, Bj. 8/92, türkis, Check 2/96, VB DM 1.900,-. ☎ 07351/72421.

Stellar 31, Bj. 10/92, mit Speedsystem, 2-Jahres-Check neu, mit Protokoll, VB DM 3.000,-. Montana Gurtzeug neuw. mit Speedsystem u. Rückenprotector VB DM 580,-. Vario Flytec 3010 neuw., VB DM 500,-. Rettungsschirm Sigma Minitex DM 350,-. ☎ 08326/9846.

Stellar 35, 1 Jahr alt, ☎ 08161/3810, Fax 3817.

Spydair 44, Alles de K, Racial Design GS 96. ☎ 08342/41531.

Spydair 44, Bj. 3/93, pink, 32 qm, 85 - 120 kg, DM 2.600,-. ☎ 06192/46471.

Twist 25, pink, Reserve Firebird R1, Gurtzeug Firebird. ☎ 07032/5254.

Zenith 26, Bj. 6/90, 2-Jahres-Check, mit Packsack, evtl. auch Gurtzeug Charly Flip, VB DM 1.500,-. ☎ 08661/9889104 (tags).

Zenith 26, Bj. 5/91, pink/gelb, 2-Jahres-Check, Beschleunigungssystem, Gurtzeug u. Packsack, VB DM 1.600,-. ☎ 07141/506772 od. 0711/1739916.

Zenith 28, Bj. 6/91, pink/lila, lt. Check neuw., VBDM 1.200,-. ☎ 06074/90750.

2E

Comet CXA 24, Bj. 91, Rettungssystem Charly, Gurtzeug Vonblon diagonal, Ortovox Wanderpacksack, VB. ☎ 08141/21352.

2-3

Aerologic 51, Bj. 12/94, DM 3.800,-. ☎ 08362/2725.

Aerologic 51, Bj. 93, DM 2.500,-. ☎ 07222/69434.

Aerologic 55, Bj. 9/92, mint, VB DM 2.900,-. ☎ + Fax 08861/68493 (ab 19.00 Uhr).

Athlete 10,5, Bj. 1/90, rot/gelb, VB DM 900,-. ☎ 07328/6798.

P 40/23, Bj. 3/93, Check, 50 - 80 kg, Packsack, DM 2.000,-. Gurtzeug Vonblon Ligo u. RS May Day Plus DM 900,-. ☎ 07361/79475.

Haftungsausschluß!

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

Gleitsegel

Prisma 29, 1 Jahr Check, VB DM 2.300,-. ☎ 08323/20-4466 (dl.), 08321/83403 (priv.).

Prisma 29, lila/gelb, 3/92, neuer Check, DM 2.000,-. Perche Columbus 18 neu, DM 750,-. ☎ 0766/16602.

Prisma 29, Bj. 92, Check 8/96, DM 2.200,-. ☎ 09102/2983, Fax 1461.

Prisma 29, Bj. 6/92, pink/lila, Check neu, Extragurte mit Trimmer u. Fußbeschl., DM 1.990,-. ☎ 07328/6798.

Spirit FXC 25, mit Gurtzeug, DM 2.000,-. ☎ 07025/6962 (ab 17.00 Uhr).

3

Aerologic 47, Bj. 5/93, ohne Design, blau/blau, SkylinePacksack, DM 2.800,-. ☎ 08662/8678.

CX II 25, Bj. 92, Leinen neu, 2-Jahres-Check neu, VB DM 2.500,-. ☎ 09561/27490 (abends), Auto 0171/8601879, 09565/79952 (tags), Fax 09565/79998.

Flash 51, Gütesiegel 7/91, lindgrün, VB DM 1.500,-. ☎ 089/8114102.

Flash 51, Bj. 7/91, pink, Check 12/93, UP-Gurt PA-III-Diagonal inkl. Packsack zusammen, VB DM 1.200,-. ☎ Inga 09193/4144, od. Klaus 0039/45-7210954.

Flyair 1000, neu, keine Flüge, Sonderlogo (Trilair-Look), DM 2.500,-. ☎ 0911/312913.

Flyair 1000, Bj. 92, violett/rot, mit Gurtzeug, 75 - 95 kg, VB DM 2.200,-. ☎ 07334/5593 (ab 18.00 Uhr).

Flyair 950, lila, incl. Gurtzeug Alles de K Primo, Bj. 5/93, Packsack, neuw., DM 2.800,-. ☎ 07181/61539.

gebrauchtmarkt

Gleitsegel

Five Five Plus, Bj. 88, neongelb, VB DM 350,-. ☎ 07153/2875.

Katana 47 S, Bj. 8/92, 2-Jahres-Check neu, DM 1.800,-. ☎ 089/491632.

Katana 51, Bj. 12/92, Check neu, mit Beschleunigungssystem u. gr. Packsack. VB DM 1.890,-. ☎ 02202/41461.

Katana 51, Bj. 8/93, Sonderfarbe, incl. Speedsystem, gr. Packsack, VB. ☎ 07333/6392.

New Inf. 6-6 Xtra 23 C, Bj. 91, VB DM 500, od. Tausch geg. Gurtzeug. ☎ 09561/27490, Auto 0171/8601879, Fax 09565/79998.

Phantom 45, mit Packsack, Gurtzeug, Vario u. Helm, DM 2.850,-. ☎ 07121/550937.

Phantom 49, Erstflug 4/92, DM 2.000,-. ☎ 08041/6008.

Racer 23, Bj. 6/92, Check u. Leinen neu. ☎ 089/337720 od. 09851/3597.

Racer 25, Bj. 6/92, Check u. Leinen neu. ☎ 089/337720 od. 09851/3597.

Racer 25, VB DM 1.500,-. ☎ 08323/20-4466 (dl.), 08321/83403 (priv.).

Racer 25, Bj. 6/92, gelb, Fußbeschleuniger, VB DM 2.500,-. ☎ 08321/88128, Fax 89782.

Racer 25, neue Leinen, mit Packsack, Rettungsg. u. Vario v. Brüniger, auch einzeln. VB. ☎ 07121/53872.

Trilair 26, Bj. 3/90, Check neu, kompl. mit Gurt u. Sack. ☎ 06821/26363. ZX X-large, 2-Jahres-Check ok, Probeflug mögl., DM 1.500,-. ☎ 089/187276.

ZX X-large, Bj. 5/91, pink, 2-Jahres-Check, Charly Gurtzeug Protekt-Rettungsschirm SC 118 (Passiv) neu umgerüstet, Vario Brüniger LCD II, kompl. DM 3.100,-. ☎ 08862/8950.

Gemischt

Gurtzeug Vonblon-Liga VB DM 290,-. Sammlung Drachenflieger-Magazin zu verk. ☎ 0228/327656 (priv.) od. 0228/940-1242.

Rettungsg. Firebird R2 (für gewichtige) VB DM 350,-. Vario Brüniger P III VB DM 350,-. Amateur-Funkgerät Alinco DI 180 (Lizenz erforderlich) VB DM 380,-. ☎ 07528/7854.

Vario Flytec 3020 DM 680,-. Gurtzeug Vonblon-Liga DM 460,-. Rettungsg. Sigma Minitex 92, o. Öffn. DM 700,-. ☎ 07351/2727.

Gurtzeug Charly Husky mit Rückencontainer u. Charly RS Revolution. 1 Jahr alt VB DM 1.200,-. GS Motor, Pago-Jet, ca. 5 Behr.-Std., VB DM 5.500,-. ☎ 7361/79475.

Jet-Helm perché, pink mit gelber Aufschrift, Gr. L, VB DM 95,-. ☎ 02224/3445 (Richard).

Brüniger Vario Basis DM 440,-. ☎ 07333/6392.

Flytec Vario DM 480,-. Gurtzeug Force DM 290,-. Parasail Rettung DM 280,-. Uvex Kevlar Jet-Helm (S) DM 180,-. Uvex Kevlar Integral-Helm (S) DM 220,-. ☎ 089/6517702 od. 52395192.

Woody Valley Smoking Race, 180 - 190 cm, magenta/pink, VB DM 1.000,-. ☎ 06244/4876 od. 231.

Vario Air Catec Alibi DM 280,-. Gurtzeug Skyline DM 280,-. Packsack Skyline DM 70,-. Rettungsg. Parasail DM 250,-. ☎ 06182/25449.

Gurtzeug Woody Valley Smoking Race, schöne Farben. ☎ 0531/896927.

Rettungsg. Charly Revolution 2, 1 Jahr alt, neu gep., VB DM 790,-. ☎ 0821/431353.

Minitex 110 o. Ausl., DM 450,-. ☎ 08021/8755.

Keller Integralgurt mit Charly Rettungsschirm Gr. 180 - 190 cm, DM 500,-. Vario/Höhenmesser Brüniger LDC III DM 250,-. Dachträger, abschließbar für Drachen DM 250,-. Geschwindigkeitsmesser DM 40,-. ☎ 0241/501306.

Gurtzeug Edel Force, Gr. M, neuw., DM 300,-. ☎ 06472/8611.

Rettungsschirm Charly Sec. Chance, Bj. 3/91, keine Notöffnung, DM 500,-. ☎ 07361/33997 (Klaus).

Kompaß Silva 70 UN mit Halterung für GS, VB DM 120,-. ☎ 08686/8589.

Alte Dramas von 1976 - 1981 (nicht vollständig) geg. Gebot zu verk. ☎ 08662/8788.

Afro Pocket Vario mit mech. Höhenmesser DM 200,-. ☎ 07544/4124.

Handsprechfunger. Yaes'n FT-23R, neuw., DM 450,-. ☎ 08042/2368 od. 089/9244-4665.

Vario Pretel P4, graphisc./numerische LCD-Anzeige bis 9,9 m/s, Sinkalarm einstellb., Speicher, Druckschnittsteigen, etc. VB DM 300,-. ☎ 089/795002 (Richard).



Über 10000 Vermittlungen innerhalb 3 Jahren!
Wollen Sie auch dabei sein?
☎ 080 22/7213

Wenn Sie verkaufen wollen:

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

Was kostet es Sie?
Die Auftragsgebühr für 3 Monate von DM 40,-

Wenn Sie kaufen wollen:

Erhalten Sie kostenlos unsere aktuelle Angebotsliste für den gewünschten Gerätetyp!

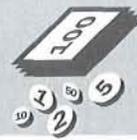
Darum rufen Sie uns heute noch an, wenn Sie schneller und rentabler kaufen oder verkaufen wollen.

Wir sind immer gerne für Sie da

NEU hinzugekommen Mountain-Bikes

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

W. Feschtschenko - Schlierseer Straße 61 a - 83703 Gmund - Fax 0 80 22/7 49 95



Rettungsg. Charly, Bj. 94, unben.
DM 555,-. ☎ 08232/74594 (abends).

Drachengurtzeug einschließlich Rettungsg., Rademacher Karpfengurt u. Rademacher Rettungsschirm PSR I neu gep.
☎ 07729/553.

Hängegleitgurtzeug Klatsky, Gr. 175 - 185 cm, mit Rettungsschirm Sigma, technisch ok, DM 700,-. (Auch einzeln)
☎ 07183/8302.

Charly Küngaroo, Bj. 9/91, ca. 175 cm, pink/grau, VB DM 450,-.
☎ 08362/5772 (ab 17.00 Uhr).

Keller High Tec Integralgurt 170 - 180 cm, Bj. 88, mit od. ohne Metamorphose Rettungsschirm; Afro Pocket Vario; Stauohr-Fahrtmesser; Räder; Steffi Kniehänger mit Parasail-Schirm. ☎ 08031/17054 od. 44124.

Micropanel 3, mit Software, Drucker-schnittstelle, Drachenhalterungen u. zwei Flügelensensoren, VB DM 900,-. ☎ 06724/7305.

2 Handfunkger. Kenwood TH-28 + Icom IC 2 Set, 2m-Band 144-148 MHz JE, DM 500,-. Rettungsschirm Perche Columbus 18, DM 750,-. ☎ 0766/16602.

Gurtzeug Vonblon Liga, DM 250,-. ☎ 08323/20-4466 (dl.), 08321/83403.

Integralgurt incl. Rettungsg., blau/grau/Regenbogenstreifen, Bj. 91, 165 - 185 cm, VB DM 800,-. ☎ 0211/394685 (AB).

Perche Perfekt Gurtzeug, pink/schwarz, 1 Jahr, VB DM 350,-. Bräuniger Vario P2, 3 Jahre, VB DM 300,-. ☎ 07161/684217.

Gurtzeug Action LX incl. Rückenprotector, DM 650,-. ☎ 08046/8652.

Kniehänger mit Charly Rettungsschirm Bj. 92, keine Öffnung, VB DM 600,-. Bräuniger Alto Vario LCD 5, VB DM 400,-. Helm. ☎ 0951/15679 (abends).

Keller Karpfengurt, Gr. 170 - 190 cm mit Mittelleinenschirm Charly, Vario mit Höhenmesser Greif 2000, Schleppklinke, Steuerbügelhüder Smarties, ☎ 08433/666.

Keller Integralgurt, Gr. 175 - 185 cm, blau, mit eingebauter Steuerhilfe, VB DM 200,-. ☎ 08026/58530 (priv.) od. 89/60872-871 (dl.).

Neuw. La Mouette Packsack DM 100,-. Profil 17. ☎ 06164/55450.

Gurtzeug Charly Pinguin incl. Rettungssystem Charly Mittelleine, Bj. 4/91, Gr. 185 cm, neongelb, Funk- u. Fototasche, mit Rucksack, DM 950,-. Afro Micropanel 1, neuw., DM 500,-. ☎ 0561/823075.

Sitzgurt Firebird Pro Comfort, DM 120,-. ☎ 0711/3161279 (ab 17.00 Uhr).

Keller-Karpfengurt, blau, Gr. 170 - 195 cm mit Rademacher Rettungssystem Bj. 86, VB DM 380,-. ☎ 09153/4216.

Integralgurtzeug Charly Pinguin, Gr. 185 - 190 cm mit Metamorphose-Schirm, neuw., Funk- u. Fototasche, Packsack, DM 1.500,-. Flytec 3030 Professional mit Fly-Cart Software, Akkupack u. Ladeger., Drachen- und GS-Halterung, VB DM 1.200,-. ☎ 06543/2459 (ab 19.00 Uhr).

Afro Owens Valley 8000 Analog-Kombi-Instrument, TEK kompensiertes Vario, Höhe, Stoppuhr, Fahrtmesser, Sollfahrt, 2 Batterien unschaltbar, werkstattgeprüft, DM 390,-. ☎ 0241/76381.

Parasail Rettungsnotschirm, neuw.; Kniehänger, Gr. S; Integralhelm, Gr. S. ☎ 040/6951123.

Vonblon Liga Integral Gurtzeug, neuw., schwarz/violett, Reserve unter Sitzbrett, DM 390,-. ☎ 0231/75790.

DHV-Info 3 bis 73 u. Drama 1/79 bis 12/93. ☎ 089/785231.

Bräuniger Vario LCD VII mit Speedsensor, Barograph u. dazugeh. Software für PC, DM 790,-. ☎ 07151/44158.

Hängegleiter Rettungsschirm PSR I mit Gütesiegel, Bj. 86, neu geprüft u. gepackt, DM 320,-. ☎ 05203/7433.

Helm, Uvex Dinema Gr. M, neuw., DM 250,-. ☎ 07195/68090.

Kellergurt Integral mit Charly Rettungsschirm, Bj. 90, pink, Gr. 170 - 190 cm, kompl. DM 550,- (250,- u. 350,- einzeln). Finsterwalder Kevlar-Helm mit Kinnschutz, Gr. 59 - 60, schwarz/gelb, DM 150,-. ☎ 08636/7622 (abends).

Parasail Kniehänger, Bj. 91, Gr. M, VB DM 150,-. ☎ 0711/631176.

Gurtzeug Vonblon Liga, neuw., VB DM 380,-. Vario Wasmer Mini-Air, VB DM 190,-. ☎ 0228/327656 (priv.) od. 940-1242.

Wasmer Vario mit Höhenmesser Analog DM 140,-. Afro Fahrtmesser mit Zeigeranzeige (gepr. v. Hersteller), DM 120,-. Original Dachmodell 60 cm (nicht flugfähig) DM 180,-. ☎ u. Fax 0741/6821.

Alto Vario Basis, VB. ☎ 0711/755565.

Gurtzeug Skyline Distance X, DM 220,-. Bräuniger Alto Vario P 2, DM 220,-. ☎ 07431/7758.

Integralgurt Prieler, ca. 180 cm, DM 450,-. Afro Vario analog, DM 350,-. charly-Drachen-Rettungsschirm, DM 450,-. Tel Kevlar-Integralhelm, DM 150,-. Pitchy, DM 95,-. Fahrtmesser, DM 40,-. ☎ 08136/1870.

Einkaufsgutschein von der Fa. Flight Design abzugeben., VB. ☎ u. Fax 07665/4314.

Charly Highlight, Foto- u. Funktasche etc., Icom Helmsprechset incl. Uvex-Helm u. Icom Funkgeräthalterung, manuell-sprachgesteuert, DM 200,-. Afro MP 1 + II. ☎ 06263/1445.

Keller Integral, blau/gelb, DM 150,-. Bräuniger Vario LCD, DM 150,-. Hall-Geschwindigkeitsmesser, DM 80,-. ☎ 089/6116490 (ab 18.00 Uhr).

Abrollwinde u. Karpfengurt, Gr. ca. 175 cm, 2 Sprechfunkger. ☎ 03528/446505.

Gurtzeug Air bulle Kreuzverspannung, VB DM 150,-. ☎ 07142/95330.

Bräuniger Vario LCD, DM 250,-. Vonblon Diagonal Sitzgurt u. Minitex 110, DM 600,-. ☎ 0911/312913.

Gurtzeug Tigra mit integr. Rettungsg., Columbus 18, Vario Bräuniger Basis SP mit Garantie. ☎ 08334/552.

Afro Cumulus (11/94), 60 h Barograph, Speed-Sensor, Software, VB 1.290,-. Gurtzeug Dimensione Volo, Super-Pete, incl. Protaktor, Rettung integr., gr. Tasche, Wasserballtasche unter d. Sitz, VB DM 290,-. ☎ 0821/431353.

Bräuniger P III, VB DM 410,-. ☎ 08342/41531.

Bräuniger Alto Vario Classic mit Fahrsensor u. Lithium-Batt., GS od. Drachenhalterung, DM 800,-. ☎ 07183/8302.

Gestohlen

In der Zeit von 25.9.94 bis 2.10.94 wurde an der Bergstation der Hochries-Seilbahn aus meinem Gurtzeug des Vario Marke Afro Micropanel 3, Seriennummer 5273 entwendet. Hinweise bitte an: Robert Kersch, Mozartstraße 85, 85521 Ottobrunn. ☎ 089/6099424.

Am Stubai-Cup 1995, weißer Compact 35 mit großer Aufschrift Montana am Untersegel, GS-Gurt Montana mit integrierter reserve, Vario Aircotec Piccolo. Belohnung: 1000,-DM, ☎ 08856/7044 od. 08803/60598

Gesucht

Suche Supersport 153, sehr guter Zustand, ab Bj. 94 bis DM 5.000,-. ☎ 05251/67622.

Suche Vario mit Geschwindigkeitsmessung (Bräuniger oder Flytec), neuw. Drachengurtzeug für Gr. 178 cm, Transportleiter u. steckbare (teilbare) Bügelräder. ☎ 0711/859556.

Suche Vario, Fliegerstiefel Gr. 44, Literatur insbes. über Fluggebiete, ☎ 07771/4788 (ab 18.00 Uhr).

Suche Sammlung der Zeitschrift Gleitschirm, Poster, in- u. ausländische GS-Literatur, auch im Tausch geg. Sammlung der Zeitschrift Drachenflieger-Magazin. ☎ 0228/327656 (priv.), od. 940-1242 (dl.).

Suche Foil Combat 2 um DM 2.000,-. Probeflug muß möglich sein. ☎ 06122/16663 (Jürgen).

Suche günstigen gebrauchten Hochleister (Blitz o.ä.) ab Bj. 89, gerne auch mit neuem Check; u. günstiges Gurtzeug (Fronteinstieg, Gr. 185 cm, 70 kg), mit Schirm und Vario. ☎ 08563/1993.

Im Aufbau befindliche Windenschleppgemeinschaft im Raum Weserbergland (Zentrum Hörter) sucht gut erhaltene gebrauchte stationäre od. mobile Winde (auch zur Miete?), sowie weitere interessierte u. aktive D- u. G-Flieger. ☎ 05253/1486.

Suche Hängegleiter (DHV-Kl. 2/3, Pami, Reflex, Sensor o.ä.) ab Bj. 92 bis max. DM 4.000,- sowie Integralhelme mit gr. Sichtfeld, Handfunkger. u. Schleppklinke. Kann bei Bedarf 90er Jaker anbieten / in Zahlung geben. ☎ 07544/3623 (priv.) od. 07531/588196 (Fa. / Hr. Schwarz).

Suche Gleitschirm (DHV-Kl. 1-2 od. 2) ab, Bj. 1/92, Check neu wenn mögl. mit Kompl.-Ausrüstung: Gr. 80 - 110 kg. ☎ 07771/4788 (ab 18.30 Uhr).

Suche Drachengurtzeug ca. 178 cm, 72 kg, neuw. Metamorphose Rettungsschirm, Flytec od. Bräuniger Vario mit Geschwindigkeitsmessung, Räder, Kompaß, Drachenhülle u. Aerofoil-Seitenrohre für WW-Supersport 153 bzw. Meterware. ☎ 0711/859556.

Wer spendiert uns evtl. geg. Spendenquittung zu Dekorationszwecken einen ausgedienten Gleitschirm od. Rettungsschirm. S. Regnet, Haus des Kindes, Schifferstadt, ☎ 06235/44-420.

Suche dringend günst. Integralgurtzeug (Fronteinstieg, ca. 175 cm) u. Rettungsschirm. ☎ 08561/8178 (nur Wochenende).

Suche Doppelsitzerdrachen, gleitschirm u. rettung sowie DHV-Infos bis Heft 60. ☎ 08323/51600.

Haftungsausschluß!

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

Ich bitte den Drachenflieger aus Böblingen nochmals um Rückgabe meiner Sonnenbrille, die ich am 23.07.94 in seinem grauen Golf vergessen habe (Fahrt von Ruppolding nach Bergen)! T. Büchle, Hochstraße 35 c, 83278 Traunstein, ☎ 0861/69003 od. 13260, Fax 8053.

Suche Reflex CS, ☎ 08385/292.

Ein Gleitschirmclub soll in Frankfurt/Main entstehen u. braucht dafür Mitglieder. Für Infos schreibt, ruft od. faxt an: Arne Reuter, A.F.G. 41, 63263 Neu-Isenburg, ☎ u. Fax 06102/52180.

Suche ausgedienten Gleitschirm, Fallschirm od. Rettungsschirm für Beschäftigten mit behinderten Menschen. ☎ 07931/42210.

Suche Barograph od. Kombiinstrument mit FAZ-Zulassung für Gleitschirm XC-Dokumentation. Mögl. billig! ☎ 0761/499649 (von Fr. - So.), 07723/1604 (von Mo. - Fr. ab 16.00 Uhr).

Schleppgemeinschaft (Winde Schulkwerk) sucht ambitionierte Hängegleiterpiloten mit Windenfahrerschein. Überwiegend im NW-Münchens (LDK Dachau). Gemeinsames Treffen zwecks Erfahrungsaustausch geplant. ☎ 089/3146694.

Suche günst. Minimumsyst. für Drachen zu kaufen od. auch evtl. zu mieten. ☎ 07051/78741.

Suche Bräuniger Vario LCD III - LCD VI bis ca. DM 300,-. ☎ 02982/1808.

Suche geb. Amateur-Funkger. (com 2 e, Yuesu o.ä. (2 m / 144 - 146 MHz). Außerdem geb. Flugfunkger. ☎ 06131/705280 (dl.), -385853.

Reise(Flug)partner(in) von beurlaubtem Lehrer, sportl., weltgerüst, mit Schirm (SOPISchein) u. Campingbus, Finanz. unabhängig, bzw. Anschluß an Gruppe gesucht: Im Sommer 95 Alpen zum Beispiel, im Winter weltweit. Evtl. auch ohne Schirm. Alter unwichtig. Horst Griese, Liebrechtstraße 1, 30519 Hannover.

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

Das DHV-Unfalltelefon



Unfallverhütung setzt 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 08022/74184, Fax 7996, und hinterläßt dort seine Telefonnummer. Der DHV-Sicherheitsreferent Peter Urban nimmt dann Kontakt auf. Die Unfallmeldepflicht des Piloten bzw. Gerätehalters nach § 5 Luftverkehrsordnung bleibt unberührt.

Tödlicher Gleitsegelunfall

Agadir / Marokko - Am 25.1.1995 startete Reinhard Michaelis, Inhaber eines neuen Sonderpilotenscheins, mit einem Gleitsegel P 22 auf der Kasbah. Er erreichte nicht den Landeplatz. Bei der Außenlandung an der Nationalstraße verfiel sich der Schirm am Führerhaus eines gleichzeitig vorbeifahrenden Lkw und zerrte den Piloten unter die Räder. Dabei erlitt er tödliche Kopfverletzungen.

