

DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

82



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

NOVA

Der Vorsprung.

PHILOU
DHV 1



NEU

PHOCUS 100
im Mittelpunkt



NEU

XENON
Richtungsweisend



NEU

NOVA

- 4 WICHTIG – NEU – KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
 - 9 INFO IM TEST** Fragen für die Leser zum Info
 - 10 REGIONALVERSAMMLUNGEN** Termine, Orte, Themen
 - 12 STARKWIND** Wie man extreme Bedingungen meistern kann
 - 22 ANSTELLWINKEL** Schlüssel zum sicheren Drachenstart
 - 24 AUSTRALIEN** Rekordflug mit dem Weltmeister
 - 26 FLUGGEPÄCK** Tips zum Einchecken mit Flugzubehör
 - 28 GPS** Neue Technologie auch für Drachen- und Gleitschirmflieger
 - 30 WILDBIOLOGISCHES GUTACHTEN** Schlußbericht
 - 32 FLUGGELÄNDE IN DEUTSCHLAND** Zulassung durch den DHV
 - 34 VEGETATION** Erste Ergebnisse der Versuchsreihe am Startplatz Wank
 - 36 UL-SCHLEPP** Nützliche Tips zur Optimierung
 - 41 TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung
-
- 51 NfGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
 - 51** KENNZEICHENÜBERTRAGUNG
 - 51** LUFTÜCHTIGKEITSANWEISUNGEN
 - 52** MUSTERZULASSUNGEN UND HERSTELLER
 - 53** FLUGSCHULEN
 - 54** FLUGGELÄNDE

Foto: Klaus Tänzler



Starkwindstart bei der Weltmeisterschaft. Berichte S.12 und 78.

- 57** VERSICHERUNGSPROGRAMM
 - 58** GEBRAUCHTMARKT
 - 39** DHV BIETET AN
 - 40** DHV FILM UND VIDEO
 - 98** PRÜFKALENDER
 - 98** LEHRGANGSKALENDER
-
- 55 SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen rund um das Thema Flugsicherheit
 - 67 KAUFVERTRAG** Vertragsformular für Gebrauchtgeräte aktualisiert
 - 68 VEREINE UND BRIEFE** Vereinsnachrichten und Leserforum
 - 78 WM DRACHENFLIEGEN** Duell zwischen Suchanek und Ruhmer
 - 85 SZENE G** Unter- und Hintergründiges aus der Gleitschirmwelt
 - 86 GERMAN OPEN GS** Ein neuer Stern am Siegerhimmel
 - 90 STRECKENFLUGPOKAL** Ausschreibung und Ergebnisse
 - 100 WETTBEWERBSSPORT** Kurzberichte und Nachrichten

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC. Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee

Telefon:
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: Günter Kozeny

Bürger pro Luftfahrt

Eine Initiative für die positive Darstellung der allgemeinen Luftfahrt wurde nun unter dem Namen »Bürger pro Luftfahrt« gegründet. Sie will ein Gegengewicht zu vielfach negativen Argumentationen gegen die Luft- und Raumfahrt schaffen.

Nähere Information erhält man bei »Bürger pro Luftfahrt«, Georg Himmeroeder, Dohmengarten 15, 52385 Nideggen, Tel. 02427/8676, Fax 8880.

Ausschreibung Referatsleiter Technik

Der bisherige Referatsleiter Technik, Bernd Schmidtler, wird sich wieder auf seine ursprüngliche Tätigkeit im DHV als technischer Prüfer konzentrieren. Die Stelle des Referatsleiters Technik in der Prüf- und Zulassungsstelle des DHV ist neu zu besetzen.

Die Stelle erfordert Hochschulabschluß, Erfahrung in Verwaltung/Management, Flugerfahrung möglichst als Hängegleiter- und Gleitsegelpilot, technisches Wissen allgemein und über Hängegleiter und Gleitsegel, Fremdsprache Englisch.

Bewerbungen bitte spätestens bis 1.10.1995 an die DHV-Geschäftsstelle, zu Händen des Vorsitzenden.

Erfolg in Bonn

Verärgert waren Drachen- und Gleitschirmhersteller, die ihr gewohntes Kennzeichen auf ihr neues Gerät übertragen wollten. Denn nach einer Weisung des Bundesverkehrsministeriums war das nicht zulässig, wenn das alte Gerät in Deutschland weiter betrieben werden sollte, das Kennzeichen gehöre wie ein »Fingerabdruck« zum Gerät.

Der DHV hat sich mehrfach gegen diese formalistische Sichtweise gewandt und eine praxisnahe Lösung für Drachen und Gleitschirme vorgeschlagen. Das Ministerium hat jetzt den Vorschlag akzeptiert. Einzelheiten NfGH, Seite 51.

Gleitsegeltests aktualisiert

Bei den Testberichten ab Seite 41 gibt es zwei unterschiedliche Versionen. Neu hinzugekommen sind »Einseitiges Einklappen und Gegensteuern« und »Trudeln aus stationärem Kurvenflug«, weggefallen ist »Harter Kurvenwechsel«. Anlaß für die Änderung ist die Aktualisierung des Testflugprogramms für Gleitsegel, die von der DHV-Kommission gemäß Empfehlung einer Expertengruppe aus DHV-Testpiloten und Werkspiloten am 20.5.1995 in Kraft gesetzt worden ist.



Sponsoring für Damen-Team

Bei der Weltmeisterschaft im Drachenfliegen für Frauen möchte das deutsche Damen-Team mit einer kompletten Mannschaft antreten. Zur Mitfinanzierung der erheblichen Kosten bietet das Team zum Verkauf:

Werkzeug, ideal für jeden Drachen- und Gleitschirmflieger für kleinere Reparaturen mit Kombischlitzzange, 3 Schlitzschraubendreher, Kapselheber, große und kleine Klinge, Dosenöffner, Kreuzschlitzdreher sowie Metallfeile. Maße zusammengefaltet 10 x 3 x 1,5 cm, 39DM.

T-Shirt »Fly Australia« für Drachen- und Gleitschirmflieger, mit Rückenmotiven in den Größen L und XL, 29DM.

Der gesamte Erlös kommt dem deutschen Damen-National-Team für die im Januar '96 in Australien stattfindende Weltmeisterschaft zu gute.

Informationen und Bestellung bei Sybille Fischer, Kreuzstr. 19, 82544 Egling, Tel. 08176/1700, Fax 1717.

Newcomer-Preise für Streckenflieger

Erfolgreiche Einsteiger in den Deutschen Streckenflugpokal werden nun von Hanwag, dem Spezialisten für Fliegerschuhe, gesponsert. Die fünf besten Newcomer im Drachen- und Gleitschirmfliegen erhalten ein Paar »Fly 2000«.

XC-Cup-Ausschreibung geändert

Drachenflieger aufgepaßt: In der neuen Ausschreibung für den Deutschen Streckenflugpokal ist bei der Dokumentation das Zielpunktfoto neu geregelt. Die gesamte Ausschreibung für den Streckenflugpokal '96 ab Seite 90.



Kündigungsfrist beachten

Am 31.10.1995 läuft die in der DHV-Satzung festgelegte zwei-monatige Kündigungsfrist zum Jahresende 1995 ab. Diese Kündigungsfrist gilt auch für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung.

Wer Mitglied beim DHV bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies getrennt tun. Umgekehrt erlischt bei einer Kündigung der DHV-Mitgliedschaft automatisch auch die Versicherung zum Jahresende 1995.

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

Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 1996 wirksam. Dies bedeutet, daß Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 1996 in voller Höhe zu bezahlen sind; dabei bleiben auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten.

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

Neue Vereine im DHV

Wir begrüßen herzlich:

Windenschleppgemeinschaft Stirnskopf

Harald Becher
In der Ley 4
57520 Emmerzhausen

Enztaflieger Bad Wildbad

Freudenstädter-Straße 109
75337 Enzklösterle

Luftsportverein Rennsteig Falken Crawinkel

Friedrichsanfang 43
99330 Crawinkel

Parafly Franken

Eyerlohe 8
91589 Aurach

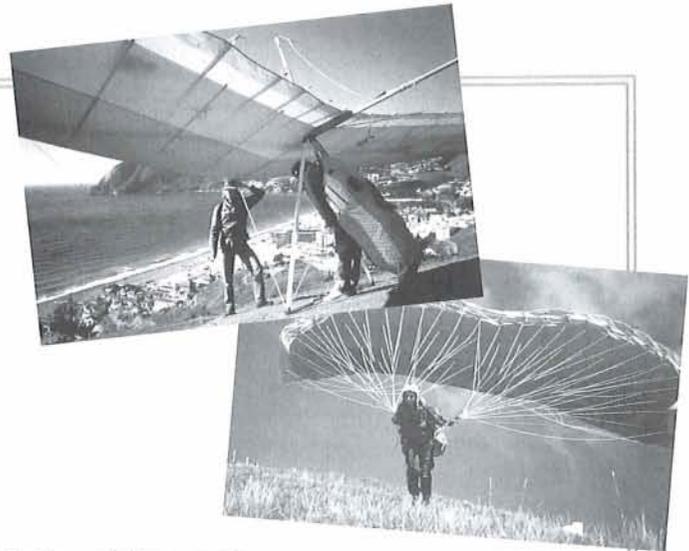
Schlepp-Auskünfte

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.

Presseförderung läuft weiter

Eigentlich hatte die Honorierung von Positiv-Artikeln in der allgemeinen Presse nur eine Initialzündung für die Vereine sein sollen. Der DHV-Vorstand hält die Pressearbeit vor Ort aber für so wichtig, daß er die Fördermaßnahme weiter fortsetzt, zunächst bis zum 30.6.1996 als Einsendeschluß.

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



Fotowettbewerb

Das Info braucht wieder Bilder, gute Dias vom Fliegen. Für die besten Gleitschirm- und Drachenbilder, die bis zum 25.9.1995 beim DHV eingegangen sind, erhalten die Einsender folgende Extra-Prämien:

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

Alle Prämien werden zusätzlich zum üblichen Bildhonorar bezahlt, das bei Verwendung eines Bildes im Info fällig wird. Die Bildhonorare liegen zwischen 40 DM für ein kleines s/w-Foto bis 250 DM für das Titelbild.

Foto: Bernhard Dink, Jan Kippenk (Fotowettbewerb 1994)

Projekt »Wetternetz«

Überörtliche Wetterinformationen sind in Fülle zu haben. Was fehlt, ist das örtliche Wetter für jeden Piloten, der vor der Abfahrt zum Fluggelände wissen will, welche Windverhältnisse ihn dort erwarten.

Erfunden sind sie bereits, die kleinen automatischen Wetterstationen. Und mittlerweile sind sie technisch so ausgereift, daß sie Windrichtung und Windstärke zuverlässig messen und die Meßergebnisse jederzeit per Telefon abgerufen werden können. Aber für Vereine bedeutet dies hohe Kosten und die Kosten-Nutzen-Relation läßt zu wünschen übrig.

Das soll sich ändern. Unter der fachlichen Begleitung durch den Physiker Prof. Ingo Westerboer vom 1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub entsteht das Konzept eines Wetter-Netzwerkes für alle Drachen- und Gleitschirmflieger. Über ganz Deutschland soll ein Netz vereinseigener Wetterstationen entstehen, das je nach der Landschaftsstruktur enger- oder weitermaschig ist, also unterschiedlich für Berg- und Flachlandregionen.

Die örtlichen Vereine sollen gebeten werden, die Stationen zu errichten und zu betreiben. Der DHV bezuschußt die Anschaffung, bemüht sich um Kostensenkung durch Serienfertigung, koordiniert das Netz und veröffentlicht die Telefonnummern der Stationen.

Packerlehrgänge

An folgenden Tagen finden in Altenstadt bei Schongau wieder eintägige Selbstpackerlehrgänge für DHV-Mitglieder statt:

30. September 95

1. Oktober 95

21. Oktober 95

22. Oktober 95

18. November 95

19. November 95

Die Teilnahme ist kostenlos.

Interessenten melden sich bitte frühzeitig bei der Geschäftsstelle.

Lehrgänge für Drittpacker sind für den 3. und 4. Februar 1996 vorgesehen.

Wildbiologisches Gutachten abgeschlossen

Die Langfassung des Grundlagengutachtens IKARUS UND DIE WILDTIERE der Wildbiologischen Gesellschaft München liegt jetzt vor. Sie untermauert die Ergebnisse der im letzten Jahr vorab veröffentlichten Kurzfassung (DHV-Info 77) und ist in der DHV-Geschäftsstelle für 10 DM Kostenbeteiligung erhältlich. Die offizielle Zusammenfassung des Gutachtens siehe Seite 30.

Arbeitskreis beim Bundesumweltministerium

Im Jahr 1994 hat der damalige Bundesumweltminister Töpfer sich ein Beratergremium geschaffen, den »Arbeitskreis Sport und Umwelt«. In dieses Gremium aus 12 Personen hat der Minister Experten aus Naturschutz, Behörden, Wirtschaft und Deutschem Sportbund berufen, nicht berücksichtigt waren die unmittelbar betroffenen Natursportverbände.

Auf Intervention des »Kuratoriums Sport und Natur«, dem auch der DHV angehört, hat jetzt die neue Bundesumweltministerin Angela Merkel zugesichert, daß ein Kuratoriumsvertreter künftig an den Sitzungen des Arbeitskreises teilnehmen kann.

Das Kuratorium hat daraufhin den DHV-Vorsitzenden Peter Janssen, zugleich Vorstandsmitglied im Kuratorium, für den Arbeitskreis benannt. Damit erhalten auch die Natursportarten Informationen aus erster Hand und Mitgestaltungsmöglichkeiten bei allen sie betreffenden Vorhaben des Bundesumweltministeriums.

Handlungskonzept der Umweltminister

Bei der letzten Sitzung des Arbeitskreises »Sport und Natur« beim Bundesumweltministerium wurde das neue Handlungskonzept der Umweltministerkonferenz (Umweltminister des Bundes und der Bundesländer) diskutiert.

Entgegen den Erwartungen zeigt dieses Konzept keine neuen Verhärtungen gegenüber dem Natursport, sondern im Gegenteil, das Konzept enthält Aussagen wie »Freizeit und Erholung in Natur und Landschaft sind wichtiger Bestandteil der Daseins- und Gesundheitsvorsorge« und »sie stellen insbesondere auch in strukturschwachen Gebieten einen bedeutsamen Wirtschaftsfaktor dar«. Aus diesen Erkenntnissen werden dann konkrete Maßnahmen vorgeschlagen, wie »erweiterte Bürgerbeteiligung an Planungs- und Entscheidungsverfahren«.

Der letzte Absatz des elfseitigen Konzepts: »Es sollen daher mit den jeweiligen Spitzenorganisationen Gespräche aufgenommen werden, die der weiteren praxisorientierten Konkretisierung der Maßnahmen des Handlungskonzepts sowie deren Umsetzung dienen sollen.«

Harmonisierung der Ausbildung in Österreich und Deutschland

In Innsbruck trafen sich am 14. Juli '95 die Vertreter des österreichischen und des deutschen Verkehrsministeriums sowie des Österreichischen Aeroclubs und des DHV, um die Weichen für die künftige Ausbildung zu stellen. Auf deutscher Seite verhandelten die Ministerialen Garbers und Langschieb und für den DHV Peter Janssen und Klaus Tänzler. Österreich war vertreten durch die Ministerialen Dr. Prachner und Ganser sowie für den ÖAeC Sepp Himberger.

Die Vorgeschichte: Die österreichischen und die deutschen Ausbildungs- und Prüfvorschriften waren in den letzten Jahren stark auseinandergedriftet. Es stand in Frage, ob der Sonderpilotenschein weiterhin für Deutsche in Deutschland anerkannt bleiben kann. Umgekehrt verlangte Österreich für alle Deutschen eine zusätzliche Alpendeckungsweisung und wollte nicht mehr akzeptieren, daß für Deutsche in Österreich andere Voraussetzungen gelten als für Österreicher, das hieße fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis und Überprüfungsflug in einer Flugschule mit Scheinverlängerung durch den Verband alle drei Jahre.

Diese Entwicklung lief den Bedürfnissen der Piloten und dem europäischen Trend zuwider. In mehreren Zusammenkünften im Frühjahr hatten sich deshalb DHV und ÖAeC auf ein zukunftsweisendes Harmonisierungskonzept geeinigt, das jetzt in Innsbruck als Verhandlungsgrundlage auf dem Tisch lag. Beide Ministerien sind dort übereingekommen, die Inhalte des Konzepts schnellstmöglich in ihr nationales Luftrecht umzusetzen. Die Kernpunkte:

- ◆ Abgleichung der Theorielehrpläne,
- ◆ Gleiche Anforderungen an die Praxisausbildung der Piloten,
- ◆ Einführung einer zusätzlichen Überlandflugberechtigung, zum Sonderpilotenschein,
- ◆ Erleichterung der Passagierflugberechtigung auf das österreichische Maß,
- ◆ Abstimmung der Fluglehrerausbildung,
- ◆ Einheitliches Prüfverfahren,
- ◆ Abschaffung der generellen fliegerärztlichen Tauglichkeitsuntersuchung auch in Österreich

Bei der direkten ÖAeC-DHV-Verhandlung hatte es noch keine Einigung über die österreichische Forderung nach einer Befristung der Pilotenscheine gegeben. Sie sollten alle drei Jahre nach einem Überprüfungsflug bei einer Flugschule vom Verband verlängert werden. Nach zähen Verhandlungen einigte man sich in Innsbruck darauf, die in Deutschland bereits bestehende Pflicht zum Vertrautmachen zu konkretisieren:

Nach § 97 a LuftPersV muß bereits heute ein Drachen- und Gleitschirmflieger, der 24 Monate nicht geflogen ist, sich in

einer Luftfahrerschule oder durch einen Fluglehrer theoretisch und praktisch vertraut machen. Durch die geplante Änderung der LuftPersV soll künftig eingeführt werden, daß der Pilot alle drei Jahre mindestens einen Flug mit mehr als 300 m Höhenunterschied nachweisen muß. Zur Bestätigung des Fluges sind Beauftragte für Luftaufsicht, Flugleiter, Prüfer und Fluglehrer berechtigt. Befristung, Überprüfungsflug und Scheinverlängerung wird es damit auch künftig nicht geben.

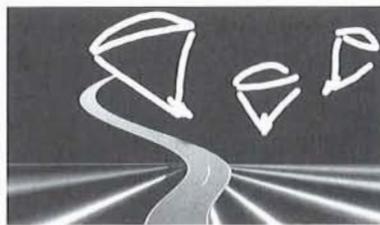
Alle Neuerungen müssen jetzt in das deutsche und österreichische Luftrecht eingebaut werden. Dies wird frühestens 1996 möglich sein. Die genauen Inhalte und Termine werden rechtzeitig im DHV-Info/NFGH bekannt gegeben.

Grundsatzentscheidung

Der Bayrische Verwaltungsgerichtshof hat in einer obergerichtlichen Entscheidung zum Milan-Racer wichtige Grundsätze für Lufttüchtigkeitsanweisungen aufgestellt und die Sicherheitsmaßnahmen des DHV bestätigt:

- ◆ Der DHV ist berechtigt, zum Schutz der Piloten gegenüber dem Hersteller das Ruhen des Gütesiegels und für die Gerätehalter eine Benutzungssperre zu verfügen.
- ◆ Der Schutz des Lebens der Piloten hat Vorrang vor dem privaten Interesse an der Nutzung der Fluggeräte.
- ◆ Bereits geringe Zweifel an der Lufttüchtigkeit rechtfertigen ein Einschreiten des DHV und ein Hintanstellen privater Interessen.

Einzelheiten auf Seite 55.



Gleitschirme auf der Datenautobahn

Die Gleitschirmsegler Werdenfels aus Garmisch-Partenkirchen sind jetzt im »Internet« mit einer eigenen Homepage vertreten. Sie bieten dort aktuelle Satellitenbilder und Filme des Wettergeschehens, News aus aller Welt, Infos über Verein und Fluggelände und weltweite Kontakte an.

Der Vereinsvorsitzende Rainer Lodes würde sich freuen, wenn andere Piloten und Vereine dem Werdenfelser Beispiel folgen, Kontakt aufnehmen und News austauschen. Internet-Adresse: »http://www.eikon.e-technik.tu-muenchen.de/_rainlo« und für E-mail »rainlo@eikon.e-technik.tu-muenchen.de«.

Anerkennung ausländischer Gerätezertifikate

In der Gerüchteküche ist sie ein Dauerbrenner, die Anerkennung ausländischer Gerätezertifikate in Deutschland. »Euro-Norm« und »Euro-Gütesiegel« sind Schlagworte, die wahre Wunderdinge versprechen. Die Realität ist weniger bunt, dafür aber sicher für die Piloten, zuverlässig im Verfahren und rechtsverbindlich für alle Hersteller.

Die Philosophie

In Deutschland ist der Schutz der Piloten vor Flugunfällen ein vorrangiges »öffentliches Interesse«. Deshalb unterliegt die Lufttüchtigkeit der Fluggeräte in Deutschland den strengen Prüf- und Zulassungsvorschriften des staatlichen Luftrechts, anders als beispielsweise in Frankreich. Andere Schutzmechanismen, wie etwa die Regulierung durch den Käufermarkt, Musterprüfung durch Herstellerorganisationen, Produkthaftungsrisiko für die Hersteller, »Überwachung« durch Konkurrenzhersteller, reichen in Deutschland nicht aus.

Dies dient dem Ziel, vorausschauend - also präventiv - mögliche Schwächen eines Gerätes zu erkennen und sie dem Piloten zu ersparen. Diese Prüfung im Vorhinein - und nicht erst als Reaktion auf einen Unfall - ist aufwendig, weil man die gerätespezifischen Schwächen noch nicht kennt. Sie darf Herstellern keine Möglichkeit zum Eingriff geben und nicht vom Marktgeschehen abhängig sein. Sie muß zuverlässig und langfristig funktionieren.

Interessenlage

Um das hochgesteckte Ziel zu realisieren, hat das Bundesverkehrsministerium den Pilotenverband DHV mit der Musterprüfung und Zulassung der Fluggeräte beauftragt und ihm auch die ergänzenden Instrumente, so die Anerkennung und Überwachung der Herstellerbetriebe und den Erlaß von Lufttüchtigkeitsanweisungen, übertragen. Denn beim DHV stimmt das öffentliche Interesse am Schutz von Menschen mit dem Verbandsinteresse am Schutz der Mitglieder überein, es gibt keine Interessenkollision.

Anders bei einer herstellerabhängigen Prüfstelle. Auch dort will man keine unsicheren Geräte, aber das Interesse an Flugsicherheit kann mit geschäftlichen Interessen kollidieren, etwa wenn durch die Herabsetzung technischer Standards an den Entwicklungs-, Prüf- und Herstellungskosten zu sparen ist oder wenn sich durch den Verzicht auf eine genaue Geräteklassifizierung Absatzprobleme vermeiden lassen oder wenn Hersteller ihren Firmenruf durch eine Lufttüchtigkeitsanweisung bedroht sehen,

Luftrechtliche Situation

Wie alle anderen Luftfahrzeuge, bedürfen auch Drachen und Gleitschirme in Deutschland der Musterprüfung und anschließend der Musterzulassung durch die Staatsbehörde selbst oder durch die von ihr beauftragte Stelle, den DHV. Für die Musterzulassung gibt es davon keine Ausnahme, sie obliegt immer dem DHV. Aber bei der vorausgehenden Mu-

sterprüfung bestehen zusätzliche Möglichkeiten nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät (LuftGerPO):

Nach § 4 Abs. 1 werden die nach ausländischen Lufttüchtigkeitsvorschriften geprüften Muster nur einer vereinfachten Musterprüfung unterzogen, wobei Unterschiede zu den deutschen Sicherheitsstandards durch zusätzliche Prüfungen auszugleichen sind. In der Praxis bedeutet dies, daß eine Reihe von ausländischen Prüfungsteilen, sofern sie neutral und zuverlässig erbracht sind, für die deutsche Musterprüfung angerechnet werden, mit Zeit- und Kostensparnis für die Hersteller.

Gar keiner deutschen Musterprüfung bedarf ein Muster, dessen Prüfung nach § 4 Abs. 2 »von einer zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaates der EG oder von einer von ihr dafür zugelassenen Prüfstelle vorgenommen wurde, wenn ... ihre Ergebnisse dem deutschen Schutz- und Sicherheitsniveau gleichwertig sind«.

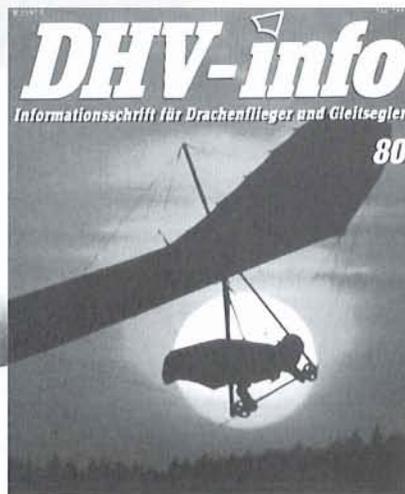
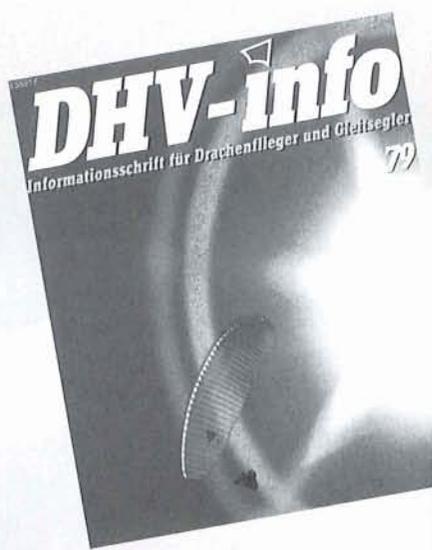
Aufgrund dieser »Gleichwertigkeitsklausel« des § 4 Abs. 2 kann sich jeder Benutzer eines Gerätes mit DHV-Gütesiegelplakette darauf verlassen, daß die Musterprüfung entweder vom DHV selbst oder von einer anderen herstellerunabhängigen, zuverlässigen und staatlich überwachten Prüfstelle nach den gleichen technischen Standards wie beim DHV geprüft worden ist. Die Gleichwertigkeitsklausel ist keine Hintertür für Herstellerorganisationen wie AEROTESTS aus Frankreich oder für sonstige private Gruppen wie den schweizer VDT, dem der Schweizerische Hängegleiterverband den Prüfungsauftrag gekündigt hat. Sie ist auch keine Hintertür, um schwächere Prüfstandards zu installieren oder den Piloten die exakte Geräteklassifizierung vorzuenthalten.

Europäische Bestimmungen

Wie in Deutschland gibt es auch in der EU zwei rechtliche Ebenen: Die öffentlichrechtlichen »Vorschriften« und die privatrechtlichen »Normen«. Die Normen sind den Vorschriften stets nachrangig, gleichgültig, ob es sich um nationale oder europäische Normen bzw. Vorschriften handelt. In Deutschland gibt es für die Luftsportgeräte keine »Normen«, sondern Bau-»Vorschriften«. Umgekehrt gibt es keine Europa-Vorschriften für Luftsportgeräte, lediglich eine Norm (CEN-Norm) ist derzeit in Vorbereitung.

Die CEN-Norm hat für Deutschland, wo es Bauvorschriften gibt, keine rechtliche Bedeutung. Gleichwohl bemüht sich der DHV zusammen mit deutschen Herstellern, daß die gegenwärtigen Norm-Entwürfe nachgebessert werden. Prüfungen nach der CEN-Norm könnten dann im Rahmen des deutschen Luftrechts für die Musterzulassung anerkannt werden.

Der DHV wünscht eine möglichst weitreichende Harmonisierung und wechselseitige Anerkennung, in der Technik ebenso wie in der Ausbildung. Dies darf aber nicht auf Kosten der Gerätesicherheit und des Schutzes der Piloten gehen. ◀



Info im Test

Auf die Umfrage im Info 77 hatten wir von Euch eine erfreuliche Resonanz. Wir haben uns bemüht, Eure Anregungen umzusetzen.

Das Info ist Eure Mitgliederzeitschrift, sein Inhalt soll das Interesse von Euch Drachen- und Gleitschirmfliegern widerspiegeln.

Wir bitten Euch also, die nachstehenden Fragen zu beantworten, vielleicht noch ein paar Anregungen und Vorschläge zu geben, auch konstruktive Kritik nützt.

Welche Info-Artikel haben Euch 1995 am besten gefallen?

Welche Info-Artikel haben Euch 1995 gar nicht gefallen?

Anregungen, Vorschläge und Kritik?

Bitte sendet uns Eure Antwort bis zum 30. September zurück.

Für die Mitarbeit vielen Dank.

Die Info-Redaktion

Regional Ver

Stimmkartenausgabe von 13.00 Uhr bis 14.00 Uhr, Versammlungsbeginn 14.00 Uhr

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Regularien
3. Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 1994 (veröffentlicht im DHV-Info 79)
4. Fachvortrag »Neue Fluginstrumente und ihre Anwendung«
5. Projekt »Wetter-Netz für Drachen- und Gleitschirmflieger«
6. Video »Jahresrückblick« von Charlie Jöst
7. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am 2.12.1995
8. Wahl des Regionalbeirats in der DHV-Kommission (nur für die Regionen Südwest und Bayern)
9. Anträge auf Satzungsänderung
10. Sonstige Anträge und Besprechung regionaler Probleme

Peter Janssen
Vorsitzender

Antrags- und stimmberechtigt sind alle persönlichen Mitglieder, die ihren Wohnsitz in der Region haben. Für den Wohnsitz gilt der dem DHV gemeldete Stand am 25.9.1995. Jeder Stimmberechtigte kann sein Stimmrecht durch schriftliche Vollmacht auf einen anderen Stimmberechtigten in der Region übertragen. Jeder Bevollmächtigte kann höchstens 4 fremde Stimmen vertreten.

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

Bitte den DHV-Mitgliedsausweis mitbringen

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

VOLLMACHT

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

Name des Vollmachtgebers

Mitglieds-Nr.

Anschrift

Ich übertrage mein Stimmrecht bei der DHV-Regionalversammlung 1995 auf den dort anwesenden

(Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum

Unterschrift des Vollmachtgebers

sammlungen

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

9 Delegierte zu wählen

21.10.1995

Magdeburg, Stadthalle, Blüthnersaal
Heinrich-Heine-Platz 1
(Beim Rothehornpark, Nähe neuer Elbbrückenzug)

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

11 Delegierte zu wählen

22.10.1995

Hamburg, Gewerkschaftshaus des DGB
»Besenbinderhof«60
(Nähe Hauptbahnhof und Nähe Zentraler Omnibusbahnhof)

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

42 Delegierte zu wählen

4.11.1995

Köln, IHK, Camphausensaal
Untersachsenhausen 10 - 26
(Nähe Hauptpost)

Region Südwest (Baden-Württemberg)

48 Delegierte zu wählen

5.11.1995

Weinstadt-Beutelsbach, »Stiftshof«
Stiftstraße
(Östlich Stuttgart zwischen Waiblingen und Schorndorf an der B 29. Mit der S-Bahn S2 ab Stuttgart)

Region Südost (Bayern)

51 Delegierte zu wählen

18.11.1995

Fürstenfeldbruck, Sparkasse
Hauptstr.8

Die Delegiertenzahlen sind die des Jahres 1994. Änderungen bis zum satzungsmäßigen Stichtag 25.9.1995 sind möglich.

DHV-Jahrestagung Delegiertenversammlung

2.12.1995, Kurhaus Schwangau

Tagungsbeginn 14.00 Uhr

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Regularien
3. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 1994
(veröffentlicht im DHV-Info 79)
4. Bericht der Kommission
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Entlastung der Kommission
7. Neuwahl des Finanz- und des Ausbildungsvorstands
8. Neuwahl der Kassenprüfer
9. Wirtschaftsplan für 1996
10. Anträge auf Satzungsänderung
11. Sonstige Anträge
11. Ort der Jahrestagung 1996

Stimmberechtigt sind nur die auf den Regionalversammlungen gewählten Delegierten.

Anträge auf Satzungsänderung

Antragsteller Klaus Hermann, Stuttgart:

§25a (DHV-Kommission) Absatz 1 Satz 2 soll ergänzt werden:
...die Fachbeiräte, »die Vertreter der Vereine« und die leitenden...

§25a Absatz 2 soll ergänzt werden:

...die Wahl von Regionalbeiräten »und die Ernennung von Vertretern der Vereine« entsprechend der regionalen Mitgliederverteilung.

Antragsteller Claus Matthias, Taunusstein:

»Die Wahlzeit der Vertreter für die Regional- und Jahrestagung wird von derzeit einem (1) auf zwei (2) Jahre erweitert.«

*Die Thermikseason ist vorbei und trotzdem wollen viele von uns auf längere Flüge nicht verzichten. Da die Kraft der Sonne nachgelassen hat, bleibt meist nur der Wind als Motor dafür. Geeignete Verhältnisse sind hauptsächlich in den südlichen Herbst- und Winterfluggebieten anzutreffen. Die Windstärken aber, die Startüberhöhungen erlauben, sind nicht ungefährlich. **Sepp Singhammer** und **Sepp Geschwendtner** geben Praxistips.*

Photo: Gerd Koenig



Herbst



Starkwindfliegen mit dem Drachen Herausforderung und Versuchung

Aufbauen, Starten, Fliegen und Landen, wenn's so richtig bläst. Bereits vor dem Aufbauen ist eine Entscheidung zu treffen, ob die Windgeschwindigkeit und vor allem der Charakter des Windes ein sicheres Fliegen zulassen können.

Nur bei sehr laminarem Wind (kaum Schwankungen in Stärke und Richtung) und entsprechend sanft geformtem Gelände ist ein Fliegen bis ca. 50 km/h möglich. Bei turbulenten Verhältnissen können schon 30 km/h zu viel Wind sein.

Auch die Flugbetriebsordnung sagt etwas dazu aus, demgemäß ist das Fliegen untersagt, wenn auf der Flugstrecke starke Turbulenzen zu erwarten sind oder die Windgeschwindigkeit $\frac{2}{3}$ der erfliegbaren (zulässigen) Höchstgeschwindigkeit des Fluggeräts übersteigt. Die zulässigen 80 km/h eines modernen Drachens entsprechen ca. 50 km/h für den Wind.

Bei der Entscheidung spielt natürlich eine große Rolle, wie erfahren der Pilot in diesen Situationen ist, vor allem beim Ausrichten des Drachens unmittelbar vor dem Start, und wie schnell er Turbulenzen in Bodennähe etwa kurz nach dem Start, ausgleichen kann. Die persönliche Grenze liegt bei jedem Piloten anders, dabei spielen Routine, Flugerfahrung, Tagesform sowie Wind- und Wetterverhältnisse die entscheidende Rolle.

Aufbau

Bei Wind bis ca. 30 km/h ist es noch möglich, den Drachen mit dem Kiel schräg gegen den Wind im Stehen aufzubauen. Wenn's noch mehr weht, ist ein liegendes Montieren ratsamer. Das Spannen des Querrohrs erfolgt dann auch im Liegen. Manche Hochleister haben hier den Nachteil, daß die seitliche Unterverspannung zu straff wird, wenn

der Drachen gespannt werden soll. Dann muß das Kielrohr hochgehoben werden, um die Unterverspannung hinten einhängen zu können. Dieses ist anschließend deutlich nach oben gebogen und sieht etwas ungewöhnlich aus, ich hatte deswegen jedoch noch keine Probleme.

Beim Aufstellen des Drachens ist ein Helfer vonnöten. Am besten geht's, wenn das Kielrohr vom Helfer hinten und vom Piloten vorne parallel zum Boden nach hinten oben geführt wird, bis der Drachen so auf dem Steuerbügel steht, daß es möglich ist, die vordere Unterverspannung einzuhängen. Das Ganze sollte erst stattfinden, wenn der Pilot das Gurtzeug und den Helm anhat. Jetzt wird auch die Nasenverkleidung angebracht.

Einhängen

Zum Einhängen des Piloten müssen bereits ein oder zwei Helfer anwesend sein. Sie haben immer darauf gefaßt zu sein, daß von einer unerwarteten Böe ein Drachenflügel plötzlich angehoben wird, und müssen in diesem Fall mit sofortigem Herunterziehen der Nase und Drehen derselben gegen den Wind (ein Helfer) oder Herunterziehen des Flügels (zwei Helfer) reagieren. Der Pilot ist den Helfern anvertraut, er wäre nicht in der Lage, alleine angemessen zu reagieren.

Dieser Vorgang sollte in Startplatznähe oder direkt am Startplatz stattfinden. Selbstverständlich macht der Pilot anschließend eine Sitz- oder noch besser eine Liegeprobe!

Starthilfe

Als Helfer sind nur Leute geeignet, die eine prinzipielle Ahnung des Startvorgangs haben. Über die Kommandos und den Ablauf müssen sie unbedingt vom

Piloten selbst eingewiesen werden.

Die beste Methode ist meiner Erfahrung nach, zwei Starthelfer zu haben, die jeweils eine seitliche Unterverspannung möglichst nahe am Flügelrohr halten. Sie stehen hinter der Verspannung und greifen mit dem Daumen oben und den Fingern unten von hinten an das Seil. So bedarf es nur, die Hand zu öffnen, wenn der Pilot starten will, andererseits nur zuzupacken, wenn der Flügel ungewollt nach oben will.

Bei etlichen Einfachseglern und gutmütigeren Doppelseglern ist es sehr schwierig, bei starkem Wind die Nase unten zu halten, weil die Pitch-Seile so hoch abgespannt sind. In diesem Fall muß noch ein zusätzlicher Helfer vorne an die Nase. Das bringt aber die Komplikation mit sich, daß dieser Helfer sich ganz schnell ducken muß, wenn der Pilot das Gerät halten kann und dann starten will.

Die Kommandos lauten, wenn der Pilot starten will: »Loslassen!«, worauf alle Helfer das Gerät loslassen und »Frei!«. Erst wenn der Pilot alleine das Gerät in der Balance halten kann darf der Pilot loslaufen! Wenn es einen Flügel hochdrückt, bevor der Pilot losläuft, muß er auf Pilotenkommando heruntergezogen werden.

Ausrichten des Geräts

Der richtige Anstellwinkel wird so gewählt, daß die Nase leicht nach oben zieht, also der Pilot den Steuerbügel leicht nach hinten ziehen muß.

Der Winkel ist auch von der Geländeform und Hangneigung abhängig. Es gilt: Je steiler der Hang, um so geringer der Winkel zwischen Kielrohr und einer gedachten Waagrechten.

Besondere Vorsicht ist geboten, wenn bei starkem Wind am Startplatz ein scharfer Knick zwischen einem stei-



ERST WENN DER PILOT DAS GERÄT ALLEINE IN DER BALANCE HALTEN KANN, DARF ER LOSLAUFEN.

len Hang und waagrecht oder in der anderen Richtung geneigtem Gelände anzutreffen ist, und dabei noch wirklich starker Wind weht. Steht der Pilot nicht ganz vorne an der Kante, so ist er dann schon im verwirbelten Bereich. Mir ist's schon passiert, daß der Wind plötzlich von hinten in das Achterliek griff, obwohl 50 km/h Gegenwind herrschten.

Manche Drachepiloten meinen immer noch, das Herunterdrücken des Flügels, wenn dieser hochgehoben wird, kann mit reiner Kraft erfolgen. Viel leichter geht's natürlich, bei waagrecht Flügel die Nase so in den Wind zu drehen, daß die Halbspannweiten gleichmäßig angeströmt werden. Windveränderungen in Richtung und Stärke bemerkt der Pilot daran, daß ein Flügel nach oben will. Der Pilot ragiert sofort

mit Drehen der Nase in Richtung dieses Flügels. Wichtig dabei ist, daß die Flügel stets waagrecht bleiben.

Dies trifft auch zu, wenn es darum geht, wie der Pilot den Drachen im Moment unmittelbar vor dem Start halten kann, wenn die Helfer schon losgelassen haben. Dieser Augenblick sollte nicht zu lange dauern, um das Risiko eines Flügelhebers so gering wie möglich zu halten. Auf keinen Fall darf gestartet werden, wenn ein Flügel nach oben zieht oder wenn der Pilot den Drachen nicht völlig ausgewogen, waagrecht und mit dem korrekten Anstellwinkel auf den Schultern halten kann.

Beim Abheben mit schrägem Flügel besteht die Gefahr, daß das Gerät sofort wieder zum Hang dreht, mit Lebensgefahr für den Piloten!

Start

Aus der Grundhaltung (Hände seitlich am Steuerbügel) erfolgt der Griffwechsel (Hände greifen von hinten an die Steuerbügelseitenrohre) in der Regel erst in der Luft und dient vor allem dazu, durch dosiertes Ziehen zusätzliche Fahrtreserve aufzubauen. Das Umgreifen zur Basis erfolgt ruhig und kontrolliert mit einer Hand, dann mit der anderen.

Sind während des Startlaufs oder in der Abhebephase seitliche Korrekturen notwendig, so müssen diese frühzeitig und entschlossen ausgeführt werden. Die Überfahrt wird erst bei sicherem Bodenabstand von 20-50m abgebaut.

Das Fliegen der ersten 90°-Kurve erfolgt bei turbulenten Verhältnissen erst bei sicherem Bodenabstand. Fast im-



Foto: Günter Kuhn

DIE HELFER SICHERN DEN DRACHEN.

mer kommt der Wind mehr von einer Seite, zu dieser Seite hin erfolgt die erste Kurve.

Hangabstand

Je turbulenter die Luft, umso größer muß der Hangabstand sein. Er ist außerdem von der Flugerfahrung des Piloten abhängig. Der Windgradient in Bodennähe kann immer ein Heben des dem Hang abgewandten Flügels bewirken und so das Gerät in den Hang drehen lassen. Passiert dies, ist der Pilot gefordert, blitzschnell und sehr entschlossen vom Hang wegzusteuern.

Landeeinteilung und Landung bei Starkwind

Bei Wind von mehr als 30 km/h ist es am besten, die Höhe in der Position durch Anfliegen gegen den Wind abzubauen, es erleichtert auch das Peilen des vor-

aussichtlichen Anflugwinkels. Daran schließt sich ein nur kurzer oder gar kein Gegenanflug an. Schon im Queranflug soll der Pilot Fahrtreserve haben, um auf ein turbulenzbedingtes »Aus-dem-Wind-Drehen« jederzeit reagieren zu können.

Der Endanflug wird mit ca. 40 km/h + Sicherheitszuschlag in Höhe der halben Windgeschwindigkeit durchgeführt. Auf jeden Fall muß mit plötzlichem Durchsacken und Fahrtaufnahme gegenüber Grund gerechnet werden, weil durch die Bodenreibung die Stärke des Gegenwindes mit abnehmender Höhe immer geringer wird. Dies kann auch eine krasse Vergrößerung des Gleitwinkels bedeuten. So ist es auch bei Starkwind ratsam, die Landewiese eher kurz anzufliegen - natürlich sollte die Baumreihe vorher mit Sicherheitshöhe überflogen werden.

Als ich vor einigen Jahren bei ca. 45-50 km/h Wind in eine ungefähr 500 m lange Waldschneise einlandete, war in 6-8 m Höhe plötzlich kein Gegenwind mehr und wie vom Katapult beschleunigt, begann ich sehr schnell über dem Boden auszugleiten. Wer so einen Windsprung mit zu wenig Fahrt durchfliegt, riskiert ein Durchsacken bis zum Boden mit hohem Verletzungsrisiko, ohne Möglichkeit des Eingreifens.

Das Drücken in der eigentlichen Landephase ist um so sanfter, je stärker der Wind ist. Schon so manchen Piloten hat es bei der Landung nach hinten überschlagen, weil er bei viel Wind zu stark gedrückt hat.

Bei Seitenwindlandungen beispielsweise an einem schmalen Strand ist darauf zu achten, nicht während des Endanfluges aus dem Wind gedreht zu werden, also mit genügend Vorhalte-

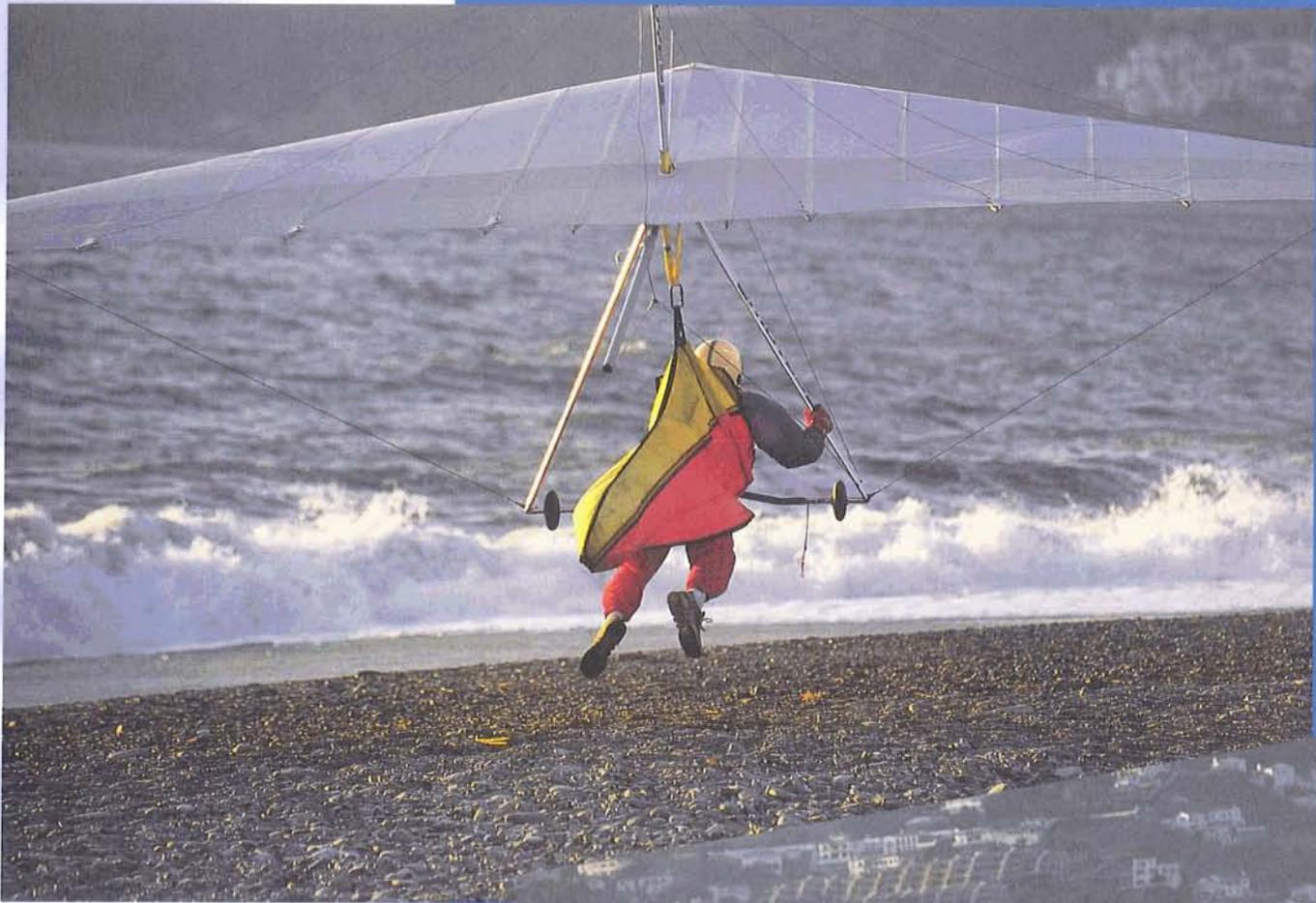


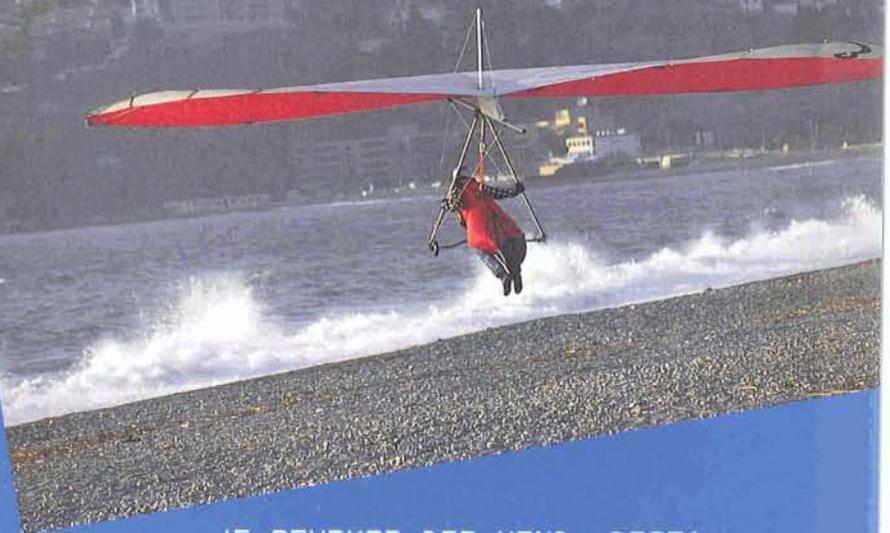
Foto: Gerd Krumm

winkel zu fliegen. Was den Windgradienten anbelangt, gilt die gleiche Überfahrregel wie bei der Gegenwindlandung. Das Drücken soll eher dosiert erfolgen und die Restgeschwindigkeit durch Mitlaufen reduziert werden, um nicht dabei aus dem Wind gedreht zu werden.

