

DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

81



FASZINATION DES FLIEGENS

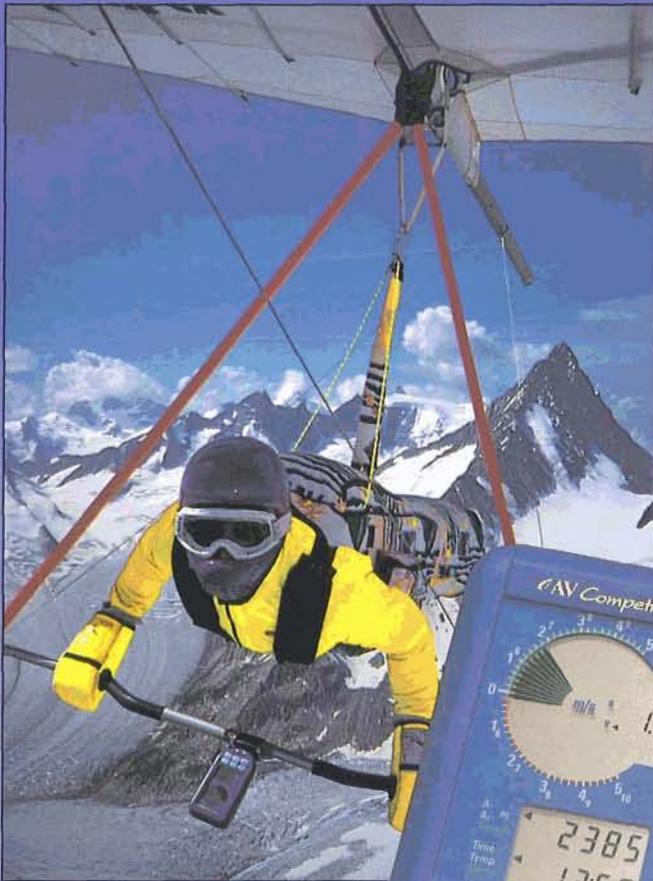


Foto: Jo Bethmann

... 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.

BRAÜNIGER
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

NOVA

Fachhändler Deutschland

**Airsport GmbH – Wir heben ab
Michael Fröhler**

D-93051 Regensburg, Zechenweg 6
Tel. 0941/947404, Fax 0941/990213

**Fresh Breeze Motorsysteme
Markus Müller**

D-30851 Langenhagen, Hindenburgstr. 15
Tel. 0511/739846, Fax 0511/721860

Flugschule Göppingen, Klaus Irschik

D-73105 Dürnau, Zeppelinstraße 3
Tel. 07164/12021, Fax 07164/12029

**Flugzentrum Ruhpolding
Gebhard Holzner GmbH**

D-83324 Ruhpolding, Branderstraße 41
Tel. 08663/668, Fax 08663/776

**Flugschule Speidel GmbH
Reinhold Speidel**

D-83098 Brannenburg, Sudelfeldstraße 81
Tel. 08034/8990, Fax 08034/4878

**Gleitschirmschule Löffler
GS-Shop Karlsruhe/Bezau**

D-76131 Karlsruhe, Kaiserstraße 17
Tel. 0721/378878, Fax 0721/377806

**Glöckner Flugsport
Thomas Glöckner**

D-90478 Nürnberg, Harsdörfferstraße 13
Tel. 0911/4719921, Fax 0911/266079

GSS Tegernseer Tal, Peter Rummel

D-83700 Rottach/Weissach, Wiesseerstr. 36B
Tel. 08022/2556, Fax 08022/2584

GSS Mergenthaler, Martin Mergenthaler

D-87527 Sonthofen, Waltenerstr. 20
Tel. 08321/9970, Fax 08321/22970

Harzer Gleitschirmschule, Knut Jäger

D-38667 Bad Harzburg, Amsbergstraße 10
Tel. 05322/1415, Fax 05322/2001

Oase, Peter Geg

D-87538 Obermaiselstein, Am Goldbach 22
Tel. 08326/7592, Fax 08326/9566

**Top Gliders GSS
Andreas Breuer**

D-93059 Regensburg,
Schwandorfer Straße 24
Tel. 0941/893022, Fax 0941/893022

**WDS Drachen- und GS-Schule
Elmar Müller**

D-59955 Winterberg, Talstraße 12 – 14
Tel. 02981/6640, Fax 02981/3018

Westallgäuer GSS, Klaus Hörburger

D-88175 Scheidegg, Allmannsried 181
Tel. 08381/6265, Fax 08381/84209

**1. DAEC Gleitschirmschule
Heinz Fischer GmbH**

D-87669 Rieden, Brunnenstraße 35
Tel. 08362/37038, Fax 08362/38873

NOVA
Der Vorsprung.

inhalt

- 4 WICHTIG – NEU – KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 8 GEWITTER** Früh erkennen, richtig reagieren, heil runterkommen
- 22 TAKTIK** Wolkenstraßen und ihre Nutzbarkeit für Streckenflüge
- 26 UL-SCHLEPP** Die Ergebnisse der Piloten-Umfrage
- 29 VARIO** Das Vario wird zum Bord-Computer
- 30 TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung
- 36 VEREINE UND BRIEFE** Vereinsnachrichten und Leserforum
-
- 47 NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 47 LUFTRECHT**
- 48 LUFTTÜCHTIGKEITSANWEISUNGEN**
- 49 MUSTERZULASSUNGEN UND HERSTELLER**
- 51 FLUGSCHULEN**
- 53 FLUGGELÄNDE**
-
- 55 SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen rund um das Thema Flugsicherheit
- 70 SZENE G** Unter- und Hintergründiges aus der Gleitschirmwelt



Foto: Christine Pfaber

Noch drehen die Piloten friedliche Kreise. Bericht Seite 8

- 54 VERSICHERUNGSPROGRAMM**
- 56 GEBRAUCHTMARKT**
- 65 DHV BIETET AN**
- 66 DHV FILM UND VIDEO**
- 67 PRÜFKALENDER**
- 67 LEHRGANGSKALENDER**
- 71 STRECKENFLUGPOKAL** Zwischenergebnisse
- 74 GERMAN OPEN** Die turmlosen Drachen sind im Vormarsch
- 78 FIESCH** Roland Würgler beschreibt sein Heimat-Fluggebiet
- 86 BAWÜ** Regio-Cup fördert internationale Freundschaft
- 90 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:
Ausbildung/Sport
08022/74673
Betrieb/Gelände
08022/ 74184
Technik
08022/74353
Mitgliederservice/
Versicherung/Medien/
Zentrale Aufgaben
08022/7031

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: Christoph Kirsch

Erfolg in Bonn

Ein Damoklesschwert schwebte über unseren Fluggeländen: Die Flugplatzgenehmigung nach §6 LuftVG.

Seit den ersten Drachenflügen in Deutschland war sie umstritten, die Geländezulassung. Brauchen wir die Flugplatzzulassung nach § 6? Oder reicht die Außenstart- und -landelaubnis nach § 25 aus? Die mutige Allgemeinverfügung des Bundesverkehrsministeriums ließ für die meisten Gelände den 25 in Form der Erlaubnisfiktion genügen. Die meisten Länderbehörden schlossen sich an und bestanden nur bei fliegerischen Zentren auf der Flugplatzgenehmigung nach 6.

Aber diese vernünftige Praxis stand in Widerspruch zur Rechtslage bei anderen Luftfahrzeugen, für die grundsätzlich Flugplatzzwang gilt und der einfache § 25 nur bei einzelnen Starts und Landungen Ausnahmen ermöglicht. Das wußten auch die Länderbehörden und einige von ihnen bestritten die Befugnis des DHV, nach dem Inkrafttreten des neuen Luftrechts 1993 die Fluggelände grundsätzlich nach 25 zuzulassen.

Brandheiß wurde die Frage, als der einzige deutsche Professor für Luftrecht vom einzigen deutschen Universitätsinstitut für Luftrecht in der einzigen deutschen Fachzeitschrift für Luftrecht in einer wissenschaftlichen Abhandlung den Ausnahmecharakter des § 25 hervorhob und jeden über einzelne Flüge hinausgehenden Flugbetrieb auf die Flugplätze schickte.

DHV-Vorsitzender und Jurist Peter Janssen hat sofort ein Gegenpapier erarbeitet und dargestellt, daß die Kölner Abhandlung nicht für Drachen und Gleitschirme gelten kann. Denn auch eine Vielzahl von Drachen- und Gleitschirmstarts bringt insgesamt weniger Belastung für Bevölkerung und Natur als wenige - nach § 25 erlaubnisfähige - Starts mit Motorflugzeugen. Folglich gehören Fluggelände für Gleitschirm und Drachen nach dem Sinn der Bestimmungen zu 25, die Flugplatzgenehmigung nach 6 ist unangemessen. Mit dieser Auffassung stand der DHV nicht alleine. Das Bundesverkehrsministerium und unter den Bundesländern vor allem die Bayerische Staatsregierung fanden eine elegante Lösung durch Änderung der LuftVO: Hängegleiter, Gleitsegel und Sprungfallschirme wurden vom § 15 in den § 16 LuftVO verlegt, wo sie jetzt zusammen mit den Modellflugzeugen und den Freiballonen geländemäßig eine Sonderposition haben.

Bereits in der Überschrift des neuen 16 sind nur noch »Starts und Landungen von Hängegleitern und Gleitsegeln« genannt, nicht mehr »Außenstarts und Außenlandungen«. Im weiteren Verordnungstext heißt es dann, daß »Starts und Landungen« der Erlaubnis des Beauftragten bedürfen. Außenlandungen von Hängegleitern und Gleitsegeln sind nur in der Weise erwähnt, daß sie auf einem Überlandflug keiner Erlaubnis bedürfen.

Der Bundesrat in seiner Begründung: »Im übrigen wird klar gestellt, daß die Zuständigkeit für Starts und Landungen von Hängegleitern und Gleitsegeln... beim Beauftragten verbleibt. Außerdem soll mit der Formulierung das Mißverständnis vermieden werden, daß für Hängegleiter und Gleitsegel eine planerische Entscheidung i.S.d. § 6 Abs.1 LuftVG getroffen werden kann. Nicht ausgeschlossen ist, daß die Genehmigung eines Flugplatzes für Flugzeuge, Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge oder Segelflugzeuge auch das Starten von Hängegleitern und Gleitsegeln ... einschließen kann.«

Die Änderung ist jetzt »zementiert«. Der Bundesrat hat ihr zugestimmt, der Bundesverkehrsminister hat sie unterschrieben, und mit Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt ist sie am 29. März 1995 in Kraft getreten!

Superflug

Am 6.5.1995 gelang dem Gleitschirmflieger Torsten Hahne mit seinem Edel Energy ein außergewöhnlicher Flug vom oberbayerischen Wallberg aus. Über den Wendepunkt Unternberghorn bei Kössen flog er nach dem Erreichen seines Ziels Taxenbach hinaus und landete erst nach 190 km bei Irnding in der Steiermark/Österreich. Dieser Streckenflug ist der bisher mit Abstand weiteste im gesamten Alpenraum. Nach der langen Schlechtwetterperiode im Frühjahr war der 6. Mai endlich ein ungewöhnlicher Flugtag, allein vom Wallberg aus flogen 7 Gleitschirmpiloten über 100 km.



Foto: Christoph Koch

Keine Gäste

Entgegen der Veröffentlichung in der Fluggeländeübersicht, S.59, im DHV-Info 80 darf das Gelände »Am Westerholz«, 86934 Reichling, Drachenfliegerclub Cumulus, nicht von Gastpiloten befliegen werden.

Neue Vereine

Wir begrüßen herzlich

bodenlos e.V.
Engelhardstr.33
81369 München

Mittelstreckenflieger Siegen e.V.

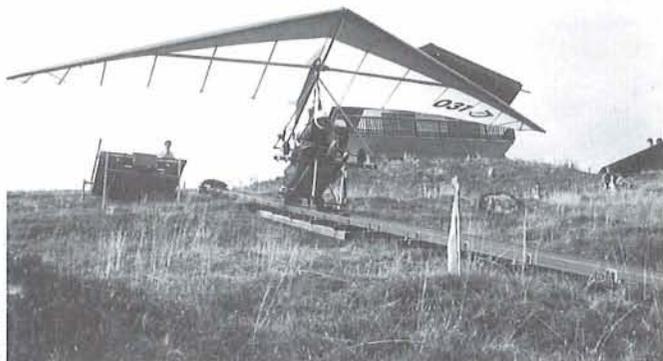
Bartenberger Str. 28
57234 Wilnsdorf

Sportverein VfL Iheringsfehn e.V. 1967
Edzardstr.19
26802 Moormehrland



Fliegen mit dem Handy

Auch bei den Behörden findet unser Info interessierte Leser. Das Luftverkehrsamt Sachsen betont zu unserem Hinweis »Fliegen mit dem Handy« im Info 80, daß laut LuftVG in Luftfahrzeugen Funkgeräte nur mit Erlaubnis mitgeführt werden dürfen. Allerdings dürfen Fluggeräte ohne Erlaubnis mitgeführt werden, wenn sie während des Fluges nicht in Betrieb genommen werden können. So war der Artikel auch gemeint, genügen doch schon die telefonierenden Autofahrer. Beim Fliegen gehören die Hände an die Basis oder an die Steuergriffe. Das Handy hat aber seinen Nutzen am Start- oder Landeplatz, besonders nach einer ungeplanten Außenlandung.



Auch lauffaule Passagiere kommen im Fluggebiet Fiesch in die Luft. Für Drachen- und Gleitschirm-Tandemflüge gibt es spezielle Startwagen.

Warnung

Im Fluggebiet Bassano nehmen die Diebstähle von Drachen und Gleitschirmausrüstungen stark zu. Nicht einmal an den vielbesuchten Start- und Landeplätzen, vor Lokalen und auf Schlafplätzen ist man vor Autoaufbrüchen sicher!

Satellitenbild im ORF

Die Ausstrahlung des Satellitenbildes, dieser aussagefähigen Wettervoraussage für den Alpenraum, wurde eingeschränkt. Nur noch für Frühaufsteher wird zwischen 6.00 und 7.00 Uhr im Rahmen des Teletextes in ORF 2 dieser Service geboten. Eine zweite Chance, die wirkliche Wettersituation per Luftbild zu sehen, gibt es dann nochmal um 9.00 Uhr, ebenfalls in ORF 2, am Ende der Sendung »Zeit im Bild«. Für die vielen, die das 2. österreichische Fernsehen nicht empfangen können: Auch in 3sat ist an mehreren Tagen um 9.00 Uhr die Sendung »Zeit im Bild« zu sehen.

Filmfestival

Wer sich vom 14.-17.9. in der Nähe von Grenoble aufhält, sollte nicht versäumen, in St. Hilaire das Internationale Filmfestival und den Coupe Icare zu besuchen. Außer vielen sehenswerten Filmvorführungen erlebt man in diesen Tagen die wohl verrücktesten Gleitschirm- und Drachendarbietungen weltweit. Auskünfte erteilt das Tourismusbüro St. Hilaire du Touvet, Tel. 0033/33/76083399, Fax 0033/33/76972056.

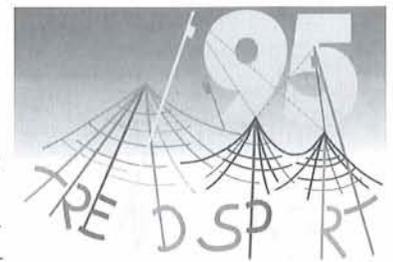


Bitte Daten checken

Mit Hochdruck arbeitet die Geschäftsstelle an der Korrektur der Mitgliederdaten in der neuen PC-Anlage. Dazu gehören insbesondere die Adressen und die Bankverbindungen. Wer irgendeine Unstimmigkeit feststellt, soll sie bitte alsbald der Geschäftsstelle mitteilen, damit sie dort in Ordnung gebracht werden kann. Diese Bitte geht auch an alle, die künftig ihren Wohnsitz oder ihre Bankverbindung wechseln. Das erspart aufwendige Nachforschungen.

Trendsport München

In der Münchner Olympiahalle findet am 30.9. und 1.10.1995 die »TRENDSPORT«, eine Erlebnismesse für moderne Sportarten, statt. Vom Klettern über Mountain-Biking, Inline-Skating bis zum Big-Foot-Slalom zeigen Wettkämpfe und Shows den Besuchern neueste Trends und Leistungsstandards. Erstmals soll in einer Halle auch ein Gleitschirmwettbewerb durchgeführt werden.





Alle Flügel auf einen Blick

»Flügel der Welt« ist ein aktueller Katalog, der eine detaillierte Übersicht über alle leichten Fluggeräte gibt. Soeben ist die Ausgabe 1995 erschienen. Um alle aktuellen Neuheiten aufnehmen zu können, wurde die Redaktion des neuen Heftes erst nach den deutschen Ausstellungen INDUGA und AERO, dem Meeting In-

ternationale Bassano (Italien) und der Sun and Fun (USA) abgeschlossen. Auf 164 Farbseiten sind Gleitschirme, Drachen, Starrflügler, leichte Segelflugzeuge und ULs zu finden. Die Geräte werden in ihrer jeweiligen Kategorie mit Fotos und Infos vorgestellt.

Zur aktuellen Produktpalette sind die technischen Daten aufgeführt. So erfährt der flugbegeisterte Leser auch, welche Zulassung die Geräte haben. Bei den DHV-Zulassungen für Gleitschirm und Drachen sind zusätzlich die Einstufungen angegeben.

Interessant für die Anhänger des motorlosen Fliegens ist außerdem der Teil über die Starrflügler und Gleitflugzeuge. Neben bekannten Maschinen wie dem fußstartfähigen Nurflügler Swift findet man hier auch leichte Segelflugzeuge, im UL-Teil Schlepptrikes und den Dreiaxser Dragonfly, aus Australien, der dort für Hängegleiterschlepp eingesetzt wird.

Im Nachschlagewerk findet man die Adressen von Herstellern und Importeuren, auch von Instrumenten, Helmen und funküberwachten Wettermeßstationen.

Die »Flügel« gibt es in Deutschland, Frankreich, Österreich und der Schweiz bis August am Kiosk zum Preis von 14,80 DM, oder direkt bei P. Public, Bitterfeld Straße 6, 45772 Marl, Tel./Fax 02365/61386.

Amateurfunk im Ausland

Amateurfunk ist nicht nur in Deutschland streng reglementiert, sondern auch in anderen Alpenländern. So wird bei Kontrollen in der Schweiz das Gerät eingezogen, und es drohen Geldstrafen. Bei der Durchfahrt können Geräte, die »nicht betriebsbereit« sind, also ohne Akku und Antenne, an der Grenze für den »Transit« angemeldet werden.

International Technical Conference

Die aus aller Welt zusammengekommenen FAI-Delegierten für Hängegleiten und Gleitsegeln haben bei ihrem letzten CIVL-Meeting in Spanien beschlossen, 1996 eine große Fachkonferenz mit den Schwerpunkten Gerätetechnik und Pilotenlizenzen durchzuführen. Die Ausrichtung dieser International Technical Conference wurde nach Deutschland vergeben, nachdem der deutsche Delegierte Klaus Tänzler seit mehreren Jahren von der CIVL mit dem Sachgebiet Safety and Training betraut ist.

Der DHV richtet die Konferenz zeitgleich mit der INDUGA '96 in Augsburg aus. Die Hersteller, Flugschulen und Verbände haben dadurch Gelegenheit, sich dort einem internationalen Fachpublikum zu zeigen. Dies unterstützt auch das Ziel der Konferenz, die in den Ländern unterschiedlichen Technik- und Ausbildungsstandards auf hohem Sicherheitsniveau näher zusammenzuführen.



WM Poster

Ein Poster mit Aufnahmen aus dem WM-Fluggelände Japan und Fotos der Gleitschirm-Weltmeisterin Judy Leden gibt es kostenlos bei der Edel GmbH, Bullachbergweg 34 A, 87645 Schwangau, Tel. 08362/9833-0, Fax: 9833-19.

Schlepp-Auskünfte

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



Mit dem Gips ins Wasser

Wer im Sommer einen Gips tragen muß, ist doppelt gehandikapt, durch die Bewegungseinschränkung und durch den Verzicht auf Badevergnügen. Die Firma PRÄMETA bietet jetzt den Schutzüberzug AquaShield aus PU-Material in verschiedenen Größen und Ausführungen für Unter- und Oberarm und Unter- und Oberschenkel. Angeblich dichtet der Überzug ohne Klebestreifen oder Gummizug sicher ab und man kann damit schwimmen und tauchen.

AquaShield wird über Apotheken und Sanitätsfachhandel vertrieben und kostet etwa 50 DM.

SoPi und Alpeinweisung

Seit 1984 besteht zwischen den Verkehrsministerien Deutschlands und Österreichs ein Abkommen, das deutschen Piloten mit deutschen Pilotenlizenzen das Gleitschirm- und Drachenfliegen in Österreich erlaubt und Österreichern mit Sonderpilotenschein das Fliegen in Deutschland. Zusätzlich regelt das Abkommen, daß auch Deutsche mit dem SoPi in Deutschland fliegen dürfen wie mit dem A-Schein. In den letzten Jahren haben sich die luftrechtliche Situation und die Ausbildungs- und Prüfungsbedingungen in den beiden Ländern auseinander entwickelt und der ÖAeC drängt auf die Einführung einer Pflicht zur Alpeinweisung.

Der DHV und der ÖAeC, beide Beauftragte ihrer Verkehrsministerien, haben im Mai in intensiven Verhandlungen ein gemeinsames Konzept für die Harmonisierung der künftigen Ausbildung, Prüfung und Lizenzierung der Piloten und Fluglehrer erarbeitet. Nur in einem Punkt konnte keine Einigung erzielt werden: Der DHV beharrt weiterhin auf der lebenslangen Gültigkeit des Luftfahrerscheines, während der ÖAeC die Befristung auf jeweils drei Jahre mit Verlängerung nach erfolgreichem Überprüfungsflug bei einer Flugschule verlangt.

Ein Vierer-Treffen der Verkehrsministerien Österreichs und Deutschlands und der beiden Beauftragten wird voraussichtlich im Juli 1995 stattfinden, um über die Harmonisierungsvorschläge von ÖAeC und DHV zu entscheiden. Über den Ausgang der Verhandlungen wird der DHV im nächsten Info berichten und sofort die Vereine und Flugschulen informieren. DHV und ÖAeC versprechen sich von dieser ersten zwischenstaatlichen Harmonisierung innerhalb Europas eine positive Signalwirkung auf andere Länder. Mit dem SHV gab es schon ein erstes Gespräch in der Schweiz.

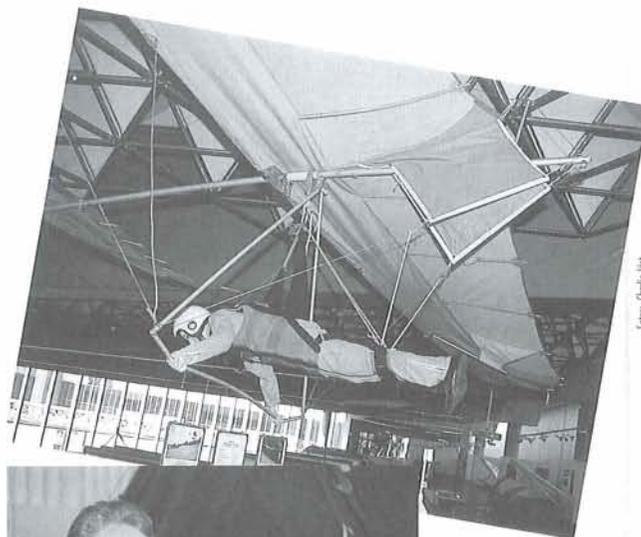


Foto: Charlie Jöst



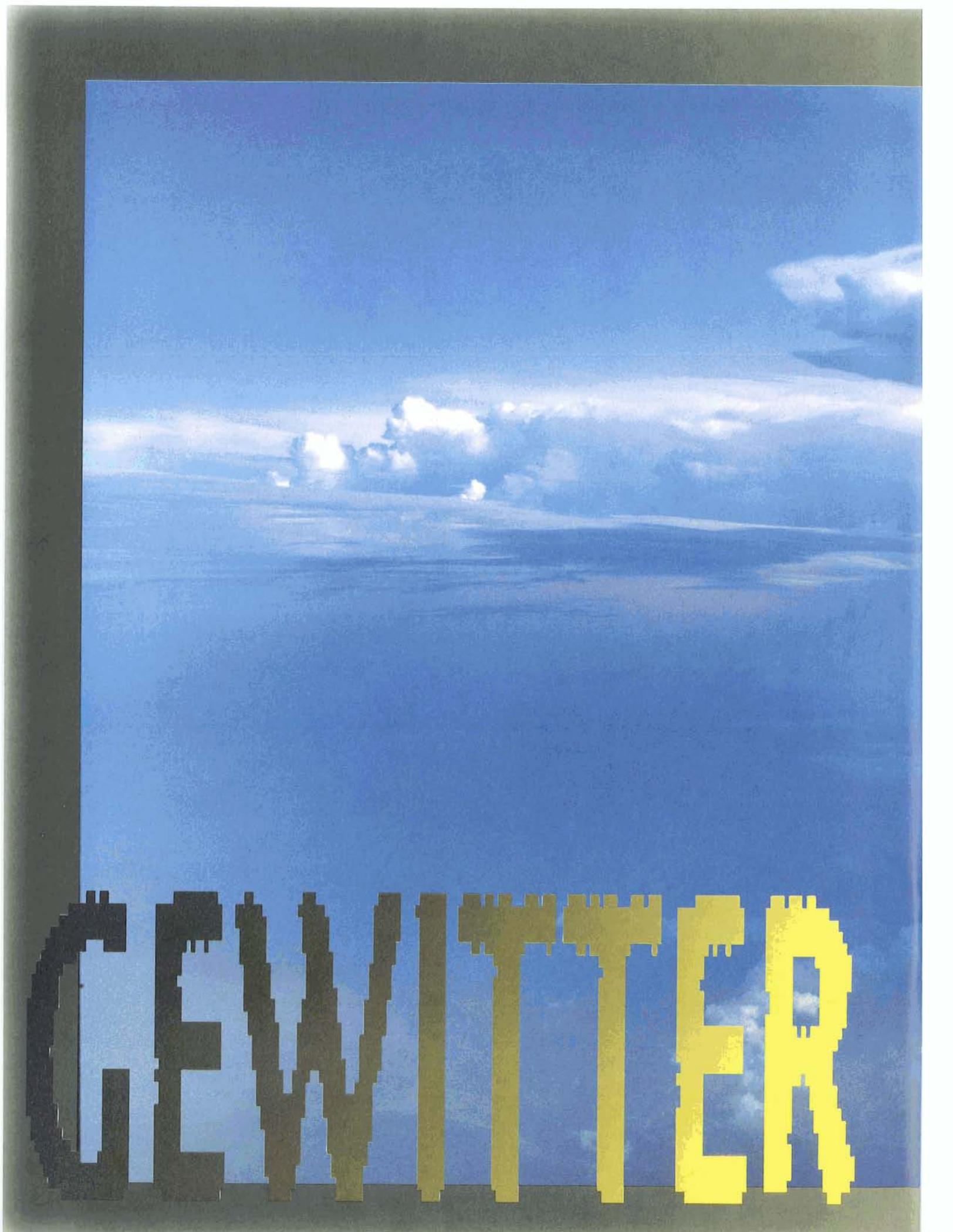
Die Evolution des Drachenfliegens

Die Luftfahrthistorische Sammlung der Flughafen Frankfurt Main AG eröffnete mit einer kleinen Feierstunde in Terminal 1 des Frankfurter Flughafens die Ausstellung »Die Evolution des Drachenfliegens«. Günter Burghardt, Drachenflieger und Gründer des »Ersten Flugdrachen-Museums der Welt«, präsentiert auf der Airport Gallery 1 bis zum 13. August 1995 rund 30 Hängegleiter aus verschiedenen Epochen des Drachenfliegens, ergänzt mit zahlreichen Ausrüstungsgegenständen, sowie Text- und Bildtafeln.

DHV-Medienbeirat Charlie Jöst überbrachte die Grußworte des DHV und die Grüße unseres Ehrenmitgliedes Francis Rogallo, dem »Urvater« des Drachenfliegens, der in seiner Heimat Kitty Hawk immer noch interessiert die Aktivitäten der Drachenflieger verfolgt.

Der DHV unterstützt die Ausstellung mit Text-, Bild- und Filmmaterial und stellt 2 Videogeräte zur Verfügung, auf denen interessierte Besucher die »Evolution des Drachenfliegens« in bewegten Bildern nachvollziehen können. Die Ausstellung ist nicht nur für Drachenflieger attraktiv, sondern wirbt bei den vielen Besuchern des Frankfurter Flughafens für unseren Sport.

Bei freiem Eintritt ist die Ausstellung von 10.00 bis 18.00 Uhr täglich geöffnet.



CONVERTER



Fliegen bei

GEWITTER

von Klaus Tänzler

Nie und nimmer, ist doch klar, oder? Gar nichts ist klar. Bei gewittriger Wetterlage, aber auch bei voll entwickelten Warmfrontgewittern und sogar bei herandonnernden Kaltfrontgewittern habe ich schon ganze Pulks von Drachenfliegern in der Luft gesehen, nicht etwa auf der Flucht - nein, nein, kreisend, oder auf- und abfliegend, gerade so, als wollten sie den Durchgeistigten unter den Psychologen rechtgeben, die die Todessehnsucht als das wahre Motiv der Drachenflieger vermuten. Von Gleitschirmfliegern soll an dieser Stelle mal nicht die Rede sein, seit dem Gewitter-Gleitschirmtoten im letzten Sommer in Bezau scheinen die Träume vom immer möglichen Schnellabstieg abzunehmen. Nein, mich interessiert, was sind das für Drachenflieger, die sich in gewittrige Luft begeben?

Nun sage keiner, das sind nur solche, die in Wetterkunde nicht aufgepaßt haben. Man braucht überhaupt keine Ausbildung in Wetterkunde, um ein Gewitter zu erkennen. Jedes kleine Kind weiß, was es geschlagen hat, wenn es blitzt und donnert. Ich habe hochqualifizierte Piloten, mit mindestens drei bestandenen Meteorologieprüfungen starten sehen, mitten hinein in eine aufsteigende Luftmasse, die links und rechts und vorn und hinten bereits Gewittertürme hochgeschossen hat.

Es sind auch nicht immer nur die Freunde aus der norddeutschen Tiefebene, die etwa nicht wußten, was ein Gewitter in den Bergen anzurichten vermag. Mir selbst ist auch schon der äußerst unangenehme Fehler unterlaufen, am Startplatz zu stehen und zu lange mit dem Abbauen des Drachens zu warten. Als dann das Gewitter über den Gipfel hereinbrach, mußte ich meinen Drachen festhalten, damit er nicht davon flog; gleichzeitig mußte ich ihn eigentlich loslassen, um mich vor der Blitzgefahr in Sicherheit zu bringen.

Freilich, es gibt schon auch den unbeschwerteten Wetter-Laien, der glaubt, das örtliche Gewitter habe mit der umgebenden Luftmasse nichts gemein. Daß die Labilität einer Luftmasse, dasselbe, was sie an einer Stelle angerichtet hat, im nächsten Moment auch an anderer Stelle vermag, wird manchmal nicht bedacht und auch, daß Gewitter sturmartige Talwinde vorausschicken können und, daß es plötzlich in ganzen Gebirgsabschnitten nur noch nach oben geht, und zwar schneller als im Fahrstuhl. Ich erinnere mich an einen sehr erfolgreichen Thermikkurs, den ich vor vielen Jahren im Zillertal gegeben habe. Am letzten Tag hatte der Segelflugwetterbericht sehr gute Thermik versprochen aber auch vor zunehmender Labilität am Spätnachmittag gewarnt - und mit beidem Recht behalten. Bei blauem Himmel, mit herrlichen, locker verteilten weißen Cumuli startete der Kurs.

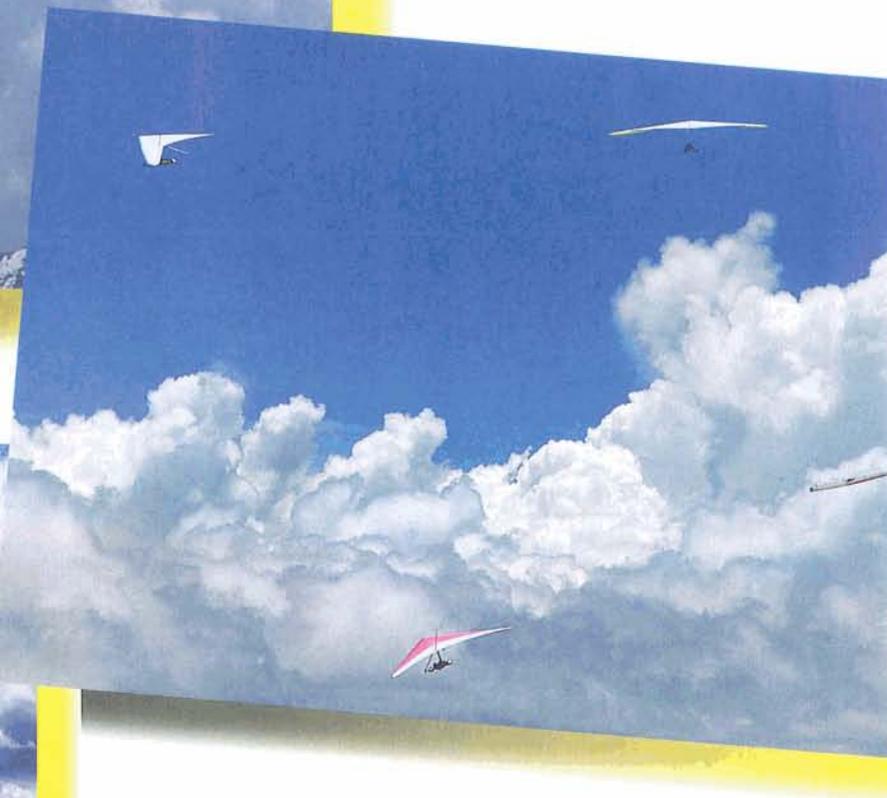
Nicht alle hatten Funk dabei, also vereinbarte ich mit den Teilnehmern, daß spätestens um 15.00 Uhr gelandet wird. Die Thermik war nicht ruppig, trotz zunehmend starkem Steigen breitflächig und seidig weich. Viele erflogen die stolzesten Höhen in ihrem bisherigen Fliegerleben - und vergaßen völlig die Zeit. Ich mahnte über Funk und alle, die meinen Funkspruch nicht überhörten, machten sich gehorsam, aber maulend auf den Weg zum Landeplatz. Das Tal war noch so sonnig und nur weil sich irgendwo am Horizont Türmchen aufbauten..... Die anderen besorgten mir eine aufreibende nächste Flugstunde.

Wie ein fliegender Schäferhund hetz-

te ich über den Himmel und trieb meine Schäfchen nach unten. Dazu mußte ich erstmal hoch zu jedem Einzelnen. Alle landeten bei besten Flugbedingungen im Sonnenschein, glücklich über das Flugerlebnis und verwundert über meinen Grant. Die Türme am Horizont waren doch noch so weit weg - und geblitzt hat's auch noch nicht. Kaum hatten sie fertig abgebaut, brach der Böenkragen heran. Das waren Schüler. Die wußten's halt nicht besser. Aber ich möchte wetten, 80% von denen, die trotz Gewitter starten, wissen, daß es gefährlich ist.

Mario Maspero, wußte es, Memo la Rocca wußte es, Guido Baruffini und auch Antonio Legranzini - ebenso Marco Lietti, der drei Tage nach ihnen starb. Die Ärzte hatten drei Tage lang um sein Leben gekämpft und auch gegen die drohende Querschnittslähmung von Angelo Capitani. Die Tragödie von Como. Sieben Jahre sind seither vergangen. Es wird Zeit, an den 24. Juli 1988 zu erinnern, den Felice Cairoli, einer der erfahrensten Piloten des Delta Club Como so erlebte:

»Am Startplatz sah man im Westen ein örtliches Gewitter. Um 16.20 Uhr war es dann über dem Bolleto schwarz, was uns alle nicht störte, da sich dieses Gewitter auch dort entlud. Kurz danach kam über dem Bolleto wieder die Sonne heraus, so daß anzunehmen war, daß das Gewitter gegen Südosten, südlich von uns, weiterwandert. Ich startete, und drei Minuten später folgte Mario Maspero. Schlagartig kam fürchterlicher Wind auf und Hagel, ein Gewitter begann sich um uns herum aufzubauen. Also dachte ich, jetzt wird es ernst, zumal dieses Ding heftig zu saugen begann. Auf einmal stand das Vario am Anschlag. Ich drehte mich um und sah, daß alles schwarz war. All dies geschah in drei bis vier Minuten nach dem Start von Mario.



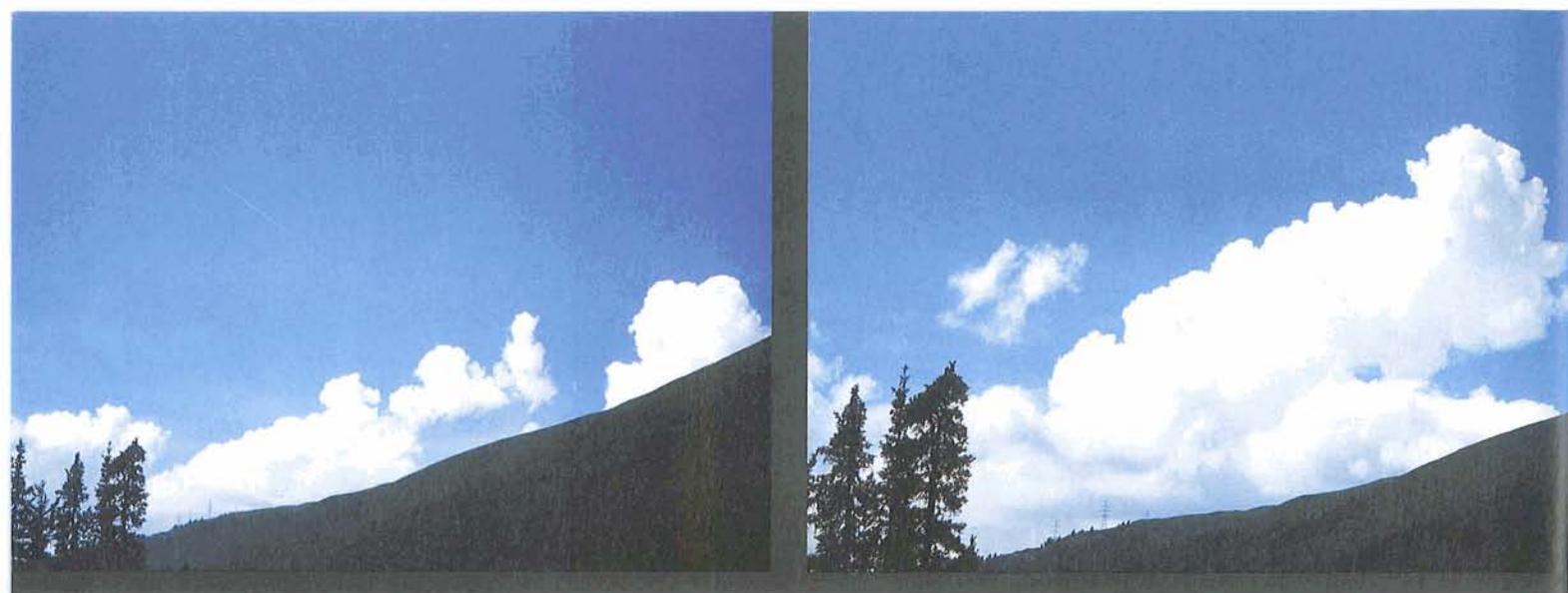
Plötzlich sah ich einen Piloten. Es war Antonio Legranzini, der versuchte, in Steilspiralen Höhe abzubauen. Er blieb dabei aber an der Stelle, wo es am meisten nach oben zog. Ich hatte keine Funkverbindung und konnte ihn nicht warnen. Ich drückte immer stärker meine Speedbar nach hinten. Ohne eine Kurve zu machen, bin ich mit hoher Geschwindigkeit 1700 Meter gestiegen. Ich winkelte die Beine an und drückte die Basis, so weit es ging, nach hinten. Ich behielt das schwarze Unheil hinter mir im Auge und kontrollierte das Vario, das fast nie unter Null ging. Ich sah kurz Marco Lietti. Als ich mich wieder umdrehte, war sein Drachen in der schwarzen Wolke verschwunden. Unter mir bildete sich eines der weißen Wölkchen zu einem Monstrum aus. Ich

machte mir Sorgen um Marco Lietti und versuchte weiterhin, so schnell wie möglich zu fliegen. Es gelang mir nicht mehr, die Normalfluglage zu halten, weil meine Arme zwischenzeitlich völlig erschöpft waren.

Ich erreichte Bergamo, aber 1500 m zu hoch! Ich erschrak: Eine neue Formation von Wolken stand im Süden der Stadt. Auch im Osten war schon alles schwarz. Ich versuchte auf dem Flughafen Orio, südöstlich von Bergamo zu landen. Ich wußte, daß die Startbahn verlängert wurde, da hier nun auch DC8 und DC9 anfliegen sollten. Ich schaute zuerst auf das Ende der Piste und sah niemand dort. Ich flog noch 500 Meter weiter. Die Luft war extrem warm und sehr ruhig - die Ruhe vor dem Sturm!! Und richtig, plötzlich bog der Wind die

Bäume fast zum Boden. Ich kam auf einer Wiese am Rande des Flugplatzes runter, wobei der Drachen rückwärts flog.«

Ob man das alles hätte vorhersehen können? Die CB war schon vor dem Start zu sehen. Es schien ein lokales Gewitter zu sein. Weder Mario noch ich haben gedacht, daß das so schnell kommen könnte. Wir haben uns gesagt, zur Not landen wir schnell in Richtung Lecce. Die anderen Drachen, die schon 200 bis 300 Meter über dem Startplatz waren, schienen wirklich in perfekten Verhältnissen zu fliegen. Normalerweise starten wir nicht bei Gewitter. Aber wenn man ein wenig Erfahrung hat, denkt man sich eben manchmal: Nützen wir den Aufwind. Es geht schon noch.



Die Kraft der Natur

VON **Manfred Kreipl**

Alle Gewitter haben ihren Sitz in den hochreichenden Quellwolken CB, die entstehen, wenn mit der Höhe starke Temperaturabnahme auftritt. Gewitterfördernd ist ein möglichst großer Vorrat an bodennaher warmer und feuchter Luft bei gleichzeitigem Vorhandensein von Kaltluft in der Höhe.

Geht man einmal davon aus, daß ein »normales« Wärmegewitter (aber was ist bei einem Gewitter schon normal?) im Durchschnitt einen Durchmesser um 15 km aufweist, so wird man feststellen, daß hier auf engstem Raum eine der größten Energieumsätze in der Natur ablaufen. Zunächst ein kleines Rechenexempel, um allen »Nutzern« einmal aufzuzeigen, welche Gewichtskraft mit so einem Gewitter verbunden ist.

Fast 300.000 Tonnen Luft

Nehmen wir unter der Gewitterwolke einen normal üblichen Aufwind-schlauch von 200 Meter Durchmesser, 7 Kilometer Gesamthöhe (mit Wolke) und ein mittleres meteorologisches Steigen von 2,5 m/s an. Ein Kubikmeter Luft wiegt circa 1,3 Kilogramm. Nach der Berechnung einer idealen Rundsäule ($r^2 \times 3,14 \times \text{Höhe}$) ist leicht zu ermitteln, daß in diesem einen Gewitteraufwind (und eine Gewitterwolke besitzt viel-

fach mehrere und größere!) 219.800.000 m³ Luft in steigender Bewegung sind, in Gewicht ausgedrückt sind das 295.740.000 kg oder 295.740 Tonnen Luft!

Diese Angabe würde bei nur Aufwind sicher jeden Streckenflieger beruhigen, aber bei Gewittern kommt es ja auch zu entsprechenden abwärts gerichteten Bewegungen.

Bei Gewitter (die Gesamtzahl beträgt weltweit pro Tag etwa 40.000) findet man sogar im Niederschlag unterhalb der Cumulonimbus-Wolke relativ häufig steigende Luft, der fallende Niederschlag übt aber auch einen reibungsbedingten leichten Zug nach unten auf die Luft aus. Wenn die Temperaturschichtung im unteren Teil der Wolke »überadiabatisch« ist, wird dadurch ein Abwind ausgelöst, so daß die ursprünglichen Aufwinde im Niederschlag plötzlich ins Gegenteil verkehrt werden können. Dies kann binnen weniger Sekunden erfolgen und meist sind keine optischen Anzeichen zu bemerken. Manchmal kündigen »Fallstreifen« verdunstender Niederschlag aus größerer Höhe fallend, diesen Vorgang an. Unterhalb der Wolke verdunstet ebenfalls ein Teil des Niederschlags in die noch nicht feuchtesättigte Luft, die da-

durch abgekühlt wird und ebenfalls eine Quelle für Abwinde wird.

Bei Konvektionswetter wird die Geschwindigkeit der Abwinde erhalten bleiben oder gar zunehmen, wenn sich die fallende Luft dem Erdboden nähert, wo sie sich dann ausbreitet. Man muß sich nur einmal vorstellen, daß ein Krug Wasser plötzlich über einer ebenen Fläche ausgeschüttet wird!

Einfluß von Windscherungen

Wenn keine Windscherung in der Thermischicht vorhanden ist (= keine Änderung der Windgeschwindigkeit und / oder markanten Windrichtungswechsel), werden sich isolierte Abwinde über ebenem Gelände mehr oder weniger radial ausbreiten. Wenn sich jedoch der Wind mit der Höhe markant ändert, erreichen die Abwinde die bodennahe Luftschichten mit einer anderen Horizontalgeschwindigkeit als diese und breiten sich daher vorwiegend in Richtung der Windänderung aus. Häufig enthält die Windscherung eine Geschwindigkeitszunahme mit der Höhe, und die Abwinde breiten sich in Zugrichtung vor einem herannahenden Gewitter aus. Dem Regen gehen dann Böen kälterer Luft voraus. Dieser Vorgang kann



sich binnen einer halben Stunde einstellen. Wo vorher noch blauer Himmel zu sehen war, wird - bei vorhandener hoher Luftfeuchte - dieser Vorgang für einen Laien in kaum abschätzbarer Weise ablaufen.

Breitet sich der Fallwind eines Gewitters am Boden aus, so wirkt es wie ein vordringender Keil, der die vorgelegte wärmere Luftschicht zum Aufsteigen zwingt. Wenn durch die Windscherung die Ausbreitung vorwiegend in eine Richtung erfolgt, kann das Aufsteigen genügend stark sein, um auf der Vorderseite eines »Hauptgewitterzentrums« die Bildung einer neuen Konvektionszelle anzuregen. Die Auslösung von Regen aus der sich entwickelnden Quellwolke kann durch Niederschlag aus dem alten Cumulonimbus erleichtert werden.

So kann sich - besonders über dem Flachland - ein Gewitter, ohne Nachschub aus festen Thermikquellen vom Boden, in die Richtung der Windscherung fortentwickeln.

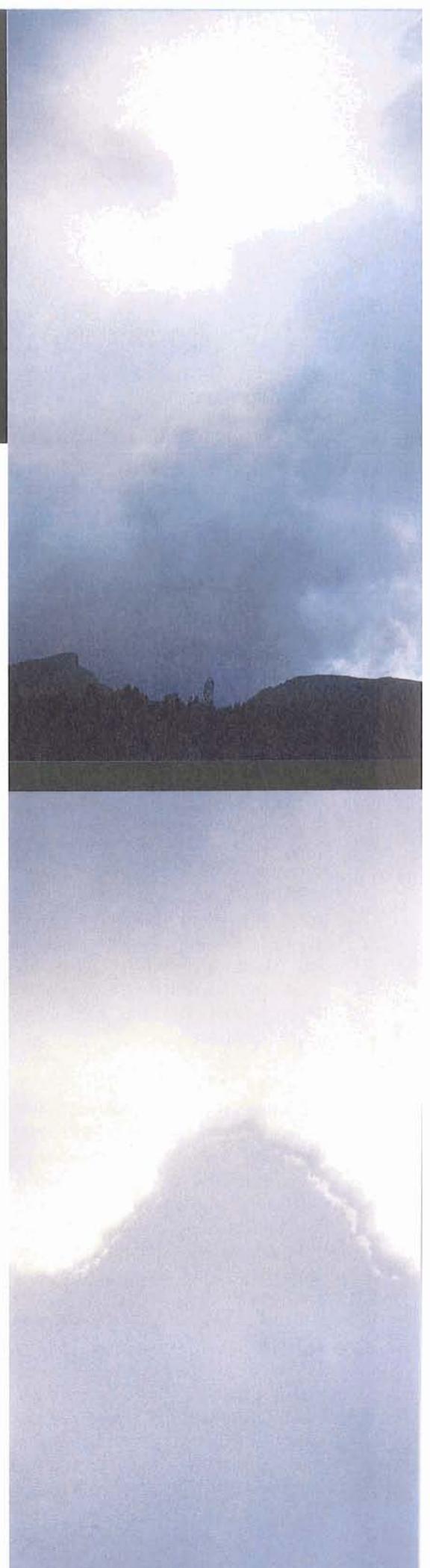
Gewitterlinien

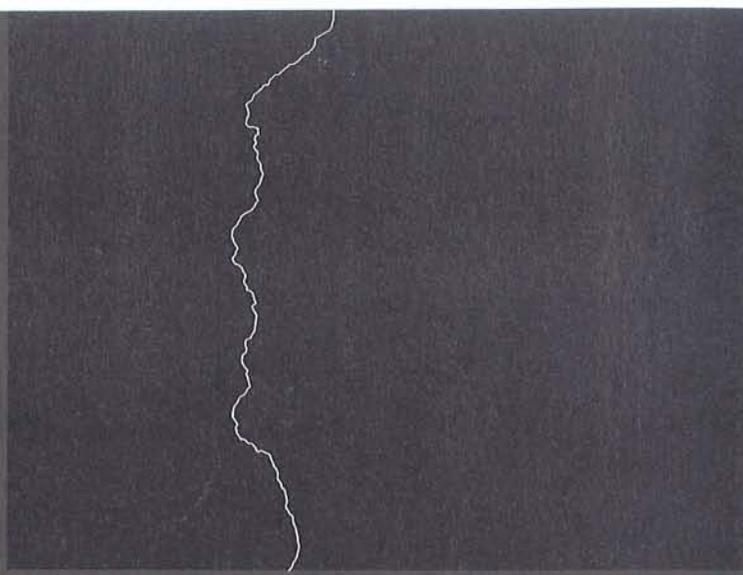
Haben sich ein paar benachbarte Gewitterzentren auf einer Linie quer zur allgemeinen Windrichtung angeordnet, neigen sie dazu, diese Anordnung zu festigen und beizubehalten. Daraus resultiert die sogenannte Böenlinie. Bei hoch labiler Luftschichtung wird man solche Linien parallel vor einer möglichen, heranziehenden Kaltfront finden können. Im einzelnen wird die Anordnung je nach Geländeverhältnissen und vorherrschender Windscherung verschieden sein, was die horizontale Ausdehnung, die Lebensdauer und Intensität anbelangt. Solche Böenlinien tre-

ten im gebirgigen Bereich als Folge der Geländeverhältnisse auf, wobei sie bei Feuchtlabilität häufig durch die bevorzugte Erwärmung an den sonnenbeschienenen Hängen eines Gebirgstockes auftreten. Das keilartige Vordringen der gewittereigenen Kaltluft am Boden reicht häufig aus, um einen Aufwindstreifen unmittelbar vor der Zone des starken Niederschlages hervorzurufen. Dieser Kaltluftausfluß kann den eigentlichen Gewittern locker 10 bis 20 km vorausseilen! Gerade im Gebirge kann es dann vorkommen, daß die eigentlichen Gewitter noch gar nicht sichtbar sind, wenn die ersten Kaltluftschübe sich bereits bemerkbar machen können. Diese Situation ist dann gekennzeichnet durch starke Sichtabnahme in bestimmte Richtungen, wo der stärkste Niederschlag auftritt, aber auch durch das noch Vorhandensein von kleineren sonnenbeschienenen Quellwolken. Allmählich verdichtende Fallstreifen von Regen lassen dann jedoch nach sehr kurzer Zeit (meist zu kurz!) erkennen, daß die Entwicklung eines Cumulonimbus-Niederschlagsystems im vollen Gange ist. In diesen Grenzbereichen wird oft sehr starke Turbulenz angetroffen, wobei Abwindgeschwindigkeiten von 40 bis 60 Knoten gang und gäbe sind.

Kannibalismus bei Quellwolken

Mitunter kann man auch beobachten, daß eine kräftige Quellwolke sich auf Kosten der sie umgebenden Cumuli wächst: Sie saugt ihnen regelrecht die Luft ab und wächst dabei auf deren Kosten zu einem gewaltigen Gewitterturm heran, während im Umkreis von eini-





gen zig Kilometern kaum noch Quellbewölkung zu verzeichnen ist. Dieser Vorgang kann gut beobachtet werden und stellt normalerweise für jeden vernünftigen Piloten keine aktuelle Gefahr dar.

Anders aber im Gebirge. Hier kann so eine Entwicklung ebenfalls auftreten, doch durch orographische Einflüsse (starke Saugwirkung sonnenbeschiener Berggrate und überlagerte Düseneffekte) eine rapide Verlagerung erfolgen, die binnen weniger Minuten von einem Tal ins andere springt!

Die schlimmste Situation, die man sich für Gewitterbildung vorstellen kann, ist die, wenn bei abnehmendem Hochdruckeinfluß mit kräftigem Luftdruckfall nachmittags eine Kaltfront gegen ein südwest-nordost orientiertes Gebirge zieht. Hier kommen dann zu den Großwetterlagen-typischen Hebungsvorgängen noch die erzwungenen Hebungsvorgänge im Stau eines aufgeheizten Gebirges.

Die Dauer?

Wie lange dauert so ein »normales« Gewitter? Dafür gibt es leider keine Faustregel. Doch wenn normalerweise ein Gewitterlebenslauf drei Stadien durchläuft, dann kommt man insgesamt pro Gewitterzelle auf maximal drei Stunden, wohlgemerkt, von der Wolkenbildungsphase bis hin zum Ausregen der Gewitterwolke.

Bei vorhandener Quellbewölkung können innerhalb von 30 bis 45 Minuten sämtliche Gewittergefahren auftreten: Aufwinde, bei denen die Varios am Anschlag stehen und knapp daneben bzw. kurze Zeit danach fahrstuhlartige Abwinde, von übler Turbulenz begleitet sowie von Blitz und Donner und Stark-

regen mit Sichtverlust sowie stark absinkender Wolkenbasis »untermalt«.

Auf eine zusätzliche Gefahrenquelle muß unbedingt noch hingewiesen werden: Hagelschlag!

In Extremfällen konnte schon Hagel beobachtet werden, der außerhalb der eigentlichen Gewitterwolke auftrat, indem er durch die innerhalb der Wolke wirkenden Aufwindkräfte (Spitzenaufwinde bis 86 m/s wurden in Gewittern gemessen!) aus der Wolke in den »wolkenfreien« Raum regelrecht katapultiert wurde. In unseren Breiten sind Hagelkörner durchschnittlich 1 cm groß. Aber zur Erinnerung: Das größte beim Münchener Hagelunwetter nachgewie-

sene Hagelkorn am Boden hatte einen Durchmesser von über 9 cm und ein Gewicht von 300 Gramm. Das bisher größte dokumentierte Hagelkorn (Foto unten) wurde in Kansas, USA, gefunden. Bei einem Durchmesser von etwa 14 cm und einem Gewicht von 770 g betrug seine Aufschlagsgeschwindigkeit rund 170 km/h, wie Versuche mit originalgetreuen Abgüssen ergaben.

Fazit: »Kleine« Gewitter gibt es nicht, jedes Gewitter hat potentiell die gleichen Gefahrenmomente parat wie ein »großes«!



Foto: Bernd Kroll



Es ist noch keiner **oben** geblieben

Notabstiegsmethoden mit dem Gleitsegel von Christoph Kirsch

Wahrhaftig ist noch keiner endgültig oben geblieben, aber etwas länger, als es ihm lieb war, schon. Und der Herzenswunsch motorloser Flieger, Aufwinde zu finden und Höhe zu gewinnen, kann sich sehr rasch ins Gegenteil kehren, wenn es plötzlich nur noch rauf geht! Daß sich solche Notlagen durch sorgfältige Flugplanung vermeiden lassen, ist in dann kein Trost, hoffentlich wenigstens eine Lehre für die Zukunft, denn jetzt muß es runter gehen, und so schnell wie möglich.