Gegendarstellung

Zum redaktionellen Beitrag des DHV in der Ausgabe des DHV-Info Nr. 77, mit der Überschrift »Richter übernehmen Verantwortung für Milan-Racer-Piloten«

1. Der DHV behauptet, daß er den Milan-Racer von bautek vorsorglich gesperrt habe und dann nach der Feststellung von Abweichungen zwischen Unfallgerät und Mustergerät mit einer weiteren Lufttüchtigkeitsanweisung die Sperre für die nachgeprüften Geräte aufgehoben habe. Richtig ist, daß die sog. vorsorgliche Sperre des DHV nach

Feststellung des erstinstanzlichen Gerichtes rechtswidrig war und auf unwissenschaftlichen Untersuchungsmethoden beruhte. Richtig ist, daß der DHV nach Fristsetzung durch eine Piloteninitiative exakt zur von dieser gesetzten Frist die Geräte wieder freigegeben hat und daß die vom DHV festgestellten Abweichungen zwischen Unfallgerät und Mustergerät nach dem Wortlaut der Gütesiegelrichtlinien mangelhaft interpretiert wurden und daher vom DHV unzulässig als den Gütesiegelrichtlinien nicht entsprechend bewertet worden sind.

2. Der DHV behauptet, das Gericht habe sich mit einem Motorflugpiloten, welcher nach eigenem Bekunden keine wissenschaftlichen Kenntnisse über Stabilität und Instabilität der Hängegleiter besaß, als Sachverständigen abgemüht. Richtig ist, daß der vom Gericht zur Beweisaufnahme eingeladene Sachverständige jener Sachverständige war, welcher den Unfall des Herrn Jost im Auftrag des Luftfahrtbundesamtes vor Ort aufgenommen hatte und den Hergang, die äußeren Umstände und die Untersuchungsergebnisse dem Gericht erläutern sollte. Dies war notwendig geworden, da der DHV den Unfall in einen unmittelbaren kausalen Zusammenhang zu den am Unfallgerät auf dem DHV-Meßwagen festgestellten verminderten Pitchwerten gesetzt hatte und dabei eine unzulässige Übertragung der Gütesiegelrichtlinien-Mindestwerte für die Musterzulassung auf die Meßwerte (mit positivem Nickmoment) am wiederhergestellten Unfallgerät durchgeführt hatte.

3. Der DHV behauptet, das Gericht habe nicht den von ihm angebotenen Sachverständigen, Aerodynamik-Professor an der TU München gehört.

Richtig ist, daß der DHV dem Gericht auf dessen schriftliche Anfrage hin, einen Sachverständigen zu nennen, schriftlich antwortete, daß er auf eine Sachverständigenbegutachtung wie auch auf weiter geplante Beiladungen verzichte und den Aerodynamik-Professor der TU München nur vorsorglich nennen würde. Es wurde auch nicht nur der DHV aufgefordert, einen Sachverständigen zu nennen, sondern auch ich als Antragsteller habe dem Gericht nach dessen Aufforderung als möglichen Sachverständigen einen Aerodynamik-Professor der Fachhochschule Aachen genannt, allerdings mit der Empfehlung, diesen hinzuziehen.

4. Der DHV behauptet, daß das Gericht den Empfehlungen des Leiters der Flugunfalluntersuchungsstelle beim LBA als Sachverständigen nicht gefolgt sei, welcher die Maßnahmen des DHV während der Gerichtsverhandlung als optimal bewertet hatte.

Richtig ist, daß dieser Sachverständige auf Befragung dem Gericht eingestehen mußte, daß ihm die Gütesiegelrichtlinien bzw. deren Wortlaut nicht geläufig seien. Darauf mußte das Gericht diesem Sachverständigen fehlende Kompetenz zugestehen.

5. Der DHV behauptet, daß die Entscheidung des Gerichtes für mich kaum Auswirken haben wird, da ich mein Gerät bei



bautek habe nachprüfen und nachstellen lassen. Richtig ist, daß ich, wollte ich seinerzeit den Milan-Racer in der im März beginnenden Saison legal fliegen, wie übrigens alle anderen deutschen Piloten auch, gezwungen war, den gesetzlichen Auflagen des Beauftragten des Bundesverkehrsministeriums zu folgen. Bei korrekter Beurteilung der Untersuchungsergebnisse und sachlicher Beurteilung der Unfallgeschehnisse war ein Sicherheitsrisiko für mich nicht relevant, sodaß ich auch keine negativen Auswirkungen der Gerichtsentscheidung hinsichtlich Sicherheit zu befürchten hatte. Der Antrag beim Verwaltungsgericht war von mir wegen des angeordneten Sofortvollzugs durch den DHV nach meinem Widerspruch, der ungerechtfertigten Sperre im Dezember 1993 und wegen der technisch nicht gerechtfertigten Auflagen in der Lufttüchtigkeitsanweisung II von Februar 1994 bezüglich der aufwendigen Nachprüfungen gestellt worden.

Frankfurt, 10.11.1994, Fritz Amend

Anmerkung des DHV

Das Luftfahrt-Bundesamt hat mit Bescheid vom 17.11.1994 den Widerspruch von Fritz Amend zurückgewiesen und im Bescheid ausgeführt:

»Eine Lufttüchtigkeitsanweisung ist grundsätzlich bereits dann erforderlich, wenn Mängel bekannt geworden sind, die zu Zweifeln an der Lufttüchtigkeit des Gerätes führen.«

»Es kann dahingestellt bleiben, welche Ursache bzw. Ursachenkombination vorlag. Entscheidend ist der entstandene Verlust an Abspannhöhe, der zum Verlust von Pitch-Up und Gerätesicherheit geführt hat.«

»Mit dieser LTA wurden sämtliche Ursachen, die zu den festgestellten veränderten Werten geführt haben können, berücksichtigt. Dies war notwendig, um alle Mängel zu erfassen, die die Lufttüchtigkeit des Gerätes beeinträchtigen können.

Hinsichtlich des schrumpfenden Segelmaterials war dabei die Stellungnahme der Herstellerfirma Bautek zu berücksichtigen. Nach deren Angaben besteht zumindest die Möglichkeit, daß auch das Schrumpfen des Segelmaterials eine Ursache für die veränderten Werte darstellt.

Es ist für den Erlaß einer Lufttüchtigkeitsanweisung auch nicht erforderlich, daß die Ursachen der Mängel mit Sicherheit feststehen. Vielmehr reicht es - auch im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs - aus, daß die festgestellten technischen Mängel in Verbindung mit anderen Faktoren zu einem Geräteversagen führen können.«

So das Luftfahrt-Bundesamt.



DRACHENFLIEGEN UND REISEN

Termine 1995/96:

Drachensafaris mit Fluglehrerbegeleitung

Türkei: März 95

Lanzarote: Dezember 95 - Januar 96

Schulung Drachensafaris

kostenloser Schnuppertag täglich

Praxis für Anfänger und Fortgeschrittene täglich

Windenschlepp-Ausbildung mehrere Termine

Tandemflugausbildung täglich

Theorie beschränkter Luftfahrerschein 31.5. - 3.6.95 / 15.9. - 17.9.95

Theorie unbeschränkter Luftfahrerschein 3.5. - 5.5.95 / 30.9. - 3.10.95

Theorie Flugfunk 6.5.95 / 4.10.95

Mentaltraining für Frauen mit Knut von Hentig 10.6.95

Service und Verkauf

Probefliegen *Neu- und Gebraucht-Geräte und Zubehör*

FLUGSCHULE REISEBÜRO HOCHRIES

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



KILB GmbH



Aero Center

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





hs VS

VERLETZ

p fz

cf

Das obere Sprunggelenk gehört zusammen mit dem Kniegelenk zu den am stärksten beanspruchten Gelenken des Körpers. Sie tragen das gesamte Körpergewicht, sichern den aufrechten Gang und wirken zudem als Stoßdämpfer. In unebenen Gelände ermöglichen sie außerdem eine Fein Anpassung an die unterschiedliche Bodenbeschaffenheit.

Verletzungen des oberen Sprunggelenkes sind die häufigsten Sportverletzungen überhaupt. Auch beim Drachen- und Gleitschirmfliegen ist das obere Sprunggelenk bei einer Vielzahl der Unfälle beteiligt. Besonders in der kriti-

Kippbewegung des Sprungbeines gegenüber den »Knöcheln« so stark, daß es zu einem Bruch, meistens im Bereich des Außenknöchels, kommt.

PRELLUNG

Im Gegensatz zu den Verletzungen des Kapsel-Band-Apparates oder den Frakturen liegt hier lediglich eine Gewalteinwirkung von außen vor, ohne daß der Fuß hierbei verkantet oder verdreht wird. Man läuft oder stürzt zum Beispiel gegen einen Stein oder eine Astwurzel. Das Gewebe wird gequetscht, oberflächliche Blutgefäße



Foto: Lucien Huber



Röntgenaufnahmen: Bruch des Außenknöchels (oben), Bänderriß, gehaltene Aufnahme (unten).

Bänder im Bereich des Außenknöchels betroffen. Kühlung und elastische Salbenverbände sind auch hier in aller Regel ausreichend. Nach zwei bis drei Tagen ist der Fuß wieder voll belastungsfähig. Sportliche Betätigung ist also sehr bald wieder möglich. Besteht allerdings der geringste Verdacht, daß es sich doch um eine kompliziertere Bandverletzung oder einen Bruch handeln könnte, sollte sofort ein entsprechender Facharzt, der mit Sprunggelenkverletzungen vertraut ist, aufgesucht werden. Mangelhaft behandelte Verletzungen des Kapsel-Band-Apparates können zu bleibenden Schäden führen und weitere Verletzungen zur Folge haben!

ZERRUNG

Bei einer Zerrung wird das Band schon stärker geschädigt. Mikroskopisch sind

schon Phase von Start und Landung ist das obere Sprunggelenk gefährdet. Unebener, geneigter Boden, wie er an Startplätzen häufig zu finden ist, oder ungeeignetes Schuhwerk begünstigen das Auftreten dieser Unfälle. Auch ohne stärkere äußere Gewalteinwirkung kann es durch Einknicken und Verdrehen des Fußes zu den typischen Verletzungsmustern kommen. In der Mehrzahl der Fälle wird der Fuß hierbei nach innen gekantet und verdreht. Im medizinischen Fachchinesisch wird dieser Vorgang als Supinationstrauma bezeichnet. Je nachdem wie stark die einwirkende Gewalt ist, welche Vorverletzungen bereits bestehen oder in welchem Bewegungsablauf der Fuß sich gerade befindet, resultieren unterschiedliche Verletzungsarten.

Die Bänder im Bereich des Sprunggelenkes werden überdehnt, gezerrt oder sie reißen. Nicht selten ist auch die

werden verletzt. Druckschmerz an der Stelle der Gewalteinwirkung, eine meist geringe Schwellung und ein Bluterguß sind die führenden Symptome. Schmerzen bei Bewegung sind, wenn überhaupt, nur gering ausgeprägt.

Diese häufige Bagatellverletzung kann man sehr wirksam durch rasche Kühlung mit Eis, entzündungshemmende Salben und komprimierende Verbände selbst behandeln. (Siehe auch Artikel PECH. DHV-Info 71.)

DEHNUNG

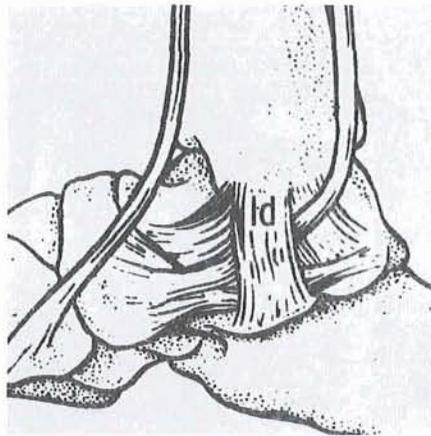
Bei der Dehnung werden die Bänder bis an die Grenze ihrer Elastizität belastet. Sichtbare Veränderungen der Bandstruktur hinterlassen sie allerdings nicht. Das deutlichste Zeichen ist der lokale Druckschmerz im Verlauf des gedehnten Bandes oder seines Ansatzes am Knochen. Am häufigsten sind die

UNGEN



Stabile Schuhe helfen Verletzungen zu vermeiden

Veränderungen, wie kleinste Einrisse, nachweisbar. Die äußere Stabilität des Bandes bleibt dabei aber weitgehend erhalten. Die Zeichen der Verletzung sind die gleichen, wie bei einer Dehnung, nur ist der Bewegungsschmerz deutlich stärker ausgeprägt. Untersuchungen zur Stabilität der Bänder, Einkanten und Verdrehen sind stark schmerzhaft. Der Fuß sollte auf keinen Fall weiter belastet werden. Die Gelenkführung ist eingeschränkt. Ein erneutes »Umknicken« könnte zu einem kompletten Bänderriß führen. Nach der bekannten Soforttherapie mit Kühlung und Kompression wird der Arzt für 10 - 14 Tage einen ruhigstellenden Verband anlegen. Das Gelenk sollte in dieser Zeit in der Art des Verletzungsmechanismus nicht bewegt werden, um ein vollständiges Ausheilen der Bandverletzung zu gewährleisten. Entzündungs-



stillende Medikamente können zusätzlich gegeben werden. Ein bis zwei Wochen Flugpause sind aber wohl nötig.

BÄNDERRISS

Die vorgenannten Verletzungen sind nicht immer sicher von einem Bänderriß zu unterscheiden. Das gilt beson-

ders dann, wenn durch mehrmals voraus gegangene Verletzungen am Sprunggelenk der Bandapparat bereits gelockert ist. Diagnostik und Therapie gehören auf jeden Fall in die Hände eines erfahrenen Arztes.

Am häufigsten betroffen von einem kompletten Riß ist das Band, das vom Außenknöchel vorne zum Sprungbein zieht. Sind Bluterguß und Schwellung noch nicht so stark vorhanden, kann man eventuell den Riß des Bandes tasten. Ein Druckschmerz findet sich häufig zwischen Vorderseite des Außenknöchels und dem Fußrücken. Die Gelenkführung ist instabil. Man hat das Gefühl der »Fuß ist locker«. Das Einwärtskanten und die Belastung des Fußes sind schmerzhaft, der Gang wird unsicher. Nicht selten kommt es zu einem Gelenkerguß, der sich von einem meistens an der Außenseite liegenden Bluterguß dadurch unterscheidet, daß er das gesamte Sprunggelenk umfaßt. In jedem Fall muß eine ausführliche Diagnostik durchgeführt werden, um das Ausmaß des Bandschadens bestimmen zu können.

In Abhängigkeit von dem Ausmaß der Gelenkinstabilität und der Anzahl der verletzten Bänder gibt es verschiedene Behandlungsverfahren:

- Entweder operativ durch Nähen der gerissenen Bänder mit anschließender Ruhigstellung durch Gips und eine Art Plastikschiene (Orthese) oder einen Tape-Verband.

- Oder durch »konservative« Behandlung mit Ruhigstellung, abschwellenden und entzündungshemmenden Maßnahmen und anschließender Behandlung mit funktionellen Verbänden oder einer Orthese. Diese sollten den Fuß für mindestens drei Monate so ruhigstel-

P I C C O L O

PLUS · 5 STARTPLATZ-HÖHENSPEICHER
· FLUGZEITSPEICHER MIT STOPPUHR
· 15 FIXSPEICHER FÜR FLUGDATEN

UND ERST NOCH 2 JAHRE GARANTIE

BEI JEDER GUTEN FLUGSCHULE

AIRCOTEC AG, EBENAUSTRASSE 10, CH-6048 HORW
TELEFON 0041-48 58 87, FAX 0041-48 70 78



DM 498.-
* EXKL. MWST

SIE SPAREN 100.-
DM

AUFPREIS FÜR SPEED-VERSION DM 50.-
* BEFRISTETE FRÜHJAHRSAKTION

AIRCOTEC

len, daß Bewegungen wie Ein- und Auswärtskanten sowie Drehungen nicht möglich sind. Der Fuß kann jedoch abgerollt und belastet werden. Da nicht alle Orthesen in das vorhandene Schuhwerk passen, ist oft die Anschaffung orthopädischer Schuhe, die für diesen Zweck hergestellt werden, zu empfehlen.

KNOCHENBRÜCHE

Vor allem bei harten Landungen, wenn also die Beine mit der Landegeschwindigkeit nicht mehr mithalten können, kommt es zu Brüchen im Bereich des oberen Sprunggelenkes. Das kann ein harmloser Bruch des Außenknöchels im unteren Teil sein, der schneller als eine Bandverletzung nach 6 Wochen Gips ausgeheilt ist. Es kann jedoch auch eine kompliziertere Fraktur mit Bänderrissen und einer Verrenkung des Gelenkes vorliegen, die eine Operation nötig macht.

In fast jedem Fall ist aber das Auftreten mit dem verletzten Fuß schmerzbedingt nicht möglich. Eine endgültige Klärung kann hier nur das Röntgenbild bringen. Bis dahin sollte der Fuß hoch gelagert und gekühlt werden, um eine stärkere Schwellung zu verhindern. Dadurch kann manchmal eine notwendige Operation schneller durchgeführt werden.

RICHTIGE SCHUHE ZUR VERBEUGUNG

Zusammenfassend muß man sagen, daß sich wenigstens ein Teil der Verletzungen im Bereich des oberen Sprunggelenkes durch die richtigen Schuhe vermeiden ließe. Laufen, meistens ohne Sichtkontakt zum Boden, in unebenem Gelände und auf teilweise rutschigem oder steinigem Boden erhöht zwangsläufig das Risiko, mit dem Fuß hängen-zubleiben oder umzuknicken. Obwohl die Unfallstatistik zeigt, daß Verletzungen dieser Art beim Drachensfliegen seltener sind als beim Gleitsegeln, ist die Benutzung geeigneter Schuhe auch den Drachensfliegern zu empfehlen. Argumente, wie »ich kann beim Start nicht schnell genug laufen« und »die dicken Schuhe passen nicht in mein Gurtzeug« lassen sich in den mei-

sten Fällen entkräften. Die Schuhe sind bedingt durch die rege Nachfrage und den größer werdenden Markt schlanker und leichter geworden. Etwas passenderes dürfte für jeden dabei sein.

Der optimale Schuh sollte also leicht sein, über eine griffige, profilierte Sohle verfügen, zumindest im Fersenbereich gedämpft sein und einen hohen Schaft besitzen, der in den seitlichen Anteilen verstärkt ist, um ein Umknicken zu verhindern. Beugung und Streckung im Sprunggelenk sollten durch entsprechende Konstruktionen möglichst wenig beeinträchtigt werden. Einen Kompromiß zwischen Bequemlichkeit bei der Verwendung als Wander- oder Trekkingschuh und wirksamer Seitenstabilität wird man jedoch immer eingehen müssen. Die Bequemlichkeit eines Turnschuhs mit der Steifigkeit eines Skistiefels zu verbinden, ist wohl noch nicht möglich. Und eine Verlagerung der Verletzungen in Richtung Kniegelenk bei Verwendung »bombenfester Schuhe« ist zumindest nicht unwahrscheinlich.

Beim Kauf muß man also auf zwei Punkte besonders achten.

1. Gestattet mir der Schuh einen flüssigen Bewegungsablauf, der auch einen kleinen Sprint möglich macht ?

2. Sind Sohlen- und Schaftkonstruktion zumindest so steif, daß ein provoziertes Umknicken unmöglich ist?

Für Gleitschirmflieger ist es außerdem sinnvoll, wenn der Schuh keine Haken zum Schnüren hat. Leinen könnten sich darin verfangen.

Außerdem sollte der Schuh nicht zu locker geschnürt sein, um einen festen Halt innerhalb des Schuhs zu garantieren. Die Zehen dürfen frei beweglich sein und sollen nicht vorne anstoßen.

Wer immer noch mit Turnschuhen oder alten Tretern an den Start geht, sollte sich ernsthaft überlegen, ob sich die Investition für ein paar neue Fliegerstiefel nicht doch lohnt. Zu leicht kann man sich sonst die ganze Saison durch einen verpatzten Startlauf oder eine schlechte Landung vermiesen. ◀

memory

DAS VARIO

mit Intelligenz

WASMER Electronic & Delta Instruments
Flugbuch V 1.1

Flug-Nr.
Flugerät
PILOE...
Flugdatum
Land / St
Starthöhe
Landhöhe
Höhendif.
Wendepunkt
Landort
Startzeit
Landzeit
Flugdauer
Strecken
Flugdiät
Pokalpunkt

FUNKTIONEN:

- LCD Analogvariometer +5 m/s
- Digitalvariometer +20 m/s (Integralvariometer)
- Integralzeit programmierbar
- 2 Höhenmesser
- Spitzenwertspeicher für Vario-Höhe
- 40 Maximalwertspeicher
- 15 Höhengpeicher
- Gesamtflugspeicher
- Flugzähler
- Anschluß für Fahrtmesser
- Automatische Stoppuhr
- Sink- und Steigakustik (Sinkton abschaltbar)
- Sinkalarm (programmierbar)
- Empfindlichkeit für Variometer programmierbar
- Automatische Batteriekontrolle
- Differenz - Barometer mit Tendenzanzeige
- Extrem geringer Stromverbrauch
- Automatische Abschaltung

DM 395,00

plus echtem Flugbuch für 200 Flüge, 70 Std. Barograph, PC Anschluß und Software für Flugauswertung.

DM 650,00

Feet reading available

WASMER DELTA INSTRUMENTS

D-79183 Waldkirch
Lärchenweg 10
Tel. 07681- 8187 Fax 07681- 4434



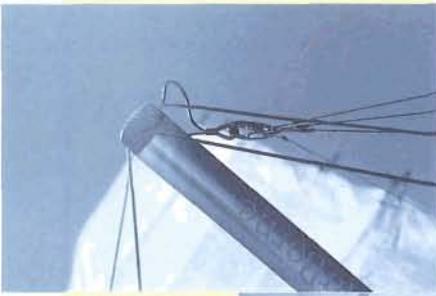


Daß man sich und sein Material für die neue Saison vorbereitet, ist in nahezu allen Sportarten selbstverständlich. Sogar der Großteil der Sonntagsskifahrer läßt vor einer neuen Skisaison die Stahlkanten schleifen, die Sicherheitsbindung einstellen und den Belag ausbessern. Daß eine vorbereitende Skigymnastik manchen gebrochenen Hax'n erspart, ist auch akzeptiert. Im Flugsport aber, wo Geräteversagen und mangelnde körperliche oder geistige Fitneß lebensbedrohend sein können, liegen Drachen und Gleitschirme oft monatelang unbenützt in Kellern oder Garagen. Der erste schöne Frühlingstag wird dann ohne jede Vorbereitung zum Fliegen genutzt, die Unfallhäufung gerade am Saisonbeginn ist leider die Konsequenz daraus.

Sepp Singhammer und Christoph Kirsch zeigen in Ihren Artikeln Wege auf, wie man sicher in die neue Flugsaison starten kann.



Frühling



- Drachenwahl
- Drachencheck
- Gurtzeug
- Rettungsgerät
- Flugtechnik
- Körperliche Fitneß
- Psyche

➔ Drachenwahl

Was das Gerät anbelangt, ist wohl der erste und wichtigste Faktor, daß Pilot und Gerät aufeinander abgestimmt sind. Flugkönnen und Flugstil eines Drachepiloten sollten unbedingt auf die Art des Geräts, das der Flieger haben will, eingestellt sein.

Wer sich mit dem Gedanken trägt, einen modernen Hochleister zu erwerben, muß wissen, daß die in den letzten Jahren auf den Markt gekommenen Geräte durchwegs heftigere Stalleigenschaften aufweisen als noch vor 3 bis 4 Jahren üblich. So taucht natürlich die Frage auf: Habe ich das nötige fliegerische Feingefühl, um mit diesen Eigenschaften umgehen zu können bzw. die Flugzustände zu erkennen und richtig darauf zu reagieren?

Da schon viele Unfälle beim Probefliegen neuer Drachen passiert sind, müssen wir alle besonders vorsichtig und umsichtig sein, wenn wir ein neues Gerät ausprobieren. Die Flugbedingungen dafür müssen gut sein: Kein Rückenwind

am Start, keine turbulenten Starkwindbedingungen etc. Natürlich gilt auch hier, daß der Sprung vom eigenen Gerät zum supermodernen Gleiter auf keinen Fall zu kraß sein darf. In aller Regel wird der Verkäufer des Gerätes sagen, daß sein Drachen der beste ist. Bevor der Kauf erfolgt, ist es sehr wichtig, auch subjektiv sich in dem Gerät wohlgefühlt zu haben. Mehr als in anderen Bereichen setzt sich die Fliegerei ja aus subjektiven Empfindungen und Wahrnehmungen des Augenblicks zusammen.

Um sich an die Eigenschaften eines neuen Geräts zu gewöhnen, ist die ruhige Winterluft am besten geeignet. Ein neues Gerät in Zusammenhang mit starker Frühjahrsthermik überfordert die allermeisten Piloten!

Drachencheck

Wer mit seinem bisherigen Drachen weiterfliegt oder einen gebrauchten erwirbt, muß sich mit der Frage auseinandersetzen, in welchem Zustand sein Drachen überhaupt ist!

Das Optimum wäre in diesem Fall, den Vogel auszutuchen und das Gestell und Segel systematisch nach schadhafte Stellen abzusuchen. Diese Arbeit wird einem abgenommen, wenn das Gerät zum 5-Jahres-Check muß. Der beruflich oft gestreßte westliche Mensch hat nicht immer Zeit dafür, es genügt auch, ein nicht allzu alte Gerät irgendwo auf der grünen (oder weißen) Wiese aufzubauen und genauestens zu untersuchen.