Was die Fahrt während des Endanfluges betrifft, ist diese um so höher, je turbulenter die Landeverhältnisse sind. Ein allzu kompromißloses Durchziehen ist jedoch vor allem mit gieranfälligen Geräten problematisch.

Wenn's beim Landen wirklich extrem bläst, kann auch ein Landehelfer sinnvoll sein, der dem Piloten beim Landen in die vordere Unterverspannung greift.

Sepp Singhammer



JE STÄRKER DER WIND, DESTO WENIGER DRÜCKEN.



Foto: G. Kozny

Starten und Landen bei Starkwind mit dem Gleitschirm

Vorausschicken möchte ich, daß hier keine Gebrauchsanweisung für Flüge bei Verhältnissen folgen soll, bei der Gleitschirme in der Luft nichts mehr zu suchen haben. Wegen der geringen Eigengeschwindigkeit der flexiblen Gleitschirmfläche muß noch mehr als bei anderen Fluggeräten darauf geachtet werden, daß die Grenzen nicht überschritten werden. Es lassen sich auch keine klaren Empfehlungen aussprechen, bis zu welcher Windgeschwindigkeit man noch Starten und Fliegen kann. Zu verschieden sind die sicher fliegbaren Höchstgeschwindigkeiten der einzelnen Geräte. Sie liegen meistens weit unter den angegebenen Werten der Hersteller, diese beziehen sich auf ruhige Luft. Starkwind ist aber nicht ruhig!

Einfluß haben auch die Flächenbelastung, die Gerätebeherrschung, vor allem das Start, Flug- und Landegelände und die Art des Starkwindes.

Flüge bei höherer Windgeschwindigkeit sind dann möglich, wenn das Gelände wenig zerriffelt und hindernisfrei ist und flach in eine Kuppe ausläuft und vor allem der Wind gleichmäßig und laminar ist. Jede Rippe, Schlucht, jeder Baum, Haus oder Felsen

am Gelände, besonders auch böiger oder seitlicher Wind müssen uns bereits bei geringen Windgeschwindigkeiten verzichten lassen. Auch ist es nicht damit getan, in die Luft zu kommen. Bereits vor dem Start ist an die Landung zu denken, das heißt wenn auch bei Windauffrischung kein sicher erreichbarer und unverwirbelter Landeplatz da ist, gibt es auch keinen Start!

Die anschließend beschriebenen Techniken müssen durch häufiges Üben in der Ebene gelernt werden.

Startvorbereitung

Am besten macht man sich in einer windstillen Zone völlig flugfertig. Legt also das Segel korrekt aus, hängt sich komplett bekleidet ein (auch den Beschleuniger nicht vergessen), rafft sein Segel an den Leinen zusammen (immer Handschuhe an, Leinen können bei Belastung »Messer« werden) und geht zum Startplatz, darauf achtend, daß der Wind nicht in die Kammern fährt.

Der Startplatz muß nach hinten hindernisfrei sein. Man geht so weit wie möglich nach unten, da man zum Aufziehen Platz nach oben braucht und auch dann nach dem Start nicht so leicht Gefahr läuft, ins Lee zu geraten.

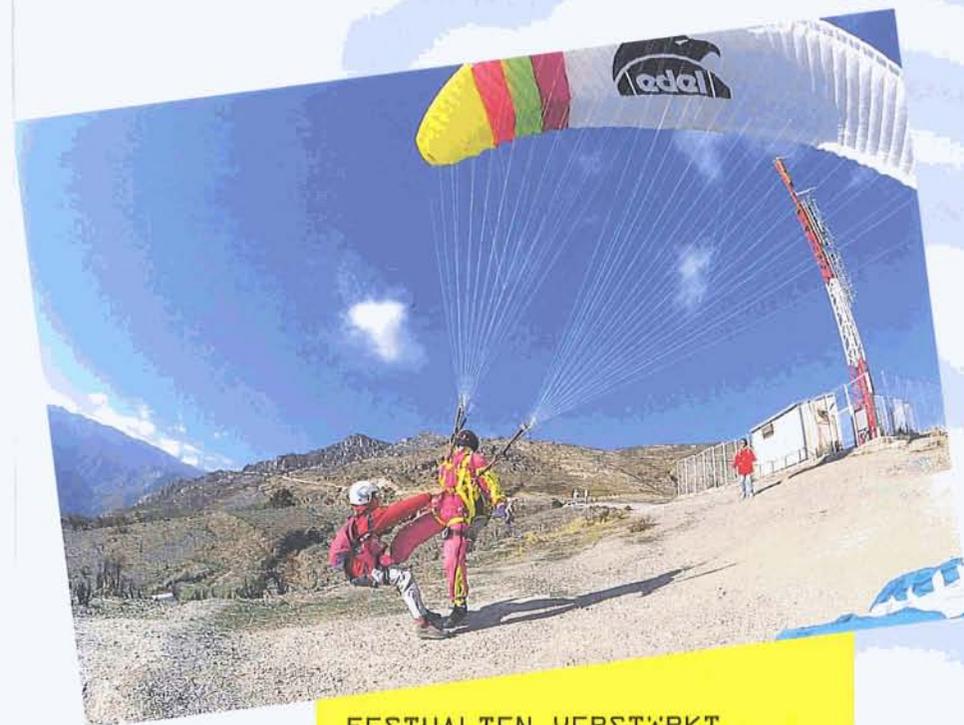
Start

Beherrschung des Rückwärtsstarts ist Grundvoraussetzung. Helfer haben am Piloten nichts zu suchen. Jedes Festhalten verstärkt nur die Dynamik des Schirmaufziehens und des Aushebelns. Nachdem das Gerät im Bündel, Mittelkammern offen (hier können eventuell Helfer nützen) ausgelegt wird, bringt man es durch vor-

KANN MAN DEN SCHIRM NICHT MEHR ALLEIN AM BODEN HALTEN, IST DER WIND ZUM FLIEGEN AUF JEDEN FALL ZU STARK.



WIRD MAN MITGESCHLEIFT, SO MUSS MAN EINE BREMSLEINE EINZIEHEN.



FESTHALTEN VERSTÄRKT NUR DIE DYNAMIK UND DAS AUSHEBELN.

sichtiges Ziehen an den Tragegurten in seine fertige Form. Kann man jetzt schon den Schirm nicht mehr am Boden halten, ist der Wind sicher zu stark!

Nach dem Check aller relevanten Punkte (Leinen klar, richtig eingehängt, richtig in der geübten Stellung eingedreht, Luftraum frei usw.) zieht man das Gerät weich auf. Wichtig ist nun, den Widerstand und vor allem den Auftriebsimpuls der Fläche durch Entgegenlaufen abzumildern! Je besser man diesem Impuls dämpft, um so weniger schießt das Segel vor, um so weniger muß es angebremst werden und um so weniger hebt es den Piloten aus! Steht das Segel über dem Kopf, läßt sich bei vielen Geräten nur durch die hinteren Tragegurte (die Bremsen immer in der Hand), an manchen Flügeln nur durch die C-Gurte ein Aushebeln vermeiden.

Startabbrüche erfolgen am besten durch ruckartiges Ziehen der C-Gurte

Foto: Gerni Krenn

bis der Schirm am Boden liegt. Wird man mitgeschleift, muß man eine Bremse völlig einziehen.

Landen

Wichtig ist, daß man immer auf Anzeichen einer Windzunahme achtet, seien es Wellen im Meer, Rauch, Staub usw.. Wird der Einsatz des Beschleunigers zum Vorwärtskommen nötig, ist es höchste Zeit zum Landen!

Solange man noch hoch ist, hält man, eventuell beschleunigt, so weit wie möglich über dem Landeplatz vor. Hoch über dem Boden sind die Turbulenzen nicht so stark, ein Einklapper im beschleunigten Flug wäre leichter zu korrigieren. Ziel sollte immer eine verkürzte Landevolte sein, im Notfall kann

es nötig werden, sich rückwärts zum Landeplatz versetzen lassen, in Bodennähe darf jedenfalls kein Beschleunigereinsatz mehr nötig werden!

Sollte der geplante Landeplatz durch unvorhergesehene Windauffrischung nicht mehr erreichbar sein, ist jede andere Lösung, jeder Ausweichplatz besser, als knapp über dem Boden noch Gas geben zu müssen! Beschleunigt steigt die Klappanfälligkeit sehr stark, ist kaum korrigierbar und eine Hauptursache für schwere Unfälle.

Man muß sich die Landung so einteilen, daß in Bodennähe eher leicht gebremst werden kann. Auf Leewirbel hinter Bäumen und Häusern ist besonders zu achten.

Beim Aufsetzen darf keinesfalls ge-

bremst werden, man wird sonst unweigerlich umgerissen. Man dreht sich blitzschnell um und zieht das Gerät an den C-Gurten ruckartig in den Stall, bei manchen Geräten eignet sich dazu auch der B-Stall. Wird man mitgerissen, zieht man eine Bremsleine total ein.

Läßt sich keine Leezone beispielsweise hinter einem Haus finden, legt man immer das Gerät parallel zur Windrichtung und rollt es so auf.

Sepp Gschwendtner

Hat die Luft ein Hindernis überströmt, sucht sie zu ihrer ursprünglichen Ausgangshöhe zurückzukehren. Fällt die Leeseite des Hanges ab, sinkt die Luft am Abhang entlang.

Je nachdem, wie stark der Wind weht und wie strömungsgünstig der Hang geformt ist, entstehen Turbulenzen mit Wirbeln und Rotoren.

Fällt die Leeseite des Hanges nicht ab, (z.B. an Steilufern) ist die Leeturbulenz schwierig vorherzusehen. Die Stärke des Windes und die Form des Hanges bestimmen, wie nahe an der Kante Sinken und Turbulenz vorkommt. Ab 15km/h Windgeschwindigkeit muß mit Ausbildung der Leezone gerechnet werden.

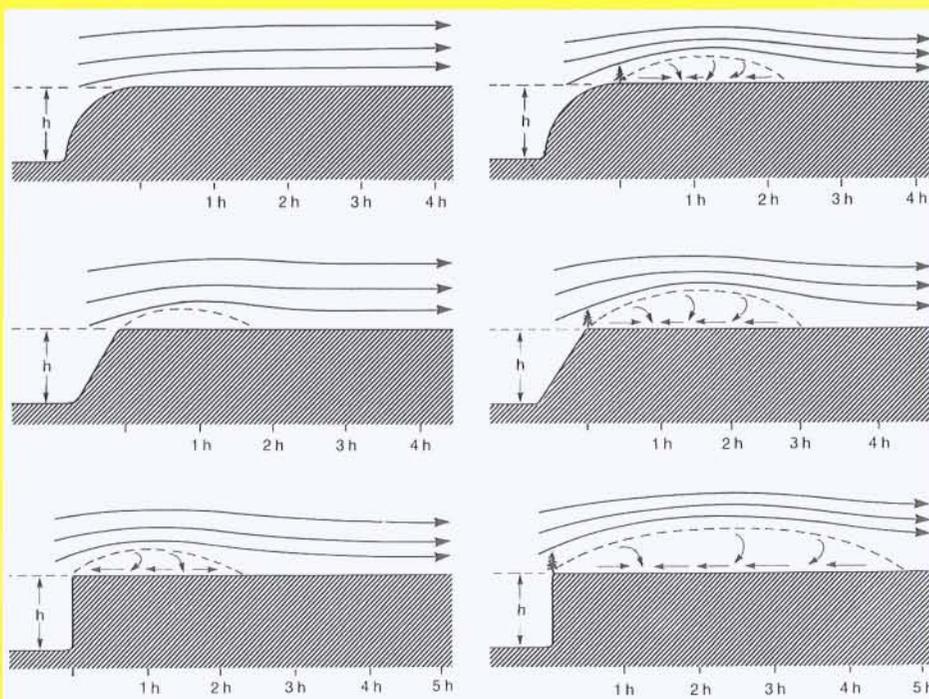
An Steilabbrüchen tritt Rückströmung direkt hinter der Hangkante auf.

Befinden sich Hindernisse (Baumbewuchs) an der Hangkante, so gilt: Je weniger die Hindernisse den Wind durchlassen, um so größer ist die Höhe und Lage des Leegebietes dahinter und um so größer auch die Rückströmung im Leegebiet.

Ungünstigenfalls kann die Rückströmung genauso schnell wie die Windgeschwindigkeit an der Hangkante sein.

SINKEN IM LEE

Bei kräftigem Wind treten im Lee starke Turbulenzen auf, die von der Windgeschwindigkeit und der Geländeform abhängig sind. Dazu ein Auszug aus den Lehrbüchern »Drachenvliegen für Meister« und »Gleitschirmsegeln für Meister«.



Lieber GeeDub,
ich habe viele Leute sagen hören (sogar in Gerätehandbüchern und Magazinen), daß man die Nase des Drachen beim Starten ein bißchen höher (oder nicht zu niedrig) halten soll. Ich glaube, daß die Möglichkeit eines Stalls während des Startes bei dieser Methode größer ist, als wenn man den Bügel etwas herzieht. Ich habe meine eigene Starttechnik entwickelt und stehe dazu. Wenn ich starte, stehe ich gerade und das Basisrohr berührt meine Beine. Dann renne ich so schnell ich kann und zieh den Bügel her, bis ich fliege. Ich denke weder über den richtigen Anstellwinkel des Gleiters noch über sonst irgend etwas nach. Ich renne und tauche weg, dann fliege ich. Wenn die Basis meiner Beine berührt, befindet sich der Gleiter im richtigen Winkel.

Ich bin an leicht geneigten Rampen ohne Wind und ohne Probleme gestartet, trotzdem erzählen die Leute mir immer, daß meine Nase zu niedrig ist. Ist damit irgend etwas nicht in Ordnung? Ich denke immer noch, daß es besser ist, beim Start zuviel als zuwenig Geschwindigkeit zu haben. Danke hierfür und all Deine anderen Ratschläge. Das »Hang Gliding magazine« ist etwas besser, seit Deine Kolumne erscheint.

Der Anstellwinkel beim Start

Ich bin sehr froh, daß Du an uns diese Frage geschrieben hast. Du hast ein Problem, mit dem viele Piloten leben, das entsteht, wenn man eher mechanisch als nach Gefühl fliegt.

Ich verstehe, woher Deine Denkweise kommt. Wir alle wissen, daß man bestenfalls einen schwammigen Start haben wird, bei dem der Pilot gerade noch genug Kontrolle über den Drachen hat, wenn man die Nase zu hoch hält. Im schlechtesten Fall wird ein Start mit zu hohem Anstellwinkel zu einem Crash zurück in den Berg führen. Deshalb bist Du zu Recht gegen Starts mit zu hoher Nase.

Leider bist Du ein Opfer der »mehr-

ist-besser-Mentalität«, wenn Du die Nase tiefhältst. Ich wünschte sagen zu können, Du wärest besser dran mit der Nase zu tief als zu hoch, aber Deine Methode ist falsch, und Du solltest nicht so starten. Du brauchst professionelle Hilfe, um diese schlechte Angewohnheit abzustellen. Ich habe Leute gesehen, die sich mit Deiner Technik beim Start verletzt haben. Sie hatten wie Du die Vorstellung, daß es eine gute Idee wäre, die Nase tiefzuhalten; und eine noch bessere Idee, sie noch weiter unten zu halten. Ich fürchte, Du wirst Dich verletzen, wenn Du mit dieser Praxis fortfährst. Laß uns das Problem betrachten, das Du gerade hast.

Grundlagen

Bei einem bestimmten Gleiter mit einem bestimmten Pilotengewicht wird jeder stabile Anstellwinkel eine bestimmte Luftgeschwindigkeit produzieren. Das bedeutet, wenn Du mit Deinem Hängegleiter mit 35 km/h starten willst, wirst Du mit dem Anstellwinkel losrennen müssen, der diese Luftgeschwindigkeit produziert. Dies ist ein wenig vereinfacht dargestellt, aber nicht zu sehr. Laß uns zu den Grundlagen zurückkehren. Es ist wichtig, sich zu erinnern, daß der Angriffswinkel von der Luftströmung abhängig ist. Das bedeutet, wenn Du bei all Deinen verschiedenen Startplätzen (flacher Hang, Kliff usw.) mit derselben Luftgeschwindigkeit startest, wirst Du den Winkel Deines Flügels im Verhältnis zum Horizont ändern, aber Dein Anstellwinkel wird derselbe bleiben (gleiche Luftdichte unterstellt).

Einer der Schlüssel zum guten Start und zu einer guten Landung, der oft übersehen wird, ist die Trimmung des Gleiters. Falls Dein Drachen unpassend getrimmt ist, wirst Du kein gutes Gefühl dafür haben, was der Steuerbügel-Druck Dir sagen will. Ein gut getrimmter Gleiter wird »freihändig« ein paar Meilen pro Stunde schneller über der Stall-Geschwindigkeit fliegen. In anderen Worten, wenn Du die Trimmung Deines Gleiters überprüfen willst, fliege ihn in ruhiger Luft, nimm Deine Hände von der Basis, und der Drachen sollte weiterfliegen. Du solltest den Steuerbügel ungefähr 7 bis 14 cm rausdrücken müssen um den Gleiter aus dem Gleichgewicht und zum Stallen zu bekommen. Ist dagegen der Drachen so getrimmt, daß er in den Stall geht oder eine sehr hohe Geschwindigkeit einnimmt, wirst Du eine harte Zeit haben, bis Du ein Gefühl für das Feedback bekommst, daß der Drachen Dir gibt. Der erste Schritt für gute Starts (und Landungen) ist die richtige Trimmung Deines Drachens. Vergewissere Dich, daß er, wie oben geschildert, getrimmt ist. Falls Du irgendwelche Zweifel hast, frage einen anderen Piloten oder einen Lehrer, dem Du Deinen Drachen zum Fliegen anvertraust.

Die Mechanik eines guten Startes

Du solltest Dir bewußt sein, daß der Drachen eine Geschwindigkeit hat, bei der er sich am besten steuern läßt. Diese Geschwindigkeit wird (bei einem richtig getrimmten Gleiter) zwischen Trimmgeschwindigkeit und bester Gleitgeschwindigkeit liegen. Um mit dieser Geschwindigkeit zu fliegen, wirst Du den Steuerbügel ein paar inches heranziehen müssen. Wenn Du den Steuerbügel locker in der Hand hast, wirst Du fühlen, wie er dabei gegen Deine Hände drückt, weil er in die Trimmposition zurückgehen will. Es ist sehr wichtig, daß Du das fühlst. Um zu üben, richte Dich in großer Höhe über Grund bei ruhiger Luft auf, nehme die Hände an die Trapezseitenrohre und fühle in dieser Position, die Deiner Startposition ähnelt, das feedback Deines Steuerbügels.

Nun, da Du weißt, daß die beste Manövriergeschwindigkeit (in ruhiger Luft) ein paar Meilen schneller als die Trimmgeschwindigkeit ist, kannst Du das entsprechende Feedback-Gefühl dieser Geschwindigkeit zuordnen, der Geschwindigkeit, mit der Du starten möchtest. - Was ich Dir erklären möchte, kann man nicht vollständig nur dadurch lernen, daß man die Theorie darüber liest. Du mußt an einen guten Übungshang gehen, um es in ruhiger Luft bei leichtem Gegenwind richtig zu lernen.

Einen Drachen zu starten, bedeutet keineswegs, einen bestimmten Winkel zum Horizont einzunehmen (das ist es, worüber Du sprichst, wenn Du die Steuerbügelbasis gegen Deine Beine drückst), sondern es geht um den richtigen Anstellwinkel und die richtige Beschleunigung. Da ich weiß, wo Du lebst, werde ich Dir eine Aufgabe stellen, um Dir ein Gefühl für den richtigen Anstellwinkel zu vermitteln. Gehe zum Strand, wenn das nächste Mal der Wind landeinwärts mit ungefähr 24-28 km/h bläst, baue Deinen Drachen auf und hänge Dich ein. Richte die Nase des Gleiters in den Wind und fühle was passiert, wenn Du langsam den Anstellwinkel änderst. Wenn Du den Steuerbügel losläßt, wirst Du feststellen, daß Dein richtig getrimmter Gleiter fliegen wird, nur gehalten von Deinem gespannten



Foto: Hans Thaler

Gurtzeug. Er wird in dem Anstellwinkel bleiben, ohne, daß Du viel tun mußt. Wenn Du vorsichtig den Steuerbügel heranziehst, wirst Du am Feedback fühlen, daß der Gleiter zur Trimmung zurückkehren will. Falls Du zu viel reinziehst, wird sich der Drachen selbst auf den Boden setzen. Falls Du die Nase zu hoch läßt, wirst Du fühlen, daß der Gleiter außer Kontrolle gerät. Merke Dir den Gleiterwinkel, wenn er etwas schneller als die Trimm-Geschwindigkeit fliegt. Wenn Du an einem flachen Strand stehst, kannst Du voraussetzen, daß sich die Luft parallel zum Horizont bewegt, deshalb ist (in diesem Fall) Dein Anstellwinkel derselbe wie Dein Winkel im Verhältnis zum Horizont. Mit dieser Übung kannst Du ein Gefühl für den Anstellwinkel bekommen, mit dem Du Deinen Startlauf beginnen möchtest.

Wenn Du das nächste Mal zum Fliegen gehst, stell Dir vor, daß der Wind die Bergseite hinaufgeflossen kommt. Stelle den Anstellwinkel zum Wind ein. An einem flach geneigten Startplatz wird der Gleiterwinkel im Verhältnis zum Horizont etwas niedriger als am Strand sein, aber der Anstellwinkel zum Wind wird derselbe sein. Bei einem Kliff-Startplatz wird der Gleiterwinkel zum Horizont merklich niedriger sein, aber wieder, der Anstellwinkel wird derselbe sein. Den extremsten Fall habe ich bei Makapuu Point auf der Insel Oahu/Hawaii gesehen. Der Wind kommt dort die Klifffront fast vertikal hoch, deshalb wirst Du Dir vorstellen

können, wie niedrig die Nase im Verhältnis zum Horizont sein muß.

So, wähle also bei leichten Winden den Anstellwinkel wie beschrieben und beginne Deinen Lauf. Wenn Du beschleunigst, wird der Drachen von Deinen Schultern abheben und bei ungefähr 11 - 16 km/h Luftgeschwindigkeit wird der Gleiter beginnen, Dir Feedback zu geben. Du beginnst an diesem Punkt Deinen Drachen zu starten (auch obwohl Du immer noch auf dem Boden bist) und überprüfst den entsprechenden Anstellwinkel, indem Du den

Steuerbügel leicht heranziehst, um dasselbe Feedback zu bekommen, das Du für richtige Fluggeschwindigkeit gelernt hast. Bei stärkerem Wind, wenn der Gleiter schon fliegt und sich von Deinen Schultern gelöst hat, kannst Du den richtigen Anstellwinkel leicht einnehmen, und ihn dann durch das Drachen-Feedback während des gesamten Startvorgangs überprüfen. Die wichtigste Sache, an die man sich in beiden Fällen erinnern muß, ist, daß es absolut notwendig ist, den Gleiter zu fühlen, sobald Du begonnen hast zu laufen. Dein Problem rührt wahrscheinlich von der Zeit her, in der Du fliegen gelernt hast. Entweder hat man Dir keine richtige Starttechnik beigebracht oder Du hast Dich entschieden, Deinen Lehrer zu ignorieren. Das Beste, was Du an dieser Stelle machen kannst, ist, Dir einen Startlehrgang mit einem kompetenten Lehrer auszukundschaften, um zu lernen, mit Gefühl anstatt mechanisch zu starten.

Du solltest nicht versuchen, Drachenfliegen zu lernen, indem Du dieses Magazin liest; diese Kolumne ist nur ein Forum für technische Probleme. Ich hoffe, Du erkennst, daß Dein größtes Problem nicht Deine Starttechnik ist (obwohl sie nicht akzeptabel ist), sondern die Art, wie Du mit Deinem Problem umgehst. Mehr ist nicht immer besser.

G.W. Meadows

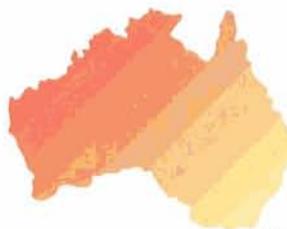
Übersetzt aus Hang Gliding magazine
Februar 95

Fliegen mit dem Weltmeister



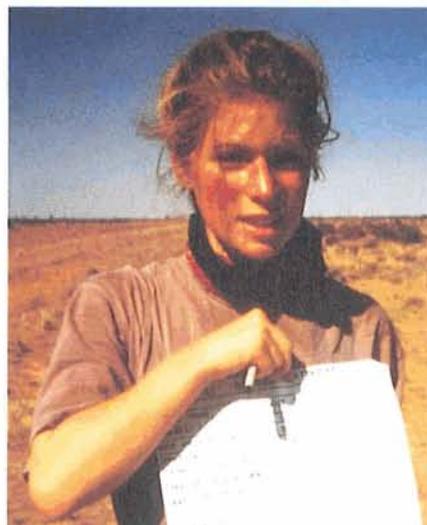
Nach 368 km wieder auf dem Boden, ich wanke vor Glückseligkeit und Erschöpfung, bin müde und doch hellwach: Es war kein Traum, ich bin tatsächlich in den letzten sieben Stunden Schulter an Schulter mit Tomas Suchanek einen neuen Tandem-Weltrekord geflogen. Zwar hatte ich mein Grafik-Praktikum mit einigen Hintergedanken ins Wintersemester und zu Moyes nach Australien gelegt, aber mit der Möglichkeit eines solch einzigartigen Privatunterrichtes hatte ich nicht gerechnet.

DownUnder-Erlebnisse von Corinna Schwiegershausen



Alles begann im Stanwell Park, dem klassischen Moyes-Festfluggelände. Tobias war überzeugt, daß wir mit unserem Gesamteinhängegewicht von 130 kg mit dem Xtralite 164 fliegen könnten, so problemlos, daß wir sogar auf Räder verzichteten. Manche sagen dem Weltmeister auch einen »low-drag-Fanatismus« nach. Wir vergrößerten das Trapez unseres Seriengerätes und stellten bei der um 2 km/h höheren Trimmgeschwindigkeit keine Einbußen im Handling fest, deshalb starteten wir mit Hilfe unserer FAI-Sportzeugin Frigga Bausenwein sogleich in unsere Generalprobe. Tomas bewies mir, daß man auch mit leeren Variobatterien schnell fliegen kann, aber nur inoffizielle Weltrekorde. Die Vorbereitungen für unsere Expedition ins Outback waren getroffen, Anfang Dezember brachen zwölf Piloten, zwei Dragonfly-Schleppflugzeuge, etliche Drachen und Bill Moyes nach Hillston auf, gelegen im wüstenähnlichen Flachland 500 km westlich von Sydney. Meine Spannung stieg. Weder war ich je zuvor in einer so verlassenem Gegend unterwegs, noch hatte ich Erfahrung mit Ultraleicht-Schlepp.

Leichte Hektik machte sich bemerkbar, als das Wetterfax gleich am ersten Morgen vielversprechend aussah. Filme, Funk, Fotoapparate, Formulare, Frigga, Fahrer und Flieger, alles war bereit - nur unser Drachen mit dem großen Trapez lag noch in Sydney. Wenig später in der Luft stellten wir allerdings fest, daß mit unseren Schulterbreiten auch der 164er Xtralite mit Standardtrapez fliegbar ist. Heilfroh war ich, endlich der drückenden Hitze am Boden entkommen zu sein. Fast 40 Grad Celsius im Schatten sind in voller XCAusrüstung kein Spaß, dann schon lieber ein turbulenter Schlepp mit Hoffnung auf Thermikanschluß. Tomas klinkte in 400 m Höhe, recht niedrig fand ich, war aber zu beschäftigt, um



mir weitere Gedanken darüber zu machen. Abtauchen fürs Barogramm, Startfotos, Thermik suchen, aufdrehen und - mich traf der Schlag. Von oben sah dieses Gelände noch viel leerer aus als von unten, eine abstrakte Ästhetik von roten und bläulichen Flächen erschloß sich uns. Was kann schon passieren mit einem GPS links und einem Ortskundigen rechts von mir?

Nach den ersten achtzig Kilometern fing ich an, das Abenteuer zu genießen. Nun entwickelten sich Wolken in der präfrontalen Luft, wir sausten im Delphinflug mit 90 km/h über Grund an der Basis entlang und bemerkten erst später, daß wir dabei einen neuen Höhengewinn-Weltrekord im Tandem über 3500 m aufgestellt hatten. Konzentriert versuchte ich, soviel wie möglich vom genialen Piloten neben mir zu speichern, hörte staunend zu, wie logisch und zielsicher seine Entscheidungen waren, und vor allem blitzschnell. Man muß wohl wirklich die Sollfahrt in den Fingerspitzen haben, um den Kopf für wichtigere Dinge einsetzen zu können. Nur manchmal bat mich Tomas, den Steuerbügel alleine zu übernehmen. Er zog - ich traute meinen Augen kaum - ein Mobiltelefon aus seinem Gurtzeug und versuchte, Steve Moyes in Sydney mitzuteilen, daß wir gerade die



200 km - Marke überflogen haben. Dabei durfte ich seine Handschuhe nicht verlieren. Nach weiteren 100 km ging das Flachland langsam in eine Hügellandschaft über, die umso höher wurde, je weiter wir Richtung Südosten vorstießen. Wir seien nun fast in Corryong, bemerkte Tomas, und langsam zeichnete sich das Ende unseres großen Fluges ab.

Die dichtbewaldeten Berge Victorias versperrten unserer Weiterreise den Weg, so daß wir schon um 18.30 Uhr und in 1000 m Höhe Ausschau nach einem geeigneten Landeplatz und vor allem nach Zeugen halten mußten. Der Rennplatz in Towong, 3 km nordöstlich von Corryong, bot sich an, wir landeten und konnten es kaum fassen, als das GPS tatsächlich 368 km bestätigte. Die Verwalter des Rennplatzes, unsere gastfreundlichen Landezeugen, nahmen das außergewöhnliche Ereignis mit Begeisterung auf und luden uns spontan zum Tea ein, aber erst mußten wir versuchen, Kontakt mit Hans, Frigga und Bob Baier herzustellen. Hans Bausenwein war nach einem bemerkenswerten Flug über 270 km gelandet, aber Bob war noch in der Luft, orientierungslos, weil er über die Grenzen seiner Karte hinausgeflogen war. Während er uns seine Position beschrieb, auf eine Navigationshilfe vom Boden hoffte und betonte, er habe nicht mehr viel Höhe, rief unser Rennplatzverwalter aufgeregt, daß direkt über uns ein weiterer Drachen fliege, zur Freude seiner Frau, die leider unsere Landung verpaßt hatte. Im selben Augenblick sah Bob uns, drehte bei und begeisterte die Frau mit einer eleganten Punktlandung, den DHV mit einem neuen deutschen Rekord von 368 km Freie Strecke.

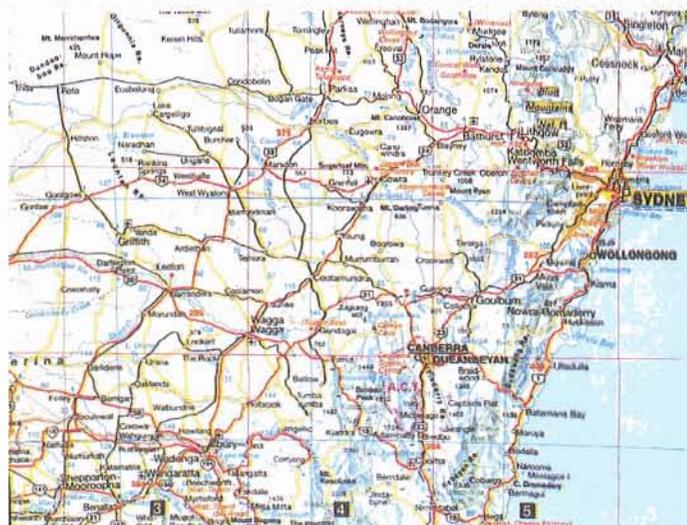
Schlecht geworden ist mir noch nie

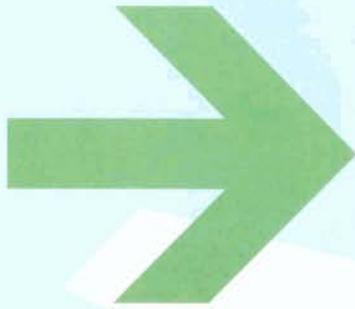
vom Fliegen, auch diesmal nicht, ich weiß nicht, warum mich so viele Leute darauf ansprechen. Es hat jedoch zwei brenzlige Situationen gegeben, in denen ich nervös wurde, weil wir mitten im Niemandsland so tief waren, daß ich mich schon kilometerweit zur nächsten Farm laufen sah. Nun aber geschah etwas Seltsames, womit ich zum wahren Geheimnis des Tomas Suchanek komme. Jedesmal wenn uns die Höhe knapp wurde, sowohl beim Flug im Stanwell Park als auch dreimal bei Flügen in Hillston, erschien uns ein mysteriöser Vogel, der die rettende Thermik markierte und uns mit ihm zusammen wieder aufkreisen ließ. Mir gelang es, Beweismaterial über die Existenz dieses

Vogels mitzubringen. Erst glaubte ich an Zufall, aber mit der Zeit spürte ich den inneren Ruf, diese stumme Übereinkunft, die den Vogel zu unserem Verbündeten macht:

Wir lieben das Fliegen.

Danke all unseren unermüdlichen Helfern, ohne Euch wäre der Rekord nicht möglich gewesen.





Sportgepäck und Flugreisen

Der Spätherbst beginnt die Zeit des Jahres, in der viele Drachen- und Gleitschirmpiloten zuerst selbst ein Flugzeug besteigen, um überhaupt erst mal ins Fluggebiet zu kommen. Drachen oder Schirm sind für uns normales Reisegepäck, die Fluggesellschaften sehen es allerdings eher als sperrige Fracht und möchten zusätzlich daran verdienen. Wir haben Helmut Borys, selbst Gleitschirmflieger und Fachmann für Flugreisen, zu diesem Thema befragt. Vielleicht lassen sich ein paar Mark sparen.

Drachen und Gleitschirme müssen bei unseren Reisen immer dabei sein, wie schauen grundsätzlich die Regeln und Kosten dafür bei Flugreisen aus?

Man muß erst einmal unterscheiden zwischen Linien- und Charterflug so wie zwischen Gleitschirm- und Drachentransport.

Bei Linienflügen kostet das Übergepäck, also das Mehrgepäck über 20 kg

hinaus sowohl für Gleitschirme als auch für Drachen pro Kg 1% des 1.-Klasse-Oneway-Flugpreises. Je weiter man fliegt, desto teurer wird natürlich auch das Übergepäck.

Bei Charterflügen ist die Regelung bei den einzelnen Fluggesellschaften verschieden. Zusätzlich zu den 20kg Freigeepäck transportiert

- ◆ Hapag Lloyd Gleitschirme bis 30 kg kostenlos,
- ◆ Condor Gleitschirm oder Drachen bis 30 kg für 50 DM,
- ◆ LTU Gleitschirm oder Drachen bis 30 kg für 60 DM.

Die Preise beziehen sich auf Hin- und Rückflug. Kommt man mit den 20kg Freigeepäck und den 30kg Sportgepäck immer noch nicht aus, kostet jedes weitere Kilo bei Kurzstrecke 8 DM, bei Mittelstrecke 10 DM bzw. 12 DM und bei Langstrecke 20 DM.

Wichtig ist noch, das Sportgepäck muß bei der Buchung der Reise angemeldet werden, da die Airlines (je nach Flugzeugtyp) z.B. für Drachen, die ja sehr sperrig sind, nur eine begrenzte Ladekapazität haben. Hier sei noch zu sagen,

daß Drachen eine Länge von 4,50 m nicht überschreiten dürfen.

Nehmen es alle Fluggesellschaften bei der 20-kg-Grenze so genau?

Natürlich muß irgendwo eine Gewichtsgrenze gesetzt werden, aber wir können aus unserer Erfahrung sagen, daß wohl keine Fluggesellschaft Übergepäck kassiert, wenn man pro Person bis zu 5 kg über den erlaubten 20 kg liegt. Das wird bei der Beladung der Maschine einkalkuliert.

Gibt es bestimmte Gesellschaften, die da eher ein Auge zudrücken?

Grundsätzlich kann man hier nicht zwischen Linie und Charter unterscheiden. Es liegt meist an demjenigen Mitarbeiter der Airline, der am Check-In sitzt. Wie meistens im Leben, kommt man halt mit Freundlichkeit am weitesten. Es spielt aber auch eine große Rolle, wie gut gebucht der jeweilige Flug ist.

Bei einer halb leeren Maschine hat man sicher größere Chancen sich ein paar Mark zu sparen, als bei einem vollbesetzten Flieger.

Was gibt es sonst noch für Möglichkeiten?

Es ist immer ratsam, früher als vorgeschrieben einzuchecken, wenn man etwas mehr Gepäck, möglichst kostenlos, mitnehmen will. Wir empfehlen unseren Kunden mindestens 2 Stunden vor Abflug, denn es ist doch klar, daß das Abfertigungspersonal eher ein Auge zudrückt, wenn man alleine am Schalter steht als wenn eine Schlange von 50 oder noch mehr Passagieren ansteht und der Streß sowieso schon groß genug ist.

Zum Handgepäck ist zu sagen, daß jedem Passagier 3 kg zustehen, aber auch hier nehmen es die Fluggesellschaften nicht so genau. Das heißt mit einer kleineren Sporttasche, die entweder im Overheadcompartment, oder vor dem Sitz an den Beinen Platz hat, läßt sich noch das eine oder andere Kilo gewinnen.

Piloten, die ihre nichtfliegende Begleitung mit in den Urlaub nehmen, haben meist kein Problem mit dem Gewicht des Fluggepäcks. Man hat bei 2 Perso-

nen schon 40 kg Freigeäck plus Handgeäck. Bei einem Gleitschirmgewicht von ca. 15 kg bleiben dann immerhin noch 25 kg für das normale Gepäck. Achtung, Drachen können aufgrund der Sperrigkeit nicht auf das Freigeäck angerechnet werden und müssen immer als Sport- oder Übergepäck befördert werden.

Kann man beim Buchen der Reise schon Freigeäck aushandeln?

Das ist leider nicht möglich, allerdings haben einzelne Reiseveranstalter Sonderkonditionen.

Wie sollte man seine Fluggeräte verpacken?

Sowohl Gleitschirme als auch Drachen sind als Fluggeräte leider nicht über die normale Reisegeäckversicherung zu versichern. Deshalb können wir jedem Piloten und jeder Pilotin nur empfehlen, sein doch sehr teures Gerät besonders sorgfältig zu verpacken, um äußeren Einwirkungen beim Verladen vorzubeugen.

Vario, Funkgerät, Kompaß etc. am besten in den Gleitschirm mit einrollen und dann in den Packsack. Ein zweiter

GS-Rucksack darüber kann nicht schaden, oder noch besser, das Ganze in einen Hartschalenkoffer.

Für Drachen ist ein spezieller harter Drachenkarton empfehlenswert, den man sich bei einigen Drachenherstellern besorgen kann, oder zumindest eine Luftkissenfolie, die den Vorteil hat, daß sie sehr leicht ist und den Packsack und das Segel trotzdem vor Rissen recht gut schützt.

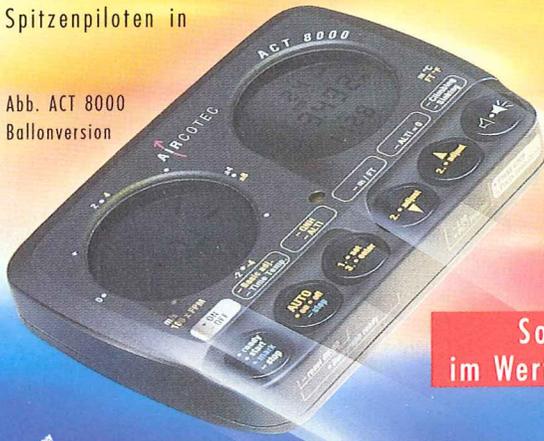
Hast Du noch einige grundsätzliche Tips für die Flugreise?

Wichtig ist rechtzeitiges Buchen der Urlaubsreise, damit es kein Problem mit der Beförderung des Sportgeäcks (speziell bei Drachen) gibt. Man sollte sich auch überlegen, ob man für sein doch einige tausend Mark teures Fluggerät eine Diebstahlversicherung abschließt, denn die Fluggesellschaften haften bei Verlust weltweit nur mit ca. 20 Dollar pro kg.



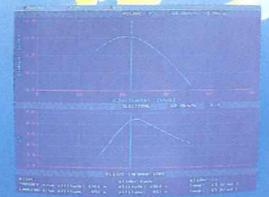
PRIMUS Der zuverlässige Bordcomputer, der in jeder Situation alle Daten unter Kontrolle hat. Nicht nur Wettkampf- und Spitzenpiloten in aller Welt schätzen die vielen Vorteile dieses bewährten Flugbegleiters.

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

Wo bin ich - wohin fliege ich?

GSP für Hängegleiter- und Gleitschirmflieger

Mit der rasanten Entwicklung von Microchips und Computertechnik sind auch die noch vor ein paar Jahren unerschwinglichen Navigationsgeräte (GPS = Global Positioning System) nicht nur billiger und kleiner geworden, sondern inzwischen auch mit Funktionen ausgerüstet, die sie für uns Flieger hochinteressant machen.

Dankenswerterweise haben die Amerikaner die Benutzung der Funksignale von derzeit 18 Satelliten (es sollen einmal 24 werden) für die Allgemeinheit freigegeben. Mit Hilfe der GPS-Empfänger können diese Signale in eine geographische Position umgerechnet werden. Die Satelliten umkreisen die Erde und befinden sich ständig an anderen Positionen; deshalb ist auch die Empfangsqualität starken Schwankungen unterworfen.

Um eine dreidimensionale Positionsangabe zu erhalten, ist der gleichzeitige Empfang von wenigstens 4 Satelliten erforderlich. Im Allgemeinen bewegt sich die Genauigkeit der für uns in Frage kommenden GPS-Geräte innerhalb eines Kreises von ca. 50 m Radius. Hinzu kommt noch ein von den Betreibern der Satelliten bewußt hinzugefügter Fehler, der ein langsames Driften der Position in beliebige Richtungen um bis zu 100 m bewirkt.

Für unseren Gebrauch ist diese Ungenauigkeit bei der Ortsbestimmung durchaus zu verkraften; nicht jedoch

bei der Verwertung der Höhenanzeige, bei der der Fehler durchaus auch mal 200 m erreichen kann. Das GPS-Gerät kann den Höhenmesser im Vario nicht ersetzen.

Fast jeden Monat tauchen immer neuere Geräte auf dem Markt auf. Die Preise befinden sich auf einer Talfahrt und liegen derzeit zwischen 1.200 und 650 DM. Es ist wohl am Besten, kein festes System in ein Fluginstrument zu integrieren, sondern den in nahezu allen modernen GPS-Empfängern vorhandenen Datenausgang (NNMEA-Schnittstelle) zu verwenden, um eine Verbindung zwischen Fluginstrument und GPS-Empfänger herzustellen.

Ein weiterer Vorteil dieser Konfiguration ist, daß das GPS-Gerät jederzeit auch für Autoreisen, Bootsfahrten, Wanderungen usw. eingesetzt werden kann.

Worauf beim Kauf zu achten ist:

- ◆ Kleine Gehäuseabmessungen (15 x 5 x 3 cm), geringes Gewicht (ca. 300 g) Gehäuse zumindest spritzwassergeschützt.
- ◆ Batterie-Betriebsdauer (ca. 10 Std.); die von manchen Herstellern angegebenen 25 Betriebsstunden sind übertrieben.
- ◆ Gleichzeitiger Empfang von mehr als 4 Satelliten.
- ◆ für Nutzung im Kfz Antenne absetzbar.

◆ Stromversorgung über ein externes Kabel, z.B. Zigarettenanzünder.

◆ Einfache Bedienung über nicht allzu-viele Tasten

◆ Die Möglichkeit möglichst viele Wegepunkte abzuspeichern, die zu beliebigen Flugrouten zusammenstellbar sind.

◆ Eingabe der Routen und Wegepunkte manuell und über die Datenschnittstelle; wird auf einer Flugroute ein Wegepunkt erreicht, so muß das Gerät automatisch zum nächsten Wegepunkt weiterschalten.

◆ Die Möglichkeit, eine geflogene Strecke im Speicher des Gerätes abzu-legen und sie später auf dem Display anzuschauen und zur Datensicherung auf einen PC zu übertragen.

Die zuletzt erwähnte Abspeicherung einer Flugstrecke könnte durchaus das umständliche Fotografieren (man denke nur an das zeitaufwendige Entwickeln und Auswerten der Bilder bei Rekordflügen und Wettkämpfen überflüssig machen. Sofort nach der Landung des Wettkampfpiloten läßt sich das korrekte Umfliegen der Wendemarken nachprüfen.

Was bringt der GPS-Empfänger dem Piloten hauptsächlich?

◆ Anzeige der Fluggeschwindigkeit über Grund; beim Vergleich mit dem Speedometer des Varios läßt sich damit die Gegen- oder Rückenwindkompo-

nente bestimmen.

◆ Abstand zu einem vorher eingegebenen Ziel bzw. Wegepunkt.

◆ Richtung oder Kursangabe zu diesem Ziel und der augenblicklich geflogene Kompaßkurs.

◆ Annäherungsgeschwindigkeit an das Ziel und daraus errechnete Ankunftszeit.