Wo Luft aufsteigt, wird es irgendwo

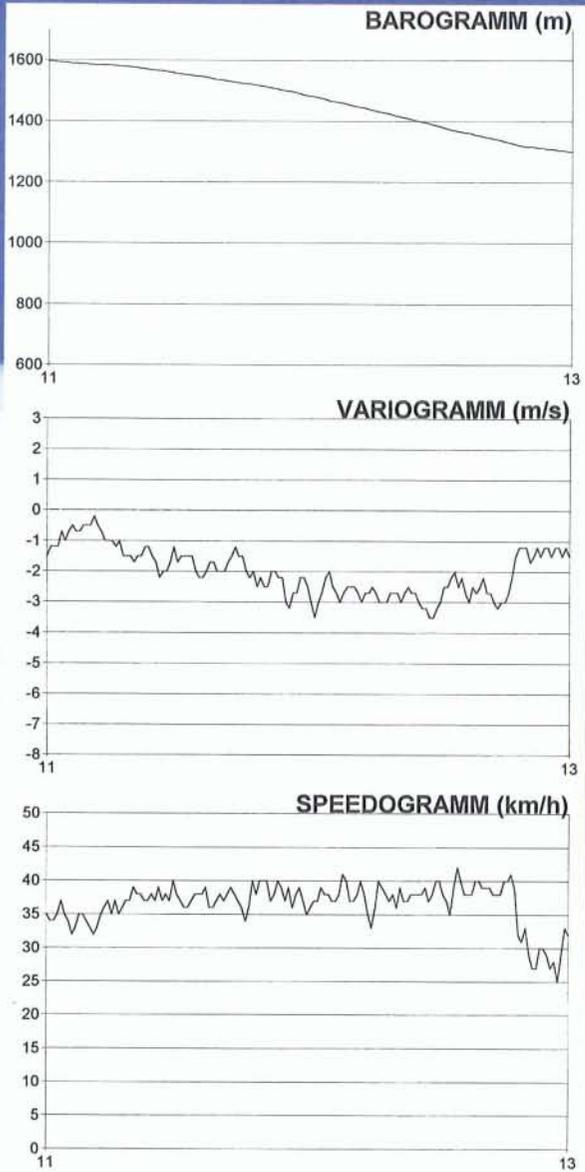
auch absinkende Luftmassen geben, nur sind diese Bereiche für einen Gleitschirm mangels Vorwärtsfahrt schnell nicht mehr erreichbar. Für den Drachepiloten ist das ein viel geringeres Problem: er zieht den Bügel an die Knie und mit 80 Sachen ist er bei 3-4 m/s Sinken der Gefahr schnell entronnen. Dem Schirmpiloten aber bleibt oft nur die Flucht senkrecht nach unten.

In den Anfangsjahren der Gleitschirmfliegerei war es eher ein Problem, überhaupt oben zu bleiben und damit stellte sich wesentlich seltener

die Frage »wo und wie geht's nur runter?«. Die simple Leinengeometrie der historischen Schirme ließen dafür ohnehin nur Manöver zu, die mit Hilfe der Bremsen einzuleiten waren: Die berühmte Steilspirale und der Fullstall waren die effektiven Mittel der Wahl.

Über die Jahre und Fortentwicklungen des Fluggeräts hinweg hatte lediglich die Steilspirale Bestand. Der Fullstall, auch früher nur in höchster Not geflogen, bringt den Piloten heute eher in, statt aus der Gefahr: Gleitsegel neueren Typs zeigen dabei nicht nur

Ohren einklappen



**Aufgabe Ohren einklappen, Dauer 18 sek,
Steigen 2,6m/s, Speed 43 km/h**



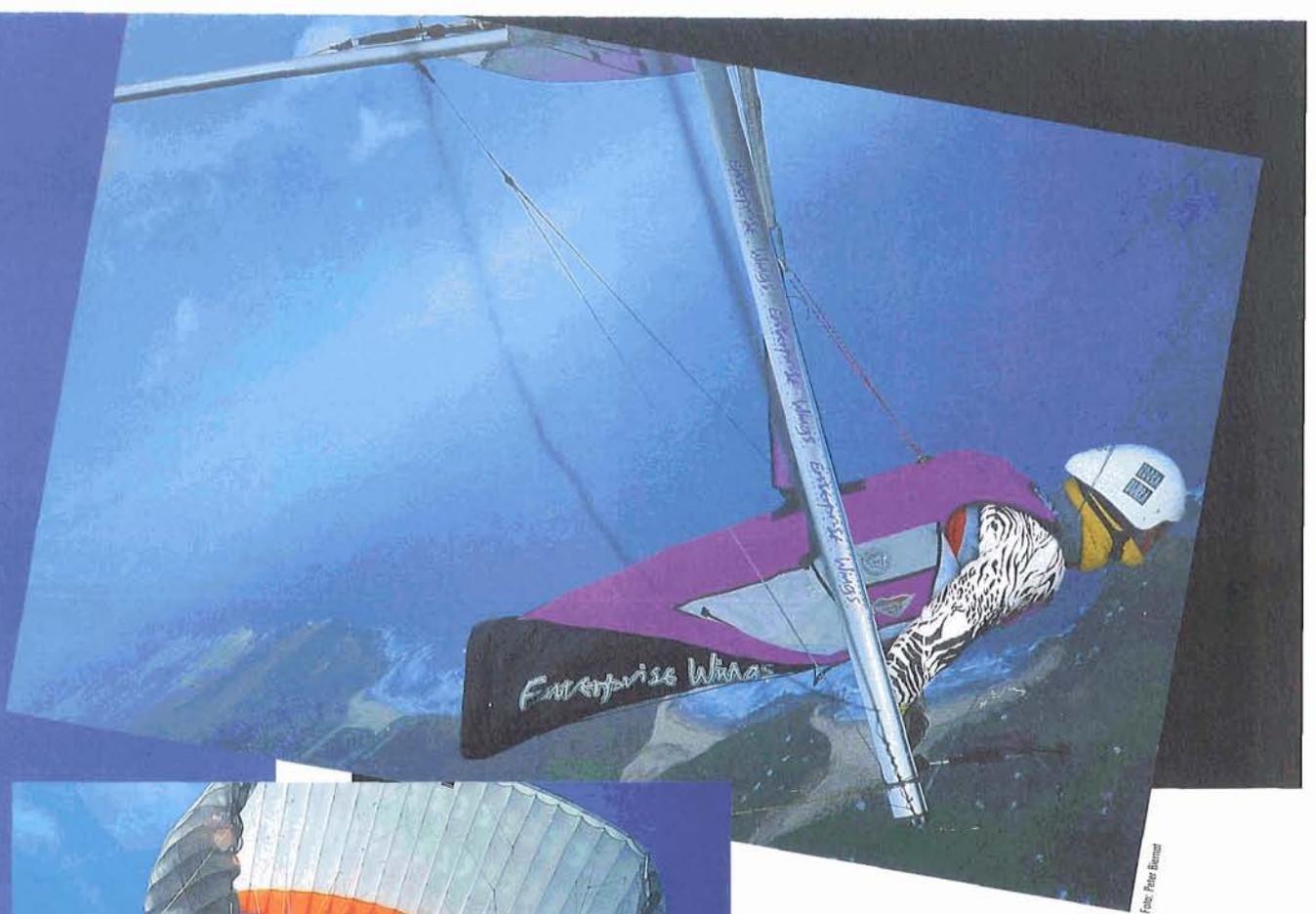


Foto: Peter Blum



Foto: Christoph Koch

ein zu geringes Sinken, die unvollständig entleerte Kappe sorgt für sehr unruhigen Fall und die Ausleitung ist so unkalkulierbar, daß sie zum Fiasko werden kann!

Da ist erfreulich, daß die zunehmende Differenzierung der Leinen am Schirm neue Methoden ersinnen ließ, die für spezifische Notsituationen einen effektiven Höhenabbau erlauben.

Sind die A-Leinen am Leinenschloß separat zu ergreifen, so können mit ihrer Hilfe die Außenflügel, also die »Ohren« des Schirms eingeklappt werden. Dazu sind zunächst eine geeignete Anzahl der äußeren, dem Flügelende zugewandten A-Leinen auszuwählen: Je nach Stammleinen-Anzahl werden $\frac{1}{3}$ bis zur Hälfte der Leinen so hoch wie möglich über dem Leinenschloß ergriffen (1 von 3; 1-2 von 4; 2 von 5; 2-3 von

6; 3 von 7; 3-4 von 8 Stammleinen...). Dabei faßt man am besten von hinten, mit den Handflächen nach außen, zwischen den A-Leinen hindurch und zieht sie nach außen-unten. Sobald die Ohren eingeklappt sind, läßt der zunächst relativ hohe Zug auf den Leinen nach. Es ist nun möglich, indem man die Finger auf den Leinen gleiten läßt, durch weiteres Herabziehen den angestrebten Grad der Einklappung zu erzielen.

Die Sinkgeschwindigkeit läßt sich so verdoppeln bis verdreifachen, die Horizontalgeschwindigkeit erhöht sich nur geringfügig oder gar nicht, die Bahngeschwindigkeit nimmt jedoch merklich zu.

Die Bahngeschwindigkeit läßt sich durch das Betätigen des Beschleunigers (nach dem Einklappen der Ohren, sonst wird dieses Manöver sehr »dynamisch«), deutlich steigern. Voraussetzung dazu ist allerdings, daß in den Fußstrecker ohne Benutzung der Hände (z. B. durch die Fixierung mit einem Gummiband am Fuß) eingestiegen werden kann, da sich sonst beim Auslassen der A-Leinen der Schirm wieder ausklappt.

Die eingeklappten Ohren sind daher nur in einem sehr beschränkten Einsatzbereich eine sinnvolle Methode, nämlich dann, wenn gleichzeitig unbe-

Foto: Christine Pfeiffer



Foto: Christoph Kirch

dingt noch Vorwärtsfahrt gemacht werden muß, z. B. um nicht rückwärts ins Lee eines Berggrats getrieben zu werden und gleichzeitig durch das verstärkte Sinken wieder in tiefere Luftschichten mit geringerer Wind- und Aufwindstärke zu gelangen. Oder wenn zu spät unter der Wolkenbasis abgeflogen wurde und nun droht, mit mäßigem Steigen in die Wolke gesaugt zu werden.

Betrachtet man die verbleibende Fläche, so ist unschwer zu verstehen, daß auf die mittleren Aufhängungen erhöhte Last kommt.

Zusätzliche Manöver mit eingeklappten Ohren, wie beispielsweise Steilspiralen, sind daher eine Gefahr für die Strukturfestigkeit und müssen unbedingt unterlassen werden!

Da die Bremsen in den Händen ja mit herabgezogen werden, wird die Tendenz vieler Schirme, die Ohren wieder selbständig auszuklappen noch verstärkt und der Pilot muß die A-Leinen konstant eingezogen halten. Eine Richtungskorrektur ist daher nur noch durch Gewichtsverlagerung oder schwieriger, durch asymmetrisches Einziehen der Ohren möglich (bei manchen Schirmen tritt hier Steuerumkehr ein - das Gerät kurvt zur Seite des weniger starken Herabziehens!). Man beendet dieses Manöver durch Freigeben der A-Leinen und gegebenenfalls unterstützenden beidseitigen Bremsenzug.

Bei starkem, großflächigem Steigen ist das Einklappen der Ohren eine untaugliche Abstiegsmethode, dazu sind die zu erreichenden Sinkwerte viel zu gering.

Jetzt kann man sich glücklich schätzen, wenn der Gleitschirm über separate B-Tragegurte verfügt. Sie erlauben den komfortablen B-Stall einzuleiten, mit dessen Hilfe übermäßigem Höhengewinn schon wesentlich besser Einhalt geboten werden kann: Die Sinkgeschwindigkeit beträgt etwa 5-9 m/s und der ruhige Schnellabstieg ist auch in turbulenten Bedingungen relativ einfach ein- und auszuleiten und über längere Zeit zu halten. Der B-Stall ist ein vollständiger Strömungsabriß, also kein sauberer Flugzustand mehr, sondern ein wirkliches Notmanöver, das nur in konkreter Gefahr und zum Training ausgeführt werden darf. Die Belastun-

gen der Aufhängungspunkte am Segel weichen vom regulären Flugzustand deutlich ab und führen zu erhöhter Materialermüdung.

Aus dem Normalflug werden die B-Leinen am Besten oberhalb der Leinen-schlösser beidseitig ergriffen (z. B., indem mit den gespreizten Fingern zwischen die Fangleinen gefahren wird, was die Krafteinleitung erleichtert und dann einfach herabgezogen. Die Bremsen können dabei in der Hand behalten werden.

Die ersten 10-15 cm benötigen relativ hohen Kraftaufwand. Dann reißt die Strömung vollständig ab, die Fahrt geht schlagartig auf Null zurück, der Schirm nickt leicht nach hinten und schiebt sich in Profilrichtung zusammen. Durch weiteres Herabziehen der B-Gurte (nochmals 10-15 cm) läßt sich ein hohes Sinken in stabiler Lage erzielen. Weiteres Herabziehen steigert die Effektivität nicht mehr, sondern führt lediglich zu einer instabileren Fluglage mit sich verbiegender Kappe oder einer Rotation.

Die Sinkgeschwindigkeit im B-Stall ist identisch mit der Bahngeschwindigkeit (7 m/s = 25 km/h), denn der Abstieg erfolgt senkrecht ohne Vorwärtsfahrt. Ein starker Windeinfluß kann also zu unerwünschtem Versatz führen.

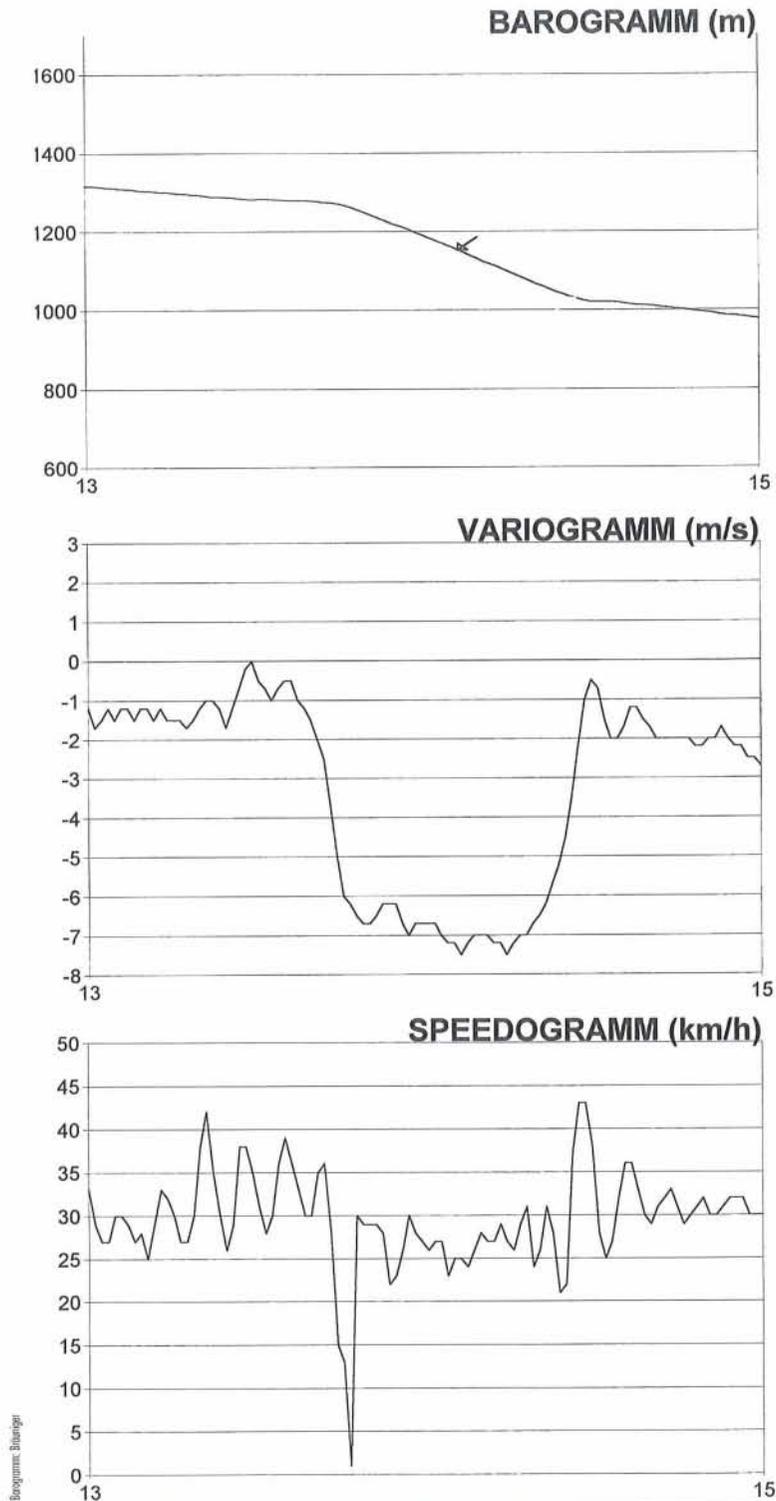
Ausgeleitet wird der B-Stall durch zügiges, symmetrisches Freigeben der Gurte. Da das Segel sich ja in einem Strömungsabriß befunden hat, muß nun erst wieder eine Strömung aufgebaut werden. Daher nickt die Kappe leicht nach vorne und nimmt Fahrt auf. Es darf auf keinen Fall angebremsst werden, bevor das Gerät seine volle Vorwärtsfahrt erreicht hat.

Ein zu langsames Freigeben der Gurte, oder gar ein Anbremsen behindern diesen Prozeß und können dazu führen, daß das Gleitsegel im Sackflug verharret oder durch starke Bremsenbetätigung andere unkalkulierbare Stallmanöver vollführt.

Weitaus weniger Einfluß haben starke Winde und extremes Steigen, wenn die effektivste Abstiegs-methode gewählt wird: Mit einer gekonnt ausgeführten Steilspirale liegt die Sinkgeschwindigkeit zwischen 10 und 20 m/s !

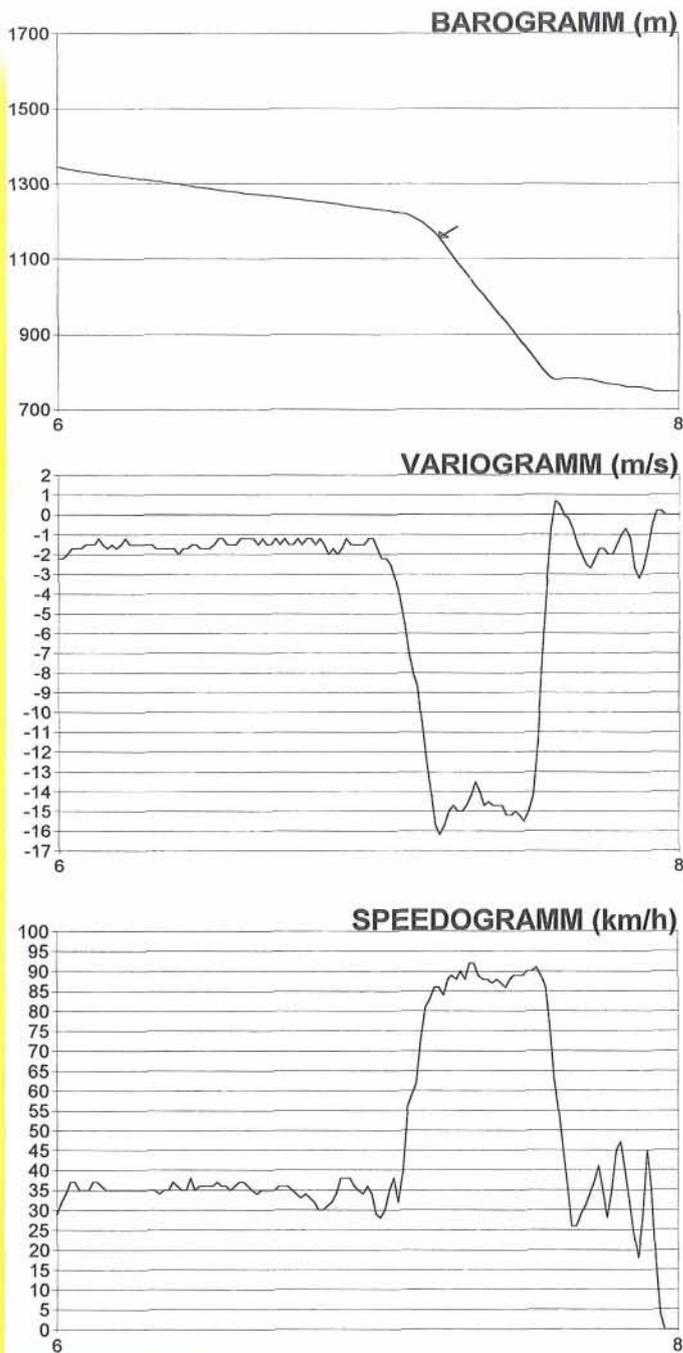
Auch wenn es sich dabei um einen (auf die Spitze getriebenen) Kurvenflugzustand handelt, muß sich der Pilot

B-Stall



Aufgabe B-Stall, Dauer 18 sek, Steigen 2,6m/s, Sinken -7,5m/s, Speed 43 km/h

Steilspirale



Aufgabe Steilspirale, Dauer 8 sek, Steigen 1,3m/s, Sinken 16,2 m/s, Speed 92 km/h

an die hohen Lasten (ca. 2,5-3,5 g) und die ungewohnte Bahngeschwindigkeit des Piloten (80-100 km/h) erst gewöhnen.

Die Steilspirale erfordert also mehr Übung, als die anderen Abstiegsmethoden, dafür gibt sie dem Piloten die Sicherheit, auch in unerwarteten Notla-

gen sehr rasch Höhe vernichten zu können. Wer schon einmal erlebt hat, wie er im B-Stall immer noch leicht gestiegen ist, wird das zu schätzen wissen!

Aus ungebremster Fahrt wird eine Kurve dosiert, aber konsequent immer enger geflogen, so daß der Schirm schließlich in eine Spirale mit hoher

Querneigung (45-60) gelangt. Dies wird durch deutlichen Gewichtskrafteinsatz, also deutliches Legen des Körpers zur Kurveninnenseite erleichtert. Manche Gleitschirme werden in der Steilspirale etwas instabil auf der Kurvenaußenseite und »klappern« mit dem äußeren Flügel-Ohr. Dies ist völlig unbedenklich, läßt sich aber durch leichten Bremsenzug auf der Außenseite unterbinden.

Nimmt der Schirm nur widerwillig Querneigung an, oder richtet er sich gleich wieder auf, so läßt sich die Einleitung durch vorheriges rhythmisches seitliches Aufschaukeln erleichtern: Aus der dabei erzielten Schräglage geht das Gleitsegel dann durch kontinuierlichen Steuerleinenzug in eine Steilspirale über.

Bei zu rascher Einleitung, ohne die Schräglage des Schirms abzuwarten, besteht Trudelgefahr! Dieser einseitige Strömungsabriß mit der aufrecht rotierenden Kappe muß umgehend durch vollständiges Freigeben der Bremsen wieder beendet werden. Je früher dies geschieht, um so weniger dynamisch ist in der Regel die Reaktion des Schirms darauf.

Nur wer die Steilspirale rasch und sicher ohne jegliche Trudeltendenz in ruhiger Luft einleiten kann, darf darauf bauen, auch unter turbulenten Realbedingungen sich ihrer zu bedienen. Und dieses Ziel sollte eigentlich jeder fortgeschrittene Pilot verfolgen.

Hat man anhaltende Probleme mit einer Spiraleinleitung, so sollte man sich fragen, ob der Schirm einen fliegerisch nicht überfordert, die Flächenbelastung zu gering oder die Gurtzeug/Schirm-Kombination ungeeignet ist.

Kommt einem die Zentrifugalkraft anfangs hoch und unangenehm vor, so wird sich mit einiger Übung ein Gewohnheitseffekt einstellen, der es auch ermöglicht, 1000 Meter und mehr an einem Stück abzuspирalen. In der Drehung sollte auf das Zentrum am Boden geschaut werden, so wird dem Piloten am wenigsten schwindelig und er verliert nicht die Orientierung. Unbedingt ständig die verbleibende Höhe abschätzen und die Spirale rechtzeitig, d. h. mindestens 200 Meter über Grund ausleiten! Die letzten Höhenmeter verstreichen nämlich subjektiv besonders rasch, kommt der Boden einem doch

Notabstiegsmanöver

Manöver/Notabstiegsmethode	Schnellflug Drachen	Ohren einklappen	B-Stall	Steilspirale
Mittlere Sinkgeschwindigkeit	3 - 4 m/s	2,5 - 3,5 m/s	5 - 9 m/s	10 - 20 m/s
Zeit für 250 Meter Höhenabbau	ca. 71 s	ca. 83 s	ca. 36 s	ca. 17 s
Horizontalgeschwindigkeit	ca. 80 km/h	ca. 35 km/h	0 km/h	0 km/h
Physische Belastung	gering; Bügeldruck	gering; A-Leinen-Zug	mäßig; B-Gurte-Zug	hoch; Kurvenlast 2,5 - 3,5 g
Eignung für Notsituation	starkes Steigen / horiz. Flucht	geringes Steigen / horiz. Flucht	starkes Steigen	extremes Steigen

mit 40-70 km/h entgegen und verliert man pro Umdrehung locker über 50 Meter!

Aus vollem Steilspiralen neigen viele Schirme dazu, noch ein wenig nachzudrehen, man sollte also darauf gefaßt sein, nicht nur die Bremse langsam freizugeben, sondern eventuell leicht gegenzusteuern. Eine gefühlvolle, weiche Ausleitung, mit langsamem Freigeben der kurveninneren Bremse (bzw. behutsamem Gegensteuern) erspart dem Piloten größere Pendeleien mit eventuellem Einklappen.

Die beschriebenen Flugmanöver las-

sen sich am Besten unter fachkundiger Anleitung erlernen. Das Risiko, und die nötige Überwindung bei den ersten Versuchen sind am geringsten, wenn man sich im Rahmen eines anerkannten Sicherheitstrainings über Wasser an sie herantastet. Hat man dann einmal den »Dreh« heraus, so hilft regelmäßiges Training, damit einsatzbereit zu bleiben.

Ein Pilot, der mit Übung und Gefühl diese Notabstiegsmanöver sicher beherrscht kann beruhigter umherfliegen, hat er doch das größte Manko des Gleitschirms, die fehlende Horizontalge-

schwindigkeit durch die Möglichkeit erhöhter Vertikalfahrt ausgeglichen. Er darf sich deshalb aber nicht in Sicherheit wiegen und die neuen Reserven zu Flügen bei kritischen Wetterlagen einsetzen: Wetterlagen mit extremem Steigen, wie beispielsweise Gewitter oder Frontenannäherung gehen mit noch ganz anderen Naturgewalten einher, die den Gleitschirm, mit oder ohne Schnellabstieg, wie ein welkes Blatt erscheinen lassen! ▽

PRIMUS Der zuverlässige Bordcomputer, der in jeder Situation alle Daten unter Kontrolle hat. Nicht nur Wettkampf- und Spitzenpiloten in aller Welt schätzen die vielen Vorteile dieses bewährten Flugbegleiters.

Abb. ACT 8000
Ballonversion



Software **BAROPLUS**
im Wert von DM 380.-- GRATIS

BAROPLUS zur Ermittlung
der Gleitzahl und
Darstellung der Polare



AIRCOTEC

AIRCOTEC AG, Ebenaustrasse 10, CH-6048 Horw
Telefon 0041-48 58 87, Fax 0041-48 70 78

Bei jeder guten Flugschule

STRASSEN, DIE

Dave Draper, alter Thames -
Valley-Flieger und Wett-
kampfpilot, hat Ideen zum
Verhalten von Wolkenstraßen,
die ich noch nirgendwo
veröffentlicht sah und die,
glaube ich, für uns alle
von Interesse sind.

Er hat mir freundlicherweise
erlaubt, für die Tactics-Serie
seine Ideen niederzuschreiben.

Von Jerry Pack

IE WANDERN

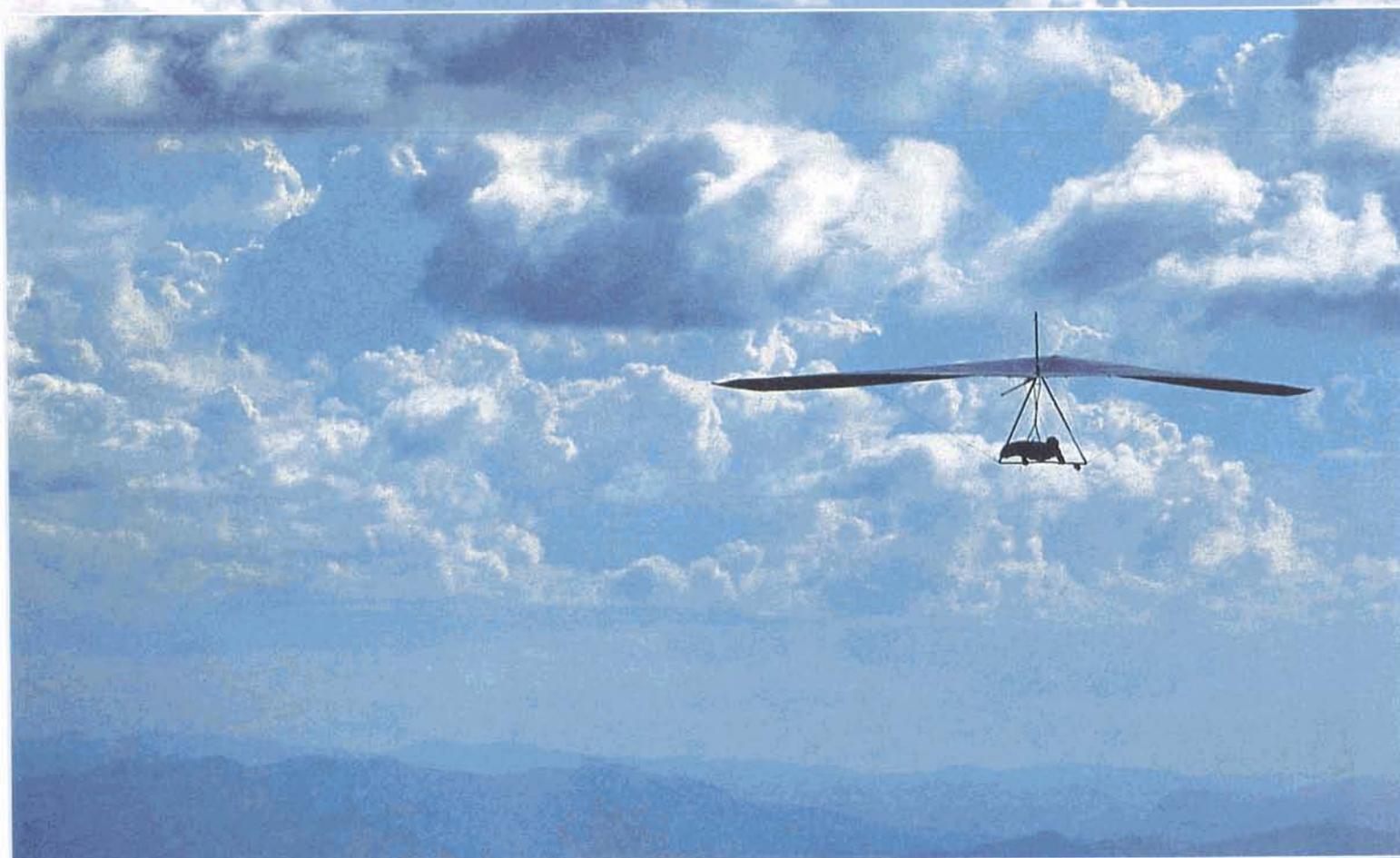
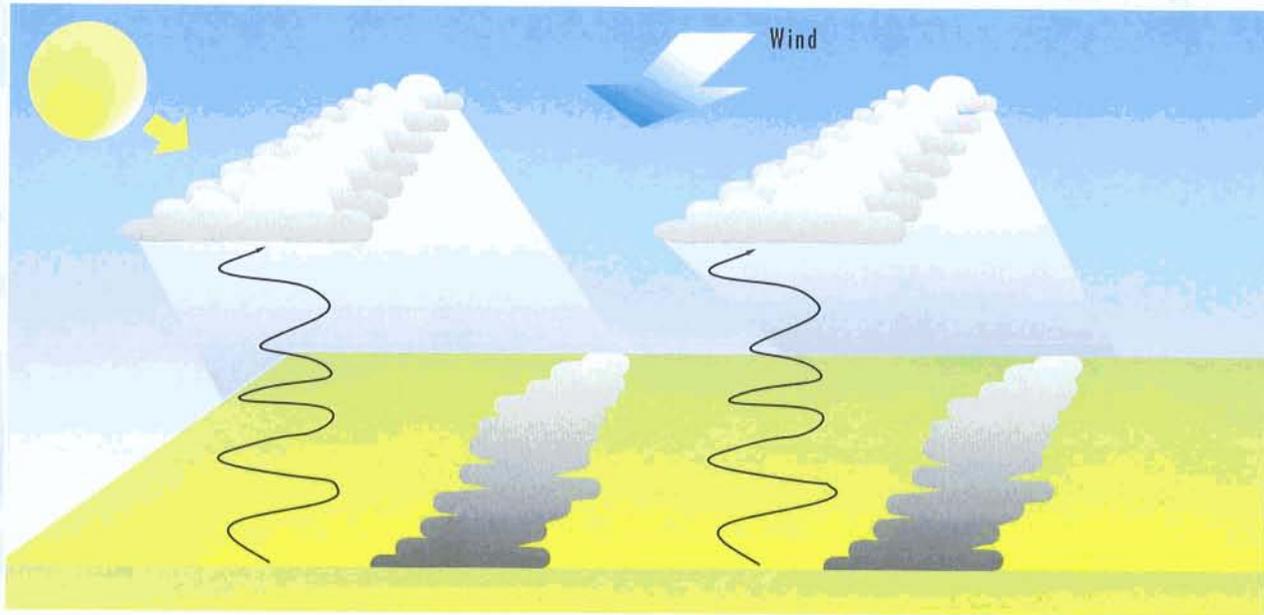


Foto: Jochen Wiegand

STRASSEN, DIE WANDERN



Skizze 1: Wolkenstraßen werfen Schattenstreifen, von denen keine Thermik aufsteigt.

Dave's Theorie handelt davon, wie sich Wolkenstraßen über den Himmel bewegen. Er nimmt an, daß sich Wolkenstraßen über den Himmel quer zum Wind in Richtung Sonne bewegen. Dies ist keine plötzliche Bewegung sondern ein gradweises Kriechen der Wolkenstraße über den Himmel. Dies mag auf Antrieb als unwichtig für den durchschnittlichen Cross-Country-Piloten erscheinen, aber die Theorie enthält tatsächlich viele kleine interessante Entdeckungen.

Wolkenstraßen wandern in den Sonnenbereich, wegen dem Effekt des Schattens, den sie auf den Boden werfen. Skizze 1 zeigt, daß jede Wolkenstraße einen Schatten produziert, der parallel zu der Straße zwischen der Wolkenstraße und der nächsten läuft. Dieser Schattenstreifen hat den Effekt, kontinuierlich die selbe Bodensektion im Schatten zu halten, während der Boden unterhalb der Wolke und der Boden auf der Sonnenseite beständig in der Sonne liegt. Folglich wird der Boden im Schatten einer Sonnenstraße wahrscheinlich für lange Zeit im Schatten gewesen sein. Wenn Du nach einer Thermik jagst, wird dies nicht der beste Platz zum suchen sein.

Wenn wir jetzt auf Skizze 2 schauen, können wir sehen, daß dort ein stetiger

Nachschub an Thermik unter der Wolkenstraße und auf deren Sonnenseite ist, aber keine Aufwinde an der sonnenabgewandten Seite. Wir nehmen an, daß die Aufwinde, die direkt unter der Straße produziert werden, vertikal zu ihr aufsteigen. Die Aufwinde an der Sonnenseite werden entweder zur Wolkenstraßenthermik hingezogen oder werden angrenzend zur Straße eine Wolke formen. Diese zusätzliche Aktivität auf der Sonnenseite der Straße wird den Effekt haben, daß sich die Wolken der Straße auf ihrer Sonnenseite ausweiten.

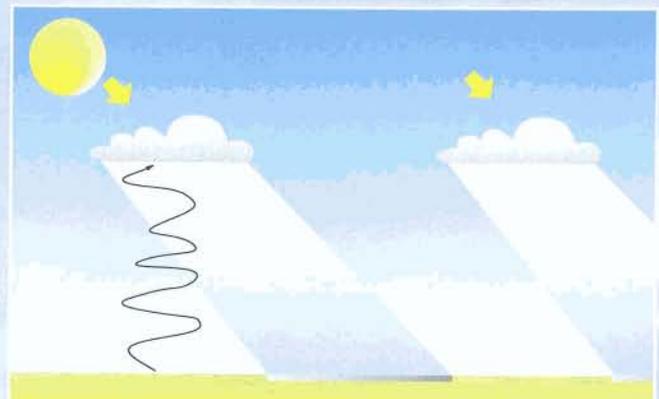
Währenddessen wird der Boden auf der anderen Seite der Wolke entweder im Schatten oder sehr nahe dran sein, daher wird die Thermikmenge auf der Sonnen-Rückseite der Straße beträcht-

lich abnehmen und die Thermikaktivität auf dieser Seite der Straße wird geringer sein.

Diese Theorie erklärt, warum die Erfahrung der meisten Cross-Country-Piloten ihnen sagt, zur Sonnenseite einer Wolke oder Straße zu fliegen. Der Boden unter der Sonnenseite ist kontinuierlich in der Sonne, wohingegen die sonnenabgewandte Seite im Schatten ist, und dem Boden keinerlei Chance gibt, Thermik zu produzieren.

Wir können das Wandern der Wolkenstraße nutzen. Ich gab bereits in einem anderen Artikel den Ratschlag, daß man, wenn man an einem Hang soart, der von Wolkenstraßen gekreuzt wird, versuchen sollte, von der Hangkante weg unter eine Wolkenstraße zu fliegen. Aber es ist wahrscheinlich, daß

Skizze 2: Auf der Sonnenseite der Wolkenstraße heizt der Boden auf und Thermik steigt auf. Die Wolkenstraße wächst auf der Sonnenseite an.



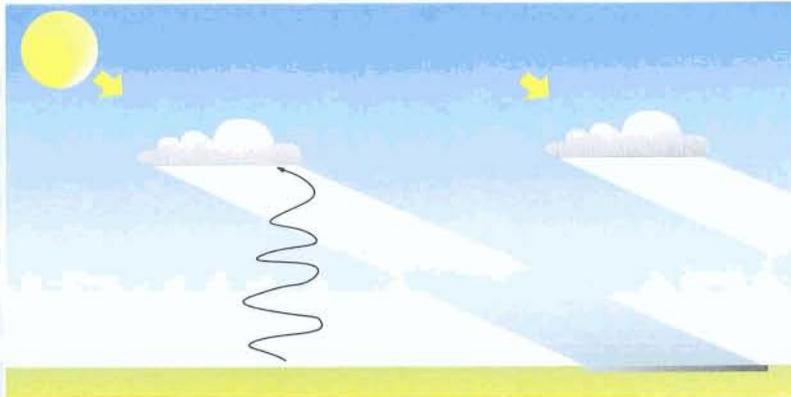
die Straßen vielleicht 2 1/2 Meilen auseinanderliegen; auf den meisten unserer vielen kleineren Hangkanten werden wir nicht soweit entlangsoaren können, bis wir unter der Straße sind. In dieser Situation kann die langsame Bewegung der Straßen zu unserem Vorteil sein. Falls die Straße nicht über unserem Soaringgebiet ist, warte geduldig - sie wird eventuell wandern, sonnenwärts, hinüber zu Deinem Standort.

Dieses Wandern der Wolkenstraßen ist nur eine der Ideen, die aus einer Analyse von Effekten der Wolken Schatten auf die Wolkenstraßen resultiert. Es gibt noch andere.

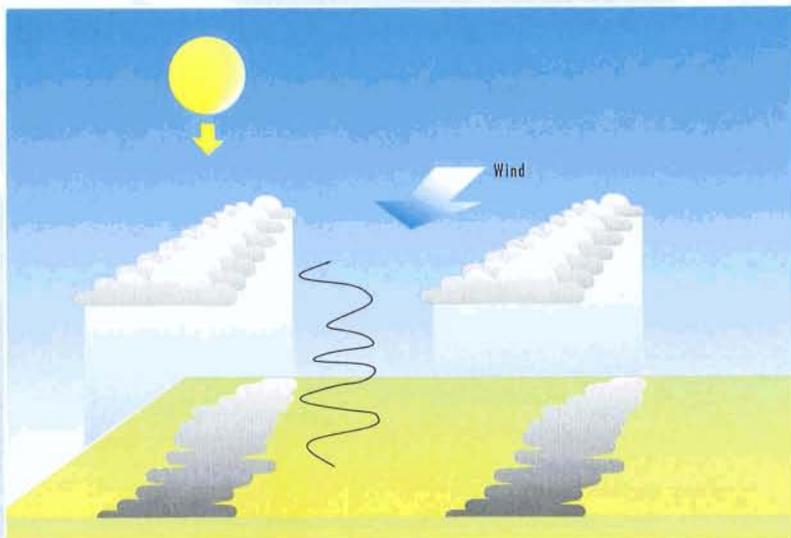
Im Winter oder spät an Sommer nachmittagen wirft die Sonne einen langen Schatten. Eventuell wird der niedrige Winkel der Sonne den Schatten der Sonnenstraße unter die nächste Straße bewegen. Skizze 3 soll klarmachen, daß dann keine stabile Situation gegeben ist, da der Schatten von der einen Wolkenstraße den Boden unter der nächsten Straße abkühlt. Wenn Du unter einer Wolkenstraße geflogen bist und dieses Geschehnis beobachtet hast, dann konntest Du damit rechnen, daß Deine Straße zusammenbrechen wird, oder, wenn Du Glück hast, zur Seite wandert.

Aber man kann nicht erwarten, daß sich all die Wolkenstraßen am Himmel bündig zur Seite bewegen. Wenn sich der Abstand zwischen den Wolkenstraßen zu weiten beginnt, müssen einige der Straßen zusammenbrechen. Was genau passiert, wird vom jeweiligen Tag abhängen, aber es ist klar, wenn der Schatten einer Wolkenstraße die nächste erreicht, wird es eine beträchtliche Störung in der Cumulus-Reihe geben, die wahrscheinlich nicht zum Vorteil des Cross-Country-Piloten sein wird - besonders wenn er gerade eine Straße entlanggejagt ist.

Die Lage der Wolken Schatten unter Wolkenstraßen hat einen interessanten Effekt auf die Lebensfähigkeit der Wolkenstraßen bei bestimmten Windrichtungen. Im Sommer bewegt sich die Sonne während des frühen Nachmittags von 180 nach 240 Grad, d.h. sie steht ungefähr im Süd-Süd-Westen. Bei diesen



Skizze 3: Bei tiefstehender Sonne kann der Schattenstreifen unter die benachbarte Wolkenstraße wandern und sie auflösen.



Skizze 4: Wenn durch den Sonnenstand der Schattenstreifen unter die Wolkenstraße gerät, löst sie sich auf.

Bedingungen wird jede Straße, die sich an einen süd-süd-westlichen Wind anschließt, ihren Schatten direkt unter sich werfen und ihren Luftnachschub abschneiden (Skizze 4)! Deshalb ist es höchst unwahrscheinlich, daß sich Wolkenstraßen bei diesen Windrichtungen aufbauen.

Entgegengesetzt laufende Wolkenstraßen, Nord-West/Süd-Ost, werden wahrscheinlich weniger von den Effekten ihrer Schatten gestört. Solange die Sonne hoch steht, wird der Schatten, zwar nahe zur Straße hinprojiziert, aber senkrecht zu ihr abgesetzt sein. Später am Tag, wenn die Sonne weiter und tiefer wandert, wird der Schatten länger, aber er wird immer noch in den Raum zwischen den Wolkenstraßen

passen. Es kommt nicht dazu, daß eine Wolkenstraße die Sonne unterhalb ihrer Nachbarin abschneidet.

Dave Draper's Hypothese ist also, daß Wolkenstraßen nicht nur windabwärts, sondern auch allmählich in Richtung Sonne wandern. Dies mag uns helfen, geduldiger auf eine Straße zu warten die über uns wandert, wenn wir versuchen von einem Hang wegzukommen, uns aber auch daran erinnern, aufzupassen, was Wolken Schatten gerade tun und welchen Effekt sie haben.

Übersetzt aus SKYWINGS Dezember 94

Drachen im UL-Schlepp

Die Antworten der Piloten

Große Resonanz auf die
Info-Umfrage



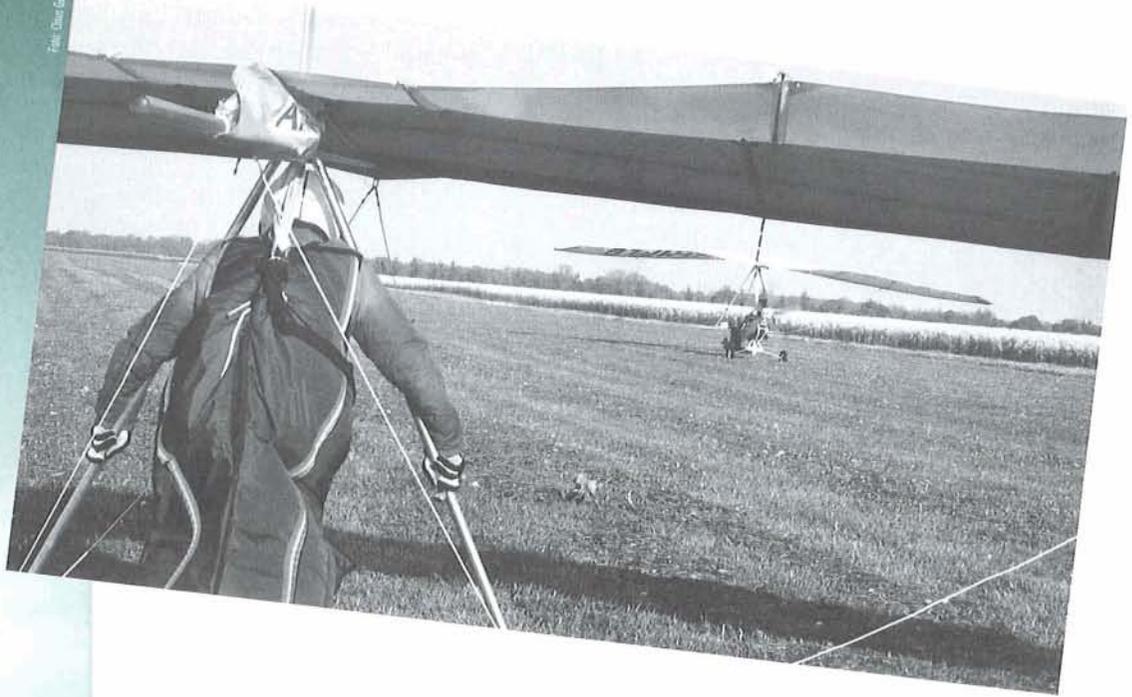


Foto: Olav Gierke

Es klingt so wahnsinnig verlockend: Du startest von einer Wiese am Seil hinter dem UL, das dich leise surrend dorthin schleppt, wo die Thermik steht. Dabei bist du völlig entspannt, fliegst einfach geradeaus. Das UL vor dir ist das Ziel, seine Propeller-nabe bleibt immer im Fadenkreuz, während du unmerklich hinaufgleitest. Kein lästiger Umklinkruck wie an der Winde, kein ungemütlich steiler Anstellwinkel, keine Gefahr des Lock out, stattdessen Fliegen pur, bis die Thermik dich wachküßt und du anbeißt. Ein riesiges Vario vorne am Seil hilft dir dabei: Wenn das UL plötzlich hochsteigt, bist du am Ziel. Vier Sekunden später wird auch dich der Aufwind packen, du klinkst und drehst auf zur Wolkenbasis.

Traum oder Wirklichkeit des UL-Schlepp? - Wohl beides, wie unsere Umfrage unter 580 Drachenpiloten gezeigt hat. Von ihnen antworteten immerhin 174, also fast als ein Drittel. So große Resonanz hatten wir nicht erwartet. Etwa 60% empfinden den Drachen-UL-Schlepp als völlig problemlos. Das beruhigt. Trotzdem hat sich bestätigt: Es braucht eine Menge Übung, um diese Startart in der Thermik zu beherrschen. So haben immerhin 10% der Einsender ihre anfänglichen Schwierigkeiten durch intensives Training in den Griff bekommen. Die restlichen 30% schrieben

uns ihre mehr oder weniger mühsamen Erfahrungen. Am häufigsten wurden »leichtes Gieren« (22%) und »sehr hoher Kraftaufwand für die Schleppgeschwindigkeit« (17%) bemängelt, Flugzustände, die für geübte Piloten sicher beherrschbar sind, dagegen können »starkes Gieren« (6%), »Aufschaukeln« (12%) und »hoher Kraftaufwand zum Böenausgleich« (15%) zur Überforderung beim UL-Schlepp führen.

Obwohl die Angaben zum Handling der Geräte sehr unterschiedlich ausfielen, wurden in der Umfrage alle 72 geflogenen Drachentypen als UL-Schlepp-tauglich eingeschätzt. Dieses positive Ergebnis kann aber nur auf den ersten Blick befriedigen, denn immerhin wechselten 5% der Piloten ihr Gerät und fliegen seitdem besser im UL-Schlepp. In den Beurteilungen tauchten 53 Hängegleitertypen nur ein- oder zweimal auf. Solche singulären Aussagen lassen sich nicht verallgemeinern. Mancher weit verbreitete Hängegleitertyp wird in den Antworten überhaupt nicht erwähnt.

Während der benutzte Gurtzeugtyp offensichtlich keine Rolle beim Schlepp spielt, haben einige Piloten ihre Zugseilbefestigung als Problemursache gesehen und in zwei Fällen die Schleppklinken ausgetauscht. Wird nämlich der Oberkörper durch einen ungünstigen Seilangriffspunkt aus der Horizontalen in eine schräge Position gezogen,

Foto: Steffen Helling



erschwert das die Steuerung erheblich.

Einen weiteren Ansatz zur Problemlösung stellt die Veränderung aerodynamischer Parameter die Segelspannung, Schränkung oder Trimmung dar, 20 Piloten haben dies ausprobiert, vereinzelt wurde auch über Manipulationen an Gütesiegel-relevanten Stellen berichtet, wovon gewarnt werden muß. Abhilfe konnte dadurch nur selten erreicht werden. Daß Drachen unterschiedliche Schnellflugeigenschaften haben und bei bestimmten Geschwindigkeiten mehr oder weniger gieren, ist bekannt. Die beobachteten Schwierigkeiten sind aber offensichtlich nicht allein darauf zurückzuführen. Als weitere Faktoren wurde der Einfluß von Gesamtflugerfahrung, UL-Schlepperfahrung und VG-Stellung ausgewertet:

Mit durchschnittlich 53 Schlepps pro Pilot war die Erfahrung erstaunlich gering. Nur 39 Drachenflieger gaben ihre Startzahl über 100 an, eine gleichgroße Zahl von Piloten hatte erst bis zu 30 Schlepps durchgeführt. Die Schlepperfahrung der Piloten, die über wesentliche Probleme berichteten, war ähnlich. Auch im Vergleich der Gesamtflugerfahrung ergaben sich keine wesentlichen Unterschiede.

Bei 114 Angaben zur VG-Stellung flogen erstaunlicherweise mehr als 40% mit entspannter oder nur leicht gespannter VG, während ein Drittel die Mittelstellung bevorzugte und nur 28% mit voll- oder dreiviertelgespanntem Segel in UL-Schlepp flogen; erstaunlich deshalb, weil das UL eine relativ hohe Schleppgeschwindigkeit verlangt.

Einerseits hat die Fragebogenaktion

manches bestätigt, was in UL-Schleppkreisen bekannt ist, andererseits ergab sich eine wichtige Erkenntnis: Die zunächst erwarteten starken Unterschiede im Handling der Geräte haben sich als weniger gravierend herausgestellt. Jeder Drachen war hinter dem UL sicher fliegbar.

Wenn ausreichende Bergstartmöglichkeiten bestehen und der Windenbetrieb gut funktioniert, bleibt der Drang zum UL-Schlepp eher gering, da diese Startart teurer und aufwendiger ist als alle anderen. Ihr Reiz liegt vor allem in der angenehmen und risikoarmen Fluglage hinter dem Trike und in ihrer Effizienz. Bei entsprechender Erfahrung besteht relativ sicherer Thermikanschluß und weitgehende Unabhängigkeit von der Windrichtung.

Die Umfrage mit ihren 174 Antworten kann keine »wissenschaftlichen« Ergebnisse erbringen, sondern spiegelt subjektive Pilotenerfahrungen wider. Bei der relativ kleinen Berichtszahl, wäre eine Auswertung nach statistischen Kriterien unreell. Trotzdem macht sie auf Verbesserungsmöglichkeiten aufmerksam, denen der DHV nachgehen wird: So die Schleppseillänge, die Klinke, die Gierneigung, die Steuerkraft.

Wir danken den Piloten, für ihre ausführlichen Erfahrungsberichte.

Mike Füllgraebe
Horst Barthelmes
Claus Gerhard
Uli Schneider

TIPS FÜR UL-SCHLEPP

Bei Problemen im UL-Schlepp sollte nicht der erste Reflex die Suche nach einem anderen, angeblich besseren Drachen sein, sondern eher die fachliche Beratung durch erfahrene Piloten und Fluglehrer, sowie die Bereitschaft zum weiteren Training.

Auch die Optimierung der Faktoren, auf die der einzelne Drachenflieger normalerweise wenig oder keinen Einfluß hat, kann zur Verbesserung der Schlepptechnik beitragen:

- So ist zum Beispiel der Motorleistung und Flügelgröße der Schlepptrike große Aufmerksamkeit zu widmen, denn es kommen heute zunehmend stärkere und schnellere ULs mit entsprechend kleinen Flächen auf den Markt. Für den Schleppbetrieb eignen sich die größeren Flächen ab 15 m² besser. Diese meist älteren Geräte sind relativ leicht und billig zu beschaffen. Ein kräftig motorisiertes Trike sorgt für gute Steigwerte und verkürzt die kritische Flugzeit in Bodennähe.

- Besonders am Beginn der Ausbildung ist die Routine des Trikepiloten ein wichtiger Faktor für den Erfolg. Er kann bei entsprechender Erfahrung viele Schnitzer des Flugschülers am Seil ausgleichen und so die Motivation steigern.

- Auch die Länge des verwendeten Schleppseils birgt Diskussionsstoff. Für den Anfang erleichtert das längere Seil den Einstieg in die Methode, später bei thermischen Bedingungen ist ein kürzeres Seil von etwa 50 m günstiger, da es die Höhenbalance erleichtert.

- Schließlich sollte der sorgfältigen Wahl der Startstelle auf dem Flugplatz Beachtung geschenkt werden, vor allem dann, wenn der Wind aufgefrischt hat und nicht exakt auf der Bahn steht. Die Sicherheit beim Start nimmt dadurch zu.

PILOT LENKT VARIO DENKT

Welche Gleitzahl hat Dein Flügel? Nicht im Prospekt, sondern im richtigen Leben? Mit Dir in Deinem Gurtzeug dran hängend? Andy Frommwieser, Chef der Firma Afro, hat in Zusammenarbeit mit Uni-Professoren und unter Verwendung einer Formel der Gebrüder Horten sein rechnergestütztes Vario so programmiert, daß damit die eigene Polare aufgezeichnet werden kann. Das Vario nimmt während dem Flug vollautomatisch bis zu 700 Meßpunkte auf.

»Ja aber«, wird der mitdenkende Leser jetzt einwenden, »was geschieht, wenn ich durch Steigen fliege? Bekäme ich dann nicht eine viel zu optimistische Polare?« Richtig, deshalb werden Steigwerte auch nicht gespeichert. »Was aber, wenn ich durch Sinken fliege, wird die Polare dann nicht zu schlecht?« Eigentlich schon, aber jetzt kommt der Computer ins Spiel. Er ermittelt aus der Vielzahl der Meßpunkte Mittelwerte und läßt so diejenigen Meßwerte beiseite, die durch Luftmassensinken oder O-Schieber verfälscht wurden. Fliegt man allerdings über längere Zeit in konstantem Luftmassensinken dahin, wird die Polare tatsächlich schlechter ausfallen, als die wirkliche. Fliegt man jedoch ausreichend lange durch ruhende Luft, dann darf schon mal Steigen und Sinken auftreten, der Rechner erkennt's und bereinigt's. Soweit die Theorie.