- ✓ Unter- und Oberverspannung (Knicke oder gebrochene Litzen, besonders kritisch das knickempfindliche »stehende Gut«).
- ✓ Luff-Lines (Oft ausgefranst).
- ✓ Flügelrohre (Häufig leicht verbogen nach harten Landungen, gut zu prüfen wenn der Drachen noch nicht gespannt ist; noch besser ist, die hinteren Flügelrohre herauszuziehen).
- ✓ Kielrohr und Querrohre (Werden manchmal beim unsachgemäßen Transport beschädigt).
- ✓ Turm und Trapez (Die neomodischen Plastik-Trapezecken weisen bisweilen versteckte Brüche auf).
- ✓ Aufhängung (Es ist schier unglaublich, mit welchen angeschabten und -geknabberten Aufhängungen manche Leute fliegen; besonders zu beachten ist der Übergang Gurtband - Metallöse bei Turmaufhängungen).
- ✓ Gurtbänder oder Balltips am äußeren Segelende (Bei Fliegern, die ihre Geräte oft kurzpacken, können die Gurtbänder angeschuert sein).
- ✓ Pitch-Kompensator und VG (Sind alle Teile voll beweglich und stimmen die Einstellungen ? Silikonspray wirkt zuweilen wie ein Wunder).
- ✓ Lattenprofil (Stimmen die Segellatten mit der Lattenschablone überein, bei S-Schlag-Latten werden sogar die Pitch-Werte davon beeinflusst!).

Gurtzeug

Die Gurtzeuge haben etliche Verschleißteile, die grundlegender Aufmerksamkeit bedürfen:

- ✓ Reißverschluß (Hin und wieder genügt es auch, ihn mit Silikonspray oder dickflüssigem Seifenwasser zu schmieren).



Foto: Sepy-Singharam

Das Auswechseln macht am besten der Hersteller, bei einem Sattlerbetrieb ist die Funktion nicht immer gewährleistet.)

- ✓ Tragende Struktur (Die meisten Gurtzeuge haben ein Rohrgestänge. Dessen Verbindung zum Hauptaufhängung wird bei starker Belastung oft verbogen. Bei harten Landungen wird gerne das hintere Gestängeteil verformt)
- ✓ Aufhängungsurte und Beinschlaufen (Besonders erstere werden beim Zusammenpacken u.s.w. durch Scheuern mechanisch beansprucht)
- ✓ Verschluschnallen (Ist die Funktion einwandfrei?)
- ✓ Schlitten zur Verschiebung des Schwerpunkts am Aufhängegurt (Ist dieser voll beweglich?)

Rettungsgerät

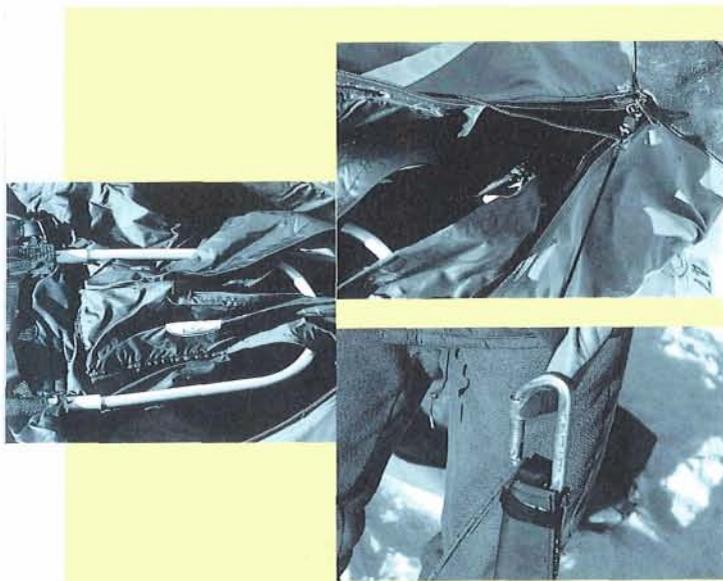
Am besten nimmt ein Pilot an den von vielen Clubs angebotenen und meist in Turnhallen durchgeführten Schirmwerf-Trainings teil, um sich die Handhabung des Geräts für den Ernstfall zu verinnerlichen. Diese Veranstaltungen werden oft in Zusammenhang mit einer Möglichkeit angeboten, den Schirm zu packen. Darüber hinaus sind folgende Punkte zu beachten:

- ✓ Packintervall (Bei den meisten Schirmen mindestens 1 mal jährlich).
- ✓ Überprüfungsintervall (Viele Hersteller verlangen eine Überprüfung in ihrem Betrieb im 2-jährlichen Rhythmus vor).
- ✓ Zustand der Verbindungsleine (Häufig durchgescheuert an den offenliegenden Stellen).

Flugtechnik

Selbstredend ist eine solide Flugtechnik Voraussetzung für sicheres und wahrhaft unbeschwertes Fliegen. Ein sehr gutes Hilfsmittel dazu sind eine Videokamera und die Bereitschaft, sich etwaige Fehler einzugestehen.

Wer es wirklich ernst meint damit, scheut auch nicht, mal den Übungshang aufzusuchen, um die Start und Landetechnik auf Vordermann zu bringen. Das Landen zu üben ist auch sehr gut an der Winde möglich, eine hohe Anzahl von Landungen kann in kürzester Zeit erzielt werden. Was gute und richtige Technik ist, ist auf erstklassige Weise in alten DHV-Infos ver-





öffentlich, in den Artikeln von Peter Cröniger zu Start, Landung und Kurvenfliegen. Hinweis der Redaktion: Neues DHV-Lehrvideo, Seite 34.

Verschiedene Flugmanöver können in der ruhigen Winterluft ausgezeichnet geübt werden: Vollkreise mit verschiedenen Schräglagen und Geschwindigkeiten, schnelle Kurvenwechsel, Vorsichtiges Ertasten der Stallgrenzen in Kurven- und Geradeausflug, mit entspannter und gespannter VG. Bei gespannter VG ist sehr gefühlsvolles Herantasten an die Betriebsgrenzen eines Drachens unbedingt anzuraten.

Körperliche Fitneß

Um für die Dauerbelastungen längerer Streckenflüge gerüstet zu sein, sind Ausdauersportarten am besten geeignet, die Kondition zu trainieren. Wer will und/oder einen eher zähen Drachen fliegt stemmt auch Gewichte, um die Arm- und Schultermuskulatur zu stärken.

Für mich ist es jedoch wichtiger, die Geschmeidigkeit, Beweglichkeit und Ausdauer zu fördern. Dazu erscheint mir das Skilanglaufen als die geeignetste Sportart. Dabei wird der gesamte Bewegungsapparat beansprucht und die Kreislaufbelastung ist nicht so brachial wie z.B. beim Mountainbiken. Wer läuft, kann auch seine Sinne schärfen: Wind, Bewölkung, Temperatur und vieles mehr.

Regelmäßige Dehnübungen können ebenfalls dazu beitragen, die Muskulatur in beweglichem und reaktionsfähigem Zustand zu halten.

Psyche

Alles bisher genannte wird daran Anteil haben, mit einem sicheren Gefühl am Start zu stehen.

Im Umgang mit Angst ist für mich der Respekt, die Achtung vor eigenen Ängsten ungemain wichtig. Nur derjenige, der die Angst anerkennt und auch demgemäß handelt, reagiert auf die Warnungen, die aus dem Unterbewußten kommen, auf die richtige Art und Weise. Auf diese „innere Stimme“ zu hören, ist für mich die beste Lebensversicherung beim Fliegen. In der ruhigen

Winterzeit kann sich jeder von uns fragen, in welchen Situationen er schon Angst beim Fliegen empfunden hat und in welcher Manier er darauf eingegangen ist. Für sehr gefährlich halte ich, Ängste bewußt zu übergehen, weil wir als Flieger ja so tolle Helden sind, oder gar daraus eine Gewohnheit werden zu lassen.

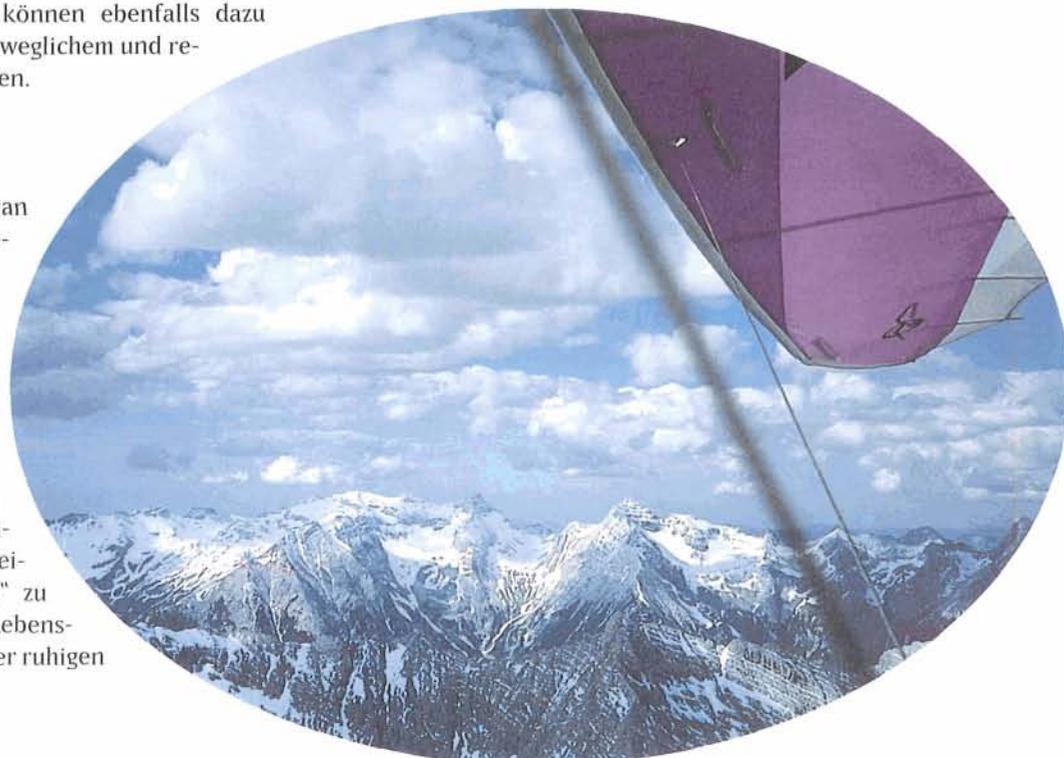
Für alle, die hin und wieder mit größerer Nervenanspannung am Start stehen, möchte ich eine Atemübung empfehlen, die die körperliche Anspannung reduzieren, die Emotionen und das Denken beruhigen, darüber hinaus die drei Ebenen Körper, Psyche und Geist harmonisieren hilft:

Für eine Dauer von ca. 10 Atemzügen 3 Herzschläge einatmen, 3 Herzschläge ausatmen (wenn nötig, dazu Puls fühlen), für weitere ca. 10 Atemzüge 4 Herzschläge ein, 4 Herzschläge aus, für weitere ca. 10 Atemzüge 6 Herzschläge ein, 6 Herzschläge aus. Wichtig dabei ist, mit dem 3-er Rhythmus anzufangen, mit dem 4-er und 6-er fortzufahren, den 5-er auf jeden Fall auszulassen.

Als anderes Problem vieler Piloten habe ich zu große Erwartungen bezüglich des Flugerlebnisses und vor allem bezüglich erzielter Flugleistungen beobachtet. Nur wenn wir möglichst frei von Erwartungen sind, können wir unsere Wahrnehmung darauf richten, was um uns und in uns passiert, während wir in der Luft sind. Das macht oft den feinen, aber wichtigen Unterschied aus, daß wir früher bemerken, z.B. daß der Wind gedreht hat oder sich eine schöne Wolke aufbaut. Es dient auf jeden Fall der Steigerung des Flugerlebnisses, im Augenblick zu sein und nicht der Sklave von vermeintlich realistischen Erwartungen!

Das allerwichtigste ist, daß wir auch im Winter genügend fliegen, um die Bewegungsabläufe nicht zu vergessen, um »drinzubleiben«. Einen echten Flieger mit Herz und Seele muß dazu niemand überreden !

Sepp Singhammer





Schon eingecheckt?

Wart Ihr in Australien? Afrika? - Nein? Ihr auch nicht? - Dieser Flieger-Wunschtraum von Sommer-Thermik rund um's Jahr erfüllt sich leider nur den wenigsten. Und so müssen wir Daheimgebliebenen die wintersteifen Glieder recken und uns langsam fit für die neue Saison hierzulande machen. Von den paar winterlichen Gleitflügen (vielleicht sogar mit ein wenig Thermik gepaart - die Winter sind ja auch nicht mehr das, was sie 'mal waren) wird unsere Ausrüstung kaum gerüstet sein, den Start ins Frühjahr problemlos anzugehen. Darum wird es höchste Zeit, Mensch und Maschine einem Frühjahrs-Check zu unterziehen.

Silvester liegt zwar schon weit hinter uns, ein paar gute Vorsätze für die neue Saison ließen sich aber immer noch in die Tat umsetzen: »Dieses Jahr will ich meine Flugerfahrung ausbauen und endlich mal auf Strecke gehen.« oder: »Ich werde konsequent daran arbeiten, meine unbegründeten Ängste abzubauen, damit das Fliegen wieder zum Genuß wird.«

oder: »Jetzt bin ich so oft zweiter und dritter geworden, dieses Jahr werd' ich den Streckenflugpokal gewinnen.«. Wer sich solche oder auch ganz andere fliegerische Ziele steckt, der hat einen Ansporn, auch etwas dafür zu tun, sie zu erreichen.

Deshalb steht vor allen anderen Dingen beim Start in die neue Saison eine persönliche Standortbestimmung und die Definition eines Ziels. Auch »Viel Spaß und unfallfreies Fliegen« ist ein Ziel, das es erst zu erreichen gilt, denn wer kann nicht, auf die letzte Saison zurückblickend, einige Erfahrungen hervorkramen, die mit Flugspaß nicht viel zu tun hatten. Eine kritische Analyse des letzten Flugjahres (wir haben hoffentlich ein Flugbuch geführt! Nein?) ist ein guter Ausgangspunkt:

- ✓ Hatte ich wirklich immer alles im Griff oder öfters auch eine gute Portion Glück?
- ✓ Was waren die tatsächlichen Ursachen für Unfälle, die ich mitbekommen habe (einen eigenen vielleicht? Den eines

Freundes, Bekannten, unbekanntem Piloten?). Kann ich daraus nicht etwas lernen?

✓ Habe ich meine sportlichen Ziele erreicht? Wo liegen meine fliegerischen Stärken, wo habe ich noch Nachholbedarf?

✓ Habe ich mich über Teile meiner Ausrüstung immer wieder ärgern müssen? (Das mit dem Beinstrecker haut immer noch nicht hin - die Bremsen sind so ermüdend eingestellt - Vario- und Funk-Akku waren immer leer, wenn man sie am dringendsten benötigt hätte.)

✓ Und jedem werden noch einige weitere kritische Fragen einfallen, wenn er so zurückdenkt. Daran läßt sich arbeiten und solchermaßen gewonnene Erkenntnis ist eine hervorragende Basis dazu.

Aber selbst für diejenigen, bei denen alles perfekt gelaufen ist in der Vergangenheit, bleibt das Gleitschirmfliegen ein Sport, der sich rasant weiterentwickelt. Ein Sport, bei dem man immer auf der Höhe der Zeit bleiben sollte. Ein Sport, den man ernst nehmen muß, der ohne Vorbereitung und Planung nicht sicher zu betreiben ist. Und für die grundlegende Vorbereitung der neuen Flugsaison ist es nun allerhöchste Zeit.

Gleitschirm

In den hintersten Ecken der Betriebsanleitung unseres Gleitschirms (-ja wo ist die nur geblieben?) findet sich der Hinweis, daß Segel, Nähte und alle Leinen regelmäßig auf Beschädigungen zu untersuchen sind. Wenn während der Saison keine Zeit und Ruhe dafür zu finden sind, dann wollen wir zumindest eine Regel daraus machen, dies vor Saisonantritt zu tun: Wenn man nur jeweils eine Hälfte ausbreitet und an den Bahnen des Ober- und Untersegels Stück für Stück entlanggeht, sollte auch ein Wohnzimmer ausreichen, um Risse, Löcher oder aufgetrennte Nähte zu finden. Jetzt sollte noch ein Blick in jede Zelle hineingeworfen werden, um zu prüfen, ob keine Rippe beschädigt ist. Die Cross-ports etwa neigen dazu, durch Überlastung aufzureißen, wenn der Schirm uns nach der Landung auf die Nase knallt.

Jeder Riß, der an einer festigkeitsrelevanten Stelle, wie etwa entlang einer Naht oder an der Rippe liegt, muß fachmännisch durch den Hersteller oder einen autorisierten Betrieb repariert werden, andere Verletzungen am Segel, wenn sie nicht ausgesprochen groß sind, lassen sich mit geeignetem Reparaturmaterial kleben (Ausnahme bilden stark silikonisierte Schirmtücher, darauf klebt nichts!).

Wenn es nicht gerade auf dem guten Teppich passiert, läßt sich der Schirm bei dieser Gelegenheit auch des Drecks entledigen, der sich im Laufe des letzten Jahres seinen Weg durch die Eintrittsöffnungen gebahnt hat. Das erleichtert die Kappe nicht nur und nützt der Optik; gerade Steinchen und Sand sind der Lebensdauer des Schirms nicht besonders zuträglich.

An den Leinen sollte zunächst einmal überprüft werden, ob der Mantel irgendwelche Beschädigungen aufweist. Dazu fährt man mit einer gewissen Systematik an allen Leinen, einer nach der anderen, mit den Fingern entlang. Gespür und Auge werden so jedem Fehler auf die Spur kommen. Ebenso

gründlich sollte jede Vernäherung der Leinen geprüft werden, ob sie sich noch im Originalzustand befindet. Jede so gefundene Unregelmäßigkeit sollte markiert (z.B. mit Klebeband) und die entsprechenden Leinen gegen Originalersatzteile ausgetauscht werden.

Ein genauso wichtiger Punkt ist die Konstanz der Leinenlängen, hängen davon doch die Flugeigenschaften des Gerätes wesentlich ab. Wurde der Schirm in der Vergangenheit überbelastet, wie z.B. bei einer Baumlandung, oder lange nicht benutzt, so ist, insbesondere bei Schirmen mit Polyethylen-Leinen, eine Längenkontrolle nötig. Am besten macht das der Fachmann, die Längen finden sich aber auch im Anhang der Betriebsanleitung.

Weil die Eigenverantwortung bei vielen Gleitschirmfliegern bekanntermaßen enge Grenzen hat und einige Prüfungspunkte nur mit Spezialgeräten zu bewerkstelligen sind, ist uns, über die eigenen Checks hinausgehend, eine Zweijahres-Nachprüfung auferlegt (für einige namentlich benannten Schirme ist es für die Leinen sogar ein Ein-Jahres-Turnus). Und wenn die Nachprüfung ohnehin bald fällig wird, sollten wir sie besser jetzt machen lassen, als in der Hochsaison auf den Schirm warten zu müssen. Und das nächste Mal lassen wir ihn dann schon im Winter checken.

Rettungsschirm und Gurtzeug

Der zweite Schirm, den wir zum Glück so selten zu Gesicht bekommen, hat auch ein paar Worte verdient: Wenn die Reserve einmal wieder neu gepackt ist, verbessert sich nicht nur ihre Öffnungszeit im Notfall, es gibt uns einfach ein besseres Gefühl, wenn uns die Frühjahrsthermik herumwirft. Einige Schulen und Clubs organisieren anläßlich des Packens ein Trockentraining in der Turnhalle, damit man in Zukunft auch mental etwas besser auf einen Rettungsschirmwurf gefaßt ist.

Das Gurtzeug verrichtet still seine Dienste und dabei gibt es hier das größte Potential, auf die Flugeigenschaften unseres Schirms positiv einzuwirken. Es lohnt sich, an einer Optimierung der Einstellung zu arbeiten, sei es indem man sich irgendwo im Haus eine Aufhängung hinbaut, sei es für den letzten Schliff in der fliegerischen Realität die letzten winterlichen Gleitflüge nutzend. Und wenn man eigentlich nur so aus Tradition und Zufall mit dem Gurtzeug verbunden ist, dann wäre das die kostengünstigste Version, den Flugspaß zu heben, sich baldigst auf die Suche nach dem individuell passenden Gurtzeug zu machen: Das sollte, um einen Rahmen zu geben, eine eher niedrige bis mittelhohe Aufhängung (verbessert das Handling und erhöht die aktive Sicherheit), einen verstellbaren Kreuzgurt haben (um situations- und geschmacksabhängig die Effektivität einzustellen) und auch die Schutzfunktion sollte nicht außer Acht gelassen werden.

Ein paar genaue Blicke hat unser guter alter Gurt aber in jedem Fall auch verdient: Sind die Nähte alle in Ordnung? Ist die Rettungsschirmaufhängung noch einwandfrei und gesichert? Könnte man nicht einmal den Beschleuniger verbessern, so daß der volle Weg zur Verfügung steht (passendere Länge, bessere Rollenführung)?

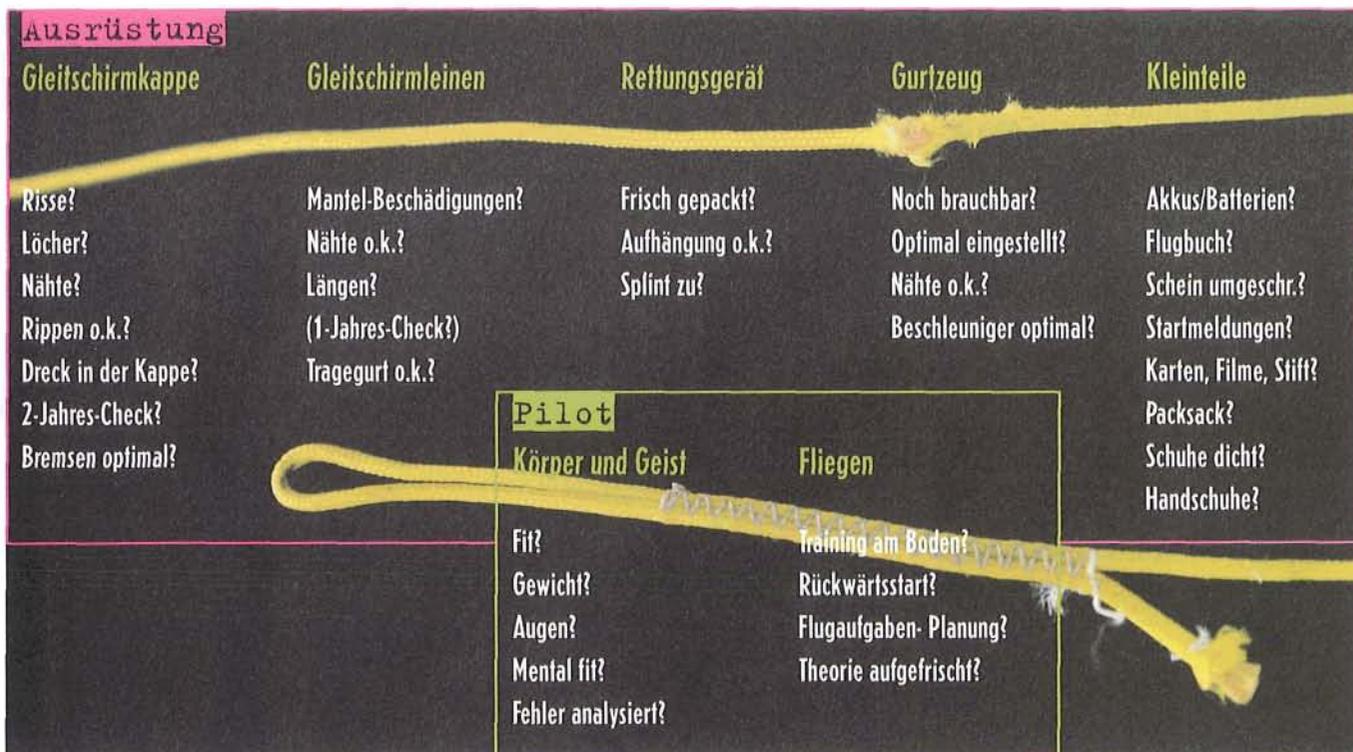


Foto: Christoph Kirsch

Bremseneinstellung

Und wenn wir gerade beim Einstellen sind: Viele Piloten nehmen die Einstellung der Bremsen, so wie sie der Hersteller vorgenommen hat, als »gottgegeben« an. Dabei hängt die richtige Einstellung von einer Vielzahl individueller Faktoren ab, die eine pauschale Einstellung niemals optimal sein lassen: Von der Aufhängungshöhe des Gurtzeugs, vom verwendeten Karabiner, von der Körpergröße des Piloten und nicht zuletzt vom persönlichen Geschmack. Zu meiden ist insbesondere der Bremsbereich, in dem der Übergang zwischen Ziehen und Drücken liegt (also etwa zwischen Schulter- und Brusthöhe). Wer seine Bremsen so eingestellt hat, daß die meisten Steueraktionen, wie angebremsstes Fliegen, Thermikreisen, in diesen Bereich fallen, wird das Handling seines Schirms als hart empfinden und unnötig schnell ermüden. Meistens muß die Bremse dann verlängert werden, denn oberhalb verbleibt bei den meisten Schirm-Gurtzeug-Kombinationen zu wenig Steuerweg. Solange die Flüge noch in ruhiger Luft stattfinden, können wir hier eine bessere Einstellung suchen. Jede Veränderung sollte in kleinen Schritten (nicht mehr als 5 cm) vorgenommen werden! Ein besserer Übungshang, an dem ein paar Kurven geflogen werden können, reicht für dieses Feintuning völlig aus.