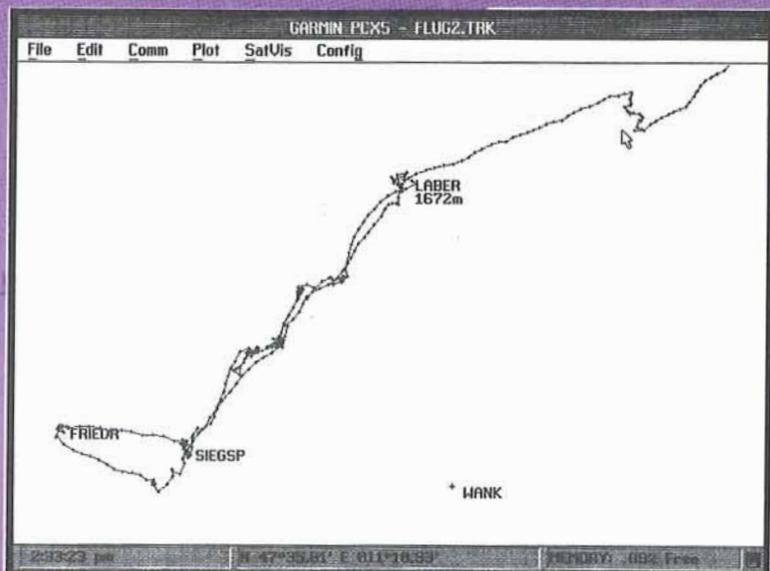
◆ Abweichung zum Idealkurs und Hinweise zur Richtungskorrektur.

Zukunftsaussichten

Es liegt auf der Hand, daß bei einer Kombination von GPS-Empfänger mit einem prozessorgesteuertem Fluginstrument sich weitere schöne Informationen ergeben wie die erforderliche Gleitzahl bis zum nächsten Ziel oder die maximal erreichbare Gleitzahl auf Grund von Windgeschwindigkeit, Windrichtung und Polare. Sicherlich werden von seiten der Instrumentenhersteller sehr bald Fluginstrumente angeboten werden, die solche Zusatzinformationen liefern.

Im Augenblick ist es noch so, daß innerhalb Deutschlands nur solche GPS-Empfänger benutzt werden dürfen, die eine postalische Zulassung (BZT-Nummer) besitzen. Es sind jedoch Bestrebungen im Gange, mit Einführung des europaweiten „ce“-Zeichens ab 1996 die nationale BZT-Prüfung zu ersetzen.

Peter Bräuniger



AFRO



AFRO

28

→28A



Afro

team pilot
RICHARD GALLON

worldcup
winner

„Der

Unterschied
zwischen
dem Instinkt

eines
Adlers
und einem
Afro Vario?

Das
Afro Vario
kannst
du kau-
fen!“



AFRO

präsentiert von
Ultralite Products
Phone: 08856 - 82413
Fax: 08856 - 82416

IKARUS UND DIE WILDTIERE

Offizielle Zusammenfassung der wildbiologischen Grundlagenstudie

Drachen- und Gleitschirmfliegen haben ab Mitte der 80er-Jahre auch in den Alpen stark zugenommen. Die Vermutung lag nahe, daß diese neue Sportart Wildtiere in ihrem Verhalten beeinflussen könnte. Daher beauftragte der Deutsche Hängegleiterverband (DHV) 1992 die Wildbiologische Gesellschaft München (WGM) auszuloten, wie diese Sportarten betrieben werden können, ohne mit den Anliegen des Naturschutzes in Konflikt zu geraten.

Zielsetzung

Ziel der vorliegenden Studie war es, eine Wissensbasis über die Auswirkungen des Drachen- und Gleitschirmfliegens auf Wildtiere zu erarbeiten, Lösungsansätze für ein konfliktfreies Miteinander von Wildtieren und Flugbetrieb aufzuzeigen und wildbiologisch begründete Entscheidungshilfen für die Zulassung von Fluggeländen bereitzustellen.

Methodischer Ansatz

Die Feldstudie wurde vom November 1992 bis Dezember 1994 im südlichen Oberallgäu durchgeführt. Dieser Raum ist eines der am stärksten für Tourismus und Freizeitsport erschlossenen Gebiete der Bayerischen Alpen. Im Mittelpunkt der Un-

tersuchung standen Gemse (*Rupicapra rupicapra*) und Rothirsch (*Cervus elaphus*). Mitberücksichtigt wurden Murmeltier (*Marmota marmota*), Rauhfußhühner (*Tetraonidae*) und Steinadler (*Aquila chrysaetos*).

Über alle Jahreszeiten wurden die Raum-Zeit-Verteilungen der Tiere an Beobachtungstagen mit und ohne Flugbetrieb und in Gebieten mit und ohne Wanderbetrieb festgehalten. Beim Auftauchen von Drachen oder Gleitschirmen über Wildtieren wurden deren Reaktionen protokolliert, differenziert nach den Verhaltensweisen Verbleiben, Ausweichen oder Flüchten, und zwar in Abhängigkeit von den Raumstrukturen in der Umgebung der Tiere.

Um zu erforschen, wie das Verhalten von Gamsen und Rothirschen von der Flughäufigkeit und der Raumstruktur abhängt, wurden Begegnungen mit Drachen und Gleitschirmen in selten, gelegentlich und regelmäßig beflogenen Gebieten sowie bei fehlender, geringer, mittlerer und guter Deckung verglichen.

Verteilung der Flüge

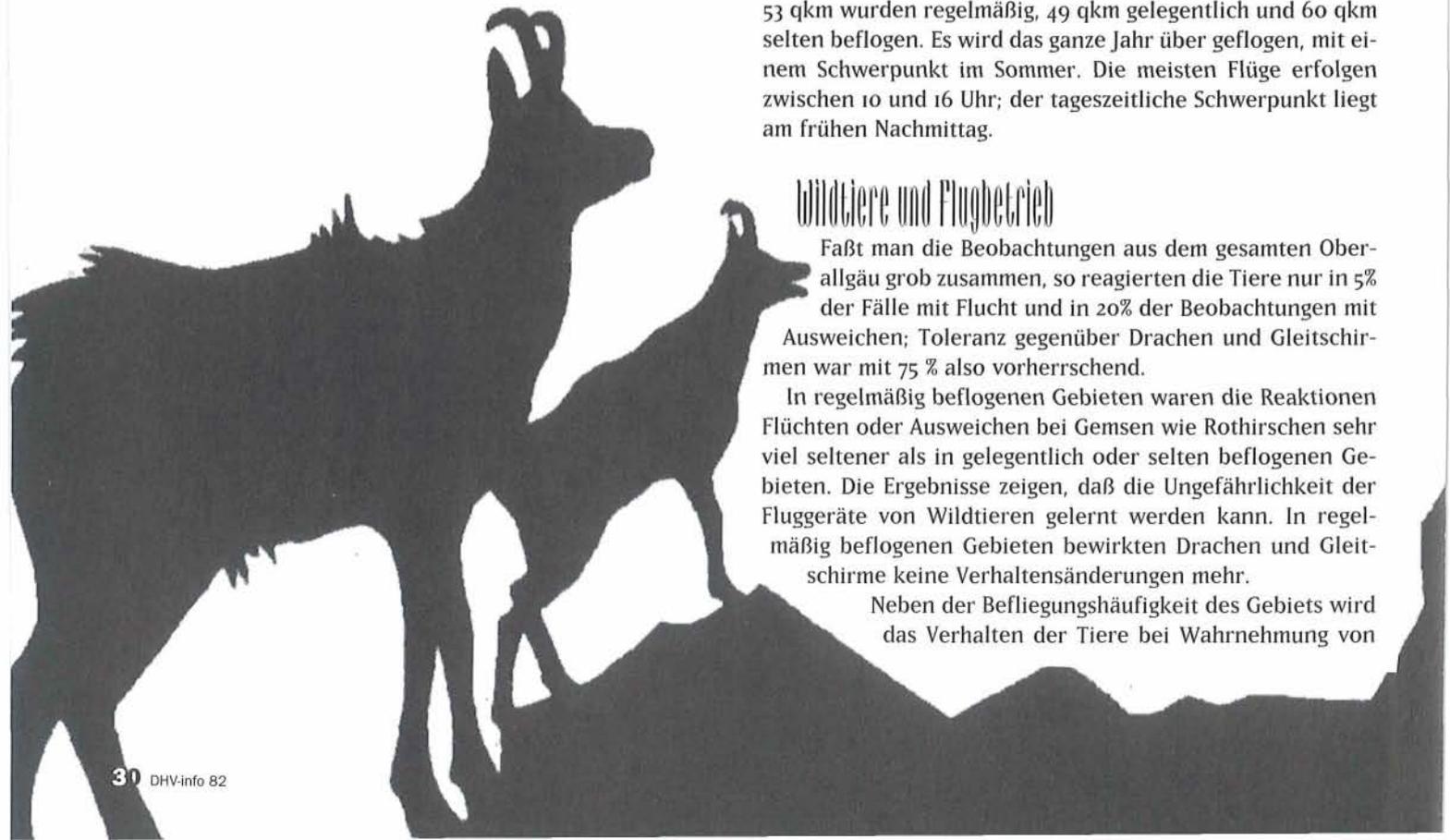
Obwohl das gesamte 800 qkm große Untersuchungsgebiet mit Drachen und Gleitschirmen befliegen werden könnte, erstreckte sich der Flugbetrieb nur auf ein Fünftel der Fläche: 53 qkm wurden regelmäßig, 49 qkm gelegentlich und 60 qkm selten befliegen. Es wird das ganze Jahr über geflogen, mit einem Schwerpunkt im Sommer. Die meisten Flüge erfolgen zwischen 10 und 16 Uhr; der tageszeitliche Schwerpunkt liegt am frühen Nachmittag.

Wildtiere und Flugbetrieb

Faßt man die Beobachtungen aus dem gesamten Oberallgäu grob zusammen, so reagierten die Tiere nur in 5% der Fälle mit Flucht und in 20% der Beobachtungen mit Ausweichen; Toleranz gegenüber Drachen und Gleitschirmen war mit 75% also vorherrschend.

In regelmäßig beflogenen Gebieten waren die Reaktionen Flüchten oder Ausweichen bei Gamsen wie Rothirschen sehr viel seltener als in gelegentlich oder selten beflogenen Gebieten. Die Ergebnisse zeigen, daß die Ungefährlichkeit der Fluggeräte von Wildtieren gelernt werden kann. In regelmäßig beflogenen Gebieten bewirkten Drachen und Gleitschirme keine Verhaltensänderungen mehr.

Neben der Befliegungshäufigkeit des Gebiets wird das Verhalten der Tiere bei Wahrnehmung von



Drachen oder Gleitschirmen auch durch die Exposition beeinflusst: Gemsen wie Rothirsche reagierten in guter Deckung weitaus toleranter als in offenem Gelände.

Vergleich mit anderen Arbeiten

Ein Vergleich mit Studien aus der Schweiz zeigt, daß das Verhalten von Wildtieren gegenüber Drachen und Gleitschirmen in Abhängigkeit von Flughäufigkeit und Umgebungsbedingungen stark variieren kann. So war die Fliegerei in den schweizer Untersuchungsgebieten aufgrund der sehr offenen Landschaftsstruktur für Wildtiere wesentlich problematischer als im Oberallgäu. Aus diesem Grund spielten im Oberallgäu auch Verbißschäden im Gebirgswald durch Schalenwild oder Einflüsse auf die Kondition der Tiere als Folge des Drachen- und Gleitschirmfliegens keine Rolle.

Bewertung und Empfehlungen

Die Studie erbrachte keine gesicherten Hinweise auf eine Schädigung von Wildbeständen durch das Drachen- und Gleitschirmfliegen. Das Bergwandern hat schon seit langem Einfluß auf die Raumnutzung der Tiere; nur in Ausnahmefällen wirkte sich das Hängegleiten oder Gleitsegeln zusätzlich aus. Dies bedeutet aber keineswegs eine Verharmlosung, sondern eine Hin-
führung zu den wirklichen Problemen:
Die Bedeutung einer Raum- und Zeitordnung für das

Drachen- und Gleitschirmfliegen wird erkennbar (das gilt für andere naturorientierte Freizeittätigkeiten und die Jagd natürlich gleichermaßen).

Sinnvolle Regelungen zur Lösung von Konflikten zwischen Flugbetrieb und Wildtieren müssen am einzelnen Fluggebiet, den dort vorkommenden Lebensarten und der Bedeutung der Lebensräume orientiert werden. Es wurden die folgenden allgemeinen Empfehlungen gegeben:

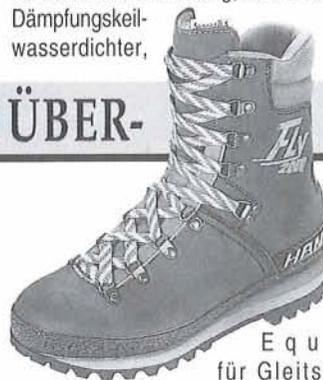
☞ Über empfindlichen Einstands- und Brutgebieten ist der Flugbetrieb ortsspezifisch so zu regeln, daß negative Einflüsse vermieden werden.

☞ In Fluggebieten mit intensivem Wanderbetrieb sind beide Nutzungsformen so aufeinander abzustimmen, daß sich ihre Wirkungen auf Wildtiere nicht gegenseitig verstärken.

Zum Vorgehen in empfindlichen Gebieten wurde angeregt, gemeinsam mit Jägern, Naturschützern und Piloten Lebensräume und Flugbereiche kartenmäßig darzustellen, und Konflikte über eine angemessene Raum- und Zeitordnung zu entschärfen. Auf jeden Fall sollte gelten: Im Zweifel zugunsten gefährdeter Tierarten.

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-

DER ÜBER-FLIEGER



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



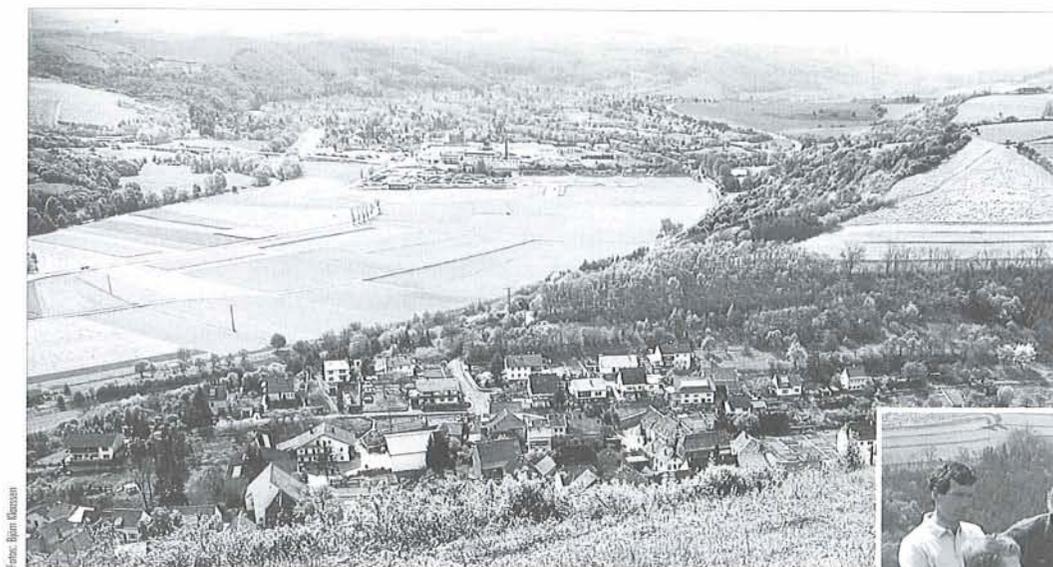


Foto: Björn Klaassen



Fluggelände in Deutschland

Zulassung durch den DHV

Früher war alles viel einfacher, da gab es eine Allgemeinverfügung des Bundesverkehrsministers. Diese regelte ab 1982 die unbürokratische Nutzung von Fluggeländen, indem, vereinfacht ausgedrückt, lediglich der Grundstückseigentümer seine Zustimmung zum Flugbetrieb geben mußte. Pech hatten jedoch die Piloten in Baden-Württemberg, die durch ein Verwaltungsgerichtsverfahren dem Boden näher waren als dem luftigen Element. Der Baden-Württembergische Verwaltungsgerichtshof hebelte die Allgemeinverfügung aus ihren Angeln, was für die Piloten Südwest-Deutschlands den Gang zu den Behörden notwendig machte, um legal fliegen zu können.

Seit Ende der 80er Jahre wurde der Ruf nach einer Änderung des Luftverkehrsgesetzes immer lauter. Gerichte und Bundesländer verlangten die Abschaffung der liberalen Allgemeinverfügung. Die Konsequenz für eine solche

Neuerung wäre gewesen: Behördliche Fluggeländezulassung wie für Segelfluggelände in einem vernetzten und langwierigen Verfahren mit Beteiligung verschiedenster Behörden. Der DHV hat in zähen Verhandlungen dagegen gekämpft, mit einem wichtigen Teilerfolg: Die nicht verhinderbare Geländezulassung wurde aus der Behördenzuständigkeit herausgenommen und im Rahmen des § 25 LuftVG und des neugefaßten § 16 LuftVO auf den DHV übertragen. Am 9.6.1993 trat das neue Luftrecht in Kraft.

Für die vorher aufgrund der Allgemeinverfügung benutzten Fluggelände konnte eine bis zum Juni 1996 geltende Übergangslösung erwirkt werden. In einem vereinfachten Verfahren hat der DHV solche »Altgelände« zunächst unbürokratisch auf Antrag verlängert. Auf Intervention Baden-Württembergs beim Luftfahrt-Bundesamt, der Aufsichtsbehörde des DHV, muß der DHV

seit Anfang 1995 auch bei einer bloßen Verlängerung, die Naturschutzbehörden beteiligen.

Seit der Beauftragung des DHV für die Fluggeländezulassung nach § 25 sind fast zwei Jahre vergangen, Zeit genug, um über die Erfahrungen der Geländezulassung zu berichten. Zuständig innerhalb des DHV ist das Referat Flugbetrieb mit Peter Rauchenecker (Referatsleiter), Björn Klaassen (Naturschutz) und Elisabeth Liebhart (Sekretärin). In Grundsatzfragen ist der Vorsitzende Peter Janssen eingeschaltet. Die Aufgaben sind vielfältig und reichen von der einfachen Bearbeitung und Prüfung eines Antrages bis zur Erörterung fachlicher und rechtlicher Art mit Landratsämtern und Regierungspräsidien.

Für die meisten Behörden war es zunächst schwer zu verstehen, daß ein Flugsportverband zuständig für die Geländezulassung nach § 25 geworden ist. So neu ist eine Beauftragung jedoch

Trittschäden stark reduziert

Modellversuch der Werdenfelser Gleitschirmflieger am Wank zeigt Erfolg

Garmisch-Partenkirchen (red) – Wer im vergangenen Jahr über den Wankgipfel am Startplatz der Gleitschirmflieger gewandert, hat sich vielleicht über die Matten hier des Rätsels Lösung: Die Matten sind Teil eines Modellversuchs, bei dem Forst, die „Gleitschirmsegler Werdenfels“ und der Deutsche Hängegleiterverband eng zusammenarbeiten.

Ziel dieses Projekts ist es, die Belastung und die Erosionsschäden an Gleitschirmplätzen zu reduzieren. Dazu wurden 1994 schwarze Gummimatten im Boden verankert, um Bodenschäden beim Startlauf zu vermindern. Da aber Gummi die darunterliegende Vegetation zerstören würde, wurde für genügend Aussparungen in den Matten gesorgt.

Hier lag, wie bei jedem Versuch, die große Gefahr: Wird es dem Boden mehr schaden oder mehr nützen? Die hiesigen Gleitschirmflieger gingen ein Risiko ein, als sie diesem Projekt auf ihrem Gelände zustimmten, lagen doch noch keine gesicherten Erkenntnisse aus anderen Fluggeländen vor.

Aber: Nach knapp einem Jahr läßt sich nun sagen, daß der Boden die Matten gut angenommen hat und das Gras durch die Aussparungen hindurchwächst. Gleichzeitig entstanden bei

den Startläufen weniger Schäden am Boden.

Auch weiße Vliesmatten wurden vergangenen Herbst angebracht, die rechtzeitig beim Abschmelzen der Schneedecke wieder entfernt wurden. Ziel dabei ist es, dem Boden im Winter einen zusätzlichen Schutz zu verschaffen, indem die Trittschäden, besonders bei stark durchfeuchtetem Boden, praktisch ausgeschlossen werden.

Rainer Lodes, Vorsitzender der Werdenfelser Gleitschirmsegler: „Durch dieses Projekt konnten wir wertvolle Erfahrungen gewinnen, die auch anderen Fluggeländen zugute kommen. Obendrein wurde gezeigt, daß Natursport nicht zwangsläufig eine Gefährdung der Umwelt darstellt, sondern daß bei entsprechenden Maßnahmen ein harmonisches Nebeneinander von Natur und Sport möglich ist.“



Matten sollen Trittschäden am Wank reduzieren. Foto: fkn



Der Kleber läuft beim Aufbringen langsam über die Schraube und beginnt nach ca. 20 Minuten auszuhärten.

Musterstartplatz Wank

ein Zwischenbericht von Rainer Lodes



Der linke Teil wurde im Winter mit weißer Fließmatte abgedeckt.

Im DHV-Info 78 wurde die Aktion des »Musterstartplatzes Wank« auf dem Gelände der Gleitschirmsegler Werdenfels vorgestellt. In der Zusammenarbeit des DHV und unserem Verein wurde ein Versuch gestartet, der die Sicherung

von Startplätzen durch Belastungsreduzierung der Grasnarbe zur Zielsetzung hatte. Nachdem nun fast ein Jahr seit Anbringung der Sommermatten vergangen ist und über die für den Winter aufgelegten Wintermatten neue Erkennt-

nisse vorliegen, läßt sich ein erster Zwischenbericht geben.

Die auf den Fotos abgebildeten schwarzen Sommermatten haben sich nach anfänglicher Skepsis seitens der Piloten bewährt. Diese Matten bieten

Foto: Werner Schmitt



Schraube mit Silikonkleber

einen guten Schutz gegen Trittbelastungen, ermöglichen es aber der Grasnarbe, durch die Aussparung weiter zu wachsen. Der Graswuchs durch diese Aussparungen war stärker als auf der restlichen Startfläche. Ein großflächiges Absterben der Grasnarbe, wie viele befürchtet hatten, ist nicht eingetreten.

Das große Problem anfangs war die Möglichkeit, daß sich die Fangleinen in den Befestigungsschrauben verfangen konnten, ein erheblicher Schaden an Leinen und Segel war nicht auszuschließen. Eine andere Befestigungsmöglichkeit war aber auf Grund der Gesteinssituation nicht zu realisieren. So verdanken wir die sehr gute Idee, die Schrauben samt Beilagscheiben mit einem Silikonkleber abzudecken, unserem Clubmitglied Theo Reindl. Dieser Kleber überzieht die Schrauben und schafft einen nahtlosen Kontakt mit der Startmatte. Die Elastizität des Klebers erlaubt Trittbelastungen, ohne diesen Schutz zu zerstören.

Neben den Sommermatten befinden sich auch Schrauben, die nur im Winter für die weißen Fließmatten benötigt werden. Auch hier bietet der Silikonkleber einen idealen Schutz für die Fangleinen. Dieser Industriekleber hat nur einen kleinen Nachteil, er ist sehr teuer. Daher gilt unser besonderer Dank der Firma Convotherm Elektrogeräte GmbH, die uns diesen Kleber als Sachspende zur Verfügung stellte.

Während in der letzten Flugsaison die Matten aufgrund der möglichen Materialschäden gemieden wurden, ist nach der Anbringung des Klebers eine große Akzeptanz zu verzeichnen. Nach dem aktuellen Stand kann ein Verhän-

gen der Leinen ausgeschlossen werden.

In diesem Winter wurden noch zusätzlich wasserdurchlässige und atmungsaktive Fließmatten angebracht, die die hohen Trittbelastungen im Winter, vor allem bei abschmelzender Schneedecke, verringern sollten. Vor allem Starts bei sehr geringer Schneedecke und durchfeuchtem Boden führen zu starken Erosionsschäden. Im Frühjahr wurden diese weißen Fließmatten wieder entfernt und während der restliche Startplatz noch nicht so recht grün werden wollte, war der Graswuchs unter diesen Fließmatten schon deutlich fortgeschritten: Nicht eine Stelle mit Trittschäden und eine grünere Wiese. Dies ist auch darauf zurückzuführen, daß sich zwischen Fließmatte und Boden eine Art »Treibhauseffekt« einstellt, der wachstumsfördernd auf die Grasnarbe einwirkt.

Der ganze Versuch »Musterstartplatz

Wank« läßt sich bisher als sehr positiv bewerten, wobei man auch erwähnen muß, daß wir als Verein einige Risiken eingingen, da bisher über diese Thematik keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen und man zu Beginn eines Versuches über dessen Ende ja noch nichts sagen kann; hinzu kommt ein großer Arbeitsaufwand und Ärger mit skeptischen Piloten. Damit auch andere Geländehalter von den gewonnenen Erfahrungen profitieren können, stehen wir jedem Interessierten gerne mit Informationen zur Verfügung, durch die Komplexität des Versuches haben wir eigens einen Geländereferenten gewählt, der die anfallenden Aufgaben koordiniert und bei Fragen zur Verfügung steht, der Bericht hier stellt nur einen kurzen Abriß dar.

Unsere Adresse: Gleitschirmclub Werdenfels, Jochstraße 17, 82467 Garmisch-Partenkirchen.

memory

DAS VARIO

mit Intelligenz

(1 0)
WASMER Electronic & Delta Instruments
Flugbuch V 1.1

Flug-Nr.
Fluggerät
Pilot...
Flugdatum
Land / St
Starthöhe
Landehöhe
Höhendiff.
Wendepunkt
Landort
Startzeit
Landezeit
Flugdauer
Strecken
Flugdist.
Pokalpunkt

FUNKTIONEN:

- LCD Analogvariometer +5 m/s
- Digitalvariometer +20 m/s (Integralvariometer)
- Integralzeit programmierbar
- 2 Höhenmesser
- Spitzenwertspeicher für Vario-Höhe
- 40 Maximalwertspeicher
- 15 Höhengespeicher
- 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



Hinter dem UL in

von Claus Gerhard

UL-Schlepps gelten besonders in hügellosen Gegenden als zuverlässige Methode, um mit dem Drachen Thermikanschluß zu bekommen. Kann der Schleppilot doch genau dorthin fliegen, wo der Fahrstuhl zu den Wolken steht, so daß man nur noch einsteigen und aufdrehen muß. Das klingt kinderleicht. Trotzdem sieht die Erfahrung mancher Flachland-Drachenflieger anders aus, denn selbst an thermikstarken Tagen gelingt hinter dem UL nicht immer der Sprung in den Himmelslift. Bei Preisen von inzwischen 4 DM pro 100 Schlepp-Höhenmeter wächst der Erfolgsdruck, da sollte jeder Startschuß ein Thermik-Treffer sein, damit der Sport vergnüglich und bezahlbar bleibt.

Lästig wird es, wenn der UL-Pilot ins Lee fliegt und du bei schwacher oder verpaßter Thermik gegen den Wind nicht mehr zum Platz zurückkommst. Solche Art Streckenflug kann leicht tragische Züge annehmen. Dein unfreiwilliger Landeplatz mag noch so gut gewählt sein, in jedem Fall liegt er für einen zweiten Start unter vernünftigen Bedingungen zu weit entfernt, andererseits viel zu nah, als daß dich jemand wegen der geflogenen Kilometer bewundern könnte. Der Flugtag ist gelaufen.

Wann starten?

Da wäre zunächst der optimale Startzeitpunkt. Weil die Thermik im Flachland stark pulsiert, solltest du immer am Beginn

einer Ablösung starten. Einen bekannten Thermik-Auslösepunkt dann anzufliegen, wenn der Bart gerade pausiert, macht keinen Sinn, denn es kann mehr als eine Viertelstunde dauern, bis hier wieder die Post abgeht. Auch der Start in eine großflächige Abschirmung hinein bringt wenig Freude. Warte, bis dir das Wolkenbild wieder gefällt. Wer nämlich sein Fliegerglück nicht dem Zufall überlassen will, braucht sorgfältige Wolkenbeobachtung und ist für Thermikanzeiger, seien es Vögel, andere Piloten, aufgewirbelter Staub, Pollen oder Rauch, dankbar.

Wohin fliegen?

Falls euer Startplatz nicht mit einem unverwüstlichen Superhausbart gesegnet ist, spielt die Thermik gern Verstecken. Natürlich kennst du die gängigen Ablösepunkte, aber die Windversetzung schafft stets andere Varianten, und im Tagesgang mit unterschiedlichem Sonnenstand, verschiedenen Erwärmungszeiten des Untergrundes, jahreszeitlichen Schwankungen im Bewuchs (mal helles kahles Feld, mal grünes Getreide, mal trockenes Korn) sorgt die Luft immer wieder für Überraschungen, wo sie thermisch gerade aufsteigt. Der UL-Pilot hat den unschätzbaren Vorteil, daß er bereits vor dem Schlepp im Terrain nach aktiven Aufwindquellen suchen kann, um sie später gezielt anzufliegen. Als guter Schleppilot sollte er deshalb viel von Thermik verstehen und

Foto: Robert Weingartner



den Aufwind

nie ohne Vario starten. Da auch er deinen Erfolg will, sind ihm Hinweise, wo du den Bart vermutest, bestimmt willkommen.

Wann klinken?

Für einen zuverlässigen Thermikanschluß wird man nur ausnahmsweise unterhalb 300 Höhenmeter klinken. Es ist mit Sicherheit angenehmer, zeitsparender und billiger, einmal aus 400 m aufzudrehen als zweimal aus 250 m abzusaufen. Hat der Schleppverband die vereinbarte Höhe erreicht, dann

schneidet das UL im Idealfall den Einstiegsbart so an, daß der Drachenflieger nur noch klinken und aufdrehen muß.

Praktisch läuft die Sache aber meist komplizierter ab: Auf dem Weg in die Thermik werden ständig verschieden große Auf- und Abwindzonen durchflogen, die von beiden Piloten dosierte Höhenkorrekturen verlangen, wenn ein gleichmäßiger Schlepp zustande kommen soll. In dem mitunter heftigen Wechselspiel braucht es einige Übung, gute Aufwinde zu erkennen und zu zentrieren. Die alte Regel, das plötzlich aufsteigende UL markiert den Bart, den der Drachenflieger spätestens dann erreicht hat, wenn das UL wieder abtaucht, ist nur unter zwei Grundbedingungen zutreffend:

- ❖ Ruhige Ausgangsfluglage, kein aufgeschaukelter Schlepp mit ständigen Brems- und Beschleunigungsmanövern.
- ❖ Kein Wechsel aus einem Saufgebiet in ruhige Luftmassen, der mit dem Anschneiden eines Aufwindes verwechselt werden kann.

Ein klinkbereiter Drachenpilot hat also neben der ständigen Höhenkorrektur hinter dem UL zwei »Variometer« zu berücksichtigen: Das vorfliegende Trike und die absoluten Steigwerte seines Meßinstrumentes. Erst wenn beide gleichsinnig reagieren, verspricht das Lösen vom Seil den erfolgreichen Thermikeinstieg. Trotzdem wird gerade im Anflug auf eine Thermikwolke gegen den Wind gern zu früh, bei den ersten kleinen Hebern geklinkt. Fast immer folgt wenige Se-





KIILB



Aero Center

Dein Fachgeschäft für



Gleitschirme

Drachen

Zubehör

im

Rhein-Main-Gebiet

Beratung

Schulung

Komplett-Angebote

Reiseorganisation

Jeden 1. Donnerstag im Monat
FLIEGERSTAMMTISCH

Wir freuen uns auf Eu'ren Besuch !

KIILB Aero-Center GmbH

Industriestr. 32

65439 Flörsheim - Weilbach

Tel + Fax 06145/34 302

Öffnungszeiten

Do 16.30 - 20.30 Uhr

Fr 14.00 - 18.00 Uhr

Sa 9.00 - 14.00 Uhr



**DRACHENFLIEGEN
UND
REISEN**

Termine 1995/96:

Drachensafaris mit Fluglehrer:

*Lanzarote: Dezember 95 - Januar 96

Schulung Drachensafaris:

tägl. kostenloser Schnuppertag

tägl. Praxis für Anfänger und Fortgeschrittene

tägl. Windschlepp-Ausbildung

täglich Tandemflugausbildung

Theorie A-Schein 15.09. - 17.09.95

Theorie B-Schein 30.09. - 02.10.95

Theorie Flugfunk 03.10.95

Service und Verkauf

**FLUGSCHULE
REISEBÜRO
HOCHRIES**

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

kunden später das eigentliche und bessere Steiggebiet unter der Luv-Hälfte der Wolke.

Einen Spezialfall stellt Kreisen des Schleppverbandes im Aufwind dar. Um sicher zu sein, daß man auch wirklich einen Bart erwisch hat, muß die Varioanzeige im gleichmäßigen Steigflug deutlich über den Steigwerten bei ruhiger Luft liegen, also mindestens 3 m/s betragen.

Wie kurbeln?

Hat sich unter dem schwungvollen Eindrehen frei vom Schleppseil die erwartete Thermik scheinbar wie eine Seifenblase ins Nichts aufgelöst, sollte man keinesfalls enttäuscht weiterfliegen. Wenn vorher mit Überlegung geklingt wurde, muß der Bart irgendwo in der Nähe sein, also gleichmäßige flache Suchkreise ziehen, die in Richtung jedes Flügelhebers gefühlvoll verlagert werden! Räumliches Vorstellen der Thermik steigert dabei die Treffsicherheit erheblich.

Beim Einflug in einen bodennahen Aufwind sind oft keine großen Steigwerte zu erwarten. Werde deshalb nicht ungeduldig, denn aus geringer Höhe wegzufiegen, führt meistens zur baldigen Landung. Geht doch der Weg zu besserem Steigen fast immer durch längeres Saufen. Vergiß deshalb nicht: Auch ein Nullschieber bedeutet Aufwind, der sich unter geduldigem Kurbeln jederzeit zu einem ordentlichen Bart entwickeln kann.

Vermeide während deiner Suchschleife hektische Flugmanöver und zu schnelles Fliegen. Durch solche Unvernunft kann leicht aus einem halben Meter Steigen ein endloser und damit ineffektiver Nullschieber werden. Temperament ist dagegen in einem engen starken Aufwind gefordert, um den Drachen so in die Steilkurve zu bringen, daß er an keiner Seite wieder herausfällt.



DHV bietet an

DRACHENFLIEGEN

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



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

DRACHENFLIEGEN FÜR MEISTER

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



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

T-SHIRT FÜR DRACHENFLIEGER

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



T-SHIRT FÜR GLEITSCHIRMFLIEGER

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

FLUGBUCH FÜR DRACHENFLIEGER UND GLEITSEGLER

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

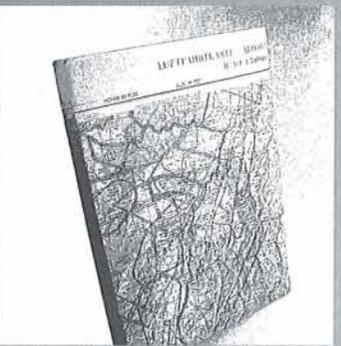
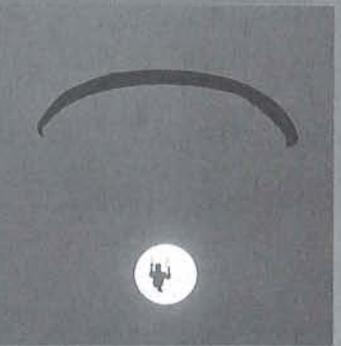


RETTUNGSSCHNUR-SET

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

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

EINZELHEITEN ZUR BESTELLUNG

Siehe Bestellformular auf der Rückseite.

BESTELLADRESSE

Deutscher Hängegleiterverband e.V.
Postfach 88
83701 Gmund

PRÜFUNGSFRAGEN (ohne Abbildung)

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

Prüfungen 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 genüssvolle Flugszenen. HERSTELLUNG: Charlie Jöst, unter Einbeziehung seltener Dokumentaraufnahmen. FILMDAUER: 70 Minuten. Im Verleih als Super-8-Filmkopie mit Magnetton, aufgeteilt auf zwei Spulen à 120 Meter. Zum Verkauf als VHS-Video.



TEST

Spannung und Action bei den 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 haft für Schäden an den entliehenen Filmen. Jede Filmrolle kostet DM 50,- Verleihgebühr. Bei Verleih von 2 oder mehr Filmrollen kostet die 2. Rolle DM 40,-, die 3. Rolle DM 30,-, die 4. und jede weitere Rolle DM 20,-. Alle Beträge gelten einschließlich Mehrwertsteuer.

BEDINGUNGEN FÜR DEN VIDEOVERKAUF

Lieferung nur gegen Vorkasse. Preis je Kassette DM 40,-, für »STARTEN, STEUERN, LANDEN« DM 30,-, plus Porto DM 4,-. Zahlbar mit der Bestellung durch Verrechnungsscheck oder durch Überweisung auf das DHV-Konto bei der Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 711 525 70), Konto Nr. 79657 oder Postgiroamt München (BLZ 700 100 80), Konto Nr. 96105-807. Bei Überweisung bitte Beleg beifügen! Entleihen der Videokassetten ist nicht möglich!

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 die DHV-Musterzulassung (Gütesiegel) erhalten haben. Es handelt sich um ein zufälliges Zusammentreffen von nicht miteinander vergleichbaren Geräten.

Generelles Problem bei Drachentests sind die verschiedenen Trimm-Möglichkeiten, mit denen sich die Flugeigenschaften beeinflussen lassen. Die Testflüge erfolgen mit der gleichen Trimm-Einstellung wie die Flugmechanik-Meßfahrt.

Weder bei Drachen- noch bei Gleitsegeltests wird die Flugleistung der Geräte ermittelt. Sie ist für die Betriebssicherheit nicht wesentlich und läßt sich nicht objektiv messen. Dargestellt sind die wesentlichen Ergebnisse aus den Testflug-Protokollen. Die Protokoll-Formulare und die Klassifizierungskriterien sind beim DHV erhältlich, die kompletten Protokolle beim Hersteller.

Die Veränderungen bei den Gleitsegelberichten beruhen auf der Aktualisierung des Testflugprogramms seit 20.5.1995.

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 01-394-95



GLEITSEGELMUSTER		BOOGIE L / UP SPORTARTIKEL		
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG		1-2, frei kombinierbar		
Zul. Startgewicht / Sitzzahl		95 kg - 120 kg / 1		
Trimmsystem / Windentauglichkeit		ja (Fußbeschleuniger) / ja (Herstellerangabe)		
START				
Füllverhalten / Aufziehverhalten		gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten		1
Abhebegeschwindigkeit		mittel		v
Starthandling insgesamt		durchschnittlich		2
GERADEAUSFLUG		UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT		
Trimmgeschwindigkeit		gering	hoch	1
Rolldämpfung		hoch		
KURVENHANDLING				
Trudeltendenz		gering		1
Steuerweg / Wendigkeit		hoch / durchschnittlich		v
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN				2
Sackfluggrenze / Dauersackflug		durchschnittlich / nein		1
Fullstallgrenze / Bremskräfte		durchschnittlich / deutlich ansteigend		v
FRONTALES EINKLAPPEN				
Weg		hoch		1
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert		v
EINSEITIGES EINKLAPPEN				
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		unter 90 Grad / mäßig schnell		1
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / selbständig		v
Öffnungsverhalten		selbständig schnell		2
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN				
Stabilisierung / Steuerweg		unkompliziert / hoher Steuerweg		1
Steuerkraftanstieg / Gegendrehen		mäßig ansteigend/einfach, ohne Tendenz zum Strömungsabriß		v
Öffnungsverhalten		durch Gegenbremsen		2
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)				
Verhalten nach Einleitung		entleert nicht vollständig, unruhig		1
Reaktion		mäßige Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen		v
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		kein Wegdrehen / -		2
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / -		
Öffnungsverhalten		selbständig schnell		
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)				
Reaktion		mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen		1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		- / -		v
Höhenverlust / Stabilisierung		- / -		2
Öffnungsverhalten		-		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT				
Ausleitung		Nachdrehen 90 Grad		1
Reaktion		mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen		v
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		- / -		2
Höhenverlust / Stabilisierung		- / -		
Öffnungsverhalten		-		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG				
Reaktion		mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen		1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		- / -		v
Höhenverlust / Stabilisierung		- / -		2
Öffnungsverhalten		-		
STEILSPIRALE				
Einleitung / Trudeltendenz		durchschnittlich / gering		1
Ausleitung		selbständig		v
B-LEINEN-STALL				
Einleitung		leicht		1
Ausleitung		nimmt zögernd Fahrt auf / <4 sec		v
LANDUNG				
Abfangzeitpunkt		durchschnittlich		1
Landeverhalten		einfach		v
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT				

GLEITSEGELMUSTER	MERAK 29 / AEROSPORT INTERNATIONAL	MERAK 31 / AEROSPORT INTERNATIONAL
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG	2 / frei kombinierbar	2 / frei kombinierbar
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	80 kg - 105 kg / 1	95 kg - 125 kg / 1
Trimmsystem / Windentauglichkeit	ja (Fußbeschleuniger) / ja (Herstellerangabe)	ja (Fußbeschleuniger) / ja (Herstellerangabe)
START		
Füllverhalten / Aufziehverhalten	verzögert / bleibt hinten hängen	gleichmäßig, rasch / kommt über Piloten, mit Impuls aufziehen
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT	UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich hoch	durchschnittlich hoch
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg / Wendigkeit	mäßig / durchschnittlich	hoch / durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich / nein	durchschnittlich / nein
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich / deutlich ansteigend	durchschnittlich / nicht ansteigend
FRONTALES EINKLAPPEN		
Weg	hoch	hoch
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90 ° bis 180 ° / schnell	180 ° bis 360 ° / mäßig schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	hoch / selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisierung / Steuerweg	unkompliziert, keine Tendenz zum Strömungsabriß/hoher Steuerweg	unkompliziert, keine Tendenz zum Strömungsabriß / mäßiger Steuerweg
Steuerkraftanstieg / Gegendrehen	mäßig ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriß	mäßig ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, Rückwärtsflug	entleert nicht vollständig, unruhig
Reaktion	mäßige 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 AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
Ausleitung	Nachdrehen 90 °	selbständig
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	- / -
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	- / -
Öffnungsverhalten	-	-
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
Reaktion	starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	starke seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180 ° bis 360 ° / mäßig schnell	- / -
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / selbständig	- / -
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	-
STEILSPIRALE		
Einleitung / Trudeltendenz	durchschnittlich / gering	durchschnittlich / gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Abfangzeitpunkt	durchschnittlich	durchschnittlich
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		Bei Frontstall im beschleunigten Zustand-starkes Vorschießen*.

Musterzulassung
GS 01-397-95

P 41 28 / AEROSPORT INTERNATIONAL

GLEITSEGELMUSTER

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG	2 / frei kombinierbar		
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	80 kg - 100 kg / 1		
Trimmsystem / Windentauglichkeit	ja (Fußbeschleuniger) / ja (Herstellerangabe)		
START			
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten		1
Abhebegeschwindigkeit	mittel		2
Starthandling insgesamt	durchschnittlich		
GERADEAUSFLUG			
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	1
Rolldämpfung	durchschnittlich		2
KURVENHANDLING			
Trudeltendenz	mäßig		2
Steuerweg / Wendigkeit	mäßig / durchschnittlich		
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN			
Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich / nein		2
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich / nicht steigend		
FRONTALES EINKLAPPEN			
Weg / Reaktion	hoch / mäßige Flächentiefe		2
Öffnungsverhalten	selbständig schnell		
EINSEITIGES EINKLAPPEN			
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90 °bis 180 °/ schnell		2
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / selbständig		
Öffnungsverhalten	selbständig schnell		
HARTER KURVENWECHSEL			
Grad des Aufschaukelns	Grad des Aufschaukelns mäßig		
Reaktion	Einklappen Kurveninnenseite		1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	unter 90 °/ mäßig schnell		
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig		
Öffnungsverhalten	selbständig schnell		
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Abreißverhalten	mäßiges rückwärtiges Abkippen		
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, unruhig, schwer zu halten		1
Reaktion	starke Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen, Frontstall		2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90 °bis 180 °/ mäßig schnell		
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig		
Öffnungsverhalten	selbständig schnell		
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Reaktion	starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen		
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen / -		2
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / -		
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv		
TRUDELN			
Ausleitung	selbständig		1
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen		2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -		
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -		
Öffnungsverhalten	-		
STEILSPIRALE			
Einleitung / Trudeltendenz	durchschnittlich / mäßig		2
Höhenverlust / Ausleitung	mäßig / selbständig		
B-LEINEN-STALL			
Einleitung	leicht		2
Höhenverlust	mäßig		
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf		
LANDUNG			
Abfangzeitpunkt	durchschnittlich		1
Landeverhalten	durchschnittlich		2

**ERGÄNZUNGEN ZUR
FLUGSICHERHEIT**

Einfach
wegweisend:

**GPS GARMIN
45/40**



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



Wollen Sie mehr über die neue wegweisende Satelliten-Navigation wissen? Coupon einsenden oder 0881-64750 wählen!

Name:

Adresse:

.....

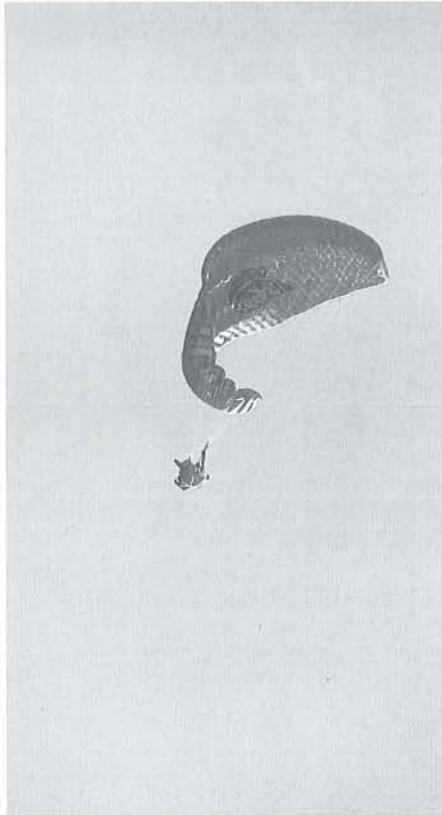
.....

.....