Wenn diese Angaben der Firma Afro wirklich stimmen, dann müßte es möglich sein, mit dem Micropanel die Leistung verschiedener Fluggeräte zu vergleichen. Zu schön um wahr zu sein? Skeptiker werden lieber nicht in voreilige Euphorie verfallen und erstmal abwarten, wie sich das in der Praxis bewährt. Mittlerweile ist das Micropanel seit einem Jahr mit Polaren aufzeichnung auf dem Markt. Einige Werkspiloten, deren tägliches Brot es ist, neue Prototypen mit

besserer Leistung zu entwickeln, benötigen das Vario seit längerem zum Leistungsvergleich. Sie verbinden das Vario nach dem Flug mit einem Drucker und vergleichen die ausgedruckte Polare und die angegebene Gleitzahl.

Toni Bender, Nova-Werkspilot, sagt: »Ich weiß nicht, ob die Werte absolut stimmen, mit meinem neuesten Gleitschirm-Prototypen habe ich nämlich die Gleitzahl 10 erreicht. Aber da ich die verschiedenen Prototypen immer mit dem selben Micropanel fliege, kann ich auf jeden Fall sehen, wenn ein Gerät besser geht, als das andere. Ich fliege raus ins Tal und dann in ruhiger Luft etwa 6 km geradeaus, wobei ich zunächst ganz langsam fliege und dann allmählich sanft beschleunige. Die verschiedenen Geschwindigkeiten halte ich jeweils eine Weile konstant.

Burkhard Martens, UP-Werkspilot, meint, daß seine mit dem Micropanel ermittelten Polaren realitätsnah sind.

Allerdings führt er die Meßflüge

nur bei absolut ruhigen Bedingungen durch. Denn er hat festgestellt: »Fliegt man zu lange in Luftmassensinken von 0,2 bis 0,3 m/s, rutscht die Polare deutlich nach unten.«

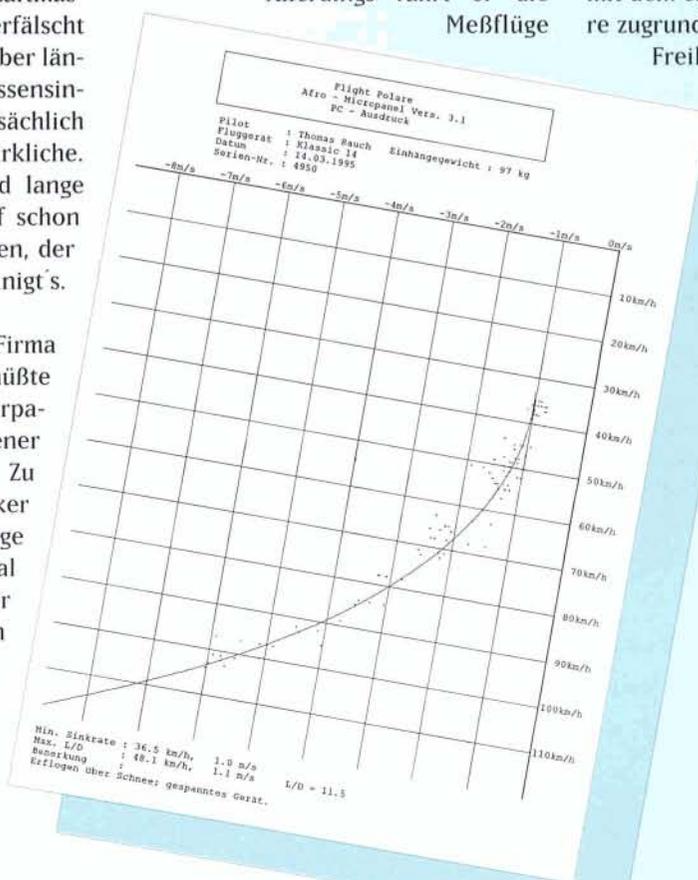
Thomas Rauch, Mitglied der Drachenflugnationalmannschaft bei der WM im Owens Valley, hat verschiedene moderne Hochleistungsdrachen mit Hilfe des Micropanels verglichen. Er meint, daß er realistische Polaren bekommen hat, mit bester Gleitzahl 12. »Wenn die Polare durch Luftmassensinken verfälscht wurde, sieht man das ganz einfach daran, wenn die Polare beim »besten Sinken« zu schlecht liegt. Moderne Hochleister liegen normalerweise bei 1,1 m/s.«

Die Polare ist nicht nur hilfreich zur Beurteilung der Leistungswerte verschiedener Flügel. Die Sollfahrt leitet sich aus ihr ab. Wer bei einer Talquerung die optimale Geschwindigkeit nicht im Blut hat und nicht intuitiv zu jedem Sinken die richtige Geschwindigkeit wählt, ist dankbar, wenn ihm sein Vario zu verstehen gibt: schneller, langsamer, oder gut so! Neben Afro haben auch die High-end-Varios von Bräuniger und von Chris Arai Sollfahrtgeber. Beim Micropanel kann man statt der einprogrammierten Standardpolare die mit dem eigenen Flügel erflogene Polare zugrunde legen.

Freilich muß weiterhin geschätzt werden, ob und wieviel Gegenwind herrscht.

Vielleicht wird auch das bald nicht mehr erforderlich sein. Varios, die vollautomatisch alle relevanten Faktoren erfassen und berechnen, sind schon bei mehreren Firmen in der Entwicklung.... Nein, nein, fliegen muß man weiterhin selbst. Aber der mitfliegende Ratgeber wird eben noch schlauer sein.

Klaus Tänzler



Testflüge im Info

Alle Ergebnisse wurden von mindestens zwei neutralen DHV-Testpiloten im Musterprüfverfahren ermittelt. Bei unterschiedlicher Beurteilung ist das jeweils ungünstigere Ergebnis wiedergegeben. Veröffentlicht werden jeweils die Gerätemuster, die seit der zurückliegenden Info-Ausgabe zugelassen worden sind. 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.

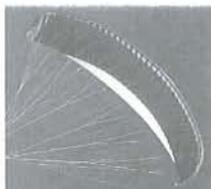
Druckfehlerkorrektur vorbehalten!

Musterzulassung
GS-01-389-95



GLEITSEGELMUSTER		BOOGIE M / UP	
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG		1-2 G / nur mit Brustgurtzeugen	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl		70 kg - 95 kg / 1	
Trimmsystem / Windentauglichkeit		(ja) Fußbeschleuniger / (ja) Herstellerangabe	
START			
Füllverhalten / Aufziehverhalten		gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit		mittel	
Starthandling insgesamt		durchschnittlich	
GERADEAUSFLUG		UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT	
Trimmgeschwindigkeit		durchschnittlich	hoch
Rolldämpfung		durchschnittlich	
KURVENHANDLING			
Trudeltendenz		gering	
Steuerweg / Wendigkeit		mäßig / durchschnittlich	
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN			
Sackfluggrenze / Dauersackflug		durchschnittlich / nein	
Fullstallgrenze / Bremskräfte		durchschnittlich / steigend	
FRONTALES EINKLAPPEN			
Weg / Reaktion		hoch / mäßige Flächentiefe	
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert	
EINSEITIGES EINKLAPPEN			
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		90° bis 180° / mäßig schnell, mit Verlangsamung	
Höhenverlust / Stabilisierung		hoch / selbständig	
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv	
HARTER KURVENWECHSEL			
Grad des Aufschaukelns		mäßig	
Reaktion		Einklappen Kurveninnenseite	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		kein Wegdrehen / langsam	
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv	
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Abreißverhalten		weich, mäßiges rückwärtiges Abkippen	
Verhalten nach Einleitung		entleert nicht vollständig, Rückwärtsflug, unruhig	
Reaktion		mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung		- / -	
Öffnungsverhalten		-	
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Reaktion		geringe seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung		- / -	
Öffnungsverhalten		-	
TRUDELN			
Ausleitung		selbständig	
Reaktion		geringe seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung		- / -	
Öffnungsverhalten		-	
STIELSPIRALE			
Einleitung / Trudeltendenz		durchschnittlich / gering	
Höhenverlust / Ausleitung		hoch / selbständig	
B-LEINEN-STALL			
Einleitung		leicht	
Höhenverlust		mäßig	
Ausleitung		selbständig	
LANDUNG			
Abfangzeitpunkt		durchschnittlich	
Landeverhalten		einfach	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT			

Musterzulassung
01-390-95



Musterzulassung
01-391-95



GLEITSEGELMUSTER	FRANTIC L FREEX/TURNPPOINT	FRANTIC S FREEX/TURNPPOINT
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG	2 / frei kombinierbar	2 / frei kombinierbar
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	100 kg - 127 kg / 1	60 kg - 95 kg / 1
Trimmsystem / Windentauglichkeit	(ja) Fußbeschleuniger / (ja) Herstellerangabe	(ja) Fußbeschleuniger / (ja) Herstellerangabe
START		
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Pilot	gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Pilot
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT	UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich hoch	durchschnittlich hoch
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	mäßig	mäßig
Steuerweg / Wendigkeit	hoch / durchschnittlich	mäßig / durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich / nein	durchschnittlich / nein
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich / deutlich steigend	durchschnittlich / deutlich 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, mit Verlangsamung	90° bis 180° / mäßig schnell, mit Verlangsamung
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	hoch / selbständig
Öffnungsverhalten	durch Pumpen mit Bremse oder tiefgehaltene Bremse	selbständig verzögert
HARTER KURVENWECHSEL		
Grad des Aufschaukelns	hoch	hoch
Reaktion	Einklappen Kurveninnenseite	Einklappen Kurvenaußenseite
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	unter 90° / mäßig schnell	90° bis 180° / langsam
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	durch Pumpen mit Bremse
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Abreißverhalten	weich, mäßiges rückwärtiges Abkippen	weich, mäßiges rückwärtiges Abkippen
Verhalten nach Einleitung	Stallrosette, deutliche Tendenz zum Wegdrehen	Stallrosette, deutliche Tendenz zum Wegdrehen
Reaktion	mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen,	starke Vorschießtendenz, Frontstall
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	kein Wegdrehen / -
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	mäßig / -
Öffnungsverhalten	-	elbständig schnell
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Reaktion	mäßige seitl. Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	unter 90° / mäßig schnell	- / -
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	- / -
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	-
TRUDELN		
Ausleitung	Nachdrehen 120°	Nachdrehen 270°
Reaktion	mäßige seit. Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	geringe seitl. Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90° bis 180° / mäßig schnell	unter 90° / langsam
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
STEILSPIRALE		
Einleitung / Trudeltendenz	durchschnittlich / mäßig	durchschnittlich / gering
Höhenverlust / Ausleitung	hoch / selbständig	hoch / selbständig
B-LEINEN-STALL		
Einleitung	leicht	leicht
Höhenverlust	mäßig	mäßig
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Abfangzeitpunkt	durchschnittlich	durchschnittlich
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT	Beim Gegenbremsen einer Einklappung drehsensibel	Beim Gegenbremsen einer Einklappung drehsensibel



GLEITSEGELMUSTER		ADVANCE OMEGA III/32 / SKYLINE		DISCOVERY 333 / MONTANA FLUGSPORT	
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG		3 / frei kombinierbar		2-3 G / nur mit Brustgurtzeugen	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl		105 kg - 120 kg / 1		95 kg - 115 kg / 1	
Trimmsystem / Windentauglichkeit		Fußbeschleuniger(ja) / Herstellerangabe (ja)		- / -	
START					
Füllverhalten / Aufziehverhalten		gleichmäßig / bleibt hinten hängen		gleichmäßig / kommt zügig über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit		gering		mittel	
Starthandling insgesamt		anspruchsvoll		durchschnittlich	
GERADEAUSFLUG		UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT		UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT	
Trimmgeschwindigkeit		durchschnittlich hoch		gering -	
Rolldämpfung		hoch		durchschnittlich	
KURVENHANDLING					
Trudeltendenz		gering		mäßig -	
Steuerweg / Wendigkeit		gering / durchschnittlich		mäßig/gering -	
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN					
Sackfluggrenze / Dauersackflug		früh / nein		spät / nein	
Fullstallgrenze / Bremskräfte		früh / deutlich steigend		spät / steigend	
FRONTALES EINKLAPPEN					
Weg / Reaktion		hoch / große Flächentiefe		hoch / mäßige Flächentiefe	
Öffnungsverhalten		selbständ. verzögert, verzög. Anfahren nach Wiederöffn.		selbständig schnell	
EINSEITIGES EINKLAPPEN					
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		über 360° / schnell		180 Grad bis 360 Grad / mäßig schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung		extrem / selbständig		mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten		selbständig schnell		selbständig verzögert	
HARTER KURVENWECHSEL					
Grad des Aufschaukelns		hoch		mäßig	
Reaktion		Einklappen Kurvenaußenseite		Einklappen Kurvenaußenseite	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		kein Wegdrehen / -		unter 90 Grad / langsam	
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / -		mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten		selbständig schnell		selbständig verzögert	
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)					
Abreißverhalten		hart, weites rückwärtiges Abkippen		weich, mäßiges rückwärtiges Abkippen	
Verhalten nach Einleitung		entleert nicht vollständig, Rückwärtsflug, unruhig		entleert nicht vollständig	
Reaktion		geringe Vorschießtendenz, kein Einklappen		mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		- / -		- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung		- / -		- / -	
Öffnungsverhalten		-		-	
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)					
Reaktion		mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen		mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		- / -		- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung		- / -		- / -	
Öffnungsverhalten		-		-	
TRUDELN					
Ausleitung		selbständig		selbständig	
Reaktion		starke seitliche Vorschießtend., einseitiges Einklappen		mäßige seitliche Vorschießtend., einseitiges Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		180° bis 360° / schnell		kein Wegdrehen / -	
Höhenverlust / Stabilisierung		hoch / selbständig		mäßig / -	
Öffnungsverhalten		selbständig schnell		selbständig schnell	
STEILSPIRALE					
Einleitung / Trudeltendenz		durchschnittlich / gering		schwierig / mäßig	
Höhenverlust / Ausleitung		hoch / selbständig		mäßig / selbständig	
B-LEINEN-STALL					
Einleitung		leicht		leicht	
Höhenverlust		mäßig		nicht ausreichend	
Ausleitung		selbständig		selbständig	
LANDUNG					
Abfangzeitpunkt		durchschnittlich		durchschnittlich	
Landeverhalten		anspruchsvoll		einfach	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT					

Musterzulassung
01-296-95



MOYES XTRALITE 164 / »AIR-BASE«

Musterzulassung
01-297-95



ASTIR / BAUTEK

HÄNGGLEITERMUSTER		2-3		2	
KATEGORIE					
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	130 kg - 162 kg / 1			90 kg - 145 kg / 1	
Gerätengewicht (ohne Packsack)	34,5			33,5 kg (incl. Packsack)	
Fläche (Herstellerangabe)	15,3			14,7 m ²	
Spannweite (Herstellerangabe)	10,8			10,5 m	
Doppelsegel (Herstellerangabe)	85 %			85 %	
Lattenzahl oben / unten	20 / 8			22 / 6	
Art der VG	Flaschenzug			keine VG	
Art des Steuerbügels	profiliert			profiliert	
Steuerbügelbasis	Speedbar			Speedbar	
AUFBAU					
Besonderheiten	keine			Nasensporn, Klappbasis, 3 verschied. Packmaße möglich	
BODENHANDLING UND START	VG entspannt	VG gespannt			
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	leicht hecklastig		leicht kopflastig	
Spiel Unterverspannung quer cm	18 cm	2 cm	2	0	2
Spiel Unterverspannung längs cm	1 cm	1 cm	3	0	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	neutral		leicht kopflastig	
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel		mittel	
GERADEAUSFLUG					
V min / V max km/h	33 / 80	31 / > 80		28 / 75	1
Bügeldruckverlauf	progressiv steigend	progressiv steigend	2	progressiv zunehmend	2
Bügeldruck bei 60 / 80 km/h	mittel / hoch	schwach / mittel		schwach bis mittel	
Richtungsstabilität (Gieren)	leichtes Gieren	kein Gieren		kein Gieren	
KURVENHANDLING					
Kraftaufwand für Einleiten	mittel	groß		gering - mittel	
Kraftaufwand für Ausleiten	mittel	groß	2	gering - mittel	2
Rollzeit für Einleiten	mittel	lang	3	mittel	
Rollzeit für Ausleiten	mittel	lang		mittel	
Schräglage bei V min. sink	nimmt schwach zu	nimmt schwach zu		nimmt schwach zu	
VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS					
Geradeausflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos		problemlos	
Geradeausflug Bügel schnell vor	problemlos	problemlos		problemlos	
Kurvenflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos	2	problemlos	2
Kurvenflug Bügel schnell vor	problemlos	deutliches Abtauchen über den Innenflügel	3	problemlos,	
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich		nicht möglich	
LANDUNG	mittel	mitel			
Ausschwebestrecke	einfach zu finden	einfach zu finden		mittel	
Moment des Stallens	einfach zu finden	einfach zu finden	2	mittelschwer zu finden	2
V-Bereich des Stallens	groß	groß		mittelgroß	
Kraftaufwand beim Stallen	klein	klein		mittel	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT					


HÄNGEGLEITERMUSTER
SUNRISE 13 / BAUTEK
MERLIN 148 / PETER GRÖGER
KATEGORIE

2 - 3

2-3

Zul. Startgewicht / Sitzzahl	100 kg - 135 kg / 1	96 kg - 126 kg / 1
Gerätengewicht (ohne Packsack)	32,5 kg (incl. Packsack)	32 kg
Fläche (Herstellerangabe)	12,9	13,85 m ²
Spannweite (Herstellerangabe)	10,1	10,25 m
Doppelsegel (Herstellerangabe)	80 %	82 %
Lattenzahl oben / unten	23 / 6	17 / 4
Art der VG	Flaschenzug	Flaschenzug mit Klemme
Art des Steuerbügels	profiliert	Aerofoil
Steuerbügelbasis	Speedbar	Speedbar

AUFBAU

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

BODENHANDLING UND START
VG entspannt
VG gespannt
VG entspannt
VG gespannt

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	leicht hecklastig	leicht hecklastig	leicht hecklastig
Spiel Unterverspannung quer	8	2	10	0
Spiel Unterverspannung längs	0	0	1	2
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	neutral	neutral	neutral
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel	mittel	mittel

GERADEAUSFLUG

V min / V max km/h	32 / > 80	33 / > 80	mittel	> 80
Bügeldruckverlauf	progressiv, zunehmend	progressiv, zunehmend	linear, gering zunehm.	linear, gering zunehmend
Bügeldruck bei 60 / 80 km/h	schwach / mittel	schwach / mittel	gering	gering
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren	kein Gieren	

KURVENHANDLING

Kraftaufwand für Einleiten	mittel	hoch	gering	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	mittel	hoch	gering	hoch
Rollzeit für Einleiten	mittel	lang	gering - mittel	lang
Rollzeit für Ausleiten	mittel	lang	mittel	lang
Schräglage bei V min. sink	nimmt schwach zu	nimmt schwach zu	neutral	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS

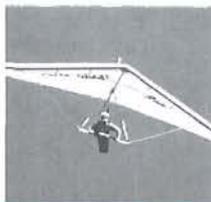
Geradeausflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos	problemlos	problemlos
Geradeausflug Bügel schnell vor	problemlos	problemlos	problemlos	problemlos
Kurvenflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos	problemlos	problemlos
Kurvenflug Bügel schnell vor	problemlos	problemlos	problemlos	problemlos
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	nicht möglich	nicht möglich	möglich, max. 1 Umdrehung

LANDUNG

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Musterzulassung
01-300-95



HÄNGGLEITERMUSTER

RAGE 157 / FINSTERWALDER

KATEGORIE	2	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	100 kg - 140 kg / 1	
Gerätgewicht (ohne Packsack)	29,5 kg	
Fläche (Herstellerangabe)	14,8 m ²	
Spannweite (Herstellerangabe)	9,92 m	
Doppelsegel (Herstellerangabe)	70 %	
Lattenzahl oben / unten	19 / 6	
Art der VG	Flaschenzug	
Art des Steuerbügels	profiliert	
Steuerbügelbasis	Speedbar	
AUFBAU		
Besonderheiten	keine	
BODENHANDLING UND START		
	VG entspannt	VG gespannt
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	leicht hecklastig
Spiel Unterverspannung quer	10	3
Spiel Unterverspannung längs	0	1
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	neutral
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel
GERADEAUSFLUG		
V min / V max km/h	30/75	28/80
Bügeldruckverlauf	progressiv zunehmend	progressiv zunehmend
Bügeldruck bei 60 / 80 km/h	mittel/hoch	mittel/hoch
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren
KURVENHANDLING		
Kraftaufwand für Einleiten	gering	mittel - hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	mittel - hoch
Rollzeit für Einleiten	mittel	mittel - lang
Rollzeit für Ausleiten	mittel	mittel - lang
Schräglage bei V min. sink	neutral	leicht zunehmend
VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS		
Geradeausflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos
Geradeausflug Bügel schnell vor	problemlos	problemlos
Kurvenflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos
Kurvenflug Bügel schnell vor	problemlos	problemlos
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	nicht 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

AUSBILDUNG



MIT
ALPEN
EINWEISUNG

FORTBILDUNG



SICHER
HEITS
TRAINING

DHV-anerkannt



FLUG
TECHNIK
KURS

FLUGURLAUB



ALPEN
MITTELMEER
NORD
ZYPERN

SERVICE



SHOP
WERKSTATT
CHECK

CLUB



DOPPEL
MITGLIED
SCHAFT
SCA/DHV



SCHLOSS
MOOSHEIM

Erste deutsch-österreichische Flugsportschule



**Sky
Club
Austria**

Moosheim 113 • A-8962 Gröbming
Tel. (0043)(0)3685/22333 • Fax (0043)(0)3685/23610

Endlich Genehmigt

Lange Zeit sah es so aus, als ob am Osthang in Mosbach nicht mehr geflogen werden könnte. Doch nach mehreren Gutachten und der tatkräftigen Unterstützung des DHV, konnte nach langen Verhandlungen mit den zuständigen Stellen ein Vertragswerk unterzeichnet werden, das für die Zukunft des Vereins wieder hoffen läßt.

Im Einklang mit dem Forstamt wurden waldbauliche Maßnahmen ergriffen, die von nun an ein sicheres Starten ermöglichen. In diesem Zusammenhang wird die bearbeitete Fläche vom DCM wieder mit standortgerechten Laubbaumarten bestückt. Eine größere Aufbaustelle steht den Piloten ebenfalls zur Verfügung, was dem Wachstum des Vereins zu Gute kommt.

Die Geländeordnung weist leider gravierende Einschränkungen auf, u. a. ist es uns untersagt, Gäste am Osthang fliegen zu lassen. Da es nur durch diese Einschränkungen möglich war, den Flugberg zu erhalten, bitten wir um Euer Verständnis. Um interessierten Piloten das Fliegen in diesem thermisch aktiven Gebiet zu ermöglichen, können wir begrenzt neue Mitglieder aufnehmen. Außer dem Osthang verfügt der DCM noch über einen Westhang, UL- und Windschleppgelände.

Obwohl der Osthang nur einen Höhenunterschied von 190 m aufweist, wurden schon Streckenflüge bis nach Frankreich und Entfernungen über 270 km zurückgelegt. Sollten die Wolken einmal nicht über den Hängen stehen, oder der Wind aus der falschen Richtung blasen, so kann man sich vom vereinseigenen UL bis unter die Basis schleppen lassen.

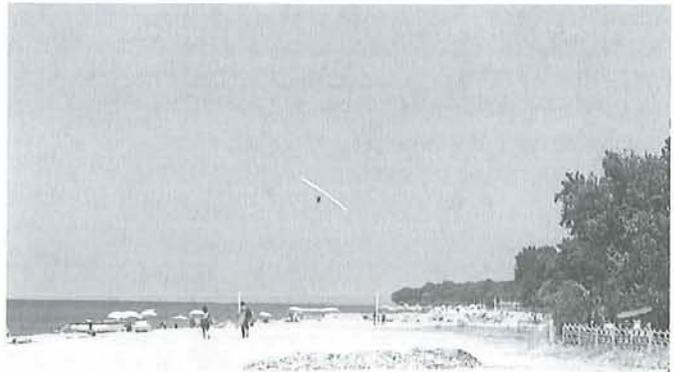
Weitere Informationen über die Vereinssatzung und den Flugbetrieb unter Tel. 06263/1445. Anträge gegen frankierten und adressierten Rückumschlag bei Michael Siedelberg, Am langen Weinberg 17, 74062 Binau.

Delta Club Mosbach
Michael Siedelberg

Freies Übergepäck

Die Garuda Indonesien Airways gewähren Gleitschirmfliegern und Mountainbikern 20 kg freies Übergepäck auf internationalen und inländischen Flügen. Fluggebietsauskünfte über Indonesien gibt es bei Anwar Soerjomataram, Auten Wisata Reisebüro, Fax: 0062/21/7970924 Indonesien.

Anwar Soerjomataram



Fliegen in Griechenland

Der Schwangauer Drachen- und Gleitschirmclub gründete die Sektion Griechenland unter der Schirmherrschaft von »fly Olympic Eagles.« Das seit Mai 1994 bestehende Fliegercamp für Drachen- und Gleitschirmpiloten am Olymp unter der Leitung von Christel Beitel und Bernd Pitzer wurde gesplittet in »fly Olympic Eagles« und »fly Olympic Eagles club.«

Zukünftige Clubmitglieder kommen nicht nur in den Genuß, in der traumhaften Umgebung des Olymps und der Meteora-Klöster zu fliegen, ihnen stehen auch Mountainbikes und ein Boot zur horizontalen Fortbewegung zur Verfügung. Infotelefon in Griechenland: 0030/(0) 93290874. Tel./Fax in Deutschland: 0361/711 620.

fly Olympic Eagles
Bernd Pitzer

Sicherheitstraining im Saal

Zum Thema Gefahrensituationen und Sicherheit lud der GSC Albatros Untermain Christoph Kirsch nach Aschaffenburg ein.

Im Hinblick auf die neue Flugsaison, stellte sich die Theorie zur Bewältigung von extremen Flugsituationen als Schwerpunkt der Diskussion heraus. Als ehemaliger DHV-Testpilot und GS-Entwickler konnte Christoph Kirsch aus seiner Erfahrung berichten.

Nicht nur sein fundiertes Wissen, sondern auch sein dezentres Auftreten machen aus ihm einen äußerst kompetenten Referenten.

Albatros Gleitschirmclub Untermain
Wolfgang Hein



DIN/ISO 9000

In den letzten Jahren wird in der Industrie mit Zertifizierung nach DIN/ISO 9000 geworben. Diese DIN-Blätter als Richtlinien gibt es seit langem, doch plötzlich rollt die Zertifizierungswelle. Dem Erfinder des Zertifikats sollte der Nobelpreis für Arbeitsbeschaffung zuerkannt werden. Es werden Tausende von Fachleuten beschäftigt, ohne jegliche Verantwortung, ohne Qualitätssteigerung und ohne Produktionszuwachs.

Wozu also? Die Anfänge kamen aus England - dort ist auch der größte Prozentsatz an zertifizierten Betrieben eines Landes. Und doch rangiert England an drittletzter Stelle im Produktqualitätsvergleich im gesamten Europa.

In einem vom TÜV-Cert, eine der größten Zertifizierungsfirmen, selbst miterstellten Gutachten, erklärt deren Geschäftsführer öffentlich, »es sei ein weitverbreitetes Vorurteil, daß Qualitätsmanagement-Systeme zu Qualitätsverbesserung führen.« - Doch die Welle rollt, wer nicht mitmacht, kann nicht damit werben.

Die DIN-Blätter als Richtlinien sind sicher sinnvoll, wenn auch nicht in allen Fällen. In den meisten Fällen jedoch ist eine Zertifizierung sinnlos, nur zu Werbezwecken einzusetzen. Sie kostet zu dem sehr beträchtlichen Arbeitsaufwand, viel Geld und Personal, die Zertifizierung ist eine wiederkehrende Prüfung, damit auch die Kosten wiederkehrend. Aber der DHV benötigt keine Werbung mit ISO 9000, da er nicht verkauft. Und Transparenz und Nachvollziehbarkeit von Entscheidungen sind meines Erachtens gegeben, könnten im Bedarfsfalle auch ohne Zertifikat derart gestaltet werden.

Das Niveau der Qualitätsprüfungen, Überarbeitung und neue Erkenntnisse einzubauen, vor allem auch auf eine Harmonisierung in Europa hinzuwirken - sind sinnvollere und wichtigere Aufgaben im DHV.

Walter Bloß

Anmerkung des DHV:

Die DHV-Vorstandschafft hat sich in der Frage der Zertifizierung nach DIN/ISO 9000 von einem außenstehenden Ingenieurbüro für Zertifizierungen beraten lassen, mit dem Ergebnis, daß dem hohen Aufwand für die Zertifizierung keine meßbare Qualitätsverbesserung der Verbandsleistungen gegenübersteht.

Vorstandswahlen

Bei der Jahreshauptversammlung wurde ein neuer Vorstand der 1. Bergsträßler Drachenflieger gewählt. In ihrem Amt für weitere 2 Jahre bestätigt wurde die 1. Vorsitzende Angelika Weber-Albring, als 2. Vorsitzender wurde Ernst Mönche und als Kassenwart Philipp Bartzsch gewählt.

Bergsträßler Drachenflieger
Angelika Weber-Albring

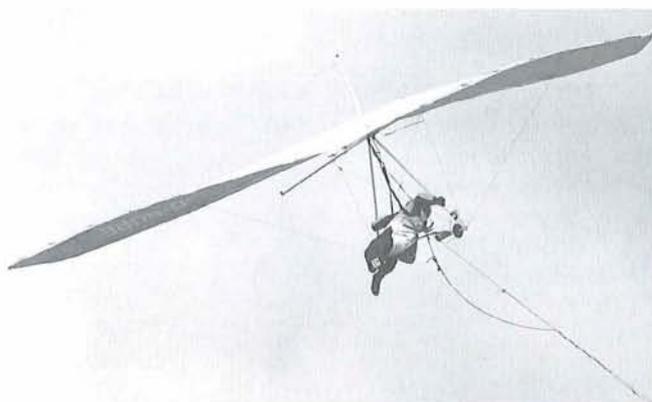


Foto: Ingo Westphalen

Vereins-Schulung Windenschlepp

Nachdem das neue Gelände des Vestischen Drachenfliegervereins jetzt auch als Ausbildungsgelände zugelassen ist, bietet der Verein auch gleich wieder eine Windenschleppschulung für Hängegleiter an.

Auf herrlichem Gelände in Hamm-Bockum-Hövel locken 1000 Meter Schleppstrecke in Südwest/Nordost-Ausrichtung zum Lernen und Fliegen.

Der Kurs soll am 13.7.95 beginnen (Ferienanfang in NRW). Interessierte Drachenflieger melden sich bitte bei Fluglehrer Kurt Pfeiffer, Tel. 02365/59712 oder dem 1. Vorsitzenden Karlheinz Hasler, Tel. 02305/83626.

Vestischer Drachenflieger Verein
Gabriele Gonstalla

Foto: Michael Wenginger



Emberger Alm

Im Alpengasthof Sattler sind Drachen- und Gleitschirmflieger gern gesehene Gäste. Täglich Flugwetter-Fax, Sauna, Fitneßraum und vor allem Startplätze in der Nähe des Hauses sorgen für eine ideale Infrastruktur im Fluggebiet Emberger Alm Oberdrautal. Auskünfte unter 0043/4712/796.

Angelika Sattler

Vorstandswechsel

Im Rahmen der Mitgliederversammlung 1995 hat der 1. Pfälzer Drachenfliegerclub einen neuen Vorstand gewählt. Der bisherige 1. Vorsitzende Albert Keßler sowie die Kassenswartin Silvia Collet standen für eine Wiederwahl nicht mehr zur Verfügung, weil für beide die zeitliche Belastung zu groß geworden ist, um die bisherige außerordentlich gute Arbeit für unseren Verein in gewohnter Weise weiterführen zu können. Beiden an dieser Stelle ganz herzlichen Dank für mehr als 10jährige Vereinsarbeit.

Es wurde also ein neuer Vorstand gewählt: 1. Vorsitzender Detlef Stork, 2. Vorsitzender Peter Stasiak, Sportwart Günther Rößling jun., Kassenswartin Gabi Stasiak, Schriftführer Helmut Menzel.

Damit hat sich auch die Anschrift unseres Vereins geändert. Alle den Verein betreffende Korrespondenz, Einladungen, Auskünfte usw. bitte an den 2. Vorsitzenden Peter Stasiak, Langgasse 16, 67280 Quirnheim, Tel. 06359/6888.

Alles was den Wettbewerbssport angeht, so hat sich Stefan Seibel bereiterklärt, weiterhin alle Aktivitäten zu koordinieren. Hier seine Adresse: Stefan Seibel, Sommerstraße 34, 76846 Hauenstein.

1. Pfälzer Drachenfliegerclub
Detlef Stork

Veranstaltung des Landratsamtes Immenstadt

Als Besucher dieser Veranstaltung möchte ich Ihnen, Herr Janssen, für Ihre Darstellung und Wortwahl ein großes Kompliment machen. Es war nicht einfach, die Polarisierung zu vermeiden und durch Sachlichkeit und Kompetenz die Jägerschaft zu überzeugen. Die anschließende Berichterstattung in den lokalen Medien war ausnahmslos positiv. Daß ein Jäger (Revier am Hochgrad) nicht so leicht aufgibt, beweist seine bezahlte Anzeige als »Wildschutz Allgäu« in der Lokalzeitung.

Die Ostrachtaler Gleitschirmflieger hoffen, daß unser Sport auch weiterhin ausgeübt werden darf, und nicht durch Verbote und Reglementierungen so behindert wird, daß die Freude am Gleitschirmfliegen schwindet. Für Ihre weiteren, nicht leichten Verhandlungen, wünsche ich Ihnen recht viel Erfolg.

Karl Koller



Anliegen der Schleswig-Holsteiner Vereine

Dort, wo das Land so flach ist, daß man heute sieht, wer übermorgen zu Besuch kommt, fand am 30.4.95 das erste gemeinsame Anfliegen zur Saison 1995 der Schleswig-Holsteiner Vereine statt. In Wohlde (nordwestlich von Rendsburg, dem nördlichsten Fluggebiet Deutschlands) richtete der »Schleswig-Holsteiner Drachenfliegerverein« die erste gemeinsame Saisonöffnung aus. Das Wetter stimmte, und etliche Piloten blieben nicht nur am Seil oben. Im gemeinsam mit dem »Gleitschirm- und Drachenfliegerverein S.-H. Milan« ausgerichteten Wettbewerb, gewann bei den Drachen Rolf Thiessen, bei den Gleitschirmen Walter Kremsier den Wettbewerb.

Anschließend ging's zu einem zünftigen Lagerfeuerabend mit Übernachtung an den Fluß Eider. Ein Dank an Rold Bruhn und Horst Efttinge und den vielen Helfern für die Ausrichtung. Die »Milaner« übernehmen das diesjährige Abfliegen.

Gleitschirm- und Drachenfliegerverein Schleswig-Holstein
Roland Liedtke



Strecken und Quoten

Im Rahmen der Jahreshauptversammlung des Drachenfliegerclubs Trier am 11.3.95 in Mehring wurden einige Vereinspiloten für ihre beachtlichen Erfolge im vergangenen Wettbewerbsjahr geehrt. So erreichte Stefan Rebl in der Einzelwertung den 2. Platz bei den Internationalen German Open und den 4. Platz bei der Deutschen Meisterschaft der Drachenflieger. In der Mannschaftswertung für den Streckenflugpokal belegten die Trierer Piloten Elmar Volz, Stefan Rebl und Theo Geisen dann auch noch den 7. Platz, zu dem an diesem Abend ebenfalls gratuliert wurde.

Überraschend gestaltete sich dann die Vorstandswahl des DFC Trier: Dem fast 300 Mitglieder zählenden Verein, der bereits seit 1976 besteht, stehen zum ersten Mal neben zwei Herren gleich drei Damen vor, soviel zur Quotenregelung in Rheinland-Pfalz! Während Egbert Sonntag aus Riol als erster Vorsitzender, Erich Gelz aus Trierweiler als Sportwart und Martina Übel aus Morbach als Kassenführerin im Amt bestätigt wurden, kommen mit Karin Notte aus Trier als 2. Vorsitzende und Barbara Herres aus Klüsserath als Schriftführerin zwei »Neulinge« ins Vorstandsteam.

Zu den neuesten Aktivitäten des Trierer Vereins, der voraussichtlich im Dezember 1996 sein 20jähriges Vereinsjubiläum feiern wird, gehören Schleppschulungen für Drachen- und Gleitschirmpiloten auf dem Segelflugplatz in Neumagen-Dhron. Weitere Vorhaben sind die Inbetriebnahme zweier Fluggelände, unter Umständen auch für Gleitschirme, womit die Anzahl der Startplätze auf sechs erhöht wird. Nähere Infos hierzu wie auch zur sonstigen Fliegerausbildung gibt es unter folgender Vereinsadresse Moselstraße 14, 54340 Riol.

Drachenflugclub Trier
Barbara Herres

Neue Adresse

Der Diomedea Gleitschirmclub hat eine neue Vereinsadresse: Lothar Günther, Schützenstraße 254, 44869 Bochum, Tel. 02327/77611.

Diomedea Gleitschirmclub Dortmund
Lothar Günther



Aschaffener feiern

5 Jahre GSC Albatros und immerhin 80 Mitglieder, sind ein Grund zum Feiern.

Aus diesem Anlaß wird am 16.9.95 auf dem Schleppgelände in Aschaffenburg/Nilkheim ein Flugtag für Gleitschirme und Drachen stattfinden.

Im Rahmen des Veranstaltungsprogrammes soll die Möglichkeit bestehen, aktuelle Geräte an der Winde probezufliegen. Hersteller oder Vertreiber, die zu dieser Veranstaltung ihre Geräte zur Verfügung stellen möchten, werden gebeten, sich unter der Tel. 06021/550299 zu melden.

Albatros Gleitsegelclub Untermain



Vereinszeitschrift

Die erste Ausgabe der Vereinszeitung des Gleitschirm- und Drachenvereins hat viel zu bieten. Die Schilderung recht interessanter Flugerlebnisse in fremden Fluggebieten, Techniktips, sowie ein umfangreiches Jahresprogramm zeigt die Aktivität der Clubmitglieder. Das Beherzigen von einigen »Goldenen Fliegerregeln« kann sicher auch nicht schaden. Gegen Einsendung eines mit 3 DM frankierten Rückumschlages ist die gelungene Zeitschrift beim Gleitschirm- und Drachenflugverein Die Remstaler, Lothar Schweizer, Ginsterweg 26, 71384 Weinstadt, zu beziehen solange der Vorrat reicht.

In de Dollomidn

Osdan woama obligatorisch wieda in de Dollomidn (eigendli wollt'n ma dou nimma hieforn, wals letzts Johr niat gschoid ganga is, owa uns is hald nix andas eigfoln). Schei woas. D Sunna houd gscheint, da Wind houd blousn, blos zum Fliagn was nix rechts. (Grod wei letzts Johr.)

Wei mah unde kumma sann, woan scho drei dougschtandn am Lifd, drei na woist scho - soiche dei wou iah Hian an da Deitschn Grenz ogem hom mein.

Obs heid geid? (D' Wolk'n sann mid am 6oa Noadwind blos a sua driwagrauscht, als wens iane bressian dad, daß am Gardasää oikumma.)

Obs heid geid? (Von dene dumma Einheimischn loud se a koina sehng.)

Schlehd schauds a niad ahs? (Des bissl Rücknwind machd dei Dermig scho weg; und dermisch geids heid wei d'Sau des deafst glahm.)

Geids Boum heid kamma doch niead fleign! Moinst also ahf da Seisa Alm houds uns ah scho ahmal ganz schei oigwaschn. Des houd vielleicht grumpfd.

Moinst des geid wirle niad? Naja Einheimische san ah kou dou und des an am Koafreida.

Am Ostasamsda woan a koi Einheimische dou zum fleign, i hob me nachdem e an Wedaberichd gheat hoh ahgschloufn, wahl a me eh scho ahf an Schi-Uarlaub eigschdeid ho.

Woans scho drohm! Viah Schtick, viah Baragleida ahf am Südhang bei am 3oer Noadwind.

Am Osdasunda (es woa imma nuch Noadwind, und nu imma is koa Einheimischa gflogn.) Woa wiada oana dou. Frougst me niad wei dea asse kumma is! Ahf oimahl warns in da Luft. Na ja in am Leerodor soll am Schtartploz da Wind ah voh undn kumma. Duachgschidlt houdsn gscheid. Ked und gsehng howe nix meah voh ihm ... Gott sei Dank...

Am Mounda (s' woa imma nuch Noadwind und nu imma is koa Einheimischa gflogn) houds dann ahf da Seisa Alm oin oaradou. I hos grod im Radio ghead.

An Deidschn! 's Greiz houd ah se gscheid vahrenkt! Hoffentle niad meah.

Koa Wunda, wahl de Einheimischn sann ja niad gflogn.

Am Diansdoumd umma halwe fünfe samma dann doch nu gflong, schei is ganga, an leichtn Südwest homma kabt i und die Einheimischn. Schod das dou dei Deitschn scho alle wieda daham woan.

Harald Röckl

Ulmer machen Aktion

Weil das Wetter nicht mitspielte, fiel unser Vereinsturnier am Neunerköpfl im Tannheimer Tal buchstäblich ins Wasser. Da wir uns von so einem bißchen Wettergott nicht unterkriegen lassen, werden wir dieses im Herbst nachholen. Umso besser war das Wetter auf unserem 1. Thermikseminar in Bassano, unter der Leitung von Wolfgang Frenzel, der als »Thermikguru« über 15 Piloten herrschte und alle Hände voll zu tun hatte. Fast übertroffen wurde diese Teilnehmerzahl von den 12 Mitgliedern dieses jungen Vereines, die an den Offenen Baden-Württembergischen Meisterschaften im Gleitschirmfliegen teilnahmen. Vereinsinfos unter Tel. 0731/ 88116.

Flugfreunde Ulm/Donautal
Peter Felk

20-jähriges Jubiläum

Als wohl erster Drachenfliegerclub Deutschlands wurde der DDCS (Deutscher Drachenfliegerclub Stuttgart) vor 20 Jahren ins Leben gerufen. Kaum zu glauben, daß schon so lange am Hohenneuffen geflogen wird! Im Laufe der Jahre hat sich der Club von einem Häuflein wagemutiger Piloten zu einem etablierten Verein von 150 engagierten Mitgliedern entwickelt.

In der letzten Hauptversammlung wurde beschlossen, den bisherigen Clubnamen mit dem Zusatz »Hohenneuffen« zu erweitern.

Mit der Umbenennung soll eine stärkere Integration der Drachenflieger in das lokale Vereinsleben erreicht werden. Außerdem soll der Namenszusatz die Zugehörigkeit zu unserem Fluggelände am Hohenneuffen besser hervorheben.

Deutscher Drachenfliegerclub Stuttgart-Hohenneuffen
Jörg Vogel



Foto: Sepp Gächterhuber

Föhn auch bei Nordwestströmung?

Seit zwei Jahren habe ich jetzt meine Gleitschirmausbildung abgeschlossen (Neuseeland und Österreich). Dabei wurde großes Augenmerk auf Wetterkunde gelegt und natürlich auch auf das Phänomen »Föhn« bis zum Erbrechen einstudiert. Es ist mir noch gut bekannt, daß Linsenwolken also Lenticularis ein Hauptanzeichen für den warmen Föhnwind sind. Voraussetzung dafür ist eine Südströmung. So jedenfalls hieß es in der Theorieausbildung.

Umso erstaunlicher war für mich die Tatsache, daß am Wochenende, den 25./26.3.1995, als der Wetterbericht N/W-Strömung meldete und Deutschland unter Hochdruckeinfluß sein sollte, die schönsten Linsenwolken am Berchtesgadener Himmel waren. Noch dazu war in Italien bestes Wetter und an meinem Hausberg, dem Jenner im Berchtesgadenerland, war von einem warmen Wind keine Spur. Vielmehr herrschte in 1800 m Höhe ein mäßiger N/W-Wind von 20-30 km/h, also genau aus Salzburger Richtung. Jetzt frage ich mich, hat sich wettermäßig bei uns irgendetwas grundlegendes verändert? Ja stellt vielleicht sogar die Erderwärmung durch den Treibhauseffekt unsere gesamte wetterkundliche Flugausbildung auf den Kopf?

Paragliding Watzmann
Guido Kleemann

Anmerkung der Redaktion:

Linsenwolken sind nicht nur ein Föhnzeichen, sondern zeigen an, daß die Luft in Schwingungen geraten ist. Große Windgeschwindigkeiten in der Höhe, ganz gleich aus welcher Richtung, also auch bei Annäherung einer Kaltfront, bei Nordföhn usw. zeigt sich dann als Lenticularis. Das bedeutet für uns Piloten, wenn wir in die Höhe der Wellen kommen oder diese teilweise bis in die Täler durchbrechen, die Gefahr von Rotoren und Turbulenzen.

Schleppgelände im Münstertal

Es ist endlich geschafft und die 20 Vereinsmitglieder stehen in den Startlöchern. Mit dem Blick zum Himmel, hoffend auf fliegbares Wetter, fiebern die Piloten in der neuen Saison weiteren Streckenflügen vom rund 4 ha großen Brachgelände entgegen.

»Sky Rider« nennt sich unser Drachenfliegerclub, dessen Schleppgelände vom DHV zugelassen wurde. Es liegt in der Bauerschaft »Hägerort« im Ortsteil Freckenhorst der Reiterstadt Warendorf im Münsterland.

Die Doppeltrommelwinde steht im nahegelegenen Hof an jedem Wochenende bereit und im Regal an der Wand sind noch Plätze für Drachen frei.

Info unter Tel. 02575/3839 Heinz Roring, oder Tel. 02581/632673 Erhard Ziller.

Windenschleppgemeinschaft Sky Rider
Erhard Ziller

Schleppgäste in Sundern

Seit Mai gibt es für Piloten aus dem Sauerland und dem angrenzenden Ruhrgebiet eine neue, hervorragende Schleppgelegenheit an der Winde. Wir haben auf dem Flugplatz Sundern Seidfeld die Möglichkeit in zwei Richtungen mit vollen 1000 m Schleppstrecke zu fliegen (vorerst allerdings nur mit Drachen).

Eine sehr gute, stationäre Hydraulikwinde ist vorhanden. Gastpiloten mit B-Schein-Theorie und Windenschleppberechtigung sind herzlich eingeladen. Es bestehen keine kommerziellen Interessen. Die Schleppkosten liegen zur Zeit bei 6 DM/Schlepp, wir hoffen diese jedoch in naher Zukunft noch senken zu können. Rückholtelefon am Platz, Infodienst zum Flugbetrieb ist eingerichtet. Interessenten können sich an mich wenden, Telefon 02304/941020, Fax 941023.

Thees Wullkopf

Neuer Vorsitzender

Auf der Jahreshauptversammlung 1995 wurden Vorstandswahlen durchgeführt. Die Wahl zum neuen 1. Vorsitzenden fiel auf Arno Keller, während der 2. Vorsitzende Werner Wolf ebenso in seinem Amt bestätigt wurde wie der Kassierer Jörg Achatz. Als Referent für Windenschlepp stellte sich Manfred Alshut zur Verfügung, der ebenso wie der Referent für Öffentlichkeitsarbeit Josef Gulde ein einstimmiges Votum erhielt. Der bisherige 1. Vorsitzende Thomas Lettmann kandidierte aus beruflichen Gründen nicht mehr. Die neue Vorstandschaft sieht für die nahe Zukunft ihre Hauptaufgabe in der Etablierung des Windenschleppbetriebs und der Erschließung weiterer Schleppgelände. Die Anschrift des Vereins ist ab sofort die des 2. Vorsitzenden, In der Bühne 9, 76571 Gaggenau.

Gleitschirmverein Baden, Die Schwarzwaldgeier
Werner Wolf

Hohenlohe-Pokalfliegen mit Fliegerfest

Am dritten Augustwochenende laden die Drachenflugfreunde Hohenlohe-Mulfingen zum traditionellen Hohenlohe-Pokalfliegen herzlich ein.

Bei den am 19. und 20.8. stattfindenden Zeit-Ziel- und Bojenflügen gilt es, den mehrfachen Preisträger Hans Burk von DFC Unterland zu schlagen, der im letzten Jahr Axel Schaffroth (ebenfalls DFCU) und Jürgen Kuckert aus Heidenheim auf die Plätze zwei und drei verweisen konnte.

Neben den Siegern des Pokalfliegens sollen bei der Siegerehrung am späten Sonntagnachmittag auch die Vereinsmeister und der Gewinner des Streckenflugpokals gekürt werden. Letzterer steht allen Drachenfliegern ganzjährig offen. Gewertet wird die weiteste Strecke, geflogen vom Startplatz Gaisberg in Mulfingen. Bestleistung vom 150-m-Südwesthang sind bisher 138 freie Streckenkilometer, aufgestellt von Rainer Rössler DFF Hohenlohe-Mulfingen.

Für alle Gäste steht an diesem Wochenende am Startplatz ein kostenloser Campingplatz zur Verfügung, der auch bei längerem Verweilen an/in der Speedbar für ausgeschlafene Piloten sorgt. Nicht-Wettbewerbs-Drachen- und Gleitschirmflieger können zwischen den Durchgängen und am Sonntagnachmittag auf ihre fliegerischen, sowie bei den Rockfeten im Festzelt am Startplatz am Freitag- und Samstagabend auf ihre sonstigen Kosten kommen.

Info und Anmeldung: Fritz Schmezer, 07931/41608

Drachenflugfreunde Hohenlohe-Mulfingen
Walter Hofmann



Foto: Michael Heringmann

Eine Woche Südtirol

Erster Tag. Ich flog mit neuem Gurtzeug, das noch nicht optimal auf mich eingestellt war und einen deutlich tieferen Aufhängepunkt hatte. Ich hätte vorher nicht gedacht, daß allein der Wechsel des Gurtzeuges so deutliche Auswirkungen auf das Sicherheitsgefühl haben könnte, wenn man es noch nicht gewohnt ist, aktiv zu fliegen.

Zweiter Tag. Bereits kurz nach dem Start hatte ich mit meinem Apollo in ruppiger Thermik zwei starke Einklapper. Mein Ziel war in der unruhigen Luft eigentlich nur noch, möglichst schnell den Landeplatz zu erreichen. Dort hat sich gezeigt, wie wichtig das Beobachten des Windsackes ist, da der Wind seit Landeplatzerkundung um 180° gedreht hatte.

Dritter Tag. Für mich der Höhepunkt (?) der Woche. Die erste Landung des Tages hatte ich mit Rückenwind durchgeführt, da der Wind während des Endanfluges gedreht hatte. Doch ich hatte Glück im Unglück. Die Landung war zwar härter als sonst, ich habe mich aber nicht verletzt. Beim zweiten Flug erkannte ich, daß die Cumuluswolken Türmchen ausbildeten. Ein deutliches Zeichen für Labilität. Also möglichst bald landen. Doch leichter gesagt als getan. Ein anderer Pilot war bereits kurzfristig in einer Wolke verschwunden. Thermik überall und aufkommender Wind erschwerte den Flug. Ich steuerte bereits einen Notlandeplatz an, als ich unerwartet in Thermik wieder Höhe gewann. Ich entschied mich also, doch noch zum Landeplatz zu fliegen. Eine Landung dort war wegen der Thermik nur mit angelegten Ohren und achtern gegen den Wind möglich. Für mich



Endlich

Die Berufsunfähigkeits- Versicherung für alle Drachenflieger.

OHNE RISIKOZUSCHLAG!

Monatsbeitrag
NUR DM 70,--
für DM 2.000,--
Rente monatlich*

Sparen Sie 50% und mehr.

* Beispiel für einen 30-jährigen mit Befähigungsnachweis.
Kein Risikozuschlag!
DM 2.000,- Rente monatlich bis Endalter 60.

ging auch dieses Abenteuer gut aus. Mein Freund hatte nicht so viel Glück. Er hatte im Endanflug einen starken Einklapper und ist dadurch abgeschmiert. Dabei hat er sich leider das Bein gebrochen.

Vierter Tag. An diesem Tag war im Tal so starker Wind, daß ich nicht an der durch einen Bergrücken gebildeten einseitigen Düse durchkam. Ich mußte rechtzeitig die Entscheidung treffen, eine Außenlandung zu machen. Ich hatte mir dazu eine Wiese im Dorf ausgesucht und bin dort gelandet.

Fünfter Tag. Auch an diesem Tag war wieder böiger Wind. Ab und zu gab es sogar kleine Regenschauer. Dennoch sind wir geflogen. Beim Flug mußte ich jedoch immer zum Landeplatz peilen, ob ich ihn überhaupt erreichen könnte. Nur bei einem einzigen Flug in dieser Woche sind alle Piloten am Landeplatz angekommen.

Fazit: Wer in schwierigen Verhältnissen die Entscheidung zu treffen hat, ob er in die Luft geht, sollte sich dies vorher gut überlegen und sich des Risikos bewußt sein, dem er sich aussetzt. Für sich selbst sollte der Pilot vorher folgende Fragen klären und nur fliegen, wenn er alle mit »ja« beantworten kann:

- ▲ Bin ich mit meiner Ausrüstung vertraut?
- ▲ Beherrsche ich meinen Schirm auch in thermischen Verhältnissen?
- ▲ Kann ich auch in schwierigem Gelände sicher landen?
- ▲ Kann ich auch auf kleinen Landeflächen sicher landen?
- ▲ Kann ich das Wetter und die lokalen Verhältnisse richtig einschätzen?
- ▲ Gibt es ausreichende Notlandemöglichkeiten?
- ▲ Beherrsche ich Abstieghilfen?

Diese Auflistung ist sicherlich nicht vollständig. Sie soll nur zum Nachdenken anregen. Immer wieder erlebe ich Flieger, die glauben, nur weil sie eine Prüfung bestanden haben, könnten sie fliegen.

Ich habe es mir abgewöhnt, bei allen Verhältnissen fliegen zu müssen - meiner Gesundheit zuliebe. Und ich versuche ständig an mir und meiner Flugtechnik zu arbeiten. Ich denke dabei auch an folgendes: Die Haupttugend des Fliegers sollte das Vermögen sein, die Umstände richtig einzuschätzen als Resultat aus Können, Erfahrung und Disziplin.

Harald Konrad

Wenn Sie bereits eine Berufsunfähigkeits-Versicherung haben, sollten Sie einmal vergleichen. Sie werden feststellen, dieses Angebot ist einmalig günstig. Als Drachenflieger sollten Sie unbedingt diese Berufsunfähigkeits-Versicherung abschließen. Und wenn Sie noch keine haben, dann erst recht.

Fordern Sie deshalb jetzt ein unverbindliches Angebot an.



COUPON

Ja, die Berufsunfähigkeits-Versicherung für Drachenflieger interessiert mich.

Name:

Jahrgang:

Straße:

PLZ/Ort:

Bitte senden **FÖHRENBACH & RENZ** Versicherungsmakler an: Postfach 14 · 72136 Kirchentellinsfurt

Neuer Vorstand

Auf der Jahresversammlung hat der Para-Club Elpe einen neuen Vorstand gewählt. 1. Vorsitzender wurde Ralf Himmelreich, 2. Vorsitzender Harry Burkhardt, Kassenwart Jürgen Bräuer und Schriftführerin Bruni Riemer. Dadurch hat sich auch die Vereinsanschrift geändert. Neue Anschrift: Para-Club Elpe, Ralf Himmelreich, Grassenbergstraße 5, 59872 Meschede.

Para-Club Elpe
Ralf Himmelreich

Treff-Frequenz

Für den fliegenden Amateurfunker gibt es eine Treff-Frequenz im 70-cm-Band: 431,900 MHz. Dem Rufzeichen wird in der Luft »/am« angehängt.

Herbert Kriebler

Zufahrtregelung am Donnersberg

Der Donnersberg ist wohl unser bekanntestes Fluggebiet (und der geht thermisch wirklich ab, wie die 1200 m Startüberhöhung am Karfreitag gezeigt haben). Um weiterhin in der Gemeinde Dannenfels gerne gesehen zu sein, bitten wir die mit der Gemeindeverwaltung getroffenen Vereinbarungen unbedingt einzuhalten.

Oberstes Ziel ist, möglichst allen Verkehr zwischen Start- und Landeplatz aus dem Dorf herauszuhalten. Dazu haben wir grüne Hinweisschilder mit Drachenfliegersymbol in der Ortsdurchfahrt aufgestellt, die aus Süden Anreisende durch den Ort zum offiziellen Landeplatz führen.