Was man sonst noch braucht

Der Rest der Ausrüstung ist Kleinkram, dem man gerade deshalb gerne zu wenig Aufmerksamkeit schenkt:

- ✓ Eine neue Batterie im Fotoapparat und im Vario, die Organisation der Ladegeräte, damit aus dem Funk-Nachladen bald ein Automatismus wird.
- ✓ Das Flugbuch könnte auf aktuellen Stand gebracht werden; vielleicht kann man ja in dieser Saison die Bemerkungsrubrik genauer führen (Wettergeschehen, flugtaktische Erfolge und Fehler, ect.), damit das Flugbuch vor der nächsten Saison noch besser die Rekapitulation dieses Flugjahres unterstützt.
- ✓ Schon die Umschreibung auf den Luftfahrerschein beim DHV beantragt? - Im Juni läuft die Übergangsfrist dazu ab!
- ✓ Sind die Start- und Landeformulare in ausreichender Anzahl kopiert und ein neuer Stift und Filme organisiert?
- ✓ Kartenmaterial (die neue ICAO - Karte erscheint gerade!), Fluggebieteführer, aktuelle Wettertelefonnummern griffbereit?
- ✓ Ist der Packsack noch in Ordnung, oder bräuchte der auch eine kleine Reparatur?
- ✓ Die Schuhe könnten vielleicht eine neue Imprägnierung vertragen, denn im Frühjahrsmatsch bedeuten nasse Füße auch sehr rasch eiskalte Füße.
- ✓ Sind die Handschuhe nicht auch erneuerungsbedürftig?

Körperfitneß

Wie leicht verfällt man in diesen grauen Monaten in eine gewisse Trägheit. Die allgemeine Müdigkeit und der Winterspeck wollen nicht weichen, und doch soll der Körper in Kürze topfit alle Kräfte bereitstellen, um die ersehnten Frühjahrsflugtage bestens zu nutzen.

Da müssen wir ihm schon noch ein wenig Übergangshilfe geben, denn auch wenn die Bewegung beim Gleitschirmfliegen sich sehr in Grenzen hält, so ist doch die Kreislaufbelastung einer Leistungssportart würdig. Ein bißchen Training in dieser Richtung versprechen Radfahren, Schwimmen, Laufen und andere Ausdauersportarten.

Der körperlichen Vorbereitung dient ebenso, seine Augen einmal wieder checken zu lassen. Das sind immerhin die Sinnesorgane, denen beim Fliegen die größte Bedeutung, auch in Bezug auf die Sicherheit zukommt. Es ist erstaunlich, was es ausmacht, endlich den Windsack schon aus großer Höhe oder Vögel zu erkennen, die den gesuchten Aufwind verheißen, oder die Luftbewegung in den Bäumen zu sehen!

Technisches Training

Zum technischen Training genügen schon ein paar Stunden Winterwind und eine flache Wiese. Wer darüber nur die Stirne runzelt oder sich als Flieger zu schade ist, den Schirm ohne Aussicht zum Abzuheben auszupacken, verpaßt eine Menge Chancen, sich flugpraktisch zu verbessern und Spaß zu haben, und er fliegt im Endeffekt gefährdeter.

Das Spiel mit dem Schirm im Wind gibt uns, gerade im Hinblick auf die ruppige Frühjahrs thermik, bereits ein Gefühl für den Schirm und seine Reaktionen und wir sind schon wieder gute Bekannte, wenn es bald hoch in die Luft geht. Kannst Du den Rückwärtsstart noch perfekt? Oder wolltest Du nicht immer schon diese andere Variante eintrainieren? Jetzt (und in Zukunft bei jeder sich bietenden Gelegenheit) ist Trainingszeit. Da kann es ruhig draußen noch kalt sein: Beim Kampf oder besser beim Spiel mit der Naturgewalt Wind wird es uns ganz schnell warm! Und dem Einfallsreichtum für immer neue Tricks und Übungen sind keine Grenzen gesetzt. Die Wettkampfbesessenen können daraus sogar eine kleine Clubmeisterschaft machen.

Den Piloten, die sehr lange nicht mehr geflogen sind und jetzt wieder beginnen möchten, sei geraten, gerade dieses Training in der Ebene den Höhenflügen voranzustellen! Ein erfahrener Flieger, der einen Blick darauf wirft, kann sehr nützlich sein, um wieder den richtigen Bewegungsablauf einzuüben.

Ein paar Flüge am Übungshang geben die alte Sicherheit bei Start und Landung zurück. Und wenn noch die ersten großen Flüge bei ruhigen Wetterbedingungen gemacht werden, ist der sanfte Wiedereinstieg geschafft. Traut man sich das nicht alleine zu, dann wird jede Flugschule sicher gerne Hilfestellung geben.

Mentale Vorbereitung

Gerade für den Streckenflieger, oder den, der es bald werden will, ist eine mentale Vorbereitung auf die neue Flugsaison sehr nützlich. Als Unterlagen helfen ihm dabei Aufzeichnungen über alte Flüge, Barogramme, Fotos, Karten. Wenn man damit frühere Flugentscheidungen rekapituliert, ihren Nutzen oder Schaden für den Erfolg eines Fluges analysiert, vielleicht auch Stimmungen wieder hervorholt, so kann man sich ein solides Grundgerüst von Daten bauen, die zur mentalen Vorbereitung dienen. Meistens fällt einem dabei ein immer wiederkehrender Typ von Fehlentscheidung auf, den es dann gilt aufzuarbeiten: Welche Situation, was für eine Gemütsverfassung ist damit verbunden? Das systematische Nachvollziehen solcher Situationen im Kopf und das Durchspielen besserer Alternativentscheidungen, die in der Praxis sich nicht anboten, wird den Entscheidungsspielraum beim nächsten Flug erhöhen. Wer sich schon jetzt Pläne macht für Flugstrecken zu jeder Wetterlage und diese mental »fliegt«, wird Problem- und Schlüsselstellen bereits am Boden erkennen und mit mehr Gelassenheit und Souveränität zukünftig ans Werk gehen.

Auch fliegerische Angstsituationen des letzten Jahres lassen sich jetzt mit dem nötigen Abstand angehen: Was waren berechnete Ursachen, wo waren irrationale Ängste am Werke? Wie kann ich solche Situationen vermeiden, woran erkenne ich sie im Vorfeld? Welchen Ängsten sollte ich bewußt widerstehen? Was sind meine Stärken, wo kann ich mein fliegerisches Selbstbewußtsein ausbauen?

Theoretische Weiterbildung:

Am Stammtisch fängt's an: Was haben die Kollegen für Erfahrungen gemacht, was gab es für alternative Erklärungen für dies und das?

Aber sie darf dort nicht aufhören, sondern jetzt ist die Zeit die Kenntnisse aufzufrischen und zu vertiefen. Gleitschirmliteratur ist eine Basis, Fachzeitschriften sind eine Hilfe, aber es gibt auch zuhauf Bücher über Flugmeteorologie, Bergwetter und Flugtaktik (besonders für Segelflieger), die den Blick über den Tellerrand unserer Flugsportart hinaus erlauben und den Wissenshorizont erweitern. Und wenn, gerade in Bezug auf das Wetter, die Kenntnis über die Zusammenhänge sich vergrößert hat, macht es direkt Freude damit zu »arbeiten« sein eigener Meteorologe zu sein auf Basis von Satellitenbildern, Wetterwerten und natürlich der persönlichen Beobachtung!

Wer den Start in die neue Flugsaison wirklich ernst nimmt und sich und seine Ausrüstung darauf vorbereitet, der wird 1995 mit mehr Flugfreude, Erfolg und erhöhter Sicherheit stattlich belohnt werden! ▽

Christoph Kirsch

Das Versicherungsprogramm

Stand: 1.1.1995

Versicherer: Gerling Konzern Köln

Halterhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel (Hauptvertrag)
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für Geräteverleiher
- 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 Geräte-kennzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Auch für Haltergemeinschaften. Bei Versicherungs-fällen in der Schweiz und in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.



Deckungsbereiche: Weltweit, Europa, Deutschland.

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

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.



Flug-Unfall, Tod und Invalidität

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

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
45,- DM

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
65,- DM



Flug-Unfall, nur Invalidität

Deckungssumme: 10 000 DM
Umfang: Verzweifelfachung möglich.
Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
30,- DM

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
50,- DM



Kapital-Lebensversicherung

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

Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung
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



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 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 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 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 auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Passagierhaftpflicht, Luftfahrzeug-Verkehrs-Rechtsschutz, Boden-Unfall für Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

Ausländische Gäste willkommen

Anläßlich ihrer Vollversammlung 1994 entschieden die Mitglieder des Delta-Club Wiehengebirge einstimmig, daß Gastflieger mit Wohnsitz im Ausland ab sofort ohne Fluggebühr an der Porta fliegen können. Die guten Erfahrungen in sehr vielen Ländern sprechen eindeutig dafür, sich für diese Art der Gastfreundschaft zu revanchieren. Für alle Gastflieger gilt weiterhin die telefonische Anmeldepflicht beim Startleiter am Wochenende (Tel. Startplatz 0571/710227).

Fast schon traditionell sprachen sich die Mitglieder dafür aus, die Westdeutsche Landesmeisterschaft 1995 wieder (zum 6. Mal) auszurichten.

Ebenso wird der XC-Cup der norddeutschen Vereine 1995 wieder vom DCW ausgerichtet. Bei diesem einzigen Streckenwettbewerb mit einer gemeinsamen Wertung für Drachen- und Gleitschirmflieger muß der Startpunkt nördlich Lippstadt (40° nördl. Breite) erfolgen.

An der Europameisterschaft der Senioren 1994 war der DCW mit seinen Piloten wie in den vergangenen Jahren stark vertreten. Die Beteiligung an diesem Wettbewerb wird wie die anderen sportlichen Aktivitäten vom DCW auch finanziell unterstützt.

Den vereinsinternen Streckenflugpokal 1994 gewann Bernd Otterpohl (217 Punkte) vor Peter Bork (99 Punkte) und Uwe Würdemann (94 Punkte). Die 10 Aufgaben mit Start von der Porta-Rampe umfassen 3 Zielflüge, 3 Ziel-Rückflüge und 3 flache Dreiecke sowie freie Strecke.

Delta-Club Wiehengebirge
Jürgen Pauly

Termine

Der Jahresausflug findet vom 13.5. bis 20.5.94 statt und geht wiederum zum Watles/Südtirol. Anmeldungen bis spätestens 20.3.95 beim Vorsitzenden Werner Schmitt Tel. 06773/418 oder Fax 7349.

Unsere Stammtischtreffs finden auch 95 ab 19.30 Uhr im Hotel Koppelstein in Lahnstein/Süd jeden 2. Montag im Monat statt.

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
Werner Schmitt



Foto: Torsten Hahne

Zum Artikel »Herbstflüge« Info Nr. 78

Lieber Torsten Hahne

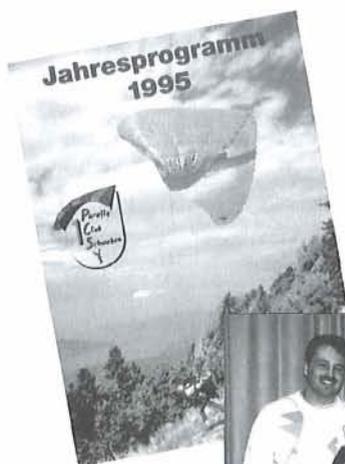
vielen Dank für den Tip mit Südtirol. Der Artikel hat mich angeregt, es selber auszuprobieren, wie die Thermik im Oktober noch funktioniert. An der Seiser Alm ging zwar nichts mehr, umso besser ging es dann in den Dolomiten. Das Wetter war vom 9. - 16. Oktober optimal: Keine Wolken am Himmel, kaum Wind und der erste Schnee sorgte für einen guten Temperaturgradienten. Über 3300 m ging es sofort im Bart am Startplatz hoch - und das auch an Langkofel und Plattkofel und auch den Sella-Türmen.

Ein grandioses Panorama und die Sicht bis zum Alpenhauptkamm - die schönsten Flüge, die ich je gemacht habe, so daß ich nach 3 Stunden Flug überglücklich gelandet bin. Und das tolle dabei - Du hast den ganzen Luftraum für Dich allein, erst nach und nach kamen noch 2 bis 3 andere Flieger dazu und am späten Nachmittag unser neuer Europa-Meister und Weltcup-Sieger Jimmy Pacher. Es war eine richtige klassische Fliegerei.

Mittags funktionierten eher noch die südöstlichen Kanten kurz vor dem Start, dann die südlichen Seiten vom Langhofel und vor allen Dingen die Sella-Türme, auf denen die Kletterer emsig beschäftigt waren, und nach 16 Uhr konnte man auf der Schrägen vom Plathofen aufsoaren und oberhalb vom Canazei beim Startplatz Belvedere.

Ich hatte befürchtet, daß nach Deinem Artikel ein neues "Fiesch" entsteht, aber das Gegenteil war der Fall: Ich war froh, daß noch welche kamen und ich nicht mehr allein war. Also nochmals vielen Dank für Deine Anregung ohne die ich keinen so schönen Ausklang der Saison 94 gehabt hätte.

Helmut May



Führungswechsel

Im Rahmen seiner diesjährigen Hauptversammlung wählte der 1. Parafly Club Schwaben einen neuen Vorstand. Damit ging die sechsjährige engagierte Pionier- und Aufbauarbeit des Gründers und seitherigen ersten Vorsitzenden Achim Runge, zu Ende. Für Kontinuität sorgt der neue erste Vorsitzende, Peter Läger, bisher zweiter Vorsitzender. Als sein Nachfolger wurde Steve Müller gewählt. Die Kasse führt in Zukunft Andreas Wehner.

Weiter zum Vorstand gehören: Ingeborg Schienle (Schriftführung), Wolfgang Arnold (Ausfahrten), Hans Aufsfeld (Clubabende), Gerhard Hipp (PCS-Info). Um die Arbeit in dem über 300 Mitglieder starken Club auf mehr Schultern zu verteilen, wurden für weitere Aufgaben neun Referenten ernannt, unter ihnen Burkhard Martens für Wettkampf- und Streckenfliegen.

Ein umfangreicher Veranstaltungskalender für 1995 läßt erkennen, daß alter und neuer Vorstand schon viel gemeinsame Vorarbeit geleistet haben.

Wer sich für unsere Clubaktivitäten interessiert, erhält erste Informationen unter Tel. 0711/7778989 oder trifft uns an jedem ersten Freitag im Monat ab 20.00 Uhr im Stadion Restaurant Bernhausen. Unsere neue Adresse lautet: 1. PCS, p.A. Peter Läger, Osterwiesenstraße 39, 70794 Bonlanden.

1. Parafly Club Schwaben
Wolfgang von Brunn

Umfangreiches Jahresprogramm

Nicht nur für jeden »Etwas«, sondern für alle vieles bietet das neue Jahresprogramm des 1. Parafly Club Schwaben. Der große und sehr aktive Gleitschirmclub bietet seinen Mitgliedern nicht nur viele Ausfahrten, die bis in die spanische Sierra de Gador reichen, sondern auch Wetterkunde und Thermikseminare. Auch Sicherheitstrainings gehören genauso zum Jahresangebot wie Bergtouren mit dem Gleitschirm. Wettkampf- und Streckenfliegen werden vom Verein unterstützt, auch eine Clubmeisterschaft wird veranstaltet.

Wetterkarten

Leider muß ich feststellen, daß in meinem Tip des Jahres ein wichtiger Hinweis fehlt. Die Isobaren bzw. Isohypsenkarte im Wetterbericht der Abendnachrichten ist ein äußerst wichtiger Hinweis auf die Qualität des zu erwartenden Tages und entscheidet über die gesamte Logistik: Vorbereitung auf einen rekordverdächtigen Tag - also dienstfrei nehmen, Quartier machen, Alkoholkonsum aussetzen, Freunde alarmieren etc.

Bedauerlicherweise zielt das Niveau der großen deutschen Fernsehkanäle auf Kindergartenintelligenz mit sinkender Tendenz.

Lediglich das Bayerische Fernsehen und das ORF bringen noch diese wichtigen Informationen. In den Wetterkarten lassen Krümmungen der Isobaren, ihr Abstand und Divergenz bzw. Konvergenz so viele Schlüsse zu, daß am nächsten Morgen der Videotext nur noch nach der Stärke der Höhenwinde und Tendenz zu Überentwicklungen für die detaillierte Streckenplanung abgefragt werden muß.

Jo Bathmann

Club geboren

Im Herbst wurde der Gleitschirm- und Drachenflug Die Remstaler gegründet. Wir treffen uns jeden letzten Dienstag des Monats in der Gaststätte »Zum Trollinger« in Weinstadt/Großheppach ab 20 Uhr zum offenen Stammtisch. Jeder Interessierte, der Freude am Fliegen, Schleppen und gemeinsamen Ausfahrten hat, ist willkommen. Ganz Eilige wenden sich an Lothar Schweizer, Ginsterweg 26, 71384 Weinstadt, Tel. 07151/609337.

Gleitschirm- und Drachenflug Die Remstaler
Hans-Dieter Keim

Amateurfunk

Der Weg zur Amateurfunklizenz ist für viele Gleitschirmpiloten gewiß nicht leicht. Will man die kleinen Handies, die im 2-Meter- und 70-Zentimeter-Bereich arbeiten, aber legal benutzen, kommt man um die Prüfung nicht herum. Hat man endlich die Lizenz in der Tasche, geht's erst richtig los. Denn mit den kleinen und für die Piloten praktischen Funkgeräten darf man trotz Amateurfunkgenehmigung nicht so einfach in die Luft!

Wie in den Bestimmungen über den Amateurfunk (DV-AFuG) zu lesen ist, bedarf das Errichten und Betreiben einer Amateurfunkstelle einer Sondergenehmigung.

Wie kommt man zu dieser Sondergenehmigung?

Nach bestandener Prüfung:

Anruf BAPT Stuttgart.

Antwort: Zuständig ist Regierungspräsidium Stuttgart.

Anruf bei Regierungspräsidium Stuttgart.

Antwort: Wir sind nicht zuständig, möglicherweise das Regierungspräsidium Tübingen.

Anruf beim Regierungspräsidium Tübingen.

Antwort: Sie wohnen in Bayern, also ist das Luftamt Süd ihr Ansprechpartner.

Anruf beim Luftamt Süd in München

Antwort: Die zuständigen Mitarbeiter, die sich auskennen, sind nur vormittags erreichbar.

Mein Urlaub ist gekommen.

Joachim Hidde

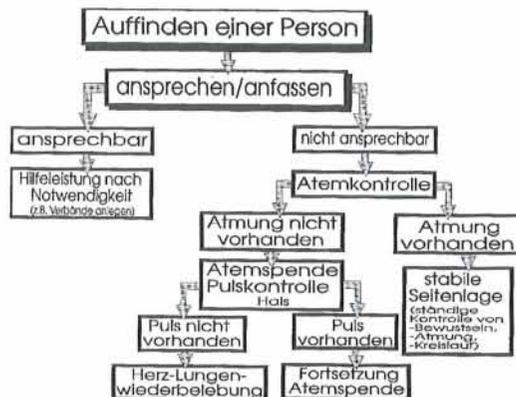
Anmerkung des DHV: Zuständig sind die Bundesämter für Post und Telekommunikation.

Was tun, wenn's passiert?

Viele von uns haben sicher schon Unfälle miterlebt, bei denen eine große Anzahl von Menschen um einen Verletzten herumstanden, aber niemand Hand anlegte. Dabei sind oft die ersten Sekunden entscheidend, ob der Verletzte überleben wird. Einen Erste-Hilfe-Kurs muß heute jeder absolvieren, der die Führerscheinprüfung ablegen will. Doch sind wir einmal ehrlich, dieser Kurs ist mehr eine Pflichtübung, damit man seinen Schein ausgehändigt bekommt. Wer denkt schon daran, daß er einmal der Erste an einer Unfallstelle sein könnte.

Erwarten wir nicht auch, wenn es uns selbst einmal trifft, »fachmännisch betreut zu werden«? Dabei ist es nicht schwer, ein paar lebensrettende Grundregeln der ersten

Hilfe zu beherrschen und sich immer wieder durch Übung ins Gedächtnis zu rufen. Aus diesem Grund haben wir, der Erste Gleitschirmclub Donau-Altmühltal, einen Auffrischungskurs abgehalten. Unter der Anleitung von Eduard Kamps, Sanitätsausbilder der Bayerischen Bereitschaftspolizei Eichstätt, lernten wir schwerpunktmäßig mit Sportverletzungen umzugehen.



Wie man an einen Verletzten herangeht, wurde uns an Hand einer Übungspuppe erläutert. Danach durfte jeder, unter Aufsicht des Kursleiters, sein theoretisches Wissen in die Tat umsetzen. Nach 5 Stunden intensiver Schulung wußte jeder, wie er bei einem Unfall helfen kann. Wir werden diese Schulung regelmäßig im Verein wiederholen, denn das Verletzungsrisiko beim Ausüben unseres Sports ist gegeben und das sollten wir nicht verdrängen.

Erster Gleitschirmclub Donau-Altmühltal
Josef Brems

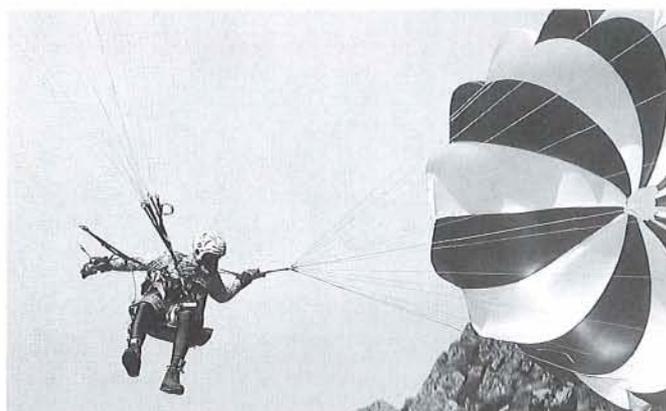
Vereinsmeisterschaft

Bei der Vereinsmeisterschaft 94 in Bössingen war wie jedes Jahr rege Beteiligung, gute Stimmung und natürlich schönes Wetter angesagt. Insgesamt 25 Drachenflieger und 3 Gleitschirmflieger waren zum Start angetreten. An zwei Tagen wurden 4 Durchgänge durchgeführt. Der Samstag begann mit der Disziplin Sandsack-Zielabwurf. Hier muß der Pilot nach dem Klinken auf direktem Weg über das Landefeld fliegen und den Sandsack aus 100 bis 200 m Höhe in den Landekreis treffen. Die Zielkreise waren zur Mitte nach Punkten gestaffelt. Stehende Landungen wurden mit der gleichen Punktestaffellung gewertet. Der zweite Durchgang war ein Zierrückflug mit Winkelmessung. Am Sonntag um 10 Uhr begann der dritte Durchgang. Ein in zwei Meter Höhe gespanntes Band mußte 50 Meter im Geradeausflug überflogen und dann so kurz wie möglich dahinter stehend gelandet werden. Hier zeigte Roland Bentele



wie er seinen Reflex XS beherrscht und stehend 10 m hinter dem Seil landete. Heiß zur Sache ging es dann im letzten Durchgang. Beim Bojenflug mit maximal vier Bojen konnte sich Roland Bentele mit drei Bojen und einer punktreichen Landung den ersten Platz sichern. Knappe Zweite durch Punktgleichheit wurden Jürgen Rapp auf Wills Wing Sport und Tilo Bauer mit seinem Reflex.

Drachensfliegerverein Böisingen
Arthur Bantle



Rettungsschirm rettungslos

Am 9er Köpfler, Tannheimertal, sah ich bei einer Pilotin einen »neuartigen« Auslösegriff für ein Rettungsgerät. Bei näherer Betrachtung wurde ich stutzig und befragte die Pilotin dazu, worauf sie sagte: »Keine Ahnung, ich kenn' mich da nicht aus«.

Ich besah mir die Rettung näher und stellte fest: Der Außencontainer war schick am Gurtzeug befestigt. Der Auslösegriff war eingepackt unter der äußeren Außencontainerhaube, das heißt, nicht erreichbar im Notfall. Der »neuartige Auslösegriff« war nichts anderes als das lose aus dem Container hängende Ende des Hauptfanggurtes! Erst auf meine »Empfehlung« hin wurde der Fanggurt an den Karabinern des Gurtzeuges befestigt!
Wozu kaufen sich solche Leute überhaupt eine Rettung, wenn sie diese weder bedienen noch befestigen können? Eine Rettung, mit der ein Pilot sich nicht vertraut macht, ist doch so gut wie keine Rettung.