Drachen

Gleitschirm

Vertrieb Deutschland:
Bräuniger Flugelectronic GmbH
Putrichstr. 21, D-82362 Weilheim
Tel 0881-64750, Fax 0881-4561



Testflug

GLEITSEGELMUSTER

P 41 31 / AEROSPORT INTERNATIONAL

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG

2 / frei kombinierbar

Zul. Startgewicht / Sitzzahl

90 kg - 125 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

mäßig

Steuerweg / Wendigkeit

hoch / durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

Sackfluggrenze / Dauersackflug

durchschnittlich / nein

Fullstallgrenze / Bremskräfte

durchschnittlich / deutlich ansteigend

FRONTALES EINKLAPPEN

Weg

hoch

Öffnungsverhalten

selbständig schnell, fährt verzögert an

EINSEITIGES EINKLAPPEN

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit

180 Grad bis 360 Grad / mäßig schnell

Höhenverlust / Stabilisierung

hoch / selbständig

Öffnungsverhalten

selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN

Stabilisierung / Steuerweg

unkompliziert / mäßiger Steuerweg

Steuerkraftanstieg / Gegendreihen

mäßig ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriss

Öffnungsverhalten

selbständig verzögert

FULLSTALL (SYMMETRISCHE EINLEITUNG)

Verhalten nach Einleitung

entleert nicht vollständig, unruhig

Reaktion

starke Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit

90 ° bis 180 ° / mäßig schnell, mit Verlangsamung

Höhenverlust / Stabilisierung

mäßig / selbständig

Öffnungsverhalten

selbständig schnell

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Reaktion

starke seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit

- / -

Höhenverlust / Stabilisierung

- / -

Öffnungsverhalten

-

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT

Ausleitung

selbständig

Reaktion

einseitiges Einklappen

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit

90 ° bis 180 ° / mäßig schnell

Höhenverlust / Stabilisierung

hoch / selbständig

Öffnungsverhalten

selbständig schnell

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG

Reaktion

starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit

kein Wegdrehen / -

Höhenverlust / Stabilisierung

- / -

Öffnungsverhalten

selbständig schnell

STELSPIRALE

Einleitung / Trudeltendenz

durchschnittlich / mäßig

Ausleitung

selbständig

B-LEINEN-STALL

Einleitung

leicht

Ausleitung

nimmt zögernd Fahrt auf / < 4 sec.

LANDUNG

Abfangzeitpunkt

durchschnittlich

Landeverhalten

durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

GLEITSEGELMUSTER

GENESIS L / FIREBIRD SKY SPORT

ENERGY M / EDEL GMBH DEUTSCHLAND

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG

3 / frei kombinierbar

3 / frei kombinierbar

Zul. Startgewicht / Sitzzahl

90 kg - 118 kg / 1

70 kg - 90 kg / 1

Trimmingsystem / Windentauglichkeit

ja (Fußbeschleuniger) / ja Herstellerangabe

ja (Fußbeschleuniger) / ja (Herstellerangabe)

START

Füllverhalten / Aufziehverhalten

gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten

gleichmäßig / kommt über Piloten

Abhebegeschwindigkeit

gering

mittel

Starthandling insgesamt

durchschnittlich

durchschnittlich

GERADEAUSFLUG

UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT

UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT

Trimmgeschwindigkeit

durchschnittlich durchschnittlich

durchschnittlich durchschnittlich

Rolldämpfung

durchschnittlich

durchschnittlich

KURVENHANDLING

Trudeltendenz

mäßig

mäßig

Steuerweg / Wendigkeit

mäßig / durchschnittlich

mäßig / durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

Sackfluggrenze / Dauersackflug

durchschnittlich / nein

durchschnittlich / nein

Fullstallgrenze / Bremskräfte

durchschnittlich / steigend

durchschnittlich / steigend

FRONTALES EINKLAPPEN

Weg / Reaktion

hoch / große Flächentiefe

hoch / mäßige Flächentiefe

Öffnungsverhalten

selbständig verzögert, Wegdrehen 180 °

selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit

über 360 ° / schnell

über 360 ° / schnell, mit Verlangsamung

Höhenverlust / Stabilisierung

hoch / einfaches Gegenbremsen

hoch / einfaches Gegenbremsen

Öffnungsverhalten

durch Gegenbremsen

durch Gegenbremsen,

HARTER KURVENWECHSEL

Grad des Aufschaukelns

hoch

hoch

Reaktion

Einklappen Kurvenaußenseite oder -innenseite

Einklappen Kurveninnenseite

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit

90 ° bis 180 ° / mäßig schnell

über 360 ° / schnell

Höhenverlust / Stabilisierung

mäßig / selbständig

hoch / selbständig

Öffnungsverhalten

selbständig schnell

selbständig verzögert

FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Abreißverhalten

weich, mäßiges rückwärtiges Abkippen

weich, weites rückwärtiges Abkippen

Verhalten nach Einleitung

entleert nicht vollständig, unruhig

entleert nicht vollständig, schwer zu halten

Reaktion

mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen

mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit

- / -

- / -

Höhenverlust / Stabilisierung

- / -

- / -

Öffnungsverhalten

-

-

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Reaktion

starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen

starke seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit

90 ° bis 180 ° / mäßig schnell

- / -

Höhenverlust / Stabilisierung

hoch / selbständig

- / -

Öffnungsverhalten

selbständig schnell

-

TRUDELN

Ausleitung

Nachdrehen 120 °

selbständig

Reaktion

mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen

starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit

180 ° bis 360 ° / schnell

über 360 ° / schnell

Höhenverlust / Stabilisierung

hoch / selbständig

hoch / einfaches Gegenbremsen

Öffnungsverhalten

selbständig verzögert

durch Pumpen mit Bremse

STEILSPIRALE

Einleitung / Trudeltendenz

durchschnittlich / mäßig

durchschnittlich / mäßig

Höhenverlust / Ausleitung

hoch / Nachdrehen ° Grad

hoch / selbständig

B-LEINEN-STALL

Einleitung

leicht

leicht

Höhenverlust

mäßig

hoch

Ausleitung

selbständig

selbständig

LANDUNG

Abfangzeitpunkt

durchschnittlich

durchschnittlich

Landeverhalten

durchschnittlich

einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

GLEITSEGELMUSTER
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG

 Zul. Startgewicht / Sitzzahl
Trimmsystem / Windentauglichkeit

GENESIS M / FIREBIRD SKY SPORT

 2-3 / frei kombinierbar
70 kg - 95 kg / 1
ja (Fußbeschleuniger) / ja (Herstellerangabe)

ENERGY L / EDEL GMBH DEUTSCHLAND

 3 / frei kombinierbar
85 kg - 100 kg
ja (Fußbeschleuniger) / ja (Herstellerangabe)

START

 Füllverhalten / Aufziehverhalten
Abhebegeschwindigkeit
Starthandling insgesamt

 gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten
gering
durchschnittlich

GERADEAUSFLUG

 Trimmgeschwindigkeit
Rolldämpfung

UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT
durchschnittlich durchschnittlich
durchschnittlich

UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT
gering durchschnittlich
durchschnittlich

KURVENHANDLING

 Trudeltendenz
Steuerweg / Wendigkeit

 mäßig
mäßig / durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

 Sackfluggrenze / Dauersackflug
Fullstallgrenze / Bremskräfte

 durchschnittlich / nein
durchschnittlich / steigend

FRONTALES EINKLAPPEN

 Weg / Reaktion
Öffnungsverhalten

 hoch / mäßige Flächentiefe
selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN

 Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit
Höhenverlust / Stabilisierung
Öffnungsverhalten

 über 360° / mäßig schnell
mäßig / selbständig
selbständig verzögert

HARTER KURVENWECHSEL

 Grad des Aufschaukelns
Reaktion
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit
Höhenverlust / Stabilisierung
Öffnungsverhalten

 mäßig
Einklappen Kurveninnenseite
über 360° / mäßig schnell
mäßig / selbständig
selbständig verzögert

FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

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

 weich, mäßiges rückwärtiges Abkippen
entleert nicht vollständig, unruhig
starke Vorschieftendenz, einseitiges Einklappen
unter 90° / mäßig schnell
mäßig / selbständig
selbständig schnell

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

 Reaktion
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit
Höhenverlust / Stabilisierung
Öffnungsverhalten

 starke seitliche Vorschieftendenz, einseitiges Einklappen
unter 90° / mäßig schnell
mäßig / selbständig
selbständig schnell

TRUDELN

 Ausleitung
Reaktion
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit
Höhenverlust / Stabilisierung
Öffnungsverhalten

 Nachdrehen 120°
mäßige seitliche Vorschieftendenz, einseitiges Einklappen
über 360° / mäßig schnell
mäßig / selbständig
selbständig verzögert

STIELSPIRALE

 Einleitung / Trudeltendenz
Höhenverlust / Ausleitung

 durchschnittlich / mäßig
mäßig / selbständig

B-LEINEN-STALL

 Einleitung
Höhenverlust
Ausleitung

 leicht
mäßig
selbständig

LANDUNG

 Abfangzeitpunkt
Landeverhalten

 nimmt zögernd Fahrt auf
durchschnittlich
durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



GLEITSEGELMUSTER

ENERGY XL / EDEL GMBH DEUTSCHLAND

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG	3 / frei kombinierbar		
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	95 kg - 118 kg / 1		
Trimmsystem / Windentauglichkeit	ja (Fußbeschleuniger) / ja (Herstellerangabe)		
START			
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig / kommt über Piloten		2
Abhebegeschwindigkeit	mittel		
Starthandling insgesamt	durchschnittlich		
GERADEAUSFLUG			
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich	1
Rolldämpfung	durchschnittlich		2
KURVENHANDLING			
Trudeltendenz	mäßig		2
Steuerweg / Wendigkeit	hoch / gering		3
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN			
Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich / nein		2
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich / deutlich steigend		
FRONTALES EINKLAPPEN			
Weg / Reaktion	hoch / große Flächentiefe		2
Öffnungsverhalten	nicht selbständig		3
EINSEITIGES EINKLAPPEN			
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	über 360° / schnell, mit Beschleunigungstendenz		3
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / schwieriges Gegenbremsen/Strömungsabriss		
Öffnungsverhalten	durch Gegenbremsen, durch tiefgehaltene Bremse		
HARTER KURVENWECHSEL			
Grad des Aufschaukelns	hoch		2
Reaktion	Einklappen Kurveninnenseite		2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	über 360° / schnell, mit Verlangsamung		3
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / selbständig		
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert		
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Abreißverhalten	-		
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, Rückwärtsflug		
Reaktion	mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen		2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -		
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -		
Öffnungsverhalten	-		
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)			
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen		
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -		2
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -		
Öffnungsverhalten	-		
TRUDELN			
Ausleitung	selbständig		
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen		2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90° bis 180° / mäßig schnell		
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig		
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert		
STEILSPIRALE			
Einleitung / Trudeltendenz	durchschnittlich / mäßig		2
Höhenverlust / Ausleitung	hoch / selbständig		3
B-LEINEN-STALL			
Einleitung	leicht		2
Höhenverlust	mäßig		3
Ausleitung	selbständig		
LANDUNG			
Abfangzeitpunkt	durchschnittlich		1
Landeverhalten	einfach		

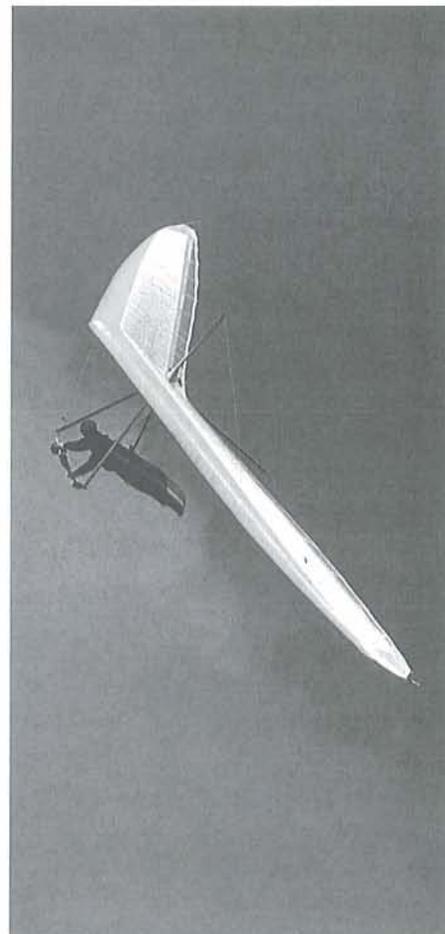


Foto: Hans Thirler

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



HÄNGEGLEITERMUSTER		KLASSIC 13 / AIRWAVE GERMANY		KLASSIC 14 / AIRWAVE GERMANY	
KATEGORIE	2-3			2-3	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	90 kg - 120 kg / 1			100 kg - 132 kg / 1	
Gerätgewicht (ohne Packsack)	31 kg			33 kg	
Fläche (Herstellerangabe)	13,5 m ²			14,4 m ²	
Spannweite (Herstellerangabe)	9,88			10,25	
Doppelsegel (Herstellerangabe)	80 %			80 %	
Lattenzahl oben / unten	23 / 4			23 / 4	
Art der VG	Flaschenzug			Flaschenzug	
Art des Steuerbügels	profiliert			profiliert	
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	12	0	2	7	0
Spiel Unterverspannung längs	0	0	3	0	0
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	neutral		neutral	neutral
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel		mittel	mittel
GERADEAUSFLUG					
V min / V max km h	29 / > 80	30 / > 80	2	30 / > 80	30 / > 80
Bügeldruckverlauf	progressiv ansteigend	progressiv ansteigend	3	progressiv ansteigend	progressiv ansteigend
Bügeldruck bei 60 / 80 km h	gering / mittel	gering / gering		gering / mittel	gering / mittel
Richtungsstabilität (Gieren)	geringe Giertendenz	geringe Giertendenz		kein Gieren	kein Gieren
KURVENHANDLING					
Kraftaufwand für Einleiten	gering	mittel - hoch		mittel	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	mittel - hoch	2	mittel	hoch
Rollzeit für Einleiten	kurz	mittel - lang		mittel	lang
Rollzeit für Ausleiten	kurz	mittel - lang		mittel	lang
Schräglage bei V min. sink	leicht zunehmend	leicht zunehmend		gering zunehmend	gering zunehmend
VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS					
Geradausflug Bügel langsam vor	problemlos	mäßig anspruchsvoll		problemlos	problemlos
Geradausflug Bügel schnell vor	problemlos	mäßig anspruchsvoll		problemlos	problemlos
Kurvenflug Bügel langsam vor	problemlos	mäßig anspruchsvoll	2	problemlos	problemlos
Kurvenflug Bügel schnell vor	problemlos	Trudeln	3	problemlos	problemlos
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich		nicht möglich	nicht möglich
LANDUNG					
Ausschwebestrecke	mittel	mittel		mittel	mittel
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden	mittelschwer zu finden	2	mittelschwer zu finden	mittelschwer zu finden
V-Bereich des Stallens	mittelgroß	mittelgroß		mittelgroß	mittelgroß
Kraftaufwand beim Stallen	mittelgroß	mittelgroß		mittel	mittel

**ERGÄNZUNGEN ZUR
FLUGSICHERHEIT**

DHV-Gütesiegel
Nr. 01-303-95



DHV-Gütesiegel
Nr. 01-304-95



HÄNGEGLEITERMUSTER

LAMINAR 13 / WILHELM HUBERT TEICH

LAMINAR 14 / WILHELM HUBERT TEICH

KATEGORIE	2-3	3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	80 kg - 116 kg / 1	96 kg - 130 kg / 1
Gerätengewicht (ohne Packsack)	30 kg	33,0
Fläche (Herstellerangabe)	13,2 m ²	14,6 m ²
Spannweite (Herstellerangabe)	10,02 m	10,40 m
Doppelsegel (Herstellerangabe)	80 %	80 %
Lattenzahl oben / unten	21 / 4	23 / 4
Art der VG	Flaschenzug	Flaschenzug
Art des Steuerbügels	profiliert	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar	Speedbar

AUFBAU	keine	keine
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	0	8	0
Spiel Unterverspannung längs	0	0	0	0
Aerodynamische Lastigkeit	leicht hecklastig	leicht hecklastig	neutral	neutral
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel	mittel	mittel

GERADEAUSFLUG	VG entspannt	VG gespannt	VG entspannt	VG gespannt
V min / V max km/h	31 / > 80	31 / > 80	32 / > 80	32 / > 80
Bügeldruckverlauf	linear zunehmend	linear zunehmend	linear zunehmend	linear zunehmend
Bügeldruck bei 60 / 80 km/h	gering / mittel	gering / mittel	gering / mittel	gering / gering
Richtungsstabilität (Gieren)	mäßige Tendenz	geringe Tendenz	mäßige Tendenz	geringe Tendenz

KURVENHANDLING	VG entspannt	VG gespannt	VG entspannt	VG gespannt
Kraftaufwand für Einleiten	gering	hoch	gering bis mittel	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	hoch	gering bis mittel	hoch
Rollzeit für Einleiten	mittel	lang	kurz bis mittel	lang
Rollzeit für Ausleiten	mittel	lang	kurz bis mittel	lang
Schräglage bei V min. sink	neutral	leicht zunehmend	leicht zunehmend	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS	VG entspannt	VG gespannt	VG entspannt	VG gespannt
Geradeausflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos	problemlos	holt Fahrt über Fläche
Geradeausflug Bügel schnell vor	problemlos	nickt deutlich ab	Tendenz zum Aufbäumen	Tendenz zum Aufbäumen
Kurvenflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos	anspruchsvoll	anspruchsvoll
Kurvenflug Bügel schnell vor	nickt deutlich ab	nickt deutlich ab	anspruchsvoll	anspruchsvoll
Provoziertes Trudeln	maximal 1/2 Umdrehung möglich	beliebig lange möglich	maximal 1/2 Umdrehung möglich	beliebig lange möglich

LANDUNG	VG entspannt	VG gespannt	VG entspannt	VG gespannt
Ausschwebestrecke	mittelgroß	mittelgroß	mittel	mittel
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden	mittelschwer zu finden	mittelschwer zu finden	mittelschwer zu finden
V-Bereich des Stallens	mittelgroß	mittelgroß	mittelgroß	mittelgroß
Kraftaufwand beim Stallen	mittel	mittel	mittel	mittel

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



HÄNGEGLEITERMUSTER		CROSS COUNTRY 155 / FLY & MORE GMBH	
KATEGORIE	2-3		
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	100 kg - 122 kg / 1		
Gerätegewicht (ohne Packsack)	31,5		
Fläche (Herstellerangabe)	14,4 m ²		
Spannweite (Herstellerangabe)	10,2 m		
Doppelsegel (Herstellerangabe)	78 %		
Lattenzahl oben / unten	22 / 6		
Art der VG	Flaschenzug		
Art des Steuerbügels	profiliert		
Steuerbügelbasis	Speedbar		
AUFBAU			
Besonderheiten	Klapptrapezbasis		
BODENHANDLING UND START	VG entspannt	VG gespannt	
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	leicht hecklastig	2 V 3
Spiel Unterverspannung quer	17	9	
Spiel Unterverspannung längs	1	1	
Aerodynamische Lastigkeit	leicht hecklastig	leicht hecklastig	
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel	
GERADEAUSFLUG			
V min / V max km h	33 / >80	33 / >80	2 V 3
Bügeldruckverlauf	linear zunehmend	linear zunehmend	
Bügeldruck bei 60 / 80 km h	gering / mittel	gering / mittel	
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren	
KURVENHANDLING			
Kraftaufwand für Einleiten	gering - mittel	mittel - hoch	2
Kraftaufwand für Ausleiten	gering - mittel	mittel - hoch	
Rollzeit für Einleiten	kurz - mittel	mittel - lang	
Rollzeit für Ausleiten	kurz - mittel	mittel - lang	
Schräglage bei V min. sink	gleichbleibend	leicht zunehmend	
VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS			
Geradeausflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos	1 V 2
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	2 V 3
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden	mittelschwer zu finden	
V-Bereich des Stallens	mittelgroß	mittelgroß	
Kraftaufwand beim Stallen	mittelgroß	mittelgroß	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT			

75/95

Übertragung von Kennzeichen

Mit Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums ist die Übertragung eines Kennzeichens auf ein anderes Gerät ab sofort möglich. Die Übertragung erfolgt auf schriftlichen Antrag des Gerätehalters durch Löschung des Geräts im Luftsportgeräteverzeichnis und gleichzeitigen Neueintrag des anderen Geräts.

Voraussetzung ist die Erklärung des Gerätehalters, daß das Kennzeichen unverzüglich vom Gerät entfernt wird oder daß das Gerät verschrottet ist. Die Übertragungsmöglichkeit wird im neuen Antragsformular für die Kennzeichnung berücksichtigt. Die entgegenstehende Weisung des Bundesverkehrsministeriums vom 2.8.1993 ist hinfällig.

Gmund, den 10.8.1995
Peter Janssen
Vorsitzender

76/95

Lufttüchtigkeitsanweisung

Hängegleitergurtzeug OK-Integral

Im Flugbetrieb ist bei einem Hängegleitergurtzeug des Musters OK-Integral der Firma Keller eine Beinschlaufe gerissen. Die Beinschlaufe bestand nur aus grüngrauem Plastik-Planenmaterial, ein Gurtband war nicht eingearbeitet. In Übereinstimmung mit der Firma Moyes Europe air-base GmbH hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahmen** getroffen:

1. An allen Hängegleitergurtzeugen OK-Integral ist vom Besitzer zu überprüfen, ob die Beinschlaufen ordnungsgemäß aus Gurtband gefertigt sind. Beinschlaufen aus grüngrauem Plastik-Planenmaterial sind fehlerhaft.
2. Fehlerhafte Beinschlaufen müssen ersetzt 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.

Die Beinschlaufen werden von der Firma Moyes Europe air-base GmbH, Werrastraße 13, 36433 Bad Salzungen, Tel. 03695/602304, Fax 03695/602305, ersetzt.

Gmund, den 18. Juli 1995
Bernd Schmittler
Referatsleiter Technik

77/95

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gleitsegelrettungsgerät RS 2

An einem Rettungsgeräte-Innencontainer des Musters RS 2 ist bei einer Öffnung der Stoff des Innencontainers an der Stelle der Befestigung des Auslösegriffes eingerissen.

In Übereinstimmung mit der Firma Firebird Sky Sport AG hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahmen** getroffen:

1. An allen Gleitsegelrettungsgeräten RS 2, die nach dem 1.8.1994 gekauft wurden, müssen die Innencontainer nachgeprüft werden.
2. Fehlerhafte Innencontainer 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.

Nachprüfung und Austausch werden von der Firma Firebird Sky Sport AG, Bullachbergweg 34 a, 87645 Schwangau, Tel. 08362/98320, Fax 08362/983239, durchgeführt.

Gmund, den 2. August 1995
Hannes Weininger
stv. Referatsleiter Technik

78/95

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gleitsegel Apache 23, II 23, 26, II 26, 29, II 29

Im Rahmen der turnusmäßigen Nachprüfung wurden bei mehreren Geräten der Muster Apache und Apache II ungenügende Leinenfestigkeiten festgestellt.

In Übereinstimmung mit der Firma Firebird Sky Sport AG hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahmen** getroffen:

1. An allen Gleitsegeln der Gerätemuster Apache und Apache II, die noch nicht der turnusmäßigen Nachprüfung oder der vom DHV empfohlenen Leinenüberprüfung unterzogen wurden, müssen die Stammleinen nachgeprüft werden.
2. Fehlerhafte Leinen 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.

Nachprüfung und Austausch werden von der Firma Firebird Sky Sport AG, Bullachbergweg 34 a, 87645 Schwangau, Tel. 08362/98320, Fax 08362/983239 durchgeführt.

Gmund, den 2. August 1995
Hannes Weininger
stv. Referatsleiter Technik

79/95

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gleitsegelgurtzeug Turtle II

An einem Exemplar des Musters Turtle II wurden rutschende Gurtschnallen an den Beingurten und am Brustgurt festgestellt.

In Übereinstimmung mit der Firma Firebird Sky Sport AG hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahmen** getroffen:

1. An allen Gleitsegelgurtzeugen des Musters Turtle II ist vom Besitzer das Rutschen der Gurtschnallen zu überprüfen. Die Überprüfung kann durch Auseinanderziehen des Brustgurtes mit Handkraft (mindestens 10 kg) in Richtung der im Flug auftretenden Belastung erfolgen.
2. Fehlerhafte Gurtschnallen 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 und erforderlichenfalls die Überprüfung werden von der Firma Firebird Sky Sport AG, Bullachbergweg 34 a, 87645 Schwangau, Tel. 08362/98320, Fax 08362/983239, durchgeführt.

Gmund, den 2. August 1995
Hannes Weininger
stv. Referatsleiter Technik

80/95

Neue Musterzulassungen

Gleitsegel

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber zul. Startgewicht min.-max.	Klasse
01-394-95	Boogie L	UP Sportartikel 95 kg - 120 kg	1-2
01-395-95	Merak 29	Aerosport International 80 kg - 105 kg	2
01-396-95	Merak 31	Aerosport International 95 kg - 125 kg	2
01-397-95	P41 28	Aerosport International 80 kg - 100 kg	2
01-398-95	P41 31	Aerosport International 90 kg - 125 kg	2
01-399-95	Genesis L	Firebird AG 90 kg - 118 kg	3

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber zul. Startgewicht min.-max.	Klasse
01-400-95	Energy M	Edel 70 kg - 90 kg	3
01-401-95	Genesis M	Firebird 70 kg - 95 kg	2-3
01-402-95	Energy L	Edel 85 kg - 100 kg	3
01-403-95	Energy XL	Edel 95 kg - 118 kg	3
01-404-95	G-Sport-L	Firebird 80 kg - 105 kg	2

Gleitsegelgurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
03-150-95	Charly Streamer	Finsterwalder	100 kg
03-151-95	Passenger	UP Sportartikel	100 kg

Hängegleiter

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber zul. Startgewicht min.-max.	Klasse
01-301-95	Klassik 13	Airwave Germany 84 kg - 120 kg	2-3
01-302-95	Klassik 14	Airwave Germany 92 kg - 132 kg	2-3
01-303-95	Laminar 13	Wilhelm Hubert Teich 80 kg - 116 kg	2-3
01-304-95	Laminar 14	Wilhelm Hubert Teich 96 kg - 130 kg	3
01-305-95	Cross Country 155	fly & more 100 kg - 122 kg	2-3

Hängegleitergurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast maximal
03-102-95	M 2 Pro Design	fly & more	120 kg

81/95

Weitere anerkannte Herstellerbetriebe

Hersteller	Produkte
Wilhelm Hubert Teich Leyher Straße 119 a, 90431 Nürnberg Tel. 0911/314130, Fax 0911/328518	Hängegleiter

Schleppwinden

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	zulässig für			
05-013-95	MAT 93	1. MGD.	HG	GS	FS	DS (nur HG)

Schleppklinken

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	zulässig für		
06-024-95	Aufgehts light	Schuhwerk C.	HG	GS	UL

Abkürzungen: HG = Hängegleiterwindenschlepp, GS = Gleitsegelwindenschlepp, FS = Flachslepp, DS = Doppelsitzerwindenschlepp, UL = Hängegleiter-UL-Slepp

Weitere zugelassene Flugschulen

Name	Straße	PLZ	Ort	GS	GSS	GSP	HG	HGS	HGP	ULS	F
1. Drachenfliegerclub Sachsen	Flugplatz Hartenstein/postlag.	08118	Thiersfeld				•	•			•
Flugschule Lukas Bader	Markgraf-Albrecht-Straße 14	10711	Berlin	•	•		•	•		•	•
Drachenfluggruppe Bremen-Worpswede	Bergstraße 9	27726	Worpswede				•	•			•
Drachen- und Gleitsegelflugschule und Shop Werther	Schwarzer Weg 2-4	33824	Werther	•	•		•	•		•	•
Papillon Drachen- und Gleitschirmflug-schule Wasserkuppe	St. Laurentius Straße 7	36163	Poppenhausen	•			•	•			•
Drachenflugschule Goslar	Friesenstraße 12	38640	Goslar				•		•		•
Gleitschirmflugschule Goslar	Beekstraße 26	38640	Goslar	•							•
Harzer Gleitschirmschule	Amsbergstraße 10	38667	Bad Harzburg	•	•	•					•
Flugschule Rhein-Main-Neckar	Balzenbacher Straße 8	69488	Birkenau	•	•	•	•	•	•		•
Flugschule Frank	Fasanenweg 8	71522	Backnang	•	•		•	•			•
Gleitschirmschule Löffler	Kaiserstraße 17	76131	Karlsruhe	•	•	•					•
BIRDY AIRVENTURE	Weg zum Rothenbächle 6	76332	Bad Herrenalb	•	•	•					•
Drachen- und Gleitschirmflugschule Dreyeckland	Schauinslandstraße 16	79224	Umkirch	•			•				•
Gleitschirmschule München GSM	Engelhardstraße 33	81369	München	•	•	•					•
Parafly Lenggries	Engelhardstraße 33	81369	München	•	•	•					•
AEROMAX Gleitsegelschule	Engelhardstraße 33	81369	München	•	•	•					•
Flugschule Spieler	Am Trifhof 57	82362	Weilheim	•			•		•		•
Drachen- und Gleitschirmflugschule Horst Steidl	Halde 43	88636	Illimensee	•	•		•	•	•	•	•
Drachenflugschule Nordbayern	Weizbühl 32	95497	Goldkronach	•			•				•
LCT Luftsportzentrum Crawinkel	Friedrichsanfang 43	99330	Crawinkel	•	•		•	•			•
Papillon Harald Huber	1, rue de l'église	F-68470	Fellingring	•		•	•		•		•

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

84/95**Weitere zugelassene Gelände****Neuzulassungen und Verlängerungen durch den DHV nach § 25 LuftVG****Gastpiloten werden gebeten, vor dem Fliegen mit dem Geländehalter Verbindung aufzunehmen.**

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

0

07743 Jena	Jägerberg Drachenflugschule Frank Seide	Thüringen	Hang	245	HG/GS
08606 Gassenreuth	3 Fichten Paragliding Hof/Saale HG- und GS-Windengemeinschaft	Sachsen	Schlepp	300	HG/GS
09542 Neuhausen	Schwärtenberg Flugsportverein Schwärtenberg	Sachsen	Schlepp	150	HG/GS

3

36136 Poppenhausen	Wasserkuppe 1. Drachenflugclub Wasserkuppe	Hessen	Hang	250	HG
37176 Wolbrechtshausen	Wolbrechtshausen Drachen- und Gleitsegelverein Göttingen	Niedersachsen	Schlepp	750	HG/GS
38316 Hornburg	Galgenberg/Großer Fallstein Musiol Werner	Niedersachsen	Hang	80	HG/GS

5

57368 Lennestadt	Grevenbrück DFC Kreis Olpe	NRW	Schlepp	150	HG/GS
57368 Lennestadt	Gleierbrück DFC Kreis Olpe	NRW	Schlepp	150	HG/GS
58339 Breckerfeld	Wengeberg Winter Michael	NRW	Schlepp	150	HG/GS
58339 Breckerfeld	Ehringhausen Winter Michael	NRW	Schlepp	150	HG/GS
59889 Eslohe	Niedersalvey DFC Kreis Olpe	NRW	Hang	270	HG/GS

7

72270 Baiersbronn	Stöckerkopf Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn	Ba-Wü	Hang	210	HG/GS
-------------------	---	-------	------	-----	-------

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

75053 Gondelsheim	Bonartshäuser Hof Gleitschirmverein Baden »Die Schwarzwaldgeier«	Ba-Wü	Schlepp	760	HG/GS
76855 Annweiler	Adelberg Südpfälzer Gleitschirmflieger Club	Rheinl.-Pfalz	Hang	280	HG/GS
79102 Freiburg	Schauinsland Haltergemeinschaft GSC Colibri und DFC Südschwarzwald	Ba-Wü	Hang	690	HG/GS
79254 Oberried	Oberried Skytec Drachen- und Gleitsegelzentrum	Ba-Wü	Hang	200	HG/GS
79271 St. Peter	Brosihof Lutze Klaus	Ba-Wü	Hang	50	HG/GS
79271 St. Peter	Steingrubenberg Südwest Lutze Klaus	Ba-Wü	Hang	150	HG/GS
79271 St. Peter	Steingrubenberg Nord Lutze Klaus	Ba-Wü	Hang	50	HG/GS
79736 Rickenbach	Heue / Bergalingen Delta Club Condor (Wehr)	Ba-Wü	Hang	460	HG/GS
79837 St. Blasien	Möslehang Airpower Gleitschirmschule	Ba-Wü	Hang	100	HG/GS

8

83043 Bad Aibling	Berbling Flugschule Hochries	Bayern	Schlepp	760	HG/GS
83101 Rohrdorf	Schaurain Flugschule Hochries	Bayern	Schlepp	760	HG/GS
87637 Eisenberg	Dolder Halde Aktiv Flugsport & Freizeit GmbH	Bayern	Hang	60	HG/GS
89584 Ehningen-Berg	Wetterkreuz Windengemeinschaft Berg	Ba-Wü	Schlepp	300	HG/GS
89584 Ehningen-Berg	Riedkapelle Windengemeinschaft Berg	Ba-Wü	Schlepp	300	HG/GS

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

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

Burgtiefe auf Fehmarn - Der 31jährige Andreas Heiner-mann zog sich tödliche Verletzungen zu, als er sich am 14.6.1995 mit einem ca. 60 m langen Seil an einem Pfahl befestigte und sich mit seinem Gleitsegel in die Höhe ziehen ließ. Nach Angaben von Zeugen klappte der Schirm in ca. 30 m Höhe stark ein, der Pilot stürzte nahezu ungebremst zu Boden. Zum Zeitpunkt des Unfalles herrschte Windstärke 6. Der Verunglückte hatte den Befähigungsnachweis für Drachenflieger.

Küssnacht/Schweiz - Am 10.6.1995 wurde der 52jährige Gleitsegelpilot Klaus Kupka bei einem Flug vom Rigi vermutlich wegen schlechter Wetterbedingungen über den Zuger See getrieben. Ca. 250 m vom Ufer entfernt landete er im Wasser. Obwohl er mit einem Fischer am Ufer Sprechkontakt hatte und dieser sofort Hilfe holte, ist Klaus Kupka ertrunken.

Brenzikofen/Schweiz - Am 8.6.1995 verunglückte der 69jährige Hängegleiterpilot Karl-Heinz Hansen tödlich, nachdem er vergessen hatte, sich vor dem Start in sein Gerät einzuhängen. Der Pilot startete über die Rampe und stürzte dann an der senkrechten Felswand in die Tiefe. Karl-Heinz Hansen galt als sehr erfahrener und besonnener Pilot.

Schnellere Rettung

Die Rettungsvorkehrungen beim Sicherheitstraining am Achensee wurden verbessert. Die zuständigen Behörden haben den Betrieb eines Bootes mit Benzinmotor auf dem See genehmigt. Gewasserte Piloten können jetzt schneller geborgen werden als mit dem bisher benutzten Elektroboot.

Gleitsegelzulassungen mit G

»Mein Schirm hat ein 'G', was bedeutet das?»

Der Zusatz 'G' hinter der Klasse des Gleitsegels bedeutet, daß das betreffende Muster nur mit dem im Gerätekenntblatt unter Punkt II »Sonstige Besonderheiten« eingetragenen Gurtzeug (dies können auch mehrere sein) zugelassen ist. So die richtige einfache Antwort.

Warum und wie dieses G entsteht, ist komplizierter.

Am einfachsten und kostengünstigsten für den Hersteller ist die Musterprüfung, wenn er für die Flugtests ein bestimmtes Gurtzeug benennt. Das betreffende Gleitsegel wird nach Abschluß von zwei Testflügen mit diesem Gurtzeug zugelassen und erhält zur Klasse den Zusatz 'G'.

Die unterschiedlichen Einflüsse von Brustgurtzeugen und Kreuzgurtzeugen auf das Flugverhalten von Gleitsegeln wurden 1992 durch umfangreiche Versuchsreihen des DHV bekannt. Seit 1993 dürfen deshalb für ein Gleitsegel alle zugelassenen Gurtzeuge verwendet werden, wenn mindestens drei Testflüge mit verschiedenen Gurtzeugen für eine Klasse positiv abgeschlossen wurden. Dabei wird mindestens ein Testflug mit Kreuzgurtzeug und mindestens ein Testflug mit Brustgurtzeug geflogen.

Nur bei diesem erhöhten Testflugaufwand entfällt der Zusatz 'G'.

Milan-Racer

Grundsätze zur Lufttüchtigkeitsanweisung

Die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (VGH) vom 18.7.1995 enthält wichtige Grundsätze für die Anordnung von Sicherheitsmaßnahmen in einer Lufttüchtigkeitsanweisung. Nachfolgend Auszüge:

»Der DHV hat die für seine Entscheidung maßgeblichen, aus dem Sicherheitsrecht sich herleitenden Gesichtspunkte nicht verkannt. Danach kann für die Annahme einer Gefahr nicht etwa verlangt werden, daß der befürchtete Schaden mit Sicherheit, sondern lediglich, daß er - nach den der Behörde im Zeitpunkt der Entscheidung zur Verfügung ste-

henden Erkenntnismöglichkeiten - mit hinreichender Wahrscheinlichkeit eintreten könnte.«

»An den Grad der Wahrscheinlichkeit eines Gefahreintritts sind dabei umso geringere Anforderungen zu stellen, je höher der Rang des gefährdeten Rechtsguts und je folgenschwerer der möglicherweise eintretende Schaden und je geringer der Rang des Rechtsguts ist, in das zur Schadensabwendung eingegriffen werden soll.«

»Bei diesen Ende 1993 und zu Beginn des Jahres 1994 bestehenden Zweifeln an der Lufttüchtigkeit des Luftsportgeräts Milan-Racer kann die vom DHV verfügte Reihenfolge eines vorläufigen Flugstopps (insbesondere aufgrund der Einlassung der Bautek vom 8.12.1993) und die anschließende bedingte Flugfreigabe (unter Auflagen) nicht beanstandet werden. Denn abzustellen ist - mangels exakter Kenntnisse im Entscheidungszeitpunkt - auf die ursprünglich unter erheblichem Zeitdruck zu treffende Prognose des DHV zur Möglichkeit weiterer Unglücksfälle mit dem Hängegleiter und solche waren aufgrund der Abweichungen des verunglückten Fluggeräts gegenüber dem Mustergerät nicht von vornherein völlig auszuschließen.«

»Der DHV hatte nach dem Unglücksfall mit dem Luftsportgerät Milan-Racer und angesichts der von der Herstellerfirma eingeräumten Mängel abzuwägen zwischen dem allgemeinen öffentlichen Interesse an der Sicherheit des Luftverkehrs und dem besonderen öffentlichen Interesse, daß Menschen durch möglicherweise fehlerhaftes Gerät nicht zu Tode kommen, sowie dem vom Verwaltungsgericht hervorgerufenen privaten Interesse der Halter der Luftsportgeräte, diese weiterhin nutzen zu können. Nach Ansicht des erkennenden Senats ist hierbei dem öffentlichen Interesse Priorität einzuräumen; bereits geringe Zweifel an der Lufttüchtigkeit eines Luftsportgeräts rechtfertigen ein Hintanstellen privater Interessen.«

»Daß eine derartige letztendlich im Interesse der luftsporttreibenden Halter ergehende Lufttüchtigkeitsanweisung diesen nicht zumutbar (und somit abwägungsfehlerhaft) sein sollte, selbst wenn nur geringe Verdachtsmomente für eine Lufttüchtigkeit des Luftsportgeräts Milan-Racer sprächen, ist angesichts der mit dieser Sportausübung verbundenen Gefahren nur schwerlich nachvollziehbar.«

»Im Ergebnis bedeutet dies, daß bereits geringe Zweifel an der Luftuntüchtigkeit eines Luftsportgeräts ein Einschreiten des beauftragten DHV rechtfertigen. Dies heißt wiederum, daß der DHV im Zeitpunkt eines Einschreitens die von ihm angenommene potentielle Gefährdung nicht detailliert und lückenlos (auf wissenschaftlicher Basis) darlegen muß, son-

dern - in einer gleichsam typisierenden (prognostischen) Betrachtungsweise - beim Vorliegen bestimmter Kriterien auf eine potentielle Gefahrenlage (im Sinne eines lufttüchtigen Luftsportgeräts) schließen darf.«

»Bis zum Abschluß der Untersuchungen der Flugunfalluntersuchungsstelle verbleibt es somit bei der Lufttüchtigkeitsanweisung vom 21. Februar 1994; deren Aufhebung durch den DHV ist erst veranlaßt, wenn jeglicher Zweifel an der Lufttüchtigkeit des Luftsportgeräts Milan Racer ausgeschlossen werden kann, der Flugunfall von Ende November 1993 somit ausschließlich durch einen Flugfehler verursacht sein konnte.«

Bayr. VGH München vom 18.7.1995, Az. 20 CS 95. 47/95. 610/95. 854.

Zum Verständnis

Nach einem tödlichen Unfall mit einem Milan-Racer und Lufttüchtigkeitsanweisungen des DHV zum Schutz der Piloten haben Firma Bautek, Fritz Amend und weitere Milan-Racer-Besitzer bisher 29 Verwaltungsgerichtsprozesse gegen den DHV eingeleitet. Hinzu kamen noch über 20 Widersprüche, die das Luftfahrt-Bundesamt zurückgewiesen hat.

Irritation kam auf, als das erstinstanzliche Verwaltungsgericht München nacheinander den Antragstellern Recht gab und die Sicherheitsmaßnahmen des DHV außer Kraft setzte.

Am 18. Juli hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (VGH) als höhere Instanz in München in einer 16seitigen Entscheidung Klarheit geschaffen, allgemeine Maßstäbe gesetzt und die Sicherheitsmaßnahmen des DHV bestätigt.

Erstmals seit Inkrafttreten des neuen Luftrechts hat ein Obergericht die Tätigkeit des DHV geprüft und sein »Okay« gegeben. Die VGH-Entscheidung hat deshalb über den entschiedenen Einzelfall hinaus weitreichende Bedeutung für die Flugsicherheit der Piloten und die Rechtssicherheit.

Trotz dieser Grundsatzentscheidung gehen Firma Bautek und Fritz Amend weiter gegen die Sicherheitsmaßnahmen vor und haben zunächst wieder auf der unteren Verwaltungsgerichtsebene auf ihre Hauptsacheklage Recht bekommen. Über die Berufung des DHV wird jetzt erneut der VGH entscheiden.

Für alle Milan-Racer-Besitzer: Nach der VGH-Entscheidung vom 18. Juli sind die Sicherheitsmaßnahmen der Lufttüchtigkeitsanweisung 11 ohne Einschränkung in Kraft.

Das Versicherungsprogramm

Stand: 1.8.1995

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 Selbst-

beteiligung (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 Geräte-kennzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Auch für Haltergemeinschaften. Bei Versicherungs-fällen 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 Unfall-deckungssumme.

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 Unfall-deckungssumme.

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-Verkehrs-Rechtsschutz, Boden-Unfall für Mitgliedsvereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

19.9.95 – Info Nr. 83

Später eingehende Kleinanzeigen werden automatisch in das nachfolgende Info aufgenommen.

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

Anzeigen bitte nur schriftlich mit dem Anzeigenauftrag!

Haftungsausschluss!

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

Hängegleiter

1

Club 15, Bj. 88, Check bis 96, pink/weiß, Räder, 2 Ersatztrapezrohre, VB DM 950,-. ☎ 05733/3242.

Joker, Bj. 92, crashfrei, VB DM 2.300,-. Charly Kniehänger, Integralhelm u. Fallschirm, DM 900,-. Auch einzeln. ☎ 08362/2951.

1-2

Airfox, Bj. 92, weiß/blau/rot, Speedbar, Räder, 2 Pucksäcke, DM 3.000,-. ☎ 08326/1047 o. 311123.

Calypso 165, Bj. 5/92, mit Gurtzeug u. Rettungsgerät, 1a-Zustand, crashfrei, DM 3.500,-. ☎ 06131/476773, Fax 06131/479699.

Calypso 165, Bj. 92, crashfrei, guter Zustand, Ersatzrohre, Räder, VB DM 2.800,-. Tel 0721/517252.

Delta 16, Bj. 88, crashfrei, ohne Check, VB DM 1.000,-. ☎ 089/4395136 (nur Wochenende).

Delta 16, Bj. 6, mit Räder u. Ersatztrapez, Vario Flip AV, Geschw. Messer, Rettungssystem Parasail IV, Kevlar-Helm, Kniehänger-Liegegurt, kompl. DM 1.800,-. ☎ 0711/562858.

Delta 16, Bj. 87, Check bis 12/97, Räder, Ersatzteile, ☎ 0531/337133.

Gyro 180, Bj. 92, 1a-Zustand, 2 Steuerbügel u. Speedbar, VB DM 1.800,-. ☎ 07223/40135.

Gyro 180, Bj. 89, OS weiß, US grün, AK schwarz, ohne Check, crashfrei, Speedbar, Räder, DM 750,-. ☎ 02534/1522 (abends).

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

Gyro 180, Bj. 91, 1a-Zustand, Speedbar, Räder, Kettler Schlafsack u. Rettungssystem, 170 - 185 cm, neuw., VB DM 1.800,-. ☎ 08341/8148.

Mars 170, Bj. 90, pink/gelb, 2 Steuerbügel, Check neu, DM 1.400,-.

Nimbus 62/15, Bj. 88, 1a-Zustand, Check bis 12/97, Zubehör, ☎ 0531/337133.

Nimbus 62/15, Check bis 12/95, mit Rädern, Speedbar, Gurtzeug u. Schirm, sehr guter Zustand, VB DM 1.000,-. ☎ 06205/38166.

Spectrum 144, Bj. 4/94, SB-System, AK pink/magenta/lila, Ersatzsteuerbügel, VB DM 4.900,-. ☎ 09424/8554.

Spectrum 144, Bj. 9/92, neuw., crashfrei, mit Ersatztrapezrohr, Rädern, XC-Packsack u. Tali-Träger, VB DM 6.400,-. ☎ 06543/2459 (ab 19.00 Uhr).

Supersport 143, Bj. 95, DM 7.000,-. ☎ 07183/2583.

Supersport 153, Bj. 94, neuw., crashfrei, ☎ 08378/275.

Supersport 153, Bj. 95, neu, DM 6.950,-. ☎ 07183/8302.

Supersport 163, Bj. 9/93, VB DM 5.750,-. ☎ 07025/8084.

Supersport 163, 1a-Zustand, OS weiß, US pink/lila/magenta, mit Halbschalenrädern, VB DM 6.500,-. ☎ 0228/253391.

Swing, Bj. 5/88, Check fällig, rot/gelb/weiß, guter Zustand, mit Rädern, Helm, Kniehänger u. Rettungsgerät Parasail, DM 1.200,-. ☎ 06545/553.

Uno, Bj. 88, Check neu, sehr guter Zustand, weiß, AK pink, Speedbar, Räder, 2 Ersatzsteuerbügel, DM 1.500,-. ☎ 0531/891647.

Uno, Bj. 86, mit Kniehänger u. Räder, ohne Check, DM 550,-. ☎ 06644/631.

Uno piccolo, Bj. 90, Check 12/97, 2 Steuerbügel, VB DM 1.600,-. ☎ 06151/719339 o. 712770 (Anja o. Peter).

Uno piccolo, Bj. 88, sehr guter Zustand, schöne Farben, Räder, 3 Ersatzsteuerbügel u. Kniehänger, VB DM 750,-. ☎ 05251/408573.

Uno piccolo, 1a-Zustand, Bj. 89, VB DM 1.200,-. ☎ 08168/4034.

Uno piccolo, Bj. 90, 1a-Zustand, Sonderfarben, VB DM 1.300,-. ☎ 07191/85236 (abends).

Uno piccolo, Bj. 86, Check bis 4/96, crashfrei, sehr guter Zustand, sehr gutes Handling, incl. Räder, 2 Ersatztrapezrohre, DM 1.100,-. Charly Kniehänger, Bj. 91, pink, neuw., DM 150,-. ☎ 06150/83770, 06078/73643.

Vektor, Bj. 9/92, weiß/lila, 2 Ersatzsteuerbügel, DM 3.000,-. Keller Karpfengurt mit Schirm, DM 200,-. ☎ 0941/7965200 o. 7965204.