Aus Norden Anreisende werden durch ein braunes Holzschild vor dem Ortseingang auf die Zufahrt zum Landeplatz hingewiesen. Diese neue Zufahrt wurde von uns finanziert. Bitte beachtet bei der Benutzung von Feldwegen, gerade an Sonn- und Feiertagen, die vielen dort spazierenden Familien, fahrt langsam!

Zufahrt zum Start: Bitte nicht durch Dannenfels, sondern die hintere Zufahrt über Bastenhaus benutzen.

Eine Startleiterregelung ist so getroffen, daß jedes anwesende Vereinsmitglied Startleiterfunktion übernimmt.

1. Pfälzer Drachenfliegerclub
Detlef Stork

Nervenbalsam am Wochenende

Freitag, 7.30 Uhr. Vor der Fahrt ins Büro die Akkus für Funk und Vario ans Ladegerät hängen.

16.00 Uhr. Berufsverkehr. Schweiß auf der Stirn und Schaum vor dem Mund, nur schnell nach Hause. Spurt in mein »Gleitschirmzimmer«. Kappe (lag nach der letzten Wasserlandung zum Trocknen ausgebreitet) schnell zusammenknüllen und in den Packsack stopfen, Gurtzeug mit dem Rettungsgerät oben drauf, Helm (wurde schon öfters vergessen) dazu. Akkus in Vario und Funk einsetzen, Fliegeroverall, Handschuhe, Sturmhaube. Alles da?

17.00 Uhr. Zwischen Flieger-Vesper (Dose Cola mit Müsliriegel) und Wochenend-Pendlerverkehr, roten Ampeln und »ewigen Schleichern« stau ich Richtung Autobahn. 80 km Landstraße und 140 km Autobahn liegen vor mir. Mensch, unter normalen Bedingungen schaff ich das in knapp 2 Stunden. Ich hör schon den Berg, er ruft mich!

Samstag, 8.00 Uhr. Hatte gestern Pech auf der Autobahn. War fast vier Stunden unterwegs, mußte im Auto pennen. Zum Haareraufen! Und jetzt? Trotz guter Vorhersage nieselt es, der Himmel ist grau.

9.00 Uhr, Endlich, die Bergbahn läuft, ich bin bei den ersten Auffahrern dabei. Oben am Startplatz angekommen bilden Packsackaufreißen und Insgurtzeugzwängen eine harmonische Arbeitseinheit von nur 5 Minuten Dauer. Ich bin als erster startbereit!

Wie bitte, was schreit der Typ da hinter mir? Helm auf? Rückenwind? Gewitterwolke? Wolkendecke im Tal? Ach so, jetzt seh ich's auch. Macht nichts, nur ein bißchen warten.....

12.00 Uhr. Langsam tun mir die Arme weh, vielleicht sollte ich die vorderen, zum langersehnten Start hochgehaltenen Tragegurte endlich mal loslassen, mich ausschnallen und auch was essen? Aber, nur noch fünf Minuten, denke ich (schon zum 24. Mal).

13.00 Uhr. Man muß halt nur Geduld beweisen und warten können....

Noch schau ich dem Windsack ins Maul, da ist was faul. Da, da ist ja ein zweiter Pilot! Und der legt aus und hängt sich ein, macht sich startbereit! Ob er den Windsack nicht gesehen hat, oder hab ich zuviel Schiß, nur wegen dem bißel Rückenwind (deutlich unter 20 km/h).

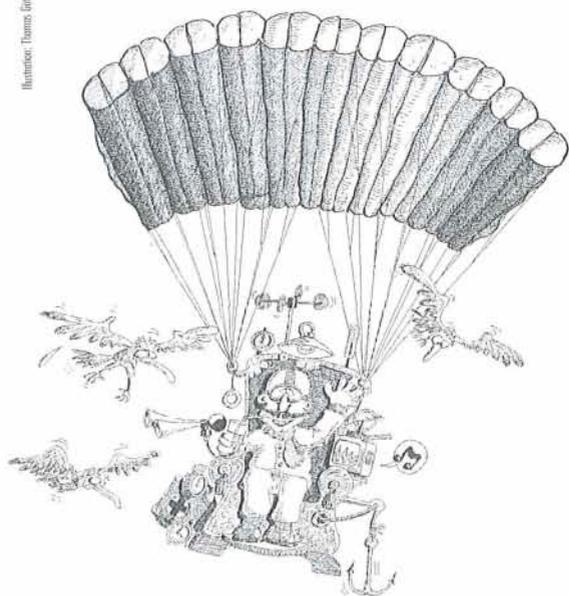
Er hat ihn nicht gesehen und nun helfen 20 Piloten beim herausfummeln der Leinen aus dem Gestrüpp unterhalb des Startplatzes.

13.30 Uhr. Verdammte, mir wird kalt. Nur so zum Aufwärmen renne ich los, der Schirm kommt hoch, ungewollt (?) hebe ich ab, um Sekunden später ebenfalls Bekanntschaft mit dem schon erwähnten Gestrüpp zu machen. Allerdings macht dabei irgend etwas »rrrrrrrrratsch«.

14.00 Uhr. Nichts wie runter mit der Bahn zum Parkplatz. Gott sei Dank habe ich mein Ersatzteillager dabei. Mit nur



Illustration: Thomas Fähr



wenigen Klebestreifen sind die 4 Risse zwischen 20 und 60 cm Länge im Obersegel geflickt.

14.30 Uhr. Schnell zurück zur Talstation. Verdammte, hat doch dieser blöde Hund meine Vorfahrt mißachtet, Unfallprotokoll usw., das dauert ja ewig!

17.30 Uhr. Ich komme gerade noch rechtzeitig zum Landeplatz um einer originellen Schirmverbrennung beizuwohnen. Da hatte einer Pech und schmiß seinen Schirm bei einer Außenlandung direkt vor einen Heuwender. Ihm war's egal, die Tüte hatte eh Gleitzahl unter 7.

20.00 Uhr. Schon beim 21. Versuch habe ich ein Wohnklo mit Naßzelle für eine Nacht ergattert, nur 60 DM mit Frühstück.

Beim abendlichen Mahl fragt mich doch tatsächlich ein einheimischer Pilot, wie man so blöd sein kann, vor einer Gewitterfront bei Bergwind zu starten. Hat wohl keinen Mumm in den Knochen? Ging doch ganz gut, abgesehen von einigen blauen Flecken, 12 gerissenen Leinen (Blöder Baum am Landeplatz).

Sonntag, 8.30 Uhr. Super Sonnenschein! Und da stehe ich nun im örtlichen Gleitsegelshop und labere seit 20 Minuten an den Fluglehrer ran. Aber der Typ weigert sich partout, mir den neuesten Hochleister zum Probefliegen zu überlassen. Es sei schließlich Föhn. Mensch, der hat doch keine Ahnung, schließlich kann man deutlich sehen, daß die Lentis mindestens, also bestimmt, na so ungefähr 10 km weit weg am Himmel stehen.

10.00 Uhr. Nun denn, was soll's. Schließlich habe ich noch meine alte Sinktüte vom letzten Jahr ersatzweise im Auto liegen. Muß wohl am gealterten Tuch liegen, daß ich nun, kaum in der Luft, die Kappe mal über, mal unter, mal rechts oder mal links von mir sehe. Woran sonst? An den Lentis?

Nee, die sind doch weit weg.

10.30 Uhr. Notlandeplatz gesucht und am Rettungsgerät sanft gelandet, prima! Unfair nur der Bauer auf der Wiese hier, plärrt da rum, nur wegen ein paar zerbrochenen Fensterscheiben an seiner Hütte, unverschämter Flegel.

23.50 Uhr. Mein Gleitschirmhändler freut sich riesig über meinen späten Anruf, der ihn aus dem Bett gerissen hat. Mein neuer Schirm ist bestellt und wird am Freitag geliefert! Ich freu mich schon aufs nächste Wochenende.

Wolfgang Ende

Flugberge

Mit großer Begeisterung las ich Euren Bericht »Thermikerwachen« im DHV-Info vom März 1995. Die Beschreibung dieser vier Flugberge war sehr ausführlich. Eines allerdings habe ich schmerzlichst vermißt, die Information wo ich diese Berge finden kann.

Immerhin wird bei der Beschreibung des Rofangebirges dessen unmittelbare Nähe zum Achensee erwähnt, was es einem nicht ganz so schwer macht, dieses Fluggebiet zu finden.

Auch bei der Beschreibung des Wildkogel werden einige dezentere Hinweise auf seine geographische Lage gegeben: Irrendwo zwischen Gerlospaß und St. Johann im Pongau. Die Hohe Salve kannte ich durch einen glücklichen Zufall schon.

Aber wo zum Teufel liegt denn dieser verdammte Wank? Allem Anschein nach setzt Ihr bei Euren Mitgliedern voraus, daß sie alle Fluggelände in den Alpen kennen. Was mich betrifft, so werde ich wohl noch den Rest der Woche damit verbringen, das Loisachtal auf der Landkarte zu finden. Ich bitte Euch, Eure Mitglieder nicht als Idioten sterben zu lassen.

Robert Weigert

Anmerkung der Redaktion:

Der Wank befindet sich bei Garmisch-Partenkirchen. Für die Zukunft geloben wir Besserung.

Flying Witches locken

Wettbewerbe? Fliege ich nicht!« Das sagen sie alle, zumindest am Anfang. Aber dann ist er da, der große Tag der Flying Witches (fliegende Hexen).

10.00 Uhr Briefing, oder sagt man besser »Hexenbesprechung«? Eine nach der anderen trifft ein. Sie sehen aus wie ganz normale Frauen, benutzen zur Anreise auch ein Auto wie »Jedermann«. Aber irgend etwas unterscheidet sie von anderen. Andrea, Barbara, Karin und auch die anderen Mädels haben auf ihren Dachträgern 6 m lange Ungetüme. Wie sich im Gespräch herausstellt, handelt es sich um Ikarus, Wills Wing, Enterprise Wings, Moyes usw., also Drachen. Nur Petra hat nichts auf dem Autodach. Allgemeines Rätseln. Fliegt sie mit dem Besen oder gar mit dem Staubsauger? Petra kann alle beruhigen, auch sie ist eine moderne Hexe, sie hat ein Gleitsegel im Kofferraum. Die einzige altmodische Flying Witch ist Marion Rinne, die Mitorganisatorin. Sie erscheint im original Hexenkostüm, benützt für ihre Flugkünste aber trotzdem einen Impuls. Die Flugaufgaben sind schnell geklärt. Die Hexen teilen sich in zwei Gruppen auf:

Gruppe X sind diejenigen die sich in der Ausbildung zum A-Schein befinden und auch Inhaberinnen desselben mit wenig Flugerfahrung. Jede bekommt 100 Punkte Startkapital. Diese kann man vermehren, oder auch verringern, durch die Schätzung der Flugzeit. Weiteren Punktezuwachs gibt's durch Erkennen der Boje, die auf der kürzesten und sichersten Flugroute zum Landplatz ausgelegt ist, und natürlich durch eine gute Landung im Zielkreis.

In der Y-Gruppe starten die Hexen mit A-Schein und die, die sich gerade im Training dafür befinden. Sie versuchen ebenfalls ihre 100 Punkte durch möglichst genaue Schätzung ihrer Flugzeit und eine gestandene Landung im Zielkreis zu erhöhen. Was ihre Aufgabe anspruchsvoller macht, sind die im weiteren Umkreis verteilten Bojen welche natürlich eine Menge aufs Punktekonto bringen.

Mit dem Wetter gab's bisher noch nie Probleme, Regen findet nur bei anderen Wettbewerben statt (Hexerei?).

Endlich am Berg angekommen, Geräte aufgebaut und gecheckt, Wind paßt. Marion Vetter ist als erste startbereit. Nochmals Sprechprobe übers Funkgerät, dann die Angaben

an den Startleiter: »Gruppe X, geschätzte Flugzeit 17 Minuten«. Für Marion wird dies Höhenflug Nr. 11, sie ist mitten in der Ausbildung, der Berg ist ihr fremd. Dennoch hält sich ihre Nervosität in Grenzen. Sie weiß, ihre Fluglehrerin und Gründerin der Flying Witches, Helene von der Flugschule Hochries, wird sie per Funk vom Start bis zur Landung begleiten und falls nötig Anweisungen geben. Start, Flug und Landung, alles verläuft bestens, bei der Auswertung wird sich herausstellen: Marion ist Siegerin ihrer Gruppe.

Alle 19 Teilnehmerinnen fliegen an diesem Tag mit viel Spaß gegeneinander und doch miteinander. Es werden eine Menge Erfahrungen ausgetauscht. Am Abend gibt's Life-Musik und eine rauschende Siegesfeier. Der Satz »Wettbewerbe?

Fliege ich nicht!« ist nicht mehr zu hören. Im Gegenteil, man ist sich einig: Nächstes Jahr sehen wir uns wieder. Das war 1994 an der Hochplatte.

Der Flying Witches Cup 1995 findet am 22. Juli an der Hochries statt. Hierzu sind alle fliegenden Frauen herzlich eingeladen. Briefing 10.00 Uhr am Büro der Flugschule Hochries direkt an der Talstation der Hochriesbahn am Samerberg. Anmeldung und

Info bei Helene Mayer, Flugschule Hochries, Hochriesstraße 80, 83122 Samerberg, Tel.

08032/8971, Fax 8901.

(Achtung, hier können sich auch Sponsoren melden, die für die Preisverteilung etwas stiften möchten, es wird nämlich kein Startgeld verlangt!) Danach ab 18.00 Uhr wieder großes Fest mit der Life-Band »Solid Rock Band« und Grill und Ge-

tränke am Drachenflieger-Landeplatz in Grainbach. Über rege Beteiligung aller männlichen Piloten und Nichtflieger freuen sich die Flying Witches.

Helene Mayer



64/95

Änderung der Luftverkehrsordnung

Hängegleiter, Gleitsegel und Sprungfallschirme wurden aus § 15 LuftVO herausgenommen und inhaltsgleich in den § 16 LuftVO eingefügt.

Die Überschrift zu § 16 lautet neu:

»Aufstiege von Ballonen, Drachen, Flugmodellen und Flugkörpern mit Eigenantrieb, Starts und Landungen von Hängegleitern und Gleitsegeln, Außenlandungen mit Sprungfallschirmen.«

Der neueingefügte Absatz 3a lautet:

»Außenlandungen von Hängegleitern und Gleitsegeln, die sich auf einem Überlandflug befinden, bedürfen keiner Erlaubnis. Starts und Landungen von Hängegleitern und Gleitsegeln außerhalb genehmigter Flugplätze bedürfen der Erlaubnis des Beauftragten nach § 31 c des Luftverkehrsgesetzes. Die Erlaubnis schließt Schleppstarts von Hängegleitern und Gleitsegeln ein und kann mit Auflagen verbunden werden. Der Beauftragte kann von dem Antragsteller den Nachweis der Zustimmung des Grundstückseigentümers oder der sonst Berechtigten verlangen. Der Beauftragte hat die Naturschutzbehörde zu beteiligen.«

65/95

Vereinbarung über die Zuständigkeit für die Luftaufsicht für Luftsportgeräte durch die Beauftragten

Deutscher Aeroclub e.V. (DAeC)
Deutscher Ultraleichtflugverband e.V. (DULV),
Deutscher Fallschirmsportverband e.V. (DFV),
Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV),

Die vier Verbände sind vom Bundesminister für Verkehr mit der Durchführung der Luftaufsicht für Luftsportgeräte beauftragt, der DAeC für aerodynamisch-gesteuerte Ultraleichtflugzeuge und Sprungfallschirme, der DULV für schwerkraft-gesteuerte Ultraleichtflugzeuge und für Motorgleitschirme,

der DFV für Sprungfallschirme und der DHV für Hängegleiter und Gleitsegel.

Sie vereinbaren für die Luftaufsicht auf Flugplätzen und Fluggeländen, die ausschließlich von Luftsportgeräten benutzt werden (Luftsportgelände):

1. Wenn ein Luftsportgelände von mehreren Luftsportgeräteearten benutzt wird, führt grundsätzlich der für die jeweilige Luftsportgeräteeart zuständige Verband die Luftaufsicht. Die Beauftragten für Luftaufsicht stimmen ihre luftaufsichtlichen Maßnahmen entsprechend den örtlichen Erfordernissen untereinander so ab, daß die Flugsicherheit und die öffentliche Sicherheit und Ordnung auf dem Fluggelände gewahrt sind.
2. Wenn bei der Abstimmung nach Nummer 1 kein Einvernehmen erzielt wird, gilt bis zur Klärung nach Nummer 5 folgender Vorrang:
 - Luftaufsicht für Ultraleichtflugzeuge vor Luftaufsicht für Hängegleiter, Gleitsegel und Sprungfallschirme.
 - Luftaufsicht für Hängegleiter und Gleitsegel vor Luftaufsicht für Sprungfallschirme.
3. Bei Schlepp von Hängegleitern und Gleitsegeln hinter Ultraleichtflugzeugen obliegt die gesamte Luftaufsicht für diesen Schleppbetrieb dem Beauftragten für Ultraleichtflugzeuge.
4. Beim Flugbetrieb auf einem Luftsportgelände gelten Luftsportgeräte neuer Bauart nach § 101 LuftVZO mit Motorantrieb als Ultraleichtflugzeug und ohne Motorantrieb als Hängegleiter.
5. Alle Fälle, in denen die zuständigen Beauftragten für Luftaufsicht kein Einvernehmen erzielt haben, sind unverzüglich den beteiligten Verbänden zur einvernehmlichen Klärung zu melden. Erforderlichenfalls treffen die Verbände gemeinsam für das betroffene Gelände eine betriebliche Regelung oder schlagen sie der für die Geländezulassung zuständigen Stelle vor.

Für den DAeC	Für den DULV	Für den DFV	Für den DHV
Schuegraf	Konrad	Bastuck	Janssen
Molderings			

3-4.1995

Rettenungsgeräte der Firma Finsterwalder

Bereits im DHV-Info 71/1993 wurde in einer Sicherheitsmitteilung auf fehlerhafte Verschluss-Splinte hingewiesen, die bei einigen Rettungsgeräten der Firma Finsterwalder GmbH damals eingebaut wurden. Durch Materialermüdung können diese Splinte brechen und eine Auslösung des Rettungsgerätes verhindern. Dem Aufruf zur Überprüfung der Splinte sind bisher noch nicht alle Piloten gefolgt.

In Übereinstimmung mit der Firma Finsterwalder GmbH, dem Hersteller der Rettungsgeräte, hat der DHV daher vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahmen** getroffen:

1. An allen Rettungsgeräten der Firma Finsterwalder GmbH ist vom Besitzer des Rettungsgerätes der Splint zu überprüfen. Wenn diese Splinte der untenstehenden Abbildung entsprechen, sind sie mangelhaft.
2. Mangelhafte Splinte müssen ausgetauscht werden.

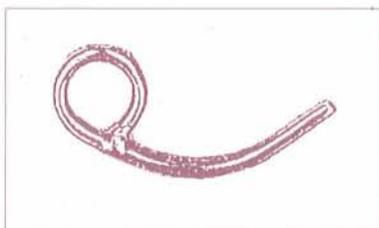
Diese Lufttuchtigkeitsanweisung tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NfGH) in Kraft. Die Sicherheitsmaßnahmen müssen vor der nächsten Benutzung durchgeführt sein.

Der Austausch der Splinte wird von der Firma Finsterwalder GmbH, Am Osterösch 3, 87637 Seeg, Tel 08364/1286, Fax 08364/8426, durchgeführt.

Gmund, den 22. März 1995

Bernd Schmidtler

Referatsleiter Technik



Für alle Rettungsgerätemuster

Nicht alle Rettungsgeräte sind zu allen Gurtzeugen mit integriertem Rettungsgeräte-Container kompatibel. Um trotzdem die Verwendung unterschiedlicher Rettungsgeräte in unterschiedlich im Gurtzeug mit integrierten Außencontainern ohne Funktionsstörungen zu ermöglichen trifft der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahmen**:

1. Beim erstmaligen Packen eines Rettungssystems in einen neuen Außencontainer hat sich der Packende davon zu überzeugen, daß der Rettungsschirm einschließlich zugehörigen Innencontainers zu dem vorgesehenen Außencontainer paßt.
2. Die einwandfreie Funktion ist am Boden durch eine ausreichende Anzahl von Probeauslösungen mit Wegschleudern des Innencontainers zu erproben.
3. Bestehen Zweifel an der Kombinierbarkeit, ist die Kombination vom Hersteller des Rettungsgerätes oder vom Hersteller des Gurtzeuges zu überprüfen.

Diese Lufttuchtigkeitsanweisung tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NfGH) in Kraft. Die Sicherheitsmaßnahmen müssen spätestens beim nächsten Packen der Rettungsgeräte durchgeführt werden.

Gmund, den 10. April 1995

Bernd Schmidtler

Referatsleiter Technik

Hängegleitergurtzeug Pinguin der Firma Finsterwalder

Beim Schlepp mit einem Hängegleitergurtzeug des Musters Pinguin kam es zum Abtrennen einer Schleppschlaufe mit gleichzeitigem Lösen des Schultergurts. Dies kann bei allen Gurtzeugen dieses Musters, die vor September 1991 gefertigt wurden, auftreten.

In Übereinstimmung mit der Firma Finsterwalder Charly Produkte GmbH hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahmen** getroffen:

1. Die Hängegleitergurtzeuge des Musters Pinguin mit Gütesiegelplakette des Jahres 1991 oder früher müssen hin-

70/95

sichtlich der Befestigung der Schleppschlaufen nachgeprüft werden.

2. Mangelhafte Schleppschlaufen müssen nachgearbeitet werden.

Diese Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NfGH) in Kraft. Die Sicherheitsmaßnahmen müssen vor der nächsten Benützung im UL- oder Windschlepp durchgeführt sein.

Nachprüfung und Nacharbeit werden von der Firma Finsterwalder GmbH, Am Osterösch 3, 87637 Seeg, Tel. 08364/1286, Fax 08364/8426, durchgeführt.

Gmund, den 15. Mai 1995
Bernd Schmidler
Referatsleiter Technik

69/95

Lufttüchtigkeitsanweisung

Rettungsgeräte der Firma Parasail / Moyes Europe

Bereits im DHV-Info 65/1992 wurde in einer Sicherheitsmitteilung auf Brüche des Plastiksplints von Parasail-Rettungsgeräten hingewiesen. Dem Aufruf zur Nachrüstung der Rettungsgeräte sind bisher nicht alle Piloten gefolgt.

In Übereinstimmung mit dem jetzigen Gütesiegelberechtigten für die Parasail-Rettungsgeräte, der Firma Air base, hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahmen** getroffen:

1. An allen Parasail-Rettungsgeräten ist vom Besitzer des Rettungsgeräts der Auslösegriff zu überprüfen. Wenn dieser Auslösegriff einen Plastiksplint und nicht ein plastifiziertes Stahlseil aufweist, ist er mangelhaft.
2. Mangelhafte Splinte müssen ausgetauscht werden.

Diese Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NfGH) in Kraft. Die Sicherheitsmaßnahmen müssen vor der nächsten Benützung durchgeführt sein.

Der Austausch der Splinte wird von der Firma Air base Drachen, Gleitschirme und Zubehör, Werrastraße 13, 36433 Bad Salzungen, Tel. 03695/602304, Fax. 03695/602305 durchgeführt.

Gmund, den 15. Mai 1995
Bernd Schmidler
Referatsleiter Technik

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gleitsegel Nunki 28 und Nunki 31

Beim Windschlepp mit den Gleitsegeln Nunki 28 und Nunki 31 wurde eine deutliche Sackflugtendenz während des Schleppvorganges festgestellt.

In Übereinstimmung mit der Firma Aerosport International GmbH hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahme** getroffen:

Die Windschlepppeignung für die Gleitsegel Nunki 28 und Nunki 31 ruht, das heißt, die Geräte dieser Muster dürfen nicht für den Windschlepp eingesetzt werden. Diese Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NfGH) in Kraft.

Gmund, den 1. Juni 1995
Hannes Weininger
stv. Referatsleiter Technik

71/95

Weitere anerkannte Herstellerbetriebe

Hersteller	Produkte
Heinrich Mertens Unterm Eberg 8, 58802 Balve-Garbeck Tel.: 02375/5874, Fax.: 02375/4966	Rettungsgeräte
Junkers Profly GmbH Georg Nützel Str. 10, 95361 Ködnitz Tel.: 09221/84464, Fax.: 09221/1842	Gleitsegel Rettungsgeräte Gurtzeuge
Fischer Rupert Kreuzstr. 19, 82544 Egling Tel.: 08176/1700, Fax.: 08176/1717	Gurtzeuge
Gerlich und Co. GmbH Welleringhausen 28, 34508 Willingen Tel.: 05632/5198, Fax.: 05632/1080	Hängegleiter

Neue Musterzulassungen

Gleitsegel

Nummer	Muster Zulässiges Gurtzeug	Zulassungsinhaber Zul. Startgewicht min. - max.	Klasse	
			empf.	max.
01-389-95	Boogie M Integral, Hero, Huskv, Force, Montana, Turtle, Turtle II, Supine 2, High Definition, Perfekt FM, Fashion Sport, Tiera, Perfect Klick, RX, North Action LX, Supersede, New Distance, Race, UP Action LX, Liga, Paratech Sup Air A 2, Sup Air Profeel Race	UP Europa 70 - 95	1-2	G
01-390-95	freeX Frantic L	Turnpoint Fastline 100 - 127	2	
01-391-95	freeX Frantic S	Turnpoint Fastline 60 - 95	2	
01-392-95	Advance Omega III/32	Skyline Flight Gear 105 - 120	3	
01-393-95	Discovery 333 Distance, Protect, Liga, Soaring Light Plus Cross, Sitting Bull, Distance XR, Huskv, Soaring Light Compo., Force, Recar Change, Force G, Vertex, Sitting Bull X-Large, Supersede, Race, Montana, New Distance, Hero, Perfect Klick, Turtle II	Montana Flugsport 95 - 115	2-3	G

Gleitsegel-Rettungsgeräte

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast	
			empf.	max.
02-053-95	High Definition 24	Flight Design	88	100
02-054-95	High Definition 32	Flight Design	111	125
02-055-95	Viva III	Wolfgang Rode	183	200
02-056-95	Jespo	Wolfgang Rode	109	120
02-057-95	Plus 35	Junkers Profly	100	100

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
03-143-95	Sup Air Profeel Race	Aerosport International	100
03-144-95	Paratech Sup Air A 2	Aerosport International	100
03-145-95	Paratech B 1	Aerosport International	100
03-146-95	Vest	Firebird	100
03-147-95	Charly Primus	Finsterwalder	100
03-148-95	Prolog	Junkers Profly	100
03-149-95	XT Inka	Flugsportservice Stiebritz	100

Hängegleiter

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Zul. Startgewicht min.-max.	Klasse
01-296-95	Xtralite 164	Moyes«air-base» 130 - 162	2-3
01-297-95	Astir	Bautek 90 - 145	2
01-298-95	Sunrise 13	Bautek 100 - 135	2-3
01-299-95	Merlin 148	Peter Gröger 96 - 126	2-3
01-300-95	Rage 157	Finsterwalder 100 - 140	2

Hängegleiter-Gurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
03-101-95	FE 2	Johann Aicher	100 kg

Zugelassene Flugschulen

Name	Straße	PLZ	Ort	GS	GSS	GSP	HG	HGS	HGP	ULS	F
Ostdeutsche Drachen- und Ultraleichtflugschule	Schrecker Straße 9	04838	Eilenburg				•	•			
Startplatz Paragliding	Friedrich-Ebert-Straße 31	07607	Eisenberg	•	•						•
Usedomer Fliegerclub	Waldstraße 47	17449	Karlshagen				•	•			•
Hamburger Drachenflugschule	Ernst-Peters-Straße 67	21629	Neu-Wulmstorf				•	•	•	•	•
Norddeutsche Drachenflugschule	Mittelstraße 6	30890	Barsinghausen				•	•			•
Flugsport Milan	Steinbrink 2	31863	Coppenbrügge				•	•		•	•
Drachenflug-Center Peter Bork	Herzog-Ferdinand-Straße 61	32425	Minden				•		•		•
Flugsport Gerlich	Welleringhausen 28	34508	Willingen				•	•			•
Flugcenter Wasserkuppe	Obernhausen 48 a	36129	Gersfeld	•	•		•	•			•
Papillon Drachen- und Gleitschirmflugschule Wasserkuppe	St. Laurentius Straße 7	36163	Poppenhausen	•			•	•			•
Mundorf & Vogel GbR	Hagenstraße 6	38899	Hasselfelde	•	•		•	•	•		•
Rheinland Paragliding	Tilsiter Weg 3	41564	Kaarst	•	•	•					•
Drachenflug- und Gleitsegelschule Oberberg	Cosimastraße 2	51674	Wiehl	•	•		•	•			•
Flugschule Jobst Baeumer	Zur Schönen Aussicht 8	54317	Thomm							•	
Drachenflugschule Saar-Mosel	Bergstraße 14	54518	Platten				•				•
Drachenflugschule Rheinland-Vulkaneifel	Zum Moor 5	56767	Mosbruch				•	•			
VFL Altena-Hegenscheid	Königsberger Straße 99	58638	Iserlohn	•	•						•
WDS Drachen- und Gleitschirmschule	Talstraße 12 - 14	59955	Winterberg	•	•		•	•			•
Flyline Michael Sattler	Bahnhofstraße 22	65551	Limburg				•				
Drachenflugschule Saar	Schneiderstraße 19	66687	Wadern-Wadrill				•				•
Flugschule PHOENIX	Hauptstraße 39	69221	Dossenheim	•		•					•
Flugschule Sunrise	Untergasse 27	69469	Weinheim	•	•		•	•			•
Luftikus, Eugen's Flugschule	Hartwaldstraße 65 b	70378	Stuttgart	•			•		•		•
Glidezeit - Flugschule Tübingen	Alberstraße 3	72074	Tübingen	•	•	•	•	•	•		•
Flugschule Göppingen	Zeppelinstraße 3	73105	Dürnau	•	•	•	•	•	•	•	•
Gleitschirmflugschule Remstal	Silcherweg 16	73655	Plüderhausen	•	•	•					
HB-Drachensport	Christian-Schubart-Straße 17	74544	Michelbach	•	•	•	•	•	•		•
Sport Wagner	Eckenerstraße 54	76185	Karlsruhe	•	•						•
Flugschule Kraichtal	Sternackerstraße 13	76703	Oberacker	•	•						•
Drachenfliegerverein Spaichingen	Silcherstraße 20	78549	Spaichingen				•	•			•
Drachenflug- und Gleitschirmzentrum Elztal	In der Gumm 3	79215	Elzach	•			•	•	•		•
SKYMASTER Walter Wagner's Flugsport-Team	Friedrichstraße 7	79677	Schönau	•		•	•				•
Airpower Gleitschirmschule	Beim Steinernen Kreuz 10	79798	Jestetten	•	•						•
Bayerische Gleitschirmschule Garmisch	Nockherstraße 3	81541	München	•			•	•	•		•
Münchner Gleitschirmschule GmbH	Balanstraße 13	81669	München	•	•						•

Name	Straße	PLZ	Ort	GS	GSS	GSP	HG	HGS	HGP	ULS	F
Münchner Drachenflugschule	Balanstraße 13	81669	München				●		●		●
Gleitschirmschule Werdenfels	Marienplatz 18	82467	Garmisch-Partenk.	●		●					●
Gleitschirmschule Garmisch-Partenkirchen Michael Brunner	Am Hausberg 8	82467	Garmisch-Partenk.	●		●					●
Flugschule für Hängegleiter und Gleitschirme Speidel	Sudelfeldstraße 81	83098	Brannenburg	●		●	●		●		●
Flugschule, Reisebüro Hochries GbR	Hochriesstraße 80	83122	Samerberg				●	●	●		●
Drachenflug-Schule Chiemsee	Neuwies 34	83236	Übersee				●				●
Süddeutsche Gleitschirmschule	Am Balsberg	83246	Unterwössen	●		●					●
Flugzentrum Ruhpolding	Branderstraße 41	83324	Ruhpolding	●	●	●	●	●	●		●
Gleitsegel-Luftfahrerschule RIDE & FLY	Josef-Heigenmooser-Straße 2 b	83339	Chieming	●	●	●					●
FLYART Klaus Schwarzer's Flugschule	Daisenberger Straße 5	83607	Holzkirchen	●	●	●	●	●	●		●
TAKE OFF Lenggries-Tegernsee	An der Talstation, Postfach 1129	83661	Lenggries				●	●	●		●
Adventure-Sports Gleitschirmschule Fly & Bike	An der Talstation	83661	Lenggries	●	●	●					●
Gleitschirmschule Tegernseer Tal	Wiesseer Straße 38 B	83700	Rottach-Weißach	●		●					●
Flugschule Kalchgruber	Furtweg 49	85716	Unterschleißheim	●	●	●					●
Flugschule Bussard	Schweizerhof 1	86877	Walkertshofen				●	●			
1. Oberallgäuer Drachen- und Gleitsegelschule	Salzweg 37	87527	Sonthofen	●		●	●		●		●
Flugschule Martin Mergenthaler	Waltenerstraße 20	87527	Sonthofen	●		●					●
OASE Gleitschirmschule Peter Geg	Am Goldbach 22	87538	Obermaiselstein	●		●					●
OFS Paragliding Ostallgäuer Fliegerschule	Xaver-Martin-Straße 1	87616	Marktoberdorf	●	●	●	●	●	●		●
Aktiv Flugsport & Freizeit	Bullachbergweg 34 a	87645	Schwangau	●	●	●	●	●	●		●
Gleitschirm-Schule Heinz Fischer	Brunnenstraße 35	87669	Rieden	●	●	●					●
Flugschule Tegelberg	Füssener Straße 22	87672	Roßhaupten	●			●		●		●
Drachen- und Gleitschirmflugschule Horst Steidl	Halde 43	88636	Illmensee	●	●		●	●	●	●	●
Flugschule Ulm	Eichenweg 13	89180	Berghülen	●	●		●	●			●
Drachenflugschule Mittelfranken	Weidenweg 40	91154	Roth 1				●	●			●
Aerosport Altmühltal	Hauptstraße 54	92345	Dietfurt	●			●				●
Regensburger Drachenflugschule	Waldweidenweg 11	93053	Regensburg				●	●			●
Bayerwald Gleitschirmschule	Gärtnerplatz 10	93073	Neutraubling	●	●	●					●
Drachenflugschule Regental	Am Vogelherd 2	93426	Roding				●	●			●
Rudi's Drachenflugschule	Grubmühle 1 a	94113	Tiefenbach				●		●		●
Flight Team	Lessingstraße 6	97072	Würzburg							●	
LCT Luftsportzentrum Crawinkel	Friedrichsanfang 43	99330	Crawinkel	●	●		●	●			●
AIRsport TIROL	Oberbach 30 a	A-6653	Bach/Lechtal	●		●	●		●		●
Sky Club Austria	Moosheim 113	A-8962	Gröbming	●	●	●					●
Flugschule Aufwind		A-8972	Ramsau 52	●			●				●
Flugschule Engelberg/Klewenalp	Wasserfallstraße 135	CH-6390	Engelberg	●							●

Abkürzungen: GS=Gleitsegel, GSS = Gleitsegelschlepp, GSP = Gleitsegelpassagierflug,
 HG = Hängegleiter, HGS = Hängegleiterschlepp, HGP = Hängegleiterpassagierflug, ULS = UL-Schlepp, F = Flugfunk.

Weitere zugelassene Gelände

Neuzulassungen und Verlängerungen durch den DHV nach § 25 LuftVG

Gastpiloten werden gebeten, vor dem Fliegen mit dem Geländehalter Verbindung aufzunehmen. Mit * gekennzeichnete Gelände sind nicht für Gastpiloten zugelassen.

Gemeinde	Geländename Geländehalter	Bundesland	Startart	Höhen- differenz	Geräteart
----------	------------------------------	------------	----------	---------------------	-----------

0

07407 Kleinkochberg	Agrarflugplatz Kleinkochberg Ostthüringer Drachenfliegerverein Saalfeld	Thüringen	Schlepp	150	HG/GS
07619 Wetzdorf	Poppendorf Drachenfliegerclub Jena	Thüringen	Schlepp	150	HG/GS
07778 Zimmern	Zimmern Drachenfliegerclub Jena	Thüringen	Schlepp	150	HG/GS
09306 Colditz/ Hausdorf	Heimatturm Colditz Gleitschirmclub Colditz	Sachsen	Hang	95	HG/GS
09544 Neuhausen	Schwarzenberg Flugsportverein Schwarzenberg	Sachsen	Hang	105	HG/GS

1

14193 Berlin- Grunewald	Teufelsberg DAeC Luftfahrt-Verband Berlin	Berlin	Hang	55	HG/GS
----------------------------	--	--------	------	----	-------

3

31061 Alfeld / Sack	Holzer Berg Drachen- und Gleitschirmfliegergemeinschaft Alfeld	Niedersachsen	Schlepp	150	HG/GS
37671 Höxter- Ottbergen	Bastenberg DrachenGleitschirmflieger-Club Höxter	NRW	Hang	100	HG/GS

5

55566 Meddersheim	Meddersheim Wahl Karl/Werner	Rheinland-Pfalz	Hang	80	HG/GS
56470 Bad Marienberg	Elkenroth DFC Kreis Olpe	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS

Gemeinde	Geländename Geländehalter	Bundesland	Startart	Höhen- differenz	Geräteart
----------	------------------------------	------------	----------	---------------------	-----------

7

76877 Offenbach	Offenbach Drachenschleppgemeinschaft Offenbach	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS
78589 Dürbheim	Unter dem Eichenhärtele/Schnellgalgen Ba-Wü. Gleitschirmverein Heuberg/Baar	Ba-Wü.	Schlepp	450	HG/GS

8

83454 Anger	Fürmannalm / Irberg Anger Münchner Drachenflugschule GmbH	Bayern	Hang	260	HG/GS
88167 Grünenbach	I-Berg HABIS, Fabian Schreiner	Bayern	Hang	200	HG/GS
88285 Bodnegg	Oberwagenbach Drachen- und Gleitschirmflugschule Horst Steidl	Ba-Wü.	Hang	265	HG/GS
89542 Bissingen	Lenzenhöfe Bischoff Friedrich	Ba-Wü.	Schlepp	150	GS

9

95643 Tirschenreuth	Kleinklenau Fehr Helmut	Bayern	Schlepp	150	HG/GS
98743 Gräfenenthal	Zopten Ostthüringer Drachenfliegerverein Saalfeld	Thüringen	Hang	140	HG/GS
98743 Gräfenenthal	Gräfenenthal Gleitschirmverein Rennsteig	Thüringen	Hang	40	GS

Das Versicherungsprogramm

Stand: 1.6.1995

Versicherer: Gerling Konzern Köln

Halterhaftpflicht

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



Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:

45,- DM bei 500 DM Selbstbeteiligung (SB)

60,- DM ohne SB

Nur Gleitsegel:

40,- DM bei 500 DM SB

50,- DM ohne SB

Deckungssumme: 2,5 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.

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

Deckungsbereiche: Weltweit, Europa, Deutschland.

Flug-Unfall, Tod und Invalidität

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

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
45,- DM

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
65,- DM

Flug-Unfall, nur Invalidität

Deckungssumme: 10 000 DM

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
30,- DM

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
50,- DM

Kapital-Lebensversicherung

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

Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung
Jahresrente 12% der Versicherungssumme, maximal 36 000 DM Jahresrente.
Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen.

Direktinformation bei Gerling Konzern,
Tel. 069/7567-281, Fax 069/7567-396

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten

Deckungssumme: 2000 DM

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

Schirmpackerhaftpflicht

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

Startleiterhaftpflicht

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

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

Vereinshaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Tätigkeit des Mitgliedvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

Veranstalterhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

Vereinsrechtsschutz

Deckungssumme: 100 000 DM
Umfang: Schadenersatz- und Strafrechtsschutz etc. des Mitgliedvereins.

Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme: 5000 DM bei Tod 10 000 DM bei Invalidität.
Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedverein beauftragter Startleiter.

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Geländehaftpflicht

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

Startwindenhaftpflicht

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

Startwindenhaftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
65,- DM

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

Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Passagierhaftpflicht, Luftfahrzeug-Verkehrsrechtsschutz, Boden-Unfall für Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

Die Verkaufsmesse 1995

Flight

INTERNATIONAL

DIE Messe für Flugsportgeräte

• FLIGHT International
Über 8000 Flugbegeisterte
bei der Erstveranstaltung 1994

• FLIGHT International
Die Messe für Flugsportgeräte
in der Messe Sinsheim -
und ganz in der Nähe -
auf dem Flugplatz des
Flugsportring Kraichgau e.V.

• FLIGHT International
Ausstellung, Flugvorführungen,
Neuheiten, Rahmenprogramm



30. September bis
3. Oktober 1995

Messe Sinsheim
an der A6
(Nähe Heidelberg)

Fax-Antwort FLIGHT

Wir wünschen:

Beteiligungs-
Unterlagen

Besucher-
Informationen

Bitte ausschneiden und mit Ihrer kompl. Anschrift
an nebenstehende Adresse senden oder faxen.

an den Veranstalter:

MESSE SINSHEIM GMBH
Neulandstraße 30
D-74889 Sinsheim
Tel. 07261/6890*
Fax 07261/6892 20



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, Tel. 08022/ 74184 oder 7031, und hinterläßt dort seine Telefonnummer. Der DHV-Sicherheitsvorstand Peter Urban nimmt dann Kontakt auf.



Die Unfallmeldepflicht des Piloten bzw. Gerätehalters nach § 5 Luftverkehrsordnung bleibt unberührt.

Tödliche Unfälle

Finkenberg, Am 7.4.1995 verunglückte die 34-jährige Gleitsegelpilotin Barbara Schillings. Die Inhaberin des A-Scheins war mit ihrem IQ-Sport 24 mit einem Sessel der Liftanlage in Finkenberg kollidiert. Sie wurde einige Meter mitgezogen und dann zwischen Trägerstütze und Sessel eingeklemmt, wobei sie sich tödliche Verletzungen zuzog.

Schladming/Österreich, Ein folgenschwerer Gleitsegel-Doppelsitzerunfall ereignete sich am 26.5.1995 in Schladming. Ein deutscher Pilot war zusammen mit seiner 24-jährigen Passagierin aus großer Höhe bis zum Boden abspiralt. Beim Aufschlag zog sich die Passagierin tödliche Verletzungen zu. Die Ursache des Spiralsturzes ist bisher noch nicht geklärt. Das Unfallgerät hatte kein Gütesiegel.

Maurach/Österreich, Tödliche Verletzungen zog sich am 22.5.1995 ein 43-jähriger Gleitsegelpilot bei einem Sicherheitstraining am Achensee zu. Der A-Schein-Pilot Frank Butress war nach Einleiten einer Steilspirale vermutlich ohnmächtig geworden und mit seinem Phocus 29 bis in den See spiralt. Nach der Bergung ca. 6-8 min später aus dem Wasser wurde der bewußtlose Flieger notärztlich versorgt und mit dem Rettungshubschrauber nach Innsbruck gebracht. Er verstarb nach einer Woche, ohne das Bewußtsein wiederlangt zu haben.

Wer auf höchste Sicherheit, niedrigstes Gewicht und perfekte Paßform fliegt, wird beim HANWAG FLY 2000 landen. Der 1,5 kg Flugschuh mit ausgezeichneter Seitenstabilität, sicherer Ösenschnürung, komfortabler Spezial-Dämpfungскеilwasserdichter, sohle und atmungs-



aktiver Sympatex-Ausstattung ist das ideale Equipment

für Gleitschirm- und Drachenflieger. Testen Sie den mehrfachen Testieger (u.a. "GLEITSCHIRM" '94) einfach bei Ihrem Fachhändler. Katalog '95 anfordern bei:
HANWAG GmbH & Co. KG,
Freisinger Str. 27, 85256 Vierkirchen



DER ÜBER-FLIEGER

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

19.7.95 – Info Nr. 82

Später eingehende Kleinanzeigen werden automatisch in das nachfolgende Info aufgenommen.

Haftungsausschluß!

Jede Haftung des DHV und seine Mitarbeiter aufgrund der Veröffentlichung des Gebrauchtmartks ist ausgeschlossen. Für Zulassung, Lufttuchtigkeit und Klassifizierung der Geräte und für die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

Hängegleiter

1

Club 15, Bj. 90, weiß/marine/türkis, crashfrei, Räder, Speedbar, Prieler Integralgurt, Rettungssystem Metamorfose, Fahnenmesser, einzeln oder komplett, VB DM 3050,- ☎ 089/23173413 (dl.), 08631/379185 (priv.).

Club 15, Bj. 87, 2 Ersatztrapezrohre, Kniehänger mit Schirm, DM 900,- ☎ 089/9627438.

Club 15, Bj. 92, 1 x rot/gelb, 1 x weiß/blau, je DM 1.500,-. Sting-Integralgurt, Bj. 92, rot, 170 - 190 cm, Rettungsgerät Parasail IV 92, DM 1.300,-. Keller-Integralgurt, blau, 170 - 190 cm, Rettungsgerät Parasail IV, Bj. 92, DM 800,-. Wasmer Vario mit Geschwindigkeitsmesser, DM 350,- + Helm, Räder, Ersatztrapez. ☎ 07271/50433.

Club 15, Bj. 91, blau/pink/weiß, Räder, guter Zustand, VB DM 1.200,- ☎ 0521/285224.

Joker, Bj. 92, crashfrei, Kniehänger, Helm, Vario, VB DM 2.100,- ☎ 07334/8762.

Joker, Bj. 3/90, Check neu, incl. Räder, Ersatztrapez, Gurtzeug Charly Pinguin 180 cm, Rettungsgerät, Uvex-Helm, VB DM 2.200,- ☎ 07544/3626.

Joker, Bj. 91, evtl. mit Toli Dachträger, DM 2.000,- ☎ 0561/63992.

Joker, Bj. 91, crashfrei, VB DM 2.500,-. Keller High Tec Integralgurt 180 - 195 cm, Bj. 89, VB DM 350,- ☎ 030/3417377 o. 39011589.

1-2

Airfix, Bj. 94, mint/schwarz/pink, Speedbar, Räder, 2 Packsäcke, VB DM 4.600,-. Prieler Spagetti mint/schwarz viele Taschen, VB DM 550,-. Uvex Kohlefaserhelm mit Helmspreiset VB DM 250,-. Leiter VB DM 30,- ☎ 0221/703585.

Bergfalke-Irschik, Bj. 8/94, VB DM 2.200,- ☎ 0841/55747.

Calypto 165, Bj. 1/94, VB DM 3.400,- ☎ 09441/5237.

Calypto 165, Bj. 6/92, crashfrei, Sonderfarben, 2 Steuerbügel, 2 Räder, DM 3.000,- ☎ 06285/334.

Calypto 165, Bj. 91, Speedbar, Räder, VB DM 2.500,-. Gurtzeug Prieler-Slider, Bj. 12/93 + Rettungsgerät Parasail VI, Bj. 12/93, VB DM 1.800,-. Vario Bräuniger incl. Geschwindigkeitsmesser, LCD IV, VB DM 500,- ☎ 09444/9283.

Calypto 165, Bj. 6/92, gut gepflegt, Regenbogenfarben + Rettungssystem Revolution II, Kniehänger, Hahlrohräder DM 3.500,- ☎ u. Fax 0221/462329.

Calypto 165, Bj. 91, DM 1.600,- ☎ u. Fax 09123/4660 o. ☎ 0172/8124660.

Delta 16, Bj. 89, guter Zustand, Räder, Vario, Helm, Ersatzbügel ohne Check, 55 - 85 kg, DM 500,- ☎ 0711/6771008.

Delta 16, Check 1/92, guter Zustand, crashfrei, mit Räder, Kniehänger, Rettungsschirm u. Ersatzrohr, VB DM 1.000,-. Integralhelm DM 200,- ☎ 0711/4797481 oder 0711/456271.

Delta Super, Bj. 88, luftber. Räder, Ersatzbügel, Helm, Vario, kompl. DM 500,- ☎ 0711/6771008.

Delta Super, Bj. 89, DM 500,- ☎ 07171/89573.

Gyro 180, Bj. 87, Check bis Ende 96, mit Speedbar, schwimmenden Querrohr, Rädern, 2 Ersatzsteuerbügel u. Kniehänger, techn. u. opt. ok. VB DM 1.300,- ☎ 0221/794448.

Gyro 180, Bj. 91, Check bis 96, mit Speedbar, Räder, Ersatzteile, VB DM 1.800,- ☎ 07748/5427.

Gyro 180, Bj. 92, incl. Ersatzbügel, 1a-Zustand, Probeflug möglich, VB DM 2.100,- ☎ 07223/40135 (ab 17.00 Uhr).

Mars 150 D, Bj. 10/88, Check bis 12/96, sehr gepflegt, Räder, DM 2.100,-. Delta Fly Kniehänger, pink, Gr. S, neuw., DM 180,- ☎ 07152/25586.

Mars 150 D, Bj. 88, mit Helm, Kniehänger, Vario, Rettungsgerät (Check fällig), Räder u. Speedbar, VB DM 1.700,- ☎ 0202/450985.

Mars 150 D, Bj. 88, pink/weiß, Kniehänger rot mit Kosteletzki-Fallschirm, ohne Check DM 1.000, mit Check DM 1.500,- ☎ 02644/8688.

Mars 150 D, Bj. 94, 2 Steuerbügel u. Räder, DM 3.000,-. Anfängerausstattung: Rettungsgerät, Kniehänger, Helm, Windmesser, DM 500,- ☎ 07326/7575.

Mars 150 D, Bj. 10/88, Check bis Check 12/96, Räder. ☎ 07152/25586.

Mars 150 D, Bj. 88, 5-Jahres-Check, Charly-Kniehänger mit Fallschirm, Alufelger, Luftäder, Vario, VB DM 1.600,- ☎ 06151/146611.

Nimbus 62/15, Bj. 89, 1a-Zustand, Check bis 97, Speedbar, Räder, Kniehänger, Schirm, Vario, DM 998,- ☎ 06031/62701 (abends).

Nimbus 62/15, Bj. 88, Bestzustand, Zusatzbügel, Helm, Vario, kompl. DM 500,- ☎ 0531/337153 (Ingo).

Spectrum 165, Bj. 6/93, Rettungsgerät u. Kniehänger von Charly, Vario Bräuniger AV-Classic, Speedsensor u. Halterung, Integralhelm Kevlar Gr. 54, Dachträger ähnlich Toli aus VA-Stahl. 2 Seitenrohre, Schleppklinge, Speedbar, Windsack, 2 Räder u. viel Zubehör. Alles neuw. ☎ 05532/3222 (ab 17.00 Uhr).

Spectrum 165, Modell 93, sehr guter Zustand, VB DM 2.900,-. Sehr viel Zubehör. ☎ 06857/6296.

Sphinx D, Bj. 88, schöne Farben, sehr guter Zustand mit Check, Ersatzteile, VB DM 1.200,- ☎ 0911/615961.

Sphinx D, Bj. 5/90, Top Zustand, sehr wenig geflogen, Helm u. Kniehänger, DM 1.500,- ☎ 0561/877271 o. 0551/631345.

Supersport 143, Bj. 92, sehr gepflegt, VB DM 4.000,- ☎ 06124/9522.

Supersport 153, Bj. 1/95, crashfrei, neuw., DM 7.200,- DM. ☎ 07183/8302.

Supersport 163, Bj. 6/94, 1a-Zustand, OS weiß, US pink/weiß, mit Halbschalenrädern, VB DM 6.500,- oder Tausch gegen neuen Funflex S, Bj. 94/95 mit Rädern. ☎ 06561/3337 (abends).

Uno, 2-Jahres-Check neu, sehr guter Zustand, Speedbar, Räder, Ersatztrapezrohr, VB DM 900,- ☎ 0361/4230922.

Uno, Bj. 4/89, pink/neongelb/weiß, 5-Jahres-Check neu, crashfrei, sehr guter Zustand, VB DM 1.800,- ☎ 02368/52086.

Uno, Bj. 87, Check bis 12/95, rot/weiß, sehr guter Zustand DM 700,-. Keller Integralgurt, Bj. 3/93, türkis, mit Parasail V ohne Öffnung, DM 1.000,-. Bräuniger Vario Basis, Bj. 3/93, DM 420,-. Integralhelm, Gr. M, DM 150,- ☎ 05130/40645.

Uno, Bj. 86, schwarz/weiß/gelb, Speedbar, Ersatzrohr, VB ohne Check DM 550,-. Mit Kniehänger, etc. VB DM 650,-. 05542/71025 (Sa. u. So.).

Uno, Bj. 91, guter Zustand, rot/mintgrün/weiß, Charly Kniehänger, 6 Trapezrohre u. Helm, kompl. DM 2.000,- ☎ 0234/495993.

Uno, Bj. 85, weiß/pink/violett, Speedbar, Räder, guter Zustand, Kniehänger, Rettungsgerät, Helm, DM 600,- ☎ 069/732519.

Uno, Bj. 86, schwarz/weiß/gelb, ohne Check, mit Speedbar, Räder, Kniehänger, VB DM 650,- ☎ 05542/71025 (Jürgen, Sa. u. So.).

Uno piccolo, Bj. 89, pink/weiß, 5-Jahres-Check, 4 Ersatzsteuerbügel, Speedbar, Räder, DM 1.700,-. Gurtzeug Charly Pinguin 165 cm, pink/schwarz mit Charly Rettungsgerät, Bj. 4/89, DM 800,- ☎ 0271/372953.

Uno piccolo, Bj. 90, 1a-Zustand, Sonderfarben, DM 1.500,- ☎ 07191/85236 (abends).

Vektor, Bj. 8/93, Sonderfarben, AK neongelb, US schwarz/mintgrün, neuw., VB DM 5.800,- ☎ 02581/62649.

Vektor, Bj. 93, mit 2 Ersatzsteuerbügel, DM 4.200,-. Kellerkarpengurt DM 100,- ☎ 06349/6446.

Vektor, Bj. 6/93, gelb/lila, VB DM 3.900,- ☎ 06251/68443.

Vektor, Bj. 6/93, gelb/lila, VB DM 3.900,- ☎ 06251/68443.

2

Atlas 14, Bj. 89, kompl. Anfängerausstattung, Charly-Schirm, Uvex-Helm, auch einzeln. ☎ u. Fax 02745/8359.

Atlas 16, guter Zustand, Ersatztrapez + 2 Ersatzsteuerbügel, Räder u. Helm, DM 600,- ☎ 07684/238.

Atlas 16, Bj. 92, pink/weiß/blau, 2 Steuerbügel, Räder, 1. Hand, VB DM 2.000,- ☎ 0231/7109284.



Atlas 16, Bj. 85, guter Zustand, mit Speedbar, luftbereifte Räder, Kniehänger, Parasail Rettungsschirm, Helm u. Schleppklinke, kompl. DM 2.500,-. ☎ 09377/1237.

Atlas 16, Bj. 80, sehr guter Zustand, Regenbogenfarben, Check incl. Räder, Ersatzrohre, Kniehänger u. Rettungsschirm, kompl. DM 1.200,-. ☎ 07255/6016.

Atlas 16, Bj. 90, Check 12/95, Räder u. Ersatzteile, Keller-Karfigurt, DM 1.500,-. Rettungssystem Parasail VI, Bj. 12/93, DM 600,-. ☎ 09421/81199.

Atlas 18, Bj. 86, weiß, Ersatz-Kieflrohr, Ersatz-Trapezzahre, Speedbar, ohne Check, VB DM 600,-. ☎ 06078/6798.

Cloud III, Bj. 83, 16,5 qm, hellblau/dunkelblau, guter Zustand, Check 5/97, DM 500,-. ☎ 09131/59161.

Competition 17, Bj. 89, rot/weiß, Check fällig, guter Zustand, 2 Ersatz-Steuerbügel-seitenrohre, VB DM 1.000,-. ☎ 04408/1263.

Funfex, Bj. 88, rot/weiß, Check bis Ende 95, guter Zustand, zusätzl. Verspannung, 2. Speedbar, Segellatten, 2. Auhängungen, Kurz- u. Longpacksack, VB DM 2.400,-. ☎ 03641/50699.

Funfex, Bj. 6/90, 5-Jahres-Check neu, Kurzpack, Extras, DM 2.950,-. ☎ 08663/668 u. 0331/8661024.

Funfex, Bj. 90, gelb/lila/weiß, 5-Jahres-Check neu, Ersatzrohre, Packsäcke (kurz, lang), Räder, Keller OK Liegeschürze, Rettungsschirm, Auluileiter, VB DM 3.210,-. ☎ 05254/64257.

Funfex, Bj. 89, Check neu, VB DM 2.900,-. Kniehänger, neuw., DM 150,-. ☎ 08102/72244.

Funfex, Bj. 92, Charly Penguin 184, Charly Rettungsgerät mit Rotor, Afro Micropanel 3 IR, Helm, Klinke, Dachträger UZW + viel Zubehör, DM 5.950,-. ☎ 0171/4315266.