Richard Malcolm Bunce

Seilrückholssystem

Gestern hat es den ganzen Tag geregnet, aber heute ist es schön und wir beschließen zu fliegen. Doch das Lepo-Moped schafft die zwei Seile nicht. Der Boden ist noch zu feucht.

»Ein Seil würde das Moped schaffen«, sagt Fritz »aber ein Seil ist bei der Anzahl der wartenden Piloten zu wenig«. Also opfert Fritz seinen Privat-Pkw für Seil Nummer 2 und schon geht es besser. Da passiert es: Hans fährt mit seinem Auto über das Schleppseil von Fritz und der fliegt in hohem Bogen vom Moped. Nur gut, daß der Boden noch so weich war. Leichtsinn? Nein! So geht es in der Praxis. Hinterher ist man schlauer. Jetzt haben wir einen kleinen Jeep. Und trotzdem:

»Heute könnt ihr nicht schleppen«, so begrüßt uns der Grundstückseigentümer. »Mit dem Jeep pflügt ihr mir die feuchte Wiese um«. »Das gibt es doch nicht« kommt es wie aus einem Munde und die Enttäuschung ist riesengroß. Schönstes Flugwetter und wir sollen nicht fliegen? »Dann ziehen wir das Seil eben mit der Hand aus.« Wer hat bloß diesen Vorschlag gemacht? Geflogen sind wir und keiner hatte Langeweile, aber der Muskelkater. Und dann haben wir die Köpfe rauchen lassen, haben die leere Vereinskasse bedauert, haben uns von Evert Wessels (bekannt durch die Wesselmann-Winde mit Rückholssystem) inspirieren lassen, haben getüftelt, gebastelt, probiert und, und, und

Und jetzt haben wir es: Unser »kostenloses« Rückholssystem. Das war auch die meistgestellte Frage bei der Demonstration unseres Prototyps bei der Jahreshauptversammlung des DHV in Elpe.

Hier sind die Einkaufsquellen: Schrottplatz, Altmetallhändler, eigener Keller etc. Umlenkrollen aus umgearbeiteten Riemenscheiben, Schlitten aus zusammengeschweißtem Draht, Autofelge aus der Garage und altes Schleppseil aus dem Vereinskeller. Die Startplatzsicherung geht auch mit rot-weißem Band an flexiblen Stangen.

Dieses System ist sicher nicht für alle Schleppgelände geeignet. Es ist aber zulassungsfrei. Es ist auch nicht perfekt, aber Ihr könnt jetzt selber tüfteln und basteln, verändern und verbessern und auch Eure Vorschläge freuen sich Franz Scheden, Peter Bösebeck und Thomas Hoffmann. Eine ausführliche Bau- und Funktionsbeschreibung könnt Ihr gegen einen ausreichend frankierten Freiumschlag erhalten, und wenn wir mal Zeit haben, machen wir ein kleines Demo-Video zum Selbstkostenpreis. Meine Adresse: Franz Scheden,, Gedulderweg 162, 45549 Sprockhövel, Tel. + Fax 02324/79504

Franz Scheden



Thermikmöwen

Die flügge gewordenen Thermikmöwen von der Weser flogen erstmals im Rahmen eines Vereinstages um den ausgeschriebenen GSC-Wanderpokal.

Bei idealen Schlepp- und Flugbedingungen gingen erstmals zehn Vereinsmöwen auf dem eigenen Fluggelände in Langwedel bei Bremen an den Start. Für alle Piloten war es der erste Flugwettbewerb überhaupt. Die Aufgaben bestanden aus zwei Wertungsflügen mit je einem Zeitfliegen, Ballzielwurf sowie einer stehenden Landung in einem 10-Meter-Zielkreis.

Die meisten Punkte sammelte dabei die Oldiemöwe Helmut Giesen (51). An zwei blitzsauberen Landungen genau auf den Zielpunkt des Landekreises konnten sich die restlichen Möwen die Schwanzfedern ausbeißern. Zweiter wurde Manfred Busse, dritter Rainer Haake. Für eine amüsante Einlage sorgte die etwas lahme Möwe Frank. Sie brachte das Kunststück fertig, auf einem nahegelegenen frischen Güllefeld zu landen - zum Glück stehend.

Der Club weist darauf hin, daß noch GS-Flieger aus Bremen und Umgebung aufgenommen werden können. Interessierte melden sich bei Rainer Haake, Tel. 04235/8462.

Gleitschirmclub Weser
Helmut Giesen



Foto: Jan Bogenk/Fliegertreff

Zu Artikel »Startfieber« Info Nr. 78

Selbstregulative Faktoren zwischen Startfieber und Cool-Down

Alles was ist, muß so sein, wie es ist, einfach weil es ist. Beispiel ein Samstag im März am Tegelberg.

Die geistige und körperliche, optimale Mobilmachung des Energiestoffwechsels wird hier bereits an der Talstation initiiert, da ständig neue Piloten kommen, die nicht wissen an welches Ende der bereits zwanzig daliegende Geräte, ihr Gerät plaziert werden muß. Wer hier Fehlregulationen wie Nägelkauen (verhindert das Schreien) oder Vergeßlichkeit zeigt (bleibt bis November liegen), gelangt überhaupt nicht an den Startplatz (Autoselektion).

Wer am Aufbauplatz undosierte, unkoordinierte Manöver ausführt, dem wird unmißverständlich signalisiert, daß er »aus-dem-Felde-gehen« möge, er kommt also auch nicht in die Luft.

Da bekanntlich diejenigen, die im »Erdnußlager« stehen zuerst hinaus wollen, zeigen sie, durch Anziehen der Gurtzeuge, den die Rampe blockierenden Piloten ihre Leistungsbereitschaft und initiieren so in diesen die optimale Aktivierungsregulation, sie machen sie »heiß«.

Wer zu Gedankenkreisen im Aufmerksamkeitsverhalten neigt, findet vielleicht noch den Weg zur Toilette, niemals aber wieder sein Gerät. (Er kommt also auch nicht zum Fliegen).



Die Natur hat, in Vorhersehung der Integralhelme, feuchte Hände geschaffen, da die Designer an diesen Helmen die In-die-Hände-spuck-Öffnung vergessen haben.

Fällt ein Pilot, der es vom Erdnußlager bis zur Rampe geschafft hat (obwohl er nun »heiß« ist) in Startapathie, oder verliert er die Körperkontrolle, (weil er die Toilette nicht fand), dann löst ein Pilotenkamerad aus dem Hinterhalt mit dem startfiebrigen Schrei »One minute« die Sensibilisierung der ohnehin latent vorhandenen »Wenn-Dann-Regel« aus und wird damit das situative richtige, psychophysisch Optimale, aus dem Hier-und-Jetzt-Gesamtzustand im erschlafften Piloten aktivieren.

Mentale und physische Mobilisierungsübungen während des Fliegens um Gedächtnisleistungen, körperliche Ansprechbarkeit, Aufmerksamkeitsverhalten in verkürzten Entscheidungszeiträumen zu optimieren, halte ich aus Gründen, die die Ontologie lehrt, für kontraproduktiv. Sie (die Ontologie) zeigt simpel auf, daß Berge nicht immer rechts stehen, sondern förmlich aus dem Nichts auftauchen. Jede Antizipation von Handlungsprogrammen der Flugmotorik würde der situativen Lage u.U. nicht gerecht werden und zur Emergenz des Auf-dem-Schlauch-stehens führen, was zu einem verfrühten Cool-Down, besonders in großer Höhe, hinleiten könnte.

Raimund Rud

Gastpiloten, na klar

Der Drachenflug-Club Loffenau möchte sich dem mancherorts feststellbaren Trend »Gastflieger, nein danke« entgegenstellen, denn auch wir fliegen gerne mal anderswo.

Beim DCL heißt es deshalb »Gastpiloten willkommen«, vorausgesetzt, einige Spielregeln werden beherzigt; so muß z.B. bei Flugbetrieb immer ein Clubmitglied anwesend sein. Unsere Vereinsmitglieder leisten Arbeits-, Startleiter- und Fahrdienste, unser Vereinsbus pendelt zwischen Landeplatz und Startplatz (Höhendifferenz 550 m) am Wochenende hin und her. Ein solcher Service, den meisten leuchtet es ein, »...des koschtet ebbes....«, »Pech für Piloten, die glauben, ohne Arbeitseinsatz alles zum Nulltarif serviert zu bekommen.

Alle Piloten, die sich durch diese Zeilen angesprochen fühlen, sind in Loffenau gerne gesehen. Wer mehr über uns wissen möchte, kann ab Januar 1995 unser Vereinsheft mit weiteren Informationen anfordern. Da Gleitschirmstarts bei uns nicht möglich sind, gilt diese Einladung leider nur für Drachenflieger. Tel. 07083/1767, 0721/613916.

Drachenflug-Club Loffenau
Frank Brüste

Ausrüstungsversicherung

Ich freue mich Ihnen mitteilen zu können, daß es endlich gelungen ist, Gleitschirmbesitzern (auch nichtdeutschen) einen vernünftigen Versicherungsschutz anbieten zu können. Seit Jahren haben wir uns bemüht, ein Bedingungsmerk durchzusetzen, das ohne »lästige Klauseln« (wie dies z.B. in Reisegepäckversicherungen der Fall ist) einen umfassenden Schutz gewährleistet.

Der Versicherungsschutz gilt weltweit, tagsüber und nachts; Versichert wird nur das System ohne Zubehör; Versichert sind Verluste oder Beschädigungen; Kein Schutz besteht bei der Benutzung oder zu Hause; Voraussetzung ist eine deutsche Bankverbindung; Beantragung über unser Büro (Prospekt anfordern); Preis für eine Jahresversicherung zwischen 120 DM und 156 DM.

Schadensbeispiele: Die Ausrüstung wurde ...

- aus einem nachts geparkten Kfz gestohlen;
- bei der Bahn aufgegeben und kam nie an;
- zum Fluggepäck gegeben und kam nicht oder beschädigt an;
- bei einem Verkehrsunfall durch Feuer zerstört;
- nach einer Geländefahrt mit Motorenöl verschmiert;
- am Startplatz abgelegt und gestohlen;
- im Clubheim gelagert - Mäuse fraßen sich durch.

Die Einführung einer »Kaskoklausel« ist ab 400 versicherten Systemen geplant. Dann würde auch bei Beschädigungen bei Start und Landung gezahlt.

Versicherungsbüro Thomas Schaub, Postfach 401303, 63278 Dreieich.

Thomas Schaub
Versicherungskaufmann

Vorstandstreffen

Auf Einladung des GSC Colibri trafen sich Vertreter von Drachen- und Gleitschirmvereinen aus dem gesamten Südschwarzwald zum ersten Vereinsvorstandstreffen in Freiburg.

Im Mittelpunkt des Treffens stand der Erfahrungsaustausch zu verschiedenen Problemen des Flugsports. So wurde über die Schwierigkeiten bei der Zulassung neuer Fluggelände gesprochen. Vereine, die bereits eigene Fluggelände besitzen, konnten den anderen dabei wichtige Tips über Zulassung, Zusammenarbeit mit den Behörden etc. geben.

In diesem Zusammenhang wurden auch die Bedenken von Naturschützern gegen das Drachen- und Gleitschirmfliegen diskutiert. Die Vereinsvertreter erhoffen sich von den Ergebnissen der jetzt vorliegenden Studie »IKARUS UND DIE WILDTIERE«, die im Auftrag des DHV von der Wildbiologischen Gesellschaft München erstellt wurde, eine Versachlichung der Diskussion.

Einig war man sich, den französischen Vereinen im Elsaß (hier fliegt ein Großteil der südwestdeutschen Flieger) Unterstützung anzubieten, damit die Zahl der - oft von Deutschen verursachten - Unfälle zurückgeht. In Gesprächen mit der Ligue d'Alsace sollen Möglichkeiten der Kooperation gefunden werden.

In der Öffentlichkeit besteht ein negatives Bild des Flugsports, weil die Medien fast ausschließlich über spektakuläre Unfälle, nicht aber von den positiven Seiten des Fliegens berichten. Deshalb war man sich einig, daß die ständige Pressearbeit und die Zusammenarbeit zwischen den Vereinen notwendig ist.

Das Fazit des Abends war sehr positiv und man beschloß, diese Treffen künftig einmal jährlich durchzuführen.

Gleitschirmclub Colibri
Helmut Fehr

Zu »Info im Test« in DHV-Info 78

Irrtum

Einem ganz großen Irrtum unterliegt die Redaktion/der DHV-Vorstand, wenn er für den Sportverband Wettbewerbsengagement als naturgegeben reklamiert. Vielleicht erinnern sich die Damen und Herren an Donzdorf. Als das Kind DHV auf die Welt gebracht wurde, wurde ihm ein anderer Daseinsgrund gewiesen. Und lange Jahre seiner Pubertät hat der »Sportverband« ohne großen Wettbewerbssport verlebt. Was zählt, ist einzig und allein die Meinung der Mitglieder. Während in anderen Sportverbänden ein Nachdenken über den Leistungssport in Gang kommt, hecheln einige unserer Funktionäre immer noch dem Wettbewerbsgedan-



ken nach. Als ob von Sponsorengeldern, Siegprämien, Ranglisten und Nationalmannschaften der Erfolg des Verbandes abhinge. Der DHV ist dann gut, wenn er alles dafür einsetzt, daß möglichst viele an möglichst zahlreichen Plätzen möglichst frei fliegen können. Und nicht, wenn »wir« irgendwo irgendwas gewinnen!

So. Und nun zum 2. Punkt. Vereinnachrichten. Daß obige Bedingung erfüllt wird, dafür sorgen die Vereine. Kein Fliegen ohne Verein, kein DHV ohne Verein. Die Einzelmitglieder im DHV, naturgemäß vorwiegend Gleitschirmflieger, profitieren in Dld von den zugelassenen Geländen. Halter sind überall die Vereine. Und wir, nur der Sache verpflichtet und deshalb widerwillig organisiert, die wir das Fliegen in Deutschland ermöglichen, wir haben den DHV gegründet. Deshalb müssen wir nicht um ein Forum bitten. Das Info ist unser Forum.

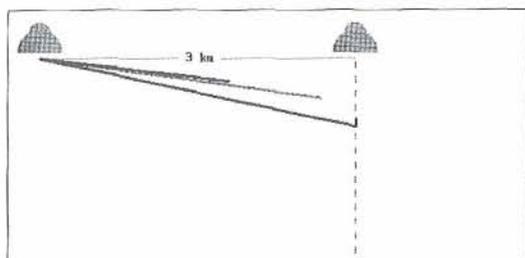
So. Und nun zum Punkt 3. Erfahrungen 94. Mich erschüttert, wie wichtigtuerisch angebliche Cracks von extremen Flügen bei chaotischen Wetterverhältnissen berichten. Wer bei solchen Bedingungen fliegt, darf nicht auch noch ein Forum bekommen. Denn offensichtlich wird nichts daraus gelernt. Jahr für Jahr wiederholen sich die Artikel mit dem Motto ... noch einmal Glück gehabt ... Was eindeutig gegen den Wettbewerbssport spricht. Dort häufen sich Flüge unter Bedingungen, die in der theoretischen Prüfung als unfliegbar definiert sind.

Kurz und gut: Das Info demonstriert ein falsches Selbstverständnis des DHV.

Dieter Rebstock

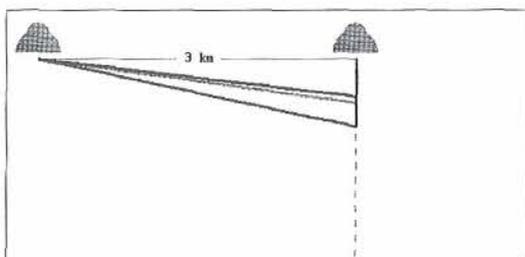


Simulation Sollfahrt



Gerät	Fahrt	Reisegeschw.	Zeit	Verlust
Pilot 1	59 km/h			
Pilot 2	40 km/h			
Pilot 3	80 km/h			
Wind = 0 km/h	Steigen = 2.0 m/s, Korr. = 1.5			Luft = 0.0 m/s

Welcher Pilot wird als erster die nächste Wolkenbasis erreichen?



Gerät	Fahrt	Reisegeschw.	Zeit	Verlust
Pilot 1	59 km/h = 32.0 km/h	338 s	0.0 %	
Pilot 2	40 km/h = 26.8 km/h	403 s	19.3 %	
Pilot 3	80 km/h = 28.9 km/h	374 s	10.9 %	
Wind = 0 km/h	Steigen = 2.0 m/s, Korr. = 1.5			Luft = 0.0 m/s

Pilot 1 hat die optimale Sollfahrt gewählt.



Foto: Dinko Joz

Deutschlandtreffen

Ich weiß nicht, wie es den anderen - teilweise von weither angereisten - Piloten ging. Ich war jedenfalls ziemlich enttäuscht von den Elper »Hammertagen«! Da wurde nun laut getrommelt und inseriert, Plakate aufgehängt und gar von der »Veranstaltung des Jahres« (für Elpe) gesprochen - und dann: Außer Spesen nichts gewesen.

Ich meine für diese Jahreszeit hätte ein Alternativprogramm für das zu erwartende Schlechtwetter regen Zulauf erhalten!

Für mich wäre das angekündigte gemeinsame Frühstück ein High-Light nach der durchzechten Nacht gewesen. Aber morgens hieß es dann, das wäre nicht machbar, weil bis um 8.00 Uhr gefeiert worden wäre!

Tja, wer konnte auch schon ahnen, daß das feiersüchtige Elpe von den Piloten Deutschlands unter den Tisch gefeiert werden würde.

Andrea Kories

Computerprogramm für Sollfahrt

Mit dem PC-Programm »GLIDESIM« kann die Sollfahrt auf dem Computer simuliert werden. Die komplizierte Theorie, wie sie unter anderem in den Büchern »Streckenflug« von H. Reichmann und »Drachenfliegen für Meister« von Jansen/Tänzler beschrieben ist, wird mit dem Programm anschaulich erklärt. Die sonst von Hand sehr umständliche Rechnerei erledigt das Programm in Sekundenschnelle. Eine übersichtliche Medienbedienung und Online-Hilfe erleichtert die Arbeit. Sie können die Polare von 9 verschiedenen Geräten eingeben. Diese können dann analysiert und verglichen werden. Bei der Simulation fliegen 3 Geräte gegeneinander. Dabei sehen Sie sehr anschaulich die Unterschiede und die Verluste bei nicht optimal geflogener Sollfahrt. Meine Anschrift: Johann Klier, Hauptstraße 47, 82008 Unterhaching

Johann Klier

Antwort vom DFC West

Als Veranstalter der Jahreshauptversammlung waren wir wirklich bemüht, alle angekündigten Programme laufen zu lassen. Wir haben bis wenige Tage vor der Veranstaltung nicht mit Schlechtwetter gerechnet, sonst wären nicht mit großem Aufwand Schleppwinden extra aus Thüringen geholt worden. Wochenlang haben wir die Veranstaltung vorbereitet, das Schleppgelände bei Behörden genehmigen lassen und für einen Schleppbetrieb umgebaut, die Veranstaltungshalle tagelang eingerichtet, alle Vorbereitungen für Küchenbetrieb und Buffet gemacht, Presse und Rundfunk bearbeitet und das Ganze nach Veranstaltung wiederholt. Jetzt sind wir natürlich wirklich traurig, nicht mit Dir nach der langen Nacht frühstückt zu haben.

Drachenfliegerclub West Elpe
Burkhard Schulte

Zu »Adlerattacke« in DHV-Info 78

Kollege Adler

Bezüglich des Artikels von Jo Bathmann möchte ich Euch ein Erlebnis schildern, an das ich mich heute noch gerne erinnere:

Meinen ersten Kontakt mit der harten Frühjahrsthermik hatte ich als A-Schein-Neuling im Thannheimer Tal. Ich war fast allein am Neunerköpfe, weil am Sessellift gerade Revisionsarbeiten durchgeführt wurden. Es ging einfach überall nach oben. Jeder halbwegs geübte Drachepilot wäre über diese Bedingungen begeistert gewesen, mir war es eher unheimlich, ständig höher getragen zu werden. Ich wollte nur noch runter, denn die Basis kam immer näher.

»Einen luftleeren Raum kann es nicht geben«. Ich erinnerte mich an die Worte meines Fluglehrers: »Wo's raufgeht, muß es auch irgendwo wieder runtergehen!«

Um Höhe zu verlieren, flog ich weg vom Berg übers Tal, denn an der Basis wurde es schon unangenehm dunstig. Das mir unheimliche Steigen ließ etwas nach und der Blick auf den Höhenmesser zeigte 1400 m über Grund, als ich etwa drei Spannweiten neben mir einen Adler bemerkte. Er folgte mir mehrere Minuten in gleichem Abstand völlig friedlich. Ich hatte den Eindruck, als wollte er mir sagen: »Na Alter, heut' geht aber was!« In mir kam so etwas wie Neid auf, denn mein Begleiter brauchte ja nur die Flügel anzulegen, um bei diesen Bedingungen schnell runterzukommen. Er war ja in dieser Luft zu Hause.

Schon nach einer halben Stunde stand ich unten. Ich sah nach oben und suchte etwas wehmütig »meinen« Adler und überlegte, ob ich nicht doch noch hätte oben bleiben sollen?! Ich bedauere es noch heute, daß ich damals mit starker Thermik nicht besser vertraut war, denn ich wäre so gern noch länger mit dem Tier, das ich nun als Kollegen betrachte, da oben gekreist.

Ludwig Danninger

»Adlerattacke«

Tränen gelacht

Der Adler-Artikel ist ja die bislang beste Flugerlebnis-Schilderung, die ich jemals gelesen habe - ich habe fast Tränen gelacht. Großes Lob an Jo Bathmann.

Edgar Steffen

»Adlerattacke«

Tiefer Blick

Deine Flugkünste und Dein Urteilsvermögen in Ehren - aber Deine Story »Adlerattacke« ist für mich nichts anderes als unqualifizierter Quatsch!

Allein schon Vögeln solche rein menschlichen Minderwertigkeitskomplexe nachzusagen, läßt tief blicken (»Vater Adler mußte beweisen, daß er der König der Lüfte sei und nicht Jo«).

Sich schlau zu machen, was ein solches Verhalten ausgelöst haben könnte, wär doch echt 'ne Alternative zu so einer emotional verfärbten Horror-Heldenstory - oder ?!

Andrea Kories

»Adlerattacke«

Ritterlich

In Anerkennung seiner Tapferkeit, des Wagemuts sowie auch aufgrund seiner spielerischen Überlegenheit, verleihen wir dem Milan-Racer-Ritter »Onkel Jo« den goldenen Steuerbügel mit der Aufschrift »vier auf einen Streich«. Adlerattacke ... Alles Kacke.

Thomas Englerth

»Adlerattacke«

Keine Angst

Jedesmal, wenn sich eine Begegnung mit Adlern abzeichnete, dann (man verzeihe mir den romantischen Ausdruck), schlug mein Herz höher, ob das nun in den Alpen, oder in Australien mit Seeadlern passierte. Aber nicht aus Angst oder Ärger (weil mir der Luftraum zu eng wurde) sondern aus Freude und Sympathie. Ich schätze es als ein unbezahlbares Privileg, diese Tiere (nicht abgerichtet oder domestiziert) in ihrem Lebensraum so hautnah zu erleben, wie andere Menschen es nur mit meterlangen Teleobjektiven können. Einmal flog ein Adlerpärchen, etwa ein bis zwei Meter entfernt, synchron mit mir mit. Sie schauten immer wieder zu mir herüber. Es gab nie etwas, was auch nur dem Ansatz nach wie eine Attacke aussah. Vielleicht ist es ganz einfach so, daß sie (wie andere Tiere auch) spüren, daß keine Angst, also auch keine Aggression, da ist.

Raimund Rud



Bayerwald Cup

Bei den Bayerwald Open 1994 brodelte es wie im Hexenkessel. Steigwerte bis 8 m/s und die Basis bei 3650 m. Idealste Voraussetzungen für einen Wettbewerb, dessen Gelände eigentlich noch zum Flachland gehört.

Da der Wind aus südlichen Richtungen kam, wurde von den drei Hauptflugbergen im Bayerischen Wald, Arber, Hoher Bogen und Osser, letzterer ausgewählt, da dessen Startplatz in süd-südwestlicher Startrichtung ausgerichtet ist. Bei Bodentemperaturen um 35°C war es an diesem Tag auch nicht leicht, die Fluggeräte zum Startplatz zu schaffen, da man ca. 30 min. für den Aufstieg benötigt. Von den Wettbewerbsleitern wurden an beiden Tagen anspruchsvolle Zielflüge (race to goal) als Aufgabe gestellt.

Am 1. Tag ging's vom Osser aus 38 km zum Zielpunkt Grenzübergang Höll. Diese Strecke bewältigten 2 Teilnehmer.

Am 2. Tag wurde ebenfalls vom Osser gestartet und der 37 km entfernte Perlsee als Zielpunkt ausgeschrieben. Diesen erreichten 5 Teilnehmer, worauf zu sagen bleibt, daß in diesen Höhen der Blick nach Tschechien an die Australischen Flatlands erinnert.

Am Ende gab es folgende Resultate: 1. Schorsch Höcherl 75 km, 2. Rupert Kellnhöfer 72,5 km, 3. Max Kolbeck 65 km.