Vektor, Bj. 11/93, crashfrei, sehr gepflegt, Gurt Airwave Race 2, Tali-Träger, Schutzhülle, div. Extras, VB. Auch einzeln. ☎ 0731/553076.

2

Atlas 14, 5-Jahres-Check 1990, sehr guter Zustand, ☎ 06251/79426.

Atlas 15, Bj. 88, 5-Jahres-Check, Kniehänger mit Fallschirm, Helm, Aluleiter, Lufträder, Vario, VB DM 1.000,-. ☎ 06151/146611.

Atlas 16, Bj. 89, 1a-Zustand, Check neu, Extras, VB DM 1.200,-. ☎ 07724/4687.

Atlas 16, Bj. 84, guter Zustand, Kniehänger, DM 750,-. ☎ 0431/362156.

Atlas 16, Bj. 84, Check bis 12/97, guter Zustand, hellblau/rot/dunkelblau, Speedbar u. div. Ersatzrohre, kompl. DM 1.000,-. ☎ 0361/2250209 (abends) o. dl. 6701153.

Atlas 16, Bj. 3/92, Ersatzl., DM 1.800,-. ☎ 030/6561198 (morgens).

Atlas 16, Bj. 86, Check bis Ende 95, Gorogengerät, VB DM 600,-. ☎ 0251/295084, Fax 837203.

Competition 17, Bj. 88, neuw., VB DM 2.500,-. ☎ 07634/8687.

Funfex, Bj. 88, Check neu, crashfrei, Lang- u. Kurzpacksack, Parasail IV, Rettungsschirm u. Parasail Kniehänger, DM 1.500,-. ☎ 08131/295249 (tags) o. 089/853580 (abends).

Funfex, Bj. 89, gelb/grün/weiß, neuw., VB DM 2.900,-. ☎ 07221/72867.

Funfex, Bj. 89/90, 1 Saison gefl., 1a-Zustand, DM 1.100,-. ☎ 02173/71858 o. 0172/2407931.

Funfex, Bj. 3/93, violett/lieber/hellgrün, 26 kg, 2 Aero-Safe Ersatzrohre, Räder, Speedbar mit Innenseil, verl. Kielrohr, DM 3.500,-. ☎ 0221/8303877 (ab 16.00 Uhr).

GT Top, Bj. 90, crashfrei, 1a-Zustand, AS pink, US gelb, OS weiß, incl. 3 Steuerbügelrohre, VB DM 1.950,-. ☎ 06261/60466.

GT Top, GS 90, Ersatzrohre, VB DM 1.900,-. ☎ 07145/7544.

GTR 210 D, DM 2.500,-. ☎ 05533/1839.

Impuls, Bj. 92, lila/pink, crashfrei, sehr guter Zustand, Ersatztrapezrohr, Räder, VB DM 2.400,-. ☎ 06227/62389.

Impuls, Bj. 86, gelb/schwarz, incl. Räder, letzter 5-Jahres-Check 7/91, VB DM 800,-. ☎ 040/481929.

Impuls, Bj. 89, guter Zustand, Check 11/95, Ersatzteile, VB DM 1.600,-. ☎ 0421/239450 (abends).

Impuls, Bj. 90, weiß/blau/pink, sehr guter Zustand, VB DM 1.490,-. ☎ 07083/51188 (ab 17.00 Uhr).

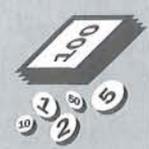
Impuls, Bj. 88, blau/grau/regenbogenfarben, 5-Jahres-Check 6/94, Speedbar, Swivel, Räder, VB DM 2.100,-. Rettungsgerät Parasail V, Bj. 91, VB DM 450,-. ☎ 07031/64900.

Impuls, Bj. 6/86, bis 130 kg, lila/pink, sehr guter Zustand, Ersatztrapezseitenrohr, Speedbar, Lufträder, DM 500,-. ☎ 09391/6378.

Impuls, Bj. 89, guter Zustand, Check 11/95, Ersatzteile, VB DM 1.600,-. ☎ 0421/239450 (abends).

Impuls, Bj. 87, violett/weiß, Check neu, 1a-Zustand, 2 Ersatztrapezseitenrohre, DM 1.700,-. ☎ 06524/7155.

Impuls 14, Bj. 90, blau/multicolor, 1a-Zustand, incl. Kompl.-Ausüstung, VB DM 2.500,-. ☎ 025345722.



Impuls 14, Bj. 8/92, pink/violett/magenta, Räder, 2 Ersatzbügel, crashfrei, Check neu, Lieferung frei Haus in Deutschland, VB DM 2.850,-. ☎ 09871/9143.

Impuls 14, Bj. 88, weiß, gepflegter Zustand, VB DM 1.600,-. Integralgurt incl. Rettung, VB DM 500,-. ☎ 089/3009456 o. 0921/63919.

Impuls 14, Bj. 91, blau/violett/pink, crashfrei, sehr guter Zustand, VB DM 2.300,-. ☎ 08031/392531 (tags), 08035/6901 (abends).

Impuls 14, Bj. 90, pink/türkis, DM 1.900,-. ☎ 07162/23978.

Impuls 14, Bj. 90, pink/ila, 5-Jahres-Check neu, incl. vollst. Ausrüstung (Räder, Kniehänger, Helm, Rettungsschirm, Vario, Buch über Fluggebiete), DM 3.500,-. E. Ritterger, Osnabrücker Str. 22, 10589 Berlin.

Impuls 14, Bj. 93, 4-farbig, Vario, Integralhelm, Charly Schirm, Räder, Kniehänger, Transportleiter, Speedbar, DM 4.000,-. ☎ 0221/5902863.

Impuls 14, Bj. 91, AK gelb, guter Zustand, incl. Ersatzsteuerbügel u. Räder, VB DM 2.999,-. ☎ 0511/8094380.

K 2 144, Bj. 92, Preis VB. ☎ 08322/8771.

K 2 144, Bj. 91, Ersatzteile, VB DM 3.200,-. ☎ 089/1689431.

K 4, Bj. 7/92, guter Zustand, neu überholt, DM 3.700,-. ☎ 08432/8425 o. 08421/3031.

K 4, Bj. 92, neuw., VB DM 4.500,-. Uvex-Helm, Gr. M, Vollvisier, DM 50,-. Flugfunkgerät, neu, DM 600,-. Airwave-Schürze, groß, gut für Frauen mit Fallschirm, VB DM 1.000,-. ☎ 02362/699174, Fax 69775.

K 4, Bj. 93, Teamfarben, VB DM 4.900,-. Bräuniger Vario LCD VII + Barograph, Geschw. + Software, DM 1.100,-. Prielier Racer Gurt, 178 cm, Metamorfosi Schirm, Bj. 87, VB DM 400,-. ☎ 089/6991225.

K 4, Bj. 4/92, weiß/pink/weiß, VB DM 3.300,-. ☎ 09197/8416.

Laser 12,8, Bj. 6/94, neuw., Spezialdesign, DM 5.500,-. ☎ 08362/6244.

Lightflex, Bj. 91, Ersatzsteuerbügel + Räder, VB DM 2.200,-. ☎ 06151/375450.

Milan, Bj. 9/92, crashfrei, Räder, 2 Ersatzsteuerbügel, VB DM 3.800,-. Gurtzeug Airwave Race 2, 185 cm, mit Parasail 6, VB DM 1.000,-. ☎ 07183/37106.

Polaris Touring 15, Bj. 87, mit Rädern, weiß/rot, crashfrei, neuer Check bis 2/97, VB DM 1.600,-. ☎ 07525/8944.

Quattro, Bj. 87, sitzend-Flug-Untervertension, auf liegend umstellbar, Sitzgurt Kosteletzky mit Parasailschirm o. Hammock, Supinegurt, Räder, VB DM 1.700,-. ☎ 08381/2143 (ab 18.00 Uhr).

Sport 167, Bj. 4/89, guter Zustand, mit Ersatztrapez (Aero-Safe Rohre), DM 1.200,-. Volles Rückgaberecht innerhalb 30 Tagen garantiert! ☎ 08845/8104.

Sport 167, Bj. 89, 5-Jahres-Check, AK blau, OS weiß, US gelb, 2 Trapezseitenrohre, VB DM 2.100,-. ☎ 02232/33399 (ab 16.00 Uhr).

Sport 167, Bj. 90, sehr schöne Farben, guter Zustand, Check bis 12/96, VB DM 2.000,-. ☎ 06227/62983.

Sensor L, Bj. 7/95, VB DM 4.500,-. ☎ 0881/7010.

Sensor XL, Bj. 6/95, ila, VB DM 4.300,-. Gurtzeug Tigra mit Rettungsgerät Columbus 18 u. Vario Basis mit Garantie. ☎ 08334/552.

Sting 154 XC, Bj. 92, weiß/grün/pink, VB DM 4.300,-. ☎ 0761/580204.

XT 145, Bj. 91, 1a-Zustand, weiß/blau/rosa, DM 2.000,-. ☎ 05507/2969.

2-3

Brazil 155, Bj. 92, sehr gepflegt, Designer Segel, crashfrei, VB DM 4.100,-. ☎ 08841/4277, Fax 2491.

Brazil 155, Bj. 93, HS weiß, AK weiß, US gelb/flieder, DM 3.500,-. ☎ 07162/23978.

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

Harrier 147, 177, 187, für leichte Piloten, 21 kg, rot/orange/weiß, VB DM 1.300,-. Bräuniger Vario LCD II, DM 250,-. ☎ 0531/18199.

K 5, Bj. 11/93, sehr gepflegt, VB DM 3.900,-. ☎ 06441/72208.

K 5, crashfrei, schöne Farben, GS 93, Ersatzsteuerrohre, VB DM 5.700,-. ☎ 07145/7544.

K 5, Bj. 11/93, eine Saison geflogen, DM 4.500,-. ☎ 06441/72208.

Magic 166, Bj. 83, OS weiß, US weiß/rot gestreift, Aylor-Anströmante, crashfrei, mit Rädern; Liegeortzeug (Schlafsack) mit Brüggemann & Brand Rettungsschirm, Steuerbügelrohre, evtl. Vario Aerocorn, techn. u. opt. i. gutem Zustand, DM 900,-. ☎ 07586/5310.

Magic 166, Bj. 87, 5-Jahres-Check, mit VG + Ersatztrapezrohr, La-Mouette Liegegurt, ca. 182 cm, Kosteletzky Rettungsgerät, VB. ☎ 07644/6973.

Magic 166, Bj. 87, Check 3/96, VG, Räder, VB DM 999,-. Kniehänger, VB DM 80,-. ☎ 06542/22326.

Magic 166, Bj. 88, Check fällig, Räder, Steuerbügel, VG, gepflegt, DM 500,-. Gurtzeug Charly Pinguin, 180 cm, gepflegt, DM 550,-. Kompl. DM 950,-. ☎ 07033/45594 o. 41959 (auch Fax).

Moyes GTR 162 Race, Bj. 88, Check neu, DM 1.800,-. ☎ 09174/730, 0911/152-9199 (dl.-Michael).

Moyes GTR 162 Race, Bj. 90, Check, 1a-Zustand, Steuerbügel, Charly Pinguin mit Schirm, Afro Cumulus, Schleppklinge, VB DM 3.100,-. ☎ 040/5293725.

Pamir, Bj. 91, AK neongelb, OS weiß, Räder und 4 Ersatzrohre, sehr guter Zustand, DM 2.500,-. ☎ 040/4220975 o. 583299.

Pamir, Bj. 5/93, crashfrei, 1a-Zustand, ☎ 08762/2036 (priv.), 089/21603628 (dl.).

Quattro S, Bj. 6/89, mit Gerätehandbuch u. Packsack, 1 Aero-Safe Trapezstange, DM 1.500,-. ☎ 07473/4172 (abends).

Quattro S, Bj. 88, Keller-Karpenfugent, Vario, Rettungsschirm, Integralhelm, Ersatzsteuerbügel, Räder, VB DM 1.600,-. ☎ 09353/2552.

Sensor 610 E 144, Bj. 92, OS weiß, US magenta/peppermintgrün, sehr gepflegt, DM 2.950,-. ☎ u. Fax 02058/4678.

Sensor 610 E 144, Bj. 93, 1a-Zustand, AS gelb, US magenta/flieder, VB DM 3.990,-. ☎ 0041/1/8561518.

Sport 150, Bj. 88, 1a-Zustand, Check neu, orange/weiß, DM 2.500,-. ☎ 089/4202067.

Sport 150, Bj. 90, 5-Jahres-Check neu, DM 2.200,-. ☎ 08808/1573.

Sport 150, Bj. 90, 5-Jahres-Check, DM 2.200,-. ☎ 088081/1573.

Top Swing, Bj. 87, heller High-Tec-Gurt + Zubehör, VB DM 1.000,-. ☎ 07151/71556.

Topfex, Vario, Prielier Gurtzeug, Helm, DM 2.200,-. ☎ 089/935290.

Topfex, Check 95, mit Liegegurt, Charly-Front-Fallschirm u. Kompl. Flugausrüstung für gr. Piloten ab 184 cm. Kompl. DM 3.000,-. ☎ 08035/2329.

3

AT 145, Bj. 92, AK blau, US rot/blau, sehr guter Zustand, incl. 2 Ersatzsteuerbügel, VB DM 2.500,-. ☎ 0681/963-2833 (tags), 0033/87908622 (abends).

AT 145, Bj. 91, gepflegt, DM 2.000,-. ☎ 07943/8317 o. 07948/2123.

AT 158, 3 Jahre, crashfrei, 1a-Zustand, VB DM 3.500,-. ☎ 089/8144335.

AT 158, Bj. 92, sehr guter Zustand, VB DM 2.500,-. ☎ 08381/81284 (priv.), 08381/46302.

AT 158, Bj. 6/92, OS/US weiß, guter Zustand, VB DM 3.500,-. ☎ 06841/64773.

AT 158, Bj. 90, sehr guter Zustand, DM 1.900,-. ☎ u. Fax 05651/31100.

AT 158, Bj. 8/92, AK gelb/grau/ila/pink, Packsack neu, DM 2.800,-. ☎ 09174/1549.

AT 158, Bj. 91, sehr guter Zustand, VB DM 2.800,-. ☎ 09621/14745.

Desire 141, Bj. 5/95, Pilotengew. bis 74 kg, neuw., pink/blau/weiß, VB DM 6.500,-. ☎ 08042/3080 (rufe zurück).

Foil 139 Combat 2, Bj. 93, mit Ersatzbügel, schöne Farben, Charly-Kniehänger incl. Gurttasche, pink, Gr. S, anzusehen im Raum Frankfurt, Ulm oder Südschwarzwald. ☎ 069/525340.

Foil 152 Combat, Bj. 92, nach Crash zum Ausschlechten, DM 500,-. Rettungsgerät Parasail IV, Bj. 89, 1 Öffnung, DM 300,-. ☎ 089/7147005.

Foil 152 Combat, Bj. 6/93, AK weiß, Segel ila/weiß, lange Sleeves, 1a-Zustand, DM 3.999,-. ☎ 06204/72490.

Foil 160 B Racer, Bj. 4/89, schöne Farben, guter Zustand, neue Untervertension, versteifte Flügelrohre, Ersatzteile. ☎ 08042/8527 o. 8793 (dl., nach Andi fragen).

Glidezilla 160 (15 qm), Bj. 87, mit Zubehör, DM 500,-. ☎ 07666/3321.

Laser 14, Bj. 5/92, DM 2.950,-. Bräuniger Vario LCD VI, DM 400,-. ☎ 02373/64837.

Laser 14, Bj. 8/91, VB DM 2.000,-. ☎ 08241/3780 o. 089/41444047.

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

Magic IV166 Fullrace B, Bj. 87, guter Zustand, DM 500,-. ☎ u. Fax 05651/31100.

Magic IV166 Fullrace B, Bj. 89, mit VG, guter Zustand, Check fällig, DM 800,-. ☎ 07083/4728.

Magic Kiss 154, Bj. 89, ohne Check, guter Zustand, viele Ersatzteile, Karpenfugent mit Schirm, VB DM 1.200,-. Schleppklinge Koch, DM 50,-. Kniehänger, DM 50,-. ☎ 0271/331455.

Milan Racer, Bj. 10/93, AK neongelb, OS Powerfl, US blau-neon-dunkelblau, Klappbasis + Räder, XC-leicht u. orig. Packsack, Ersatzsteuerbügel, 2-Jahres-Check, gepf. Zustand, VB DM 5.200,-. ☎ 07231/17989, 396227 (tags).

Milan Racer, Bj. 1/95, neuw., crashfrei, gelb/ila/ila, VB DM 6.000,-. ☎ 06532/4685.

Moyes XS 142 Race Aus., Bj. 91, 1a-Zustand, 31,5 kg mit Packsack, VB DM 2.990,-. ☎ 089/6515284.

Moyes XS 142 Race Aus., Bj. 91, 1a-Zustand, 31,5 kg mit Packsack, VB DM 2.990,-. ☎ 089/6515284.

Moyes XS 142 Race Aus., Bj. 3/93, flieder/weiß/grau mit Winglets, Ersatzbügel, Räder wie neu. VB DM 4.300,-. ☎ 040/7352198.

Moyes XS 169 Australia, Bj. 1/93, sehr guter Zustand, VB DM 3.500,-. ☎ 08709/447.

RamAir 146, Bj. 94, pink/schwarz/magenta, Leichtpacksack, Ersatztrapezrohr, VB DM 7.600,-. Afro Micro Panel 3, Vers. 3.1, VB DM 750,-. Kevlar Integralhelm u. Schleppklinge. ☎ 089/938978, Fax 9294817.

gebrauchtmarkt

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

RamAir 154, Bj. 94, DM 5.950,-
☎ 07195/71343.

RamAir 154, Bj. 3/95, AK neonorange, US neongelb/weiß, mit Weirbeaufdruck, DM 7.700,-. Dimensionale Valo Gurtzeug, 180 - 185 cm, mit Schirm, DM 800,-. Afro Vario Cumulus + Speedmesser, DM 400,-. 2 Betriebsfunkhandgeräte (Bosch), DM 800,-. Toff-Dachträger, 540 cm - Spezialanfertigung, DM 400,-. ☎ 04792/3960.

RamAir 154, Bj. 3/95, Neugerät, neuw., DM 7.900,-. ☎ 02173/71858 o. 0172/2407931.

RamAir 154, Bj. 3/94, neuw., VB u. Charly Nightlight-Gurt, Gr. 180 - 185 cm, Bj. 6/94, VB DM 1.250,-. Evtl. Schirm. ☎ 08151/6321.

Reflex, Bj. 10/94, neuw., crashfrei, US rot/grau, AK weiß, VB DM 6.900,-. ☎ 07162/45704.

Reflex, Bj. 91, Topzustand, VB DM 2.100,-. ☎ 07124/2840.

Reflex, Bj. 4/93, AK gelb, US grau/gelb, DM 4.600,-. ☎ 07139/1524.

Reflex, Bj. 6/94, Wälzklappe, crashfrei, 1a-Zustand, ab Mitte September, DM 6.100,-. ☎ 06221/801494.

Saphir, Bj. 83, guter Zustand, Unterverspannung neu, Ersatztrapez, VB DM 500,-. ☎ 0681/963-2833 (tags), 0033/87908622 (abends).

Saphir 17, Bj. 85, Check 94, sehr guter Zustand, VB DM 700,-. ☎ 07262/8611.

Saphir 17, Bj. 87, mit Liegegurt u. integriertem Rettungsgerät, VB DM 1.000,-. ☎ 0711/775098 (Daniel verlangen).

Saphir 17, Bj. 86, schöne Farben, Räder, Check am 1.1.95 abgelaufen, guter Zustand, DM 500,-. ☎ 040/4220975.

Saphir 17, Bj. 86, Check, guter Zustand, Steuerbügel, DM 600,-. Keller Karpfengurt, 180 - 190 cm, guter Zustand, DM 100,-. ☎, Fax, AB, 0861/60749 (abends).

Saphir 17, Bj. 87, OS weiß, AK dunkelblau, US blau, guter Zustand, Räder, DM 700,-. ☎ 08563/1993.

Saphir 17, AK blau, Regenbogen, mit Ersatzteilbügel, guter Zustand, DM 600,-, o. tausche gegen Gleitschirm. ☎ 07531/78265.

Sensor 510 B-E, Bj. 91, AK pink, US grau/gelb, OS weiß, 1a-Zustand, incl. Ersatzrohr, VB DM 3.300,-. ☎ 02523/7252.

Sensor 510 B-E, Bj. 91, DM 1.200,-. ☎ 05746/2927.

Sensor 510 B-E, Bj. 4/91, sehr gepflegt, Ersatzteile, VB DM 2.400,-. ☎ 0521/133244.

Sensor 510 B-E, Bj. 4/91, sehr gepflegt, Ersatzteile, VB DM 2.200,-. ☎ 05707/2619 (Christoph).

Sensor 611, Bj. 4/94, crashfrei, VB DM 5.000,-. ☎ 05704/1516 o. 1536.

Sensor 611, Bj. 6/93, sehr guter Zustand, DM 4.800,-. ☎ 07661/62517.

Vega MX, Check neu, DM 1.800,-. ☎ 09174/730, 0911/152-9199 (dl. - Michael).

Xtralite 137, Bj. 1/95, neuw., VB DM 6.200,-. ☎ 0871/43827 o. 44210.

Xtralite 147, Bj. 9/94, AS weiß, OS Power-Rib weiß, US lila/türkis, neuw. Zustand, VB DM 6.900,-. ☎ 08724/1035.

Xtralite 147, Bj. 3/94, orange/weiß, Mylar, sehr guter Zustand, VB DM 4.500,-. ☎ 09197/8416.

Xtralite 147, Bj. 4/95, Vollmylar, AK gelb, US blau, VB DM 7.500,-. ☎ 06349/6401.

Zephir (CX), Bj. 6/90, mit 3 Steuerbügel, DM 950,-. ☎ 07931/41608.

Zephir (CX), Bj. 90, AK pink, Rest gelb, sehr guter Zustand, Preis VB. ☎ 0531/347070.

Zephir (CX), Bj. 1/90, schwarz/spektral blau/weiß, VB DM 1.900,-. ☎ 069/655377 (AB).

Zephir (CX), Bj. 88, schöne Farben, schweres Tuch, 2-Jahres-Check fällig, DM 1.000,-. ☎ 0202/525298.

Zephir (CX), Bj. 87, Mod. 88, Segel mit Lagerungsschaden, als Ersatzteilsender abzugeben. ☎ 05323/82258.

Zephir (CX), und Keller-Karpfen-Gurt, beides 1a-Zustand, kompl. DM 1.099,-. ☎ 07906/8819 (17.00 - 19.00 Uhr).

Zephir (CX), Bj. 88, Check bis 96, neongelb/orange, DM 650,-. Integralgurt Skyline Contest, 175 cm, Bj. 92, dunkelblau/gelb/schwarz, neuw., DM 850,-. Rettungsschirm Skyline Survive, Bj. 90, DM 650,-. Vario Afro Cumulus 8000, neuw., DM 550,-. Funkgerät Icom IC-A 20 mit Helmset, neuw., DM 800,-. ☎ 08123/4938.

Zephir (CX) -Ersatzteile, Segellatten mit Köcher, Seitenrohr Mitte, hinten rechts u. Endstück, Kielrohrende, Spreizlatte, Mylar-Einlage. ☎ 06151/895331.

Zephir (CX), Bj. 4/90, 1a-Zustand, DM 1.200,-. ☎ 07142/20582.

Zephir (CX), Bj. 8/90, Speedvalves, Zubehör, guter Zustand, DM 1.200,-. ☎ 07666/3321.

Zephir (CX), u. Keller-Karpfengurt, beides 1a-Zustand, kompl. DM 1.099,-. ☎ 07906/8819 (17.00 - 19.00 Uhr).

✂ Abtrennen oder Kopieren

Nächstes Info Nr. 83 Dezember 1995 Anzeigenschluß 19. September 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



Gleitsegl

1

Black Magic 22, Bj. 92, blau/gelb, Check bis 12/96, incl. Packsack lila, Gurtzeug Air Bulle, alles neuw., VB DM 1.400,-. ☎ 0941/700792 (abends) o. 96568 (AB u. Fax).

Black Magic 24, Bj. 8/91, 1a-Zustand, Check neu, B-Leinen-Stall-tauglich, Helm, Gurtzeug Vonblon Diagonal, Rettungsgerät Charly, alles neuw., VB DM 1.700,-. ☎ 089/3201063 (tags) o. 08105/9745 (abends).

Black Magic 24, Bj. 92, Diagonalgurt, Notschirm Stallinger, Vario Afro, Packsack, neuw. ☎ 06151/144078 o. 148941.

Black Magic 24, Bj. 7/91, pink/blau, B-Stall-tauglich, sehr guter Zustand, Packsack, Gurtzeug Vonblon Diagonal, VB DM 800,-. ☎ 07051/6960.

Black Magic 24, Bj. 91, 1.kis/gelb, Check bis 96, Gurtzeug, Rettungsgerät Minitex, Packsack, DM 1.700,-. Tel. 0761/407731.

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

Black Magic 24, Bj. 6/91, gelb mit individuellem Design, B-Leinen, Check neu, VB DM 900,-. ☎ 07729/553.

Black Magic 24, Bj. 9/91, Check u. Leinen neu, sehr guter Zustand, 60 - 90 kg, Gurtzeug, VB DM 800,-. ☎ 07361/79475.

Black Magic 27, Bj. 91, Gurtzeug, Rettung u. Vario, kompl. VB DM 2.350,-. ☎ 0821/416211.

Black Magic 27, pink, Check neu, 1a-Zustand, VB DM 850,-. ☎ 089/837194.

Black Magic 27, Bj. 91, B-Stall-taugl., guter Zustand, 2-Jahres-Check, lila, DM 990,-. ☎ u. Fax 08822/3023

Black Magic 27, Bj. 6/91, 80 - 120 kg, neuw., mit Packsack, VB DM 1.000,-. ☎ 08092/32312.

Fox 26, Bj. 5/91, Check 1/96, schwarz, Charly Gurtzeug, VB DM 1.200,-. ☎ 09261/20012.

Fox 26, DM 500,-. ☎ 08322/8771.

Magic Cloud 24, Bj. 6/93, Gurtzeug Perche Perfekt, Bj. 94, Packsack, guter Zustand, Probeflug mögl., VB DM 1.150,-. ☎ 05651/6815 (abends).

Magic Cloud 27, Bj. 92, pink, neuw. mit Gurtzeug u. Packsack, VB DM 1.300,-. ☎ 030/3754144.

Magic Cloud 27, Bj. 8/91, pink/gelb, guter Zustand, incl. Packsack, VB DM 550,-. ☎ 0571/49540.

Magic Cloud 27, Bj. 91, lila/grau, Packsack, neue Leinen, neuw., VB DM 1.250,-. ☎ 08543/781, Fax 4628.

Magic Cloud 27, Bj. 8/91, pink/gelb, guter Zustand, incl. Packsack, VB DM 550,-. ☎ 0571/49540.

Magic Cloud 27, Bj. 91, pink, Check 96, B-Leinen, kompl. mit Packsack, Gurtzeug, Rettungsschirm R 1, Vario Bräuniger P 2 + Helm, neue Leinen, VB DM 2.200,-. ☎ 06028/6626.

Trend 19, Bj. 91, 1a-Zustand, VB DM 1.200,-. ☎ 02362/699174, Fax 02362/69775.

XC 10 (Jaguar), Bj. 89, ohne Check, grün/orange, DM 400,-. ☎ 07904/527.

XC 10 (Jaguar), Bj. 89, grün/orange, ohne Check, DM 400,-. ☎ 07904/527.

XC 11 (Jaguar), Bj. 4/92, Gurtzeug, Helm, Sigma Minitex, neuw., VB DM 1.900,-. ☎ 02369/77674.

XC 11 (Jaguar), Bj. 9/89, 2-Jahres-Check neu, guter Zustand, 70 - 120 kg, pink/gelb, VB DM 950,-. ☎ 08340/289.

XC 11 (Jaguar), Bj. 91, weiß/lila, incl. Packsack, Gurtzeug u. Rettungsgerät, (orig. Parasail), sehr guter Zustand, VB DM 1.000,-. ☎ 089/4391119 o. 089/38225682 (dl.).

1-2

Asterope 25, Bj. 8/93, Bergsteigerschirm, 4,2 kg, Beschleuniger, pink, VB DM 2.700,-. Vario Pretel V4, graphisch-nummerisch LCD-Anzeige bis 9,9 m/s, Sinkalarm, Höhenmesser, Durchschnittsteigen, VB DM 300,-. ☎ 089/5380134.

Asterope 27, Bj. 94, lila, VB DM 1650,-. ☎ 06201/17613.

Athlete Neo 10,5, Bj. 91, Rettungsgerät Minitex 110, Bj. 91, Air-Bulle-Gurtzeug u. Bräuniger-Vario, kompl. VB DM 1.850,-. ☎ u. Fax 07153/38267.

Athlete Neo 10,5, Bj. 91, Bergsteigerschirm, 3,5 kg, guter Zustand, VB DM 1.500,-. ☎ 07021/49169.

Athlete Neo 10,5, Bj. 91, Packsack, guter Zustand, VB DM 1.700,-. ☎ 0711/3704926 (abends).

Brizair 10, Bj. 88, kompl. mit Rettungsgerät Minitex 110, Gurtzeug Air Bulle, Packsack + Check, VB DM 550,-. ☎ 0214/62924.

Corvette 23, Bj. 91, mit Gurtzeug, ADK Primo u. Packsack, guter Zustand, DM 1.500,-. ☎ 0711/3260116.

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 o. 0161/2740139.

Dimension 27 Modell 91, Bj. 4/91, G2 6+, guter Zustand, mit Packsack u. evtl. mit Gurtzeug Vonblon Diagonal, kompl. DM 800,-. ☎ 06257/1353.

Dimension 27 Modell 91, Bj. 91, mit Packsack, DM 850,-. ☎ 06257/1353.

Discus 1000/80, Bj. 9/94, neuw., DM 3.600,-. Gurtzeug Paratech AT mit GFK-Protetektor u. Minitex-Rettungsschirm, neuw., DM 1.400,-. ☎ 0941/62768.

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 MayDay Plus, Bj. 93, VB DM 900,-. ☎ 07361/79475.

Grafty Large, Bj. 5/93, sehr guter Zustand, VB DM 2.500,-. ☎ 06251/77968 (abends).

Grafty Large, Bj. 11/94, neuw., lila, VB DM 3.200,-. ☎ 07553/6393.

Grafty Medium, Bj. 9/94, mit Perfekt Integral Gurtzeug u. Columbus 14 Rettung, neu, VB DM 4.900,-. ☎ 0221/244220, Fax 2405595.

Grafty Medium, Bj. 4/94, Moyes Gurtzeug mit Rettungsgerät u. Rückenprotetektor, kompl. DM 3.900,-. ☎ 06047/2027.

P 22/25, neuw., VB DM 2.900,-. ☎ 0208/894440.

Solution 26, Bj. 90, 60 - 90 kg, Gurtzeug, Packsack, DM 450,-. ☎ 08151/5363.

1-2G

Brizair 20, Bj. 8/91, Einsteigerschirm für leichte Piloten o. Bergsteiger, inkl. Sitzbrett u. Rettungsschirm, VB DM 1.000,-. ☎ 0931/950316.

Brizair 25, Bj. 8/92, Check bis 7/94, neuw., Gurtzeug Pro Tek mit Wirbelsäulenprotetektor, Rettungsschirm Revolution II, Helm, Bräuniger Alto Vario P III, kompl. DM 1.900,-. ☎ 0921/22651 o. 08663/1254.

Dream A3 22, Bj. 11/91, gelb/orange, guter Zustand, Check bis 11/95, DM 900,-. ☎ 07451/60523.

Flyair 950, Bj. 92, mit Packsack, guter Zustand, rot/gelb, ideal für Frauen, VB DM 2.200,-. Gurtzeug Primo, Bj. 92, VB DM 120,-. ☎ 0781/59258 (priv.), 8385-21 (dl., Jutta verlangen).

P 21/23, Bj. 93, gelb/lila, mit Gurtzeug, Packsack u. evtl. Rettungsgerät, Preis VB. ☎ 0981/9700318 (abends), 97300319.

P 21/23, Bj. 6/92, Check neu 2/95, sehr guter Zustand, mit Gurtzeug Modular, Rettung Minitex 110, Packsack, DM 2.500,-. ☎ 07121/580358.

P 21/23, Bj. 12/92, 1a-Zustand, kompl. mit Gurtzeug Modular u. Rettungsgerät Charly Revolution II, VB DM 3.200,-. ☎ 07151/610780, 0711/519199 (abends).

P 21/23, Bj. 93, neuw., kompl. mit Gurtzeug Modular, VB DM 2.500,-. ☎ 09407/30532 (abends).

P 21/23, Bj. 92, neuw., incl. Modular-Gurtzeug u. integr. Doppelkappenfallschirm, gegen Gebot. ☎ 06131/54927.

P 21/27, Bj. 9/92, VB DM 1.400,-. ☎ 0821/888185 (abends) o. 720390 (tags) o. 0172/8593550.

P 21/27, mit Reserve Comet RS 30 sowie mit Gurtzeug Perche mit Kreuzverspannung, kompl. VB DM 3.800,-. ☎ 0641/72630.

P 21/27, Bj. 4/92, 75 - 100 kg, neuw., mit Speedsystem, Gurtzeug Paratech Modular, Packsack, Rettungsgerät neu, VB DM 3.800,-. ☎ 030/9756984.

Haftungsausschluss!

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

P 21/27, Bj. 92, Erstkauf u. Erstflug 1994, Speedsystem, Gurtzeug Paratech Modular, Packsack, Rettungsgerät neu, Schuhe Meindl, Helm, VB DM 3.800,-. ☎ 030/9756984.

P 21/29, Bj. 8/92, kompl. mit Packsack u. Gurtzeug (Check fällig), Rettungsgerät Perche, Bj. 9/93, VB DM 2.950,-. ☎ 07246/1639.

2

A4 28, Bj. 7/95, neu, 85 - 105 kg, DM 3333,-. Vario, Packsack, Klinke und neues RS (Amigo), DM 920,-. ☎ 07161/352968 (bis 23.00 Uhr).

A4 28, Bj. 5/95, neuw. 85 - 105 kg, Koppe DM 3.600,-. RS (Amigo), DM 660,-. Vario Alto P II, DM 199,-. Klinke DM 80,-. Kompl. DM 4450,-. ☎ 07161/352968 (bis 23.00 Uhr).

A4 28, Bj. 95, neuw. mit Packsack, Supinegurtzeug, Parasail Rettungsgerät u. Wasmer Vario, DM 4.900,-. ☎ 07152/58652.

A4 28, 85 - 105 kg, Koppe DM 3.700,-. Mit Packsack, neuem Rettungsger. (Amigo), Vario Alto P II, Klinke, DM 4.800,-. ☎ 07161/352968 (bis 23.00 Uhr).

A4 28, Bj. 8/93, neuw., DM 3.450,-. ☎ 0228/253197.

A4 28, Bj. 5/93, kompl. mit Packsack, Gurtzeug, Speedsystem, Rettungssystem u. Vario-Bräuniger, VB DM 3.300,-. 2 Funkgeräte, Alnico DJ-120 E, 2m u. Ladegerät, DM 500,-. ☎ 07128/3237.

A4-25, Bj. 93, gelb/rot, kompl. mit Gurtzeug, Packsack, Rettungsgerät May Day Plus, VB DM 4.750,-. ☎ 09491/837, Fax 3426.

A4-25, Bj. 8/94, Gurtzeug Vonblon-Liga Integral mit Airbag u. integriertem R-Gerät, kompl. mit Helm. ☎ 07195/51050.

Haftungsausschluss!

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

A4-25, Bj. 10/94, 60 - 90 kg, neuw., VB DM 3.300,-. ☎ 07361/79475.

A4-25, Bj. 11/93, lila/grün, neuw., VB DM 3.800,-. Vonblon Liga Integral Gurtzeug, Bj. 111/93, mit integr. Rettung, VB DM 1.500,-. ☎ 07422/53394 (abends).

Advance Epsilon 29, Bj. 94, weiß/lila, kompl. mit Gurtzeug Husky + R-Gerät Skyline Survive 34, Bj. 92 + Vario Bräuniger P II, alles neuw., VB DM 5.700,-. ☎ 089/704942.

Apache II 26, Bj. 9/93, pink, VB DM 1.650,-. Sitzgurt, DM 250,-. Rettungsschirm, DM 450,-. Bräuniger Alto Vario, DM 390,-. Helm, DM 90,-. ☎ 089/7856150.

Apollo 24, Bj. 92, grün, neuw., incl. Rettung, Gurtzeug, Rucksack u. Anzug, DM 2.500,-. ☎ 08856/7055, Fax 6663.

Apollo 24, Bj. 8/92, Check neu, VB DM 1.800,-. Evtl. mit Gurtzeug u. Rettung. ☎ 089/3107926.

Apollo 24, Bj. 92, Gurtzeug Charly Rodeo, Rettungsgerät Revolution II (bis 120 kg), kompl. DM 2.500,-. ☎ 0761/404540.

Apollo 27, Bj. 92, Gurtzeug Charly Rodeo, Rettungsgerät Revolution II (bis 120 kg), kompl. DM 2.500,-. ☎ 0761/404540.

Apollo 27, 2-Jahres-Check, pink mit Streifen, VB DM 1.400,-. ☎ 089/12392348.

Apollo 27, Bj. 5/92, Design 93 (pink), guter Zustand, 2-Jahres-Check neu, DM 1.500,-. ☎ 02365/47278.

AT 1 / 21, Bj. 2/93, neuw., 70 - 90 kg, mit 2-Jahres-Check, Packsack, evtl. mit Gurtzeug, VB DM 999,-. ☎ 05921/330363 (nach 17.00 Uhr).

Big X, Bj. 88, mit Gurtzeug u. Helm, VB DM 300,-. ☎ 0941/76445.

Bliss Large, Bj. 4/93, violett, VB DM 1.500,-. ☎ 07452/77191.

Bliss Large, Bj. 10/93, Sonderfarben: lila/weiß, neue Leinen, mit Fußbeschleuniger, VB DM 3.600,-. Vonblon-Liga-Integral-Sitzgurt mit integr. Rettungsschirm Champion 34, VB DM 900,-. Fiberglas-Helm Gelsby, Gr. L, VB DM 290,-. Bräuniger Vario LCD 5, VB DM 490,-. Alles kompl. 4.790,-. ☎ 0201/7103095.

Bliss Medium, Bj. 1/93, pink, 55 - 75 kg, VB DM 1.850,-, oder kompl. mit Gurtzeug Vonblon Liga Integral, Rettungsgerät, Packsack mit Tragesystem, VB DM 2.690,-. ☎ 07122/3839.

Brizair 10/89, 1a-Zustand, Packsack, Sitzgurt + Karabiner, VB DM 450,-. ☎ 08151/5221.

Comet CX 19, Bj. 90, sehr guter Zustand, pink, VB DM 1.200,-. ☎ 0841/39625.

Comet CX 19, Bj. 2/92, 50 - 70 kg, weiß, sehr guter Zustand, 2-Jahres-Check bis 96, DM 900,-. ☎ 07161/38417.

Comet CX 23, Bj. 92, 2-Jahres-Check 9/96, VB DM 1.800,-. ☎ 06126/4992 o. 54803.

Comet CX 23, neue Leinen 1/95, Check ok., VB DM 1.400,-. ☎ 08021/8755.

Compact 33, Bj. 1/95, mint, DM 4.800,-. Gurtzeug Edel Hero neu, mit Protektor u. integr. Rettung, DM 590,-. Rettung Charly, DM 300,-. ☎ 07172/22712 (ab 19.00 Uhr) 5976.

Corrado 13, Bj. 91, gelb, 2-Jahres-Check neu, guter Zustand, 70 - 100 kg, mit Packsack, VB DM 1.100,-. ☎ 036842/22248.

Discus 2000/50, Bj. 12/93, ab 55 kg, DM 2.450,-. ☎ 0228/473529.

Dream 90/22, Bj. 91, sehr guter Zustand, Kappe, Gurtzeug u. Rettungsgerät, DM 2.500,-. ☎ 07351/74143.

EQ Sport 26, Bj. 91, Check u. Leinen neu, Gurtzeug u. Rettungsgerät, Bj. 93, Vario, Packsack, DM 1.850,-. ☎ 07135/2705.

EQ Sport 26, Bj. 90, pink/gelb, sehr guter Zustand, Check u. Leinen neu, mit Gurtzeug Vonblon Diagonal, Rettungsgerät, Bräuniger Alto Vario P II, kompl. VB DM 2.100,-. Auch einzeln. ☎ 05374/5436.

EQ Sport 26, Bj. 4/91, neuw., Perche-Gurtzeug, Columbus 16, Rettungsschirm, Helm u. Schuhe, kompl. Ausr., DM 2.300,-. ☎ 07071/440372.

F1-27, Bj. 90, mit Gurtzeug u. Packsack, VB DM 700,-. ☎ 07531/78265.

Genair 24, Bj. 90, pink/grün, 1a-Zustand, Rettungsgerät Charly (keine Öffnung), VB DM 2.200,-. ☎ 07251/49209 (Bereich KA).

Harley Elite, Bj. 90, mit Sitzgurt, DM 700,-. Mit Rettungsschirm, Bj. 93, DM 1.400,-. ☎ 08456/8267.

Marlin 26, Bj. 95, violett, VB DM 2.950,-. Sitzgurt Perche Perfekt, DM 390,-. Doppelkappen-Rettungsschirm Columbus, DM 680,-. Bräuniger Alto Vario Basis, DM 380,-. ☎ 069/359823.

Marlin 26, Bj. 10/94, lila/weiß, gepflegt, DM 2.400,-. Rettungsgerät Charly 96, Bj. 7/94, DM 799,-. ☎ 06201/16091 o. 08856/932555.

Marlin 26, Bj. 8/94, pink/weiß, neuw., VB DM 2.950,-. ☎ 01092/4543.

Marlin 26, Bj. 4/95, lila/weiß, Packsack, DM 2.500,-. Rettungsgerät Charly, Bj. 4/95, 86 kg, DM 600,-. ☎ 06226/2244 (ab 18.00 Uhr).

Marlin 26, Bj. 10/94, lila, DM 2.500,-. RS Charly 96, Bj. 7/94, neu gepackt, DM 750,-. ☎ 08856/932555 o. 06201/16091.

Marlin 26, Bj. 11/93, pink, VB DM 2.800,-. ☎ 089/4301839 (abends bis 22.00 Uhr).

Marlin 29, Bj. 11/94, blau/weiß, VB DM 2.950,-. ☎ 07171/30207.

Marlin 29, Bj. 4/95, DM 3.100,-. Rettung Charly 118, DM 690,-. Alles neuw., Bräuniger AV Basis DM 390,-. ☎ 06257/1353.

Marlin 29, Bj. 4/95, DM 3.250,-. Bräuniger AV Basis, DM 400,-. Rettung Oskar 18, neu, DM 730,-. ☎ 06257/1353.

Marlin 29, Bj. 95, violett, VB DM 2.900,-. Sitzgurt Perche Perfekt, DM 380,-. Bräuniger Alto Vario DM 390,-. Rettungsschirm Oskar 18, DM 650,-. ☎ 089/7854387.

Mavi 28, Bj. 3/93, sehr guter Zustand, Packsack, Rettungsschirm Mayday, Bj. 92, Sup Air Gurtzeug, Helm, VB DM 3.500,-. ☎ 09371/69867.

New Inf. Six Six Xtra, Bj. 91, gelb/rot/Neon, gr. Packsack u. Helm, DM 1.000,-. ☎ 06182/25449.

Nova Phocus 29, Bj. 10/94, türkis/blau, mit Packsack, mit Gurtzeug Edel Force, Rettungsgerät SC 118, Bräuniger Basis, VB. ☎ 06147/2267.

Nova Phocus 29, Bj. 5/95, DM 4.200,-. ☎ 0651/26071 (dl.) o. 31427 (ab 19.00 Uhr).

Nunki 28, Bj. 93, violon, incl. Packsack, DM 2.600,-. ☎ 08141/6119-0 o. 44269.

P 22/28, Bj. 7/93, 1a-Zustand, mit Paratech-Gurtzeug, Doppelkappen-Rettungsgerät, Fußbeschleuniger, Kevlar-Integralhelm, VB DM 3.800,-. ☎ 07748/5427.

P 22/28, Bj. 5/94, lila, Speedsystem, VB DM 3.400,-. ☎ 05651/800718 o. 12560.

P 40/26, Bj. 9/93, Check bis 7/95, Gurtzeug Vonblon-Liga-Rettung Charly 96, VB DM 2.500,-. ☎ 08243/1435 o. 06232/44418 (je nach 19.00).

P 40/26, pink, Gurtzeug Perche Perfekt, Rettung Charly 96, Vario Bräuniger Alto P 2, DM 4.500,-. ☎ 02235/41750.

P 40/29, Bj. 5/93, VB DM 2.000,-. ☎ 089/7554755.

P 40/29, Bj. 3/93, pink, Check neu, VB DM 2.300,-. ☎ 07034/61273.

P 40/29, Bj. 10/93, 80 - 120 kg, sehr guter Zustand, VB DM 2.100,-. Paratech Modular + RS Sigma 29, Bj. 10/93, sehr guter Zustand, VB DM 900,-. ☎ 07361/79475.

P 40/29, weiß/neongelb, wie neu, bis 120 kg, mit Beschleunigungssystem, DM 3.200,-. ☎ 08106/32645 (Bernd).

Phocus 26, 6 Monate alt, sehr guter Zustand, gegen Gebot, ☎ 07240/5572.

Phocus 26, Bj. 12/94, 1a-Zustand, neuw., DM 3.800,-. ☎ 0731/88116.

Phocus 26, Bj. 5/95, DM 3.990,-. ☎ 06078/8311.

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

Phocus 26, Bj. 5/95, pink/violett, 75 - 100 kg, VB DM 4.100,-. ☎ 07328/4423.

Phocus 26, Bj. 7/94, DM 3.300,-. ☎ 02382/912011.

Phönix 125, Bj. 92, lila, 2-Jahres-Check neu, Rettung Charly R II, Bj. 8/92, neu gepackt, Gurtzeug Perche Monte, VB DM 4.100,-. ☎ 092/56530.

Phönix 128, 94er Model, neuw.. ☎ 08171/17135.

Phönix 128, neu, violett, VB DM 3.859,-. ☎ 07961/53774 (ab 17.00 Uhr).

Phönix 128, Bj. 4/93, sehr guter Zustand, 80 - 110 kg, VB DM 1.800,-. ☎ 07361/79475.

Rubis 30, Bj. 92, kompl. mit Kreuzgurt u. Rettung, alles ok, gegen Gebot. ☎ 089/8634759.

Swift Easy 22, Bj. 6/91, Check 3/94, sehr guter Zustand, pink/gelb, Gurtzeug u. Packsack, VB DM 1.000,-. ☎ 05751/1214 (bitte langsam sprechen, ich bin Engländer).

Swift Easy 22, Bj. 9/89, incl. neuw. Gurtzeug u. R-Gerät, VB DM 900,-. ☎ 07141/483731.

Swift Easy 22, Bj. 8/89, pink/gelb, guter Zustand, VB DM 700,-. ☎ 089/169068.

Space 22, Bj. 93, guter Zustand, lila, 2-Jahres-Check, Leinen neu, Eintrittskante verstärkt, VB DM 2.000,-. ☎ 02831/80807.