Funfex, Bj. 91, Kniehänger, Räder, Schlaf-sackgurt, Helm, Bräuniger Vario, Gevswin-digkeitsmesser. ☎ 089/3007442.

Impuls, Bj. 7/93, neuw., lila/pink, DM 3.500,-. ☎ 05293/8281.

Impuls, Bj. 6/86, Zuladung bis 130 kg, sehr guter Zustand, crashfrei, 1 Ersatztra-pezeitenrohr, Lufräder, Speedbar, VB DM 800,-. ☎ 09391/6378.

Impuls, Bj. 90, rot/multicolor/weiß, DM 2.000,-. ☎ 0911/7530089.

Impuls, Bj. 89, Check neu, DM 1.100,-. Kniehänger u. Rettungssystem, Helm, Räder, Speedbar, Schleppklinke, 5m-Aluleiter, DM 2.900,-. ☎ 08821/76625.

Impuls, Bj. 10/91, pink/grün/pink, 1a-Zustand, incl. Ersatzteile, DM 500,-. VB DM 2.900,-. ☎ 06102/21014.

Impuls 14, Bj. 88, 5-Jahres-Check, pink/schwarz, DM 1.700,-. ☎ 0221/761680.

Impuls 14, Bj. 89, violett/neongelb, mit Priel-Karfigurt u. Rettungssystem Parasail IV, alles guter Zustand, kompl. VB DM 2.200,-. Evtl. auch einzeln. ☎ 089/1297540 (abends) o. 08641/61383 (Wochenende).

Impuls 14, Bj. 92, pink/violett, mit Räder u. Ersatzbügel, DM 2.700,-. ☎ 07182/3362.

Impuls 14, Bj. 89, Check ok., incl. kompl. Ausrüstung, DM 2.500,-. ☎ 0821/607254.

Impuls IC, Bj. 90, AK neongelb, US gelb, 1994 neue Unterverspannung mit aerody-namischen Beschlagteilen, sehr guter Zustand, crashfrei, div. Ersatzteile, VB DM 3.200,-. 08250/7412 (priv.), 08131/512-135 (dl.).

K 2 144, Bj. 92, crashfrei, gepflegt, DM 2.990,-. ☎ 089/8562391.

K 2 144, Bj. 92, Airwave Farben, super gepflegt, 2 Ersatzsteuernohre, VB DM 2.700,-. ☎ 02443/5520 (abends).

K 2 144, Composit, Bj. 93, Teamfarben, VB DM 4.100,-. ☎ 06726/1055 o. 2441.

K 4, Bj. 93, DM 4.900,-. Icon A 20, DM 800,-. Bräuniger Comp., DM 700,-. ☎ 09261/20479 (bis 20.00 Uhr).

K 4, Bj. 93, Teamfarben, VB DM 5.000,-. Bräuniger Vario mit Barograph LCD-VII + Software, neuw., VB DM 1.300,-. Geschwin-digkeitsmesser Priel Gurt, bis 180 cm, Bj. 87 u. Metamorfose-Schirm, VB DM 500,-. ☎ 089/6991225.

Lightfex, Bj. 91, mit Speedbar, Räder u. Rettungsschirm Charly 92, VB DM 2.100,-. ☎ 06726/1055 o. 2441.

Lightfex, Bj. 3/91, lila/weiß, Speedbar, Räder, langer Packsack VB DM 2.800,-. Uvex Integralhelm Gr. S, Keller Integralgurt Gr. 160 cm - 175 cm, Stölinger Rettungssy-stem HRS 20, Flytec Vario AV 2015 mit Ge-schwindigkeitsmesser, kompl. VB DM 3.800,-. ☎ 089/184944.

Magic Six 154, Erstflug 6/91, OS weiß, AK blau, US pink/gelb, guter Zustand, DM 2.500,-. ☎ 02351/570506.

Milan, Bj. 5/92, neon/multicolor, DM 3.500,-. ☎ 089/3825757 (werktags).

Milan, Bj. 9/92, OS weiß, US multicolor, 2 Ersatzsteuerbügel crashfrei, DM 3.900,-. ☎ 07183/37106.

Minifex M 2, Bj. 84, kein Check, Zustand einwandfrei, DM 500,-. ☎ 02761/53005 o. 3347.

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

Santana, Bj. 88, lila/neongelb/weiß, crashfrei, gepf. Zustand Karfigurt, Ret-tungsgerät, Integralhelm Gr. 56, Höhenmes-ser (Wasmer), Geschwindigkeitsmesser, 2 Gummiräder, 2 Aerosafe, VB DM 2.800,-. ☎ 0711/363182.

Sport 167, Bj. 87, Räder auf Steckachse, guter Zustand, DM 800,-. ☎ 06442/7735 (abends).

Sport 167, Bj. 90, n. 1 Jahr Check, 1a-Zu-stand, 10,3 m Spur. ☎ 09392/8593.

Sport 167, Bj. 89, Check neu, sehr guter Zustand, Sting Gurtzeug mit Frontstiegl. u. Parasail, Vario Bräuniger LCD m. Höhenmes-ser, VB DM 3.200,-. ☎ 09181/9837.

Sport 167, Bj. 7/90, guter Zustand, DM 2.200,-. ☎ 07731/4389.

Sport 167, sehr guter Zustand, Skyline-Schürze mit Parasail-Schirm, Räder, Afro-Vario 8000, VB DM 3.000,-. kompl. o. einzeln. ☎ 089/524330.

Uno 17,5 Jumbo, Bj. 88, Check bis 12/95, VB DM 1.700,-. ☎ 07685/7341.

2-3

Epsilon, Bj. 1/95, Speedsystem, weiß/schwarz/blau, VB 3.900,-. ☎ 06221/401177 (tags).

K 3, Bj. 6/92, blau/türkis/pink, guter Zu-stand, für schwere Piloten, VB DM 3.200,-. ☎ 07652/6195 (ab 20.00 Uhr).

Magic 166, Bj. 88, Check fällig, VG, Steu-erbügel, Räder, gepflegt, DM 500,-. Gurt-zeug Charly Penguin, 180 cm, neuw., DM 550,-. Kompl. 950,-. ☎ 07033/45594 o. 41959.

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

Pamir, Bj. 91, AS grün/neongelb/weiß, VB DM 2.100,-. ☎ 02058/8451.

Pamir, Bj. 12/90, schwarz/magenta/weiß, alle Nachrüstungen, VB DM 2.000,-. Charly Penguin, Bräuniger Vario LCD II u. Schirm. ☎ 0221/687436.

Probe III, Bj. 86, Keller-Schürze u. Para-sail, Wasmer Vario u. Geschwindigkeitsmes-ser, sehr guter Zustand, ☎ 089/8506506.

Quattro S, Bj. 88, Keller Karfigurt, Va-rio, Rettungsschirm, Integralhelm, Ersatz-steuerbügel, Räder, VB DM 2.000,-. ☎ 09353/2552.

Rapace 15, Bj. 90, Check neu, mit Charly Gurtzeug, Rettungsgerät Afro Vario und Ke-vlarhelm, VB DM 900,-. ☎ 07152/6792.

Sensor 610 E 144, Bj. 92, gepflegt, VB DM 3.200,-. ☎ u. Fax. 089/843156.

Sensor 610 E 144, Bj. 93, VB DM 4.200,-. ☎ 0041/1-8561518 o. 06244/231.

Sport 150, Bj. 89, AS pink, US diamant, Neonprofile, neuw., incl. 3 Steuerbügel. ☎ 06661/4155 (ab 17.00 Uhr) o. 06667/81166 (bis 15.00 Uhr).

Sport 150, Bj. 1/90, Segel pink/gelb/weiß, mit Rädern u. Afro-Safe Trapezstangen, Fahrtmesser, VB. ☎ 06044/3272.

Top Swing, Bj. 87, violett/mint/weiß, Check bei Kauf neu, Speedbar, Räder, Keller High Tec Gurt, Rettungssystem, Uvex-Inte-gralhelm, Vario + Höhenmesser, Silva Kom-paß, VB DM 2.700,-. ☎ 07151/71556.

Typhoon Large S4 S4+, Bj. 87, 16,7 qm, 70 - 105 kg, guter Zustand, DM 250,-. ☎ 02365/81052, Fax 86659.

Windfex, Bj. 82, Check fällig, flugfähig, 2 m Pack, V DM 590,-. ☎ 02362/3969.

3

AT 145, Bj. 3/91, VB DM 2.500,-. ☎ 07223/40135 (ab 17.00 Uhr).

AT 158, Bj. 93, magenta. ☎ 08774/1402.

AT 158, Bj. 91, AK gelb, US gelb/pink, mit Ersatzrohren, DM 1.800,-. ☎ 06861/4064.

Axis 15, in Teilen zu verk. ☎ 07392/5847.

Bullet C, Bj. 94, neuw. ☎ 089/8144335.

Bullet C 15, Bj. 88, guter Zustand, 2-Jah-res-Check neu, Extras, VB DM 1.300,-. ☎ 08664/929962.

Bullet C 15, Bj. 91, neuw., Hai-Schürze Bj. 92, Charly Rettungssystem, Vario, DM 2.950,-. ☎ 08322/3410.

Bullet Novum, Bj. 94, abs. neuw., VB DM 3.850,-. ☎ 08158/8444.

Bullet SP 12, Bj. 89, neongelb/neon-pink, Priel Racer Competition, neongelb/neonpink; Metamorfose Rettungs-gerät, Ball Vario 652, 3 Aerosafe Steuerbü-gelrohre, 2 Räder, DM 2.000,-. ☎ 0941/37204.

Classic Competition, Bj. 89, 15,5 qm, Check 94 abgelassen, VB DM 1.000,-. ☎ 06188/77432 (ab 17.00 Uhr). Nahe Aschaffenburg.

Desire 151, Bj. 4/95, neu, lila/weiß, DM 7.600,-. ☎ 08042/3080 (rufe zurück).

Express Moya, Bj. 87, grün/weiß, Check neu, VB DM 500,-. ☎ 0731/262539.

Focus 18, pink/weiß, mit Doppelsitzer-schirm, neuw., Keller-Karfigurt, VB DM 5.300,-. Kevlar-Helm Gr. 58, DM 150,-. Cockpit mit Höhe Vario, Speed u. Kompaß Silva VB DM 500,-. ☎ 08024/5602 (abends).

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

Hermes 15, Bj. 87, ohne Check, Check kein Problem, VB DM 500,-. ☎ 05242/37531.

Hermes 15, Bj. 85, VB DM 500,-. ☎ 0851/83390.

Laser 14, Bj. 8/91, VB DM 2.400,-. ☎ 08241/3780, 089/41444047.

Laser 14, Bj. 91, 1a-Zustand, Randbogen-spanner, DM 2.500,-. ☎ 07191/85236 (abends).

Laser 14, Bj. 92, DM 2.900,-. ☎ 06806/440966.

gebrauchtmarkt

Magic IV166 Fullrace B, guter Zustand, neue Unterverspannung, Ersatzsteuerbügel, VG. DM 1.400,-. ☎ 07684/238.

Magic IV166 Fullrace B, Bj. 87, ohne Check, DM 300,-. ☎ 06534/8248.

Magic IV166 Fullrace B, Bj. 88, VG, schöne Farben, Räder, 70 - 85 kg, VB DM 1.300,-. ☎ 09147/218.

Magic IV166 Fullrace B, Bj. 87, VG, Räder, 1a-Zustand, Check bis Ende 95, VB DM 900,-. ☎ 0561/822287.

Magic Kiss 154, Bj. 89, Check bis 31.12.97, guter Zustand, VB DM 1.200,-. ☎ 08321/89842 o. 612476.

Milan Racer, Bj. 94, VB DM 5.300,-. ☎ 08032/8938.

Milan Racer, 2 Jahre alt. ☎ 0221/895744.

Milan Racer, Bj. 5/94, neuw., tolle Farben, Klappbasis, Trapez neongelb, DM 6.000,-. ☎ 06503/432.

Milan Racer, Bj. 5/94, VB DM 6.500,-. Metamorphose Rettungsgerät Bj. 93, originalverpackt, DM 850,-. Bräuniger LCD u. Alto Vario Competition, neu. ☎ 07081/8172.

Moyes XS 155 Race Aus., Bj. 93, neuw., DM 4.900,-. ☎ 02593/5237.

Moyes XS 155 Race Aus., Bj. 91, 1a-Zustand, VB DM 3.200,-. ☎ 05254/60546.

Moyes XS Race 155 It., Bj. 90, AK neu, gepflegt, DM 2.200,-. ☎ 08841/9643 od. 3007.

RamAir 154, sehr guter Zustand, DM 6.500,-. ☎ 07572/3387.

RamAir 154, Bj. 94, VB DM 6.900,-. ☎ 0209/206428.

RamAir 154, Bj. 95, lila. ☎ 08774/n1402.

RamAir 154, Bj. 94, sehr guter Zustand, crashfrei, VB DM 6.900,-. ☎ 089/7556599 (abends) o. 607-23252 (tags).

Reflex, Bj. 10/94, 14,2 qm, VB DM 5.950,-. ☎ 06704/2509.

Reflex, Bj. 8/83, kompl. mit Gurtzeug u. sonstigem Zubehör, VB DM 4.999,-. ☎ 08158/242721.

Rumour 13,5, Bj. 90, kompl. Flugausüstung, VB DM 3.500,-. ☎ 08282/1692.

Rumour 13,5, Bj. 90, VB DM 2.100,-. Gurtzeug Charly Pinguin, Bj. 91, DM 600,-. Rettungsschirm Parasail VI, Bj. 91, neugepackt, DM 500,-. Bräuniger Vario AV Classic mit Geschwindigkeitsmesser, Bj. 93, DM 650,-. Schleppkline Koch DM 100,-. ☎ 08238/3966.

Saphir 17, Bj. 87, Ersatzsteuerbügel, guter Zustand, DM 800,-. ☎ 07621/61687.

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

Saphir 17, Bj. 87, OS weiß, US blau, AK dunkelblau, Aero-Trapezrohre, sehr guter Zustand, ohne Check, DM 700,-. ☎ 08563/1993.

Sensor 510 B-E, Bj. 91, AK pink, US grau, OS weiß, incl. Ersatzrohr, VB DM 3.300,-. ☎ 02523/7252.

Spot, Bj. 87, DM 400,-. ☎ 08322/3410.

Vega MX, Bj. 92, Bestzustand, Gurtzeug, Rettungsgerät etc., DM 2.500,-. ☎ 09901/885 (ab 20.00 Uhr).

Vega MX, Bj. 91, sehr gepflegt, schöne Farben, VB DM 1.330,-. ☎ 08375/8359.

Xtralite 147, Bj. 6/94, blau/grau/weiß, Vollmylar, Rennversion, VB DM 4.800,-. ☎ 08042/4800.

Xtralite 147, 6/94, neuw., DM 4.980,-. ☎ 0041/53333900 o. 0041/53241832.

Zephir (CX), Bj. 87, Check bis 4/96, VB DM 1.200,-. ☎ 08051/63354.

Zephir (CX), Bj. 3/90, AK pink/multicolor, DM 1.200,-. ☎ 07136/21903.

Zephir (CX), Bj. 89, OS pink/weiß/gelb, US blau/grün/weiß, DM 1.100,-. ☎ 02431/2858.

Zephir (CX), Bj. 91, multicolor, 1a-Zustand, crashfrei, Räder u. Steuerbügel, VB DM 2.600,-. Cockpit Afro-Cirrus 8000, VB DM 400,-. ☎ 05109/1680.

Gleitsegel

1

Black Magic 24, Bj. 91, türkis/gelb, guter Zustand, incl. Gurtzeug Alpine Supline, Karabiner u. Packsack DM 700,-. Rettungsgerät Esprit Light bis 85 kg, DM 450,-. ☎ 07533/6251 (ab 18.00 Uhr).

Black Magic 24, Bj. 93, pink, 55 - 95 kg, mit Gurtzeug u. Packsack, DM 990,-. ☎ 06171/51243.

Black Magic 24, Bj. 8/91, Check neu, Leinen, sehr guter Zustand, 60 - 90 kg, Gurtzeug, VB 1.000,-. ☎ 07361/79475.

Black Magic 24, Bj. 92, bunt gestreift, Check neu, DM 1.400,-. ☎ 08102/72244.

Black Magic 24, Bj. 91, B-Stall, pink/yellow, sehr gepflegt, DM 990,-. ☎ 08382/72314 o. 75471.

Black Magic 24, Bj. 91, Check bis 96, B-Leinen, guter Zustand, VB DM 800,-. ☎ 02941/57833.

✂ Abtrennen oder Kopieren

Nächstes Info Nr. 82 September 1995 Anzeigenschluß 19. Juli 1995

gebraucht auftrag kostenlos

Anzeigentext (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



Black Magic 24, Bj. 91, B-Leinen, lila, Check neu, VB DM 1.000,-. Paratech Gurtzeug Modular + Rettungsgerät Minitex, DM 500,-. Vario (Bräuniger) neuw. DM 400,-. ☎ 08031/32855.

Black Magic 24, Bj. 11/90, guter Zustand, DM 500,-. ☎ 08334/552.

Black Magic 27, Bj. 91, pink/blau, nächster Check 11/95, kompl. mit Packsack, Parasail Gurtzeug, Parasail-Rettungsgerät, VB DM 1.750,-. ☎ u. Fax 07821/76411.

Black Magic 27, Bj. 91, pink/blau, Packsack, Gurtzeug Firebird pro Comfort, Charly Second Chance, Helm, kompl. VB DM 1.600,-. ☎ 08105/24826.

Black Magic 27, Bj. 6/91, weiß/pink, 80 - 120 kg, 1a-Zustand, nächster Check 9/95, incl. Packsack, VB DM 1.100,-. ☎ 08092/32312 (18.00 - 24.00 Uhr).

Black Magic 27, Firebird Gurtzeug, Vario, Helm, neuw., VB DM 2.200,-. ☎ 02166/37771.

Black Magic 27, Bj. 91, lila, B-Still taugl., guter Zustand, 2-Jahres-Check neu, Rettungsgerät u. Gurtzeug Parasail, Helm, kompl. VB DM 2.300,-. ☎ u. Fax 08822/3023.

Black Magic 27, Bj. 90, pink/blau, Gurtzeug Charly Radeo, Rettungsschirm Sigma Minitex 110, VB DM 1.700,-. ☎ 0931/2012500.

Black Magic 27, Bj. 7/92, mit Gurtzeug u. Rettungsgerät Charly Second Chance 96, wenig Flüge, Sonder-Design, VB DM 1.800,-. ☎ 0931/84717.

Black Magic 27, Bj. 91, sehr guter Zustand, Packsack, Sitzgurt Skyline Dist. X, Rettungsschirm, Helm, kompl. VB DM 1.700,-. ☎ 07324/8389 (Mo.-Fr. 8.00 - 15.00 Uhr).

Black Magic 27, Bj. 6/91, gepflegter Zustand, kompl. mit Rettungsgerät Sigma Minitex, VB DM 1.500,-; auch einzeln. ☎ 08239/300.

Black Magic 27, Modell 91, Rettungsgerät R 2, Gurtzeug Vonblon D, Vario Bräuniger P 2 neu, kompl. VB DM 1.600,-. ☎ 030/8152569.

Magic Cloud 27, Bj. 6/92, pink, Check 96, B-Leinen, kompl. mit Packsack, Gurtzeug, Vonblon diagonal, guter Zustand, VB DM 1.450,-. ☎ 07621/61338.

Magic Cloud 27, Bj. 92, lila/orange, Top-Zustand, Check bis 95, 2-Jahres-Check möglich, neue Aramid-Leinen, VB DM 1.300,-. ☎ 05224/3201.

Trend 21, Bj. 90, orange/gelb, 65 - 120 kg, ☎ 07486/1028.

Trend 21, Bj. 91, Check bis 96, grün/orange, 60 - 70 kg, gepflegter Zustand, evtl. mit Sitzgurt, VB DM 900,-. ☎ 0711/6076291.

Trend 21, Bj. 90, pink/gelb, Check neu, DM 1.000,-. ☎ 089/5791 1468 (ab 19.00 Uhr) o. 089/969255.

XC 10 (Jaguar), Bj. 11/90, Check bis 11/95, pink/gelb, Gurtzeug Air Bulle, auch einzeln. ☎ 09123/74444 (pt.) o. 0911/5200-259 (dl).

XC 10 (Jaguar), Bj. 89, VB DM 500,-. ☎ 07904/527.

XC 11 (Jaguar), Bj. 90, pink/gelb, Gurt Vonblon, Rettungssystem Esprit Light, sehr guter Zustand, VB DM 1.000,-. ☎ 07541/52873 o. 43775.

XC 11 (Jaguar), Bj. 91, pink/lila, Nylon, Check neu, Gurtzeug Flight Design, Rettungsgerät Minitex 110, Vario u. Rucksack. ☎ 05402/6111.

XC 11 (Jaguar), Bj. 90, hellblau/pink, incl. Packsack u. Gurtzeug, sehr gut erhalten, jedoch ohne Check, DM 500,-. ☎ 0451/78165.

1-2

Alpin Dream, Bj. 88, 27 qm, neuw., DM 300,-. ☎ 05242/37531.

Athlete Neo 10,5, gelb, Check 11/96, 1a-Zustand, mit Sitzgurt u. Rettungsschirm, VB DM 1.900,-. ☎ 08651/78637.

Athlete Neo 10,5, Vario, Rettungsgerät u. kompl. Ausrüstung, VB DM 2.500,-. ☎ 07335/2610. Fax 2548.

Athlete Neo 11,5, Bj. 91, Check 11/95, mit leichtem Gurtzeug u. Packsack, VB DM 1.500,-. ☎ 08232/3726.

Brizoir 9, mit Gurtzeug, Packsack u. Helm, alles neuw., VB DM 550,-. ☎ 0821/409603.

Dimension 27 Modell 91, Bj. 4/91, G2 6+, guter Zustand, mit Packsack u. evtl. mit Gurtzeug, Vonblon Diagonal, kompl. DM 1.300,-. ☎ 06257/1353 o. 0171/3428719.

Dimension 27 Modell 91, violett/gelb/pink, 2-Jahres-Check neu, Gurtzeug Perche Fashion Fly 2, Reserve Pro Design, Vario Bräuniger P 3 Helm, VB DM 2.900,-. ☎ 07422/54511.

Dimension 27 Modell 91, Bj. 10/94, guter Anfängerschirm, neuw., Gurtsystem Paratech Basis, Rettungsgerät Skyline Survive 34 Bj. 92 alles 1a-Zustand, kompl. mit Packsack u. Helm, VB DM 4.100,-. ☎ 0771/63123.

Dimension 27 Modell 91, Bj. 6/92, violett/gelb/pink, 2-Jahres-Check neu, Gurtzeug Perche Fashion Fly 2, Reserve Pro Design, Vario Bräuniger P 3 alles neuw., VB DM 2.900,-. ☎ 07422/54511 o. 2740139.

Dimension 27 Modell 91, Bj. 6/92, Check bis 5/96, mit Packsack u. Gurtzeug, Probeflug mögl., DM 1.500,-. ☎ u. Fax 0831/94226.

Dream 90/24, Bj. 9/91, sehr guter Zustand, 70 - 100 kg, Check neu, VB DM 1.200,-. Gurt Sup Air Race Comp. mit RS May Day Plus, Bj. 93, VB DM 900,-. ☎ 07361/79475.

Dream 90/24, Bj. 91, 75 - 100 kg, 2-Jahres-Check neu, 3 Pkt.-Aufhängung, kompl. mit Packsack, Sitzgurt, Rettungsgerät May Day Plus (neu gepackt), Bräuniger Vario P III, Fliegerverall Gr. 50, DM 2.100,-. ☎ 0721/518129.

Dream 90/24, Bj. 91, kompl. mit Gurtzeug, Rettungsgerät Minitex, Packsack, VB DM 1.500,-. ☎ 07228/3215.

Dream 90/24, Bj. 8/9, blau/gelb, Mayday-Plus Rettungsgerät, Gurtzeug u. Packsack, alles Flight-Design, DM 2.100,-. ☎ 0711/8402963.

Dream 90/24, Bj. 91, mit Gurtzeug u. Rettungsgerät, VB DM 2.600,-. ☎ 07042/940481.

Dream 90/24, Bj. 9/90, neuw., gelb/grün, mit Gurtzeug, Rettungsgerät, Helm, Packsack, Bräuniger Vario P III u. Schleppklinge, kompl. VB DM 2.900,-. ☎ 0941/51386.

Dream 90/24, Bj. 90, mit Gurtzeug, Packsack, May Day Plus Rettung, neuw., Helm Gr. 58, Rettungsschnur u. Windsack, DM 2.000,-. ☎ 07361/42136.

Grafit Large, Bj. 10/93, magenta mit Design, VB DM 2.500,-. ☎ 08321/88203.

Grafit Medium, VB DM 3.000,-. Gurtzeug Perfect Integral mit RG Oscar 18, neuw., DM 1.000,-. ☎ 089/6881467.

Grafit Medium, 2 Jahre mit Check, lila, sehr guter Zustand, VB DM 1.500,-. (Evtl. auch mit Gurt u. Rettungsgerät). ☎ 089/6881467.

Grafit Medium, Bj. 10/93, Leinen-check, magenta, Gurtzeug Perche 10/92, u. Rettungsgerät Amigo, Packsack mit Tragesystem, Helm, VB DM 5.300,-. ☎ 089/587412 o. 08032/7121.

P 22/25, Bj. 12/93, lila/weiß, mit Gurtzeug, Reserve u. Rückenprotector, kompl. 3.500,-. ☎ 08841/90765.

P 22/25, Bj. 12/93, lila/weiß, Gurtzeug, Reserve u. Rückenprotector, kompl. DM 3.500,-. ☎ 08841/90765.

P 22/31, Bj. 3/94, 1a-Zustand, 75 - 120 kg, kompl. mit Gurtzeug Modular incl. integr. Notschirm u. GFK-Protector, DM 3.700,-. ☎ 02402/85619, Fax 02461/690249.

Pololair 26, Check bis 7/96, 70 - 100 kg, pink/gelb/schwarz, VB DM 800,-. ☎ 0621/373583.

Solution 23, Bj. 8/90, pink/lila, guter Zustand, ☎ 08323/51102.

Solution 26, Prüfsiegel neu, Harley Flip Gurtzeug, R-Gerät, DM 2.000,-. ☎ 08104/1268.

1-2G

Flyair 950, Bj. 92, rot/gelb, mit Packsack, guter Zustand, ideal für Frauen, VB DM 2.200,-. Gurtzeug Primo, Bj. 92, VB DM 120,-. ☎ 0781/59258 (priv.) od. 9385-12 (dl. Jutta verlangen!).

P 21/23, pink, 23 qm, Gurtzeug Vonblon-Liga mit integr. Rettung Minitex, kompl. VB DM 2.800,-. ☎ 08208/1886.

P 21/27, Bj. 9/92, kompl. mit Rucksack u. Gurtzeug u. Rettungsschirm. VS. ☎ 07121/76853.

P 21/27, Bj. 9/92, VB DM 1.900,-. ☎ 0821/888185 (abends), 720390 (tags) o. 0172/8593550.

P 21/27, Bj. 92, kompl. mit Gurtzeug u. Rettungsgerät Charly Revolution, VB DM 2.200,-. ☎ 089/6971294.

P 21/27, Bj. 92, sehr guter Zustand, Gurtzeug Modular, integriertes Rettungsgerät Charly, Vario Bräuniger LCD, kompl. DM 3.100,-. ☎ 089/7242123.

Haftungsausschluss!

Jede Haftung des DHV und seine Mitarbeiter aufgrund der Veröffentlichung des Gebrauchsmarkts ist ausgeschlossen. Für Zulassung, Lufttichtigkeit und Klassifizierung der Geräte und für die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

P 21/29, Bj. 92, 90 - 130 kg, guter Zustand, VB DM 1.200,-. Evtl. mit Gurtzeug. ☎ 05921/39444.

P 21/29, Bj. 92, Check neu, Top Zustand, komplette Ausrüstung, DM 3.800,-. ☎ 07621/591948.

P 21/29, Bj. 3/92, 80 - 120 kg, gelb/rot, sehr guter Zustand, Gurtzeug UP, Packsack, Rettungsgerät Parasail (auch einzeln), VB 3.750,-. ☎ u. Fax 089/23862572 o. 0171/5262136.

1G

Comanche 26, Bj. 6/92, Rettung u. Gurtzeug, neuw., DM 2.200,-. ☎ 030/7718201.

2

A4-25, Bj. 8/94, 60 - 90 kg, neuw., VB DM 3.300,-. ☎ 07361/79475.

Apache II 23, Bj. 4/94, gelb, Check neu, VB DM 2.250,-. ☎ 089/401774.

Apache II 26, Bj. 93, grepon, 1a-Zustand, 2-Jahres-Check u. Leinen neu, VB DM 3.000,-. Mit Packsack. ☎ 06405/6807.

Apache II 26, Bj. 5/93, Check neu, mit Packsack, DM 2.800,-. ATW-Vario Sky Bos I. DM 350,-. Rettung R1, DM 350,-. Gurtzeug Vonblon Liga DM 350,-. Helm DM 80,-. Alles neuw. ☎ 07392/8623.

Apache II 26, Bj. 93, pink/weiß, 2-Jahres-Check neu, Topzustand, DM 2.222,-. ☎ 0231/526458.

Apache II 29, Bj. 5/93, kompl. mit Gurtzeug Sifting Bull u. Speedsystem, Packsack, sehr guter Zustand, DM 3.400,-. ☎ 06406/89-371 o. 06408/64258.

Haftungsausschluss!

Jede Haftung des DHV und seine Mitarbeiter aufgrund der Veröffentlichung des Gebrauchtmartks ist ausgeschlossen. Für Zulassung, Luftfrüchtigkeit und Klassifizierung der Geräte und für die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

Apache II 29, Bj. 4/93, lila, Check bis 3/97, kompl. neue Stammleinen, neuw. Rettungsschirm Columbus 18 (Check bis 3/97), Gurtzeug Force, Packsack, kompl. VB DM 3.800,-. Evtl. auch einzeln. ☎ 06151/424981.

Apollo 27, mit Gurtzeug, Rettungsschirm, Packsack, VB DM 1.950,-. ☎ 06434/4916 o. 069/212-34067.

Apollo 27, Bj. 93, 2-Jahres-Check, mit Gurtzeug-EdelForce, Reserve Minitex 110, Vario, DM 2.700,-. ☎ 09646/1259.

Apollo 27, Bj. 93, mit Gurtzeug Edel Force, Packsack, alles neu, Rettungsgerät Minitex, Helm High XL, DM 3.500,-. ☎ 0906/22005.

Apollo 27, Bj. 9/92, gelb/multicolor, mit oder ohne Check. ☎ 06151/75753 o. 06063/3346.

Asterope 27 M, Bj. 5/93, pink/gelb/weiß, Fläche 27 qm, min. sinken 1,5 m/s bei Zuladung 70 - 85 kg, inkl. Packsack u. Beschleuniger, VB DM 2.500,-. ☎ 07904/527.

AT 1 / 21, Bj. 2/93, neuw., 70 - 90 kg, mit 2-Jahres-Check, Packsack, evtl. Gurtzeug, pink, VB DM 1.800,-. ☎ 05921/330363 (ab 17.00 Uhr).

Bliss Large, Bj. 10/92, lila, 2-Jahres-Check, Leinen neu, Gurtzeug Perche Perfekt u. Rettungsgerät columbus sowie Vario P2 VB DM 3.600,-. ☎ 07183/37348.

Brizair 10/89, Bj. 89, sehr guter Zustand, Rettungsgerät Sigma Minitex 110, Gurtzeug Air Bulle, alles neuw., VB. ☎ 08024/2422.

Comet CX 19, Bj. 2/92, gelb, 50 - 70 kg, 2-Jahres-Check u. neue Leinen 7/94, VB DM 1.100,-. ☎ 08641/63142.

Comet CX 23, Bj. 90, neue Leinen, VB DM 1.500,-. ☎ 08041/75576.

Comet CX 23, Bj. 91, 80 - 110 kg, VB DM 1.250,-. ☎ 0234/430983.

Compact 31, Bj. 93, violett, DM 3.700,-. ☎ 08025/2590 (ab 18.00 Uhr).

Compact 31, Bj. 94, mit Rettung Minitex 110 u. Gurtzeug, VB DM 4.100,-. ☎ 07042/32017.

Compact 33, sehr guter Zustand, DM 3.500,-. ☎ 081365/1249.

Compact 33, Bj. 11/94, weiß/lila, DM 3.900,-. Gurtzeug Montana Balance incl. Protector, DM 600,-. Rettung Amigro P 1, Bj. 10/94, DM 700,-. Bräuniger Vario, DM 100,-. ☎ 08652/69475.

Compact 33, Bj. 5/95, incl. Speedsystem, neues Design, neu, DM 4.490,-. ☎ 0214/68836.

Compact 33, Modell 94, grün/lila, sehr guter Zustand, VB DM 3.950,-. ☎ 0841/390813.

Compact 33, Bj. 4/95, evt. mit Gurt und Rettung, Startgewicht 75-95kg, ☎ 08634/1239 ab 17.00 Uhr.

Compact 35 D, Bj. 2/94, weiß mit violett, sehr guter Zustand, mit Beschleuniger, DM 3.850,-. ☎ 07171/929078.

Condor SP 10, neuw. Zustand, VB DM 550,-. Evtl. auch mit Zubehör (Vario, Sitzgurt). ☎ 06028/3566.

Condor SP 10, Bj. 89, sehr guter Zustand, pink/weiß, VB DM 500,-. ☎ 08031/72898 (ab 18.00 Uhr).

Corrado 13, guter Zustand, DM 600,-. ☎ 08322/2628.

Dimension 24/91, Check neu, Gurtzeug Perce Monte + Packsack + Minitex 110 + Bräuniger Vario LCD, VB. ☎ 08233/4856.

Dimension 24/91, Gütesiegeltest + Gurtzeug: Perche Monte + Packsack + Minitex 110 + Bräuniger Vario LCD. ☎ 08233/4856.

Discus 2000/70, Bj. 93, grün/gelb, Check bis 1/97, 60 - 85 kg, DM 2.500,-. Evtl. Packsack u. ult. Gurtzeug Air Bulle. ☎ 089/6803708.

Discus 2000/90, Bj. 5/94, incl. Gurtzeug u. Packsack, DM 3.500,-. ☎ 0911/754409.

EQ Sport 24, Bj. 7/90, blau/gelb, Check neu, sämtl. Leinen u. Tragegurte mit Rollen neu, mit Rucksack, VB DM. ☎ 07322/3802.

EQ Sport 24, Bj. 6/93, gelb/pink/schwarz, Packsack Perche Perfekt Gurtzeug, Perche Helm (neu). ☎ 07024/84631.

EQ Sport 24, Check u. Leinen neu, sehr guter Zustand, evtl. mit Gurtzeug, VB DM 600,-. ☎ 07808/99079.

EQ Sport 24, Bj. 4/92, lila, neue Leinen, 2-Jahres-Check, mit Packsack, sehr gut gepflegt, evtl. mit Gurtzeug u. Rettungsgerät, DM 1.234,-. ☎ 06203/85972 o. 06221/415-214 (tags).

EQ Sport 26, Bj. 6/91, rot/schwarz/gelb, Leinen neu, Check 94, Gurtzeug Flip, Rettungsgerät Mayday Plus, Vario LCD, DM 1.150,-. ☎ 07125/4815.

EQ Sport 26, Bj. 9/91, 1a-Zustand, mit Helm u. Gurt, DM 790,-. ☎ 0214/68836.

EQ Sport 26, Bj. 91, Gurtzeug Firebird Pro Comfort Bj. 91, Rettungsgerät R2 Bj. 91 (ohne Notöffnung), Bräuniger Vario, Alto Vario P II, VB DM 1.800,-. ☎ 07543/2976 (abends).

EQ Sport 26, Bj. 91, pink, ohne Check, mit Helm, Gurtzeug, Packsack, Rettungsgerät Charly + Bräuniger Alto - Vario P II, VB DM 1.900,-. ☎ 07158/64888 (abends) o. 934412 (tags).

EQ Sport 26, Bj. 11/90, 80 - 110 kg, Leinen neu, incl. Packsack, Check 11/96, guter Zustand, DM 900,-. ☎ 09123/74444 (pr.) o. 0911/5200-259 (dl).

F1-27, Bj. 5/91, gelb/pink, sehr guter Zustand, Check 4/94, Rettungsschirm Charly Second Chance, Sitzgurt, evtl. auch mit Vario, kompl. mit Packsack, VB DM 1.400,-. ☎ 06028/3566.

Genair 24, Bj. 90, mit Allesda K Sitzgurt (Kreuzverspannung), lila/grün/rot, 60 - 80 kg. VB kompl. DM 700,-. Ohne Gurt DM 500,-. ☎ 07431/81583.

Marlin 26, Bj. 10/94, lila/weiß, 60 - 80 kg, DM 2.900,-. Gurtzeug Recor, Bj. 10/94, incl. Protector, Rückencontainer usw DM 599,-. Reserve Charly 96, Bj. 7/94, DM 799,-. ☎ 06201/16091.

Marlin 29, Bj. 1/95, VB DM 3.000,-. ☎ 089/401774.

Marlin 29, 4/95, DM 3.250,-. ☎ 06257/1353 o. 0171/3428719.

Marlin 29, Bj. 94, lila/weiß, neuw., DM 3050,-. ☎ 07153/49333 o. 07153/41664.

Maui 28, Bj. 93, 1a-Zustand, Charly Gurtzeug, ☎ 08161/83606.

New Inf. Six Six Xtra, Bj. 91, gelb/rot Neon, Packsack groß u. Helm, DM 1.200,-. ☎ 06182/25449.

P 22/28, Bj. 9/93, mit Paratech-Gurt Modular u. integr. Rettungsgerät, incl. Sitzverlängerung, Rückencontainer, Kevlar-

Rückenprotector, Airbag u. Packsack, neuw. ☎ 0221/174427, Fax 171221.

P 22/28, Bj. 9/93, sehr guter Zustand, 70 - 100 kg, VB DM 2.600,-. Gurt Skyline Supersede + RS Survive 34, Bj. 94 VB DM 1.100,-. ☎ 07361/79475.

P 22/28, Bj. 5/93, gelb/blau, guter Zustand, DM 2.400,-. ☎ 05661/6830, Fax 51102.

P 22/28, Bj. 9/93, mit Paratech-Gurt Modular u. integr. Rettungsgerät, incl. Sitzverlängerung, Rückencontainer, Kevlar-Rückenprotector, Airbag u. Packsack, neuw. ☎ 0221/174427, Fax 171221.

P 40/26, Bj. 6/94, orange, wie neu, DM 2.900,-. ☎ 02923/7216 o. 7440.

P 40/26, Bj. 6/93, pink, Check neu, VB DM 2.500,-. ☎ 06151/58901.

P 40/26, Zwei-Jahres-Check neu, VB DM 2.150,-. Sitzgurt DM 250,-. Bräuniger Alto Vario Basis SP neu mit Garantie, DM 440,-. Doppelkappenrettungsschirm Columbus, DM 690,-. ☎ 089/7856150.

P 40/26, Bj. 93, weiß/orange, mit Check, VB DM 3.100,-. ☎ 036849/1324.

P 40/26, Bj. 9/92, Sonderfarbe gelb/violett, VB DM 2.000,-. ☎ 089/3085775, Fax 3087523.

P 40/29, Bj. 93, pink/gelb, GZ 6 +, 80 - 120 kg, neuw., mit Gurtzeug u. Rettungsgerät, VB DM 3.200,-. ☎ 02557/8218 (ab 18.00 Uhr).

Phocus 26, Bj. 12/94, neuw., VB DM 3.800,-. ☎ 07240/5572.

Phocus 26, Bj. 12/94, 70 - 100 kg, VB DM 3.500,-. ☎ 07361/79475.

Phocus 26, Bj. 5/95, VB DM 4.000,-. ☎ 07361/79475.

Phocus 26, Bj. 11/94, 70 - 100 kg, VB DM 3.750,-. ☎ 0202/4598109 (pr.) o. 4393127 (dl - Hr. Travakal).

Phönix 128, Bj. 94, Gurtzeug Vonblon-Ligo-Integrale incl. Airbag u. Retter, Bj. 94, VB DM 4.000,-. ☎ 0611/508588.

Phönix 28, Bj. 92, Check neu, Sitzgurt Soaring Ligh Plus (Pro Design), Rettung Charly 118, VB DM 2.000,-. ☎ 08322/98295.

Phönix 28 U, Gütesiegel 4/94, windentauglich, sehr guter Zustand, VB DM 2.200,-. Husky Komfort-GS-Gurtzeug, Bestzustand, incl. Rückenprotector u. zwei Zusatztaschen, VB DM 550,-. ☎ 089/7933266 (pr.).

Phönix 28 U, 2-Jahres-Check, mit Rettungsschirm Amigo P 1 u. Sup Air Gurtssystem, VB DM 1.600,-. ☎ 089/2904253.

Space 22, Bj. 5/93, 50 - 80 kg, VB DM 1.200,-. Gurtzeug Charly Husky + Protector, DM 350,-. Rettungsgerät Charly Second Chance 96, DM 500,-. Vario Flytec 3030 P, VB DM 800,-. ☎ 07424/4749.

Space 22, flieder, 2-Jahres-Check neu, sehr gepflegt, DM 2.400,-. Gurtzeug Edel Force, DM 300,-. GS-Stiefel Meindl Superfun, 2 Monate, Gr. 38 - 39, DM 150,-. ☎ 09187/41850.

Space 22, Modell 94, neuw., DM 2.300,-. ☎ 089/8144379.

Space 22, Bj. 93, 2-Jahres-Check neu 2/95, 50 - 80 kg, DM 2.500,-. ☎ 03941/601592.

Space 22, Bj. 8/93, kompl. mit Gurtzeug Skyline Supersede, Rettung Charly Revolution 1, VB DM 3.200,-. ☎ 07424/3208.

Space 22, Modell 94, neuw., ☎ 089/8144379.

Space 24, Bj. 93, Check neu, 1a-Zustand, evtl. mit Force Gurtzeug Edel, DM 2.500,-. ☎ 08243/1621.

Space 24, Bj. 92, lila/weiß, ca. 30 Flüge, mit Packsack, DM 2.500,- (2-Jahres-Check VB) ☎ 089/6517702 o. 089/52395192.

Space 24, Bj. 10/92, Check 1/97, neuw. Zustand, mit Fußbeschleuniger u. Packsack, VB DM 2.500,-. ☎ 07432/15220.

Space 27, Check 11/94, DM 2.500,-. ☎ 05703/1088.

Space 27, Bj. 7/93, 80 - 120 kg, sehr guter Zustand, VB DM 2.400,-. ☎ 07361/79475.

Space 27, Bj. 93, pink, Check neu, neuw., DM 2.950,-. ☎ 06257/85370.

Space 27, Bj. 9/92, gelb, Check u. Leinen neu, sehr guter Zustand, VB DM 2.800,-. ☎ 06251/64949.

Space 27, Bj. 7/93, mit Gurtzeug u. Rettung, VB DM 3.500,-. ☎ 06340/5168.

Space 27, Bj. 9/94, 90 - 120 kg, mit Packsack, Beschleuniger, Integralhelm neu, VB DM 2.900,-. ☎ 07454/40349 (abends), Fax 40375.

Space 27, Bj. 11/94, kompl. mit Husky + Protector, Rettungsgerät Revolution 1, VB DM 4.900,-. ☎ 089/50206280 (Werktags von 10.00 bis 18.00 Uhr).



Stellar 31, Bj. 93, lila, 65 - 85 kg., sehr guter Zustand, DM 2.490,-. ☎ 06171/51243.

Stellar 31, 2 Jahre alt, pink, 2-Jahres-Check, sehr guter Zustand DM 3.000,-. Gurtzeug Airbulle Swing Dynamic DM 200,-. Lift Back (Rückenprotector) DM 100,-. Tel 089/4309141 (ab 17.00 Uhr).

Stellar 31, Bj. 9/92, blau, mit Gurtzeug UP Action LX u. Rettung Charly Revolution I, ☎ 06104/43463.

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 10/92, 70 - 100 kg, VB DM 2.300,-. ☎ 08444/1229.

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 93, Gütesiegel neu, Sittingbull + Firebird-Rettungssystem, VB DM 4.500,-. Avocet Vertech Altimeter Uhr, DM 200,-. ☎ u. Fax 06181/497950.

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 11/93, weiß/lila für Pilotengew. 65-90 kg. Von UP gecheckt, guter Zustand. Sehr einfach an der Winde zu fliegen. VB DM 2.200,-. ☎ 0561/103658.

Stellar 35, Bj. 93, OS blaumetallig, US goldgelb, guter Zustand, mit Beschleunigungssystem u. Packsack, DM 2.500,-. ☎ 08821/58899.

Stellar 35, Bj. 93, Gurtzeug mit Rückenprotector, Charly Rettung, alles neuw., VB DM 5.000,-. ☎ 08041/8862.

Twist 25, Bj. 92, pink, 2-Jahres-Check bis 5/96, sehr guter Zustand, Rettungsgerät Firebird R 1, Gurtzeug Firebird, kompl. 2.500,-. ☎ 040/4910446 (ab 19.00 Uhr).

Twist 25, Bj. Ende 91, pink, Rettungsgerät R 1, Gurtzeug Firebird, Helm Römer weiß/pink abnehmbarer Kinnschutz. Kompl. VB 2.400,-. ☎ 07771/61012 o. 07771/6783.

Twist 28, Bj. 90, lila/weiß/pink, VB DM 490,-. ☎ 06022/22455.

Twist 28, Bj. 10/90, guter Zustand, mit Gurtzeug, Rettungsschirm Charly Revolution I, bj. 92, Brüninger Vario, Helm, kompl. DM 1.000,-. ☎ 07723/4647 (AB).

Vision L, Bj. 6/94, lila/weiß, sehr guter Zustand, VB DM 3.700,-. ☎ 09402/930916 (abends).

Vision L, Bj. 11/94, blau, neuw., DM 4.300,-. ☎ 08022/85353.

Vision M, Bj. 10/94, blau, Bestzustand, mit CC-Top-Gurtzeug, DM 4.400,-. ☎ 04202/70510.

Vision M, neu, weiß/blau, DM 4.500,-. ☎ 05661/6830, Fax 51102.

Vision M, Bj. 10/94, blau, neuw. Zustand, DM 3.900,-. ☎ 07675/382, Fax 1560.

Vision M, Bj. 94, weiß/lila, neuw., DM 4.300,-. ☎ 07904/527.

Zenith 26, Bj. 3/92, Packsack, 70 - 100 kg, VB DM 1.500,-. ☎ 02981/2489.

Zenith 26, Bj. 7/90, mit Gurtzeug Alles de K Primo, DM 900,-. ☎ 0212/800051.

Zenith 26, Bj. 91, pink/blau, neuw., Check neu, DM 1.400,- mit Bag. ☎ u. Fax: 05182/51542.

Zenith 28, Bj. 91, 2-Jahres-Check, Beschleunigungssystem, pink/lila, neuw., Charly Rettungsgerät, Packsack, Flip-Gurtzeug mit Kreuzverspannung, kompl. DM 2.500,-. ☎ 08374/5608 (ab 19.00 Uhr).

Zenith 28, incl. Gurt, Reserve, Vario u. Packsack, VB DM 2.000,-. ☎ 0941/84000.

2E

Zenith 23, Bj. 90, gelb/lila, VB DM 400,-. ☎ 07303/7992 o. 089/5707137.

2G

Apache 23, Bj. 92, Gurtzeug Edel-Rodeo, Charly-Rettung medium, VB. ☎ 0941/991553.

Apache 23, Bj. 8/92, türkis/weiß, Check neu, Gurtzeug Sitting Bull, Rettung Oskar 16, Packsack, VB DM 2.300,-. ☎ 06107/4232.

Apache 26, Bj. 92, lila, Gurtzeug Sitting Bull, Rettung Flight Design, Alto Vario P II, Helm, Packsack, sehr guter Zustand, DM 2.400,-. ☎ u. Fax 06486/6447.

Apache 26, Bj. 10/92, pink, Check u. Leinen neu 9/94, DM 1.800,-. Ggf. auch kompl. mit Gurtzeug Sitting Bull u. Retter R2. ☎ 0821/2629056.

Apache 26, Bj. 93, violett, VB DM 1.250,-. Sitzgurt VB DM 180,-. Wasmer Vario DM 140,-. ☎ 089/7854387.

Apache 26, Bj. 93, orange, 2-Jahres-Check 4/95, Leinen neu, kompl. mit Gurtzeug u. Packsack, neuw., DM 1.450,-. ☎ 04941/88185.

Apache 26, Bj. 93, VB DM 1.250,-. Sitzgurt VB DM 180,-. Wasmer Vario DM 140,-. ☎ 089/7854387.

Wenn Sie verkaufen wollen:

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

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

Wenn Sie kaufen wollen:

Erhalten Sie kostenlos unsere aktuellste 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

Apache 29, Bj. 92, 2-Jahres-Check, neue Leinen, Einheitskanten verstärkt, DM 900,-. ☎ 07636/7149.

Apache 29, Bj. 92, mit Sittling Bull Packsack, DM 1.500,-. ☎ 06201/182911.

Apache 29, Bj. 6/92, pink, Gurtzeug Sittling Bull, Rettung Perche/Columbus 18, 2-Jahres-Check neu, VB DM 2.400,-. ☎ 0711/290465.

Apache 29, Bj. 5/92, Check bis 6/96, neue Stammleinen, kompl. mit Gurtzeug, VB DM 1.950,-. Rettungsgerät Charly Second Chance 96, VB DM 500,-. ☎ 089/463899.

Apollo 30, pink, Gurtzeug Edel Force Bj. 93, Rettungsschirm Charly R II Bj. 93, DM 2.700,-. ☎ 08223/2684.

Apollo 30, Bj. 93, violett, Charly Rettung R II, Gurtzeug Edel Force, großer Packsack, DM 3.100,-. ☎ 08223/2684.

Brizair 28, Bj. 1/92, blau/gelb/hellblau, mit großem Packsack u. Gurtzeug Airbulle, 2-Jahres-Check neu, VB DM 2.100,-. ☎ 07334/8764.

Dream A3 26, Bj. 94, gelb/rot, kompl. mit neu gepacktem Rettungsgerät, Kreuzgurt, Helm, Rucksack, DM 3.000,-. ☎ 09131/13483.

Flyair 1000, Bj. 9/92, sehr guter Zustand, neuer Check, DM 1.800,-. ☎ 07633/16602 (Stefan).

2-3

Aerologic 51, neu, aus Tombalgewinn, VB DM 3.300,-. ☎ 08666/6193.

Aerologic 51, Bj. 9/93, DM 3.600,-. ☎ 02222/61882.

Aerologic 51, guter Zustand, mit Gurtzeug und Rettungssystem, VB DM 2.700,-. ☎ 06340/436.

Aerologic 51, Bj. 6/93, lila/pink, kompl. mit Gurtzeug, Rettung, Helm, DM 3.000,-. Vario Bräuniger Competition (mit Barograph), DM 850,-. ☎ 0761/35383.

Aerologic 51, Bj. 8/92, Check 2/95, lila/taurkis, DM 1.500,-. ☎ 0761/81942.

Aerologic 51, Bj. 8/93, lila mit Design, neue Leinen, VB DM 3.200,-. Gurtzeug Perfekt-Integral mit unten eingebautem Charly Second Chance 96, neuw., VB DM 1.100,-. ☎ 07322/3802.

Aerologic 51, Bj. 12/92, 1a-Zustand, DM 2.100,-. ☎ 08334/552.

Aerologic 55, VB DM 3.300,-. ☎ 08666/8641.

Aerologic 55, Bj. 4/94, weiß, gepflegt, VB DM 4.000,-. ☎ 08821/82868 (AB).

Aerologic 55, magenta/grün, Umrüstung HMA-Stammleinen 1,8 / 1,2 mm u. Tragegurte mit Prüfprotokoll 12/93, guter Zustand, DM 2.600,-. Gurtzeug Perfekt Integral 7/93, Graffity Design, guter Zustand, DM 400,-. Auch einzeln. ☎ 07141/84907.

Aerologic 55, Bj. 8/92, Sonderfarbe weiß/gelb, guter Zustand, VB DM 2.900,-. Oder tausche gegen kleineren 51er. ☎ 09183/8035.

Aerologic 55, Bj. 93, neonorange, Leinen neu, VB DM 3.200,-. Gurtzeug Perche Perfekt Integralgurt Bj. 93, Schleppklinik, Helm etc., auch einzeln. ☎ 0221/661455 (ab 18.00 Uhr).

Aerologic 55, Bj. 9/92, blau/pink, DM 2.500,-. Vonblon-Liga Integral Stretch, DM 650,-. ☎ 08142/20785.

B3 29, Bj. 8/94, gelb, guter Zustand, auch kompl. möglich, VB DM 4.250,- (nur Schirm). ☎ 08238/60113.

B3-26, Bj. 3/95, mit Komfortsitz u. R-Gerät, DM 2.500 unter NP. ☎ 07181/69769.

Barracuda 25, Bj. 94, lila, neuw., 1a-Zustand, VB DM 2.950,-. ☎ 089/3618642.

Barracuda 28, Bj. 94, VB DM 2.000,-. ☎ 07636/7149.

Barracuda 28, Bj. 8/94, orange, DM 2.900,-. ☎ 07181/69769.

Barracuda 31, Bj. 4/94, lila, DM 1.990,-. ☎ 08231/33855.

Barracuda 31, Bj. 4/94, 1a-Zustand, pink, DM 2.500,-. ☎ 07555/5283 (ab 19.00 Uhr).

Barracuda 31, Bj. 94, pink, neuw., 1a-Zustand, VB DM 2.950,-. ☎ 089/3618642.

CX II 23, Bj. 92, weiß/buntes Design, Check neu, DM 1.900,-. ☎ 08102/72244.

Finesse, Bj. 7/94, gelb/orange, guter Zustand, VB DM 4.700,-. Evtl. mit Gurtzeug Vonblon-Liga Integral mit Rettungssystem Champion u. Vario Bräuniger P II, kompl. DM 6.000,-. Auch einzeln. ☎ 0931/67669, Fax 67820.

Finesse, Bj. 7/94, gelb/pink, guter Zustand, Packsack, VB DM 3.900,-. ☎ 0241/574190.

Genair 26, Bj. 90, mit Sitzgurt Air Bull Dynamik spez. Charly 96 Rettungssystem, Afro Pocket Vario, Helm, VB DM 1.400,-. ☎ 06134/51503.

Katana 47, Bj. 5/92, guter Zustand, VB DM 1.700,-. ☎ 08681/45329.

Katana 55, Bj. 7/94, incl. Speedsystem u. Packsack, 90 - 130 kg, VB DM 3.200,-. ☎ 0731/553070.

Katana 55, Bj. 93, lila, US weiß, Check neu, Packsack, VB DM 1.800,-. ☎ 08641/5544.

Katana 55, Bj. 9/93, Perche Integral-Gurtzeug mit Parasail Rettung, DM 3.500,-, DM 250,-, DM 400,-. ☎ 05731/860903.

P 40/23, Bj. 8/93, 50 - 80 kg, neuw., VB DM 2.300,-. Paratech Modular + RS, Bj. 93, VB DM 900,-. ☎ 07361/79475.

Prisma 29, violett mit rotem Dreieck, Gurtzeug Vonblon Liga Integral mit Charly Revolution 2, Rückenprotector, Vario Bräuniger P 3, Perche Thermoanzug Gr. 52, Packsack, 2. Gurtzeug und noch weiteres Zubehör, alles in neuw. Zustand, nur in erfahrene Hände. DM 3.500,-. Probeflug mögl. ☎ 08194/8394 (ab 18.00 Uhr sonst AB).

Prisma 29, Bj. 5/92, Check 5/94, sehr guter Zustand, DM 1.500,-. ☎ 08105/8860.

Prisma 29, Bj. 6/92, sehr guter Zustand, Check neu, Extragute mit Trimmer u. Fußbeschleuniger, VB DM 1.750,-. ☎ 07328/6798.

Prisma 29, Bj. 9/92, sehr guter Zustand, Tuch u. Leinen neuw., Packsack, DM 1.700,-. ☎ 089/482136 (abends).

Prisma 29, Bj. 92, neuw., lila/pink/neongelb, Check neu, Trimmer Gurtzeug Vonblon-Liga, Rettungssystem Minnitex, VB DM 2.800,-. ☎ 07271/2766.

Spirit FXC 25, mit Beschleunigungssystem, lila/pink, Stammleinenersatz neu, DM 1.500,-. ☎ 07150/41578.

2-3G

Genair 224, Bj. 92, DM 1.000,-. ☎ 07247/20183 od. 20476.

Genair 226, Bj. 5/91, DM 700,-. ☎ 06103/49028.