Bayerwald Gleitschirmschule
Schorsch Höcherl

Jubiläum mit Wettkampf

Der »Club für Drachenflugsport Hardheim« feiert 1995 sein 20-jähriges Jubiläum. Zu diesem Anlaß wollen wir in diesem Jahr neben dem traditionellen Odenwald Pokalfliegen auch einen Quattrathlon durchführen. Es sind also neben guten Drachen- und Gleitschirmpiloten auch gute Läufer und Radfahrer gefragt. Das Odenwald Pokalfliegen findet am 27. + 28.05.95 statt. Gewertet wird ganz traditionell nach Zeit und Ziel in Einzel- und separater Seniorenwertung. Zwischendurch werden auch die Gleitschirmflieger des CfD Hardsheim Einlageflüge vom Hockenberg machen. Der Hockenberg selbst bietet Startmöglichkeiten von O bis W. Am Sonntag ab ca. 16 Uhr wird dann der Quattrathlon gestartet.

Bereits am Freitag Abend, den 26.5.95 wird das Festzelt am Landeplatz bewirtschaftet, und es spielt die gleiche Rock- und Pop-Band wie im letzten Jahr, die sowohl dem Hardheimer Publikum, wie auch den bereits angereisten Piloten heftig einheizen. Es lohnt sich also wieder, schon am Freitag Abend anzureisen.

Info und Anmeldung bei: Gerald Katzenmaier, Hans-Scheibelstraße 5, 74736 Hardheim, Tel. 06283/8800.

Club für Drachenflugsport Hardheim
Bernd Haberbauer

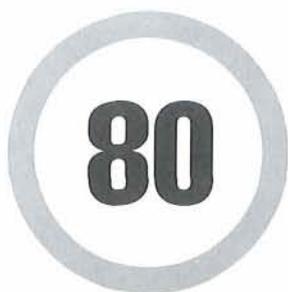
Platz gesucht

Winterdepression bei den Ikarus Schwoaba. Die Tage wurden kürzer und wir um eine Hoffnung ärmer: Die Zulassung eines schon getesteten Schleppgeländes bei Mötzingen scheiterte am Rückzieher eines Agrarökonoms.

So geht der Verein aus dem Heckengäu auch ins neue Jahr ohne eigenen Flugplatz. Alle Hoffnungen liegen nun auf dem neuen Vorstand. Bei fälligen Neuwahlen Anfang Dezember griffen die Mitglieder zur Taktik der Fußballvereine: Während jene den Trainer feuern, tauschten diese den Vorstand aus. Vom neuen »Präsidenten« Jürgen Rüdiger und seinem Vize Helmut Oberglock versprechen sich die verbliebenen Aktiven neue Impulse bei der Suche nach einem Territorium. Ein kleiner Funke glimmt bereits (wieder): Wenigstens wochentags können die Ikarus Schwoaba den Segelflugplatz Wächtersberg bei Wildberg mitbenutzen. Verstärkt wird sich der neue Vorstand auch um gemeinsame Ausfahrten bemühen.

Die Anschrift des Vorstands: Jürgen Rüdiger, Uhlandstraße 37, 71134 Aidlingen, Tel. 07034/61969, Fax 07037/60591; Helmut Oberglock, Sommerhofenstraße 68, 71067 Sindelfingen, Tel. 07031/805941;

Ikarus Schwoaba
Dieter Rebstock



Tempolimit in Italien

An der gesamten italienischen Seite der Küstenautobahn der Côte d'Azur, ist derzeit Vorsicht geboten: Für alle Pkw, die einen Hänggleiter auf dem Dach transportieren, gilt anscheinend seit neuestem ein Tempolimit von 80 km/h. Hinweise für diese Regelung gibt es nirgends. Geschwindigkeitsüberschreitungen werden von den Carabinieri mit 100.000,- Lire »belohnt«. Der Betrag ist sofort am Ort des Geschehens zu entrichten, ansonsten wird der Führerschein einbehalten!

Oliver Friedrich



Danke!

Es sollte eine schöne Flugwoche mit dem Gleitschirm Ende November in Valle de Abdalajis Südspanien werden. So begann es auch. Dort angekommen, schnell die Unterkunft bezogen, Wetter und Himmel gemustert und gleich raus ins Fluggebiet. Es blieben ausnahmslos alle GS-Flieger oben und das am ersten Tag.

Gegen Abend legte der Nordwind etwas zu und einer nach dem anderen entfernte sich langsam vom Kamm des Berges, um somit dem Lee nicht zu nahe zu kommen. Auch ich legte dieses fest. Vorwärtskommen war für mich kaum noch mög-

lich, da unter mir ein Einschnitt im Bergkamm war, der den Wind wie in einer Düse schneller werden ließ.

Für ein Umdrehen und schnurstracks mit Wind ins hintere Tal fliegen, war es meines Erachtens schon zu spät, da die Höhe nicht mehr ausreichte. Ich hätte es nicht mehr geschafft, mit dem Wind noch unbeschadet durch den Leertor zu kommen, und zum anderen war der Untergrund 100 % grobes Felsgestein, bestehend aus großen bis zu 1,50 m hohen Brocken.

Also versuchte ich, soweit als möglich gegen den Wind hinter dem Kamm zu landen. Ich flog bereits mit 10 km/h gegenüber Grund rückwärts über den Kamm. In einer Höhe von ca. 10 m und ca. 60 m hinter dem Grat erwischte mich dann der Rotor und holte mich aus ca. 8 m Höhe schlagartig vom Himmel. Ich versuchte nur noch mit beiden Füßen soviel wie möglich »Einschlagenergie« abzufangen, denn Abrollen war bei diesem Felsgeröll nicht möglich.

Es krachte. Der Schirm zog mich noch ca. 2 m über den Fels und fiel ebenfalls runter. Ich spürte sofort, daß mein rechter Fuß nicht mehr zu benutzen war, er schmerzte stark. Was nun?

Als ich mich aus dem Gurtzeug befreit hatte, rief ich gleich über Funk meine Fliegerkameraden an und gab meine mißliche Situation durch. Sofort begann ganz spontan ein reger Funkverkehr zwischen spanischen, schweizerischen und deutschen Fliegern, wer was und wie unternehmen würde. Günther Fischer entschied sich, gleich mal ebenfalls im Lee zu landen, etwas abseits von mir, um schnellstmöglich helfen zu können. Mir war klar, und ihm auch, daß das nicht ungefährlich für ihn ausgehen könnte. Seine Entscheidung war gefallen, er landete sehr hart, verletzte sich aber nicht und war Minuten später bei mir. Inzwischen war Profi-Flieger Urs Haari mit dem GS aufgestiegen, um aus der Luft zu orten, wo genau am Berg wir uns befanden. Als er uns sichtete, und wir ihm mitteilten, daß ich auch abgestützt nicht vorwärtskam, teilte er mit, er werde am anderen Ende des Berges landen und zu uns herüberlaufen. Bis zu seinem Eintreffen vergingen ca. 30 Minuten, in denen ich mit Hilfe von Günther Fischer auf einem Bein ca. 100 m zurücklegte, mehr war nicht drin. Wir hätten es nie geschafft, zu zweit dieses zu bewältigen, denn wir befanden uns immerhin in einer Höhe von ca. 1200 m in absolut schroffem, unbegehbarem Felsgestein.

Urs Haari traf ein, und nun begann die Tortur für die beiden Helfer. Im Wechsel trugen sie mich im Huckepack über die äußerst unwegsame Strecke ins Tal. So nah es auch aussah, das Tal kam und kam nicht näher. Wechsel im Tragen war immer, »wenn einer nicht mehr konnte«. Parallel zu dieser Aktion versuchten Wilfried Tallareck und Tochter (ein in Spanien lebender Deutscher, auch GS-Flieger) mit seinem Jeep und Frieder Gamm (ein Spanienbesucher), so nah wie möglich an den Berg zu kommen, um mich mit dem



Fahrzeug weitertransportieren zu können. Das gelang nur bedingt, da das Gelände auch für einen Jeep ungeeignet ist. 500 m Abstieg im Huckepack braucht seine Zeit. Um 18.30 Uhr ist es in dieser Jahreszeit in Andalusien dunkel, und es begann bereits zu dämmern.

Gegen 19.15 Uhr waren wir endlich am Fahrzeug. Trotz Strapaze wollten alle in das ca. 70km entfernte Regional Krankenhaus mitfahren. Dort wurde mir ein Gipsbein verpaßt und nach 1 Tag Aufenthalt wurde ich auf eigenen Wunsch entlassen, da der Reiseleiter Knut Jäger, versprach sich um mich zu kümmern, was er auch vorzüglich tat. Für mich war die Hilfe von allen Seiten nicht selbstver-

ständig, um so mehr erstaunlich, wie schnell sich doch (internationale) Hilfe von ganz allein organisierte, mit Leuten, die sich vorher noch nie im Leben gesehen hatten. Es gibt Gegenden, da ist das keinesfalls so selbstverständlich. Allen noch einmal recht herzlichen Dank, so sollte es immer sein unter Sportlern.

Willi Horka

Die 10 Gebote für Drachenflieger

1. Du sollst auch andere Cracks neben Dir haben, aber laß sie im Fluge nicht zu nah´ heran, flieg´ immer mit großen Sicherheits-Zugaben und mach´ Deine Kurven immer weg vom Hang.

2. Du sollst den Namen »DHV« nicht verunehren, sondern die Zahl der Mitglieder vermehren. Benimm Dich nicht daneben im fremden Fluggelände laß als Gastpilot von Regelverstößen die Hände, das gedankenlose Nach-mir-die-Sintflut-Verhalten macht es schwer, unsere Fluggebiete zu erhalten.

3. Gedenke, daß Du den Hammertag heiligst, und bei Gewitter abbaust schleunigst. Ignoriere das, was Dein Vordermann macht, der Herdentrieb hat oft Unglück schon gebracht.

4. Du sollst Schraube und Stopp-Mutter ehren, und letztere immer nur einmal begehren. Halt´ sie immer angezogen und gepflegt, damit Dein Gerät sich im Fluge nicht zerlegt.

5. Du sollst Dich nicht töten durch waghalsige Kunstflugfiguren. Loopings sind einfach nicht vonnöten, Geräte-Brüchen folgen meist Blessuren. Du sollst nicht starten auch nicht bei schwachem Rückenwind, sondern lieber etwas warten, bis die Verhältnisse besser sind.

6. Du sollst nicht Steuerbügel brechen, sondern vorm Rausstoß ein »Stoß«-Gebet sprechen, und falls Landen für Dich kein Spaß ist, steck´ Dir Räder an die Basis. Du sollst nicht drachenfliegen mit unbedeckten, nackten Körperteilen, je nach dem, welche Einflüsse überwiegen,

kann Sonnenbrand oder Erfrierung Dich ereilen. Und sollte Dir unterlaufen mal der Patzer, daß Dir ein Baum im Wege steht, schützt Dich die Kleidung auch vor Kratzern, daß glimpflich der Kelch an Dir vorübergeht.

7. Du sollst nicht stehlen Deines nächsten Thermik-Schlauch, bist Du schon darauf erpicht, den selben zu wählen, dann »störe seine Kreise nicht«, ein Stockwerk tiefer piepst das Vario auch. Du sollst nicht verfluchen den, der über Dir kreist, sondern lieber versuchen, wenn Du ihn schon nicht erreichst, Neid und Mißgunst von Dir zu weisen, und in gleicher Richtung zu kreisen. Du sollst Dich nicht lustig machen über den, der unter Dir auf dem Acker steht. Schnell wirst Du aus Deinem Traum erwachen, wenn es nach der nächsten Wolke abwärts geht.

8. Du sollst kein falsches Funksprech-Zeugnis geben, wider ein kontrollierendes Postbeamten-Leben.

9. Du sollst nicht begehren Deines Nächsten Drachen, mit dem eigenen kann es auch viel Freude machen.

10. Du sollst nicht begehren Deines nächsten Helm und Gurt Kümmere Dich lieber um Deine eigenen Sachen, check´ immer das Gerät vor Deinem Spurt. Mach´ eine Liegeprobe und häng´ Dich vorher ein sonst werden die Flugbahnen von Dir und Deinem Drachen nach dem Start höchst unterschiedlich sein.

Thomas Fürbaß

Prüfungskalender 95

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.

Datum	HG,GS	Prüfungsort	Prüfungsart	Organisator	Tel.-Nr.
02.03.	GS	Koblenz	alles	Klaus Schwarzer's FS	08024/48119
03.03.	GS	Rieden	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
03.03.	GS	Bolsterlang	P,A+B	FS OASE, Peter Geg	08326/7592
03.03.	GS	Bolsterlang	T,A+B	Jürgen Rohrmeier	08321/9328
03.03.	GS	Koblenz	P,S+WF	Klaus Schwarzer's FS	02772/40178
03.03.	HG,GS	Oderen (F)	T,A+B	Waldemar Oberfell	07685/1050
04.03.	HG,GS	Schwangau	T,P,A+B	AKTIV Andreas Dowidat	08362/81796
04.03.	GS	Tegelberg	T,P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
04.03.	GS	Unterwössen	T,A+B	Südd. GSS	08641/7575
04.03.	HG,GS	Oderen (F)	T,P,A+B	Waldemar Oberfell	07685./1050
05.03.	GS	Kössen (A)	T,P,A+B	Südd. GSS	08641/7575
08.03.	HG,GS	Stuttgart.Hofen	T,A+B	Luftikus, Köninger	0711/537928
11.03.	GS	Rieden	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362.37038
11.03.	HG,GS	Bad Salzungen	alles	PZ Mitte, Barthelmes	06654.353
11.03.	HG,GS	Hochries,Bichl	T,P,Schlepp,	PZ Oberbayern	08032/8134
12.03.	HG,GS	Zillertal (A)	P,A+B	FS Göppingen, Irschik	07164/12021
12.03.	GS	Tegelberg	T,P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
12.03.	HG	Deinsen	T,P,A+B	Milan FS, Rodewald	0511/411499
12.03.	HG	Marienhagen	T,P,A+B	Milan FS, Rodewald	0511/411499
12.03.	HG,GS	Bad Salzungen	T,P,A+B+S+W	PZ Mitte, Barthelmes	06654/353
12.03.	HG,GS	Winterberg	T,A+B	WDS, Elmar Müller	02981/6640
15.03.	GS	Bolsterlang	T,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970
16.03.	GS	Bolsterlang	P,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970
17.03.	GS	Rieden	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
17.03.	GS	Garmisch-Part.	T,A+B	GSS Michael Brunner	08821/74260
17.03.	GS	Niederau (A)	T,A+B	GSS Tegernseer Tal	08022/2556
17.03.	GS	Dresden	T,A+B	Top Gliders ,Breuer	0941/893022
18.03.	GS	Tegelberg	T,P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
18.03.	HG,GS	Weinheim	T,A+B	FS Sunrise	06201/182911
18.03.	GS	Garmisch-Part.	T,P,A+B	GSS Michael Brunner	08821/74260
18.03.	GS	Niederau (A)	T,P,A+B	GSS Tegernseer Tal	08022/2556
18.03.	HG	Lenggries	T,A+B	Take Off, Lenggries	08042/4559
19.03.	GS	Baiernrain	T,P,Schlepp,	AEROMAX	089/766116
19.03.	HG,GS	Walldürn	P,A+B	FS Sunrise	06201/182911
19.03.	HG	Brauneck	P,A+B	Take Off , Lenggries	08042/4559
23.03.	HG	Tannheim	T,ULS	FS Göppingen, Irschik	07164/12021
24.03.	HG	Tannheim	P,ULS	FS Göppingen, Irschik	07164.12021
24.03.	GS	Rieden	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
24.03.	GS	Immenstadt,	T,A+B+F	HABIS-FS	08323/8590
25.03.	GS	Tegelberg	T,P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038

Datum	HG,GS	Prüfungsort	Prüfungsart	Organisator	Tel.-Nr.
25.03.	HG,GS	Bezau (A)	T,P,A+B	GSS Reiner Löffler	0721/378878
25.03.	GS	Mittag	T,P,A+B	HABIS-FS, Schreiner	08323/8590
25.03.	HG,GS	Bad Salzungen	alles	PZ Mitte, Barthelmes	06654/353
25.03.	GS	Gröbming (A)	T,P,A+B	Sky Club Austria	03685/22333
26.03.	HG,GS	Bad Salzungen	T,P,A+B+S+W	PZ Mitte, Barthelmes	06654/353
26.03.	HG,GS	Freiburg	T,A+B	Waldemar Oberfell	07685/1050
27.03.	GS	Kössen	T,A+B	AEROMAX	089/766116
29.03.	GS	Obermaiselstein	T,A+B	FS OASE, Peter Geg	08326/7592
30.03.	GS	Unterwössen	T,A+B	Südd. GSS	08641/7575
31.03.	HG,GS	Dürnau	T,P,A+B	FS Göppingen, Irschik	07164/12021
31.03.	GS	Rieden	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
31.03.	GS	Bolsterlang	P,A+B	FS OASE, Peter Geg	08326/7592
31.03.	GS	Bad Harzburg	alles	Harzer GSS, Knut Jäger	05322/1415
31.03.	GS	Kössen (A)	T,P,A+B	Südd. GSS	08641/7575
01.04.	GS	Tegelberg	T,P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
01.04.	GS	Bad Harzburg	T,P,alles	Harzer GSS, Knut Jäger	05322/1415
06.04.	GS	Pustertal.Südtirol	T,P,A+B	Klaus Schwarzer's FS	08024/48119
07.04.	HG,GS	Karlsruhe	T,P,A+B	GSS Reiner Löffler	0721/378878
07.04.	GS	Bolsterlang	T,A+B	Jürgen Rohrmeier	08321/9328
07.04.	GS	Pustertal.Südtirol	P,A+B	Klaus Schwarzer's FS	02772/40178
08.04.	HG,GS	Schwangau	T,P,A+B	AKTIV Andreas Dowidat	08362/81796
08.04.	HG,GS	Bad Salzungen	alles	PZ Mitte, Barthelmes	06654/353
08.04.	HG,GS	Zillertal (A).	P,A+B	Wolf Schneider	089/482141
09.04.	HG,GS	Bad Salzungen	T,P,A+B+S+W	PZ Mitte, Barthelmes	06654/353
10.04.	HG,GS	Stuttgart.Hofen	T,A+B	Luftikus, Köninger	0711/537928
12.04.	GS	Obermaiselstein	T,A+B	FS OASE, Peter Geg	08326/7592
14.04.	GS	Rieden	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
14.04.	GS	Bolsterlang	P,A+B	FS OASE, Peter Geg	08326/7592

Fluglehrausbildung

LEHRGANGSKALENDER

21.03. – 24.03. G/D Fachlehrer-Windenschlepp

26.09. – 27.09. D Fachlehrer UL-Schlepp

18.09. – 30.09. G/D Lehrer-Lehrgang

02.10. – 15.10. G/D Assistenten-Lehrgang

Teilnahme nach Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle.

Datum	HG,GS	Prüfungsort	Prüfungsart	Organisator	Teil-Nr.
15.04.	GS	Tegelberg	T,P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
17.04.	GS	Baiernrain	T,P,Schlepp,	AEROMAX	089/766116
17.04.	HG,GS	Südtirol	T,P,A+B	Luftikus, Köninger	0711/537928
20.04.	GS	Bolsterlang	T,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970
20.04.	GS	Unterwössen	T,A+B	Südd. GSS	08641/7575
21.04.	GS	Lenggries	T,A+B	Fly + Bike , Lenggries	08042/4559
21.04.	GS	Bolsterlang	P,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970
21.04.	GS	Garmisch-Part.	T,A+B	GSS Michael Brunner	08821/74260
21.04.	GS	Niederau (A)	T,A+B	GSS Tegernseer Tal	08022/2556
21.04.	GS	Bolsterlang	T,A+B	Jürgen Rohrmeier	08321/9328
21.04.	GS	Kössen (A)	T,P,A+B	Südd. GSS	08641/7575
22.04.	HG,GS	Schwangau	T,P,A+B	AKTIV Andreas Dowida	08362/81796
22.04.	GS	Lenggries	P,A+B	Fly + Bike , Lenggries	08042/4559
22.04.	GS	Garmisch-Part.	T,P,A+B	GSS Michael Brunner	08821/74260
22.04.	GS	Niederau (A)	T,P,A+B	GSS Tegernseer Tal	08022/2556
22.04.	GS	Hörnerbahn	P,A+B	Jürgen Rohrmeier	08321.9328
23.04.	GS	Kössen	T,P,A+B	AEROMAX	089/766116
23.04.	HG,GS	Zillertal (A).	P,A+B	FS Göppingen, Irschik	07164/12021
23.04.	HG,GS	Walldürn	T,A+B	FS Sunrise	06201/182911
23.04.	HG	Wasserkuppe	T,P,A+B	PZ Mitte, Barthelmes	06654/353
23.04.	HG	Brauneck	P,A+B	Take Off , Lenggries	08042/4559
23.04.	HG	Lenggries	T,A+B	Take Off , Lenggries	08042/4559
23.04.	GS	Regensburg	T,A+B	Top Gliders	0941/893022
24.04.	HG,GS	Walldürn	T,P,A+B	FS Sunrise	06201/182911
24.04.	GS	Westendorf (A)	T,P,A+B	Top Gliders	0941/893022
28.04.	GS	Rieden	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
28.04.	GS	Immenstadt,	T,A+B+F	HABIS-FS	08323/8590
28.04.	HG,GS	Oderen (F)	T,A+B	Waldemar Oberfell	07685/1050
29.04.	GS	Tegelberg	T,P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
29.04.	HG,GS	Roßhaupten	T,A+B	FS Tegelberg	08367/598
29.04.	GS	Mittag	T,P,A+B	HABIS-FS	08323/8590
29.04.	HG,GS	Bad Salzungen	T,alles,V	PZ Mitte,Barthelmes	06654/353
29.04.	HG,GS	Hochries.Bichl	T,P,Schlepp,	PZ Oberbayern.Bürger	08032/8134
29.04.	HG,GS	Oderen (F)	T,P,A+B	Waldemar Oberfell	07685/1050
30.04.	HG,GS	Tegelberg	T,P,A+B	FS Tegelberg	08367.598
30.04.	GS	Pfronten	T,P,A+B	OFS Hans Hoschka	08363/5969
30.04.	HG,GS	Bad Salzungen	alles,V	PZ Mitte, Barthelmes	06654.353
03.05.	GS	Herborn	alles	Klaus Schwarzer´s FS	08024/48119
04.05.	GS	Herborn	P,S+WF	Klaus Schwarzer´s FS	02772/40178
05.05.	GS	Bolsterlang	T,A+B	Jürgen Rohrmeier	08321/9328
05.05.	HG,GS	Oderen (F)	T,A+B	Waldemar Oberfell	07685/1050
06.05.	HG,GS	Schwangau	T,P,A+B	AKTIV Andreas Dowida	08362/81796
06.05.	HG,GS	Bezau (A)	T,P,A+B	GSS Reiner Löffler	0721/378878
06.05.	HG,GS	Bad Salzungen	alles	PZ Mitte, Barthelmes	06654/353
06.05.	HG,GS	Oderen (F)	T,P,A+B	Waldemar Oberfell	07685/1050
07.05.	GS	Bolsterlang	T,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970
07.05.	HG,GS	Bad Salzungen	T,P,A+B+S+W	PZ Mitte, Barthelmes	06654/353