Space 24, Bj. 10/92, lila/weiß, mit Packsack, VB DM 2.300,-. Uvex Kevlar Jet-Helm, neuw., VB DM 150,-. Uvex Kevlar Jet Helm, neuw., VB DM 180,-. ☎ 089/6517702 o. 52395192.

Space 24, Bj. 1/93, 75 - 95 kg, lila/weiß, VB DM 1.500,-. Mit Gurt u. Reserve DM 2.000,-. ☎ 07461/12310 (ab 18.00 Uhr).

Space 27, Bj. 5/94, VB DM 3.500,-. Evtl. zusätzl. Gurtzeug u. Rettung. ☎ 089/3107926.

Space 27, Bj. 92, lila, Rettung Columbus 18, Gurtzeug Perche Perfekt, Beschleuniger u. Packsack, Wasmer Vario plus, kompl. DM 3.500,-. ☎ 07222/48969.

Space 27, Bj. 7/93, 80 - 120 kg, sehr guter Zustand, VB DM 2.200,-. ☎ 07361/79475.

Space 27, Bj. 5/94, VB DM 3.500,-. Evtl. zusätzl. Gurtzeug u. Rettung. ☎ 089/3107926.

Stellar 31, Bj. 10/92, Check neu, 1a-Zustand, DM 1.500,-. Vario Bräuniger Basis, generalüberholt mit Rechnung, DM 280,-. ☎ 089/6011294.

Stellar 33 mit Speeds, Bj. 8/93, Gurtzeug Vonblon Liga, Sigma Minitex ohne Öffnung, VB DM 3.900,-. ☎ 0751/551947.

Stellar 33 mit Speeds, Bj. 93, VB DM 2.300,-. Kompl. mit Gurtsystem Vonblon Liga u. Firebird Rettung R1, DM 3.100,-. ☎ 08161/44338.

Stellar 33 mit Speeds, Bj. 93, Check 11/94, neuer Leinensatz, 1a-Zustand, GZ-Woody-Valley-Wind, RS Skyline Survive 34, Afro Cumulus 1, kompl. DM 4.000,-. ☎ 02043/681789.



Stellar 33 mit Speeds, Bj. 93, Check 11/94, Sonderdesign, sehr guter Zustand, neue Stammleinen, Gurtzeug Woody Valley Wind, RS Skyline Survive GS 34, Afro Cumulus 1, kompl. VB DM 4.000,-. ☎ 02043/681789.

Synto 27, 8 Monate alt, Test Drama 12/94, DM 3.300,-. ☎ 08022/65976 o. 08029/1221.

Taboo 28, Bj. 91, 85 - 105 kg, VB DM 1.500,-. ☎ 07121/601542.

Twist 25, Charly Rettungsschirm, DM 1.700,-. ☎ 0671/72017.

Twist 25, Bj. 91, pink, Check 5/94 neu, Packsack; Rettungssystem Miniflex, Bj. 91, o. Öffnung; Gurtzeug Vonblon Liga, Bj. 92; Helm Carrera; Vario Flytec 3010, guter Zustand, kompl. VB DM 2.480,-. Ohne Vario, VB DM 2.400,-. ☎ 089/3617117.

Twist 25, Bj. 91, pink, Check neu, Gurtzeug Firebird, Rettungsger. Pro Design SC 90, kompl. DM 2.000,-. ☎ 05741/9637 o. 0172/5203866.

Twist 28, Bj. 91, violett/silber mit Firebird Sitzgurt, großer Packsack, Rettungsgerät Miniflex, gepfl. Zustand, VB DM 1.000,-. ☎ 09453/8857.

Twist 28, Bj. 91, pink/schwarz, Gurtzeug Firebird, VB DM 1.250,-. ☎ 0281/62982.

Twist 28, Bj. 91, Check 2/95, 3 Leinen besch., + Packsack, DM 600,-. Rettung R 1, Bj. 91, Check 2/94, DM 500,-. Gurtzeug Soaring Light Plus, DM 100,-. Helm, Vario + Schleppsensor Cumulus 1, gek. 3/93, DM 700,-. ☎ 0351/8801818.

Vision L, Bj. 10/94, 1a-Zustand, incl. Beschleuniger, neuer Packsack, DM 3.900,-. ☎ 08024/2422.

Vision L, Bj. 2/95, blau/weiß, neuw. Zustand, VB DM 4.250,-. Gurtzeug Skyline Supersede mit Rettungsschirm Charly, 1a-Zustand, VB DM 1.100,-. ☎ 06202/4111 o. 08686/8589.

Vision L, Bj. 10/94, blau/weiß, neuw., DM 3.900,-. ☎ 07192/20542.

Vision L, Bj. 8/94, blau, DM 3.500,-. ☎ 089/6011294.

Vision L, Bj. 9/94, pink/weiß, Speed + Packsack, VB DM 4.200,-. ☎ 07731/62210.

Vision L, Bj. 7/94, Speed u. Packsack, lila, DM 4.000,-. ☎ 02921/52605.

Vision L, Bj. 10/94, neuw., DM 4.000,-. Charly Revolution I, Bj. 2/92, keine Öffnung, DM 500,-. ☎ 06371/58915 (ab 19.00 Uhr).

Vision L, Bj. 7/94, US blau/weiß, vom Flachländer, neuw., mit Packsack, DM 3.500,-. ☎ 02923/209.

Vision L, Bj. 9/94, lila/weiß, ab 85 kg, incl. Packsack u. Speedsystem, neuw., VB DM 3.900,-. ☎ 089/3517920 (Mo. bis Fr.), 08023/722 (Sa. u. So., Stefan).

Vision M, Bj. 94, weiß/lila, neuw., DM 4.000,-. ☎ 07904/527.

Vision M, neu, Speed- u. Packsack, VB DM 4.444,-. ☎ 08781/1398 (Mo. - Fr. 17.00-19.00 Uhr).

Vision M, Bj. 2/95, mit Gurtzeug UP Charly Viva II, Airbag Vonblon, Kevlar-Helm, Aircotec Vario Piccolo 1 Plus, Funk Yaesu 413, gegen Gebot. ☎ 089/7142781, Fax 74113223.

Vision M, Bj. 8/94, weiß/blau, 1a-Zustand, VB DM 3.950,-. ☎ 06021/54334 (nach 18.00 Uhr).

Vision M, Bj. 94, pink/weiß, sehr guter Zustand, VB DM 3.000,-. ☎ 08821/4651.

Vision M, Bj. 5/94, lila/weiß, neuw., VB DM 3.000,-. ☎ 07821/61605.

Vision M, Bj. 10/94, blau/weiß, Probe- flug mögl., fairer Preis. ☎ 07546/91201 o. 0751/551741.

Vision M, Bj. 6/94, lila/weiß, neuw., DM 3.800,-. ☎ 07904/527.

Vision M, Bj. 6/94, blau/weiß, VB DM 4.200,-. ☎ 09261/20012.

Vision S, Bj. 95, lila/weiß, neu, Speedsystem + Rucksack, DM 4.100,-. ☎ 08204/1644.

Vision S, Bj. 95, lila/weiß, neu, Speedsystem, Packsack, DM 4.100,-. ☎ 08204/1644.

Zenith 26, Bj. 92, rot/gelb, neuw., mit Speedsystem, Kempton (Allgäu), VB DM 1.499,-. ☎ 0831/5917-340 o. 0171/4302056.

Zenith 26, Bj. 91, Beschleunigungssystem, pink/lila, Gurtzeug Vonblon Liga, Rettungsgerät Charly 96, Vario Afro, kompl. DM 1.500,-. ☎ 08042/4995 o. 09191/60657.

Zenith 28, DM 1.500,-. ☎ 08365/1249.

Wenn Sie verkaufen wollen:

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

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

Wenn Sie kaufen wollen:

Erhalten Sie kostenlos unsere aktuelle Angebotsliste für den gewünschten Gerätetyp!

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

Wir sind immer gerne für Sie da

NEU hinzugekommen Mountain-Bikes

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

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

2E

Comet CXA 24, Bj. 90, 65 - 100 kg, bergtauglich, kompl. neue Dyneema-Leinen 1,5 mm, Gurtzeug, Rettungsgerät Charly Second Chance, kompl. VB DM 1.500,-. ☎ 07541/75030.

Zenith 23, Bj. 92, VS. ☎ 07331/41932.

2G

Apache 23, Bj. 8/92, mit Gurtzeug Sittling Bull, Preis VB. ☎ 06654/341.

Apache 26, Bj. 93, violett, VB DM 1.150,-. Sitzgurt, VB DM 180,-. Wasserm-Vario DM 150,-. ☎ 089/7854387.

Apache 26, Bj. 92, 2-Jahres-Check, gegen **Apache II 29 / Marlin 29** oder anderen DHV-KI. 2-Schirm wg. Gewichtszunahme. ☎ 09174/1494, Fax 3010.

Apache 26, Bj. 3/93, DM 1.900,-. Rettungsgerät R1, Bj. 4/92, DM 300,-. Gurtzeug Vonblon-Liga, DM 450,-. Alto Vario Basis, DM 450,-. Windenklinke, DM 150,-. ☎ 03643/512484.

Apache 26, Bj. 92, lila, Gurtzeug Sittling Bull, Rettung Flight Design, Vario, Helm, Packsack, sehr guter Zustand, DM 1.300,-. ☎ u. Fax 06775/301.

Apache 26, Bj. 92, lila/weiß, incl. Packsack, 2-Jahres-Check u. Leinen neu, Gurtzeug Sittling Bull mit integr. Rettungsgerät Firebird RS 2, Zweipunktaufhängung, Kevlarhelm, Fluganzug Gr. 50, alles in sehr gutem Zustand, DM 2.100,-. ☎ 07191/86188.

Apache 26, Bj. 93, Check neu, lila/weiß, mit Gurtzeug, neu., VB DM 2.200,-. ☎ 08323/3649.

Apache 29, DM 500,-. ☎ 08365/1249.

Apache 29, lila/weiß, kompl. Sitzgurtzeug Sittling Bull (integr. Rettungsgerät R2) u. Packsack, 2-Jahres-Check, Rettung neu gepackt, Bräuniger Vario, VB DM 2.200,-. ☎ 08293/1603.

Apache 29, lila/weiß, kompl. mit Sitzgurt Sittling Bull (integr. Rettungsger. R2) u. Packsack, 2-Jahres-Check, Rettung neu gepackt, Bräuniger Vario, VB DM 2.200,-. ☎ 08293/1603.

Brizair 28, Bj. 91, Check bis 3/96, VB 950,-. ☎ 07023/6552 (Frank verl.).

Dream A3 26, Bj. 92, grün/gelb, 1a-Zustand, Gurtzeug Supine 2, Rettungsgerät Charly Second Chance, VB DM 3.000,-. ☎ 0711/7846643.

Flyair 1000, Bj. 92, Check bis 12/95, violett/blau, guter Zustand, mit Gurtzeug AdK Primo, Fußbeschleuniger, Packsack, Jet-Helm, DM 1.950,-. ☎ 0611/691462 (priv.) o. 711160 (dl.).

Flyair 1000, Bj. 2/92, grün, Check, Fußbeschleuniger, Gurt, Rettungsschirm, LCD-Vario, Packsack, DM 2.100,-. ☎ 08084/2639.

Flyair 1000, Bj. 4/92, lila/pink, DM 1.900,-. ☎ 08141/611911 o. 42606 (abends).

Flyair 1000, Bj. 92, Check neu, incl. Gurtzeug Air Bulle, Rettung Charly, Helm u. Packsack, VB DM 3.750,-. ☎ 09463/7105.

Flyair 1000, Bj. 92, Check neu, DM 2.250,-. Sitzgurt Pro Tech Alles de K, DM 250,-. Afro Pocket Combi, DM 250,-. ☎ 08636/6283.

Flyair 1000, Bj. 7/92, sehr guter Zustand, mit Gurtzeug, Sack, Helm u. Rettung Charly Second Chance, VB DM 3.400,-. ☎ 09463/7105.

2-3

Aerologic 51, Bj. 8/92, neue Leinen, Übungshang zum Testen in der Nähe, VB DM 2.700,-. Bräuniger Alto-Vario P II, VB. ☎ 09571/8205 o. 83242.

Aerologic 55, Bj. 5/95, verstärkte Leitenaufhängung, Spezialdesign, OS weiß, US lila, incl. Spezial-Bergsteigerhandsack u. Beschleunigungssystem, VB DM 3.800,-. ☎ u. Fax 08224/90155.

Aerologic 55, Bj. 93, Reserve Perche Columbus, Gurtzeug Skyline, neu., ☎ 0211/7184676.

Aerologic 55, Bj. 93, neu., violett mit Design, DM 2.900,-. ☎ 08801/2624 o. 08824/78205 (tags).

Aerologic 55, Bj. 93, pink-Design, sehr guter Zustand, Stammleinen umgerüstet, VB DM 2.900,-. ☎ 089/6016354 o. 6089254.

Apollo 22, Bj. 5/92, mit Packsack, VB DM 1.450,-. ☎ 05752/1784.

Apollo 22, Bj. 92, sehr gepflegt, gelb, mit Gurtzeug Perche, VB DM 900,-. ☎ 0831/98154 (Sabine).

Apollo 22, Bj. 8/92, neuer Check, VB DM 1.800,-. Evtl. zusätzl. Gurtzeug u. Rettung. ☎ 089/3107926.

B3 29, Bj. 12/94, neu., mit Gurtzeug, DM 4.500,-. ☎ 07441/3894.

B3-26, Bj. 3/94, VB DM 4.500,-. ☎ 08294/1353/1948.

B3-26, Bj. 6/94, gelb, 1a-Zustand, VB DM 3.600,-. ☎ 06201/17613.

Barracuda 28, Bj. 12/93, violett, incl. Packsack, 85 - 100 kg, VB DM 2.600,-. ☎ 07432/15299 (ab 18.00 Uhr).

Barracuda 28, Bj. 6/94, lila, VB DM 2.900,-. ☎ 06408/7525.

Barracuda 28, Bj. 94, VB DM 2.000,-. ☎ 09621/803349, Fax 3343.

Barracuda 31, neu., DM 2.700,-. Mit neu., Sitzgurt Turtle II u. Rettung RS 2 neu, DM 3.900,-. ☎ 07351/159415 (tagsüber), 21579 (abends).

Comet CX 21, Bj. 91, DM 900,-. ☎ 08374/1064.

CX II 23, Bj. 91, weiß, sehr guter Zustand, Gurtzeug Pro Design, Rettungsschirm Parasail, Check 5/96, gegen Gebot. ☎ 0841/73119.

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

Finesse, Bj. 7/94, gelb/orange, guter Zustand, VB DM 4.700,-. Evtl. mit Gurtzeug Vonblon Liga Integral mit Rettungssystem Campion u. Vario Bräuniger P 2. Kompl. DM 6.000,-. Auch einzeln! ☎ 0931/67669, Fax 67820.

Katana 47, Bj. 12/93, grün/gelb, VB DM 2.000,-. ☎ 07162/29996, 45939 (abends).

Katana 55, Bj. 4/94, bester Zustand, VB DM 3.000,-. ☎ 08046/8114 (ab 19.00 Uhr).

P 40/23, Bj. 94, neu., 50 - 70 kg, Charly 96 Rettung, Air Bulle Sitzbrett, VB DM 3.000,-. ☎ 08640/376 (ab 18.00 Uhr).

P 40/23, Bj. 12/92, pink, Check 6/94, evtl. mit Tragegurten, mit Speedsystem + Trimmer, Packsack, evtl. auch mit Paratech-Gurtzeug, VB DM 2.400,-. ☎ 08821/71958.

P 40/23, Bj. 3/93, 50 - 80 kg, sehr guter Zustand, VB DM 2.000,-. Paratech Modular + RS, Bj. 93, VB DM 900,-. ☎ 07361/79475.

Spirit FXC 25, mit Packsack, Check fällig, VB DM 1.900,-. ☎ 02174/39217.

Spirit FXC 25, lila/pink, Stammleinen-satz neu, mit Beschleunigungssystem, DM 900,-. ☎ 07150/41570.

Sting 28, Bj. 93, blau, 1a-Zustand, VB DM 2.100,-. ☎ 07151/61282.

2-3G

Corrado Challenger 21, 65 - 85 kg, 1a-Zustand, VB DM 1.900,-. ☎ 089/6517770.

Genair 224, Bj. 91, grün/lila/pink, sehr guter Zustand, Check bis 12/95, mit Gurtzeug Pro Tech integral, DM 800,-. ☎ 06251/79149, Fax 162918.

Genair 224, Bj. 5/91, guter Zustand, gelb/rot/blau, VB DM 600,-. ☎ 07022/36349 (abends).

Genair 226, Bj. 91, 2-Jahres-Check 94, DM 500,-. ☎ 07761/550312.

Meteor Gold 28, Bj. 92, VB DM 1.500,-. ☎ 09621/803349, Fax 3343.

Meteor Gold 28, Bj. 91, pink/lila, sehr guter Zustand, VB DM 1.000,-. ☎ 08821/72647.

3

Aerologic 47, mit Design, neu., großer Packsack, DM 2.500,-. ☎ 02174/39217.

Aerologic 47, Bj. 10/92, türkis, guter Zustand, Check u. Leinen neu, DM 1.600,-. ☎ 08374/1064.

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

Katana 51, Bj. 94, mit Gurtzeug u. Rettung Mayday, Bräuniger Vario P II, mit Packsack, kompl. VB DM 3.200,-. ☎ 069/344640.

Kendo I, Bj. 3/95, weiß/lila, neu., VB DM 3.800,-. ☎ 08052/2751.

Kendo M, Bj. 9/94, 80 - 105 kg, sehr guter Zustand, VB DM 3.600,-. ☎ 08841/4671 (ab 18.00 Uhr).

Kestrel 248, Bj. 89, neu., 1a-Zustand, kleiner Bergsteiger, DM 750,-. ☎ 08407/872201.

Minoa 30, Bj. 794, gelb/blau, VB DM 3.900,-. ☎ 0851/73332.

Minoa 30, Bj. 94, lila/rot, Sonderdesign, Kempton (Allgäu), VB DM 3.499,-. ☎ 0831/5917-340 o. 0171/4302056.

Nova Sphinx 125, Bj. 12/94, neu., ☎ 08178/8376.

Phantom 45, Bj. 92, violett, 1a-Zustand, VB DM 2.000,-. ☎ 07961/53774 (ab 17.00 Uhr).

Phantom 45, Bj. 92, 2-Jahres-Check neu, incl. Gurtzeug u. Rettungsger. ☎ 08020/7340.

Phantom 45, Bj. 9/91, Check 5/96, pink, DM 666,-. ☎ 08821/2658.

Phantom 45, Bj. 91, pink, neue Leinen, sehr guter Zustand, mit Sitzgurt, Sup Air, kompl. mit Nova Packsack, VB DM 1.000,-. ☎ 08243/1982.

Prisma 26, Bj. 10/94, sehr guter Zustand, VB DM 2.500,-. ☎ 02202/83084.

Racer 23, Bj. 93, 75 - 95 kg, Check u. Leinen neu, türkis, VB DM 1.700,-. Gurtzeug Dimensionsvolvo Quick, Bj. 93, Seidentaschen, VB DM 300,-. ☎ 089/6016800.

Racer 25, Bj. 1/93, pink, sehr guter Zustand, 12/93 neu eingeleint, incl. Flugdesign Gurtzeug, VB DM 1.750,-. ☎ 07021/59523.

Racer 25, guter Zustand, DM 1.500,-. ☎ 08022/6143 (abends) 65334.

Sphinx 23, Bj. 12/93, 1a-Zustand, mit Extras, Preis VB. ☎ 07121/71249.

Sphinx 23, 2 Jahre alt, guter Zustand, VB DM 1.500,-. ☎ 0731/88116.

Zenith 28 Speedsystem, Bj. 91, 2-Jahres-Check, pink/lila, neu., Charly Rettungsgerät, Packsack, Flip-Gurtzeug mit Kreuzverspannung, kompl. DM 2.500,-. ☎ 08374/5608.

ZX large, Bj. 92, Check, neu., VB. ☎ 06654/322.

ZX large, Bj. 6/92, Check bis 12/96, incl. Packsack, sehr guter Zustand, DM 1.000,-. ☎ 08294/510.

ZX X-large, Bj. 5/91, pink, Charly Gurtzeug Protekt + Rettungsschirm SC 118 (Passiv), neu, umgerüstet, Bräuniger-Vario LCD II, Kompl. DM 2.100,-. ☎ 08862/8950.



3G

Atiks 31, 95 - 115 kg, Bj. 1/94, gelb, sehr guter Zustand, Mylar Obersegel, VB DM 3.300,-. ☎ 06321/68305.

Gemischt

Bräuniger Vario Basis SP neuw., VB DM 400,-. Funkgerät Icom IC-2 Set neuw., DM 400,-. Kevlarhelm + Funk, leicht, neu, Gr. 57, DM 280,-. Stiefel Meindl-Superfun, guter Zustand, Gr. 44, DM 150,-. ☎ 040/296721.

1 kompl. Segellattensatz mit Köcher für Zephyr, DM 60,-. ☎ 07729/553.

Verkaufte Drama ab 8/84 bis 12/94, Preis VB. ☎ 07729/553.

Madreiter Gurtzeug, 175 - 180 cm, mit Sigma Elite Fallschirm, GS 91, VB DM 950,-. 2 Icom ICA 20, VB je Gerät, DM 800,-. Uvex Integralhelm, Gr. 58, mit Headset u. Visier; Classic Vario Bräuniger mit Speedsensor, VB DM 690,-. Silva-Kompaß, Wasmer Speedmesser. ☎ 07145/7544.

Keller Karpfengurt, 190 cm, DM 200,-. Charly Schirm, DM 500,-. Integralhelm, DM 50,-. Wasmer Vario, DM 300,-. Räder, Steuerbügel. ☎ u. Fax. 05651/31100.

Barograph FAI, Bräuniger Alt Print mit portablem Epson-Drucker, neuw., kompl. VB DM 400,-. ☎ 089/521854 (Rainer verlangen!).

Rettungsgerät Sigma Minitex 110, Bj. 92, VB DM 450,-. ☎ 07331/41932.

Gurtzeug GS Skyline Distance u. Firebird Comfort, Preis VB. RS Charly Second Chance 96, Preis VB. ☎ 08322/8771.

VW-Motor mit Halbautomatikgerie, voll funktionsfähig, als Ersatzteil (z.B. für Koch-Winde) oder zum Neubau einer Winde. VB DM 500,-. ☎ 07304/6126.

Tausche K4 gegen K3 oder Geld, Bj. 93, DHV-Kl. 2. ☎ 02102/80688.

Großklaus Eintrommel Schleppwinde mit 1.500 m Seil, Stufenschlepp möglich, VB DM 3.900,-. Headset Integralhelm, DM 80,-. ☎ 0351/4965109.

Rettungssystem Rademacher PSR I, Bj. 86, Innen- und Außencontainer, DM 100,-. ☎ 09153/4216.

Afro Pocket Vario mit mech. Höhenmesser, DM 180,-. ☎ 07544/4124.

Vario Skybox Mini, DM 350,-. Reserve Rundcontainer, DM 350,-. Gurtzeug für Firebird Fox, DM 350,-. ☎ 07171/79467.

Flugfunk Icom IC-A20 Akku, neu, Ladegerät, Headset, DM 600,-. ☎ 08656/7216.

Gleitschirmmagazine von 1/91 bis 9/94 u. weitere Einzelhefte 1990 gegen Gebot. ☎ 0521/103114.

Icom-IC-2, Amateur-Handfunkgerät, DM 500,-. ☎ 08327/7400 o. 7621.

Vario Bräuniger Basis-SP, Bj. 95, Vario analog/digital, Akustik ein/aus, Memofunktion, mit Garantie, DM 495,-. ☎ 0234/9789395.

Bräuniger Vario P III, DM 400,-. ☎ 08586/6119.

Yamaha 4-Wheeler, Niederdruck-Breitreifen, ideales Seilrückholgerät für HG u. GS, VB DM 3.500,-. ☎ 0214/43334, Fr. Pentika.

Gurtzeug Vonblon Diagonal, neuw., pink, DM 250,-. ☎ 07051/6960.

Rettungsgerät Sigma Minitex 110, Bj. 91, neu gepackt, DM 499,-. ☎ 08856/932555 o. 06201/16091.

Gurtzeug Charly Husky, Aktiv-/Passivsystem, Protektor, XC-Zubehör, 1a-Zustand, Rettung Charly Revolution II, Preis VB. ☎ 0241/163275.

Sting-Gurt, 180 cm, dunkelblau, Bj. 91, VB DM 650,-. ☎ 0731/69570 o. 07525/911174.

HG-Integralgurt Madreiter, 170 - 180 cm, 1a-Zustand, 4 Jahre alt, DM 450,-. Mit Rettungsschirm Parasail IV, DM 900,-. ☎ 07161/41793.

Gleitschirmrettungsschirm Pro Design, SC 90, 92 kg, Bj. 91; -Hängegurt, Pro Design, Bj. 91; Helm, Uvex; ☎ 08376/1437.

Drachenfliegermagazine von 1976 - 1994, Preis VB. ☎ 0202/525298.

Rettungsschirm Mayday, 106 kg, neu gepackt, DM 600,-. Leichtgurtzeug Airbulle, DM 100,-. ☎ 0911/883694.

Prüfungen B-Schein für Hänggleiter u. Gleitsegel, DM 10,-. ☎ 02392/62248.

Abrollwinde neuw., incl. elektr. Aufspulvorrichtung, DM 3.000,-. ☎ 09278/7300.

Icom Flugfunk IC-A 20, Ladegerät (220 V/12V Kfz), FTZ Nr., Zubehör, kompl. DM 650,-. 08121/3326.

Basis-SP, Bräuniger Vario für Gleitschirm, Anschluß für Geschwindigkeitsmesser, mit Garantie, DM 495,-. ☎ 07452/790891 (Ralph).

Gurtzeug Primo AdK, Bj. 92, leichter Kreuzgurt mit Schulteraufhängung, Rückentasche, guter Zustand, DM 230,-. ☎ 0721/379104 o. ☎ u. Fax 0721/32093.

GS-Abrollwinde Schuhwerk, 2 CB-Funk mit Mikrofon u. Ohrhörer, DM 2.900,-. ☎ u. Fax 039603/20473.

Prieler Karpfengurtzeug, Gr. M, zitronengelb, neuw., DM 350,-. ☎ 089/7609444.

Rettungsgerät Bicla PA-Save, Bj. 89, VB DM 200,-. ☎ 0941/76445.

Aircotec Piccolo, Charly Rodeo Kreuzgurt u. Charly Second Chance. ☎ 089/8634759.

Uvex-Integralhelm, Nightmare, neu, Gr. S, sehr leicht, VB DM 180,-. ☎ 0911/617072.

Retl. Doppelkappe Columbus 18 + Gurt Vonblon Liga, DM 950,-. ☎ 07931/41608.

Gurtzeug u. Rettungsgerät Skyline Distance X, Gr. XL, violett/schwarz; Rettung Firebird, ohne Öffnung; alles neuw., DM 900,-. ☎ 08106/32645 (Bernd).

Bräuniger AV Classic, Speedmesser, GS + Delthalter, DM 680,-. ☎ 07195/71343.

Flytec 3020, Speedmesser, Akkus, Ladegerät, DM 780,-. ☎ 07195/71343.

Komfortgurtzeug Relax I, Delta Fly, Gurtzeug mit Kreuzverspannung, pink/schwarz, DM 210,-. ☎ 07150/41570.

Vario Flytec 3020, DM 600,-. Rettungsschirm Charly 84, Bj. 91, neu gepackt, Flachcontainer, ohne Notöffnung, DM 490,-. ☎ 07150/41570.

Gurtzeug Paratech Modular mit Charly Second Chance 96, Bj. 6/93, VB DM 1.000,-. ☎ 07773/5852.

Pinguin Integralgurt bis 180 cm, Bräuniger Alto Vario LCD III, Charly-Mittelleinenschirm. ☎ 0221/687436.

Gurtzeug Vonblon Liga Integral mit Rettungsschirm, VB DM 650,-. ☎ 07122/3839.

Gurtzeug Vonblon Liga, sehr guter Zustand, DM 350,-. ☎ 06251/66703.

Vario Flytec 3010, VB DM 400,-. ☎ 089/3615876.

Großer Packsack u. Helm lila/schwarz, DM 100,-. ☎ 06182/25449.

UP-Liegematte, Bj. 87, Gr. 170 - 180 cm, VB DM 100,-. ☎ 0681/963-2833 (tags), 0033/87908622 (abends).

Wer ist so freundlich und läßt mir Informationen über Südafrika zukommen. Besonders würden mich Fluggebiete u. Kontaktadressen interessieren. Natürlich rufe ich zurück. ☎ 08238/60113.

Drachengurtzeug Sting, blau, 160 cm, ca. 55 kg, mit Rettungsgerät (neuw.), VB DM 1.000,-. ☎ 07127/51479.

Flytec 3030 professional mit FlyChart-Software, Drachen- u. Gleitschirmhalter, Akkupack u. Ladegerät, neuw., VB DM 1.100,-. ☎ 06543/2459 (ab 19.00 Uhr).

Charly Pinguin mit Metamorphosi-Schirm, Packsack, Funk- u. Fototasche, 185 - 190 cm, neuw., VB DM 1.400,-. ☎ 06543/2459 (ab 19.00 Uhr).

Gleitschirm-Rettungsgerät May Day Plus, neu, neu gepackt, VB DM 400,-. ☎ 06021/74057.

Gurtzeug Vonblon Liga, DM 280,-. ☎ 07351/2727.

Rettungsgerät Charly Second Chance 86, guter Zustand, keine Notöffnung, VB. ☎ 08373/514 o. Fax 7519.

Sitzgurt Turtle mit integr. Rettung RS II, 9 Monate, neu, DM 1.200,-. ☎ 07351/159415 (tags) o. 21579 (abends).

Karpfengurt 170 - 190 cm mit Rettungssystem (neu gepackt), VB DM 340,-. ☎ 0221/794448.

Skyline Distance Gurtzeug u. Rettungsgerät, VB DM 590,-. ☎ 089/3517920 (Mo. - Fr.).

Haftungsausschluß!

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

Bräuniger Alto Vario Competition mit Schleppsensor u. PC-Graph-Windowm DM 1.100,-. ☎ 08621/7425.

Keller-Karpfengurt, 150 - 170 cm, Bj. 89, guter Zustand, DM 190,-. ☎ 0991/285823 (Renate, ab 15.10.95).

Charly-Pinguin, 185 cm, Charly-Mittelleinenschirm, Bj. 89, guter Zustand, DM 450,-. ☎ 0991/285823 (Andreas, ab 15.10.95).

CB-Handfunkgerät, Stabo SH 8000 Scann mit flexibler Antenne, neuw., mit Lautsprecher-Mikrofon-Kombination, NC-Power-Pack, Akku Stabo Ladegerät für NC-Akku, DM 400,-. ☎ 07476/3501, Fax 3502.

Tausche Drachen gegen Gleitschirm, kompl. Anflängerausstattung (Polaris 16). ☎ 089/773686.

Flytec Vario 3010, DM 390,-. Charly Pinguin, blau/gelb-metallic, 180 - 185 cm, mit Rucksack, DM 400,-. Charly-Schirm, DM 350,-. ☎ 07473/4172 (abends).

Gurtzeug PPP, 160 - 175 cm, Fronteinstieg, guter Zustand, verstellbare Liegeposition im Flug, Parasail Rettungsgerät, neu, kompl. DM 400,-. Auch einzeln. ☎ 0711/3161279 (ab 17.00 Uhr).

Schleppklinke GS 93, VB DM 100,-. Rettungsgerät Minitex, VB DM 300,-. Integralhelm XS weiß, VB DM 200,-. Alles neuw. ☎ 0941/700792 (abends) o. 96568 (AB/Fax).

Schleppwinde Koch-HGW 2, Bj. 91, sehr guter Zustand, gegen Gebot. ☎ 02152/1855, Fax 2645.

Drachengurt Airwave Racer 2, 180 cm, mit Metamorphosi-Rettungsgerät von Klaus Tänzler. VB DM 1.000,-. ☎ 08024/49011.

Gleitschirm-Gurtzeug Vonblon-Liga mit Rettungsgerät, Falhawk-Neo klein, Bj. 91, DM 1.000,-. ☎ 07361/88589, Fax 88396.

gebrauchtmarkt

Haftungsausschluss!

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

Hängegleitgurtzeug Klafsky, Gr. 175 - 185 cm, mit Sigma-Rettungsschirm, DM 700,-. ☎ 07183/2583.

HG-Gurtzeug Airwave Race 2, bis 190 cm, gelb/blau, Bj. 92, VB DM 650,-. ☎ 07025/8084.

Skybox Maxx, mit FAI-Barograph, PC-Software, alle Kabel, DM 500,-. Gurtzeug Flight Design High Definition, DM 400,-. ☎ 08046/8652, Fax 8029.

Rettungsgerät Charly Second Chance, 1a-Zustand, Bj. 8/90, ohne Öffnung, DM 200,-. ☎ 07453/1214.

Rettungsgeräte: Columbus 18 Doppelkappe, DM 900,-. BRS-Wedge 20 Raketenreserve bis 140 kg, DM 1.500,-. Tuschka-Cut Away, 7-Zell Flächenreserve, DM 1.000,-. ☎ 040/6770209.

Avocet Vertech Pilot Uhr, neu, 2 Armbänder, DM 220,-. ☎ 07571/52576.

Standard C 168 Funk, AM/FM, 122 - 174 erweitert, 1/2 Jahr alt, umfangreiche Funktionen, DM 500,-. ☎ 07571/52576.

Gurtzeug Sting-Soft, ca. 170 - 175 cm, schwarz/weiß, neuw., VB DM 450,-. ☎ 0751/62104.

Integralgurt Prieler 190 cm mit 2 Rettungsschirmen, DM 1.450,-. Integral Charly Pinguin, 185 cm, VB DM 350,-. Afro Cirrus Vario, VB DM 500,-. ☎ 09621/14745.

Beurlaubter Lehrer, SoFi-Inhaber, sucht Reisepartner(in), Alter unw., auch Nicht-Flieger, für Amerika im eigenen Campingbus vom 12.7.95 bis März 96 und danach Europ. Alpen. Rucksackmotor vorhanden. Host Giese, Liebrechtstr. 1, 30519 Hannover.

Wasmer Vario, Typ Combi Air, Bj. 88, neu, DM 300,-. Kniehänger + Parasail IV, DM 300,-. ☎ 07143/59533 (abends) 07158/3580.

Rettungsgerät Rademacher Colibri, Bj. 6/89, ohne Öffnung, DM 130,-. ☎ 07223/6131.

Gurtzeug Perche Tigra mit Rettung, Columbus RDP 18, Bj. 6/94, VB DM 1.600,-. ☎ 07249/8141.

Brüniger Vario LCD VII, mit FAI anerkanntem Barograph PC Software, Überspielkabel u. Modul zum direkt ausdrucken auf Drucker, DM 750,-. ☎ 07543/952173.

2 Flexible Antennen, für 2m und Flugfunk. Verdoppeln die Ausgangsleistung. Zugelassen. Länge ca. 60cm. Je DM 49,-. ☎ 08664/929962.

Gesucht

Doppelsitzergleitschirm, ☎ 089/5380134.

Vario Flytec 3030. ☎ 08621/8189 o. 08074/1598 (bitte öfter probieren!)

Abrollwinde für Autoschlepp (gebraucht). ☎ 03542/42906.

Wer schenkt argentinischer Flugschule gebr. Drachen, Gleitschirme u. Flugzubehör (auch ohne Gütesiegel), Partokosten werden übernommen. Hugo Avila, Kiensee 5, 83670 Bad Heilbrunn. Fax 08046/662.

Flugfunkgerät, evtl. mit Zubehör, ☎ 0521/1066145 (dl.), 133399 (priv.).

Vario, funktionsfähig. Minimalanzeigen: Höhe u. Steigen/Sinken. ☎ 0711/569169

DHV-Videos zum mal reinschauen. ☎ 05224/79378.

Advance Omega, 3/32; Nova Xenon 28; Kendo L o. Perche Sensor 33. Tel. 07825/7499 o. 07821/30051.

Uralt-Drachensegel o. GS-Kappe als Sonnensegel o. zur Innendekoration von Kindergärten, kostenlos mit Abholung. ☎ 08845/8104 (abends).

Toll Dachträger. ☎ 0531/18199.

Vario, Brüniger o. Flytec, max. 3 Jahre alt, gerne Competition o.ä. u. Geschwindigkeitsmesser. ☎ 08563/1993.

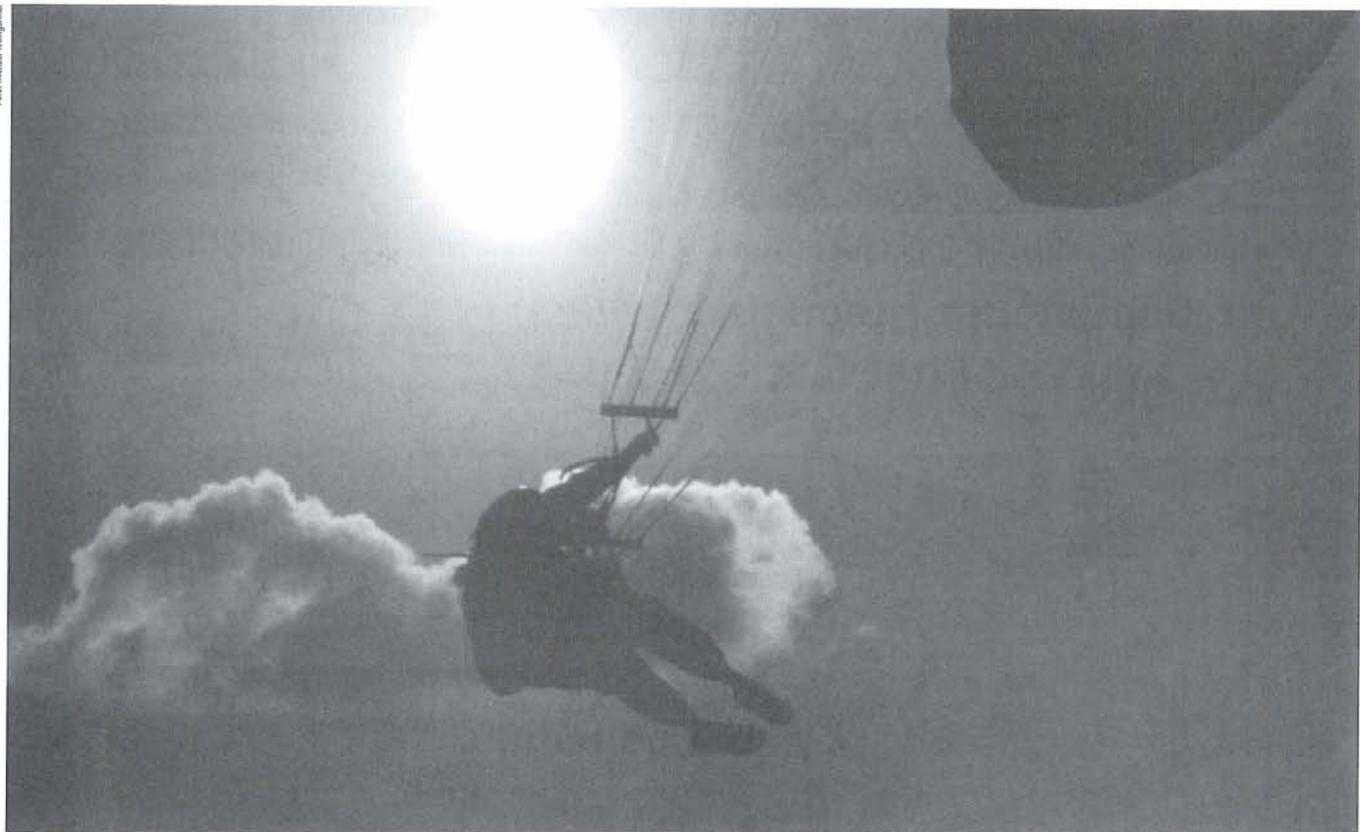
Bediendertenheim sucht gut erhaltenen Gleit- oder Rettungsschirm zu Dekorationszwecken. Kontakt: Peter Felk, Flugfreunde Ulm/Donautal e.V. ☎ 0731/88116.

Katana 55, Omega 3. ☎ 07825/7499 o. 07821/30051.

Space 40, ☎ 05365/8163.

Verloren

Kleinbildkamera Olympus MJU-1, am 1.7.95 am Startplatz Breitenberg. Bei Rückgabe Belohnung. Hinweise bitte an: H. Mayr, Hauffstr. 13, 71139 Ehingen. ☎ 07034/61273.



Kaufvertrag über einen gebrauchten Hängegleiter/ein gebrauchtes Gleitsegel



Verkäufer _____

Käufer _____

Tel./Fax _____

Tel./Fax _____

Gerätemuster _____ Hersteller _____ Zulassungs-Nr. _____

Baujahr/Datum Stückprüfung _____ Datum letzte Nachprüfung _____ Werk-Nr. _____

Zubehör _____

Mängel bei Besichtigung _____

Frühere Schäden (außer Steuerbügel und Segellatten) _____

Der Verkäufer verkauft das Fluggerät mit dem genannten Zubehör an den Käufer. Fluggerät und Zubehör sind gebraucht. Fluggerät und Zubehör wurden in startfertigem Zustand vom Käufer besichtigt. Mängel – außer den oben genannten – hat der Käufer nicht festgestellt.

Der Verkäufer erklärt, daß ihm keine weiteren Mängel und keine früheren Schäden – außer den oben genannten – bekannt sind und daß seines Wissens Fluggerät und Zubehör in lufttüchtigem Zustand sind.

Der Verkäufer erklärt, daß er der alleinige Eigentümer des Fluggeräts und des Zubehörs ist und keine Rechte Dritter (z.B. Eigentumsvorbehalt des Händlers, Sicherungsübereignung) daran bestehen.

Kaufpreis DM _____ in Worten _____

Sonstiges (z.B. über Probeflug, Nachprüfung, Kennzeichen, Haftungsausschluß, Rückgaberecht) _____

Ort, Datum _____

Unterschrift Verkäufer _____ Unterschrift Käufer _____

Quittung

Der Kaufpreis wurde heute an mich bezahlt.

Das Fluggerät mit Betriebsanweisung und vereinbartem Zubehör wurde heute an mich übergeben.

Zahlungsweise _____

Ort, Datum _____

Ort, Datum _____

Unterschrift Verkäufer _____

Unterschrift Käufer _____

Unfallpilot gesucht

Frau Christa Knott befand sich am 2.7.1995 gegen 14 Uhr mit ihrem kleinen weiß-türkisen Laser am Venetberg gerade im Landeanflug, als ein Gleitschirm mit gelber Kappe vor ihr auf den Landeplatz herunterspiralste. Dadurch wurde Christa Knott gezwungen, kurzfristig auszuweichen, es gelang ihr nicht mehr, den Drachen in eine stabile Lage zu bringen, und sie verfiel sich mit einem Flügel ihres Drachens am Boden. Daraufhin stürzte sie. Neben dem sehr schmerzhaften Bruch der Hand ist der Drachen von Frau Knott auch erheblich beschädigt worden.

Der Gleitschirmflieger hat diesen Unfall vermutlich nicht bemerkt, er wurde auch nicht daraufhin angesprochen, da zunächst die Erstversorgung von Frau Knott Vorrang hatte. Leider ist dieser Gleitschirmflieger nicht mehr aufzufinden. Es gibt kein Flugbuch am Venetberg. Wir möchten daher um Mithilfe bitten, wer diesen Vorfall eventuell gesehen hat oder wir würden auch den Gleitschirmflieger bitten, sich zu melden.

Heike Wieland

Wettkampf im Mischbetrieb

Beim Streckenflugwettkampf um die von FLIEGZEUG gestifteten Wanderpokale auf dem Schönebecker Segelflugplatz erflieg Dietrich Münchmeyer vom Leipziger DFV den Gleitschirm-Pokal mit 24 km freier Strecke bis Hohendodeleben (westlich Magdeburgs). Peter Michael vom 1. Mitteldeutschen GS & DF Magdeburg startete am 28.5. um 15.55 Uhr und siegte im Drachenfliegen mit 43 km freier Strecke bis Parey. Frank Dittmann vom Magdeburger Verein erhielt den AIRLIFT-Pokal als Anerkennung für die beste Bodenarbeit. Die meiste Zeit standen 6 Schleppseile verschiedener Winden zur Verfügung. Alle Seile wurden in einem Zug zum Startplatz zurückgeholt. Angereist waren insgesamt 14 Gleitschirmpiloten (davon 8 Streckenflieger), 11 Hängegleiterpiloten (3 Streckenflieger), 1 UL-Pilot und 4 Mann Bodenpersonal.

Der Mischbetrieb aller Flugsportarten funktioniert dank guter Vorbereitung hervorragend. Es wurden Hängegleiter-Schlepp und Motorkunstflug der Spitzenklasse vorgeführt. Auch ein Motorgleitschirm war da. Außerdem überflog die JU 52 aus Dessau den Platz. Parallel fanden auf dem Platz die Landesmeisterschaften im Segelflug statt. Toll, wenn ein Gleitschirm höher fliegt.

Der Wettkampf um die Wanderpokale soll nächstes Jahr wieder ausgeschrieben werden.

1. Mitteldeutscher Gleitschirm- und Drachenfliegerverein
Hans Fahr

Geglückte Zusammenarbeit

Liebe Luftsportfreunde vom 1. Mitteldeutschen Gleitschirm- und Drachenfliegerverein, lieber Hans, nach erfolgreichem Abschluß des Vergleichfliegens im Segelflug und der Flugplatztage in Schönebeck möchte ich es nicht versäumen, mich bei allen Gleitschirm- und Drachenfliegern für ihr Mitwirken zu bedanken. Eure Flüge waren für die Zuschauer gut zu verfolgen und stellten eine Bereicherung der Veranstaltung dar. Wir Motor- und Segelflieger sind der Auffassung, daß es nur richtig sein kann, wenn sich bei Flugtagen möglichst alle Luftsportarten präsentieren.

Dies ist natürlich mit Aufwand und gegenseitiger Rücksichtnahme aller teilnehmenden Luftsportarten verbunden. Es hat sich bei unserem gemeinsamen Fliegen gezeigt, daß mit ordentlicher Abstimmung und Disziplin aller Teilnehmer ein problemloser Flugbetrieb möglich ist. Flugsicherheit ist das höchste Gebot - hier gab es von unserer Seite während der Veranstaltung nichts zu beanstanden. Am Start mußte manchmal einer auf den anderen warten, dieses haben sicher alle eingesehen. Einen effektiven Schul- oder Übungsflugbetrieb sollte man jedoch, solange die Möglichkeit besteht, wegen der erheblich unterschiedlichen Fluggeschwindigkeiten getrennt durchführen. Dies sollte aber der weiteren Zusammenarbeit im Interesse aller Luftsportler keinen Abbruch tun.

Wir würden uns freuen, die guten Kontakte aufrecht zu erhalten und bald einmal wieder gemeinsam etwas zu veranstalten - warum nicht auf einem Gelände von Euch.

Fliegerclub Schönebeck
Norbert Oelze

Beruf und Hobby verbinden

Die Französin Helene Weulersse heißt nun Helene Irschik. Die 26jährige Drachen- und Gleitschirmlehrerin heiratete den Chef der Flugschule Göppingen, Klaus Irschik.