Genair 226, mit Gurtzeug u. Rettung, DM 1.200,-. ☎ 06078/8311.

Spydair 44, Bj. 9/93, Radial Look blau/gelb, sehr guter Zustand, VB DM 3.000,-. ☎ u. Fax 02103/44103.

3

Aerologic 47, Bj. 5/93, ohne Design, blau/blau, Probeflug mögl., DM 2.700,-. ☎ 08662/8678.

Aerologic 47, Bj. 11/94, magenta/türkis, mit Beschleunigungssystem, DM 3.500,-. ☎ 08334/132 od. 6260.

Aerologic 47, Bj. 7/92, Leinen neu, DM 1.500,-. ☎ 07432/7758.

F1-24, Bj. 89, mit Gurtzeug, DM 450,-. ☎ 06400/1722.

Five Five Plus, Bj. 88, neuw., Afro Pocket Cambi Vario, Sigma Minnitex Rettungsschirm, ☎ 06621/70381 (ab 18.00 Uhr).

Genair 512 Dynamique, Bj. 88, Seriennummer: 6868049, ☎ 07151/23807.

Katana 51, Bj. 12/92, Check neu, guter Zustand, großer Packsack, VB DM 1.890,-. ☎ 02202/41461.

Kendo L, Bj. 8/94, DM 3.900,-. Gurtzeug Charly Husky, Bj. 93, DM 400,-. ☎ 07651/4625 o. 1301.

New Inf. 6-6 Xtra 23 C, Bj. 92, neuw., mit Gurtzeug Skyline, Rettungssystem Parasail Espirit Light I u. Vario Bräuniger Alto Vario P II, kompl. DM 2.000,-. ☎ 069/6787821.

Phantom 45, Bj. 91, Check bis 5/96, pink, guter Zustand, 75 - 120 kg, DM 800,-. ☎ 0621/373583.

Prisma 26, Bj. 8/92, pink/violett mit gelbem Dreieck, mit Fußbeschleuniger, neuw., VB DM 1.400,-. ☎ 07303/7992 o. 089/5707137.

Racer 25, Bj. 5/93, sehr guter Zustand, weiß, Trimmer u. Beschleuniger, VB DM 2.700,-. ☎ 08861/4465, Fax 1648.

Racer 25, Bj. 94, Speed-System, Packsack, VB DM 2.500,-. ☎ 08066/8229.

Swift 46, guter Zustand, mit Sitzbrettgurtzeug (Flip), Bj. 89, Fa. Bicla, VB DM 300,-. ☎ 08734/7501.

Swift 46, Bj. 89, guter Zustand, mit Sitzbrettgurtzeug (Flip), Fa. Bicla, VB DM 300,-. ☎ 09734/7501.

Swift 46, Bj. 90, ohne Design, hellgrün, Packsack, Sitzbrettgurtzeug Flip, DM 400,-. ☎ 08734/7501.

ZX large, Bj. 1/92, Check bis 1/96, neue Leinen, sehr gepflegt, incl. Packsack, DM 1.000,-. ☎ 0651/26071 o. 31427 (ab 18.00 Uhr).

ZX X-large, Bj. 11/91, pink, 2-Jahres-Check, guter Zustand, VB DM 1.100,-. ☎ 08328/202.

3G

Flash 51, Bj. 92, 2-Jahres-Check, pink, VB DM 1.200,-. ☎ 07132/325154 (tags) o. 07134/13374.

Flash 51, GS 7/91, lindgrün, VB DM 1.100,-. ☎ 089/8114102.

Flash 51, Bj. 7/91, pink, Check 12/93, UP-Gurt PA III Diagonal incl. Packsack, kompl. DM 900,-. ☎ 09193/4144 (Ingo) o. 0039/457210954 (Klaus).

Gemischt

Afro-Pocket Vario mit mech. Höhenmesser, DM 180,-. ☎ 07544/4124.

Gurtzeug Charly Pinguin incl. Rettungssystem Charly Mittelleine, Bj. 4/91, Gr. 184 cm, Funk- u. Fototasche mit Rucksack, Dm 950,-. ☎ 0561/63992.

Zubehör zu Hängegleiter: Gurtzeug mit Fallschirm, Helm-Funk, kompl. DM 1.300,-. ☎ 06503/432, Fax 3939.

S-Stiefel Meindl Superfunk, 2 Modelle, Gr. 38 - 39, DM 150,-. ☎ 09187/41850.

Windmesser Pocketwind, neuw., VB DM 100,-. ☎ 0931/950316.

Gleitsegel-Gurtzeug, Charly Edel Flip, Bj. 90, DM 120,-. Gleitsegel-Rettungsschirm, Stölinger Sky Wing, Bj. 3/88 im Rundcontainer, geprüft u. neu gepackt, DM 400,-. ☎ 05531/140256.

Gleiterschürze Air Bulle, VB DM 150,-. Vario + Höhenmesser ADA Flip AV, mit Kugelgelenkhalter für Drachen, VB DM 180,-. Scholler Kevlar Rückenprotector, VB DM 100,-. ☎ 08026/58530 (pr.) o. 089/60872-871 (dl.).



Doppelsitzerrettung Sigma Minitex 200, neuw., auch einzeln für schwerere Piloten geeignet, DM 1.000,-. ☎ 08051/2120.

Rettung Minitex 110, Bj. 90, keine Notöffnung, VB DM 450,-. ☎ 04202/70510.

Gurtzeug Prieler Integral Racer Competition, Schirm auf Brust, 185 cm, schöne Farben, alle Extras, neuw., VB DM 595,-. ☎ 07051/78741, Fax 130359.

Rettungsschirm Vonblon für Gleitsegel, neuw., keine Notöffnung, neu gepackt, VB DM 590,-. ☎ 089/482136.

Delta Fly Komfortgurtzeug Relax I mit Kreuzverspannung, pink/schwarz, DM 250,-. ☎ 07150/41570.

Vario Flytec 3020, DM 650,-. Rettungsschirm Charly 84, Bj. 91, keine Notöffnung, neu gepackt, DM 550,-. ☎ 07150/41570.

Integralgurt Prieler, ca. 180 cm, DM 450,-. Afro Vario analog, DM 350,-. Charly-Drachen-Rettungsschirm, DM 450,-. Pitchy, DM 95,-. Fahrtmesser, DM 40,-. ☎ 02191/83025.

Karfpengurt, rot, Gr. 175 - 185 cm, mit Parasail Mittelleinenschirm, VB DM 480,-. ☎ 0751/52006 o. 0711/723110.

Rettungsschirm Perche Columbus 18, neu, keine Öffnung, DM 750,-. ☎ 07633/16602 (Stefan).

Vario Flytec 3030 pro incl. Software, VB DM 890,-. ☎ 08375/8359.

Integral Charly Pinguin, GS 91, 190 cm, DM 450,-. Rettung Stöllinger HRS 20C, GS 89, 36 qm, keine Öffnung, DM 300,-. Vario Afro Analog, mit McCready-Ring, DM 250,-. Höhenmesser Barigo, 4000 m, DM 100,-. Fahrtmesser Hall, DM 50,-. Schleppklinik Fluck, GS 91, DM 70,-. Integralhelm Uvex, 60 - 61 cm, DM 30,-. ☎ 030/2164635.

Gurtzeug Keller Integral, rot, neuw., 158 - 180 cm, mit Parasail Rettungsschirm, ohne Öffnung, VB DM 590,-. Ohne Schirm VB DM 360,-. ☎ 089/6084274.

Vonblon Liga Integral Gurtzeug, guter Zustand, VB DM 350,-. ☎ 07245/7028.

2 Steuerbügelseitenrohre für Saphir, kompl. Trapez für Bullet C 15, div. Rohre/Latten für Fail 160/170 B, Schwalbe Luft-Steuerbügelrider 200 x 50 mm mit VG-Seildurchführung. Alles VB. ☎ 08664/929962.

Keller Karfpengurt, 180 - 190 cm, blau, 10 Jahre, neuer Reißverschluss, guter Zustand, DM 150,-. ☎ 08241/6901.

Raum Kehlheim, Pilotengemeinschaft soll gegründet werden! Info: Loisl, ☎ 08402/661.

Funkgerät ICOM IC-2E DM 250,-. Barograph Luft, mechanisch, robust, DM 250,-. ☎ 07181/69769.

Kompl. S-Lattensatz mit Köcher (Zephyr) einwandfrei, DM 60,-. Packsack (Zephyr), DM 30,-. ☎ 07729/553.

Pkw-Anhänger mit Aufbau zum Transport von bis zu 5 Drachen. Großer abschließbarer Stauraum. Erzul. 5/94, VB DM 2.200,-. ☎ 08250/7412 (pr.) o. 08131/512-135 (dl.).

Bräuniger Vario LCD III mit GS-Befestigung, VB DM 400,-. ☎ u. Fax 040/2005072.

Bräuniger Alto Vario P II, neuw., VB DM 250,-. ☎ 069/910-34908 (Mo. - Fr. bis 16.00 Uhr).

Gurtzeug Air Bulle gegen Gebot. ☎ 09123/74444 (pr.) o. 0911/5200-259 (dl.).

Rettungssystem PSR I, neu, DM 400,-. Vario Afro Cumulus, DM 400,-. ☎ 06101/89911.

Bräuniger Vario P III, DM 400,-. ☎ 08586/6119.

Integralgurt Charly Pinguin, Bj. 89, 170 - 180 cm, mit Rettungsschirm, sehr guter Zustand, DM 1.050,-. Charly Lexus Vario + Höhe, neuw., mit Hall-Fahrtmesser, DM 520,-. Kleinbildkamera Hanimex mit Fernauslöser u. Halterung, DM 130,-. ☎ 02761/53005 o. 3347.

GS-Gurtzeug Apco Paradise, integrierbares Rettungsgerät, Schulterauflage, Kreuzverspannung, Gepäcktasche, VB DM 100,-. ☎ 07652/6195 (ab 20.00 Uhr).

Hanweg GS-Schuhe, Gr. 38, neu, DM 180,-. Sky Rider Vario, neu, DM 150,-. Charly Flip Gurtzeug, DM 220,-. Helm Protec, Gr. M/L, DM 90,-. ☎ 07761/6933 (abends).

Gurtzeug UP Action LX, 5/95, DM 690,-. Bräuniger Vario Basis, 12/94, DM 450,-. ☎ 0214/68836.

Bräuniger Alto Vario LCD V, VB DM 350,-. Schwalbe Rider 280 x 85, DM 60,-. 200 x 50 incl. Hülse für VG, VB DM 80,-. ☎ 07152/45137.

Abrollwinde, Neukonstruktion, ruckfrei, mit Scheibenbremse u. elektr. Rückholung auf Anhänger montiert, mit Dynema-Seil, bis 2.600 m, kompl. VB DM 4.500,-. ☎ 07951/44394.

Gurtzeug Integral, neu, HAI-Deutschland, Gütesiegel, 175 - 185 cm, lila, Fronteinstieg, 2 Fallschirmtaschen seitl., Fototasche, Funktasche, Trinkbeutel, mit Tragetasche, DM 850,-. ☎ 0221/5902346 (Claudia).

Integral Charly Pinguin, GS 91, 180 cm, DM 400,-. Vario Afro Cumulus 8000, VB DM 200,-. Vario Wassmer mit Höhenmesser, VB DM 200,-. Afro Fahrtmesser, DM 50,-. Kevlar-Integralhelm, VB DM 100,-. Rettungsschirm Charly Mittelleine, GS 86, VB DM 150,-. Rettungsschirm Parasail 4, GS 87, VB DM 150,-. ☎ 07724/2215 (ab 18.00 Uhr).

Gurtzeug Edel Force, Bj. 93, neuw., DM 250,-. ☎ 08243/1621.

Bräuniger Alto Vario Basis, neuw., VB DM 400,-. GS-Halter. ☎ 08161/82164.

Garmin GPS 95 AVD International, 1995er Datenbank (incl. Deutschland u. Amerika), Sonderzubehör, 1 1/2 Jahre alt, neuw. Zustand, DM 1.490,-. ICOM IC-A20 Mk II, Sonderzubehör, (Headset-Adapter, Batteriekasten, Schalterriemen), 3 Jahre alt, neuw. Zustand, DM 790,-. ☎ u. Fax 089/79118879.

Gurtzeug Tigra mit Rettungsgerät Columbus 18, neuw., sowie Bräuniger Vario Basis, ☎ 08334/552.

Bräuniger Vario P III, DM 450,-. ☎ 0211/451204.

Uvex Kevlar Jet-Helm, Größe S, VB DM 150,-. ☎ 089/6517702 o. 52395192.

Uvex Kevlar Integral-Helm, Größe S, VB DM 150,-. ☎ 089/6517702 o. 52395192.

Drachenflieler, PLZ 94, zur Bildung von Fahrgemeinschaft in alpine Fluggebiete gesucht. ☎ 0851/83390 (Wochenenden, z.T. auch Wochentags).

Charly Second Chance für GS, 96 kg, regelmäßig gepackt, keine Notöffnung, Bj. 92, DM 420,-. Fax u. ☎ 09193/4144.

Gurtzeug Paratech Modular, neuw., DM 400,-. Helm, rot, Gr. S, DM 50,-. Bräuniger Vario LCD, DM 180,-. ☎ 0711/748302.

Einkaufsgutschein der Firma Flight Design über 2.000 DM abzugeben. Preis VB. ☎ u. Fax 07665/4314.

Yuesu FT 23R, neuw. ☎ 07625/8528.

Bandverletzung am Sprunggelenk? Funktionelle Behandlung der außenbandverletzung am oberen Sprunggelenk mit der Air-cast-Schiene (Dr.C.N.Stover). Besonders vorteilhaft nach Bänderdehnung! Passend für jede Schuhgröße, nach einmaligem Gebrauch günstig zu verkaufen, VB DM 150,-. Klaus Burger, Schäfflornstraße, 81371 München.

Sigma-Liegegurt, Gr. 176 - 188 cm, incl. Sigma R-Schirm (High-Speed-System), Bj. 94, DM 1.180,-. ☎ 0831/10804.

Variometer mit Höhenmesser, LCD-Anzeige, Min/Max Wertspeicher, techn. u. opt. ok, VB DM 300,-. ☎ 07621/61338.

Rettungsgerät Charly Second Chance, 2 Jahre alt, keine Notöffnung, VB DM 500,-. ☎ 07621/61338.

Vario Afro, Micro Panel 3 mit Gleitschirm u. Drachenhalterung, VB DM 1.000,-. ☎ 089/587412 o. 08032/7121.

Gurtzeug Skyline Distance, neuw., VB DM 300,-. Rettungsgerät Skyline Survive, VB DM 600,-. Vario Bräuniger P III, VB DM 400,-. Gurtzeug Skyline Supersede, 1 Jahre alt, mit o. ohne RG. Rwl. ☎ 08666/8641.

Gurtzeug Perche Tigra, 2 Monate alt, VB DM 750,-. Rettungsgerät Oscar 18, 36 qm, 2 Monate alt, VB DM 700,-. Vario Bräuniger Basis, 2 Monate alt, VB DM 450,-. ☎ 08666/6193.

Gurtzeug moyes CC Top, neuw., mit Rückenprotector u. klappbarer Sitzfläche, Kreuzverspannung, für Rettungsgerät hinten u. seitl. Auslösegriff, seitl. angenähte Kleintaschen, Rückenstufach, 4 Rollen für Speedsystem, DM 502,83. ☎ 08141/7504.

Integral Charly, 170 - 180 cm, incl. Rettung u. Tasche, guter Zustand, VB DM 1.100,-. Schleppklinik Fluck, guter Zustand, DM 90,-. ☎ 02507/4555 (abends).

Bräuniger Vario LCD III, mit GS-Klebefestigung, VB DM 400,-. ☎ u. Fax 040/2005072.

Rettungsgerät Charly Second Chance 96, Bj. 89, DM 250,-. ☎ 08191/21003 (abends).

Haftungsausschluss!

Jede Haftung des DHV und seine Mitarbeiter aufgrund der Veröffentlichung des Gebrauchsmarkts ist ausgeschlossen. Für Zulassung, Lufttüchtigkeit und Klassifizierung der Geräte und für die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

Gurtzeug Charly Husky, Aktiv/Passiv, Rückencontainer, XL-Zub., sehr guter Zustand, VS, Rettung Charly Rev. II. ☎ 0241/163275.

DHV-Info, 9/87 bis 3/95. ☎ 08031/72898 (ab 18.00 Uhr).

Hänggleiter Gurtzeug, Integral Prieler Racer-Sonderdesign, blau/weiß/schwarz, Funktasche, Rettungssystem seitl., Charly Revolution, eingeschleufter Rotor (Finsterwalder), alles Bj. 94, alles 1a-Zustand, VB DM 1.550,-. Auch einzeln. ☎ 06083/2654.

Charly Vario Lexus, Vario akustik, analog, Höhenspeicher, Sinkwannton, mit Halterung, Luftdruckanzeige, DM 200,-. 2 Funkegeräte ICOM Ac, je DM 900,-. Gleitschirm Gurtzeug Husky von Charly mit Rückenprotector, sowie Wassersack, DM 300,-. Gleitschirm Gurtzeug North Sails, DM 220,-. ☎ 06083/2654.

Vario Bräuniger Basis, VB DM 420,-. ☎ 0731/553070.

Gurtzeug Vonblon Liga, VB DM 350,-. ☎ 0731/553070.

Afro Micropanel I, Vario u. Höhenmesser, Temperatur- u. Sitzwertanzeige, neuw., DM 500,-. Schleppklinik Fluck, neuw., DM 130,-. ☎ 0561/823075.

Gurtzeug Skyline Distance XL, + Sigma Minitex Rettungsschirm, 1a-Zustand, VB DM 900,-. ☎ 05206/6615.

Guggenmoos Wings, Bj. 79, für Deko u. Werbezwecke, 17 qm, Spannweite 10 m, Packmaß 3 m, weißes Segel, ideal zum Beschriften, mit Gurtzeug, Rettungsgerät (Brüggemann u. Brand, blau/gelb), kompl. o. einzeln. Kompl. VB DM 1.100,-. ☎ u. Fax 02103/44103.

Rettung Oskar 18, baugleich Charly 118, neu, DM 730,-. Bräuniger Alto Vario Basis, 1 Jahr alt, DM 400,-. ☎ 06257/1353 o. 0171/3428719.

Einfach
wegweisend:

GPS GARMIN 45/40



RECHENAN / YC

Die wegweisende Satelliten-Navigation mit dem GARMIN 45/40 GPS weist Streckenpiloten ganz einfach den Weg:

- Kein Suchen der Wendepunkte
- Genauigkeit bis 30 m
- Geschwindigkeit über Grund
- Keine Bedienung während des Fluges nötig
- Speicherung von bis zu 20 Strecken
- Nur 255 Gramm leicht
- Wasser- und stossfest

faszination
BRAÜNIGER
FLUGELECTRONIC
des Fliegens

Wollen Sie mehr über die neue wegweisende Satelliten-Navigation wissen? Coupon einsenden oder 0881-64750 wählen!

Name:

Adresse:

.....

.....

Drachen

Gleitschirm

Vertrieb Deutschland:
Bräuniger Flugelectronic GmbH
Putrichstr. 21, D-82362 Weilheim
Tel 0881-64750, Fax 0881-4561

Haftungsausschluss!

Jede Haftung des DHV und seine Mitarbeiter aufgrund der Veröffentlichung des Gebrauchtmrkts ist ausgeschlossen. Für Zulassung, Lufttüchtigkeit und Klassifizierung der Geräte und für die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

Tausche Apache II 26, Bj. 3/93, guter Zustand, gegen Apache II 29. ☎ 02971/87270.

Vario Flytec 3020, VB DM 900,-. ☎ 0941/991553.

Packsack, lila/schwarz, groß, neu, DM 80,-. Helm, weiß, DM 20,-. ☎ 06182/25449.

Integralgurt Dimensione velo, Bj. 91, Gr. 182, Parasail Rettungsschirm V, Bj. 90, Schleppkline, bj. 92, Kevlar Helm, Bräuniger P II mit Halterung, VB DM 2.300,-. ☎ 02307/86475.

Rettungsgerät Sigma Minitex 110, Bj. 91, VB DM 450,-. ☎ 09977/8156.

Gurtzeug Skyline, Bj. 89 u. Parasail Rettung, Bj. 89, sehr guter Zustand, 182 cm, 70 kg, beides für DM 500,-. ☎ 08563/1993.

Vario AV 5000, neu, Zustand, neues Gehäuse, DM 150,-. ☎ 06028/3566.

Vario Flytec 3030, mit Barograph u. Drucker, Halterung Drachen und GS, Speedmesser incl. Tasche, VB DM 690,-. ☎ 08651/3417 (AB).

Bräuniger Alto Vario DX, 2 Höhenspeicher, Vario mit Total-Energiekompensation, Geschwindigkeitsmesser (höhenkompensiert), Uhrzeit, Temperaturanzeige, neuw., DM 550,-. Karpfengurt, rot, 170 - 190 cm, DM 250,-. ☎ 02234/63373.

Rettungsgerät UP Profile 22, neu, aus Gewinn BoWü 94, Empf. u. max. Anhängelast 120 kg, umrüstbar auf neus UP-Raketensystem, VB DM 950,-. Overall, UP Cross Country Winterversn, im Schritt repariert, DM 350,-. ☎ 08857/1862.

Gurtzeug Vonblon-Liga, neuw., Bj. 8/93, VB DM 350,-. ☎ 07245/7028.

Bräuniger Vario P III, mit Geschwindigkeitsmesser, DM 450,-. ☎ 07031/226653.

Wasmer Vario Plus, neuw. ☎ 02248/1084.

Flugfunkgerät ICOM IC A 20, neuw., DM 750,-. ☎ 089/8129753.

Gurtzeug CC Top, mit Kevlar-Schale, DM 400,-. Rettungssystem Pro Design Help SC 90, DM 400,-. Vario-Aircotec Alibi II, DM 450,-. ☎ 089/460558.

Gurtzeug Apco Secura, mit Airbag u. Protector, neuw., DM 450,-. ☎ 07724/1808.

Drachengurtzeug, einschließlich Rettung, Rodermacher, Bj. 91, guter Zustand, 1. Zustand, ☎ 0211/6356271 (tags), 394685 (abends).

Karpfengurt, 170 - 190 cm mit Rettungssystem, neu gepackt, VB DM 340,-. ☎ 0221/794448.

Wasmer Vario, mit Halterung für Drachen, DM 100,-. ☎ 0351/4900743.

Keller Hi Tec 2, Gr. 180 - 190 cm, mittlere Weite mit o. ohne Rettungsgerät (Mittelleine). Keller Hi Tec 2, Gr. 180 - 190 cm, große Weite mit o. ohne Rettungsgerät (Mittelleine), Aircotec Alibi u. Skywatch, neuw. ☎ 09131/208039 (dl.) o. 08641/5445 (Wochenende).

Rettungsgerät Wills Wing, fabrikneu, mit Mittelleine, 36 cm, DM 590,-. Evtl. kostenlos mit sehr gut erhaltenem Keller-Integralgurt, ☎ 089/366987.

Schweden/Skandinavien, wer kann mir Informationen über Fluggebiete, Kontakte o. Verbandsanschriften im hohen Norden geben? ☎ 0211/6356271 (tags), 394685 (abends).

Gurtzeug Keller-Integral, mit Charly Mittelleine, Gr. 160 - 175 cm, Bj. 88, DM 650,-. ☎ 06442/7735.

Gurtzeug Vonblon-Liga, Bj. 93, DM 390,-. Rettungsschirm Charly 96, keine Notöffnung, DM 600,-. ☎ 06071/37450.

Paracond, Integralhelm, Gr. M, neu, DM 120,-. Rückenprotector für Gurtzeug, DM 90,-. ☎ 08841/4671 (ab 18.00 Uhr).

Gesucht

Suche Windspiel o. Quicksilver. ☎ 07623/8846, Fax 62979.

Air Bulle Gleitschirmgurtzeug, mit o. ohne Kreuzverspannung (Swing o. Dynamic). ☎ 08033/6360 o. 0043/5373/2810 (abends).

Duisburger Gleitschirmflieger sucht Gleichgesinnte aus dem Raum DU, OB, MH u. Umgebung, zwecks gemeinsamer Unternehmungen. ☎ 0203/413959.

Cloud 3, (Thalhofer) auch ohne Check. ☎ 09131/57615.

Sommerfliegerkombi, von Perche, ungefüttert, Gr. XL, dunkelgrau, neuw. o. neu. ☎ 030/6815228.

Windenschleppgemeinschaft Mönshheim, mit zugelassem Gelände sucht noch aktive HG und GS Flieger. Info bei Bernd Hogenlocher, 75446 Wiernsheim, Postfach 28.

Fokus 18 Fläche, Minni 2 mit 4 mit 4 Zylinder König u. Fläche kompl., Mittelleinen Rettungsschirm für Prieler Racer »seite«, Flugfunkgerät mit FTZ-Nr. ☎ u. Fax 05261/2360.

Flugfunkgerät ICOM IC-A 20, o. Delcom, ggf. mit Zubehör, ☎ 07253/6790.

Rithner Saphir, ☎ 07266/2700.

Mitfahrgelegenheit von Buxtehude bei Hamburg nach Veckenstedt (Harz) zum Windenschleppgelände, männlich, 30 Jahre, Gleitschirmflieger. ☎ 04161/32179.

Rettungsgerät für GS-Piloten, 85 kg, mit neuem Check. ☎ 07431/81589.

Paratech P 40/26, ☎ 0821/888185 (abends), 720390 tags o. 0172/8593550.

K 3, 2-3 Jahre, bis ca. DM 3.600,-. ☎ 08856/2386.

Integralgurt, Fronteinstieg, Gr. 170 cm. ☎ 02058/8451.

Funfex S, ☎ 09391/6378.

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

mit neuem Luftrecht und ausführlicher Flugpraxis



GLEITSCHIRMSEGELN

mit neuem Luftrecht, ausführlicher Flugpraxis und Gefahrenweisung.

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



DRACHENFLIEGEN FÜR MEISTER

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

mit neuem Luftrecht und mit Flugfunk



GLEITSCHIRMSEGELN FÜR MEISTER

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

T-SHIRT FÜR DRACHENFLIEGER

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

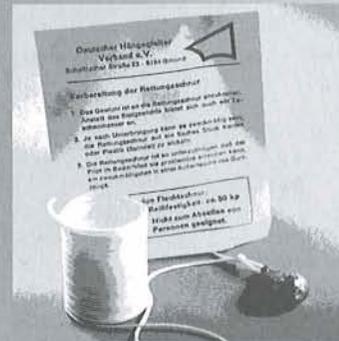


T-SHIRT FÜR GLEITSCHIRMFLIEGER

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

FLUGBUCH FÜR DRACHENFLIEGER UND GLEITSEGLER

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

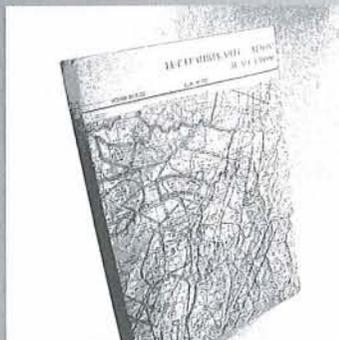


RETTUNGSSCHNUR-SET

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

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.

VIDEO + film

BESTELLER NAME:

ADRESSE:

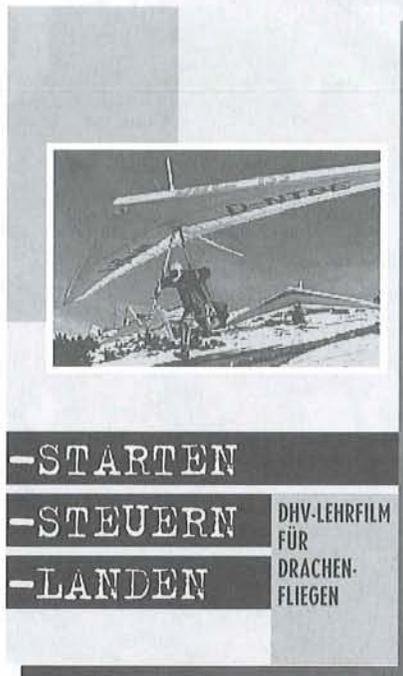
DATUM / UNTERSCHRIFT:

PREIS UND VERSANDKOSTEN MIT DER BESTELLUNG BEZAHLEN!

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

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

- | | |
|---|--------------------------------------|
| Lehrbuch | DM 48,- |
| <input type="checkbox"/> Drachenfliegen | |
| <input type="checkbox"/> Drachenfliegen für Meister | |
| <input type="checkbox"/> Gleitschirmfliegen | |
| <input type="checkbox"/> Gleitschirmfliegen für Meister | |
| Prüfungsfragen | DM 24,- |
| <input type="checkbox"/> A-Schein HG | <input type="checkbox"/> A-Schein GS |
| Prüfungsfragen | DM 20,- |
| <input type="checkbox"/> B-Schein HG | <input type="checkbox"/> B-Schein GS |
| <input type="checkbox"/> Windschlepp HG | |
| <input type="checkbox"/> Windschlepp GS | |
| <input type="checkbox"/> Windenführer | |
| <input type="checkbox"/> Prüfungsfragen Flugfunk | DM 7,- |
| Prüfungsfragen auf Diskette | DM 40,- |
| <input type="checkbox"/> A-Schein HG | <input type="checkbox"/> A-Schein GS |
| <input type="checkbox"/> B-Schein HG | <input type="checkbox"/> B-Schein GS |
| <input type="checkbox"/> Flugbuch | DM 8,- |
| ICAO-Karte | DM 17,- |
| <input type="checkbox"/> München | <input type="checkbox"/> Stuttgart |
| <input type="checkbox"/> Hamburg | <input type="checkbox"/> Frankfurt |
| <input type="checkbox"/> Hannover | <input type="checkbox"/> Nürnberg |
| <input type="checkbox"/> Berlin | <input type="checkbox"/> Rostock |
| <input type="checkbox"/> Rettungsschnur-Set | DM 8,- |
| <input type="checkbox"/> DHV-Poster
(inkl. Versandkosten!) | DM 15,- |
| T-Shirt | DM 40,- |
| <input type="checkbox"/> HG Größe L | <input type="checkbox"/> HG Größe XL |
| <input type="checkbox"/> GS Größe L | <input type="checkbox"/> GS Größe XL |
| Videofilm | DM 40,- |
| <input type="checkbox"/> Test | <input type="checkbox"/> Ikarus lebt |
| <input type="checkbox"/> Francis Rogallo | |
| Videofilm | DM 30,- |
| <input type="checkbox"/> STARTEN, STEUERN, LANDEN | |



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.



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 á 120 Meter. Zum Verkauf als VHS-Video.



TEST

Spannung und Action bei den Gütesiegeltests der Drachen und Gleitschirme, Ausloten der Grenzbereiche durch extreme Flugmanöver bei den Testflügen. HERSTELLUNG: Charlie Jöst. FILMDAUER: 20 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 ist für Schäden an den entlehnten Filmen. Jede Filmrolle kostet DM 50,- Verleihgebühr. Bei Verleih von 2 oder mehr Filmrollen kostet die 2. Rolle DM 40,-, die 3. Rolle DM 30,-, die 4. und jede weitere Rolle DM 20,-. Alle Beträge gelten einschließlich Mehrwertsteuer.

BEDINGUNGEN FÜR DEN VIDEOVERKAUF

Lieferung nur gegen Vorkasse. Preis je Kassette DM 40,-, 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!

Prüfungskalender 1995

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	Prüfungsort	HG GS	Prüfungsart	Organisator	Tel.-Nr.
01.07.	Beckenried (CH)	GS	T,P,A+B	Air Power, Plambeck	07745/308
01.07.	Schwangau	HG,,GS	T,P,A+B	AKTIV Andreas Dowidat	08362/81796
02.07.	Bad Salzungen	HG, GS	P,A+B+S+W	PZ Mitte	06654/353
03.07.	Regensburg	GS	T,A+B	Top Gliders	0941/893022
05.07.	Bolsterlang	GS	T,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970
06.07.	Bolsterlang	GS	PA+B	FS Mergenthaler	08321/9970
07.07.	Dürnbau	HG, GS	T,A+B	FS Göppingen	07164/12021
07.07.	Rieden	GS	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
07.07.	Bolsterlang	GS	T,A+B	Jürgen Rohrmeier	08321/9328
08.07.	Tegelberg	GS	P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
08.07.	Crawinkel	HG, GS	alles	LSZ Crawinkel	03624/314317
08.07.	Bad Salzungen	HG, GS	alles	PZ Mitte	06654/353
09.07.	Baiernrain	GS	T,P,S	AEROMAX	089/766116
09.07.	Crawinkel	HG, GS	alles	LSZ Crawinkel	03624/314317
09.07.	Bad Salzungen	HG, GS	P,A+B+S+W	PZ Mitte	06654/353
12.07.	Obermaiselstein	GS	T,A+B	FS OASE	08326/7592
14.07.	Elztal	HG, GS	T,A+B	FS Elztal	07682/8279
14.07.	Bolsterlang	GS	P,A+B	FS OASE	08326/7592
14.07.	Garmisch-Part.	GS	T,A+B	GSS Michael Brunner	08821/74260
14.07.	Niederau (A)	GS	T,A+B	GSS Tegernseer Tal	08022/2556
14.07.	Herborn	GS	alles	Klaus Schwarzer's FS	08024/48119
15.07.	Schwangau	HG, GS	T,P,A+B	AKTIV Andreas Dowidat	08362/81796
15.07.	Roßhaupten	HG, GS	T,A+B	FS Tegelberg	08367/598
15.07.	Garmisch-Part.	GS	P,A+B	GSS Michael Brunner	08821/74260
15.07.	Bezau (A)	GS	T,P,A+B	GSS Reiner Löffler	0721/378878
15.07.	Niederau (A)	GS	P,A+B	GSS Tegernseer Tal	08022/2556
15.07.	Herborn	GS	P,S+W,F	Klaus Schwarzer's FS	02772/40178
16.07.	Elztal	HG, GS	P,A+B	FS Elztal	07682/8279
16.07.	Zillertal (A).	GS	P,A+B	FS Göppingen	07164/12021
16.07.	Tegelberg	HG, GS	P,A+B	FS Tegelberg	08367/598
16.07.	Bad Salzungen	HG, GS	P,A+B+S+W	PZ Mitte	06654/353
16.07.	Brauneck	HG	P,A+B	Take Off, Lenggries	08042/4559
16.07.	Lenggries	HG	T,A+B	Take Off, Lenggries	08042/4559
17.07.	Birkenau	HG, GS	T,A+B+F	FS Rhein-Main-Neckar	06201/34626
20.07.	Bolsterlang	GS	T,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970
21.07.	Lenggries	GS	T,A+B	Fly + Bike, Lenggries	08042/4559
21.07.	Rieden	GS	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
21.07.	Bolsterlang	GS	P,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970
21.07.	Ruhpolding	HG, GS	T,P,A+B	FZ Ruhpolding	08663/668
21.07.	Bolsterlang	GS	T,A+B	Jürgen Rohrmeier	08321/9328

Datum	Prüfungsort	HG, GS	Prüfungsart	Organisator	Tel.-Nr.
22.07.	Bach (A)	GS	T,P,A	Airsport FS	0043/5634/6498
22.07.	Lenggries	GS	P,A+B	Fly + Bike, Lenggries	08042/4559
22.07.	Tegelberg	GS	P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
22.07.	Hörnerbahn	GS	P,A+B	Jürgen Rohrmeier	08321/9328
22.07.	Bad Salzungen	HG, GS	alles	PZ Mitte	06654/353
23.07.	Dietfurt	HG, GS	T,P,A+B+S+F	FS Jura, Pöpl	08464/8211
23.07.	Walldürn	HG, GS	T,alles	FS Sunrise	06201/182911
23.07.	Bad Salzungen	HG, GS	P,A+B+S+W+V	PZ Mitte	06654/353
23.07.	Hochries/Bichl	HG, GS	T,A+B	PZ Oberbayern	08032/8134
24.07.	Zillertal (A)	GS	T,P,A+B	Bayerwald GSS	09401/8760
24.07.	Walldürn	HG, GS	alles	FS Sunrise	06201/182911
24.07.	Stuttgart/Hofen	HG, GS	T,A+B	Luftikus	0711/537928
24.07.	Hochries	HG, GS	T,P,Vorauswahl	PZ Oberbayern	08032/8134
24.07.	Hochries/Bichl	HG, GS	P,A+B	PZ Oberbayern	08032/8134
26.07.	Obermaiselstein	GS	T,A+B	FS OASE	08326/7592
27.07.	Untervössen	GS	T,A+B	Südd. GSS	08641/7575
28.07.	Bolsterlang	GS	P,A+B	FS OASE	08326/7592
28.07.	Bad Harzburg	GS	alles	Harzer GSS	05322/1415
28.07.	Kössen (A)	GS	P,A+B	Südd. GSS	08641/7575
28.07.	Oderen (F)	HG, GS	T,A+B	Waldemar Obergfell	07685/1050
28.07.	Zillertal (A).	HG, GS	T,A+B	Wolf Schneider	089/482141
29.07.	Schwangau	HG, GS	T,P,A+B	AKTIV Andreas Dowidat	08362/81796
29.07.	Hasselfelde	HG, GS	alles	FS Mundorf/Vogel	05201/666262
29.07.	Bad Harzburg	GS	alles	Harzer GSS	05322/1415
29.07.	Bad Salzungen	HG	P,ULS	PZ Mitte	06654/353
29.07.	Gröbming (A)	GS	T,P,A+B	Sky Club Austria	03685/22333

Fluglehrerausbildung

LEHRGANGSKALENDER

26.09. – 27.09.	D	Fachlehrer UL-Schlepp
18.09. – 30.09.	G/D	Lehrer-Lehrgang
02.10. – 15.10.	G/D	Assistenten-Lehrgang
31.10. – 03.11.	WS	Fachlehrer-Lehrgang

Teilnahme nach Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle.

Vorauswahlprüfungen können ab sofort bei folgenden Prüfzentren absolviert werden: Horst Barthelmes, Tel. 06654/353, Fax 06654/7771; Rudel Bürger, Tel. 08032/8134, Fax 08032/8134; Waldemar Obergfell, Tel. 07685/1050, Fax 07685/1061
Teilnahmevoraussetzung ist ein Bestätigungsschreiben der DHV-Geschäftsstelle.

Prüfungskalender 1995

Datum	Prüfungsort	HG, GS	Prüfungsart	Organisator	Tel.-Nr.
29.07.	Oderen (F)	HG, GS	P,A+B	Waldemar Obergfell	07685/1050
29.07.	Zillertal (A)	HG, GS	P,A+B	Wolf Schneider	089/482141
30.07.	Pfronten	GS	T,P,A+B	OFS Hans Hoschka	08363/5969
30.07.	Wasserkuppe	HG	T,P,A+B	PZ Mitte	06654/353
30.07.	Wasserkuppe	HG	T,P,A+B	PZ Mitte	06654/353
31.07.	Kössen	GS	T,P,A+B	AEROMAX	089/766116
03.08.	Tannheim	HG	T,ULS	FS Göppingen	07164/12021
04.08.	Marquartstein	HG	T,P,A+B	DFS Chiemsee	08642/383
04.08.	Tannheim	HG	P,ULS	FS Göppingen	07164/12021
04.08.	Rieden	GS	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
04.08.	Bolsterlang	GS	T,A+B+F	FS Mergenthaler	08321/9970
04.08.	Garmisch-Part.	GS	T,A+B+F	GSS Michael Brunner	08821/74260
04.08.	Karlsruhe	GS	T,A+B	GSS Reiner Löffler	0721/378878
04.08.	Bolsterlang	GS	T,A+B+F	Jürgen Rohrmeier	08321/9328
05.08.	Tegelberg	GS	P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
05.08.	Bolsterlang	GS	P,A+B+F	FS Mergenthaler	08321/9970
05.08.	Garmisch-Part.	GS	P,A+B+F	GSS Michael Brunner	08821/74260
05.08.	Bezau (A)	GS	T,P,A+B	GSS Reiner Löffler	0721/378878
06.08.	Baiernrain	GS	T,P,S	AEROMAX	089/766116
06.08.	Brauneck	HG	P,A+B	Take Off , Lenggries	08042/4559

Datum	Prüfungsort	HG, GS	Prüfungsart	Organisator	Tel.-Nr.
07.08.	Westendorf (A)	GS	T,P,A+B	Top Gliders	0941/893022
08.08.	Lenggries	HG	T,A+B	Take Off , Lenggries	08042/4559
09.08.	Obermaiselstein	GS	T,A+B	FS OASE	08326/7592
10.08.	Dietfurt	HG, GS	T,P,A+B+S+F	FS Jura,Pöpll	08464/8211
10.08.	Unterwössen	GS	T,A+B	Südd. GSS	08641/7575
11.08.	Elztal	HG, GS	T,A+B	FS Elztal	07682/8279
11.08.	Bolsterlang	GS	P,A+B	FS OASE	08326/7592
11.08.	Niederau (A)	GS	T,A+B	GSS Tegernseer Tal	08022/2556
11.08.	Kössen (A)	GS	P,A+B	Südd. GSS	08641/7575
12.08.	Schwangau	HG, GS	T,P,A+B	AKTIV Andreas Dowidat	08362/81796
12.08.	Niederau (A)	GS	P,A+B	GSS Tegernseer Tal	08022/2556
12.08.	Bad Salzungen	HG, GS	alles	PZ Mitte	06654/353
13.08.	Elztal	HG, GS	P,A+B	FS Elztal	07682/8279
13.08.	Bad Salzungen	HG, GS	P,A+B+S+W	PZ Mitte	06654/353
15.08.	Marquartstein	HG	T,P,A+B	DFS Chiemsee	08642/383
16.08.	Regensburg	GS	alles	Bayenwald GSS	09401/8760
16.08.	Hasselfelde	HG, GS	alles	FS Mundorf/Vogel	05201/666262
18.08.	Dürnau	HG, GS	T,A+B	FS Göppingen	07164/12021
18.08.	Rieden	GS	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
18.08.	Bolsterlang	GS	T,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970

UL-SCHLEPP
MIT DEN PROFIS VON DER DFS-SOLLING

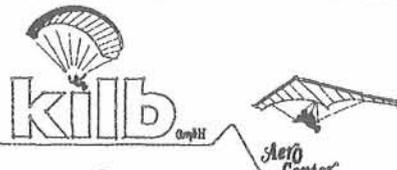
URLAUB AM SOLLING MIT DER GANZEN FAMILIE
FLIEGEN AUF EIGENEM FLUGPLATZ UND FREIZEITGESTALTUNG:
TENNIS, GOLF, SQUASH, REITEN, BADEN

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

Datum	Prüfungsort	HG, GS	Prüfungsart	Organisator	Tel.-Nr.
18.08.	Ruhpolding	HG, GS	alles	FZ Ruhpolding	08663/668
18.08.	Bolsterlang	GS	T,A+B	Jürgen Rohrmeier	08321/9328
19.08.	Tegelberg	GS	P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
19.08.	Bolsterlang	GS	P,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970
19.08.	Wildschönau (A)	GS	T,P,A+B	GSS Werdenfels	08821/1425
19.08.	Hörnerbahn	GS	P,A+B	Jürgen Rohrmeier	08321/932
19.08.	Bad Salzungen	HG, GS	alles	PZ Mitte	06654/353
20.08.	Bad Salzungen	HG, GS	P,A+B+S+W	PZ Mitte	06654/353
24.08.	Birkenau	HG, GS	T,A+B	FS Rhein-Main-Neckar	06201/34626
25.08.	Lenggries	GS	T,A+B	Fly + Bike , Lenggries	08042/4559
25.08.	Garmisch-Part.	GS	alles	GSS Michael Brunner	08821/74260
26.08.	Schwangau	HG, GS	T,P,A+B	AKTIV Andreas Dowidat	08362/81796
26.08.	Lenggries	GS	P,A+B	Fly + Bike , Lenggries	08042/4559
26.08.	Garmisch-Part.	GS	alles	GSS Michael Brunner	08821/74260
26.08.	Bezau (A)	GS	T,P,A+B	GSS Reiner Löffler	0721/378878
26.08.	Gröbmring (A)	GS	T,P,A+B	Sky Club Austria	03685/22333
27.08.	Zillertal (A).	GS	P,A+B	FS Göppingen	07164/12021
27.08.	Pfronten	GS	T,P,A+B	OFS Hans Hoschka	08363/5969
27.08.	Bad Salzungen	HG, GS	P,A+B+S+W	PZ Mitte	06654/353
27.08.	Brauneck	HG	P,A+B	Take Off , Lenggries	08042/4559
27.08.	Lenggries	HG	T,A+B	Take Off , Lenggries	08042/4559
28.08.	Kössen	GS	T,P,A+B	AEROMAX	089/766116
28.08.	Zillertal (A)	GS	T,P,A+B	Bayernwald GSS	09401/8760
30.08.	Obermaiselstein	GS	T,A+B	FS OASE	08326/7592
01.09.	Rieden	GS	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
01.09.	Bolsterlang	GS	P,A+B	FS OASE	08326/7592
02.09.	Tegelberg	GS	P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
02.09.	Roßhaupten	HG, GS	T,A+B	FS Tegelberg,	08367/598
02.09.	Crawinkel	HG, GS	Talles	LSZ Crawinkel	03624/314317
03.09.	Mittag	HG, GS	P,A+B	FS Rhein-Main-Neckar	06201/34626
03.09.	Tegelberg	HG, GS	P,A+B	FS Tegelberg	08367/598
04.09.	Stuttgart/Hofen	HG, GS	alles	Luftikus, Köninger	0711/537928
06.09.	Herborn	GS	alles	Klaus Schwarzer's FS	08024/48119
07.09.	Bolsterlang	GS	T,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970
07.09.	Herborn	GS	PS+WF	Klaus Schwarzer's FS	02772/40178
07.09.	Unterwössen	GS	T,A+B	Südd. GSS	08641/7575
08.09.	Bolsterlang	GS	P,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970
08.09.	Karlsruhe	GS	T,A+B	GSS Reiner Löffler	0721/378878
08.09.	Niederau (A)	GS	T,A+B	GSS Tegernseer Tal	08022/2556
08.09.	Bad Harzburg	GS	alles	Harzer GSS	05322/1415
08.09.	Kössen (A)	GS	P,A+B	Südd. GSS	08641/7575
09.09.	Bach (A)	GS	T,P,A+B	Airport FS	0043/5634/6498
09.09.	Schwangau	HG, GS	T,P,A+B	AKTIV Andreas Dowidat	08362/81796
09.09.	Südtirol (I)	GS	T A+B	FS Wilfried Frank	07191/65475
09.09.	Niederau (A)	GS	P,A+B	GSS Tegernseer Tal	08022/2556
09.09.	Bad Harzburg	GS	alles	Harzer GSS	05322/1415
09.09.	Hochries/Bichl	HG, GS	T,P,S	PZ Oberbayern	08032/8134
10.09.	Südtirol (I)	GS	P,A+B	FS Wilfried Frank	07191/65475

Datum	Prüfungsort	HG, GS	Prüfungsart	Organisator	Tel.-Nr.
10.09.	Wasserkuppe	HG	T,P,A+B	PZ Mitte	06654/353
10.09.	Hochries/Bichl	HG, GS	T A+B	PZ Oberbayern	08032/8134
11.09.	Hochries	HG, GS	T,P,Vorauswahl	PZ Oberbayern,	08032/8134
11.09.	Hochries/Bichl	HG, GS	P,A+B	PZ Oberbayern/Bürger	08032/8134
13.09.	Obermaiselstein	GS	T,A+B	FS OASE	08326/7592
15.09.	Dürnau	HG, GS	T,A+B	FS Göppingen	07164/12021
15.09.	Rieden	GS	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
15.09.	Bolsterlang	GS	P,A+B	FS OASE	08326/7592
15.09.	Ruhpolding	HG, GS	alles	FZ Ruhpolding, Holzner	08663/668
15.09.	Garmisch-Part.	GS	alles	GSS Michael Brunner	08821/74260
16.09.	Tegelberg	GS	P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
16.09.	Garmisch-Part.	GS	alles	GSS Michael Brunner	08821/74260
16.09.	Bezau (A)	GS	T,P,A+B	GSS Reiner Löffler	0721/378878
16.09.	Bad Salzungen	HG, GS	alles	PZ Mitte	06654/353
17.09.	Baiernrain	GS	T,P,S	AEROMAX	089/766116



Dein Fachgeschäft für



**Gleitschirme
Drachen
Zubehör
im
Rhein-Main-Gebiet**

Beratung Schulung Komplett-Angebote Reiseorganisator

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





Jetzt schreibe ich schon so viele Jahre die »Szene Gleitschirmfliegen«, jetzt wird's mal Zeit festzustellen, gibt es »den Gleitschirmflieger« überhaupt? Ist es nicht wie beispielsweise beim Bergsteigen, wo das Spektrum vom Bergwanderer bis zum Alleingänger in der Eiger Nordwand reicht, dazwischen eine Unmenge einzelne Spielarten wie Sportklettern, Eisgehen, Trekking, um nur einige wenige zu nennen. Unser Fliegen kann man in mindestens gleich viel Sportarten aufgliedern, da gibt's den Piloten, dem der Flug von einem Gipfel geradewegs ins Tal genügt, andere soaren am liebsten im laminaren Wind, manche sind nur zufrieden, wenn sie ein paar Stunden hoch über dem Gipfel abgesessen haben. Für die Streckenflieger war's nur ein guter Flugtag, wenn's möglichst weit gegangen ist, Wettkampfpiloten wollen außerdem noch schneller als andere sein.

Alle sind Gleitschirmflieger, treiben den gleichen tollen Sport, fliegen antriebslos nur mit ein bisschen Stoff und der Kraft der Natur, man könnte also annehmen, daß sich alle gegenseitig achten und auf einer Wellenlänge liegen. Warum sind dann für manche Leistungspiloten Normalpiloten nur die »Tracht-

ler«, deren Fehlstarts oder Landecrashes höchstens zur erheiternden Unterhaltung am Start- oder am Landeplatz dienen, andernteils sind für einen Teil der »Genußpiloten« alle wettkampforientierten Piloten nur die »krankhaften Ehrgeizbolzen«. Eines sollte uns doch klar sein: Wer der »bessere« ist, läßt sich leicht feststellen, im Sport ist es halt immer so, daß die größere Leistung zählt. Der Gewinner ist jedoch nicht immer, wer am weitesten, schnellsten oder am längsten geflogen ist, sondern wer nach seinem Flugerlebnis mit sich, mit seiner Umwelt und mit seinem Leben zufrieden und glücklich ist!

Nicht nur mit den vielen Spielarten des Bergsteigens ist unser Sport vergleichbar, wir Piloten ähneln vielleicht auch unseren Fluggeräten. Genauso wie es bei der Vielzahl der Gleitschirmmodelle große und kleine, gestreckte und plumpere, bunte und einfarbige, wendige, träge, mit kurzer oder mit langer Leine, bzw. Leitung gibt, so unterscheiden uns auch wir Piloten untereinander. Manche haben ganz große Eintritts- oder auch Austrittsöffnungen, die Zellenzahl ist sehr verschieden, auch der Staudruck in der Kappe oder unterhalb scheint nicht nur bei den Geräten stark unterschied-

lich zu sein. Manchen, Gott sei Dank wenigen, scheint nicht nur der Schirm, sondern auch ab und zu das Hirn zu kollabieren, anders kann ich mir Ihr Verhalten in fremden Fluggebieten nicht erklären.

Durch unser trauriges Frühjahrswetter trieb es uns natürlich alle in den Süden, nicht immer zur Freude der dort einheimischen Piloten, die auch im Ausland oft mit sehr viel Einsatz um ihr Fluggebiet kämpfen müssen. Und dann kommt die deutsche Invasion, auch bei korrektem Verhalten schon durch die Menge von Fliegern eine Belastung, aber es sind ja auch die, die ich möchte sie »die Eingeklappten« nennen, dabei, die unbedingt noch die letzten 20 Meter zum Startplatz mit dem Auto fahren müssen, die beim Parken den Platz für drei blockieren, und die nicht mal Landeplätze von der Größe mehrerer Fußballfelder treffen oder treffen wollen. Und wenn dann so ein rühriger Club, der den ganzen Ärger mit Anwohnern, Polizei usw. immer wieder mit viel Arbeit und Engagement schlichtet, auch noch Geld für's Starten oder Landen will, kriegen »die Eingeklappten« ihr

Stück nur nicht mehr vom Kausch. Was mir ungehörigste Mitleid weckt, sind natürlich nicht, daß das aberwitzliche Essen von Pizzas als Beitrag zum Erhalt von Fluggebieten reicht, auch die im Gelände zurückgelassenen Scheißhaufen, sondern nicht als Obhut.

Immmer wieder sprechen mich Piloten darauf an, »der DHV ist ja nur eine Brande«.

Bei dem Thema muß ich vorsichtig sein, nicht weil ich dort ab und zu arbeite, sondern weil ich ja schließlich jetzt in die Jahre komme, in denen man bei der Jugend Disziplin, Zucht und Ordnung vermisst, dabei aber völlig versteht, wie man sich selbst als Junger aufgeführt hat. Ich kann verstehen, ich bin immer noch überzogen, umängelt, das »vol libre« des freien Fliegens, und das in allen Bereichen des Lebens. Nur, wer glaubt, daß in einem Land wie Deutschland ein »vol libre« möglich wäre, ist ein Träumer. Bei uns gibt es für's Fliegen nur zwei Möglichkeiten, entweder es ist genau reglementiert oder ganz verboten. Bei der zuständigen »Reglementierungsstelle« gibt's auch nur die Alternativen Luftfahrt-Bundesamt oder DHV. Da ist es mir schon hundertmal lieber, ein DHV als zuständige Behörde, mit seinem von uns selbst gewählten Vorstand, bemüht sich wie bisher mit viel Erfolg um unsere wohl nicht ganz freie, aber doch noch recht schöne Möglichkeit des Fliegens!

ZWISCHENWERTUNG

DEUTSCHER STRECKENFLUGPOKAL

unterstützt von



Das Frühjahr 1995 war wie im vergangenen Jahr kaum existent. Der Winter ging schlagartig in den Sommer über. So gab es an wenigen ausgewählten Tagen die Möglichkeit, das Punktekonto aufzufüllen. Einigen gelangen bemerkenswerte Flüge. Mehr als die Hälfte der eingereichten Flüge wurden am ersten Maiwochenende erfliegen.