Datum	HG,GS	Prüfungsort	Prüfungsart	Organisator	Teil-Nr.
07.05.	HG,GS	Hochries.Bichl	T,P,A+B	PZ Oberbayern	08032/8134
07.05.	HG,GS	Eching	T,P,A+B	Wolf Schneider	089/482141
08.05.	HG,GS	Hochries.Bichl	T,P,A+B,V	PZ Oberbayern	08032/8134
09.05.	HG,GS	Stuttgart.Hofen	T,A+B	Luftikus, Köninger	0711/537928
10.05.	GS	Obermaiselstein	T,A+B	FS OASE, Peter Geg	08326/7592
12.05.	HG,GS	Dürnau	T,P,A+B	FS Göppingen, Irschik	07164/12021
12.05.	GS	Rieden	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
12.05.	GS	Bolsterlang	P,A+B	FS OASE, Peter Geg	08326/7592
12.05.	GS	Dresden	T,A+B	Top Gliders	0941/893022
13.05.	GS	Tegelberg	T,P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
13.05.	HG,GS	Bad Salzungen	T,P,ULS	PZ Mitte, Barthelmes	06654/353
13.05.	GS	Dresden	T,P,Schlepp,	Top Gliders	0941/893022
14.05.	GS	Baiernrain	T,P,Schlepp,	AEROMAX	089/766116
14.05.	HG,GS	Bad Salzungen	T,P,A+B+S+W	PZ Mitte, Barthelmes	06654/353
14.05.	HG,GS	Penzberg	T,P,A+B	Wolf Schneider	089/482141
18.05.	HG	Tannheim	T,ULS	FS Göppingen, Irschik	07164/12021
19.05.	HG	Tannheim	T,P,ULS	FS Göppingen, Irschik	07164/12021
19.05.	GS	Niederau (A)	T,A+B	GSS Tegernseer Tal	08022/2556
19.05.	GS	Bad Harzburg	alles	Harzer GSS, Knut Jäger	05322/1415
19.05.	GS	Bolsterlang	T,A+B	Jürgen Rohrmeier	08321/9328
20.05.	HG,GS	Schwangau	T,P,A+B	AKTIV Andreas Dowida	08362/81796
20.05.	GS	Niederau (A)	T,P,A+B	GSS Tegernseer Tal	08022/2556
20.05.	GS	Bad Harzburg	T,P,alles	Harzer GSS, Knut Jäger	05322/1415
20.05.	GS	Hörnerbahn	P,A+B	Jürgen Rohrmeier	08321/9328
21.05.	HG	Wasserkuppe	T,P,A+B	PZ Mitte, Barthelmes	06654/353
21.05.	HG,GS	Winterberg	T,A+B	WDS, Elmar Müller	02981/6640
22.05.	GS	Kössen	T,P,A+B	AEROMAX	089/766116
23.05.	GS	Bolsterlang	T,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970
24.05.	GS	Bolsterlang	P,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970
24.05.	GS	Obermaiselstein	T,A+B	FS OASE, Peter Geg	08326/7592
26.05.	GS	Lenggries	T,A+B	Fly + Bike, Lenggries	08042/4559
26.05.	GS	Rieden	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
26.05.	GS	Bolsterlang	P,A+B	FS OASE, Peter Geg	08326/7592
27.05.	GS	Lenggries	P,A+B	Fly + Bike , Lenggries	08042/4559
27.05.	GS	Tegelberg	T,P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
27.05.	HG,GS	Hasselfelde	T,P,alles	FS Mundorf.Vogel	05201/666262
27.05.	HG,GS	Bad Salzungen	T,alles, V	PZ Mitte, Barthelmes	06654/353
27.05.	GS	Gröbming (A)	T,P,A+B	Sky Club Austria	03685/22333
28.05.	HG,GS	Bad Salzungen	alles, V	PZ Mitte, Barthelmes	06654/353
01.06.	GS	Unterwössen	T,A+B	Südd. GSS	08641/7575
02.06.	GS	Bolsterlang	T,A+B	Jürgen Rohrmeier	08321/9328
02.06.	GS	Kössen (A)	T,P,A+B	Südd. GSS	08641/7575
02.06.	HG,GS	Zillertal (A).	T,P,A+B	Wolf Schneider	089/482141
03.06.	HG,GS	Schwangau	T,P,A+B	AKTIV Andreas Dowida	08362/81796
03.06.	HG,GS	Zillertal (A).	T,P,A+B	Wolf Schneider	089/482141
04.06.	HG	Brauneck	P,A+B	Take Off , Lenggries	08042/4559
04.06.	HG	Lenggries	T,A+B	Take Off , Lenggries	08042/4559

Prüfungskalender 95

Datum	HG,GS	Prüfungsort	Prüfungsart	Organisator	Tel.-Nr.	Datum	HG,GS	Prüfungsort	Prüfungsart	Organisator	Tel.-Nr.
05.06.	HG,GS	Zillertal (A).	P,A+B	FS Göppingen, Irschik	07164/12021	10.06.	GS	Tegelberg	T,P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
07.06.	GS	Bolsterlang	T,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970	10.06.	HG,GS	Roßhaupten	T,A+B	FS Tegelberg	08367/598
07.06.	GS	Obermaiselstein	T,A+B	FS OASE, Peter Geg	08326/7592	10.06.	HG,GS	Bad Salzungen	alles	PZ Mitte, Barthelmes	06654/353
08.06.	GS	Bolsterlang	P,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970	11.06.	HG,GS	Tegelberg	T,P,A+B	FS Tegelberg	08367/598
08.06.	GS	Pustertal.Südtirol	T,A+B	Klaus Schwarzer's FS	08024/48119	11.06.	HG,GS	Bad Salzungen	T,P,A+B+S+W	PZ Mitte, Barthelmes	06654/353
09.06.	GS	Rieden	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038	12.06.	HG,GS	Stuttgart.Hofen	T,A+B	Luftikus, Köninger	0711/537928
09.06.	GS	Bolsterlang	P,A+B	FS OASE, Peter Geg	08326/7592	15.06.	GS	Untervössen	T,A+B	Südd. GSS	08641.7575
09.06.	GS	Pustertal.Südtirol	P,A+B	Klaus Schwarzer's FS	02772/40178	15.06.	GS	Westendorf (A)	T,P,A+B	Top Gliders	0941.893022

D = Drachen, G = Gleitsegel, A = beschränkter Luftfahrerschein, B = unbeschränkter Luftfahrerschein, T = Theorie A+B, P = Praxis A+B, S = Windenschleppberechtigung, U = UL Schleppberechtigung, W = Windenführerberechtigung, V = Vorauswahlprüfung.



Foto: Hubert Weigmann

Fortbildungskalender 95

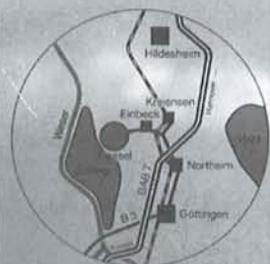
Termin	D/G	Art des Kurses	Gelände	Veranstalter	
24.02.-03.03.	G	Thermik- und Soaringschulung	Sierra Nevada (E)	Bayerwald GSS Tel. 09401/8760	
03.03.-10.03.	G	Thermik- und Soaringschulung	Sierra Nevada (E)	Bayerwald GSS Tel. 09401/8760	
04.03.-12.03.	G	Ski + Fly im Zillertal	Zillertal (A)	Harzer GSS, Tel.05322/1415	
04.03.	G	Sicherheitstag mit Selbstpackerkurs		Skytec Tel.0761/39157	
05.03.-11.03.	G	Flugsafari	Zypern	Sky Club Austria 0043/3685/22333	
10.03.-16.03.	G	Flugsafari Frühling und Fliegen	Norditalien	Flyart Tel. 02772/40178	
11.03.-18.03.	G	Flugsafari	Zypern	Sky Club Austria 0043/3685/22333	
11.03.-12.03.	G	FIT '95: Refresher für Gleitsegel		Skytec Tel.0761/39157	
12.03.	D	Flugsafari	Türkei	FS Hochries Tel.08032/8971	
12.03.	D/G	Rettungsschirm werfen und packen	Tübingen	FS Tübingen Tel.07071/81144	
17.03.	G	Streckenflugtheorie mit Holger Bolz	Immenstadt	Habis Flugsport, Tel.08323/8590	
18.03.-25.03.	G	Sicherheitstraining	Monaco	Aufwind Tel. 0043/3687/81880	
18.03.-19.03.	D	FIT '95: Refresher für Drachenflieger		Skytec Tel.0761/39157	
19.03.-02.04.	G	Airobic	Tübingen	FS Tübingen Tel.07071/81144	
24.03.-31.03.	G	Gleitschirmsafari	La Palma (E)	Bayerwald GSS Tel. 09401/8760	
25.03.-01.04.	G	Flugsafari	Tessin	GSS Tegernseer Tal Tel.08022/2556	
25.03.-01.04.	D/G	Flugsafari	Südtirol (I)	Skytec Tel.0761/39157	
26.03.-02.04.	G	Thermik/Soaring	Almunecar (E)	FS Dreyeckland Tel. 07665/8278	

Fortbildungskalender 95

Termin	D/G	Art des Kurses	Gelände	Veranstalter
26.03.-30.03.	G	Doppelsitzerausbildung		GSS Tegernseer Tal Tel.08022/2556
01.04.-02.04.	D	Startsicherheitstraining mit Videoanalyse		Münchner DFS, 089/4486848
08.04.-23.04.	D	Sicherheitstraining und Thermikkurs	Frankreich	DFS Saar Tel.06871/4859
08.04.	G/D	Startseminar	Ruhpolding	FZ Ruhpolding, 08663/668
08.04.-09.04.	DG	Selbstpackerkurse	Bad Harzburg	Harzer GSS, Tel.05322/1415
14.04.-19.04.	G	Refresherkurs	Oberlausitz	FS Albatros, Tel.07128/463
14.04.-16.04.	G	Wochenende im Allgäu	Allgäu	FS Tübingen Tel.07071/81144
14.04.-17.04.	G	Allgäu »von oba ra«	Immenstadt	Habis Flugsport, Tel.08323/8590
14.04.-17.04.	G	Ostertestival	Meransen (I)	Ostallgäuer FS Tel.08363/5969
15.04.	G	Steckenfliegen Fachreferat Ligapilot		Skytec Tel.0761/39157
19.04.-23.04.	G	Motorleitsegel-Praxis	Bad Harzburg	Harzer GSS, Tel.05322/1415
21.04.-23.04.	G	Sicherheitstraining ALPEN		Skytec Tel.0761/39157
22.04.-29.04.	G	Flugsafari	Griechenland	GSS Tegernseer Tal Tel.08022/2556
23.04.-29.04.	G	Air College	Italien/Slowenien	FZ Ruhpolding, 08663/668
24.04.-28.04.	G	Betreuungswoche für Urlaubs+ Wenigflieger	Pfronten	Ostallgäuer FS Tel.08363/5969
26.04.-30.04.	G	Streckenflugseminar	Slowenien	Bayerwald GSS Tel. 09401/8760
27.04.-30.04.	D	Streckenflugseminar	Solling	Vito Bäumer, Tel. 05562/423
28.04.-01.05.	G	Termikschnüffeln im Allgäu	Immenstadt	Habis Flugsport, Tel.08323/8590
30.04.-06.05.	D	Air College	Italien/Slowenien	FZ Ruhpolding, 08663/668
01.05.-06.05.	G	Thermikkurs	Slowenien	Aufwind Tel. 004.3/3687/81880
01.05.-15.10.	G	Fortbildungs- und Auffrischkurse	Ramsau (A)	Aufwind Tel. 004.3/3687/81880
01.05.-05.05.	G	Glide Sports Sicherheitstraining	Anancy (F)	FS Tübingen Tel.07071/81144
01.05.-07.05.	G	Motorleitsegel-Theorie	Bad Harzburg	Harzer GSS, Tel.05322/1415
06.05.-12.05.	G	Flugsafari Thermik und Fliegen	Südtirol (I)	Flyart Tel. 02772/40178
06.05.	D/G	FLUGUNFALL- was tun? Fachreferat Arzt		Skytec Tel.0761/39157
07.05.-13.05.	G	Air College	Italien/Slowenien	FZ Ruhpolding, 08663/668
07.05.-12.05.	G	Thermikkurs		GSS Tegernseer Tal Tel.08022/2556
08.05.-12.05.	G	Glide Sports Sicherheitstraining	Anancy (F)	FS Tübingen Tel.07071/81144
13.05.-19.05.	G	Flugsafari	Zypern	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
15.05.-19.05.	G	Flugtechnikkurs	Dachstein (A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
20.05.-27.05.	G	„Heia Safari“	Kärnten (A)	Habis Flugsport, Tel.08323/8590
21.05.-27.05.	G	Flugsafari	Slowenien	GSS Tegernseer Tal Tel.08022/2556
24.05.-28.05.	D	Streckenflugseminar	Solling	Vito Bäumer, Tel. 05562/423
25.05.-28.05.	G	Streckenfliegen für Einsteiger	Nauders (I)	FS Tübingen Tel.07071/81144
25.05.-28.05.	D	Thermikkurs		Münchner DFS, 089/4486848
25.05.-28.05.	G	Thermik+Steckenflugseminar m. Ch. Kirsch	Meransen (I)	Ostallgäuer FS Tel.08363/5969
25.05.-27.05.	G	Sicherheitstraining	Hallstättersee (A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
25.05.-28.05.	G	Steckenflugseminar		Südd. GSS, Tel.08641/7575
26.05.-28.05.	G	Sicherheitstraining	ALPEN	Skytec Tel.0761/39157
28.05.-30.05.	G	Sicherheitstraining		GSS Tegernseer Tal Tel.08022/2556
29.05.-31.05.	G	Sicherheitstraining	Achensee (A)	Flyart Tel. 02772/40178
29.05.-02.06.	G	Glide Sports Sicherheitstraining	Anancy (F)	FS Tübingen Tel.07071/81144
29.05.-02.06.	G	Flugsafari	Dachstein(A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
02.06.-05.06.	G	Schnupper-Thermikkurs im Ötztal	Ötztal (A)	FS Tübingen Tel.07071/81144
02.06.-04.06.	G	Sicherheitstraining	Hallstättersee (A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
03.06.-05.06.	G	»3 Tage mit Klaus, das reißt's raus«	Allgäu	Habis Flugsport, Tel.08323/8590
03.06.-10.06.	G	Fliegen im Allgäu: Für jeden was	Allgäu	Habis Flugsport, Tel.08323/8590
03.06.-04.06.	D/G	Selbstpackerkurse	Bad Harzburg	Harzer GSS, Tel.05322/1415
05.06.-10.06.	G	Flugtechnikkurs	Dachstein (A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
08.06.-11.06.	D	Streckenflugseminar	Solling	Vito Bäumer, Tel. 05562/423

Fortbildungskalender 95

Termin	D/G	Art des Kurses	Gelände	Veranstalter	
10.06.	D/G	Flying Witches Mentaltraining für Frauen	Törwang		FS Hochries Tel.08032/8971
12.06.-17.06.	G	Thermikkurs	Slowenien		Aufwind Tel. 004.3/3687/81880
12.06.-16.06.	G	Thermikkurs			Sky Club Austria 004.3/3685/22333
15.06.-18.06.	G	Bassano am Monte Grappa	Bassano (I)		FS Tübingen Tel.07071/81144
15.06.-16.06.	G	Sicherheitstraining	Klewenalp (CH)		Habis Flugsport, Tel.08323/8590
15.06.-18.06.	G	Sicherheitstraining			Südd. GSS, Tel.08641/7575
18.06.-20.06.	G	Sicherheitstraining			GSS Tegernseer Tal Tel.08022/2556
19.06.-23.06.	G	Betreuungswoche für Urlaubs+ Wenigflieger	Pfronten		Ostallgäuer FS Tel.08363/5969
19.06.-23.06.	G	Flugtechnikkurs	Dachstein (A)		Sky Club Austria 004.3/3685/22333
22.06.-23.06.	G	Sicherheitstraining	Vierwaldst.See (CH)		FS Dreyeckland Tel. 07665/8278
22.06.-01.07.	G	Dachstein Aktiv Tour mit Sicherheitstra.	Österreich		Harzer GSS, Tel.05322/1415
22.06.-25.06.	G	Steckenflugseminar			Südd. GSS, Tel.08641/7575
23.06.-25.06.	G	Sicherheitstraining			Harzer GSS, Tel.05322/1415
24.06.-25.06.	G	Thermikflugeinweisung	Vierwaldst.See (CH)		FS Dreyeckland Tel. 07665/8278
24.06.-25.06.	G	Sicherheitstraining	Klewenalp (CH)		Habis Flugsport, Tel.08323/8590
25.06.-01.07.	G	Air College	Nordalpen		FZ Ruhpolding, 08663/668
25.06.-30.06.	G	Thermikkurs			GSS Tegernseer Tal Tel.08022/2556
25.06.-30.06.	G	Über den Alpenhauptkamm			GSS Tegernseer Tal Tel.08022/2556
30.06.-02.07.	G	Sicherheitstraining	Hallstättersee (A)		Sky Club Austria 004.3/3685/22333
02.07.-08.07.	G	Alpinflugwoche Berner Oberland	Schweiz		GSS Tegernseer Tal Tel.08022/2556
03.07.-07.07.	G	Flugsafari	Dachstein(A)		Sky Club Austria 004.3/3685/22333
07.07.-09.07.	G	Sicherheitstraining	Hallstättersee (A)		Sky Club Austria 004.3/3685/22333
08.07.-15.07.	G	Flugsafari	Zypern		Sky Club Austria 004.3/3685/22333
10.07.-15.07.	G	Thermikkurs	Slowenien		Aufwind Tel. 004.3/3687/81880



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

Termin	D/G	Art des Kurses	Gelände	Veranstalter
10.07.-14.07.	G	Flugtechnikkurs	Dachstein (A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
12.07.-23.07.	D	Flugsafari-Höhenflüge-Savoien	Frankreich	FS Albatros, Tel.07128/463
15.07.-16.07.	G	Sicherheitstraining	Klewenalp (CH)	Habis Flugsport, Tel.08323/8590
15.07.-22.07.	G	Haute Savoie	Frankreich	Habis Flugsport, Tel.08323/8590
16.07.-21.07.	G	Thermikkurs		GSS Tegernseer Tal Tel.08022/2556
16.07.-18.07.	G	Sicherheitstraining		GSS Tegernseer Tal Tel.08022/2556
16.07.-18.07.	G	Sicherheitstraining	Hallstättersee (A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
17.07.-22.07.	G	Thermikkurs		Sky Club Austria 004.3/3685/22333
21.07.-23.07.	G	Sicherheitstraining	Hallstättersee (A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
23.07.-30.07.	G	Flugsafari + Alpinflugwoche		GSS Tegernseer Tal Tel.08022/2556
24.07.-28.07.	G	Betreuungswoche für Urlaubs+ Wenigflieger	Pfronten	Ostallgäuer FS Tel.08363/5969
25.07.-30.07.	G	Einführung in das Wettkampffliegen		Bayerwald GSS Tel. 09401/8760
28.07.-30.07.	G	Fliegen in Kössen	Kössen (A)	FS Tübingen Tel.07071/81144
29.07.-30.07.	G	Sicherheitstraining	Klewenalp (CH)	Habis Flugsport, Tel.08323/8590
30.07.-01.08.	G	Sicherheitstraining	Hallstättersee (A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
31.07.-04..08.	G	Flugtechnikkurs	Dachstein (A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
31.07.-04.08.	G	Flugsafari	Dachstein(A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
05.08.-06.08.	D/G	Selbstpackerkurse	Bad Harzburg	Harzer GSS, Tel.05322/1415
07.08.-12.08.	G	Thermikkurs	Slowenien	Aufwind Tel. 004.3/3687/81880
07.08.-11.08.	G	Thermikkurs		Sky Club Austria 004.3/3685/22333
10.08.-20.08.	G	Flugsafari-Höhenflüge-Savoien	Frankreich	FS Albatros, Tel.07128/463
12.08.-27.08.	D	Sicherheitstraining und Thermikkurs	Frankreich	DFS Saar Tel.06871/4859
12.08.-15.08.	G	Sicherheitstraining + Thermikfliegen	Klewenalp (CH)	Habis Flugsport, Tel.08323/8590
12.08.-14.08.	G	Sicherheitstraining	Hallstättersee (A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
13.08.-19.08.	G	Tirolsafari/Unterflöwer Hof	Zillertal (A)	Flyart Tel. 02772/40178
13.08.-20.08.	G	Alpinflugwoche Engadin	Schweiz	GSS Tegernseer Tal Tel.08022/2556
15.08.-25.08.	G	Thermik + Strecke	Südfrankreich	Harzer GSS, Tel.05322/1415
17.08.-20.08.	G	Sicherheitstraining		Südd. GSS, Tel.08641/7575
18.08.-20.08.	G	Sicherheitstraining	Hallstättersee (A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
19.08.-26.08.	G	Tour de France	Frankreich	Habis Flugsport, Tel.08323/8590
20.08.-22.08.	G	Sicherheitstraining	Achensee (A)	Flyart Tel. 02772/40178
20.08.-22.08.	G	Sicherheitstraining		GSS Tegernseer Tal Tel.08022/2556
21.08.-25.08.	G	Betreuungswoche für Urlaubs+ Wenigflieger	Pfronten	Ostallgäuer FS Tel.08363/5969
21.08.-25.08.	G	Flugtechnikkurs	Dachstein (A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
25.08.-27.08.	G	Sicherheitstraining	Hallstättersee (A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
25.08.-27.08.	G	Sicherheitstraining	ALPEN	Skytec Tel.0761/39157
26.08.-02.09.	G/D	Flugsafari	Umbrien (I)	Aufwind Tel. 004.3/3687/81880
26.08.-27.08.	G	Sicherheitstraining	Klewenalp (CH)	Habis Flugsport, Tel.08323/8590
01.09.-30.11.	G	Fliegercamp	Alicante (E)	Aufwind Tel. 004.3/3687/81880
02.09.-09.09.	G	Haute Provence	Frankreich	Habis Flugsport, Tel.08323/8590
02.09.-10.09.	D/G	Alpeneinweisung	Kärnten (A)	Skytec Tel.0761/39157
04.09.-08.09.	G	Glide Sports Sicherheitstraining	Anney (F)	FS Tübingen Tel.07071/81144
04.09.-08.09.	G	Flugsafari	Dachstein(A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
08.09.-10.09.	G	Sicherheitstraining	Hallstättersee (A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
09.09.-30.09.	D/G	Fortbildungs- und Auffrischkurs		DFS Saar Tel.06871/4859
11.09.-15.09.	G	Flugtechnikkurs	Dachstein (A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
13.09.-15.09.	G	Sicherheitstraining		GSS Tegernseer Tal Tel.08022/2556
16.09.-23.09.	G/D	Flugsafari	Umbrien (I)	Aufwind Tel. 004.3/3687/81880
16.09.-23.09.	G	Flugsafari	Laragne (F)	GSS Tegernseer Tal Tel.08022/2556
16.09.-24.09.	G	Dachstein Aktiv Tour mit Sicherheitstraining	Österreich	Harzer GSS, Tel.05322/1415

Fortbildungskalender 95

Termin	D/G	Art des Kurses	Gelände	Veranstalter	
17.09.-23.09.		G	Air College	Nordalpen	FZ Ruhpolding, 08663/668
18.09.-22.09.		G	Betreuungswoche für Urlaubs+ Wenigflieger	Pfronten	Ostallgäuer FS Tel.08363/5969
18.09.-22.09.		G	Betreuungswoche für Urlaubs+ Wenigflieger	Pfronten	Ostallgäuer FS Tel.08363/5969
22.09.-24.09.		G	Sicherheitstraining		Harzer GSS, Tel.05322/1415
23.09.-29.09.		G	«Dolomiti» ist nicht nur ein Eis	Österreich/Italie	Habis Flugsport, Tel.08323/8590
24.09.-03.10.		G	Flugsafari	Dolomiten (I)	GSS Tegernseer Tal Tel.08022/2556
25.09.-29.09.		G	Flugtechnikkurs	Dachstein (A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
25.09.-29.09.		G	Flugtechnikkurs	Dachstein (A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
30.09.-07.10.		G	Sicherheitstraining	Monaco	Aufwind Tel. 004.3/3687/81880
30.09.-03.10.		G	Pizza/Prosecco und auch Fliegen	Bassano (I)	Habis Flugsport, Tel.08323/8590
01.10.-03.10.	D/G		Fortbildungs- und Auffrischkurs		DFS Saar Tel.06871/4859
02.10.-06.10.		G	Flugsafari	Dachstein(A)	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
07.10.-13.10.		G	Herbstflugwoche	Südtirol (I) West	Ostallgäuer FS Tel.08363/5969
07.10.-14.10.		G	Spanien - Ole		Skytec Tel.0761/39157
13.10.-15.10.	D		Flying Witches Mentaltraining für Frauen	Törwang	FS Hochries Tel.08032/8971
14.10.-21.10.		G	Spanien - Ole		Skytec Tel.0761/39157
15.10.-20.10.		G	Flugsafari + Alpinflugwoche		GSS Tegernseer Tal Tel.08022/2556
17.10.-31.10.	D		Flug + Badeurlaub	Nordzypern	Münchner DFS, 089/4486848
21.10.-28.10.		G	Flugsafari	Griechenland	GSS Tegernseer Tal Tel.08022/2556
21.10.-27.10.		G	Herbstflugwoche	Südtirol (I) Ost	Ostallgäuer FS Tel.08363/5969
22.10.-28.10.		G	Flugfreizeit	Almunecar (E)	FS Dreyeckland Tel. 07665/8278
28.10.-01.11.		G	«Da geht immer was -beim Fliegen !»	Feltre (I)	Habis Flugsport, Tel.08323/8590
28.10.-04.11.		G	Flugsafari	Zypern	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
03.11.-05.11.		G	Motorleitsegel-Theorie	Bad Harzburg	Harzer GSS, Tel.05322/1415
03.11.-17.11.		D	Flugtechnikkurs	Südspanien	Münchner DFS, 089/4486848
04.11.-12.11.		G	Thermikkurs	Monaco	FS Albatros, Tel.07128/463
04.11.	D/G		Sicherheitstag mit Selbstpackerkurs		Skytec Tel.0761/39157
05.11.-04.12.		G	Höhenflüge in Nepal/Para-Trekking	Kathmandu	Flyart Tel. 02772/40178
05.11.-19.11.		D	Flugtechnikkurs	Südspanien	Münchner DFS, 089/4486848
10.11.-12.11.		G	Motorleitsegel-Theorie	Bad Harzburg	Harzer GSS, Tel.05322/1415
12.11.-19.11.		G	Flugfreizeit	Almunecar (E)	FS Dreyeckland Tel. 07665/8278
13.11.-17.11.		G	Betreuungswoche für Urlaubs+ Wenigflieger	Pfronten	Ostallgäuer FS Tel.08363/5969
18.11.-22.11.		G	„Wo's no geht“	Im Süden	Habis Flugsport, Tel.08323/8590
18.11.-19.11.	D/G		Selbstpackerkurse	Bad Harzburg	Harzer GSS, Tel.05322/1415
18.11.-24.11.		G	Herbstflugwoche	Südtirol (I) Süd	Ostallgäuer FS Tel.08363/5969
18.11.-25.11.		G	Flugsafari	Zypern	Sky Club Austria 004.3/3685/22333
19.11.-26.11.		G	Flugfreizeit	Almunecar (E)	FS Dreyeckland Tel. 07665/8278
20.11.-15.01.	G/D		Fliegercamp	Lanzarote (E)	Aufwind Tel. 004.3/3687/81880
22.11.-26.11.		G	Winterthermik in Monaco	Monaco	FS Tübingen Tel.07071/81144
22.11.-26.11.		G	«Wo's no geht»	Im Süden	Habis Flugsport, Tel.08323/8590
01.12.-15.12.		D	Flugsafari	Kapverden	FS Hochries Tel.08032/8971
02.12.-09.12.		G	Flugsafari	Zypern	Sky Club Austria 0043/3685/22333
03.12.-10.12.		G	Flugfreizeit	Almunecar (E)	FS Dreyeckland Tel. 07665/8278
10.12.-17.12.		G	Flugfreizeit	Almunecar (E)	FS Dreyeckland Tel. 07665/8278
16.12.-30.12.		G	Flugsafari	Zypern	Sky Club Austria 0043/3685/22333
20.12.-25.01.		D	Flugsafari	Lanzarote	FS Hochries Tel.08032/8971
25.12.-30.12.		G	Ski & Flugwoche mit Flugl.-Betreuung	Meransen (I)	Ostallgäuer FS Tel.08363/5969
26.12.-01.01.		G	«Happy new year»	Bassano (I)	Habis Flugsport, Tel.08323/8590
28.12.		G	Flugreise	Venezuela	FS Dreyeckland Tel. 07665/8278
31.12.-06.01.		G	Ski & Flugwoche mit Flugl.-Betreuung	Meransen (I)	Ostallgäuer FS Tel.08363/5969



Gleitschirm-Landesmeisterschaft für Rheinland-Pfalz und Saarland

Erstmals müssen die heimischen Gleitschirmflieger nicht mehr zu anderen Landesmeisterschaften reisen. Dank der Hilfe des Segelflugvereins LSC Westerwald haben sie nun ihre eigene Landesmeisterschaft vor der Haustüre.