Flugschule Göppingen-Team





Thüringer Welle

Mitten in Deutschland haben sich zum Jahresende 1994 elf Flieger an einen Tisch gesetzt, um das Drachen- und Gleitschirmflieger in ihrer Region aktiv zu gestalten. Ergebnis dieser Bemühungen war der Luftsportverein (LSV) Rennstein Falken Crawinkel. Der Verein verfügt über 3 nutzbare Gelände, wobei sich die 2 Fußstartgelände direkt an der markanten Geländerippe des Thüringer Waldes befinden, von denen aus auch schon Streckenflüge unternommen wurden.

Beim dritten Gelände handelt es sich um ein Schleppgelände mit ca. 1000 m Schlepplänge in fast jede Richtung. Darüberhinaus liegt es mitten im »Wellenfluggebiet Thüringer Wald«. Bei Freigabe durch die Flugsicherung bis 3500 m erlaubt diese »Thüringer Welle« sogar dem langsamsten »Flugzeug«, dem Gleitschirm, die Nutzung dieser sehr angenehm zu fliegenden Wettererscheinung. Interessenten wenden sich bitte an Klaus Krahn, Stauffenbergallee 35, 99085 Erfurt, Tel. 0361/5611972 oder LSV Rennsteigfalken Crawinkel, Friedrichsanfang 43, 99330 Crawinkel, Tel. 03624/314317.

LSV Rennsteigfalken Crawinkel
Klaus Krahn

Offene Vereinsmeisterschaft

Die offene Vereinsmeisterschaft um den Ortenau-Pokal findet vom 16. bis 17. September in Berghaupten statt. Ausweichtermine sind der 23. und 24. September. Aufgaben sind Zielpunktlanden für Drachen und Gleitschirm. Drachen können bei Ostwind von der Rampe starten, ansonsten wird geschleppt.

Anmeldung erforderlich bei Peter Klimsch, Untertal 16, 77978 Schuttertal, Tel. 07823/2284.

Ortenauer Drachenflieger
Peter Klimsch

Traditionsausflug

Vierzig Piloten freuten sich aufs Fliegen am Fulseck, Passive und Freunde auf das Wiedersehen mit den Dorfgasteiner Piloten und die Kinder aufs Spielen in unbegrenzter Landschaft. Bei prachtvollem Wetter konnte an vier Tagen geflogen werden und alle Piloten waren mit ihren Leistungen zufrieden.

Dieser traditionelle Jahresausflug war wegen des günstigen Flugwetters und dank der Mithilfe unserer österreichischen Freunde vom Drachenflugclub Dorfgastein ein voller Erfolg - wird das Ausflugsziel 1996 wieder Dorfgastein sein?

Und noch ein Erfolg: Bei der Baden-Württembergischen Meisterschaft am Drehkopf (19. - 21.5.95) erflog sich unser Vorstandsmitglied Werner Fleck den Siegertitel, Gerd Zimmer erreichte den dritten Platz. Gratulation!

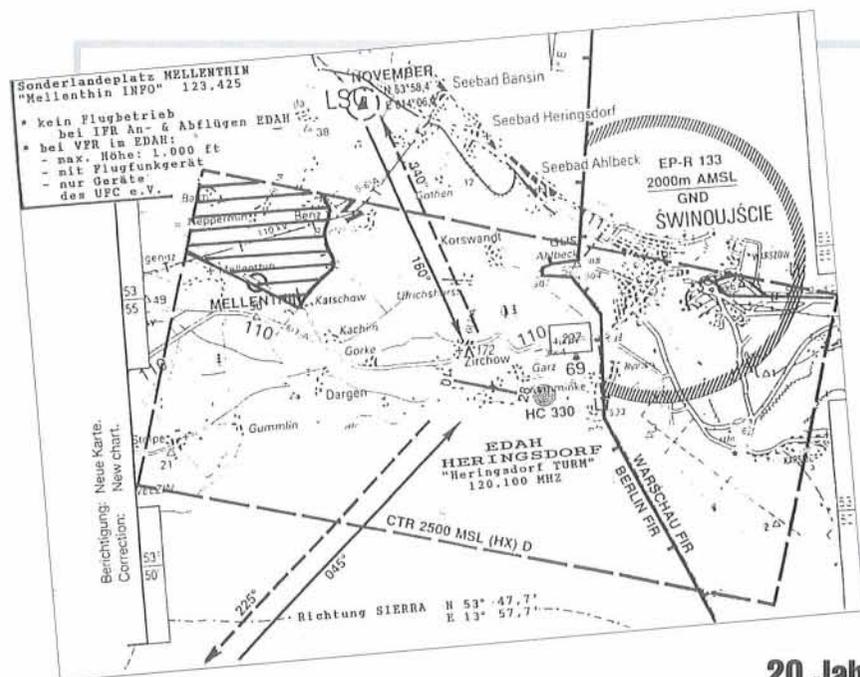
Althofdrachen
Günter Herrmann



T-Shirt

Die Drachenflieger des TSV Seißen haben ein lustiges Vereins-T-Shirt drucken lassen und versenden es gegen eine Vorkasse von 30 DM bei Steffen Hertling, Postfach 71, 89134 Blaustein/Herrlingen, Tel. 07304/3559.

TSV Seißen
Steffen Hertling



Sonderlandeplatz Mellenthin

Für den Flugbetrieb des Usedomer Fliegerclubs am Sonderlandeplatz Mellenthin sind Betriebsvorschriften erlassen worden. Auskünfte über diese unbedingt einzuhaltenden Bestimmungen sind beim Usedomer Fliegerclub, Gert Frankowiak, Waldstr. 47, 17449 Karlshagen, Tel. 038371/20533, oder Wolfgang Sauer, Straße der Freundschaft 39, 17449 Karlshagen, Tel. 038371/20483, erhältlich.

Usedomer Fliegerclub
Gert Frankowiak

Offen für neue Mitglieder

Auf der letzten Mitgliederversammlung im März '95 wurde ein neuer Vorstand gewählt. 1. Vorstand ist nun Wieland Beyrich, Nürnberg, Tel. 0911/6492332, und 2. Vorstand Klaus-Gerhard Zissel, Erlangen, Tel. 0931/990041. Neuer Kassensprüfer wurde Kerstin Gründig-Hörl, Erlangen.

Der Verein feiert im September sein 10jähriges Bestehen im Vereinsgelände. Mitglieder, Freunde und Interessenten sind hiermit herzlich eingeladen. Weiterhin hat sich der Stammtisch in »Die Zwiebel«, Kirchenstr. 25, Nürnberg, verlagert, wo sich Mitglieder, Freunde und Interessenten des Vereins jeden 1. Freitag im Monat ab 20.00 Uhr treffen.

Informationen über den Verein können jederzeit bei den beiden Vorständen eingeholt werden. Vereinsadresse: Traklstr. 29, 90451 Nürnberg.

FSC Franken

Klaus-Gerhard Zissel

Bergdohlen nehmen Gleitschirmflieger auf

Bei der Jahreshauptversammlung wurde mehrheitlich beschlossen, durch die Gründung einer Sparte für Gleitschirmflieger auch Gleitschirmpiloten den Eintritt in unseren Verein möglich zu machen. Der Hauptgrund für diese Entscheidung lag in dem Wunsch, einer schleichenden Überalterung und Inaktivierung des Clubs entgegenzuwirken.

Drachensflieger-Club Bergdohlen Brannenburg
Sebastian Kronast

20 Jahre CfD Hardheim

Zu seinem 20jährigen Jubiläum hatte sich der CfD Hardheim gut vorbereitet. Doch spielte das Wetter nicht mit. Trotz der widrigen Windverhältnisse konnten einige Piloten sich hochziehen lassen. Peter Friedeman von den Althofdrachen schaffte es, sich bei einer Ausklinkhöhe von 150 m auf über 1600 m über Grund hochzuschrauben, und hat eine Flugdauer von über zwei Stunden erreicht.

Sehr großes Interesse weckte auch die Ausstellung der Drachen aus den Anfangszeiten der Fliegerei, die zum Teil in vereinseigenem Besitz sind, bei den angereisten Piloten und Besuchern.

Club für Drachenflugsport Hardheim
Bernd Haberhauer

Gelungene Werbung

Die bei strahlendem Wetter in Baach bei Stuttgart stattfindende Veranstaltung war für alle Beteiligten ein voller Erfolg. Zahlreiche Besucher und Teilnehmer waren gekommen, um neue Geräte zu testen, sich über Zubehör zu informieren oder am hoch dotierten Bewerb, zwei Zielflügen, Pfeilwerfen und Sackhüpfen teilzunehmen. Auch hungrige und durstige Besucher mußten keine Qualen erleiden. Sie wurden vom Fliegerverein »Die Remstaler«, die unermüdlich bis in die späten Nachtstunden im Einsatz standen, verwöhnt.

Informationen über Club und Schulungsgeschehen unter Tel. 07151/36760.

Team Merlin
Rainer Krockenberger



Stark im Wettkampf

Beim Clubausflug in Südtirol wurden auch die '95er Clubmeister gekürt: Hans Sonnen, Markus Verhoven und Bernd Solbach bei den Gleitschirmfliegern, sowie Jörg Obergfell, Armin Daliber und Gottfried Back bei den Hängegleiterpiloten belegten jeweils die Plätze 1 - 3.

Schon vorher bei der Rheinland-Pfalz + Saarland-Meisterschaft GS hatten unter 24 Teilnehmern die DGFKML-Mitglieder Roland Herchen, Meinhard Oster und Werner Schmitt die Plätze 1, 2 und 4 belegt.

Nächste geplante Aktivitäten des Vereins: Schleppkurse GS und HG im Herbst/Winter und Schnuppertage für Interessierte. Anmeldungen und Informationen unter Tel. 06773/418 oder 7771.

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
Werner Schmitt

Fliegerfest

Am Samstag, den 16. Sept. 1995 feiert der GSC Albatros Untermain sein 5-jähriges Bestehen. Alle interessierten Gleitschirm- und Drachenflieger sind herzlich auf das Schleppgelände in Aschaffenburg-Nilkheim eingeladen.

Für 3 DM pro Schlepp können aktuelle Gleitschirme probeflogen werden. Wer seinen Gleitschirm, Drachen oder entsprechendes Zubehör verkaufen will, kann dies auf der Gebrauchtborse anbieten. Als Rahmenprogramm ist ein Ziellandewettbewerb vorgesehen.

Für das leibliche Wohl ist bestens gesorgt. Mit Musik und gemütlichem Beisammensein wird der Tag im Festzelt ausklingen.

Albatros Gleitsegelclub Untermain
Sonja Link

Knitter
Knitter
Flutter
Flutter
Flatflatflat



- Klapp -

Huuuh!

Pff hhh Ächz Stöhn

- KlappKlapp -

Aaa

aaaa

aaaahhhh!!!

HaltStop
Schluß damit!

wir wollen
wonnig
wendig
wie ein wunder
wandern
unter weichen wolken...

funiac

DHV 1

in allen Fluglagen !



Foto: Hubert Hofmann

Ein verhängnisvoller Ferientag

Es war einer jener wunderschönen Sommertage im August 1993. Meine Familie und ich verbrachten unseren Urlaub im dänischen Limfjord. An eben einem dieser Tage wollte meine Frau mit der Familie einen Spaziergang zu dem nahegelegenen Strand machen. Nun - als fürsorglicher Familienvater erfüllt man solche Wünsche manchmal auch dann, wenn man hierzu keine besondere Lust hat.

Wir marschierten also los und trafen am Strand oberhalb eines Steilabbruches auf so komische Gestalten, die nichts anderes zu tun hatten, als »überdimensionale Lenkdrachen« (Gleitschirme, wie ich kurz darauf erfuhr) immer wieder in die Luft zu befördern, einige Sekunden über sich zu balancieren und doch letztendlich keinen Erfolg darin zu haben schienen, diese Teile dauerhaft in der Luft zu halten.

Meine Frau fand dieses Ansinnen recht lustig und regte an, dem Treiben ein wenig zuzusehen, wozu ich aber keine besondere Lust hatte, aber als fürsorglicher Familienvater... Nun, nach kurzer Zeit wollten meine Gattin und die Kinder weiterspazieren, doch nun wollte ich nicht mehr; irgendwie fühlte ich mich angezogen von den bunten Flügeln, von dem Spielen im Wind, von dem Pfeifen des Windes in den Leinen.

Die Rufe meiner bereits weitergelaufenen Familie nahm ich nicht mehr wahr; ich ging zu der Gruppe hin um mich zu erkundigen: Nach der Dauer der Ausbildung zum Gleitschirm-piloten, nach den Kosten, nach den Möglichkeiten, die sich späterhin in diesem Zweig der Fliegerei boten, nach diesem und jenem, wie jeder, der erstmalig mit dem Gedanken spielt, die Gleitschirmfliegerei zu lernen. Immer wieder,

nachdem ich bereits zu meiner Familie aufgeschlossen hatte, mußte ich mich umwenden, um der Gruppe bei ihrem Treiben zuzusehen, und letztendlich sah ich auch den einen oder anderen den Steilhang hinunterfliegen.

Es kam, wie es kommen mußte, die Urlaubskasse wurde auf den Prüfstand gestellt, die verbleibende Urlaubszeit wurde umdisponiert und nach 10 Tagen war ich Inhaber der dänischen Lizenz. Doch die Enttäuschung folgte auf dem Fuße: Daheim in Deutschland stellte sich sehr schnell heraus, daß der deutsche Verband die dänische Lizenz nicht anerkennt. Nach langen Gesprächen mit dem DHV, nach Kontaktaufnahme mit dem lokalen Essener Verein und einer mit diesem Verein zusammenarbeitenden Flugschule konnte ich erreichen, daß ich auf die dänische Lizenz den deutschen L-Schein anerkannt bekam. Doch wozu berechtigt dieser Schein schon? Also mußte eine Ausbildung zum A-Schein absolviert werden, und da wir hier im Flachland wohnen, meldete ich mich auch gleich zu einem Windschlepp-Kurs an. Aber da war noch ein Problem: Die Ausrüstung. Unbezahlbar teuer, aber, wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. So ermöglichte eisernes Sparen den Kauf des so ersehnten Schirmes und sonstiger »Kleinigkeiten« wie Gurtzeug, Reserve, Vario, Schuhe, Overall, Schleppklinge etc.

Sechs Monate nach Beginn der A-Schulung bestand ich die A-Prüfung im Frühsommer 1994, nachdem zuvor allzuoft das Wetter die Praxisprüfung ausfallen ließ. Auch die Windschlepp-Prüfung bestand ich kurz darauf. An den B-Schein dachte ich damals noch nicht, obwohl ich wußte, daß es ihn gab. Ich wollte zunächst einmal Fliegen, Fliegen und nochmal Fliegen. Es kamen die ersten Flüge in starker Thermik, die ersten Flüge über ca. 2 Stunden Dauer und irgendwie doch der Wunsch, nicht immer im lokalen Gleitwinkelbereich rumzugurken. Die logische Folge war die Anmeldung zur B-Theorie; die erforderlichen Flüge hatte ich zu diesem Zeitpunkt bereits beieinander.

Im Dezember absolvierte ich die B-Theorieprüfung und ich war guter Dinge, auch die Praxis vor Beginn der Thermik-saison in diesem Jahr zu absolvieren. Aber das Wetter und die Terminstruktur hier im westdeutschen Flachland machten mir einen Strich durch die Rechnung.

So stand ich also am 23. Mai diesen Jahres am Startplatz des Rofan in Österreich, flog hinaus und kurbelte bis auf die zulässige Höhe auf. Und nun kam es zur Entscheidung: illegal auf Strecke gehen und zum Wallberg fliegen (immerhin hatte ich mich einmal mehr zur B-Praxisprüfung 3 Tage später angemeldet), oder eine lokale Aufgabe setzen und lösen. Nun, ich entschied mich für die letzere Variante, flog ein bescheidenes Dreieck mit einem anschließenden Ziel-Rück und landete zweieinhalb Stunden später glücklich und zufrieden und mit gutem Gewissen am Landeplatz.

Es bleibt jetzt nur noch zu erwähnen, daß ich die B-Prüfung nunmehr auch bestanden habe und nun endlich mein Streckenkönnen ausprobieren darf.



Leider bin ich jetzt daheim in Essen, werde morgen brav zur Arbeit gehen und abends die Satellitenbilder studieren. Was wohl geschieht, wenn die Bedingungen einen Streckenflug ermöglichen...?

Und meine Familie? Nun, manchmal bleibt sie »auf der Strecke«. Die Vorwürfe »Du gehst ja immer nur zum Fliegen« machen schon nachdenklich und treffen allzuoft des Fliegers Herz. Aber ich versuche, dies nach Kräften auszugleichen. Und ich versuche, immer auf der sicheren Seite zu fliegen, gerade wegen unserer fünf Kinder. Doch dies würde eine weitere Seite füllen.... Mein Dank richtet sich auf jeden Fall an eben diese meine Familie, die mir den finanziellen und zeitlichen Spielraum für diese schönste Nebensache der Welt läßt (ist doch meine Frau selbst schuld, warum muß sie spazierengehen, wo ich doch nicht wollte).

Andreas Huber



Der neugewählte Vorstand des DFC Ederbergland, von links nach rechts: Wilfried Reiss (Sportwart), Michael Schmitt (Gleitschirmreferent), Bernd Schade (Pressereferent), Horst Triebe (Kassenwart), Jürgen Hansmeyer (2. Vorsitzender), Matthias Armand (Schriftführer), Michael Heinrich (Sicherheitsreferent), und als 1. Vorsitzender Ernst Wetter.

Ziellandung

Neu ist die Einrichtung eines Gleitschirmreferates. Im September ist ein Drachen- und Gleitschirm-Ziellandewettbewerb »wie in alten Zeiten« geplant. Infos zum Wettbewerb bei Bernd Schade, Tel. 06424/2058.

Drachensfliegerclub Ederbergland
Bernd Schade

Streckenflugstatistik

Ich habe mit Bedauern festgestellt, daß für den Streckenflug anerkannte Flüge im »DHV-Info« nur noch mit Datum, Startpunkt und erfolgener Punktzahl aufgelistet werden. Daraus kann man ja nicht einmal mehr erkennen, in welche Himmelsrichtung die Reise ging!

Wie der Name schon sagt, soll das »DHV-Info« den Piloten informieren. Dazu gehören meiner Ansicht nach auch die für Streckenflieger interessanten Informationen, welche Strecken wann ausgeschrieben und geflogen wurden. Das heißt, daß die Auflistung nicht verkürzt werden sollte - wie geschehen -, sondern wie früher mindestens folgende Daten enthalten sollte: Datum, Startzeit, Flugdauer, ausgeschriebene Aufgabe (Typ, km, Start-/Ziel-/Wendepunkte), erfüllte Aufgabe, Pilot. Zusätzlich aufschlußreich wäre auch die Angabe von markanten Punkten entlang der Flugroute und die laut Barogramm maximale Höhe - Punkte die dem Auswerter ja sowieso bekannt sind.

Weniger interessant und verzichtbar ist meines Erachtens die Angabe der Schirmmarke.

In der Vergangenheit wurde das Argument angeführt, die »Stammstrecken« seien sowieso alle bekannt, und deshalb eine Auflistung der Details nötig. Das halte ich für nicht zutreffend, sondern nur dazu geeignet, Streckenneulingen den Einstieg unnötig schwer zu machen. Zudem werden gerade bei den Gleitschirmfliegern noch neue Routen erschlossen. Außerdem ist es für jemand, der/die sich mit dem Streckenfliegen beschäftigt, nach wie vor interessant, in der Nachbereitung festzustellen, was wann wo wohin ging.

Ich hoffe also, daß Sie den Streckenfluglisten wieder den ihnen zukommenden Platz im »DHV-Info« einräumen werden.

Clemens Suerbaum

Anmerkung der Redaktion:

Durch den starken Zuwachs der gewerteten Streckenflüge würden die Gesamtlisten einen übergroßen Info-Anteil beanspruchen. Die genauen Daten der einzelnen Flüge sind am Jahresende in einer Zusammenfassung vom Auswerter Rudl Bürger, Obereck 7, 83122 Samerberg, erhältlich.

Kleiner Geburtstagsflug ins Havelland

Für eine große Aufgabe eigentlich schon zu spät, starte ich gegen 15 Uhr hinter dem UL, mit dem Peter meinen Drachen 500 m hoch in den Himmel schleppt. Erst beim dritten Versuch bekomme ich nördlich des Segelezer Flugplatzes über einem hellen Feld Anschluß an die kurzlebige Thermik. Danach geht es in mehreren Abschnitten immer schneller zur Basis der riesigen Wolke, die in 1500 m über dem Dreetzer Wald gewachsen ist. Wunderbar! Als Lohn der Mühen kann ich mit Martin, der ebenfalls heraufgedreht hat, überall unter der grau-weißen Pracht spazierenfliegen. Das nenn' ich einen Drachenfluggenuß à la carte: Gemeinsam die Welt zu unseren Füßen im Überblick zu genießen.

Der Nordwind bläst schwach, so daß ein Dreiecksversuch lohnen könnte, aber beim Abflug nach Stölln bin ich hinter Bartschendorf schon auf 700 m gesunken und komme nicht wieder hinauf, denn die Wolken vor mir zerlaufen. Martin hat längst kehrt gemacht. Also steuere ich Kleeßen an, um hier am Badesee niederzugehen.

Ein kurzer aber schöner Trip, denke ich beim Anflug zum nördlichen Seeufer, bis mich die angewandte Theorie überrascht, weil sie in der bunten Landschaft tatsächlich den Schlüssel zum Wiederaufstieg bereithält: Ein helles, sandiges Feld ergibt Auftrieb für 100 Höhenmeter. Super! Weiter südlich am Rande des Friesacker Ländchens leuchten die Wiesen verdächtig grün. Schon bekommt das Vario den Stimmbruch und will sich nicht mehr beruhigen, so daß vor Görne die Reise endgültig zuende scheint. Trotzdem kann ich in 300 m an einem blassen Feld überraschend neuen Aufwind zentrieren und bis zu dem kleinen See im Wald noch einmal tausend Meter herauschlagen. Toll, daß Thermik manchmal dem Lehrbuch entspricht.

Mit deftigem Saufen wird der havelländische große Hauptkanal an der Bundesstraße überquert. Bei Kotzen ist die Thermik wie der Name, darum komme ich über Nennhausen zu tief. Irgendwas hab' ich falsch gemacht. Obwohl der Bahndamm trägt, gelingt auch mit vielen Suchschleifen aus 120 Metern der Anschluß zum Himmel nicht mehr. Schade! Mittlerweile steht das halbe Dorf mit steif gerecktem Hals winkend und rufend an der Straße. Ich grüße aus der Luft und lande vor einem Garten, in dem eine riesige Geburtstagsfete mit vielen Kindern tobt. Die Menge rollt heran, die Gören umzingeln mich und stellen aufgeregt tausend Fragen. Sie wollen probieren und helfen, ich kann nicht entkommen, lasse sie schließlich gewähren und versuche nur noch, das Schlimmste beim Abbau des Drachens zu verhindern. Wie eine Siegesbeute tragen hundert kleine Hände mein Fluggerät zum Garten, wo mir das Geburtstagskind, eine 38-jährige-Mutter, beschwipst um den Hals fällt. Brüderschaft ist angesagt.

Fast alle Kinder möchten sofort fliegen lernen. Vorschläge werden erdacht, wie man dafür schneller das nötige Alter

erreicht. Einfach öfter Geburtstag feiern, logisch! Ich feiere mit bei Grillwurst und heimischen Bier, telefoniere vom einzigen Apparat des Ortes nach den Rückholern, erfahre Schicksale aus dem deutschen Osten und werde schließlich abgeholt. Schnell noch der Adressenaustausch für das Erinnerungsfoto, dann verschwinde ich, der plötzlich vom Himmel gefallene, so spurlos, wie ich gekommen bin. Eine Durchreise von oben nach unten mit Umsteigen. Im Wegfahren drängen die Dörfler: Laß' Dich mal wieder sehen! - Keine Ahnung, wo mir das nächste Mal der Thermikmotor versagt.

Nennhausen an der Bahnlinie Berlin-Stendal, Begegnung mit einer anderen Welt, der alte Fontane läßt grüßen!

Claus Gerhard



Sauerländischer Gleitschirmcup

Die Gleitschirm-Freunde Hochwald und der 1. Para-Ski-Club-Saar haben gemeinsam den 2. Saarländischen Gleitschirm-Cup ausgetragen. Auf den Start- und Landeplätzen in Herbitzheim waren fast 50 Piloten mit ihren Aufgabenstellungen am Werk. Bei Temperaturen um 35°C waren die schattigen Plätze schnell belegt und mancher Pilot flog länger als ihm lieb war. Es wurde aus der Winde gestartet. Alles, aber auch wirklich »Alles« von der fliegerischen Organisation über den Kaffee- und Kuchenverkauf bis zur musikalischen Umrahmung, war optimal, so auch die Leistungsdichte. Der Saarländische Rundfunk war mit einem Kamerateam vor Ort und konnte sich überzeugen, daß von Platz 1 bis 5 nur wenig Punkteunterschied festzustellen war.

Erster wurde Dietmar Grevenig von der Freien Fliegergemeinschaft, zweiter Torn Joachim von den Südpfälzer Gleitschirmfreunden und dritter Ludwig Miksche vom 1. Para-Ski-Club-Saar.

1. Para-Ski-Club-Saar
Klaus Otto Geissel



Colibri-News Interview mit Andy Booger

Nachdem sein ehemaliger Arbeitgeber, der kambodschanische Hersteller adel, sich von Andy trennte, um sich mit blaublütigen Geschäftspartnern zu umgeben, brachte Andy seine ganz eigene Produktreihe heraus. Ihr Flaggsschiff ist der Hochleister "Black Schwengel".

Colibri-News: Kritiker werfen Dir vor, daß Deine Aktionen vor allem jüngere Piloten zu erhöhter Risikobereitschaft verleiten.

Andy Booger: Die das behaupten sind alles eifersüchtige Negativtypen und Wadlbeißer, die nicht zum Fliegen geboren sind. Ich habe niemanden aufgefordert abzustürzen.

CN: Es heißt, der "Black Schwengel" sei eine ziemlich exakte Kopie...

AB: Der Schwengel ist viel mehr als nur ein Gleitschirm, er ist vielmehr so etwas wie ein Mythos, eine Art Bewegung, verstehst Du?

CN: Ähm ...

AB: Wer mit dem Schwengel fliegt, ist quasi etwas Besonderes.

CN: Verstehe - Schwengelbewegung

AB: Genau.

CN: Man munkelt, Du wolltest aufgeben.

AB: Absoluter Quatsch! Ich habe mich nur für einige Zeit aus dem Geschäft zurückgezogen, um an meinen neuen Ideen zu arbeiten.

CN: Welche Art von Ideen?

AB: Ich lasse gerade einen vierhundert Quadratmeter großen Schirm nähen. An dem wollen wir zunächst einen Elefanten aus einer Transall abwerfen, danach werde ich mich mit diesem Schirm intensiv im Wettkampfsport zurückmelden. Es könnte durchaus möglich sein, daß ein Teil der Gegner durch umfangreiche Ballastabwürfe auszuschalten ist. Andererseits haben auch viele Piloten mit großräumigen Abschattungsreichen große Probleme, insbesondere wenn sie überraschend schnell auftreten. Hier sehe ich meine Chancen.

CN: Heavy!

AB: Genau. Dann will ich noch eine total sensationelle, neue Akro-Nummer machen, die alles bisher dagewesene in den Schatten stellt.

CN: Kann man Näheres erfahren?

AB: In meinem Film "Flamingo Huhn" habe ich ja schon gezeigt, wie eine Schamanin oder sowas die Piloten verhext, daß sie dem Wahn verfallen, sie könnten ohne Fluggerät fliegen. Ich trainiere im Moment intensiv für die Verwirklichung dieser Idee. Total freies Fliegen! Im Sommer will ich dann mit einer Gruppe von jungen, ambitionierten Piloten und einen neunzigjährigen siamesischen Zwillingsspaar (The Goldenings) aus einem Senkrechtstarter abspringen.

CN: Wie hoch ist das Risiko bei diesem Manöver?

AB: Absolut null, wenn man es richtig beherrscht. Wir machen dann wieder einen Leerfilm.

CN: Im letzten Video sieht man zwanzig Minuten lang zerknüllte Schirme, in Zeitlupe, aus großer Entfernung.

AB: Genau. Das Problem war die hohe Sinkgeschwindigkeit. Bei dem neuen Stunt werfen wir den Kameramann an einem Bungee-Seil mit ab. Deshalb nehmen wir diesmal auch keinen Hubschrauber, weil - wenn das Seil zurückschnellt ...

CN: Wie sehen Deine geschäftlichen Ideen aus?

AB: Ich rechne damit, daß sich unsere Freiflugbewegung schnell durchsetzt und will mich deshalb mehr auf den Zubehörsektor konzentrieren: Helme, Protektoren, First Aid, Second Chance, Third Chance usw. - auch Fluginstrumente. Ich habe mich da mit einem erfahrenen Entwickler zusammengeschlossen. Unser Entwicklungsteam arbeitet gerade an der Konstruktion eines total neuartigen, revolutionären Gerätes zur Bestimmung der Vertikalgeschwindigkeit.

CN: Ein Variometer?

AB: Im Prinzip schon, aber mit erweiterter Sinkanzeige, Einschlagtiefe und so. Es gibt noch ein paar kleine technische Probleme, die damit zusammenhängen, daß unsere Ingenieure die Pläne von "flytic" und "Gründiger" nicht auseinanderhalten können.

CN: du bist bekannt für - sage wir "außergewöhnliche" Marketingstrategien.

AB: Genau. Für die Freiflugsache habe ich einen neuen Begriff geprägt: "Vol Libere". Den bringen wir jetzt ganz groß raus. Der Elefant wird das Image unserer neuen Produktreihe prägen. Jeder Kunde kann bei uns einen Testpilotenrabatt bekommen. Er braucht sich dafür nur die Elefantenoehren und den Rüssel aus schickem rosa Fleece umzubinden, wenn er zum Freifliegen geht.

CN: Wir danken für dieses Gespräch.

(Gefunden in Info-Heft GSC Baden, Josef Gulde)

Auffrischung

Ich habe im Juli 94 meine A-Schein-Prüfung im Gleitsegeln erfolgreich bestanden. Bin dann im August nur noch 2mal zum Fliegen als Freiflieger gekommen, da das Wetter nicht so wollte, wie ich, und auch im Betrieb das mit dem Urlaub nicht so klappen wollte. Kurz, wir haben jetzt Juli '95 und ich will fliegen. Doch die lange Pause macht doch etwas unsicher, da hilft auch kein 70-m-Übungshang. Also beschloß ich, mich noch einmal 1 - 2 Tage zur Auffrischung einer Flugschule anzuschließen. Ich bin dort sehr freundlich aufgenommen worden und erhielt auch als Freiflieger noch wertvolle Tips.

Klaus Schuhmann

Starthilfe = Abstiegschilfe

Es war am 17. Juni im Tannheimer-Tal, am Startplatz Neunerköpfe. Trotz des enormen Andranges, etlichen GS-Schülern mit zahlreichen Startabbrüchen und dem sehr begrenzten Platz, ging alles in Ruhe ab und keiner der wartenden Piloten drängelte.

Ich hatte meinen weißen P 40 unterhalb eines gerade startenden »Knochenlosen« ausgelegt und wollte raus. Zwei hilfsbereite Kollegen riefen hinter mir: »Warte! Wir ziehen Dir Deinen Schirm noch nach oben, damit Du besser rauskommst. Du mußt nur sauber rückwärtslaufen können.« Gesagt - getan - bedankt! Es ging etwa 10 Meter rückwärts. Start - und ab in eine wundervolle Thermik.

Strahlend blauer Himmel und die Sonne über mir. Doch was war das? Die Sonne kam bis auf mein Untersegel durch. Löcher! Mittlerweile war ich mitten in der Thermik und stieg weit über den Startplatz. Doch mit den Lichtflecken über mir kam keine Freude auf. Ich wartete eigentlich nur auf das "Raaaaatsch", mit dem sich mein Schirm teilen würde und löste schon einmal den Klettverschluß über dem Reservegriff. Ganz vorsichtig gings raus aus der Thermik und ab Richtung Landeplatz. Wieder fester Boden unter den Füßen und ein kleines Dankgebet zu meinem Schutzengel war fällig.

Was war passiert? Das freundliche Hochziehen am Startplatz hat 2 große Löcher und eine ca. 30 cm lange Perforation in mein Obersegel gerissen. Der Flugtag war gelaufen. Und am nächsten Morgen war die Rückfahrt nach Frankfurt angesagt.

Meinen freundlichen Starthelfern ein Dankeschön für die gute Absicht. Aber mögen sie in Zukunft mit den Schirmen anderer genauso behutsam umgehen, wie mit den eigenen!

Uwe Schmittmann

Lieder über's Fliegen

Neben dem Drachenfliegen gilt meine Leidenschaft der Musik. Ich spiele ein wenig Gitarre und versuche mich gelegentlich auch an eigenen Liedern und Texten. Kürzlich kam mir die Idee, Ergebnisse und Sehnsüchte, die wohl die meisten Piloten mit dem Fliegen verbinden, musikalisch zu verarbeiten.

Fliegen

Dunst liegt in den Tälern
die Luft ist frisch und kühl
noch bevor die Sonne aufgeht
ist es da, dies Gefühl.

Der Tag wird gut, ich spür es
wenn die Sonne steigt
und der erste zarte Schleier
sich am blauen Himmel zeigt.

Immer heller scheint die Sonne
die Luft steigt flimmernd auf
warmer Wind aus den Tälern
zieht die Hügel hinauf.

Fliegen, ich will fliegen
die Welt von ferne sehn
mich in Wind und Wolken finden
allen Sorgen entfliehen.

Hoch über allen Gipfeln
dort wo die Wolken stehn
will ich schweben im Wind
und meine Kreise ziehn.

Es ist wie ein Fieber
keine Chance zu widerstehn
fast unmöglich zu erklären
und so schwer zu verstehn.

Ein paar Wolkenschleier
im letzten Abendlicht
immer näher kommt die Erde
und ich freu mich so auf dich.

Fliegen, ich will fliegen
die Welt von ferne sehn
mich in Wind und Wolken finden
allen Sorgen entfliehn.

Klaus Hartmann



Von links nach rechts: Ralf Trenkle, Peter Friedemann, Thomas Jäger, Edwin Hecker (1. Vorsitzender des DC Loffenau).

Teufelspokal

Das diesjährige Teufelspokalfliegen stand unter keinem besonders günstigen Stern: Eine geschlossene Wolkendecke und mäßiger Seitenwind aus nördlichen Richtungen ließen keine größeren Flüge zu. Dennoch waren alle Beteiligten mit dem Wettbewerbsleiter Martin Pillein froh, daß es ohne Zwischenfälle zu einer gültigen Wertung und somit zu einer angemessenen Siegerehrung am Sonntagabend kommen konnte.

Dem späteren Sieger Thomas Jäger war es vergönnt, nach einem kurzen Wolkenloch die nur kurzzeitig entstandene Thermik über eine halbe Stunde lang auszukurbeln und damit den künstlerisch wertvollen Teufelspokal mit nach Hause zu nehmen. Zweiter wurde der talentierte Ralf (»Alfons«) Trenkle knapp vor dem Routinier Peter Friedemann. Die 3 Vereinsnachbarn von den Althofdrachen hatten diesmal also die Nase vorn, denn auf dem 4. Platz landete als bester Loffenauer Uli Blumenthal.

Drachenflugclub Loffenau
Uli Blumenthal

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
Flugsporting 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 SINSHAIM GMBH
Neulandstraße 30
D-74889 Sinsheim
Tel. 072 61 / 68 90*
Fax 072 61 / 68 92 20

FLUGBÜRO

B O R Y S

FLIEGERURLAUB!

Im Fliegercamp-Almunecar (Malaga/Spanien)
12 Monate die wärmste Gegend Europas

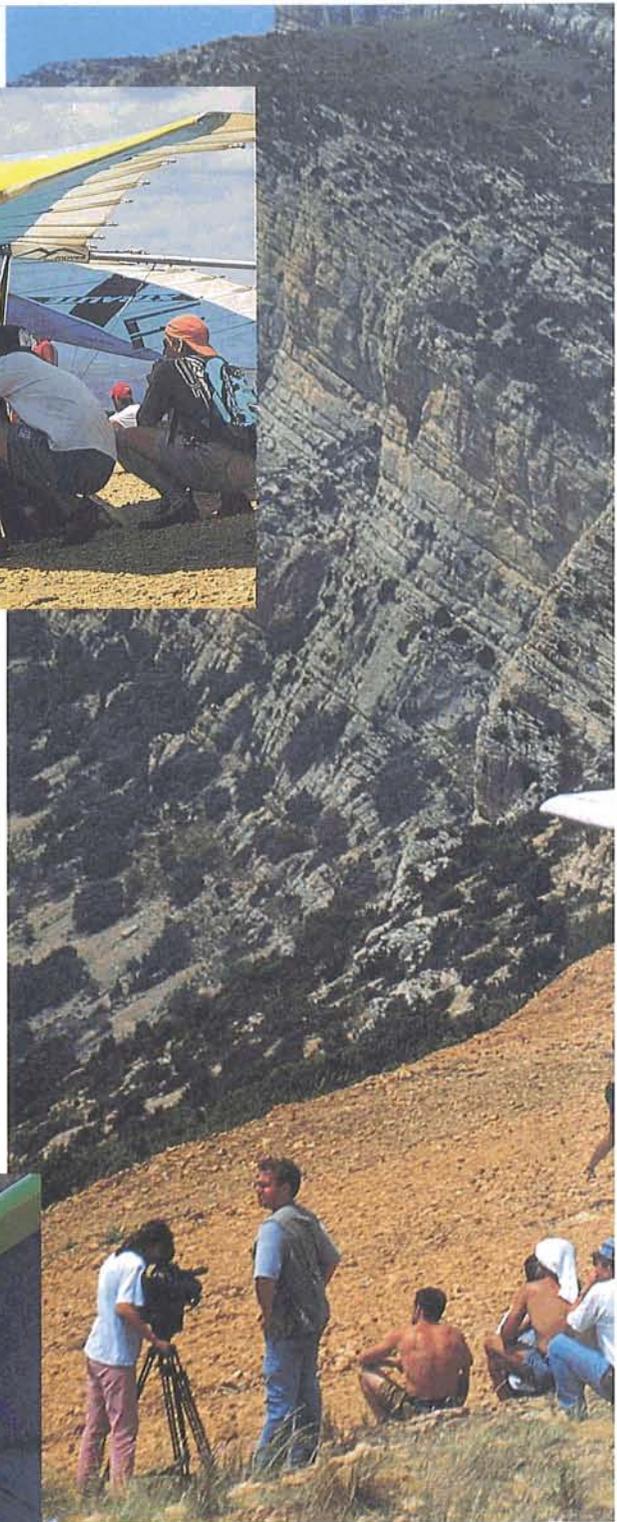
- Flug ab allen Dt. Flughäfen, Wien und Zürich
- Mietwagen incl. Vollkaskovers. u. unbegr. Km
- fliegerische Betreuung vor Ort durch Fluglehrer
- Übernachtung/Frühstück in:

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

Das Teilnehmerfeld
ist längst weg -
gleich beginnt der
Zweikampf



Tomas Suchanek



Manfred Ruhmer



TOMAS SUCHANEK WIEDER WELTMEISTER

Text und Fotos Klaus Tänzler



Jobst Bäumer - Start ins Spitzenfeld mit turmlosem Prototyp

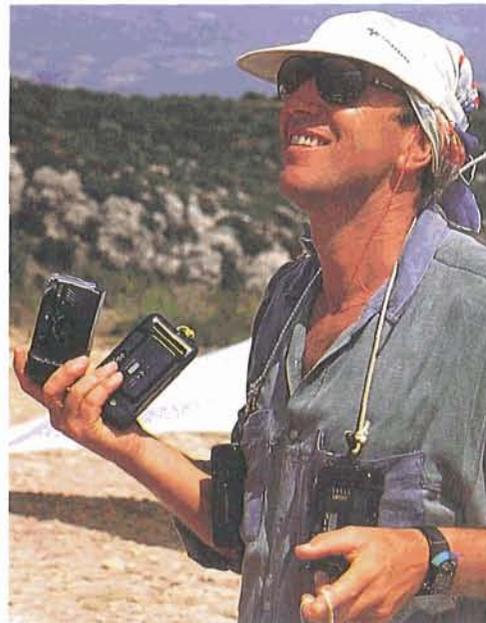
Bei der Drachenflug-Weltmeisterschaft in Ager/Spanien gab es die Klasse 2, die Klasse 1 und die Klasse Suchanek & Ruhmer. Unter den knapp 200 Piloten aus 37 Nationen konnten selbst so berühmte Namen wie die früheren Weltmeister John Pendry und Steve Moyes oder die amerikanischen Stars Jim Lee und Larry Tudor nicht mithalten. Der wortkarge, unerschütterliche Österreicher Manfred Ruhmer, mit seinem leistungsstarken Laminar, und der entscheidungssichere Tscheche Tomas Suchanek, mit seinem bewährten Xtralite, flogen die Weltmeisterschaft ganz alleine unter sich aus. Beide haben seit vielen Jahren das Drachenfliegen zu ihrem Beruf gemacht. Beide waren früher Modellflieger. Beide haben die Entwicklung ihrer Drachen maßgeblich beeinflusst. Am augenscheinlichsten war die Überlegenheit der zwei Profis, wenn, was selten

vorkam, ein Durchgang nicht per Air-start, sondern mit der Zeitnahme beim Abheben begann. Um die 120 km Ziel-Rück-Aufgaben, die täglich neu in wechselnde Richtungen gestellt wurden, bewältigen zu können, mußten auch die schnellsten Piloten der 37 Nationen bald in die Luft, alle, nur Ruhmer und Suchanek nicht. Die liebten dem Feld einen großen Vorsprung, bevor sie starteten. Abends tauchten dann 2 Drachen am Horizont vor der Ziellinie auf. Ruhmer und Suchanek, danach Pause.

Bei dieser WM sah es lange so aus, als würde diesmal Ruhmer Weltmeister. Bei Runde 8 führte ein Gegenwindschenkel mit 40 km/h headwind aufs Ziel zu. Abends taucht ein einziger Drachen in der letzten Abendthermik auf, bald darauf rauschte Ruhmer als Erster über die Ziellinie - das wars. Kein Suchanek weit und breit. »Ich glaube nicht, daß Suchanek noch kommt, er erwischte meinen Bart nicht mehr und mußte umdrehen«, sagte Ruhmer, »jetzt kann man auf meiner Route nicht mehr hoch genug steigen, um gegen diesen Wind das Ziel zu erreichen.« Schon ist ein Xtralite am Horizont auszumachen. Zu niedrig, er muß 2 km vor dem Ziel zu Boden. »Suchanek ist außergelandet«, raunt es im Ziel. »Wartet nur, Suchanek ist ein Hexenmeister, gleich wird seine Anströmkante im Staub emporwirbeln«, wird gescherzt. Kurz darauf jagt Tomas Suchanek wirklich über die Ziellinie. Er hatte sich unbemerkt auf einer ganz an-



Steve Moyes: »I am still the best, the others just get more score«

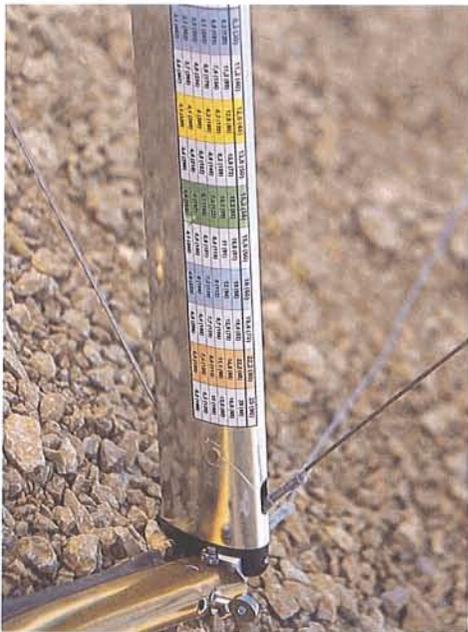


Teamchef Richard Herrmann

deren Route herangearbeitet.

Nur noch ein weiterer Pilot schaffte diese Meisterleistung: Bob Baier. Mit dem 3. Platz an diesem Tag meldete sich der Allgäuer unter den Weltbesten zurück. Leider zu spät, um sich noch im Spitzenfeld etablieren zu können. Obwohl er auch tags darauf den 3. Platz auf der Tagesliste eroberte, konnte er seine Aussetzer zu Beginn der Weltmeisterschaft nicht mehr wettmachen. Bob war die Vor-WM nicht mitgeflogen und nun mit den Tücken Kataloniens nicht gut genug vertraut. »Man mußte sehr flexibel denken, oft stand die Thermik an ganz anderen Stellen, als man dies erwar-





Solfahrt am Trapez von Suchanek



Winglets sind wieder in



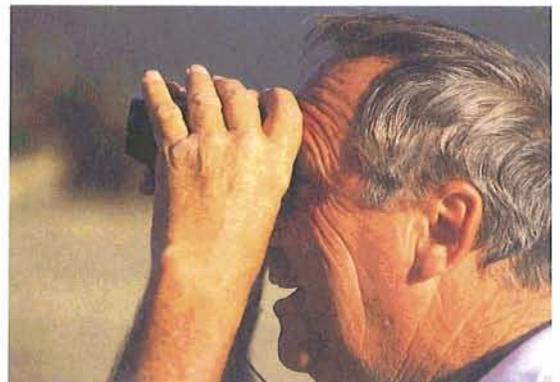
Enttäuschend die Beteiligung bei der Klasse 2, nur 10 Swifts am Start. Die Tagesaufgaben waren täglich kleiner als die der Klasse 1. Gestartet wurde mit UL-Schlepp. Gewonnen hat Brian Porter.

tete«, sagte Holger Bolz, der sich bis zum vorletzten Durchgang erfreulich beständig unter den besten 30 platzierte. Einer war noch erfolgreicher im ansonsten unsteten deutschen Team und sorgte für die positive Überraschung der WM: der Rheinland-Pfälzer Jobst Bäumer. Er flog mit seinem turmlosen Prototypen fast täglich auf den 4. Platz. Auch bei schwierigem Wetter zog Jobst Bäumer den Pulks davon, mutig hin zu Stellen, die ihm vielversprechend schienen. Die Rechnung ging immer wieder auf - bis Jobst beim letzten

Durchgang der WM doch noch auf den 13. Rang abrutschte. Die Innovation aus Deutschland, sein Prototyp ohne Oberverspannung, bereitete dem derzeit führenden Hersteller Bill Moyes sichtlich Kopfzerbrechen: »Wenn sich das durchsetzt, werden die Drachen viel teurer. Jetzt gibt es weltweit 100.000 Piloten, die sich Hochleistungsgleiter kaufen. Vielleicht wird es bald nur noch 20.000 Piloten geben, die sich die teuren Gleiter leisten können.«

Bis zur Runde 8 war Ruhmer 6mal einen Hauch schneller im Ziel als Sucha-

nek, dennoch blieb Suchanek in Führung, weil er bei seinen 2 Tagessiegen deutlich mehr Punkte kassiert hatte. Bei Runde 9 baute Suchanek seinen Vorsprung sogar noch aus. Dann, bei Runde 10 witschte Ruhmer gerade noch durch eine riesige Wolkenabschattung, die Suchanek zu Boden zwang. Die Spannung konnte größer nicht mehr werden, Ruhmer war vor der Endrunde mit Suchanek punktgleich. Vor dem Start zum letzten Durchgang lastete auf den beiden eine schier übermenschliche Nervenanspannung. Bei der nun folgenden Jagd über den spanischen Himmel konnte keiner den anderen abschütteln. Im letzten Bart vor dem Endanflug kreist Ruhmer 10 m über Suchanek und entscheidet sich plötzlich, abzufliegen. Suchanek läßt ihn ziehen, weil ihm die Höhe für den Endanflug nicht ausreichend erscheint. Während er weiterdreht, ist ihm klar, wenn es



Bill Moyes sieht dem Erfolg entgegen



Ruhmer mit Laminar – kompromißlos im Endanflug

Ruhmer über die Ziellinie schafft, ist Ruhmer Weltmeister. Aber es reicht nicht, Manfred Ruhmer muß 50 m vor der Linie landen. Kurz darauf überfliegt ihn Suchanek und feiert seinen Triumph.