Hängegleiten

Datum	Name	Gerät	Aufgabe	Startplatz	km	Punkte
05.09.94	Walter Rackl	Desire	△	St. Andre	116	203
05.09.94	Christian Saal	Bullet SP 11	ZR	St. Andre	101,2	177
28.09.94	Gerd Langwald	Sensor 611	ZF	Bahrenborstel	131,6	197
07.03.95	Peter Achmüller	Xtralite	FSagB	Bassano	57,2	57
09.04.95	Andre Djamarini	Laser	FS	Eichberg Rampe	65	65
13.04.95	Karl-Heinz Vogel	Xtralite	△	Belluno	87,8	154
14.04.95	Ralph Schmidt	Xtralite	FAI	Hörpel	46,6	93
15.04.95	Wolfgang Lengauer	K 4	△	Emberger Alm	150,3	263
15.04.95	Ulrich Mader	Rumour 2	FSagB	Pfalzen	108	108
15.04.95	Karl-Heinz Vogel	Xtralite	△	Belluno	94,9	166
15.04.95	Jörg Feser	Desire	△	Belluno	88,1	154
15.04.95	Thomas Jäger	K 4	△	Gnoppnitz/Greif.	66,6	117
15.04.95	Florian Matschoss	Xtralite	△	Belluno	95,9	166
15.04.95	Moritz Matschoss	Xtralite	△	Belluno	95,9	168
15.04.95	Til Matschoss	Xtralite	△	Belluno	95,9	168
16.04.95	Alexander Escher	K 4	FSagB	Monte Oro	120,2	120
17.04.95	Karl-Heinz Vogel	Xtralite	FSagB	Belluno	84,2	84
17.04.95	Corinna Schwiegerhausen	Xtralite	△	Bassano	76,8	134

Gleitsegeln

Datum	Name	Gerät	Aufgabe	Startplatz	km	Punkte
23.09.94	Torsten Siegel	C 3	FS	Jöchelspitze	33,4	113
11.03.95	Sepp Gschwendner	Free X	△	Bassano	74,1	130
09.04.95	Reinhard Schöll	Energy	FS	Pfländer	30,7	130
16.04.95	Markus Schropp	Baracuda	ZFagB	Castalunga	26,4	40
29.04.95	Manfred Braun	Contest	△	Emberger Alm	64,6	113
29.04.95	Ina Koroll	Energy	FS	Wallberg	26,2	26
29.04.95	Franz Hirth	Genesis	FSagB	Untenberghorn Kö.	48	48
29.04.95	Andreas Zimmer	Omega	△	Emberger Alm	64,6	113
29.04.95	Stefan Riedl	Minoa	△	Emberger Alm	64,4	113
29.04.95	Christian Blum	Minoa	△	Emberger Alm	66,1	116
30.04.95	Stefan Bocks	UP	△	Belluno	83,1	146
30.04.95	Reinhard Schöll	Energy	FS	Monte Avena	62	62
03.05.95	Stefan Bocks	UP	FSagB	Rauschberg	103,1	103
04.05.95	Torsten Hahne	Energy	ZFagB	Wallberg	91,9	138
05.05.95	Andreas Straub	Minoa	ZF	Wallberg	58,3	87
05.05.95	Torsten Hahne	Energy	ZFagB	Wallberg	116,9	175
05.05.95	Ralf Grauer	Kendo	ZF	Wallberg	58,3	87
05.05.95	Leo Saurer	Sting	ZF	Wallberg	68,9	103

Datum	Name	Gerät	Aufgabe	Startplatz	km	Punkte
24.04.95	Hans Bausenwein	Xtralite	FS	Böhming	61,6	62
29.04.95	Tilmann Hoss	Foil	△	Emberger Alm	144,6	253
29.04.95	Günter Fleischmann	TRX	△	Emberger Alm	64,4	113
29.04.95	Thomas Odenwald	RamAir	△	Emberger Alm	64,4	113
01.05.95	Michael Serner	K 2	FS	Neuhausen Winde	85	85
03.05.95	Wolfgang Lengauer	Bullet Cut	FSagB	Emberger Alm	104	104
06.05.95	Johann Klier	HP-AT	ZR	Laber	65,6	148
06.05.95	Christian Saal	Bullet SP 11	FSagB	Emberger Alm	106	106
06.05.95	Achim Rösch	Reflex C1	FS	Seissen	97,6	98
06.05.95	Hans Mohldenke	Xtralite	ZF	Hochries	38,1	57
06.05.95	Wolfgang Handke	RamAir	△	Emberger Alm	64,6	113
06.05.95	Hedy Heckel	Milan Racer	FS	Tegelberg	105	105
06.05.95	Ottfried Heinelt	Xtralite	FS	Tegelberg	205,6	206
07.05.95	Ull Neumann	HP-AT	FS	Hochries	49,5	50
07.05.95	Hans Bausenwein	Xtralite	FS	Oberem mendorf	135,8	136
07.05.95	Tilmann Hoss	Foil	FS	Hütten	75	75
07.05.95	Andreas Becker	RamAir	FS	Segeletz	59	59
07.05.95	Günther Ebner	Blit	ZF	Hochries	38,1	57
07.05.95	Walter Rackl	Desire z	ZF	Hochfelln	48,4	73
07.05.95	Gerald Woll	TRX	ZF	Königsbrunn	128,7	193
07.05.95	Lorenz Fritz	Laminar	FS	Oberem mendorf	146	146

Datum	Name	Gerät	Aufgabe	Startplatz	km	Punkte
05.05.95	Sepp Gschwendner	Free X	FS	Wallberg	67,6	68
05.05.95	Thomas Post	P5	FS	Hochries	15	15
05.05.95	Ina Koroll	Energy	FS	Wallberg	16	16
05.05.95	Willi Schierle	Kendo	ZF	Wallberg	95,1	143
05.05.95	Bernd Hübner	Free X	ZF	Wallberg	65,4	98
05.05.95	Thomas Schmid	P40	FSagB	Vogelsang	34,6	35
05.05.95	Johann Plenagl	Xenon	ZF	Wallberg	58,3	87
05.05.95	Martin Walleitner	Angel	ZFagB	Wallberg	91,9	138
06.05.95	Manfred Braun	Contest	FS	Tegelberg	61,3	61
06.05.95	Andreas Straub	Minoa	ZFagB	Wallberg	102	153
06.05.95	Richard Brandl	Rainbow	ZFagB	Wallberg	70,6	106
06.05.95	Torsten Hahne	Energy	FSagB	Wallberg	190,5	191
06.05.95	Peter Wiczorek	Minoa	FS	Wallberg	43,3	43
06.05.95	Leo Saurer	Sting	ZF	Wallberg	68,9	103
06.05.95	Sepp Gschwendner	Free X	ZFagB	Wallberg	101,3	152
06.05.95	Ina Koroll	Energy	ZF	Wallberg	44,8	67
06.05.95	Bernd Hübner	Free X	ZFagB	Wallberg	80,3	120
06.05.95	Gabi Messmer	Flex	ZF	Wallberg	58,3	87
06.05.95	Martin Walleitner	Angel	ZF	Wallberg	65,4	98
06.05.95	Johann Plenagl	Xenon	FS	Wallberg	100,8	101
06.05.95	Erik Große	Omega	ZF	Hochgrat	33,9	51
07.05.95	Udo Müller-Blümlein	Kendo	△	Bezau/Niedere	29,5	52
24.05.94	Sepp Gschwendner	Free X	FAI	Wallberg	62,6	125

△ = FAI-Dreieck, △ = flaches Dreieck, ZR = Ziel-Rück, ZF>= Zielflug auf geknickter Bahn, FS = freie Strecke, FS> = freiestrecke auf geknickter Bahn, D = Startplatz liegt in der Bundesrepublik Deutschland

Hängegleiter

Im Gegensatz zum vergangenen Jahr fehlen bisher die Streckenflugleistungen der Flachlandpiloten aus nördlichen Regionen. Im Süden konnte gepunktet werden, so erflogen Lorenz Fritz und Hans Bausenwein 146 u. 136 km vom Altmühltal aus und Gerald Wollgeland ein 129-km-Zielflug aus der Winde Königsbrunn (Augsburg) nach Marquartstein südlich des Chiemsee.

In den Bergen war der Tegelberg Ausgangspunkt für 2 Streckenflüge Richtung Osten: Ottfried Heinelt segelte bis St. Johann i. Pongau 206 km weit. Den bemerkenswertesten Familienosterausflug unternahm die Familie Matschoss aus dem Regental. Vater Till mit den Söhnen Moritz und Florian flogen gemeinsam in Belluno ein 96-km-Dreieck und erhielten 504 Punkte aufs Familienkonto gutgeschrieben.

Die weiteren Streckenflüge verteilen sich auf die bisher bekannten Fluggebiete Bassano, Belluno und Emberger Alm. Hier erflog Wolfgang Lengauer die bisher punktbeste Flugstrecke durch ein flaches Dreieck mit den Wendepunkten Matri und Goldeck.

Gleitsegel

Nähme man Drachenfliegen und Gleitsegeln in eine gemeinsame Wertung, so würden Torsten Hahne und Sepp

Gschwendner führen. Stand Titelverteidiger Stefan Bocks vom Rauschberg aus der Gerlospaß im Endanflug auf Zell am Ziller noch im Weg, konterten die Tegernseer am 1. Maiwochenende von ihrem Hausberg, dem Wallberg. Allein Torsten Hahne erflog von Freitag bis Sonntag mit drei Flügen in 17 Flugstunden 504 Punkte, der herausragende Flug dabei bis Irdning/Steiermark mit dem Wendepunkt Unternberg/Kössen (190,5 km).

Mehr als 20 Flüge (über 50% der bisherigen Gesamtpunktzahl) konnten an diesem Wochenende vom Wallberg aus dokumentiert werden. Die Streckenführung der meisten Flüge führt zwar nach wie vor über Bayrischzell und das Inntal nach Tirol, viele Piloten probieren jedoch schon eine neue Route Richtung Süden durchs Zillertal und über den Gerlospaß ins Pinzgau. Der »Pinzgauer Spaziergang«, ehemals von Segelfliegern erflogen, dann das beliebte Streckenflugrevier der Drachenflieger, nun die Rennstrecke der Gleitschirmpiloten vom Wallberg aus?

Ich bleibe bei meiner Prognose vom vergangenen Jahr, daß die 600-Punkte-Grenze in diesem Jahr überboten wird. Zunehmende Streckenbegeisterung der Piloten zeigt sich in der Steigerung der eingereichten Flüge, sowie in der Streckenleistung. Das vergleichbare Zwischenergebnis vom vergangenen Jahr wurde bei weitem übertroffen.

Rudl Bürger

ZWISCHENWERTUNG



Die Drachen jagen den Gleitschirmen hinterher.

Zwischenwertung Hängegleiter

Stand 30.5.1995

Platz	Name	Gerät	Verein	Gesamt
1.	Wolfgang Lengauer	K 4	DFCA Kampenwand	367
2.	Tilamm Hoss	Foil	Condor Wehr	328
3.	Karl-Heinz Vogel	Xtralite	Nordbayerische DF	320
4.	Christian Saal	Bullet SP 11	Bayr. Rigi	283
5.	Walter Rackl	Desire	DFC Achenal	276
6.	Ottfried Heinelt	Xtralite	DCS Ruhpolding	206
7.	Hans Bausenwein	Xtralite	DFC Ingolstadt	198
8.	Gerd Langwald	Sensor 611	Kirchdorf-Bahrenvorstel	197
9.	Gerald Weil	TRX	Augsburg DC	193
10.	Til Matschoss	Xtralite	DFC Regental	168
10.	Moritz Matschoss	K 4	DFC Regental	168
10.	Florian Matschoss	Xtralite	DFC Regental	168

Zwischenwertung Gleitsegel

Stand 30.5.1995

Platz	Name	Gerät	Verein	Gesamt
1.	Torsten Hahne	Energy	DGCTT	504
2.	Sepp Gschwendlner	Free X	DGCTT	407
3.	Stefan Bocks	UP	Intaler GSC	248
4.	Andreas Straub	Minoa		240
5.	Marlin Walleitner	Angel	DGCTT	235
6.	Bernd Hübner	Free X	DGCTT	218
7.	Leo Saurer	Sting	DGCTT	208
8.	Johann Penagl	Xenon	DGCTT	188
9.	Manfred Braun	Contest	Para Air Augsburg	174
10.	Willi Schierle	Kendo	GSC Hohenlohe	143



Drachen oben ohne

Text und Fotos
von Klaus Tänzler



German Open
im Drachenfliegen

Eine biblische Sintflut brach über die German Open herein, kaum daß sie eröffnet war. Es regnete ohne Unterlaß, der Sommermonsun hatte etwas früher und heftiger als sonst eingesetzt. Der Ausrichter Benno Osowski und sein Team bot wie gewohnt eine professionelle Organisation mit sehr gutem Rahmenprogramm. Er war aber bei der Terminfestsetzung der German Open nicht frei in seiner Wahl gewesen. Eingeengt durch den internationalen Terminkalender, mußte der Pfingsttermin und die Tage davor gewählt werden, mit dem bekannt hohen Wetterrisiko. Man hätte sonst auf die Teilnahme der deutschen Nationalmannschaft verzichten müssen. Wenigstens wird dieses Dilemma in den kommenden 2 Jahren nicht mehr auftreten. 1996 und 1997 wird kein internationaler Sommertermin die Terminplanung einengen.

Respekt ist der unbeugsam sportlichen Haltung zu zollen, die von den 40 Besten aus den Landesmeisterschaften

und den Ligapiloten gezeigt wurde, die 5 Tage und Nächte im Dauerregen aushielten. Erst am Samstag öffnete Petrus ein Sonnenfenster, gerade lang genug, damit die 99 Teilnehmer am Tegelberg zu einer 55-km-Dreiecksaufgabe starten konnten. Kaum waren die schnellsten 8 im Ziel zog der Regenvorhang wieder zu. Sieger des Durchgangs: Ruppi Plattner, gefolgt von Jos Guggenmos (55 Jahre und kein bisschen langsam). Dieser einzige Durchgang war ein anspruchsvolles Rennen und einigermaßen fair gegenüber allen Teilnehmern. Für eine Wertung der German Open reichte ein einziger Durchgang nicht aus, aber er zählte als 8. Durchgang zur Ligawertung und entschied damit die Deutsche Meisterschaft.

Die Liga hatte - um die leidigen Wetter Schwierigkeiten zum umgehen - die Deutsche Meisterschaft 95 schon im letzten Spätsommer in Südfrankreich beginnen lassen. Nach 5 hochklassigen Durchgängen führte Bob Baier, knapp

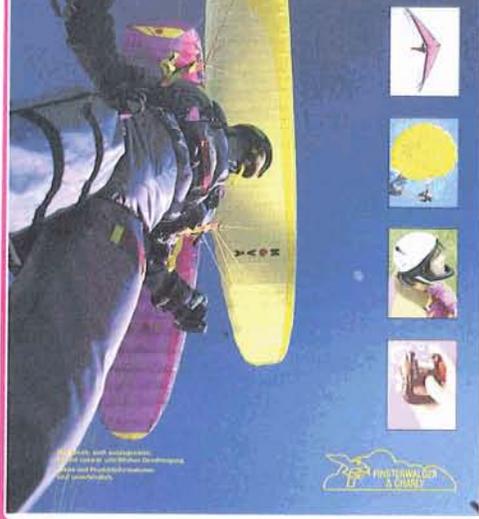
gefolgt von Jobst Bäumer. Zwei weitere Durchgänge folgten im Frühjahr in Kärnten, ließen aber die Führungspositionen unverändert und so sollte die Entscheidung am Tegelberg fallen. Als der Prototyp von Jobst Bäumer ohne Turm und Oberverspannung noch vor Bob Baier auf die Ziellinie zugejagt kam, schien alles wieder offen. Aber es dauerte keine Minute, da zischte auch schon Bob mit seinem Moyes Xtralite souverän über die Ziellinie. Obwohl Jobst nach dem Motto »alles oder nichts« voll auf Angriff geflogen war, hatte es nicht gereicht. Auch 1995 gibt es keinen deutschen Drachenflugpiloten, der Bob Baier das Wasser reichen kann.

Oben ohne?

Wenn sich unsere Drachen in den letzten Jahren weiterentwickelt hatten, dann war dies stets dem Wettkampfsport zu danken. Er ist der Motor der Weiterentwicklung. Die Spitzenpiloten sind meist zugleich Testpiloten, die



Finsterwalder Airport - Boutique Versandkatalog Nr. 7



Unser Angebot

Im brandneuen **Finsterwalder-Katalog** gibt es nichts was es nicht gibt, zumindest was Flugausrüstung anbelangt. Allerdings führen wir nur solche Produkte, die wir aufgrund unserer mehr als 20-jährigen Flugsportenerfahrung für besonders empfehlenswert halten.

Bequemer und günstiger geht es nicht: Mit Hilfe unseres sehr übersichtlichen und informativen Kataloges können Sie Angebote vergleichen und **in Ruhe** Ihre Wahl treffen. Gerne beraten wir Sie auch telefonisch, wobei Sie auch gleich Ihre Bestellung durchgeben können, die Ihnen dann umgehend zugeschickt wird. Der Kauf ist **risikolos**, weil ein 14-tägiges Rückgaberecht besteht (einige Artikel sind hiervon ausgenommen).

Als einer der ältesten und größten Anbieter auf dem Flugsportsektor bieten wir Ihnen auch nach dem Kauf den entsprechenden **Reparatur- und Check-Service**, den wir als staatlich anerkannter Herstellerbetrieb für Drachen, Gleitschirme, Gurtzeuge, Rettungsgeräte und Schleppklinken in eigenen Werkstätten durchführen können.

Coupon: Bitte schickt mir umgehend den kostenlosen Finsterwalder-Katalog 95/96.

Name

Str.

PLZ/Ort



Carbonträger statt Querrohr



neue Ideen im direkten Wettkampfvergleich ausprobieren. Die jüngste Innovation, der Flügel ohne Oberverspannung, war diese Saison erstmals im Einsatz. Jos Guggenmos, mit seinem schnittigen »Carbon« hatte den Turm durch Verwendung eines Carbonträgers als Querrohr eingespart. Jobst Bäumer, Christoph Kratzner und Daniel Biehler flogen turmlose Eigenbauten, die dicke Alu-Querrohre hatten, welche durch aufgenietete Verstärkungsstreifen versteift waren. Jobst Bäumer rückte mit seinem Prototypen dem Deutschen Meister Bob Baier beachtlich nahe. Und bei Jos Guggenmos fällt auf, so leistungsstark wie mit seinem Carbon, ist er lange nicht mehr geflogen.

Der Leistungsvorteil eines turmlosen Flügels wird allerdings teuer erkauft:

Um das nötige Pitch-up zu gewährleisten, müssen im Flügelinneren Swivels das Segel hochdrücken. Bei Guggenmos derzeit 3, die anderen Prototypen haben 4-6 Swiveltips auf jeder Flügelseite. Die Einstellung dieser Swivels muß sich analog zu der VG-Stellung verändern, um den Effekt des bisherigen Pitchkompensators zu erzielen. Nicht nur das Querrohr muß verstärkt werden, auch das Kielrohr wird ohne Oberverspannung stärker belastet. Ohne Turm keine Turmaufhängung! Dies bringt Verlust an Handling. Die Glätte der Flügeloberseite soll ja durch nichts mehr gestört werden, also will man auch keinen Stummel für die Turmaufhängung durch die Luft ziehen. Deutlich bemerkbar macht sich der geringere Widerstand erst im Schnellflug, je schneller man fliegt, um



Der Deutsche Meister Bob Baier tröstet Vizemeister Jobst Bäumer

so mehr. Die Oben-ohne-Pioniere riskieren nicht wenig. Sie erforschen etwas, was bislang niemand sicher vor-

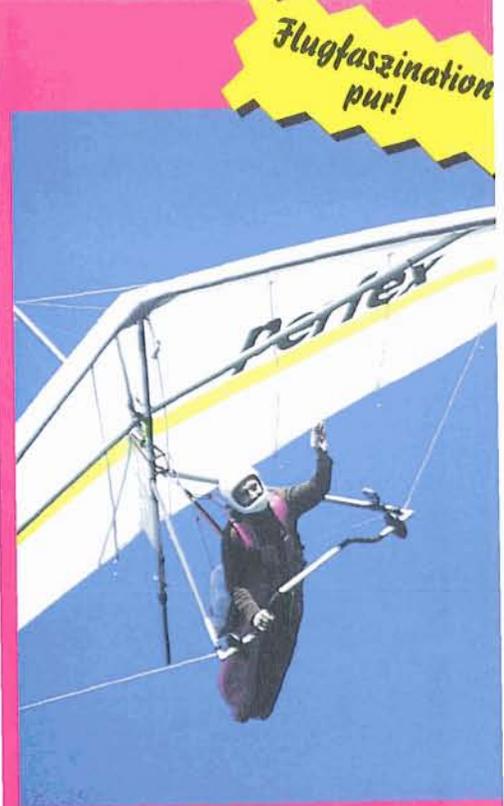
hersagen kann. Wieviel Last verträgt ein Kielrohr, wenn es ohne Oberver-

spannung belastet wird, etwa bei einer harten Landung? Bieten die Swivels in allen Lebenslagen genügend aufrichtendes Moment? Taugt Carbon im Alltagseinsatz, siehe Kapitel Transportschäden? Reicht ein verstärktes Alurohr als Querträger oder ist die negative V-Form des Flügels zu gefährlich, die bei einem federnden Rohr bei negativer Böeneinwirkung entsteht? Die Pioniere werden es für uns herausfinden. Haben sie Erfolg, ist jetzt schon abzusehen, daß sie als nächstes die Unterverspannung verkürzen, wenn nicht gar weglassen werden.

Ergebnis der Deutschen Meisterschaft

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Bob Baier	Xtralite	7017,0
2.	Jobst Baeumer	Sunrise*	6894,3
3.	Franz Schüller	Blade	6089,1
4.	Jos Guggenmos	Carbon*	5838,8
5.	Christof Kratzner	Racer*	5613,7
6.	Martin Storz	Cut	5611,2
7.	Manfred Aumer	RamAir	5838,8
8.	Otfried Heinelt	Xtralite	5337,6
9.	Guido Gehrman	Sensor	5316,7
10.	Uli Blumenthal	Racer	5209,6
11.	Peter Biernat	Desire	5129,5
12.	Holger Bolz	RamAir	5127,4
13.	Stefan Rebl	Blade	4829,5
14.	Raimund Rud	Blade	4402,2
15.	Karsten Gaebert	Blade	4391,1
16.	Lukas Etz	RamAir	4358,2
17.	Lothar Wüst	Xtralite	4245,4
18.	Andreas Becker	RamAir	4057,7
19.	Stefan Weber	Xtralite	3956,6
20.	Oliver Barthelmes	Desire	3756,6
21.	Günther Wifling	K4	3643,3
22.	Daniel Biehler	Reflex*	3623,7
23.	Rosi Brahm	Cut	3444,8
24.	Hans Bausenwein	Xtralite	3322,1
25.	Marc Dröner	Blade	3256,9

* Prototypen ohne Turm



Fex - Floater

Freizeitpiloten, denen herkömmliches Drachenfliegen zu aufwendig und stressig ist, die aber eine starre Fläche wegen des einfachen Starts, des größeren Aktionsradius und der Stabilität bei Turbulenzen bevorzugen, können mit unseren Floatern **neue Dimensionen** des Fliegens erleben.

Fex-Floater sind wesentlich leichter als herkömmliche Drachen und wegen des handlichen Steuerbügels und der geringen Spannweite auch bei ungünstigen Bedingungen am Start und in der Luft unerreichbar einfach zu handhaben. Schon nach wenigen Schritten heben Sie ab, denn die Mindestgeschwindigkeit liegt je nach Flächengröße und Pilotengewicht teilweise sogar **unter 25 km/h!**

Dies erhöht den Fluggenuß und erleichtert auch die Landung ganz wesentlich.

Was die **besondere** Faszination des Fex-Floaters jedoch ausmacht, sind die präzisen, **kraft- und verzögerungsfreien** Steuereigenschaften.

DHV zugelassen, für liegend- und supine Flugstellung.

	Perfex	Lightfex	Funfex
Klassifizierung	1-2	1-2	2
für Pilot kg	55-95	40-60	65-95
Fläche m ²	16,2	14	16
Gewicht ab kg	22	19,5	23,5
Preis DM	4.750,-	4.750,-	5.950,-



3 von vielen Transportmöglichkeiten durch die **zusätzliche** Superkurzpackmöglichkeit auf **unter 2 ml** ...natürlich aber auch mit praktischer Lang- und Mittellanger Packmöglichkeit.

Coupon für kostenfreies Info:

- Bitte schickt Unterlagen über Fex-Floaters
- Bitte schickt kompletten Flugausstattungskatalog
- Ich wünsche Kurzpack-Demo eines Fex-Floaters in München (Terminvereinb. erf.)
- Ich möchte die Faszination des Fex-Floaters ausprobieren und werde mich wegen eines Probeflugs an Euch wenden (Leihgebühr DM 80,-, wird beim Kauf erstattet)

Name

Str.

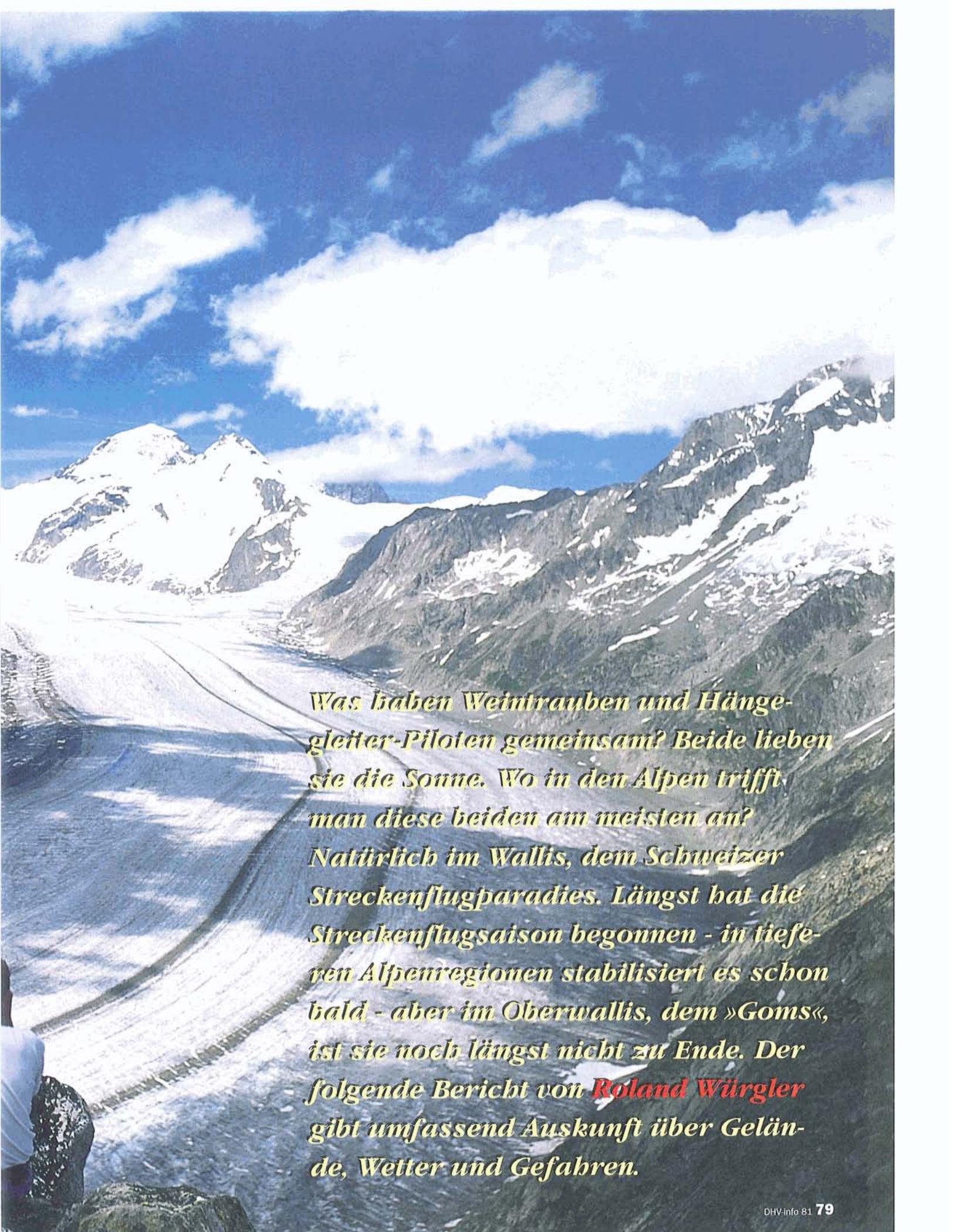
PLZ/Ort



Pagodenburgstr. 8, 81247 München, ☎ 089-811 65 28, Fax -814 41 07

Hammergebiet Oberwallis





*Was haben Weintrauben und Hängegleiter-Piloten gemeinsam? Beide lieben sie die Sonne. Wo in den Alpen trifft man diese beiden am meisten an? Natürlich im Wallis, dem Schweizer Streckenflugparadies. Längst hat die Streckenflugsaison begonnen - in tieferen Alpenregionen stabilisiert es schon bald - aber im Oberwallis, dem »Goms«, ist sie noch längst nicht zu Ende. Der folgende Bericht von **Roland Würigler** gibt umfassend Auskunft über Gelände, Wetter und Gefahren.*



Auf dem Gleitschirmstartplatz Galvera ist Hochbetrieb - die Schweizer Liga trainiert. Deren Aufgabe über 100 Kilometer wurde von mehreren Piloten geflogen.

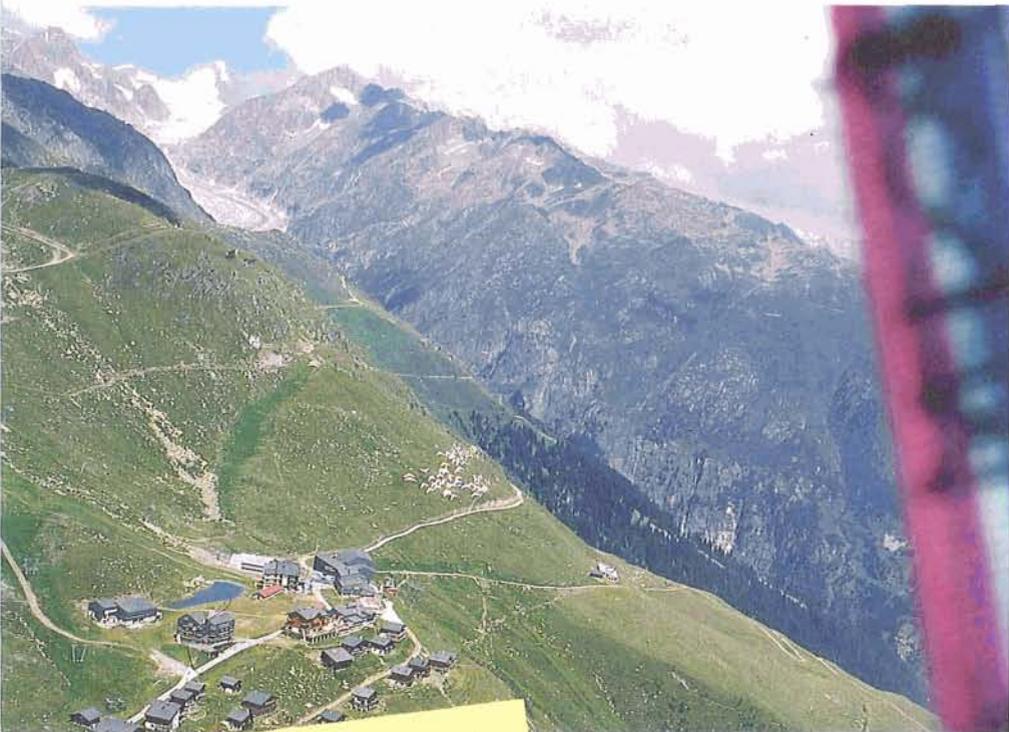
GEOGRAPHIE

Das Wallis oder der obere Teil des Rhonetals beginnt beim Rhonegletscher und zieht sich über Fiesch, Brig, Sion und Martigny bis zur Rhonemündung in den Genfersee. Von Norden her ist das Oberwallis über den Autoverlad Kandersteg-Goppenstein, den Grimsel- und den Furkapaß und von Süden her über den Simplonpaß nach Brig und den Nufenenpaß nach Ulrichen zu erreichen. Will man die umweltfreundlicheren Bahnrouen benutzen, so bietet sich die Linie Bern-Brig an. Vom italienischen Domodossola rollt die Bahn durch den Simplontunnel auf Brig zu, und nach Oberwald fährt man von Andermatt her durch den Furkatunnel. Da nach einer Außenlandung sowieso die Bahn oder Autostopp für die Rückreise benützt wird - außer man verfügt über den Luxus einer Rückholerin oder eines Rückholers - ist es gut möglich, das Auto bei einem längeren Fiesch-Aufenthalt auch zu Hause zu lassen.

WARUM GERADE FIESCH IM WALLIS

Das Wallis, welches mit den Alpen etwa von Osten nach Westen verläuft, befindet sich, ähnlich dem Engadin, im Bereich des Alpenhauptkammes, was mit deren Niederschlagsarmut zu tun hat. Denn bei Süd- oder Nordstaulagen, welche die ergiebigsten Niederschläge im Bereich der Voralpen bis zum Alpenhauptkamm verursachen, bleibt es dazwischen oftmals trocken. Das heißt allerdings auch, daß dort zwischen den Nord- und Südalpen der Föhn von beiden Richtungen her blasen kann! Aber dazu später.

Wenn die Sonne wenig Bodenfeuchtigkeit beim Aufheizen des Reliefs verdunsten muß, springt die Thermik schneller an, und die höhere Wolkenbasis verbessert den Thermikhub - ein wichtiges Kriterium für Streckenflug-



Der Drachenstartplatz befindet sich östlich der Mittelstation Kühboden. Im Hintergrund sind das Fiescher Tal und der Fieschergletscher erkennbar.

Das Wallis und somit Fiesch als Startort mit guter Infrastruktur ist unter Gleitschirm-, Drachen- und Segelfluggpiloten längst kein Geheimtip mehr. Dieses sonnige und

hochgelegene Alpenttal lockt jedes Jahr, besonders im Sommer, wenn zu Hause die Hammerbärte selten werden, viele deutsche Piloten zur Kilometerjagd. Natürlich ist Fiesch auch für Anwärter auf Podestplätze des schweizerischen Cross Country Cup ein absolutes Muß.

Piloten. Ein anderer wichtiger Grund für seine große Beliebtheit als Streckenfluggebiet ist das Fehlen großer Talsprünge. Entlang der ganzen Nordseite des Goms gibt es keine Seitentäler, welche dermaßen breit sind, daß an einem mittleren bis guten Streckenflugtag der Pilot nach der Querung keinen Anschluß mehr findet - vorausgesetzt, er hat keinen taktischen Fehler gemacht.

Vorteilhaft ist auch der hochgelegene Geländeverlauf, der die Thermikquellen vor der stabilen Luft vom Genfersee her schützt. Sicherlich haben auch die Gletscher - zum Beispiel befindet sich der Aletschgletscher als größter Gletscher Europas zwischen dem Berner Oberland und dem Goms - durch ihre abkühlende Wirkung vor allem in der Nacht ihren positiven Einfluß auf die Thermik des nächsten Tages. Bis Ende August findet der Thermiksuchende an sonnigen Tagen von den hochgelegenen Startplätzen im Raume Fiesch praktisch immer einen Einstieg. Danach werden auch in diesem Super-Fluggebiet die Streckenflugtage rar. Mir gelang allerdings am letzten Septemberwochenende 1991, ich war damals noch ein Streckenflugneuling, ein Flug von Fiesch auf den Oberalppaß (50 km). In vielen Fluggebieten der Alpen verhindert im Sommer der starke Talwind das Entstehen der Thermik auf Startplatzhöhe, weil dieser die warme, aufsteigende Luft verweht. In solchen Gebieten muß entweder beim Beginn der Thermik gestartet werden, oder es bleibt einem nichts anderes übrig, als nach dem Soaren im dynamischen Aufwind das Abflauen des Talwindes abzuwarten. Natürlich ist dann die beste Thermik schon vorbei. In Fiesch ist dies anders: Weil das Fieschertal als ein Seitental des Wallis nach Norden abbiegt, sind die Fiescher Startplätze vor dem Talwind des Haupttales eine längere Zeit lang geschützt, was der Thermikbildung dienlich ist.

DIE GEFAHREN DES ALPINEN FLIEGENS

Wer mit alpinem Fliegen schon bestens vertraut ist, kann dieses Kapitel über-



Foto: Roland Wüthli

Majestätisch über dem Aletschgletscher

springen. Beim Segelfliegen wird, wenn ein Flachländer zum Beispiel an einem Gebirgssegelfluglager teilnimmt, eine Alpeneinweisung durchgeführt. Diese besteht aus einem oder mehreren Flügen mit dem Doppelsitzer. Bei den Gleitschirm-Piloten gehört dies leider überhaupt noch nicht zum Standard. In so einer Einweisung wird besonders auf die neuen Gefahren auf-

merksam gemacht. In den Alpen können schon bei relativ geringen Windgeschwindigkeiten (ab ca. 20 km/h) harte Turbulenzen besonders in Leezonen auftreten. Die Thermik entsteht oft an genau bezeichnbaren Abrißkanten. Dies können zum Beispiel Felskanten, Waldränder, Kreten und Steinbrüche sein. Die Thermik ist an einem guten

Tag grundsätzlich stärker als im Flachland. An starken Tagen gibt es im Gebirge Thermikzentren mit bis zu 10 m/s Steigen! Dafür aber haben sie oft viel kleinere Durchmesser und härtere Grenzen zwischen Auf- und Abwind. In Kombinationen zwischen solch harter Thermik und höheren Windgeschwindigkeiten - dies ist besonders bei Leethermik hinter einer Krete oder einer Seitentalrippe (Talwind) der Fall - kann es sogar auch für Profis extrem gefährlich werden! Deshalb ist es im Gebirge wichtig, daß der Pilot vor und während dem Flug immer über die Wetterlage und das Talwindssystem im Bilde ist.

Wer oft nahe am Gelände fliegt, unterschreitet schnell die Rettungsschirmwurfhöhe. Es macht auch meistens keinen Sinn, mit den Füßen knapp die Baumspitzen zu streifen, um möglichst nahe am Thermikherd zu kratzen. Die einzelnen Blasen können sich erst ab einer gewissen Höhe zu einem Schlauch formieren, in welchem der Pilot einen Vollkreis mit dauerndem Steigen ziehen kann. Bei der Leethermik ist dies noch extremer der Fall - durch den Wind wird die Thermik vom Hang wegversetzt. Dies vergrößert einerseits den Abstand zum Hang, aber durch deren Ruppigkeit können Gleitschirm-Piloten ganz schön ins »Schleudern« geraten. Es hat keinen Sinn zu sagen: Fliegt niemals in Leethermik! Die Wettkampf-Piloten machen es uns ja trotzdem vor. Allerdings sind Wettkampf-Piloten gleich wie Formel-1-Piloten nicht unbedingt als Vorbilder zu nehmen. Aber eines ist sicher: Alpen-Neulinge sollten Leethermik unbedingt meiden! Beim Streckenfliegen gibt es Situationen, bei welchen manchmal ein solch ruppiger Bart ausgenutzt werden muß, um weiter zu kommen, aber dabei ist unbedingt die nötige Vorsicht geboten!

EIN FLUGGEBIET NICHT NUR FÜR PROFIS

Nicht immer ist im Wallis die Thermik hart und brutal. An einem Frühlings- oder Sommertag können am Morgen oder gegen Abend bei ruhigerer Thermik absolut streßfreie Flüge gemacht

werden. Ein Flug mit der letzten Abendthermik ist immer ein besonderes Erlebnis. Auf der Südseite von Fiesch befindet sich das Breithorn. Die von Westen scheinende Sonne vermag an seinen Hängen in den Abendstunden oft noch Thermik zu erzeugen, welche Gleitschirme manchmal sogar noch auf über 3000 m MSL. hochsteigen läßt! Ruhiger ist es im Wallis natürlich in der stabileren Herbst- oder Winterzeit ab September.

Wer in der aktiven Thermiksaison im Wallis fliegt, für den ist der Rückwärtsstart ein absolutes Muß. Oft ist am Start der thermische Aufwind dermaßen stark, daß es ohne Rückwärtsstart kaum möglich ist, einigermaßen kontrolliert zu starten, und dann genügt es nicht, den Rückwärtsstart ein paarmal gemacht zu haben, sondern er muß vom Piloten beherrscht werden! Auch Schnellabstieghilfen wie Spirale, B-Stall und Ohren einklappen gehören in das Repertoire eines Fiesch-Besuchers! Von Vorteil ist, wenn man vor dem Besuch im Wallis schon mal ein Sicherheits- oder Schirmbeherrschungstraining besucht hat. In Fiesch ist es völlig sekundär, ob man einen Intermediate oder einen Hochleister fliegt: Das

GOOD-TIPS

Piloten ohne große Alpen-Erfahrung sollten nicht gerade zur »Hammerthermikzeit« 12.00 - 14.00 Uhr starten!

Da die Thermik im Fluggebiet Fiesch so wieso stark ist, kann man ruhig Hangabstand halten, Klapper sind dann nicht so bedrohlich!

Sehr starke Thermikbärte haben daneben natürlich auch sehr starke Abwindzonen. Beim »Rausfallena« oder Verlassen des Thermikschlauchs also besonders aktiv fliegen!

Gleitschirmflieger, beim Landen gemeinsam mit Deltas drauf achten, daß Drachen in Bodennähe nicht mehr kurven können. Also dann nur den Rand des Landplatzes nutzen!

Ruhig auch mal die Flugschulen nach Wind, Wetter und Gefahren fragen!

Roland Good

Wichtigste ist, daß der Pilot ein gutes Gefühl unter seiner Kappe hat. Ich war auch schon froh, als ich nach einem Leinen-Twist wegen eines Einklappers die Bremsen loslassen mußte, daß mein Schirm von alleine wieder in die Normalfluglage überging. In so einem Moment ist man richtig dankbar für die passive Sicherheit seines Gleitschirms.

DAS WALLISER TALWINDSYSTEM

Das normale Talwindssystem sieht folgendermaßen aus: Der Talwind vom Rhonetal (Wallis) trifft sich gewöhnlich um die Mittagszeit mit dem Grimselwind zwischen Münster und Oberwald. Der Grimselwind entsteht im nördlich von Oberwald gelegenen Haslital (Berner Oberland) als Talwind, wird dann durch das thermisch aktivere Goms (nordöstliches Oberwallis) über den Grimsel gezogen und tritt in Oberwald als massiver Fallwind auf. Er schlängelt sich dann das Goms hinunter, bis er auf den Talwind von Brig her trifft. Wer einmal Mitte Tal in dieser Region aus scheinbar unerklärlichen Gründen gestiegen ist, hat von dieser Konvergenz profitiert.

Über den Simplonpaß zieht bei Südwestlagen zeitweise auch ein Wind von Süden her. Ob es sich auch um einen Ausgleichswind wie beim Grimselwind handelt oder um leichten Föhn, kann ich nicht sagen; ich hatte aber schon selber mit dem Lee dieses Windes zwischen Simplonpaß und Brig zu kämpfen. Damals befiel mich das Gefühl, ich sei eher ein Blatt Papier als ein Pilot unter einem vorwärtsfliegenden Gleitschirm! Bis heute gibt es noch wenig Erfahrungen von Gleitschirm-Piloten mit der Simplon-Region.

Gletscher kühlen bekanntlicherweise die Luft ab. So fließt diese abgekühlte Luft von den Gletschertälern in Richtung Haupttal, dem Wallis, ab, bis sie auf dessen Talwind oder den des Gletschertales trifft. Auch an diesen Stellen bilden die aufeinandertreffenden Winde eine Konvergenz, welche besonders beim Queren ausgenützt werden kann. Somit kann, wenn man sie erwischt, je nach Höhe, in der man sich befindet,

mindestens das eigene Sinken verkleinert werden. Man trifft sie vor allem beim Überqueren des Fieschertales und der Maseraschlucht (Ausgang Aletschgletscher) an.

Föhn

Typischen Föhn erkennt man relativ gut am überlappenden Südstau und an den Lenticularis- oder Wellenwolken. Eine sehr klare Sicht ist auch ein Indiz für Föhn. Wenn am Startplatz Galvera, zehn Gehminuten westlich von der Mittelstation Kühboden der Fiesch-Eggishornbahn, der Wind schon früh stärker als der normale thermische Wind bläst, heißt es aufgepaßt!, weil der Föhn nämlich aus derselben Richtung kommt. Bei leichtem Südwind ist es noch flieg- und landbar, aber für einen nicht revierkundigen Piloten ist äußerste Vorsicht angesagt. Im Zweifelsfall sollte eine der beiden Flugschulen um Rat ersucht werden, denn sie kennen ihr Fluggebiet am besten.

Bei Föhn ist es im Wallis nicht anders als in anderen Fluggebieten: Es können für Gleitschirm-Piloten lebensgefährliche Turbulenzen auftreten. Tückisch ist bei leichtem Südwind, der vielleicht in Fiesch noch nicht bemerkt wird, die über den Sattel des Grimselpasses erhöhte Windgeschwindigkeit. Diese kann auch auftreten, wenn kein Föhn, sondern nur Südwestwind im Haupttal weht. Wenn also die Thermik am Sidelhorn vor dem Grimselpaß stark nach Norden versetzt ist und beim Überfliegen des Grimselpasses immer mehr gegen Süden aufgekrenzt werden muß, sollte der Pilot es sich gut überlegen, ob er den Paß mit dem Totensee - dessen Wellen sind ein guter Windanzeiger - überfliegen möchte... Das nördlich davon gelegene Haslital schätze ich in dieser Wettersituation als unlandbar ein!

In Brig teilt sich der über den Simplonpaß einfallende Föhn in zwei Richtungen auf. Der eine Arm fließt das Goms hoch, und der andere breitet sich nach Westen in Richtung Sierre aus. Wenn ein Pilot sich also zwischen Brig



Foto: Roland Wüthli

DELTA GLEITSCHIRM PARAPENTS

INFOS 1994 FLUGGEBIET OBERWALLIS



Allgemeines

Gleitschirm und Delta. Der Landeplatz befindet sich westlich von Ulrichen, zwischen Flugpiste und Furkastrasse.

General description

For both hanggliders and paragliders. The landing field is sited west of the village of Ulrichen, between landing pist and main road.

Besonderes

Dieser Platz befindet sich in der CTR Ulrichen. Unbedingt Betriebsreglement beachten. Sanktionen werden durchge-

Particularities

The area is sited in the CTR Ulrichen. Important: Observe strictly the special regulations. Sanctions will be taken.

Bild oben: Rechts ist das Dorf Münster im Obergoms mit seinem Flugplatz sichtbar. Weiter oben befindet sich der stillgelegte Militärflugplatz Ulrichen.

An der Talstation der Eggishornbahn ist eine Informationsbroschüre erhältlich, die man unbedingt beachten sollte.

und Sierre befindet und beim Suchen nach einem gemähten Außenlandeplatz, gefaßt auf einen starken Talwind, plötzlich von starkem Ostwind überrascht wird, kann er »sicher sein«, daß er schon im Föhn fliegt. Dann heißt es beim Landen rückwärtsschauen! Diese Hinweise sollen keine Tricks dafür sein, wie man trotzdem bei Föhn fliegen kann, sondern sollen Hilfe bieten, um in einem solchen Fall die gefährliche Situation rechtzeitig zu erkennen

und um entsprechend richtig handeln zu können.

»BISEK OBER NORDWESTLAGE

Wenn auf der Alpennordseite bei einer Nordstaulage der Dauerregen einsetzt, es windet dann aus Nordwesten, beginnt der Nordföhn oftmals nicht erst im Tessin, sondern bläst schon im Wallis. Der Wind dreht dann wegen der Ka-

nalisierung durch die nördlichen Seitentäler von Nordwest auf Nord bis Nordost, die sogenannte »Bise«. Dieser Fallwind ist sehr gefürchtet, weil er wie der Südföhn in kürzester Zeit sehr stark auf Geschwindigkeiten beschleunigen kann, welche für Gleitschirm- und Drachen-Piloten nicht mehr gesund sind!

Dieser Wind ist im Wallis sehr gefürchtet. Er verbündet sich mit den Fallwinden der Gletscher und mit dem Grimselwind. Diese nehmen so an Stärke erheblich zu und transportieren harte Turbulenzen und Rotoren mit sich. Es kann auf dem Startplatz Galvera durchaus noch friedlich startbar sein, während im Fieschertal bereits der verstärkte Grimselwind und der Fallwind vom Fieschergletscher her mit trotzdem gestarteten Hängegleitern Russisches Roulette spielen. In einem solchen Fall ist es sicherer, in Lax auf dem Außenlandeplatz, etwas weiter talabwärts, zur Landung anzusetzen.

STRECKENFLUGWETTER

Streckenfliegen ist für mich die schönste Art des Fliegens. Sich eine Aufgabe stellen oder einfach auf freie Strecke zu gehen - meistens geschieht dies in Richtung Chur - ist vergleichbar mit dem Fliegen der Vögel. Viele Piloten empfinden dabei die Freiheit des Fliegens am stärksten. Einer der ersten Supermomente, wenn man in Fiesch hochkurbelt, ist das Übersteigen des Eggishorns mit der Sicht auf den Aletschgletscher. Schon viele Male habe ich es erlebt, aber immer wieder ist es ein neues Erlebnis! Nur schon dies lohnt einen Besuch in Fiesch.

Die ideale Wetterlage für Streckenflüge ist eine flache Druckverteilung mit leichtem Südwestwind. In den letzten Jahren war die erste Woche im August immer sehr geeignet für Streckenflüge. Letztes Jahr flogen in dieser Zeit mehrere Piloten manche Spitzenflüge über 100 km - unter anderem auch FAI-Dreiecke. Wer gute Streckenflugresultate erfliegen will, muß eigentlich in jeder Schönwetterperiode immer einen Flug versuchen. Aus meiner Erfahrung kann ich sagen, daß am Anfang oder ge-



Die drei Seen am Grimselpaß. Der dunkelste ist der Totensee. Auf ihm ist jeweils die Windrichtung und andeutungsweise die Windgeschwindigkeit auszumachen. Im Hintergrund ruht der Rhonegletscher neben dem Furkapaß.

gen Schluß des schönen Wetters die Erfolgchancen für weite Strecken am größten sind.

WAS TUN BEI SCHLECHTEM WETTER

Bei schlechtem Wetter kann man in der Tennishalle von Fiesch verschiedene Sportarten ausüben, und wer schwimmen will, für den gibt es in Fiesch ein Hallenbad. Auch mit dem Mountainbike kann man tolle Touren unternehmen. Und wer Thermalbäder liebt, kommt in Visp, das Wallis abwärts, bestimmt auf seine Kosten. Gerne gibt das Verkehrsbüro Auskunft.

DIE FIESCHER STARTPLÄTZE

Wer neu im Gebiet ist, sollte sich bei den beiden örtlichen Flugschulen oder im Delta/Gleitschirm-Info, welches am Schalter der Fiesch-Eggishornbahn gratis zu haben ist, nach den lokalen Gepflogenheiten erkundigen. Beim Flying Center Oberwallis im Fieschertal sind täglich an einer Wetterwand aktuelle, ausführliche Wetterinformationen angeschlagen. Im dort erhältlichen Flugschulprospekt sind Karten von Start- und Landeplätzen und andere nützlichen Informationen enthalten.

In Fiesch gibt es zwei offizielle Gleitschirm- und Drachen-Startplätze. Der häufiger benutzte Startplatz Galvera (Gleitschirm) befindet sich in Richtung Westen ca. zehn Gehminuten von Kühboden (Mittelstation der Luftseilbahn Fiesch-Eggishorn) aus. Er besteht aus einer sehr breiten Wiese mit wenigen

großen Steinen. Nach unten fällt das Gelände steiler ab - also ein optimaler Startplatz, wie er im Buche steht! Der thermische Wind kommt normalerweise schön von vorne. Ab Mittag, wenn die Thermik schon stärker wird, reißt sie manchmal schon vor dem Starthang ab und kann für den eben Gestarteten unangenehme Turbulenzen verursachen. *Vorsicht: In die Ablösung hineinzustarten kann darum sehr gefährlich sein!* Am Startplatz ist im Skilifthäuschen eine Toilette mit fließend Wasser eingerichtet für »Ballastpiloten« - oder für diejenigen, welche ihn loswerden wollen. Der Drachenstartplatz befindet sich östlich ganz in der Nähe der Mittelstation Kühboden.

Die zweite auf der anderen Seite des Fieschertales liegende Startmöglichkeit über Bellwald besteht aus zwei Startplätzen. Der eine befindet sich ca. 150 Meter westlich der Sesselbahn-Bergstation und der Startplatz Richenen-Steibenkreuz acht Minuten in östlicher Richtung. Diese Startplätze bilden eine optimale Alternative zum manchmal überlaufenen Startplatz Galvera. Die Startverhältnisse sind dort in der Regel um die Mittagszeit auch gemäßiger als auf dem Startplatz Galvera.

STRECKENFLUGTIPS

Hier möchte ich nur kleinere Aufgaben erwähnen, weil die Profis sowieso schon ihre Streckenflugdossiers erstellt haben.

Im Bild die beiden Riederalpbahnen. Diese Bahnen sind das ganze Jahr in Betrieb und eine gute Ausweichmöglichkeit, wenn in der Zwischensaison die Luftseilbahn Fiesch-Eggishorn außer Betrieb ist.



Foto: Roland Würgler

Flache Dreiecke beginnt man mit Vorteil in Richtung talwärts, weil einerseits der Grimselwind noch nicht so weit herunterkommt und das Obergoms von der Sonneneinstrahlung her optimaler für die Vormittagssonne ausgerichtet ist. Dazu muß vom Startplatz Galvera aus das Fieschertal überflogen werden. Für Gleitschirme schlage ich eine Mindestabflughöhe von 2800 m MSL vor, damit danach wieder eine reelle Chance für einen Thermikanschluß besteht. Ein häufig angeflogener Wendepunkt ist die Galmihornhütte. Sie liegt auf dem nördlich gelegenen Grat vor Münster. Ich bevorzuge oft auch die Galehütte, die Hütte auf dem nächsten Grat nach Münster. Auch sie ist relativ »grimselwindsicher«. In südwestlicher Richtung sind die Bojen Villa Cassel oder Riederalp gute Möglichkeiten. Sie liegen auf dem Grat zwischen dem Haupttal und dem Ende des Aletschgletschers über Mörel vor Brig. Ein Schritt weiter wäre die Überquerung der Maseraschlucht. Sie beginnt am Fuße des Aletschgletschers und endet vor Naters/Brig.

Als Kartenmaterial benutze ich für die Bojenbestimmung immer die 100'000er Landeskarten der Schweiz, erhältlich am Kiosk oder einer Papeterie, und während des Flugs die 500'000er ICAO-Karte, auf welcher die Lufträume des Flugplatzes Sitten eingezeichnet sind.

Bei stärkerem Südwestwind macht es wenig Sinn, gegen den Wind zu fliegen. Dann ist die Hauptrichtung klar: Chur! Für die meisten ist aber das erste große Ziel, einmal den Furkapaß zu überqueren. Dafür sollte nach Münster versucht werden, von der Waldgrenze wegzukommen und auf dem nördlichen Hauptgrat zu fliegen. Am Sidelhorn muß dann Höhe für die Überquerung des Grimselpaßes gemacht werden. Manchmal ist besondere Geduld für das Erreichen der Abflughöhe notwendig. Es hat keinen Sinn, dort zu tief abzufliegen, denn der Gleitweg zum nächsten Auf-

wind, meistens vor dem Rhonegletscher zu finden, ist lange. Wenn dieser erreicht ist, sollte der Furkapaß keine Probleme mehr bieten. Manchmal geht der Schlauch auch noch vor dem Furkapaß beim Hotel Belvédère ab.

Am besten bespricht man sich mit gebietserfahrenen Drachen- oder Gleitschirmpiloten. Für beide Sparten gelten nämlich dieselben Taktiken und Regeln.

ZWEI OFFIZIELLE LANDEPLÄTZE

In Fiesch gibt es zwei offizielle Landeplätze. Einer liegt neben dem Parkplatz der Fiesch-Eggishornbahn, ist aber bei stärkeren Windverhältnissen wegen der engen Platzverhältnisse und der möglichen Rotorbildung nicht ungefährlich.

Der zweite Landeplatz ist seit neuem der riesige Drachen-Landeplatz. Er liegt etwas weiter in Richtung Fieschertal direkt hinter der Bahnlinie der Furka-Oberalpbahn.

Eine dritte inoffizielle Landemöglichkeit gibt es bei der Flugschule Oberwallis von Hansi Zeiter. Man sollte sich aber vorher bei der Flugschule erkundigen. Bei »struben« Verhältnissen herrschen dort nach meinen Erfahrungen oft die besten Bedingungen für eine sichere Landung mit dem Gleitschirm.

Über Außenlandeplätze gibt auch das offizielle Info Auskunfts, welches an der Station der Luftseilbahn gratis zu haben ist.

Die Landekarten, die man kaufen sollte, kosten pro Tag fünf Franken und

20 Franken für die ganze Saison. Mit dem Erlös pflegt und sichert der ansässige Club die Landeplätze. Wenn immer möglich, sollte, den einheimischen Piloten und den Bauern zuliebe, im Falle einer Außenlandung ein offizieller Außenlandeplatz angeflogen werden. Wenn aber auf einer frisch gemähten Wiese der Flug beendet wird und der Schirm oder der Drachen nicht im hohen Gras zusammengelegt wird, gibt es mit den Bauern keine Probleme. Wichtig zu wissen ist, daß die einheimischen Bergbauern mit sehr rauhem Klima zu kämpfen haben. Und so gibt es auch nur einen oder höchstens zwei Schnitte pro Jahr, weil einerseits der Schnee viel länger liegen bleibt als im Flachland und das Klima herber ist. 15 Zentimeter Grashöhe bedeutet für Bergbauern hohes Gras!

Roland Würgler ist technischer Redakteur der Zeitschrift »GLEITSCHIRM« und hat von Fiesch aus zwei Weltrekorde erflogen. Von ihm gibt es auch das Video XC-Streckenfliegen, ebenfalls beim »GLEITSCHIRM« erhältlich.