Auf dem Segelflugplatz Montabaur wird die Meisterschaft per Windschlepp vom 29.4. bis 1.5. gestartet. Der Platz bietet dynamischen Hangaufwind, da er auf einem Berg Rücken liegt. Dank eines platzeigenen »Hausbartes« kann - so der Wettergott will - auch mit Thermikanschluß gerechnet werden. Einzelheiten siehe Wettbewerbskalender.

Schlepp bei Meisterschaften im Kommen

Wettbewerbsinteressierte Drachenflieger sollten vorsorglich die Windschleppberechtigung und die UL-Schleppberechtigung erwerben. Der Schleppstart ist stark im Kommen. Die nächste Europameisterschaft in Ungarn sieht ausschließlich UL-Schleppstarts vor. Die darauffolgende WM in Australien wird von der Winde gestartet. Die Drachenflugliga trägt dem Rechnung und wird zunehmend Durchgänge mit Schleppstart-Verfahren durchführen.

Der DHV-Sportausschuß hat bei seiner letzten Sitzung einem Antrag von Peter Rother entsprochen und für den Gleitschirm- und Drachenflugsport beschlossen: »Die Teilnehmer bei offiziellen Meisterschaften sollten im Besitz der Winden- und UL-Schleppberechtigung sein. Besitzen sie diese Berechtigung nicht, erhalten sie für Durchgänge mit Schleppverfahren 0 Punkte.« Somit ist es künftig möglich, daß Meisterschaften sowohl Bergstarts wie auch Schleppstarts vorsehen. Herrscht am Berg Rückenwind, kann dann jederzeit auf ein Schleppgelände ausgewichen werden. Nachdem bereits die Norddeutschen Meisterschaften gezeigt haben, daß der Windenstart spannende Drachenflugwettbewerbe ermöglicht, ziehen jetzt die Gleitschirmflieger nach, siehe Landesmeisterschaft Rheinland-Pfalz und Saarland.

Jubiläum bei der Hessischen

Es sind die 20. hessischen Meisterschaften, die im Drachenfliegen durchgeführt werden. Wir denken noch gerne an die 1. zurück, die auf der Wasserkuppe stattfand und 3.000 Zuschauer anlockte.

Da in Hessen für die steigenden Bedürfnisse kein geeignetes Wettbewerbsgelände vorhanden war, werden die Landesmeisterschaften nun schon zum 13. mal in Österreich ausgetragen. Trotz des weiten Anreiseweges waren die Piloten

zufrieden. Parallel zur Drachenmeisterschaft findet die 3. hessischen Gleitschirmmeisterschaft statt. Eingeladen sind auch die hessischen Piloten, die nicht am Wettbewerb teilnehmen wollen, aber gemeinsame Streckenflugerfahrungen machen möchten. Die Teilnahme an der »Hessischen« ist für die Piloten der Bundesländer offen, die keine eigenen Landesmeisterschaften durchführen. Sie sind herzlich willkommen.

Kurt Luther



Foto: Jan Fiegand / Fotostudio

Streckenflugpokal

In der Auswertung werden jetzt die Kilometer-Angaben erst gerundet, nachdem sie mit dem jeweiligen Faktor multipliziert worden sind. Beispiele:

gemessene Gesamtstrecke	111,4 km	ZR
bisher:	111	x 1,75 = 194 Punkte
jetzt:	111,4	x 1,75 = 195 Punkte

gemessene Gesamtstrecke	100,5 km	ZF
bisher:	101	x 1,5 = 152 Punkte
jetzt:	100,5	x 1,5 = 151 Punkte

In der Vergangenheit führte ein Runden auf volle km und nochmaliges Runden nach der Multiplikation zur erhöhten Benachteiligung oder Bevorteilung bei nur wenigen Metern Streckendifferenz.

Eine größere Meßgenauigkeit seitens der Auswertung ist nun erforderlich, es werden aber für alle Teilnehmer, wie bisher, die gleichen Karten benutzt und ausschlaggebend für die Bewertung der eingereichten Flüge ist ausschließlich das Kartenmaterial des Auswerters.

Es kann also zu geringfügigen Differenzen zur eigenen gemessenen Entfernung kommen, da nicht alle Karten absolut maßstabsgetreu sind und es bei Kopien zu geringfügigen Vergrößerungen oder Verkleinerungen kommt. Also »Gleiches Maß für alle« und eine gerechtere Bewertung.

Rudl Bürger

Weltrekorde

Anerkannte FAI Weltrekorde Stand 01.01.95

Drachenfliegen				Gleitschirmfliegen		
Aufgabe	Allgemein	Frauen	Tandem	Allgemein	Frauen	Tandem
Freie Strecke	488,2 km Larry Tudor, USA Wills Wing HP AT 158 SP: Hobbs, NM (USA) 03.07.1990	335,8 km Kari Castle, USA Wills Wing AT 145 SP: Horseshoe Meadows Owens Valley, CA (USA) 22.07.1991	161,9 km Larry Tudor, USA Ultralite Prod. Comet II-185 SP: Horseshoe Meadows Owens Valley, CA (USA) 12.07.1985	283,9 km Alex Francois Louw, SA Apco Astra 30C SP: Kuruman Airfield (Südafrika) 31.12.1992	128,5 km Judy Leden, England Firebird Apache 23 SP: Vryburg (Südafrika) 09.12.1992	120,0 km Roland Würgler (Schweiz) UP Pick-Up SP: Fiesch (Schweiz) 03.08.1994
Zielflug	488,2 km Larry Tudor, USA Wills Wing HP AT 158 SP: Hobbs, NM (USA) 03.07.1990	212,5 km Liam Mallin, Irland Airwave Magic IV SP: Horseshoe Meadows Owens Valley, CA (USA) 13.07.1989		182,5 km Etsushi Matsuo, Japan UP Intern., Katana FR-49 SP: Kuruman Airfield (Südafrika) 28.12.1992 182,5 km Masahiro Minegishi, Japan UP Intern., Katana S1 SP: Kuruman Airfield (Südafrika) 28.12.1992	100,7 km Sarah Fenwick, England Nova Sphinx 125 SP: Piedrahita (Spanien) 18.07.1994	
Freie Strecke mit einem Wendepunkt	412,6 km Mark Gibson, USA Wills Wing HP AT 158 SP: Horseshoe Meadows Owens Valley, CA (USA) 31.07.1992	292,1 km Kari Castle, USA Pacific Airwave, Magic Kiss SP: Gunter, Owens Valley CA (USA) 01.07.1990		252,0 km Robbie Whittall, England Firebird, Navajo Proto Kuruman Airfield 22.01.1993	129,1 km Judy Leden, England Firebird Apache 23 SP: Vryburg (Südafrika) 09.12.1992	
Ziel-Rück	310,3 km Larry Tudor, USA Wills Wing 170 HP II SP: Horseshoe Meadows, Owens Valley, CA (USA) 26.06.1988 310,3 km Geoffrey Loyns, England Enterpr. Wings, Foil 160B Racer SP: Horseshoe Meadows, Owens Valley, CA (USA) 26.06.1988	132,0 km Tove Buas-Hansen, Norwegen UP International, Axis 13 SP: Gunter, Owens Valles, CA (USA) 06.07.1989	132,0 km Kevin Klimek, USA Moyes Delta Glider GTR 210 SP: Gunter, Owens Valley, CA (USA) 06.07.1989	134,9 km Xavier Remond, Frankreich Advance, Omega 2 SP: Billing, Himachal Pradesh (Indien) 13.05.1992		73,5 km Roland Würgler (Schweiz) UP Pick-Up SP: Fiesch (Schweiz) 05.08.1994
FAI Dreieck	196,1 km James G. Lee, Jr., USA Wills Wing HP AT 158 SP: Wild Horse Mesa, CO (USA) 01.07.1991	114,1 km Judy Leden, England Airwave K2 Mylar SP: Unterberghorn, Kössen (Österreich) 22.06.1991		153,5 km Pierre Boilloux u. Vincent Sprungli, Frankreich UP Kendo C SP: Chamonix (Frankreich) 30.06.1994	50,3 km Judy Leden, England Edel Rainbow 26 SP: Piedrahita (Spanien) 20.07.1994 50,3 km Sarah Fenwick, England Nova Sphinx 125 SP: Piedrahita (Spanien) 20.07.1994	



Anerkannte FAI Weltrekorde Stand 01.01.95

Aufgabe	Drachenfliegen			Gleitschirmfliegen		
	Allgemein	Frauen	Tandem	Allgemein	Frauen	Tandem
Geschwindigkeit über ein 25 km Dreieck	42,62 km/h James G. Lee, Jr., USA Wills Wing HP AT SP: Gold Hill Telluride, CO (USA) 14.09.1989	26,00 km/h Jenny Ganderton, Australien Enterprise Wings, Foil 152 C SP: Forbes, NSW (Australien) 14.02.1990		17,33 km/h Eric Oddy, Kanada Apco Supra SP: Mt. Seven (Kanada) 28.07.1994		
Geschwindigkeit über ein 50 km Dreieck	38,63 km/h Christian Durif, Frankreich La Mouette Compact SP: Col des Robines, Alpes de Hte Provence (Frankreich) 23.08.1989	21,02 km/h Annelise Müller, Schweiz Wills Wing, HP AT 145 SP: Fiesch (Schweiz) 23.07.1992		15,80 km/h Judy Leden, England Edel Rainbow 26 SP: Piedrahita (Spanien) 20.07.1994	15,80 km/h Judy Leden, England Edel Rainbow 26 SP: Piedrahita (Spanien) 20.07.1994	
Geschwindigkeit über ein 100 km Dreieck	29,70 km/h Christian Durif, Frankreich La Mouette Compact SP: Pic de Bernardet, Alpes de Hte Provence (Frankreich) 07.08.1989					
Geschwindigkeit über ein 150 km Dreieck	26,31 km/h Drew Wayne Cooper, Australien Moyes XS 155 SP: Unterberghorn, Kössen (Öster.) 10.06.1989					
Geschwindigkeit über ein 200 km Dreieck						
Geschwindigkeit über ein 300 km Dreieck						
Geschwindigkeit über 100 km Ziel-Rück	35,90 km/h Christoph Ambühl, Schweiz Icaro 2000 Brazil SP: Fiesch (Schweiz) 31.07.1992	24,20 km/h Annelise Müller, Schweiz Wills Wing HP AT 145 SP: Fiesch (Schweiz) 31.07.1992				
Geschwindigkeit über 200 km Ziel-Rück	35,80 km/h Jean Claude Hauchecorne, Kan. Wills Wing HP AT SP: Mt. Seven, Golden, BC (Kanada) 20.07.1990					

Anerkannte FAI Weltrekorde Stand 01.01.95

Aufgabe	Drachenfliegen			Gleitschirmfliegen		
	Allgemein	Frauen	Tandem	Allgemein	Frauen	Tandem
Geschwindigkeit über 300 km Ziel-Rück Höhengewinn	4.343 m Larry Tudor, USA Ultralite Products GZ 155 SP: Horseshoe Meadows, Owens Valley, CA (USA) 04.08.1985	3.970 m Judy Leden, England Wills Wing HP AT 145 SP: Kuruman Airfield (Süd Afrika) 01.12.1992	3.352 m Kevin Klinefelter, USA Moyes Delta Glider GTR 210 SP: Gunter, Owens Valley (USA) 06.07.1989	4.526 m Robbie Whittall, England Firebird, Navajo Proto SP: Brandvlei (Südafrika) 06.01.1993	2.971 m Verena Muhr, Deutschl. Firebird Ninja SP: Bitterwasser (Namibia) 13.12.1991	4.150 m Urs Haari (Schweiz) Edel Space 40 SP: Vryburg (Südafrika) 30.11.1992

Angemeldete Weltrekorde bei der FAI

Drachen

Freie Strecke	495,2 km	Larry Tudor, USA Wills Wing RamAir Rock Springs / USA 30.06.1994 siehe oben
Freie Strecke mit einem Wendepunkt	495,4 km	Thomas Suchanek CZ Moyes Xtralite Garie Beach / Australien 05.03.1994
Geschwindigkeit über 100 km Ziel-Rück	51,5 km	Thomas Suchanek CZ Moyes Xtralite Hilton / Australien 09.12.1994
Ziel-Rück	442 km	Thomas Suchanek CZ Moyes Xtralite Hilton / Australien 09.12.1994
Drachen-Doppelsitzer Ziel-Rück	368 km	Thomas Suchanek CZ Corinna Schwiegershausen D Moyes Hilton / Australien 07.12.1994 siehe oben
Drachen-Doppelsitzer Höhengewinn	3.500 m	siehe oben

Gleitschirm

Zielflug	222 km	Marko Novak (Slowenien) Hawk 55 Kuruman / Süd Afrika 13.12.1994
Zielflug	251,9 km	Alex Low Apco Xtra 30 Kuruman Süd Afrika 18.12.1994

Gleitschirm Frauen

Freie Strecke	184 km	Kat Thurston / GB Paquiqua / Chile 19.11.1994
Zielflug	150 km	Kat Thurston / GB Paquiqua / Chile 25.11.1994

Gleitschirm-Doppelsitzer

Freie Strecke	145 km	Antoine Haincourt / Frankreich Chile 26.11.1994
---------------	--------	---

Bestleistungen

Exzellente Flüge in Australien: Der Deutsche Meister Bob Baier hat am 5.12.1994 einen 368-km-Flug hingelegt. Die gleiche Entfernung schaffte auch Weltmeister Thomas Suchanek zusammen mit der Deutschen Meisterin Corinna Schwiegershausen im Tandem-Drachen.



Offizieller Wettbewerbskalender 95

Hängegleiten

Datum	Wettbewerb	Gelände
31.03. - 02.04.	Liga	
13.04. - 17.04.	Bassano	Bassano
22.04. - 23.04.	Nord-Ost-Bayrische	Büchelstein
29.04. - 01.05.	Norddeutsche	Neustadt-Glewe
29.04. - 01.05.	Liga	
29.04. - 01.05.	Oberbayrische	Ruhpolding
12.05. - 14.05.	Liga	
19.05. - 21.05.	BaWü	Treh/Elsaß
20.05. - 21.05.	Bayrische	Hochries
21.05. - 28.05.	Rheinl.Pf/Saarl.	Neumagen/Serrig
21.05. - 28.05.	Hessische	Greiffenburg/Kärnten
24.05. - 28.05.	Ostdeutsche	Ruhpolding
24.05. - 05.06.	Frauen EM	Vaga/Norwegen
20./21./25./27./28.05.	NRW u. Niedersachsen	Porta Westfalica
30.05. - 05.06.	German Open	Tegelberg
02.06. - 10.06.	Senioren Cup	Thuner See/Schweiz
07.06. - 11.06.	Alpen Open	Innsbruck
15.06. - 25.06.	EU Meisterschaft	Kössen
01.07. - 15.07.	WM	Spanien/Ager
01.08. - 06.08.	Junior/Ladies Challenge	Greiffenburg/Kärnten

Gleitsegeln

Datum	Wettbewerb	Gelände
11.03. - 26.03.	WM	Japan
24.04. - 30.04.	World Cup	Feltre/Italien
29.04. - 01.05.	Rheinl. Pfälz./Saarl.	Flugpl. LSC Westerwald
05.05. - 07.05.	BaWü/Regio Cup	Treh Elsaß
12.05. - 14.05.	Bayrische	Lengries
21.05. - 28.05.	Hessische	Greiffenburg Kärnten
04.06. - 10.06.	World Cup	Zillertal
15.06. - 25.06.	EU Meisterschaft	Kössen
28.06. - 02.07.	German Open	
15.07. - 21.07.	World Cup	Piedrahita
25.07. - 30.07.	World Cup	Gstaad
01.08. - 06.08.	Junior/Ladies Challenge	Greiffenburg/Kärnten
14.08. - 20.08.	World Cup	Avoriaz
04.09. - 10.09.	World Cup	St. Andre

Piloten ohne eigene Landesmeisterschaft können bei einer anderen Landesmeisterschaft teilnehmen.

Piloten ohne eigene Bergstart-Landesmeisterschaft können bei einer anderen Landesmeisterschaft mit Bergstart teilnehmen.

Organisatoren HG:

Alpen Open: Herbert Siess, T.0043/522/453904

Bassano: nur für Nationalmannschaften

BaWü: AT: 25.05. - 28.05. Drachenflieger Dreikreiseck, Benno Gasche, Neue Bergstr.4, 78136 Schonach, Tel.07722/21521, 5870

Bayrische: AT 25.05.-28.05. DFC Hochries-Samerberg, Rudel Bürger, Bichl 2, 83122 Samerberg, Tel.08032/8134, 80 Teilnahmeberechtigte: Die 40 Bestplatzierten der BM 94 und die Bestplatzierten NO-Bayrischen und Oberbayrischen

EU Meisterschaft: nur für Nationalmannschaften

German Open: Qualifikation über die Landesmeisterschaften

Nord-Ostbayrische: Qualifikationswettbewerb für die Bayrische, Sichert Ottmar, Johannisstr.19, 91790 Raitenbuch, Tel 09147/218

Norddeutsche: Peter Urban, Erikastr.119, 20251 Hamburg, Tel 040474996

NRW/NS: Delta Club Wiehengebirge, Uwe Eichhorn Tel 0573193473, Uwe Würdemann Tel 057345503

Oberbayrische: Qualifikationswettbewerb für die Bayrische, DCB Ruhpolding, Postfach 1149, 83318 Ruhpolding

Ostdeutsche: Andreas Becker, Sybelstr.35, 10629 Berlin Charlottenburg, Tel/Fax 0303233743

Rheinl.-Pfalz/Saarland: Peter Rother Tel 06502/5454 nach 18 Uhr

WM: nur für Nationalmannschaften

Organisatoren GS:

Offene BaWü/Regio Cup, GSC Colibri, Helmut Fehr, Runstr.7, 79102 Freiburg, ab 1.3.95 Tel/Fax 0761/37569

Bayrische AT:19.-21.05.

EU Meisterschaft: nur für Nationalmannschaften

German Open: Qualifikation über die Landesmeisterschaften

Hessische HG/GS Kurt Luther, Hasenpfad 3, 61352 Bad Homburg, Tel/Fax 06172/42508

Rheinl.Pfälzische GS: Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn, 53547 Roszbach Info: Peter Rother Tel.06502/5454 nach 18 Uhr

WM: nur für Nationalmannschaften

World Cup Avoriaz: CRM, 13 rue de la Bruyere, F-921120 Montrougee, France, Tel. 003346560606 Fax 3346560508

World Cup Feltre: Maurizio Bottegal, Via Dante 5, I-32030 Fonzaso, Tel+Fax 003943956630

World Cup Gstaad: Gleitschirmclub Wasserngrat, Postf.346, CH-3780 Gstaad, Schweiz, Tel.00413046265, Fax 00413049336

World Cup Piedrahita: Centro de Vuelo, Travesia Duque de Alba 2, 05500 Piedrahita, Spain, Tel+Fax 003420362215

World Cup St. Andre: Aerogliiss, 04170 St.Andre, France Tel 003392891130 Fax 003392890236

World Cup Zillertal: Gleitschirmclub Zillertal, Dorfplatz 3a, A-6280 Zell, Tel.004352822281 Fax 004352822280

Offener Wettbewerbskalender 95

Termin	D/G	Wettbewerb	Gelände	Ausrichter/Auskünfte/Anmeldung
1.2.-31.7.	D/G	Wallberg Cross Country 95	Wallberg	DGCTT Südliche Hauptstr. 12, 83700 Rottach Egern
16.3.-22.3	D	Internationaler drachenvettkampf Mexico		Oliver Hoffmann Tel. 52/713/15913
18./19.03.25./26.03., 1./2.04./8./9.4	D/G	Krügertrophy 95	Brauneck/Lenggries	Münchner Alpine Drachenflieger Bezoldstr. 6, 81545 München
6./7.5. (AT:13./14.5)	G	Gaudiwettbewerb	Waiblingen/Baach	Rainer Krockenberger, A-8972 Ramsau 57 Tel.03687/8167
25.-28.5.	D/G	6. Pflingstfliegen	Flugplatz Schönebeck	1.MGD e.V. Schrotebogen 17 39126 Magdeburg, Tel. 0391/221220
27./28.5	D/G	Odenwald-Pokalfliegen/Quattrothlon	Hardheim	CfD Hardheim, Gerald Katzenmaier Tel. 06283/8800
27.5.-4.6.	G	1.Pokal Soca Valley Open	Socatal	Soca Valley Open, Gostilna Jelkin Hram Dreznica 30, SLO-65 222 Kobarid, Tel./Fax. 00386-65-85 204
24./25.6. (AT:1./2.7.)	D	18. Teufelspokal	Teufelsmühle-Loffenau	DCL Loffenau Martin Pillein, Tel. 07251/88246
24.-30.7.	D	International Speed Gliding Competition	Wales (GB)	Mr. Murray Rose, Tel./Fax. +44 1874 665 481



frantic

call ! (49) 089 / 1 50 27 93

der Leistungs

intermediate

mit DHV

Gütesiegel 2

Entwicklung **freeX** air

sports GmbH

Christoph Kirsch +

Rasso v. Schlichtegroll

Vertrieb **Turnpoint** Fastline GmbH

Rudolf-Diesel-Str. 29 D-82216 Gernlinden

tel. (49) 089 / 1502793 Fax (49) 089 / 1505884

Neuste FLYTEC* Spitzenqualität für höchste Leistung und Flugsicherheit.

GARMIN GPS 40:

Der geringste Stromverbrauch ermöglicht bis zu 20 Flugstunden ohne Batteriewechsel mit nur vier AA Batterien. Unschlagbar in Qualität und Leistung.



FLYTEC 3005 SI:

Klein, handlich mit Geschwindigkeitsmesser (als Option).

FLYTEC 3020:

- mit QNH
- Uhr, Stoppuhr
- Temperaturanzeige
- Geschwindigkeitsmesser (als Option)

FLYTEC 3005:

Das bewährte und beliebteste FLYTEC auf der Welt.



FLYTEC 3030 Professional:

Neu mit QNH, Temperaturanzeige, mit Spezialhalterung und top Flugauswertung FlyChart.

Neu: FlyChart for Windows jetzt erhältlich für alle FLYTEC 3030P-Fans.



*FLYTEC steht für absolute Qualität, Zuverlässigkeit und höchste Flugsicherheit. Das Vertrauen in FLYTEC machte uns weltweit zur No. 1.



FLYTEC S.O.S. 1:

Der Notrufsender bietet einen hohen Grad an Sicherheit. Der internationale Notrufkanal von 121,5 MHz wird von sämtlichen internationalen Such- und Rettungsdiensten benutzt.



SKYWATCH FUN:

Der ideale handliche Windmesser mit präziser Digitalanzeige.

FLYTEC PILOT by Raichle:

Der robuste Flugschuh von Raichle garantiert höchste Sicherheit, Komfort und einen optimalen Schutz.



AVOCET VERITECH PILOT:

Der höchst präzise Armband-Höhenmesser liefert viele Informationen für jeden Piloten.



FLYTEC ElectronicCompass:

Elektronischer Kompass mit Peilspeicher und automatischer Beleuchtung bei Dunkelheit.

FLYTEC AG, Ebenaustrasse 8a, CH-6048 Horw, Telefon 041 47 34 24, Telefax 041 48 54 24

FLYTEC

Hi Tec for Outdoor Sport