INFORMATIONEN FIESCH

Delta- und Gleitschirmflugschule
Fiesch-Eggishorn / Roland Good
CH-(0)28/71 33 52, CH-(0)28/71 20 85

Flying-Center Oberwallis / Hansi Zeiter
CH-(0)28/71 25 51

Luftseilbahnen Fiesch-Eggishorn
CH-(0)28/71 13 45

Verkehrsbüro Fiesch
CH-(0)28/71 14 66



Deutsch-Französisch

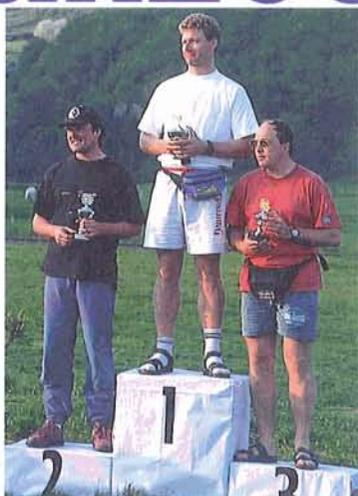


Foto: Birgit Speiser



Foto: Philipp G

REGIO-CUP UND GLEITSCHIRM BAWÜ

Toni Bender gewinnt vor Uli Wiesmeier die Offene Baden-Württembergische Meisterschaft/Regio-Cup. Drei Tage gigantisches Wetter im elsässischen Oderen (Vogesen/Frankreich) und die perfekte Organisation des Gleitschirmclubs Colibri unter der Leitung von Helmut Fehr machen's möglich. Daniela Anke berichtet.

Laut knatternd fliegt ein Trike über die Köpfe der 125 Piloten, die sich hier zur Ba-Wü bzw. Regio-Cup im Elsaß treffen. Flugschau schon um 9 Uhr morgens? Keineswegs! Der UL-Pilot Ewald Wittenauer liefert dem Meteo-Team vom Gleitschirmclub Colibri nochmals die allerjüngsten Windwerte. Die richtige Startplatzwahl wird nicht dem Zufall überlassen. Übrigens, Ewald ist der Chef der Firma Aerotec in Oderen und Helmut ist froh, daß er auch diesmal wieder Gelände und Büro für den Wettkampf zur Verfügung stellt.

Versorgt mit großzügigen Lunchpaketen und reichlich Was-

serbalast hetzen die Teilnehmer, darunter auch die Ligapiloten, zum Oststartplatz des Petit Drumont. Aber ganz entgegen den internationalen Gepflogenheiten herrscht überhaupt kein Gedränge. Ellbogentaktik ist hier fehl am Platz! Ein Stück französische Gelassenheit unter deutschen Piloten?

Wettkampfleiter und neuer Liga-Chef Stefan Mast verkündet die heutige Aufgabe: Bojenflug über 59,7 km. Nicht nur der Startzeitpunkt, auch die Routenwahl ist heute entscheidend. Viele Toppiloten, unter ihnen auch Burkhard Martens wählen die falsche Talseite. Die Thermik ist dort zu schwach, der Wind zu stark und schon nach wenigen Kilometern stehen sie fluchend am Boden. Andere schaffen es ca. 20 Kilometer weiter zur ersten Boje, einem Gasthaus auf dem 1362 m hohen Hoheneck. Der starke Nordostwind verwandelt diesen Wendepunkt in ein unangenehmes Leeloch und zwingt einige Piloten direkt am Gasthaus zu landen. Doch so schlecht ist

das auch wieder nicht. Denn in so einer Ferme Auberge gibt es kühles Elsässer Bier. Und bevor man die Frühjahrswanderung ins Tal antritt, sollte man sich auf jeden Fall stärken.

Nur vier Piloten schaffen den Weg ins Ziel: Voran Harry Buntz, Hannes Weininger, Toni Bender und nach rund fünf Stunden harter Arbeit schwebt der Amerikaner Josh Cohn über die Ziellinie. Trotz Tagessieg Pech für Harry! Er erhält für seine Leistung nur 274 Punkte, da sehr viele Piloten früh landen gehen müssen und die Wertungsformel dies so vorschreibt.

Der 6. Mai Tag der Tage! Start vom Treh zu einem 63-km-Bojenflug. Mit bis zu 10 m/s beamt es einige Piloten hoch zur Basis. Ein Hammertag, wie er auch hier in den Vogesen nicht oft vorkommt. So kann das Tagesmotto nur heißen: Speed-System only - und bitte keinen Kreis zuviel! Mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 29 km/h holt sich mit dieser Methode Uli Wiesmeier vor Toni Bender den Tagessieg. Insgesamt schaffen über 60 Piloten die Aufgabe. Für einige ihr weitester Flug überhaupt!

Nicht alle Piloten haben so einen guten Tag. Ligapilot Thomas Neff hat gerade zusammen mit Sepp Weininger die letzte Boje fotografiert - da passiert es: Direkt unter Thomas hat ein Pilot Schwierigkeiten. Sein Gleitschirm spiralt unkontrolliert und er stürzt ab. Soweit Thomas aus seiner Höhe erkennen kann, schaut es schlimm aus. Geistesgegenwärtig entscheidet Thomas: Abspiralen, toplanden und Hilfe holen. Mit seiner Höhe hätte er auch sicher ins Ziel fliegen können. Ligachef Stefan hierzu: »Niemand sollte wegen ein paar Punkten wegschauen, so wichtig kann eine Platzierung gar nicht sein.« Zum Glück hat sich der verunfallte Pilot - ein Freiflieger - nicht ernsthaft verletzt. Und Thomas? Er erhält von Wettkampfleiter Stefan Mast die gleiche Landezeit wie Sepp Weininger und hat somit keinen Punktenachteil.

Der dritte und letzte Wettkampftag verspricht wieder Wetter vom Feinsten. Eine kurze Aufgabe über 35 Kilometer mit ground-started-race, das heißt, für alle beginnt die Zeit um 11.15 Uhr zu laufen. Der Flug erweist sich als wirklich harte Arbeit. Denn jeder startet sehr früh und das Risiko abzusaufen, ist hoch. Bereits auf dem Weg zur ersten Boje stehen viele Piloten schon am Boden. »Landen gehen ist einfach, dagegen oben bleiben WOLLEN, weiterfliegen WOLLEN, das ist schwer«, meint Harry Buntz später. Bis 14 Uhr ist das Startfenster offen, so daß einige abgesoffene Piloten, unter ihnen Ernst Strobl, noch mal starten können. Wieder stehen über 50 Piloten im Ziel - und nicht nur Ligapiloten! Den Tagessieg holt sich Sepp

Weininger, und damit in der Gesamtwertung den dritten Platz.

Baden-Württembergischer Meister (ohne Liga und ohne »Ausländer«) wird Michael Hartmann vor Harry Bader und Reiner Blaich. In der Damenwertung holt sich Daniela Anke vor Judith Dörflinger und Iris Thoma den Titel.

»Der Regio-Cup hat Spaß gemacht, eine wirklich gute Möglichkeit für Einsteiger, Wettkampfluft zu schnuppern« schwärmt zum Beispiel Albert über seinen ersten Wettkampf. Berührungsängste zu Ligapiloten? Ganz und gar nicht! Ausrichter Helmut Fehr begrüßt die Teilnehmer der Liga und die gute Zusammenarbeit vor allem mit Stefan Mast. »Die Liga wertet den Regio-Cup enorm auf.« Und daß er Liga- wie Nichtligapiloten bestens unter einen Hut bringen kann, hat er sicherlich bewiesen.

INVESTITION IN DIE ZUKUNFT

Zum dritten Mal hat nun der Gleitschirmclub Colibri aus Freiburg seinen Regio-Cup ausgerichtet, zum zweiten Mal bereits als Offene Baden-Württembergische Landesmeisterschaft, in einem wunderschönen Gebiet mit interessanten

Streckenflugmöglichkeiten, in Oderen, im Elsaß. Aber eine Landesmeisterschaft in Frankreich? Gibt es denn keine Möglichkeiten in Baden-Württemberg? Dies dachte sich auch das Fernseheteam, das 1993 über den Wettkampf berichtet und dieses Dilemma an die Öffentlichkeit gebracht hatte. Und jetzt, zwei Jahre später, haben die Stadtväter von Freiburg die Bitte nach einem eigenen Fluggelände erhört. Ein entsprechender Stadtratsbeschluß liegt vor. Die positive Berichterstattung in den Medien hat hier dazu beigetragen, das Image des Gleitschirmsports zu verbessern.

Für die 120 Mitglieder des Freiburger Clubs hat sich die Investition in den Regio-Cup gelohnt. Hierzu gehört auch die gute Kontaktpflege zur Ligue Alsace Vol Libre, dem Landesverband des französischen FFVL, der zusammen mit den Gemeinden das Fluggebiet von Oderen betreut. Keine leichte Aufgabe, denn das Fluggebiet wird von deutschen Piloten sehr stark frequentiert. Daher stand in diesem

Offene Wertung

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Toni Bender	Nova Xenon	2093
2.	Uli Wiesmeier	UP Proto	1880
3.	Sepp Weininger	Nova Xenon	1831
4.	Josh Cohn	Pro Design Contes	1814
5.	Michael Hartmann	Swing Minoa	1797
6.	Ernst Strobl	UP Proto	1749
7.	Thomas Friedrich	Nova Proto	1713
8.	Joachim Thorn	Nova Xenon	1697
9.	Armin Harich	Delta Fly Finesse	1693
10.	Peter Hensold	Nova Xenon	1679

Baden-Württembergische MS

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Michael Hartmann	Swing Minoa	1796
2.	Harry Bader	Nova Xenon	1631
3.	Reiner Blaich	UP Kendo	1622
4.	Hartmut Rocker	Nova Sphin	1582
5.	Torsten Siegel	Edel Energy	1552
6.	Stephan Hüglin	Swing Minoa	1471
7.	Andreas Bogner	UP Kendo	1392
8.	Achim Joos	UP Kendo	1367
9.	Hans Jürgen Müller	UP Kendo	1319
10.	Uli Betting	UP Kendo	1284

Jahr Co-Wettkampfleiter Gilbert Nicolini von der Ligue Alsace unserem Helmut Fehr und seinem Team zur Seite.

Übrigens, die Colibri-Flieger verwenden den Überschub, den sie durch diese Veranstaltung erwirtschaftet haben, für die Fortbildung ihrer Piloten. Die Mitglieder beteiligen sich an Streckenfluglagern, Sicherheitstraining oder gehen mit Nationalmannschaftsmitglied Stefan Hüglin zum Fliegen.

Daniela Anke

BAWÜ IM DRACHENFLIEGEN

Daß der Wettbewerbssport Freundschaft über Grenzen hinweg fördert, hat die diesjährige Drachen-BaWü bewiesen. Sie wurde zusammen mit einer regionalen Meisterschaft der französischen Piloten aus dem Elsaß und aus Lothringen veranstaltet. So konnte die deutsch-französische Freundschaft vertieft und Wogen geglättet werden, die sich in vergangenen Jahren zwischen deutschen Flugtouristen und elsässischen Piloten aufgeschaukelt hatten.

Daß die Organisation hervorragend geklappt hat, ist dem ausrichtenden Drachenfliegerclub Drei-Kreis-Eck unter der Leitung von Benno Gasche zu danken. Ein eigens angemieteter LKW rückte an, voll mit Utensilien für Wettkampf und Rahmenprogramm, sowie einige Busse für Transport und Rückholddienst. Die Piloten freuten sich, als ihnen zur Einschreibung eine vorbereitete Mappe mit Farbkopie der Landkarte, Merkblatt über die Fluggelände, Wettbewerbskennzeichen, Runreport, Film und sogar Kugelschreiber, überreicht wurde.

Mit 53 Piloten und 2 Pilotinnen aus Baden-Württemberg, darunter der Ligapilot und zweifache Landesmeister Karsten Gaebert, sowie 12 Piloten aus Frankreich, darunter bekannte Namen wie Gerard Thevenot versprach der Wettbewerb ein hohes Niveau. Erstmals im Wettbewerbseinsatz war der Starrflügler der FAI-Klasse 11 PEGASUS von Jürgen Lutz und Felix Rühle, der überzeugend die offene Wertung gewann.

Am ersten Wertungstag wurden all jene Piloten gestraft, die darauf gelauert hatten, daß sich das Wetter gegen Ende des Startfensters verbessern würde. Tilmann Hoss konnte den Durchgang dank des früh gewählten Startpunktes gewinnen. Die Hälfte des Feldes erhielt nur Landeplatzpunkte. Da die ausgeklügelte Wertung der Sportordnung die Punktevergabe nach der Leistung des gesamten Feldes richtet und damit das Wetter berücksichtigt, konnten sich die führenden Piloten nicht zu weit vom Feld absetzen. Am Abend zauberten die Ausrichter in einer leergeräumten Halle von AEROTECH-Chef Ewald Wittenauer bei Grillfleisch und Rotwein einen Wettbewerb der Sonderklasse aus dem Hut. Bei Parallel-Skirennen, Nägeleinschlagen, Baumstammsägen und Kistenklettern zeigte sich der Schwarzwald letztendlich doch überlegen.

Beim zweiten und letzten Durchgang spielten die Franzosen ihren Heimvorteil aus und schoben sich in der offenen Wertung auf die vorderen Plätze. Gerard Thevenot umrundete als Schnellster das von Wettbewerbsleiter Charlie Jöst festgelegte Dreieck. Pech hatte fast die Hälfte des Feldes, dem es nicht gelang, sich vom Startberg zu lösen. Die späte-



Foto: Charlie Jöst

Gerard Thevenot, Felix Pühle, Eddy Dockendorf

re Fotoauswertung offenbarte bei 6 Piloten aus Baden-Württemberg Fehler beim Fotografieren eines Wendepunktes. Einwandfrei dokumentiert hatte Werner Fleck, der beständig gut gepunktet hatte und verdient neuer Baden-Württembergischer Meister wurde.

Charlie Jöst

Offene Wertung

Rang	Name	Gerät	Punkte
1.	Felix Rühle	Pegasus	752
2.	Eddy Dockendorf	Milan Racer	601
3.	Gerard Thevenot	Mouette Racer	542
4.	Pascal Laser	Milan Racer	493
5.	Jaques Bott	Xtralite	468
6.	Gerard Barieref	Pamir	461
7.	Werner Fleck	Milan Racer	447
8.	Michael Schnieder	Wills Wing	425
9.	Ewald Haag	HP-AT	397
9.	Gerhard Zimmer	Rapace	397

Baden-Württembergische MS

Rang	Name	Gerät	Punkte
1.	Werner Fleck	Milan Racer	447
2.	Michael Schnieder	Wills Wing	425
3.	Ewald Haag	HP-AT	397
3.	Gerhard Zimmer	Rapace	397
5.	Martin Allgeier	Sensor	350
6.	Martin Storz	Bullet	340
7.	Frank Pfander	Merlin	339
7.	Jochen Zeyher	Merlin	339
9.	Tilman Hoss	Foil Comp.	279
10.	Gerhard Hasenfuß	VegaMX2	254
10.	Karsten Gaebert	Blade	254



Fluggebiet Süd-Vogesen

Land: Frankreich

Bereich: Elsaß

Gebiet: Südvogesen

Charakter: Mittelgebirge mit überwiegend waldfreien Gipfeln, höchste

Erhebungen: Grand Ballon (1424 m), Le Hohneck (1362 m) und Ballon d'Alsace (1247 m).

Anfahrt: Autobahn A5 Karlsruhe-Basel, Autobahndreieck Neuenburg, A36 bis zur Ausfahrt Thann, von dort N 66 bis Husseren-Wesserling, abbiegen Richtung Fellingering-Centre, am Ortstende Flugzentrum Aerotec.

Treffpunkt/Flugzentrum Aerotec, Zone Industrielle, F - 68830 Oderen, Tel. 0033/89/821079, Fax 821775.

Informationen:

Wetter-Infos: Segelflugwetterbericht BW Tel. 0190/1168/48 (nur von Deutschland) oder bei Aerotec

Kartenmaterial: IGN St. Die-Mulhouse-Bale, Nr. 31, 1:100 000 IGN Bussang-La Bresse-Ballon d'Alsace, Nr. 3619 OT, 1 : 25 000.

Luftrechtlich Ligue Alsace Vol Libre, Secretariat 19 rue Charles Vuillard, F - 68550

Verantwortlich: Saint-Amarin

Transport: Zubringerbus vom Flugzentrum Aerotec zu den Startplätzen (Wochenende, Feiertage, Ferien)

Unterkunft: Campingplätze beim Flugzentrum Aerotec und in Urbes, Pensionen in Fellingering, Oderen, Ilusseren-Wesserling

Allgemeines: Gebiet ist von der Schulung (zahlreiche deutsche und franz. Flugschulen) bis zum Streckenfliegen interessant. An den Wochenenden stark frequentiert.

Streckenflug: thermisch stark aktives Gebiet, Streckenflugmöglichkeiten entlang der Vogesenhauptkämme (z.B. Treh-Batteriekopf - Treh-Grand Ballon)

GUSTIBERG

Startrichtung: SW-SO

HD: 550 m

Landeplatz: Wiese beim Campingplatz

Schwierigkeit: Start- und Landebereich leicht, ausgeprägtes Talwindsystem beachten, ausgeprägte Leerrotoren bei W NO (am Startplatz nicht feststellbar)

Besonderes: Nur ausgeschilderten Parkplatz am Startplatz nutzen, keinesfalls an der Feme Auberge Gustiberg parken.

TREH

Startrichtung: W

HD: 780 m

Landeplatz: große Wiese beim Flugzentrum Aerotec

Schwierigkeit: Start relativ flach, Landeplatz einfach, ausgeprägtes Talwindsystem

Besonderes: Geräteaufbau GS hinter der hölzernen Barriere, Start nur vor der Barriere links vom Windsack, rechter Bereich für HG reserviert.

LE DRUMONT

Im Normalbetrieb ausschließlich Drachen vorbehalten.

Weitere Startplätze:

Batteriekopf (W), Schnepfenried (o), Siebach (W), Ballon d'Alsace (NW, SO)

Hans Fehr

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



Foto: Hans Thaler

Bayerische Meisterschaft an der Hochries

»Ist dieser Berg überhaupt schon entdeckt worden?« fragten sich einige Teilnehmer der Bayerischen Meisterschaft angesichts - oder eben nicht angesichts - der Hochries in Wolken. Eigenschaften wie Humor, Geduld und sportliche Fairneß wurden von den teilnehmenden Piloten eindrucksvoll bewiesen und die Organisatoren, die außer dem Wetter alles im Griff hatten, waren dafür sehr dankbar.

Der erste Tag des Ausweichtermens erlaubte einen anspruchsvollen 76-km-Ziel-Rück-Flug, den lediglich Bob Baier und Ottfried Heinelt zeitgleich abschließen konnten. Zwei Kilometer vor dem rettenden Landefeld rauchten sich - ob so viel Pech - Thomas Rauch und Girgl Weinzierl die Haare. Daß Piloten ab Startnummer 30 bei stark verschlechterten Flugbedingungen keine Chance mehr hatten, wurde mit sportlichem Achselzucken, aber ohne Protest akzeptiert. Der nächste Tag ließ wegen aufliegender Wolkenbasis nur einen Ziellandewettbewerb zu, der dem Sieger (20 cm neben dem absoluten Nullpunkt) zwar keine Wertungspunkte, dafür aber einen Hunderter einbrachte. Wider Erwarten kostete der teilweise verbissene Einsatz kein Kleinholz bzw. -alu. Die Mitglieder des Ausrichtervereins DFC Hochries-Samerberg und viele Gäste konnten hautnah beobachten, wie Cracks landen können, lediglich die recht unkonventionellen »Landeeinteilungen« verursachten staunendes Kopfschütteln.

Nach einem weiteren Tag auf dem Hochriesgipfel in Regen und Gewittern verlegte der Troß seinen Start für den letztmöglichen Wertungstag auf den Hochfellen, den uns der Nachbarverein, die Ahtaler, selbstlos überließen - oder spekulierten sie auf einen Heimvorteil? Task-Setter Hans Werner Moldehnke stellte den Teilnehmern nach Abstimmung mit den Pilotensprechern den 53-km-Zielflug mit Wendepunkt in Inzell zum Landeplatz der Hochries als Aufgabe. Erwartungsgemäß knackte Favorit Bob Baier diese Nuß als erster und schnellster. Nach 98 Minuten (Durchschnitt 32,9 km/h) rauschte er mit einem Freudenschrei



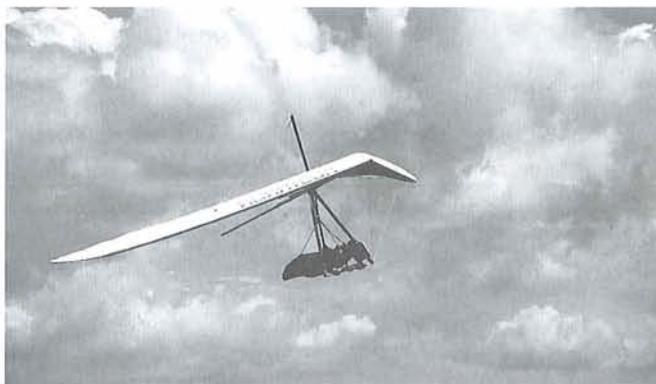
Ottfried Heinelt, Bob Baier, Georg Schweier von links

über die Ziellinie an der Hochries und mußte dann eine 3/4-Stunde auf den letztlich Zweitplatzierten Ottfried Heinelt warten. Nur noch drei weitere Teilnehmer erfüllten diese Aufgabe, zu guter Letzt kam nach über drei Stunden auch noch der Vorflieger angeschaukelt, der für diese Leistung mit einer eigenen Vorflieger-Urkunde belohnt wurde. Somit gibt es nun doch noch einen Bayerischen Meister, verdient und souverän gewann Bob Baier vor Ottfried Heinelt und Georg Schweier. Glücklicher Vierter nach einem fast punktlosen ersten Durchgang wurde Gerald Woll. Lokalmatador Peter Achmüller belegte Rang 5. Daß zur späten Siegerehrung am Sonntagabend noch fast alle Teilnehmer mit bester Laune anwesend waren, freute die Veranstalter besonders und verlieh dem Abschluß dieses Wettbewerbs den passenden Rahmen.

Martin Pollmann

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Bob Baier	Xtralite	1140
2.	Ottfried Heinelt	Xtralite	1027
3.	Georg Schweier	RamAir	986
4.	Gerold Woll	Cut	719
5.	Peter Achmüller	Xtralite	676
6.	Stefan Paech	HP AT	672
7.	Raimund Eder	Bullet	638
7.	Klaus Baumgartner	Foil	638
9.	Georg Langer	Foil	603
10.	Georg Weinzierl	Xtralite	587



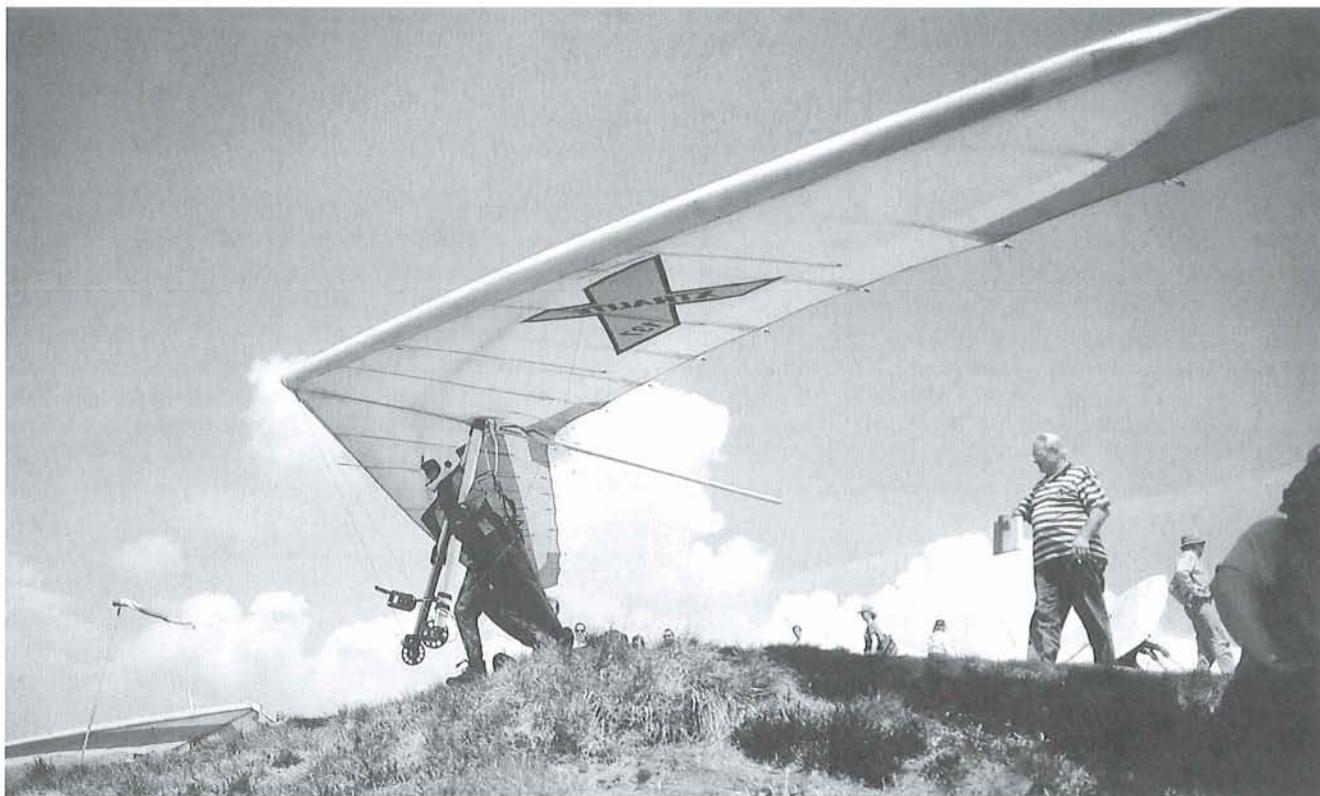
20 Jahre Hessische Drachenflugmeisterschaft

Ein Superwettbewerb dank Traumwetter zum 20-jährigen Jubiläum! Mit freundlicher Unterstützung der Gemeinde Greifenburg und des Fliegercamps Oberes Drautal sowie dank Kurt Luthers 20-jähriger Organisationserfahrung, konnten 6 herrliche Durchgänge im Drau- und Mölltal geflogen werden, mit einem 118-km-Dreieck als größter Aufgabe. Gleich zu Beginn landeten gut gelaunt 36 Flieger nach einem 69-km-Dreieck im Ziel, der Tagessieger Oliver Barthelmes mit einem beachtlichen Schnitt von 36,5 km/h. Seine konsequent schnellen Streckenleistungen sicherten ihm schließlich den Meistertitel mit deutlichem Vorsprung. Beeindruckend auch die Leistung von Corinna von Schwiengershausen: 4. Platz in der Gesamtwertung! Die neugekrönte Hessische Meisterin war es dann auch, die dem unermüdeten Wettbewerbsleiter und Mann der ersten Stunde Kurt Luther im Namen der 66 Teilnehmer dankte. Sie war 2 Jahre alt, als Kurt Luther zum ersten Mal die Hessische Drachenflugmeisterschaft organisiert hat. Neben Kurt Luther wurde auch Rudi Absolon, »der Gerechte«, für 20 Jahre kompromißlose Fairneß im Wettbewerb geehrt. Die Meisterschaft

lief unfall- und crashfrei ab, nicht nur die schönen Flüge, auch die gesellige Atmosphäre machte sie zu etwas Besonderem.

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Oliver Barthelmes	Xtralite	4571
2.	Lukas Etz	Ramair 154	4369
3.	Frank Eigenmann	Laminar	4077
4.	Corinna Schwiengershausen	Xtralite 137	3961
5.	Harald Lang	Reflex C	3902
6.	Stefan Boller	Kiss	3897
7.	Karl-Josef Bosold	Sensor 610	3759
8.	Tobias Wermann	Moyes XS	3440
9.	Peter Reiter	Desire	3401
10.	Robert Bentele	Laser	3325



Corinna Schwiegershausen, Deutsche Meisterin '95, hier beim Start zur Hessischen. Die 23jährige Drachenfluglehrerin platzierte sich bei der Deutschen Meisterschaft mit ihrem Xtralite nach zwei Liga-Durchgängen in Kärnten und dem einzigen German Open Run knapp vor Anja Kohlrausch aus Nordrhein-Westfalen. Dritte wurde die Allgäuerin Rosi Brams.

Hessische Gleitschirmmeisterschaft

Vom 21. bis 28. Mai flogen die Hessen ihre Landesmeisterschaft wieder in Kärnten aus, das dritte Mal auf der Emberger Alm, und wieder Drachen- und Gleitschirmflieger problemlos miteinander. Für die GSler war's die dritte Hessische Meisterschaft, die Teilnehmerzahl hatte sich verdoppelt - gemeldet hatten sich 23 - und zum Dank dafür gab's Jubiläumswetter. Leider waren die Windgeschwindigkeiten für uns an 3 Tagen etwas zu hoch. Zwei Piloten mußten ihr Rettungsgerät aktivieren und landeten unversehrt.

Davon abgesehen konnte man mit kräftiger Frühjahrsthermik auf Strecke gehen. Die Aufgaben:

Durchgang 1 am Dienstag, 23.5. - Zwickenberg - Radleberg Alm - Emberger Alm - Radleberger Alm - HLP - 73 km - 2 Piloten kamen ins Ziel.

Durchgang 2 am Mittwoch, 24.5. - Mokarspitze - Goldeck - HLP - 58 km - 9 Piloten im Ziel. Basishöhe 3100 m.

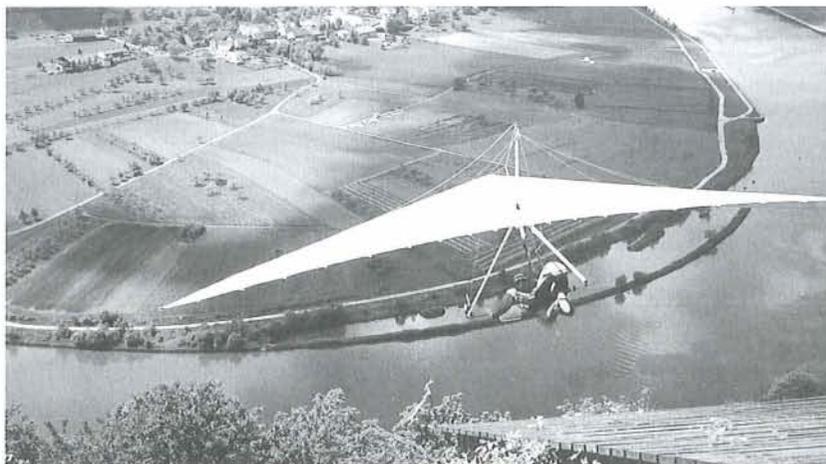
Durchgang 3 am Donnerstag 25.5. - Zielflug - Treffling - mit 2 Fotopunkten 33 km. Der Schnellste brauchte 1 Stunde 15 Minuten.

Der sportliche Leiter Gottfried Bacher bewies mit seinen Pilotensprechern eine geschickte Hand bei der Aufgabenstellung. Einhellige Meinung der Piloten: Wieder mal eine schöne Hessenmeisterschaft!

Peter Kaltenhofer

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Maurice Knur	Rainbow	2599
2.	Andreas Schubert	Finesse	1969
3.	Armin Harich	Finesse	1932
4.	Ralf Miederhoff	Omega 3	1808
5.	Peter Keller	B 3	1679
6.	Reinhard Volmet	Omega	1604
7.	Walter Knurr	Katana	1600
8.	Uwe Lorenz	B3	1554
9.	Klaus Fischer	Kendo	1554
10.	Rainer Steuer	Prisma	1395



Stefan Rebl wieder Landesmeister der Drachenflieger

Mäßige meteorologische Bedingungen forderten den Finalisten der diesjährigen Landesmeisterschaft der Drachenflieger alles Können ab, um die Wertung sportlich zu erreichen. Das wunderbare Wanderwetter der zurückliegenden Tage bot alles, nur nicht optimale Bedingungen für die motorlosen Drachen, die auf gute Thermik angewiesen sind.

Der erste Tag (20.5.95), Startplatz Serrig, Ziel 80 km, sonnig, schöne Wolken, nur der Durchstieg von einer Startplatzhöhe von nur 180 m über Talgrund zur nutzbaren Thermik schier unlösbar! Stefan Rebl drehte seine Kreise in der Resthöhe von ca. 80 m geduldig fast 20 Min. lang, die ihm folgenden Teilnehmer hielten sich kurz neben ihm auf und mußten aufgeben. Abbauen, Transport, erneuter Start.

Auch wenn ihm nach gnadenloser Feinstarbeit eine deutliche Startüberhöhung gelang, auch er mußte auf die Wiese. Im 2. Versuch aller Teilnehmer kam dennoch eine gültige Wertung zustande. Mit Platz 2 zusammen mit Bruder Dietmar u. Niko Salewski war dies eine gute Ausgangsbasis um den Platz 1 anzupeilen.

Am zweiten Tag kam schon die Entscheidung. Stefan schaffte mit 700 Punkte die beste Wertung und schob sich mit nur 21 Punkten Vorsprung vor den direkten Verfolger Wolf-Rüdiger Marx, den Sportwart des Ausrichters, DFC Mittelmosel. Da die Tage 3 und 4 keine Wertungsflüge mehr ermöglichten, stand es fest, daß der alte Meister auch der neue ist: Stefan Rebl, DFC Trier.

Silvia Junker (DFC Mittelmosel) erneut Landesmeisterin.

Peter Paul Rother

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Stefan Rebl	Blade	988
2.	W.-R. Marx	HP AT 158	967
3.	Dietmar Rebl	Blade	726
4.	Jobst Bäumer	Sunrise	725
5.	Silvia Junker	Kiss	637
6.	Niko Salewski		536
7.	Susanne Schönecker		400
8.	Will Beeres		307
8.	Manuela Braun		307
10.	Stefan Seibel		233

Erste Landesmeisterschaft der Gleitschirmflieger in Rheinland-Pfalz/Saar

Vom 29.4. bis 1.5.95 war in Montabauer Mischbetrieb besonderer Art angesagt. Nie zuvor war der Himmel so bunt, und das trotz widriger Wetterlage. Gleitschirme, Drachen und nicht zuletzt die heimischen Segel- und Motorsegelflieger teilten sich harmonisch den Luftraum.

Edmund Plag, der Wettbewerbsleiter, bereitete dieses bedeutsame Ereignis bestens vor. Galt es doch, mit dieser ersten Landesmeisterschaft der Gleitschirmflieger die Tür zu neuen Erfahrungen mit intensivem Mischbetrieb zu verbuchen.

Es klappte, das sei vorweg gesagt.

3 Winden mit 5 Seilen standen anfangs zur Verfügung, für die 21 Teilnehmer sollte eine gute Startfrequenz möglich sein. Auch wenn nicht alle Wünsche erfüllbar waren, so konnte der gesamte Flugbetrieb unfallfrei abgeschlossen

werden. An allen Tagen wurde fleißig geschleppt und geflogen, was das Zeug hielt. Am letzten Tag gab es endlich wertbare Flüge.

Bis zur Siegerehrung bekamen dann die mutigen Segelflieger Gelegenheit, Gleitschirm-Aufzieh- und Laufübungen zu absolvieren.

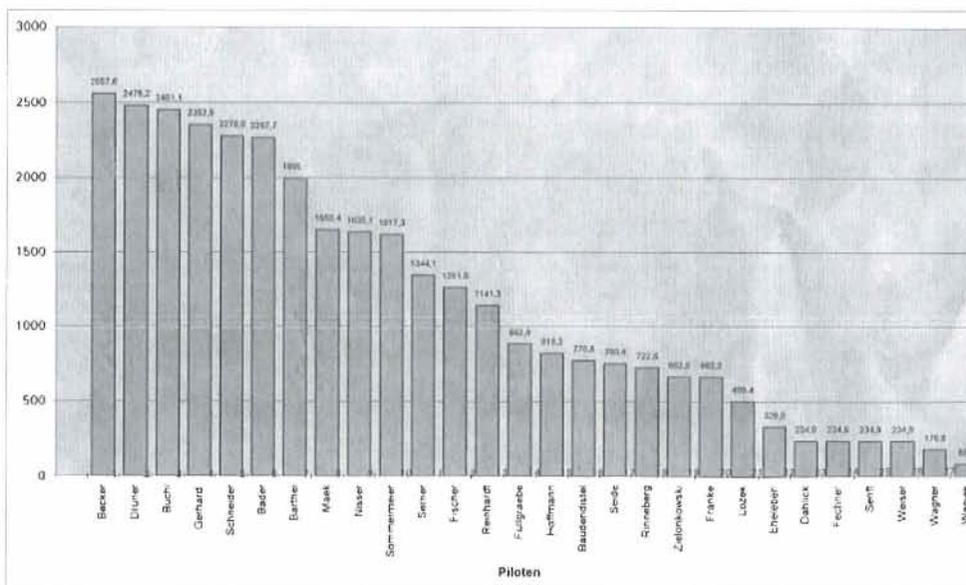
Der gastgebende Verein LSC Westerwald tat seines dazu, so daß hier sicher eine Tür zu ganz neuen Bündnissen aufgestoßen wurde, mit den Vorständen der Segelflugvereine und zum Vorstand des Gastgebers, insbesondere zu Norbert Jonas und dem Vorsitzenden Helmut Mücksch.

Peter Paul Rother

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Roland Herchen	Prisma 29	1000
2.	Meinhard Oster	Aerologic	1000
3.	Dietrich Münchmeyer	Racer	778
4.	Werner Schmitt	Vision 1	778

Ostdeutsche Drachenflugmeisterschaft



Daß die Ostdeutsche nicht in Ostdeutschland, sondern in Bayern stattfindet, gehört nun schon zur Tradition. Den Piloten scheint's zu gefallen, mit 27 Teilnehmern startete die Ostdeutsche in Ruhpolding. Nach drei anspruchsvollen Durchgängen konnte Andreas Becker den Meistertitel entgegennehmen. Er hat anschließend die Ergebnisliste graphisch aufbereitet. Die Grafik zeigt, daß die ostdeutschen Piloten über eine breite Leistungsspitze verfügen.

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Summe
1.	Andreas Becker	RamAir 154	2557,6
2.	Mark Drüner	AirBorne Blade 153	2478,2
3.	Gecko Büchl	Foil Combat 152	2451,1
4.	Claus Gerhard	HP AT 158	2352,6
5.	Ulli Schneider	Foil 152 Combat 1	2276,9
6.	Lukas Bader	Xtralite	2267,7
7.	Thomas Bathel	Foil	1995,8
8.	Henry Mack	Blitz	1650,4
9.	Wolfgang Nisser	Bullet	1635,1
10.	Dieter Sommermeier	Zephir	1617,3



Dirk Postular, Anja Kohlrausch, Peter Meier, Detlev Meier, Johann Kenst (von links), Peter Bork (vorne)

NRW- und Niedersachsenmeisterschaft der Hängegleiter 1995

Bereits zum 8. Mal richtete der Delta Club Wiehengebirge die NRW- und Niedersachsenmeisterschaft der Hängegleiter für 36 Piloten aus.

Von den angesetzten 5 Wettbewerbstagen waren leider nur 2 1/2 flugtauglich. Da half es auch nicht, daß der gesamte Wettbewerbskalender im 150 km entfernten Willingen einen passenden Berg für den vorhandenen Wind suchte. Aber der erste und der letzte Wettbewerbstag waren sehr gute Flugtage mit mäßiger bis guter Thermik. So entschloß sich der »Diplom-Wettbewerbsleiter« Stephan Engelking, einen Zielflug zum Segelflugplatz im 65 km entfernten Hoya auszuschreiben. Wer das Glück hatte, im richtigen Moment nach der Startreihenfolge starten zu dürfen, erreichte respektable Höhen. Der fehlende Hangaufwind erlaubte nämlich keine Warteposition.

Die Mehrheit der Piloten schaffte jedoch auf Anhieb den Einstieg. Trotz Startüberhöhungen von 1700 m über dem nur 190 m hohen Startplatz wurde das Ziel nur annähernd erreicht, denn erst mußte das thermischschwache Feuchtgebiet der Weser durchquert werden. Die dort dringend benötigten Bärte blieben jedoch aus, so daß wenige Kilometer vor dem Ziel die Piloten numehr einen wolkenlosen Himmel nach ihrer Landung bewundern konnten.

Der letzte Wettbewerbstag ergab eine 1000-Punkte-Wertung, die die Plazierung noch einmal gründlich änderte. Das Gemeine an diesem Tag war, daß nur wenige Wolken das hielten, was sie nach ihrem Aussehen versprochen. Mancher Favorit mußte deshalb trotz guter Ausgangshöhe bereits in Mindens 7 km entferntem Stadtgebiet seine Landevolte planen.

Den besten Riecher hatte der jüngste Teilnehmer, Peter Meier, der nicht nur seine älteren und erfahrenen Brüder auf die Plätze verwies. Im neuerbauten Clubhaus des Delta

Club Wiehengebirge, das damit seine Tauglichkeit für dieses »sportliche Großereignis« bewies, stellten sich zum Siegerfoto hinter einem zufriedenen Wettbewerbsleiter die Platzierten.

Peter Bork

Ergebnis

Platz	Name	Punkte
1.	Peter Meier	1203
2.	Anja Kohlrausch	1169
3.	Detlev Meier	1051
4.	Dirk Postular	1020
5.	Johann Kenst	1010
6.	Bernd Sudal	923
7.	Peter Bork	913
8.	Uwe Werdemann	892
9.	Björn Gruber	864
10.	Thees Wullkopf	829

Norddeutsche Drachen-Blockmeisterschaft von der Winde

Zum vierten Mal wurde die Norddeutsche Blockmeisterschaft für die Bundesländer Hamburg, Bremen und Schleswig-Holstein ausgerichtet. Nachdem in den vergangenen Jahren das Wetter um Ostern immer sehr wechselhaft war, sah es diesmal von Anfang an so aus, als ob wir über das erste Maiwochenende drei Wertungsdurchgänge schaffen könnten.

Da wir drei Startplätze vorgesehen hatten, galt es nun 3 Doppelseilwinden parat zu haben (plus eine Reservewinde). Um die angemeldeten 20 Piloten in die Luft zu bekommen, mußte eine freiwillige Mannschaft von Helfern die 130 km zum Flugplatz Neustadt-Glewe in Mecklenburg-Vorpommern antreten: 3 Windenfahrer, 3 Startleiter, 3 Seilrückholer, 2 Zielrichter, 1 Auswerter, 1 Telefondienst für Rückholer, 1 Chef der Jury und 1 Wettbewerbsleiter, danke schön!

Der Flugplatz Neustadt-Glewe hat ein Flugfeld von ungefähr 1600 m x 1200 m. Die Hälfte wurde für den Wettbewerb freigemacht. Der Betrieb des Platzes lief weiter, wenn auch die Priorität heute den Hängegleitern zugestanden wurde. Auf der Motorstart- und -landebahn wurde weiter geflogen. Daneben starteten die Segelflieger mit F-Schlepp. Wiederum daneben befand sich der Segelflug-Windenschlepp. Um das Maß voll zu machen, schulten die Fallschirmspringer mit Rundkappen und Flächenschirmen.

Da die Thermik trotz des schönen Wetters nur schwach bis mäßig war, tummelte sich natürlich alles über dem Platz. Der erste Durchgang führte bei schwachem östlichen Wind

und mäßiger Thermik zum 44 km entfernten Raguth. Drei Piloten schafften das Ziel, der Rest reihte sich entlang der A 24 zwischen Start und Ziel wie eine Perlenkette auf. Das ehrgeizige Ziel beim zweiten Durchgang zum 66 km weit entfernten Segelflugplatz Grambecker Heide südlich von Mölln war bei der immer schlechter werdenden Thermik nicht zu erreichen. Selbst die Segelflieger brachten es nicht über Platzrunden hinaus. Trotzdem war die weiteste Strecke an diesem Tag 26 km. Von der Aufgabe her sicherlich enttäuschend, von der erbrachten Leistung aber beachtlich. Am 1. Mai war trotz sonnigen Wetters die Thermik nur schwach. Der zunehmende östliche Wind wurde mitten in der Aufgabe plötzlich von einer nordwestlichen Strömung abgelöst. Die »kleine« Strecke zum 24,5 km nordwestlich gelegenen Nou Zachun entwickelte sich zu einer fast nicht lösba- ren Aufgabe. Dennoch schafften es zwei Piloten, in diesem Ziel das ausgelegte Landekreuz zu treffen.

Peter Urban

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Herbert Drees	Laser	2310
2.	Ernesto Woest	HP-AT	2157
3.	Johann Kenst	Xtralite	1799
4.	Olaf Barthodzie	RamAir	1534
5.	Christoph Trömer	Foil 152c	1506
6.	Volker Piezunka	Zephir	1433
7.	Ralf Giering	Milan Racer	1376
8.	Sebastian Siemers	Pamir	1298
9.	Hannes Bennecke	Xtralite	1210
10.	Torsten Adebacher	GTR	1032



Moritz, Till und Florian Matschoss (von links)

Soweit die Flügel tragen

Den erste Maisonntag 1995 wird so schnell keiner der Akteure vergessen. Wer an diesem Tag das Glück hatte, zeitig genug den Umstieg vom Hangflug in die Thermik zu schaffen, der hatte auch eine gute Chance auf einen weiten Flug. Schon der Vortag war durch hochreichende Thermik aufgefallen, was Christian Petz zu einem 140-km-Flug vom Altmühltal an den Inn nützte. Für den Sonntag versprach der bayerische Segelflug-Wetterfrosch gute bis sehr gute Thermik bei Wind aus Nordwest. Kein Wunder, daß dann in Oberemmendorf schon recht früh rund 50 Piloten auf der Matte standen.

Die Basis stieg im Laufe des Tages auf satte 2300 m NN, der Wind schob in der Höhe mit beruhigenden 20 km/h an, und

die Thermik war oft gereiht, gut gezeichnet und relativ zuverlässig.

Am Ende dieses Renntages hatte Lenz Fritz, alter Streckenkämpfer und Sieger in der Einzelwertung im Ostbayern-Cup '94, einen 146-km-Flug nach Pocking südlich von Passau auf dem Konto. Unbescheiden wie immer flog auch die Matschoss-Brut: Moritz, den Jüngsten, zog es nach 176 km herunter in die klösterliche Abgeschiedenheit von St. Aegidi im Mühlviertel, während sein Bruder Florian fast seinen Ziel-Knick-Flug über Dingolfing nach Passau geschafft hätte - 2 km vor dem Zielpunkt durfte er seinem rückholenden Vater Till diese »Pleite« beichten. (Wenn man bedenkt, daß der Matschoss-Clan Till, Florian und Moritz 1994 den ersten Platz in der Mannschaftswertung im Ostbayern-Cup absahnte, ist auch für heuer wieder Schlimmes zu befürchten!). Nach 176 km - gestartet in Jachenhausen - machten die TMA Linz und sterbende Thermik dem Flug vom Verfasser dieses Berichtes ein Ende. Den Vogel aber schoß Ernst Kraupner ab: Er war gleich mit dem ersten Pulk in Oberemmendorf weggekommen und konnte nach 185 km ebenfalls am Rand der TMA Linz bei Neumarkt am Hausruck auf Österreichs Boden Fuß fassen.

Das Streckenflugjahr '95 hat wirklich erbärmlich begonnen, aber der 7. Mai hatte es in sich. Auswerter Otmar Sichert kann von Glück reden, daß er auch heuer wieder die Ostbayern-Cup-Flüge mit dem Programm seines Bruders (s. DHV-Info 80, S. 90) auswerten kann, denn jetzt sind alle heiß geworden.

Über eine nette und nachahmenswerte Neuerung im Ostbayern-Cup ist noch zu berichten. Wir haben die Rückholerwertung eingeführt getreu dem Motto »Wer den Rückholer nicht ehrt, ist der Strecke nicht wert« schreibt jeder Pilot



seinen Rückholer auf die Landemeldung. Annemarie Matschoss, Siegerin dieses Wettbewerbs '94, kam auf diese Weise auf eine Rückholstrecke von stolzen 960 km .

Ingo Westerboer

Ladies Challenge

Zur Förderung des Frauensports veranstaltet der DHV vom 1.8. bis 6.8.95 wieder die Ladies Challenge für Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen in Greifenburg/Kärnten. Teilnahmeberechtigt ist jede Pilotin mit unbeschränktem Luftfahrerschein, sofern sie DHV-Mitglied ist. Im Gegensatz zur Junior Challenge gibt es für die Ladies Challenge keine Altersbegrenzung.

Die Ladies Challenge ist zwar auch Qualifikationswettkampf zum Aufstieg in die Liga, im Vordergrund stehen aber vor allem Vorträge von erfahrenen und erfolgreichen Pilotinnen zur Vorbereitung auf den Wettkampfsport. Somit ist die Teilnahme auch für Pilotinnen sinnvoll, die bisher nicht an Wettbewerben teilgenommen haben.

Anmeldungen sind zu richten an die DHV-Geschäftsstelle, Sportreferat. Anmeldeschluß ist der 25.7.1995

Achental-XC-Weltcup vom Fluggebiet Hochfellen

Der Drachenflug-Club Achental stellt für die internationale Veranstaltung vom 1.5. bis 31.8.1995 insgesamt 15.000 DM Preisgeld und wertvolle Sachpreise zur Verfügung, z. B. ein Hängegleiter bzw. Gleitsegel (siehe Ausschreibung).

Die Wertung erfolgt getrennt nach Hängegleiter und Gleitsegel. Bei erfliegenem Weltrekord - FAI-Dreieck - ist für die Erstplatzierten eine Summe von je 5.000 DM zuzüglich Sachpreisen von renommierten Firmen ausgesetzt.

Für den Fall, daß im Zeitraum kein Weltrekord geflogen wird, sind 1.000 DM zuzüglich Sachpreisen, für das beste FAI-Dreieck ausgeschrieben. Auch die nachfolgend erfliegenen Ränge werden mit Geld-, Sach- und Pokalpreisen honoriert.

Viel Erfolg wünscht allen Teilnehmern der DFCA. Infos und Ausschreibung sind zu erhalten bei Reinhard Mayer, Staudacher Straße 9 b, 83250 Marquartstein, Tel. 08641/7722 oder 8664.

Reinhard Mayer

Von der FAI anerkannte Barographen

Für dokumentierte Streckenflüge und vor allem für Rekorde sind von der FAI anerkannte Barographen nötig. Die Tabelle zeigt den Zulassungsstand vom 23.11.1994.

Modell	Version/Software	Hersteller	Anerkennung vom
Alto Print	Anmerkung 1	Bräuniger GmbH Pütrichstraße 21, Weilheim	9.10.89
E.W. Electronic Barograph	Anmerkung 1	E.W. Avionics, 45 Wyresdale Cre. Perivale, Middx, England	20.3.90
Skybox	2.2 3.2	GmbH Edelbrunnerstr. 20, Bodelshausen	10.3.91
PC Barograph	1.2, 1.3 2.3	Ingenieurbüro Leimkühler Am Eselsberg 1, Weilheim	15.7.91
Flytec 3030	29141 Anmerkung 2	Flytec AG Ebenausstraße 8 a, CH - 6048 Horw	21.12.91
Flytec 3030	29209	Flytec AG Ebenausstraße 8 a, CH - 6048 Horow	21.4.92
Micropanel 3	3.0	Afro Fluginstrumente Bahnhofstraße 37 Rimsting	23.4.92
Bräuniger Alto-Vario LCD VII	29209	Bräuniger GmbH Pütrichstraße 21, Weilheim	10.7.92
Micropanel 3	3.1	Afro Fluginstrumente Bahnhofstraße 37, Rimsting	27.9.92
Aircotec Primus	01.2	Aircotec AG Postfach 65, CH 6048 Horow	25.2.93
Flytec 3030 Professional	29209	Flytec AG Ebenausstraße 8 a, CH - 6048 Horw	8.8.93
Bräuniger AV Competition	1.6	Bräuniger GmbH Pütrichstraße 21, Weilheim	15.11.93
Skybox Max	93073	GmbH Edelbrunnerstraße 20, Bodelshausen	10.2.94
Davron Microtec 808	2.04	Davron, 1 Church Road, Keston Kent BR 2 6HT UK	17.5.94

Anmerkung 1: Dieses Gerät wurde unter einer frühen Version der EAM Spezifikation akzeptiert, die noch keine Software-Version-Nummer benötigte.

Anmerkung 2: Diese Software-Version wurde unter der Bedingung akzeptiert, daß das Instrument vom Hersteller geeicht wurde, weniger als 1 Jahr vor dem Rekord oder Wettflug (gemäß § 5.46 Sekt. 7 des FAI sporting codes); Ein Eichzertifikat muß einer Anerkennungs-Anforderung beigefügt sein.

Deutsche Rekorde

Der in Info 80 noch angegebene Rekord im Zielrückflug, Drachenfliegen Damen, wurde von Sybille Fischer selbst überboten. Bereits am 30.6.92 flog sie einen 100-km-Zielrück von der Schmittenhöhe aus, welcher als Deutscher Rekord anerkannt wurde.

Offizieller Wettbewerbskalender 1995

Drachenfliegen

Datum	Wettbewerb	Gelände
01.07. - 15.07.	WM	Spanien/Ager
01.08. - 06.08.	Junior/Ladies Challenge	Greiffenburg/Kärnten
02.12.	Siegerehrung	Schwangau

Gleitschirmfliegen

Datum	Wettbewerb	Gelände
28.06. - 02.07.	German Open	Ruhpolding
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
02.12.	Siegerehrung	Schwangau

Organisatoren GS:

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 Bottegai, 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: Aerogliss, 04170 St.Andre, France Tel 003392891130 Fax 003392890236

World Cup Zillertal: Gleitschirmclub Zillertal, Dorfplatz 3a, A-6280 Zell, Tel.004352822281 Fax 004352822280

Piloten ohne eigene Landesmeisterschaft können bei einer anderen Landesmeisterschaft teilnehmen.

Piloten ohne eigene Bergstart-Landesmeisterschaft können bei einer anderen Landesmeisterschaft mit Bergstart teilnehmen.

Offene Wettbewerbe 1995

Termin	D/G	Wettbewerb	Gelände	Ausrichter
19./20.8.1995		Hohenlohepokalfiegen		Fritz Schmetzer, Tel. 07931/41608.

memory

DAS VARIO

mit Intelligenz

WASMER Electronic & Delta Instruments
Flugbuch V 1.1

Flug-Nr.
Fluggerät
Pilot...
Flugdatum
Land / St
Starthöhe
Landeshöhe
Höhendiff.
Wendepunkt
Landort
Startzeit
Landzeit
Flugdauer
Strecken
Flugstid
Pokalpunkt



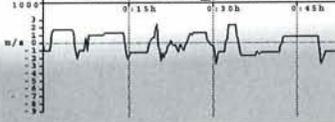
- FUNKTIONEN:**
- LCD Analogvariometer +/- 5 m/s
 - Digitalvariometer +/- 20 m/s (Integralvariometer)
 - Integralzeit programmierbar
 - 2 Höhenmesser
 - Spitzenwertspeicher für Vario-Höhe
 - 40 Maximalwertspeicher
 - 15 Höhengpeicher
 - Gesamtflugzeitspeicher
 - Flugzähler
 - Anschluß für Fahrtmesser
 - 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

FLUGBÜRO BORYS

FLIEGERURLAUB!

Im Fliegercamp-Almunecar (Malaga/Spanien)
12 Monate die wärmste Gegend Europas

- Flug ab allen Dt. Flughäfen, Wien und Zürich
- Mietwagen incl. Vollkaskovers. u. unbegr. Km
- fliegerische Betreuung vor Ort durch Fluglehrer
- Übernachtung/Frühstück in:

Ferienwohnung 1 Woche ab **1090.-- DM**

2 Wochen ab **1390.-- DM**

Bungalow 1 Woche ab **1140.-- DM**

2 Wochen ab **1490.-- DM**

Hotel 1 Woche ab **1240.-- DM**

2 Wochen ab **1590.-- DM**

Wir kümmern uns auch um Ihren Gleitschirm- bzw.
Drachentransport! - Info über:

Flugbüro Borys - Hechtseestr. 54 - 81671 München
Tel. 089-404040 - Fax. 089-495544

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
Gleitzahlanzeige...

SIEGEN

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

Einstiegspreis:
648.- DM



WETTKAMPE
gewinnen mit **AFRO**
PILOTEN

Andreas Frommwieser Bahnhofstr.37 83253 Rimsting am Chiensee Tel. 08051/61249 Fax 62036

AFRO[®]
Fluginstrumente

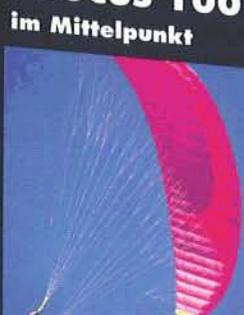
DESIGNED BY HANNES PAPESH

„NOVA ist in der Entwicklung immer einen Schritt voraus und setzt das auch in der Serie um. Bester Beweis dafür ist mein Sieg über die Welt-Elite in Reunion auf einem Serien-PHOCUS.“



Jimmy Pacher

EUROPEAN - CHAMPION
WORLD CUP - CHAMPION

<p>PHILOU DHV 1</p>  <p>NEU</p>	<p>PHOCUS 100 im Mittelpunkt</p>  <p>NEU</p>	<p>XENON Richtungsweisend</p>  <p>NEU</p>
--	---	---

Der Vorsprung.

NOVA