Nach dem Geheimnis seines Erfolges gefragt, gab Suchanek nach einigem Zögern zur Antwort: »Ich fliege effizient, ich treffe die richtigen Entscheidungen.« Wer 11 Runden lang bei wechselndem Wetter mit atemberaubender Geschwindigkeit über die Ausläufer der Pyrenäen jagt, an die 5 Flugstunden täglich, der muß 1000 Entscheidungen treffen. Tomas irrte so gut wie nie. »He is an extremely clever pilot« sagte Ann Welch, die Grand Dame der FAI abends beim Wein. Und sie unterstrich gestreichelt hatte: »Suchanek und Ruhmer kommen so über die Ziellinie«, erst ihre rechte, dann die linke Hand schnellt

Ergebnis

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1.	Suchanek Tomas	Tscheck Republic	Xtralite 147	9257
2.	Ruhmer Manfred	Austria	Laminar 14	9033
3.	Walbec Richard	France	Tecma F1	8652
4.	Arkwright Darren	U.K.	Scandal	8326
5.	Herrman Franz	Switzerland	Xtralite	8208
6.	Heinrichs Gerolf	Austria	Laminar 14	8116
7.	Pendry John	U.K.	Klassik 15	8085
8.	Chauvet Alain	France	Tecma F1	8067
9.	Schenk Mark	Switzerland	Xtralite	8053
10.	Lee Jim	USA	Cross Country	8007
11.	Bondartshuk Oleg	Ucrania	Racer	7980
12.	Ciech Christian	Italy	Laminar 14	7908
13.	Bäumer Jobst	Germany	Sunrise	7860
14.	Dumont Jean Marc	France	Klassik	7836
15.	Tastet Serge	France	Tecma F1	7836
16.	Strub Roger	Switzerland	Xtralite	7826
17.	Ditmar Johnson	Venezuela	Klassik 14	7791
18.	Cooper Drew	Australia	Xtralite	7634
19.	Blenkinsop Steve	Australia	Xtralite	7596
20.	Gerard Jean	France	Tecma F1	7559
37.	Bolz Holger	Germany	RamAir	7020
48.	Kratzner Christoph	Germany	Sunrise	6688
49.	Bob Baier	Germany	Xtralite	6650

te der Pulk hinter ihnen her. War ihr Steigen nicht besonders gut, was selten vorkam, konnten die nachfolgenden Piloten über ihnen einsteigen. War die Thermik aber gut, stiegen Ruhmer und Suchanek weg, bevor die Verfolger zur Stelle sein konnten. Meistens war das Steigen, das die beiden in dieser eigenwilligen Landschaft ausgruben, besonders gut.

»Marlborough Country« nannte der deutsche Teamchef Richard Herrmann die wilde

flach über die Tischkante, »und später kommen all die anderen«, ihre Hände flattern hoch über ihrem Kopf. Ruhmer und Suchanek stiegen in der Thermik einfach besser. Aber sie verließen die Thermik meist schon nach kurzem Höhengewinn und flogen atemberaubend niedrig dem Pulk davon. Fanden sie weiter vorn das nächste Steigen, eil-

Landschaft hinter dem Höhenzug von Ager. Geier, Canyons, bergige Hochplateaus, durchzogen von Flüssen und unterbrochen von kilometerlangen Stauseen. Die Bodenmannschaften müssen mächtig Staub geschluckt haben auf den ungeteerten Nebenstrecken in die Einsamkeit. Die beständige spanische Sonne und der auf- und abschwellige



Nationenwertung

Platz	Nation	Punkte
1.	Austria	26067
2.	France	25767
3.	USA	25487
4.	U.K.	25266
5.	Switzerland	24685
6.	Italy	24300
7.	Australia	24128
8.	Germany	23989
9.	Sweden	22699
10.	Brasil	22251
11.	Japan	22107
12.	Ucrania	20209
13.	Spain	19451
14.	Tcheck Republic	18422
15.	Mexico	17830
16.	Hungary	17558
17.	Slovenia	16803
18.	Venezuela	16734
19.	Holand	14395
20.	New Zealand	12981

Wind setzten die Bedingungen für diese flugintensive WM. Da die Wolkenbasis dieses Jahr hoch genug lag, oft bei 3000 m, mußten die Piloten diesmal nicht, wie im Jahr zuvor, gefährlich tief über den unlandbaren Gelände-Ab schnitten nach Thermik suchen. Anders als man es von den Alpen gewohnt war, standen die Bärte nicht über längere Zeit-räume zuverlässig da. Die Thermik pulsierte, oft stiegen mächtige Thermikblasen auf, bildeten herrliche Cumuli, aber der Nachschub blieb aus.



Das Austria-Team: Mit Leitwolf Ruhmer zum WM-Nationentitel

Ruhmer sagte dazu: »So was macht den Wettbewerb sehr interessant und selektiv.«



Mit Xtralite das Ziel erreicht – Tomas Suchanek

FERIEN- FLUGGEBIET AGER



Das Fluggebiet Ager liegt in den Ausläufern der spanischen Pyrenäen. Die komfortable Anreiserroute führte über die Autobahn Barcelona - Lerida, dort weiter über die Landstraße vorbei an Balaguer nach Ager. Die Sierra del Montsec bietet für Gleitschirm- und Drachenfliegen gemeinsam drei Süd-Startplätze, zwei mit 1000 m Höhenunterschied, einen mit 700 m. Ein Gleitschirmlandeplatz befindet sich am Fuß des Startberges, der Hauptlandeplatz für Gleitschirm- und Drachenfliegen ist in der Talmitte, beim Campingplatz Ager. Hinweistafeln sorgen für gute Orientierung im Fluggebiet. Ein weiterer GS/HG-Nord-Startplatz befindet am Montsec Rubies und bietet etwa 1000 m Höhenunterschied.

Gleitschirmflieger sollten beachten, daß ab Mitte Juli bis Ende August tagsüber starker Wind vorherrscht. Gleitschirmflüge sind in dieser Zeit meistens auf die Morgen- und Abendstunden begrenzt. Thermiksaison ist von Febru-

ar bis Ende Oktober, wobei schon im Februar 1000m-Startüberhöhungen mit dem Gleitschirm beobachtet wurden. Die Felskante des Startberges kann sehr harte und ruppige Thermik auslösen. Gleitschirm-Streckenflüge führten bereits 130 km weit über Tremp Richtung Andorra. Das Streckenflugpotential der Landschaft nördlich von Ager hat die Drachenflug-WM deutlich gemacht, Wendepunkte siehe obige Karte. Die ersten Orientierungsflüge sollten bei hoher Wolkenbasis stattfinden, da es in mehreren Streckenabschnitten an brauchbaren Landeplätzen mangelt.

Declan Doyle, der Chef der Bar »Speedbar« hat das Fluggebiet Ager auf den Nenner gebracht: »Viel Platz, keine Verbote, keine Gebühren.« Sein Flugzentrum International de Vol Libre hilft beim Buchen von Unterkünften, Tel/Fax 0034.73.455170 (Sprache englisch oder spanisch).



Wir alle kennen es, wenn einem kein interessantes Gesprächsthema einfällt, redet man übers Wetter. So ähnlich geht's mit mir der Szene G: es ist Ende Juni, ich sitze vor einem leeren Blatt, möchte übers Fliegen schreiben und seit fünf Wochen regnet es.

Seit ich mit diesem Sport angefangen habe, bin ich noch nie so wenig geflogen wie in der letzten Zeit. Seltsamerweise wird mir aber täglich bewußt, wie schön der Flugsport ist. Wenn ich mich trotz des Regens schwitzend mit dem Mountain Bike mühsam die steile Forststraße auf den Gipfel hochkämpfe, denke ich daran, daß beim letzten Thermikflug hier der Monsterbart wegging, der mich mit sattem Steigen unter die Wolke brachte. Oder wenn es sogar zum Radeln zu batzig ist, mache ich einen Berglauf und schnaufe mich auf einer Bank aus und träume davon, wie schön es jetzt wäre, genau an dieser Stelle aufzudrehen. Ich hocke zu Hause vor Landkarten, da der Fernseher schon heißgelaufen ist, zeichne Dreiecke ein, messe Zielflüge aus, die immer größer und unrealistischer werden, je länger die Regenperiode anhält. Komischerweise komme ich ganz selten auf die Idee, jetzt mit diesem blöden Flugsport aufzuhören und auf irgendeinen Hallensport umzusatteln. Eher merke ich an jedem dieser unfliegbaren Tage, wie es mir fehlt, in der Luft zu sein, daß Sonne nicht nur Thermik verursacht, sondern

auch ein ganz anderes Seelenleben. Man macht auch die Erfahrung, wie dumm es ist, wegen eines Abtaufers nach einem schönen Flug wegen ein paar verlorener Punkte immer zu sein. Im Moment wäre ich froh, nur ein paar Kilometer weit fliegen zu können. Bis diese Zeiten erscheinen, haben wir - hoffentlich - schon wieder viele schöne Flugtage hinter uns, Tage voller Naturerlebnisse und auch sportlichen Herausforderungen. Der folgende Witz, den ich in einer Zeitung gelesen habe, zeigt, daß man sowieso alles völlig verschieden sehen kann: »Ein Scheich kommt von seinem Deutschlandurlaub wieder nach Arabien zurück und erzählt dort begeistert: »Es war herrlich, vor allem das Wetter. Das ist ein wunderbar grünes Land mit absolutem Traumwetter. Stellt Euch vor, ich hatte fünf Wochen lang jeden Tag Regen.«

Jetzt aber genug der Jammerei übers Wetter, es waren ja auch einige tolle Tage dabei. Ab und zu haben wir es auch ganz gut erwischt. Man ist zur rechten Zeit gestartet, hat sich beim Zentrieren nicht dumm angestellt und ist die richtige Seite am nächsten Berg angefliegen. Beim Streckenfliegen heißt das, daß man ganz schön weit gekommen ist,

heißt aber auch, daß man irgendwie wieder zum Ausgangspunkt zurückkommen muß. Dies war in den Anfangsjahren des »auf Strecken-Gehens« noch ganz einfach, man mußte ich, abgesoffen bereits im nächsten Tal, nur einmal um den Berg herumgehen. In den Jahren darauf wurde der Autostop die häufigste Rückkehrart. Über den Regionallinienbus haben wir uns jetzt schon zum Eisenbahnfahren hochgesteigert, vor kurzem brachte mich sogar einmal »der Orientexpress« (leider nicht aus dem Orient) zurück. Wenn es mit der Leistungssteigerung so weitergeht, wird man wohl bald die Alitalia-Maschine Mailand-München nehmen müssen.

Ob wir durch die immer weitere Streckenfliegerei auch zufriedener geworden sind, wage ich allerdings zu bezweifeln. Die größten Abenteuer waren doch zumindest für mich die, als ich das erste Mal über den nächsten Grat kam, ins Nachbartal schauen konnte oder Anschluß unter der nächsten Wolke fand. Immer ist es allerdings nicht ganz problemlos, mit seinem Riesensack auch wieder heimzukommen. Auch sehr stimmungsfördernd ist es nicht, sowieso schon mies drauf nach dem Absaufen, wenn man Daumen raus an einer Straße steht und alle fahren vorbei. Zugegeben, warum sollten Urlauber die vergammelte Gestalt mitnehmen? Auch die alleinfahrenden Mädels vermuten wohl manchmal im voluminösen

Gepäckstück die »Säge des Fragenmörders«. Der Drachenflieger möge mir aber den »Bergberg-Finger« erzählen, den ich machte, als er an mir vorbeifuhr. Waren doch vor ihm an die 100 Autos vorbeigefahren, davon zwei mit Gleitschirmanfänger. Als er auf meine Rumpelstüchchen Sprünge jedoch zur Vollweilung ansetzte, meinte ich erst, jetzt bekomme ich ein paar auf die Haß, wurde aber dann bis zu meinem Ausgangspunkt zurückgefahren!

Aiso Flieger, zusammenhalten! Keinem von uns fällt ein Stein aus der Krone, wenn man beim Vorbeifahren an einem abbauenden Drachenflieger mal fragt, wo er hin muß. Auch trampende Gleitschirmpiloten schlafen gerne im eigenen Bett. Bis Ihr dieses Info zum Lesen bekommt, hat sich das Rückholproblem von selbst erledigt. Die Zeit der großen Strecke ist vorbei, deshalb müssen die ruhigen Herbstflüge nicht weniger schön sein. Wahnsinn, wie schnell eine Flugsaison vorbeizieht. Jetzt heißt es schon wieder, von der nächsten zu träumen.

Alle, die sich ihre fliegerischen Wünsche und Träume in dieser Saison nicht erfüllen konnten, möchte ich mit dem Spruch eines bekannten Bergführers trösten, der genauso auch aufs Fliegen paßt: »Der Berg ist kein Frosch, er hüpf Dir nicht davon.«



German Open

Toni Bender. Sein Xenon hat weniger Leinen, dank neuartiger Diagonalkellen-Konstruktion

Gleitschirmfliegen '95

Bericht von Klaus Tänzler

79 Piloten und 6 Pilotinnen am Start, gute Stimmung, hohes Können! Besonders bei der Hanglandung am offiziellen Landeplatz an der 3. Stufe Unterberg in Ruhpolding fiel die hervorragende Schirmbeherrschung auf, die von den Pilotinnen und Piloten im Ziel demonstriert wurde. Auch unterwegs, in den zunächst mäßig guten, dann täglich stärker werdenden thermischen Bedin-

gungen waren kaum ernsthafte Einklapper zu beobachten. Aber nicht nur das Geschick, mit dem Schirm umzugehen, auch die Streckenflugtaktik der Ligapiloten und der 40 Besten aus den Landesmeisterschaften waren vom Feinsten. Zum Können der Pilotinnen und Piloten hat sich ein deutlich sichtlicher Leistungssprung bei den neuesten Prototypen gesellt. Vor allem der

Xenon Competition fiel durch seine hohe Endgeschwindigkeit auf. Mit bis zu 60 km/h zogen die Spitzenpuls über den Himmel.

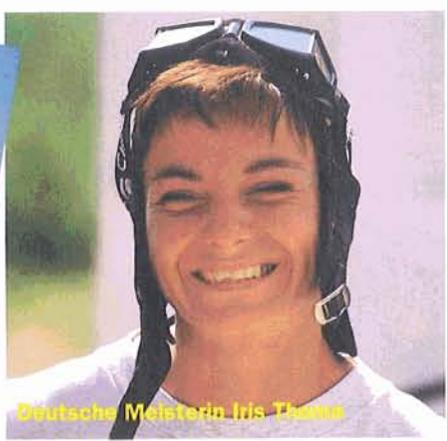
Beim 1. Durchgang vom Hochfelln hatte das Piloten-Komitee bei der Wahl der Aufgabe den Ostwind unterschätzt. Der weite Weg über das Ruhpolder Tal führte schnurstraks zur Leeseite des Rauschbergs. Es sah aus,



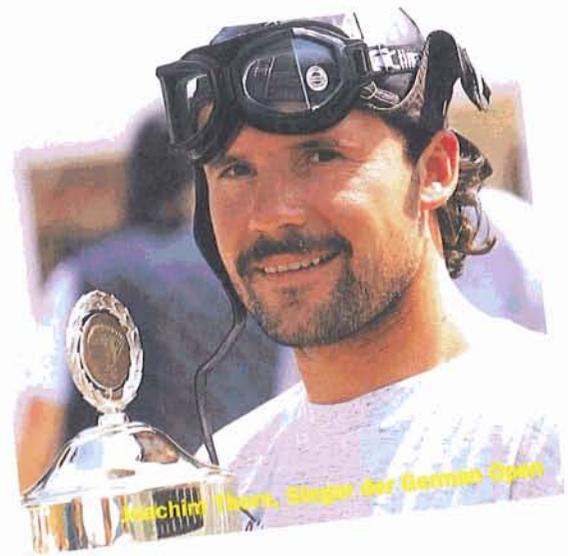
Foto: Marco Kötter



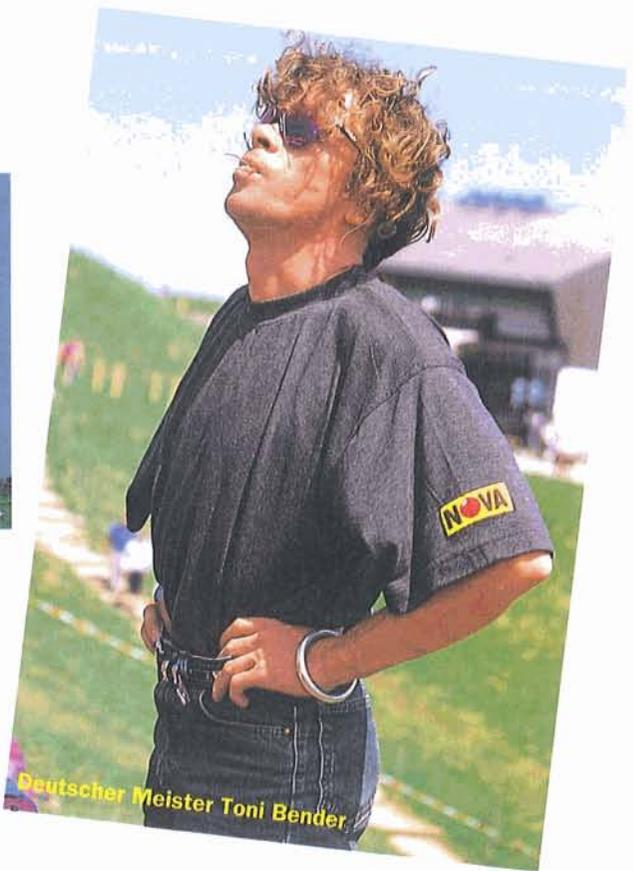
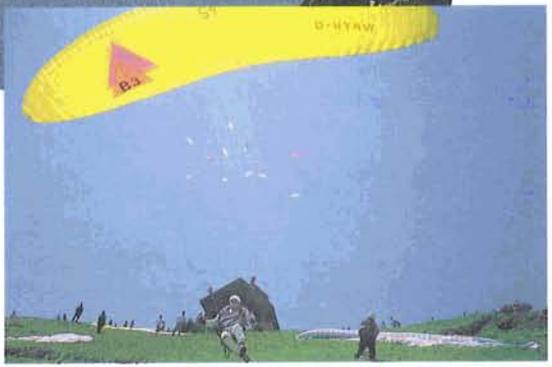
Wettbewerbsleiter Stefan Mast beim Briefing



Deutsche Meisterin Iris Thoma



Joachim Thom, Sieger der Damen Open



Deutscher Meister Toni Bender

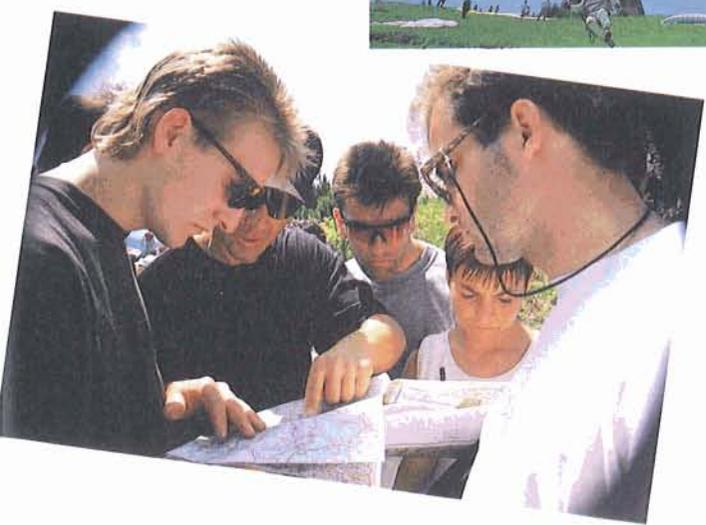




Foto: Markus Kitzmann

1. **Durchgang:** Hochfelln-Kohleralm-Unternberg-Rauschberg-Landplatz 34,2 km
2. **Durchgang:** Zielflug Talstation Wallberg 59,4 km
3. **Durchgang:** Hochfelln-Fellhorn-Hochstaufen-Unternberg 63,0 km
4. **Durchgang:** Air started race Dreieck 53,2 km

Ergebnis

Rang	Name	Gerät	Punkte
1.	Joachim Thorn	Xenon	2725
2.	Peter Hensold	Xenon	2721
3.	Stephan Hüglin	Minoa	2679
4.	Burkhard Martens	UP Proto	2529
5.	Thomas Friedrich	Xenon	2509
6.	Hannes Weininger	Xenon	2338
7.	Uli Wiesmeier	UP Proto	2331
7.	Stefan Seibel	Nova	2331
9.	Richard Berkmann	Advance Proto	2312
10.	Oliver Rössel	Omega 3	2310
11.	Toni Bender	Xenon	2257
12.	Jürgen Gaudera	Xenon	2243
13.	Hartmut Rocker	Sphinx	2196
14.	Achim Joos	Kendo C	2193
15.	Harald Bader	Xenon	2142
16.	Reiner Blaich	Kendo C	2037
17.	Bernhard Koller	Fiber	2036
18.	Iris Thoma	UP Proto	1968
19.	Claus Vischer	UP Kendo M	1900
20.	Andreas Schubert	Finesse	1892

als würde der Rauschberg mit einer Fliegenpatsche zuschlagen. Das Gros der Teilnehmer stand schnell am Boden. Ganz selten gelang es einem Ausreißer, einen Leebart zu zentrieren. Toni Bender vermied die Fliegenpatsche, er kehrte zum Unternberg zurück und soarte an dessen NO-Flanke aus nur 80 m über Talgrund mühsam wieder auf. An der Basis angekommen, wartete er ab, bis sich im Flachland draußen eine Wolkengruppe bildete. In einem weiten Bogen flog Toni Bender um das Lee des Rauschbergs herum, zur der Wolkengruppe hinaus und an ihr entlang, bis Ostflanken die Rückkehr zur Bergkette ermöglichten. Zu allem Überdruß lag auch der Wendepunkt Kohler Alm im Lee. Also flog Toni Bender zunächst an der Wende vorbei, 1 km weiter bis zu einer Bergflanke, an der der Ostwind hinaufzog. Mit der so gewonnenen Höhe konnte er das Lee an der Wende überfliegen und sich auf den Heimweg machen. Erst abends um 19.30 stand Toni im Ziel. Dort warteten schon Armin Harich und Oliver Rössel. Mehr als 3 Piloten hatten sich bei diesem Hindernisrennen nicht durchschla-

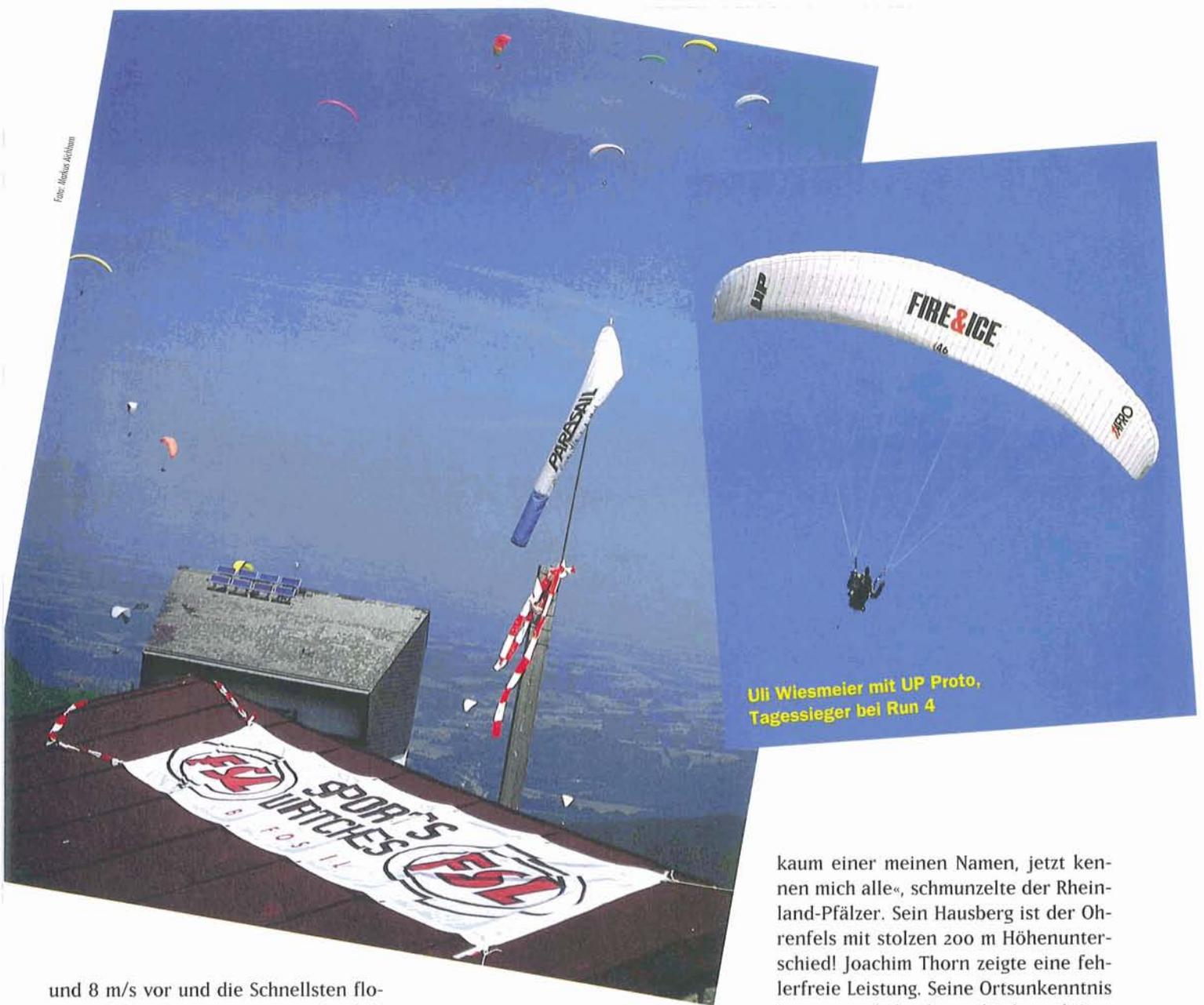
gen können.

Tags darauf entschied man sich lieber für eine Aufgabe mit Rückenwind. Obwohl die Blauthermik kaum höher als 200 m über die Gipfel reichte, machte man sich vom Hochfelln auf den Weg zum Wallberg am Tegernsee. Kein Drachenflieger käme auf die Idee, bei so schlechten Bedingungen eine Strecke mit so weiten Talquerungen anzugehen. Aber fast die Hälfte des Teilnehmerfeldes meisterte sogar die Inntalquerung, soarte an Bergflanken, die in den Inntalwind ragen, wieder auf - und dann kam die herbe Enttäuschung: Von nun an herrschte Gegenwind! Auch Ernst Strobel wurde wieder ins Inntal hinuntergespült. Uli Wiesmeier landete im Wendelsteingebiet. Nur ein kleiner Pulk konnte sich waghalsig niedrig bis ins Bayrischzeller Tal durchschlagen und sich dort im Talwind an den Bergflanken entlang mogeln, bis endlich wieder Westflanken zum nötigen Höhengewinn verhalfen. Stephan Hüglin setzte schließlich den Endanflug auf den Wallberg-Landeplatz besonders mutig an und stand mit seinem Minoa als Erster im Ziel, 1 Minute später brach

die Xenon-Armada herein: Toni Bender, die Brüder Weininger, Thomas Friedrich, Peter Hensold und Joachim Thorn. Auf dem Heimweg nach Ruhpolding sollte der Rückholbus an den Ausfahrten der Salzburger Autobahn anhalten, um weitere Teilnehmer einzusammeln. Aber nur ein kleiner Teil der Piloten hatte die zähe Flugroute entlang der Alpennordkante über Hochplatte, Kampenwand, Hochries zum Wendelstein gewählt. Das restliche Feld stand versprengt im Kössener Tal oder zwischen Geigelstein und Kranzhorn.

Neuer Tag, neues Glück. Der 30. Juni und der 1. Juli präsentierten ausgezeichnetes Streckenflugwetter. An beiden Tagen führten die Aufgaben zunächst Richtung Fellhorn dann zum Bad Reichenhaller Haus und zurück nach Ruhpolding. Die 63-km und 53-km-Dreiecke wurden täglich von über 30 Piloten bewältigt!

Zunächst, am 30. Juni, sorgte der NO für eine unliebsame Überraschung für diejenigen, die in die Südseite des Fellhorns flogen. Alle, die am Fellhorn hoch genug waren, fanden auf dem Weg zur 2. Wende starke Thermikbärte mit 7



Uli Wiesmeier mit UP Proto, Tagessieger bei Run 4

und 8 m/s vor und die Schnellsten flogen auf dem Heimweg vom Reichenhaller Haus nach Ruhpolding in bester Segelflugmanier, im Delphinflug, ohne einen einzigen Kreis zu machen. Tagessieger wurde der Rheinland-Pfälzer Stefan Seibel, der sich damit nachdrücklich für die Liga empfahl. Bei der German Open können sich Piloten aus den Landesmeisterschaften für die Liga qualifizieren, wenn sie besser abschneiden als Ligapiloten.

Tags darauf sorgte ein starker SW für eine neue Anforderung. Start am Rauschberg, die Startlinie für den Air-Start lag unterhalb des Unternbergs. Obwohl die Basis bei 3000 m gute Arbeitshöhen bot, mußten viele schon bei der ersten Wende zu Boden. Dort hatte der Talwind so seine Aussetzer. Als Toni Bender und Peter Hensold dahergesegelt kamen, war er mal wieder eingeschlafen und partout wollte keine Thermik die Bergflanken am Parkplatz

zur Rosi-Mittermeier-Alm hinaufschieben. Der bis dahin führende Toni Bender saß am Boden und mußte fortan immer wieder dieselbe Frage beantworten: »Warum bist denn Du abgesoffen?« Mit Betonung auf Du! Peter Hensold bot derweil einen Krimi 20 m über Talgrund. Er kreiste ohne Höhengewinn, mit 10 cm Höhengewinn, mit 20 cm Höhengewinn. Er stieg schließlich langsam, dann immer schneller wieder bis zur Wolkenbasis. Diese Meisterleistung sicherte ihm den zweiten Platz bei der German Open. Peter Hensold hatte schon zu Ostern durch einen großen internationalen Erfolg von sich reden gemacht, mit dem Sieg in Bassano bei starker internationaler Konkurrenz.

Daß Peter Hensold nicht die German Open gewonnen hat, lag an einem anderen Xenonpiloten, Joachim Thorn. »Wie ich nach Ruhpolding kam, kannte

kaum einer meinen Namen, jetzt kennen mich alle«, schmunzelte der Rheinland-Pfälzer. Sein Hausberg ist der Ohrenfels mit stolzen 200 m Höhenunterschied! Joachim Thorn zeigte eine fehlerfreie Leistung. Seine Ortskenntnis konnte er dadurch ausgleichen, daß er den Favoriten folgte, was ihm mühelos gelang. Die Kunst dabei: Er vermied die Fehlentscheidungen der Favoriten.

Toni Bender brauchte über den Aussetzer beim letzten Durchgang nicht traurig sein, auch wenn der Sieg bei der German Open flöten ging. Aufgrund seiner überlegenen Leistungen bei den Ligadurchgängen zuvor holte er sich den Deutschen Meistertitel. Schon vor dem letzten Durchgang zur German Open, dem Finale der Deutschen Meisterschaft, führte Toni Bender mit mehr als 1000 Punkten vor dem nächstbesten Ligapiloten. Ein unglaubliches Comeback für Toni Bender, der nun zum dritten Mal Deutscher Meister im Gleitschirmfliegen ist, nach den Jahren 1988 und 1989!



DEUTSCHE STRECKE

unterstützt von



AUSSCHREIBUNG

► Veranstalter

Deutscher Hängegleiterverband im DAeC.

► Zweck

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

► Dauer

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

► Raum

Europa.

► Teilnehmer

Piloten mit Überlandflugberechtigung und ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland.

► Geräte

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

► Startverfahren

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

► Wertung

Die Wertung erfolgt getrennt nach Hängegleitern und Gleitsegeln. Gewertet werden die maximal 3 besten Flüge eines jeden Teilnehmers. Bei zentralen Wettbewerben durchgeführte Flüge können nicht für den Streckenflugpokal eingereicht werden. Bei 3 gewerteten Flügen muß für mindestens 1 Flug der Startplatz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland sein. Die Flüge sind unter Einhaltung der luftrechtlichen Bestimmungen durchzuführen. Die geflogenen Streckenkilometer eines jeden Fluges werden mit dem der Flugaufgabe zugehörigen Faktor multipliziert. Es zählt die kürzeste Verbindung zwischen Startpunkt, Wendepunkt(en) und Zielpunkt bzw. Landeplatz. Bei Start eines Dreiecks auf einem Schenkel wird die Strecke zwischen den drei Wendepunkten gewertet. Bei Wertung als Freie Strecke ohne Wendepunkt gilt statt Startpunkt der Startplatz. Hängegleiterflüge werden nur gewertet, wenn sie mindestens 50 Punkte bringen, Gleitschirmflüge nur bei mindestens 30 Punkten.

► Mannschaft

Eine Mannschaft besteht aus den 3 besten Teilnehmern eines Mitgliedsvereins des DHV oder DAeC, weitere Vereinsmeisterschaften aus den jeweils 3 nachfolgenden Teilnehmern des Vereins usw., jeweils getrennt nach Hängegleiten und Gleitsegeln. Die Teilnehmer der Mannschaft müssen spätestens bei Durchführung des ersten angemeldeten Fluges des Vereins vom Verein dem DHV oder DAeC als Vereinsmitglied

HER 1996 STRECKENFLUGPOKAL



gemeldet sein. Bei Zugehörigkeit zu mehreren Vereinen muß der Teilnehmer bei Einreichung seines ersten Fluges den Verein angeben, dessen Mannschaft er angehören will.

► Gewinner

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

► Einreichung

Jeder zu wertende Flug ist innerhalb von 1 Monat nach Durch-

führung bei der Geschäftsstelle des DHV mit den vollständigen Dokumentationsunterlagen einzureichen. Für Flüge ab 16. August ist Einreichungsschluß der 15. September. Es können beliebig viele Flüge eingereicht werden.

► Auswertung

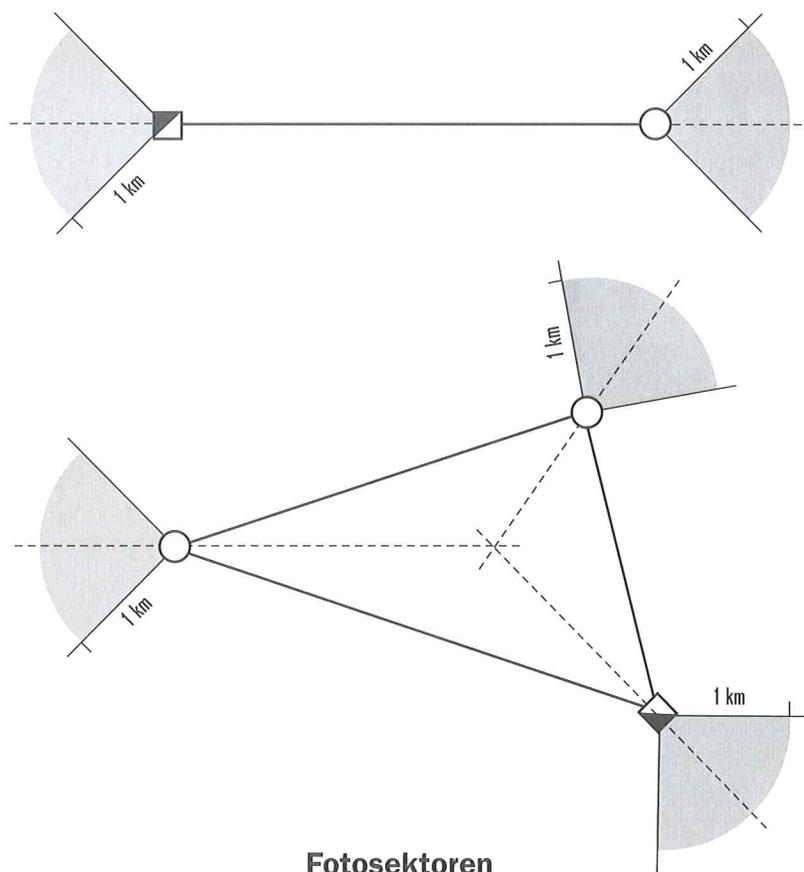
Die Auswertung darf nur von Nichtteilnehmern vorgenommen werden.

► Aufgaben

Freie Strecke/Freie Strecke auf geknickter Bahn, wenn auf der Startmeldung 1 Wendepunkt angegeben wurde:

Faktor 1,0

Zielflug/Zielflug auf geknickter Bahn, wenn auf der Start-



 Start + Zielpunkt
 Wendepunkt

Fotosektoren

meldung 1 Wendepunkt angegeben wurde:

Faktor 1,5

Zielrückkehrflug:

Faktor 1,75

Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel bis 28 % der Gesamtstrecke in angegebener Reihenfolge (Flaches Dreieck):

Faktor 1,75

Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel über 28 % der Gesamtstrecke in angegebener Reihenfolge:

Faktor 2,0

Dreiecke können an einem Eckpunkt oder auf einem beliebigen Schenkel gestartet werden. Jede angemeldete Flugaufgabe kann während des Fluges in Freie Strecke geändert werden. Alle nichterfüllten oder übererfüllten Flugaufgaben können ggf. unter Berücksichtigung der Wendepunkte und des Zielpunktes im ganzen als Freie Strecke eingereicht und gewertet werden.

► Dokumentation

1. Startmeldung

Gemäß Formular, das bei der DHV-Geschäftsstelle kostenlos angefordert werden kann. Die Startzeugen müssen volljährig sein. Steht als Startzeuge ein Pilot mit Befähigungsnachweis A oder B zur Verfügung, ist kein zweiter Startzeuge erforderlich. Es darf nur eine Aufgabe pro Flug angemeldet und durchgeführt werden. Start-, Ziel- und Wendepunkte sind

gemäß Sporting Code der FAI zu fotografieren. Die Punkte müssen klar definierte Stellen sein (z.B. Brücke, Bahn- oder Straßenkreuzung). Ausnahmsweise können auch Flächen mit einem Durchmesser von höchstens 1 km angegeben werden (z.B. Häusergruppe). Auf mindestens einem Luftbild muß ein markanter Teil des Fluggerätes zu erkennen sein. Die Luftbilder sind - außer bei Diapositiven - als Papierabzüge Mindestformat 9 x 9 cm beizulegen. Alle Bilder sind zu nummerieren und zu erläutern. Bei Flachem Dreieck oder bei Start auf einem Dreiecksschenkel gilt für den Fotosektor vom Start- und Landepunkt keine Winkelhalbierende, sondern der Abflug- bzw. Anflugschenkel. Beim Gleitsegeln müssen die Aufnahme-Zeitpunkte der einzelnen Bilder exakt auf dem Barogramm eingetragen werden.

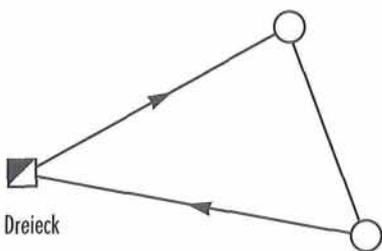
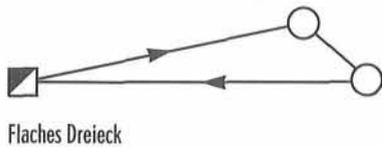
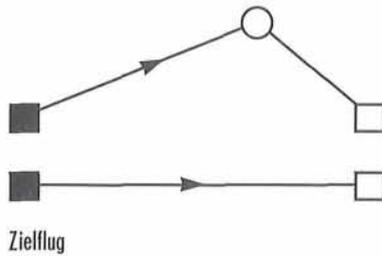
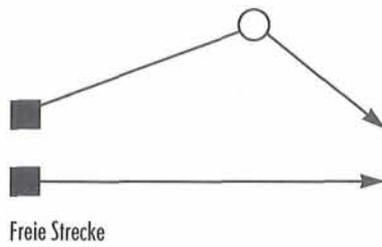
2. Fotografische Beurkundung

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

Bilderfolge für Hängegleiten

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

AUSSCHREIBUNG



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

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

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

e) Luftbild des Zielpunktes der Wertungsstrecke.

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

g) Landeplatz mit aufgebautem Hängegleiter vor markantem Hintergrund.

Bilderfolge für Gleitsegeln

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

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

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

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

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

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

3. Landemeldung

Gemäß Formular, das bei der DHV-Geschäftsstelle kostenlos angefordert werden kann. Die Landezeugen müssen volljährig sein.

4. Kartenmaterial

Startplatz, Startpunkt, angegebener Zielpunkt, tatsächlicher Landeplatz, Wendepunkte und Flugstrecke sowie Positionen der nummerierten Luftbilder müssen auf Karten mit Maßstab 1:200 000 oder kleiner, eingezeichnet sein. Das Kartenmaterial ist im Original oder in Kopie zusammen mit den anderen Unterlagen einzureichen.

5. Beurkundung mit Barograph

Beim Gleitsegeln ist jeder Flug mit einem von der FAI zugelassenen Barographen zu beurkunden. Das Barogramm ist zusammen mit den übrigen Unterlagen einzureichen.

► Protest

Jeder Teilnehmer kann binnen 7 Tagen nach Bekanntgabe der Zwischen- oder Endergebnisse unter gleichzeitiger Zahlung einer Protestgebühr von DM 100,- beim DHV schriftlich Protest einlegen. Vertretung ist ausgeschlossen. Protest ist nur gegen Bewertungsvorteil eines einzelnen Mitbewerbers zulässig. Die betroffenen Dokumentationsunterlagen können

nach Einlegung des Protestes vom Protestführer eingesehen werden. Wird dem Protest stattgegeben, so wird die Protestgebühr zurückgezahlt, andernfalls fällt sie dem DHV zu. Über den Protest entscheidet abschließend ein Schiedsgericht, das vom DHV mit je 3 Nichtteilnehmern beschickt wird. Das Schiedsgericht kann Dritte beiziehen. Die Beweismittel bleiben auf die fristgerecht eingereichten Dokumentationsunterlagen beschränkt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

► **Ausschluß**

Teilnehmer, die vorsätzlich durch unwahre Angaben oder durch sonstigen Verstoß gegen diese Ausschreibung Vorteile in der Wertung erzielen wollen oder dies vermuten lassen, können vom Wettbewerb ausgeschlossen werden.

► **Haftung**

Die Veranstalter übernehmen keinerlei Haftung für Schäden der Teilnehmer oder Dritter.

► **Qualifikation**

Es qualifizieren sich die 3 bestplatzierten bzw. von den Rängen 4 bis 10 nachrückenden Teilnehmer am Streckenflugpokal automatisch für die Deutsche Meisterschaft (Liga) des nächsten Jahres.

Die Preise

- 1. Platz, ein Bräuniger Competition Vario mit Barograph
- 2. Platz, ein Bräuniger Competition Vario mit Barograph
- 3. Platz, ein Bräuniger Competition Vario mit Barograph
- 1. Platz, Damen ein Bräuniger Competition Vario Barograph
- 1. Platz, Junioren ein Bräuniger Competition Vario mit Barograph
– jeweils für Drachen und Gleitschirm –
- 1. Platz, Junioren - Drachen - 1.000 DM
- 1. Platz, Junioren - Gleitschirm - 1.000 DM

Jeder Teilnehmer mit einem anerkannten Flug erhält ein »DHV-Reebok-Streckenflug-Sweat-Shirt«.

Die 5 besten »Newcomer« (Nichtteilnehmer der letzten drei Jahre), jeweils für Drachen und Gleitschirm, erhalten ein Paar »hanwag Fly 2000«.

 BRAUNIGER
FLUGELECTRONIC



 Reebok

ZWISCHENERGEBNIS

1995

Deutscher Streckenflugpokal

unterstützt von

 BRAUNIGER
FLUGELECTRONIC

 Reebok

Hängegleiten

Platz	Name	Vorname	Verein	Gerät	Punkte
1	Bathmann	Jo	DCB Ruhpolding	Sunrise	1007
2	Bernhard	Malte	DCB Ruhpolding	Sunrise	771
3	Lengauer	Wolfgang	DFCA Kampenwand	Bullet Cut	757
4	Waldmann	Peter	DCB Ruhpolding	HP-AT	663
5	Schumann	Kurt		Merlin 133	648
6	Schwiegershausen	Corinna	1. Odenwälder DFC	Xtralite	525
7	Hoss	Tilman	Condor Wehr	Foil	463
8	Malschoss	Moritz	DFC Regental	Xtralite	449
9	Tulzer	Jürgen	DCB Ruhpolding	Xtralite	449
10	Libossek	Toni	MBB	K4	445

Gleitsegeln

Platz	Name	Vorname	Verein	Gerät	Punkte
1	Hahne	Torsten	DGCTT	Energy	627
2	Leschinski	Frank	Condor Schwäbisch Hall	Rainbow	514
3	Bocks	Stefan	Inntaler GSC	UP	511
4	Straub	Andreas		Minoa	497
5	Gschwendtner	Sepp	DGCTT	Free X	461
6	Rössel	Oliver	Oberstdorfer GSF	Omega	451
7	Lex	Hans	DGCTT	Blue Angel	378
8	Walleitner	Martin	DGCTT	Blue Angel	342
9	Braun	Manfred	Para Air Augsburg West	Contest	338
10	Held	Heinz	GSC Ratisbona	Rainbow	332

Zwischenstand 20.7.1995

Neue Rekordpunktzahlen

Die Bestleistungen vom vergangenen Jahr sind bis zum 15.7.1995 bereits bei weitem übertroffen. Jo Bathmann bei den Drachenfliegern knackt erstmals die 1000-Punkte-Schallmauer. Torsten Hahne bei den Gleitschirmen überwindet die 600-Punkte-Grenze. Beide Piloten überragen ihre Konkurrenz bis zum jetzigen Zeitpunkt mit grandiosen Flügen von der Schmittenhöhe sowie vom Hochfelln und Wallberg.

Auch im Jahre 1995 erfreut sich der Deutsche Streckenflugpokal wachsender Beliebtheit bei den Piloten. Als wenn es das verregnete Frühjahr nicht gegeben hätte, läßt eine Hochrechnung der bis jetzt vorliegenden Ergebnisse neue Rekordzahlen in der Leistungsbreite sowie in der Leistungsspitze bei beiden Flugsportarten bis zum Ende des laufenden Wettbewerbs erwarten.

Die Anzahl der möglichen Flugtage 1995 bis zum Zwischenergebnis war begrenzt, aber wenn es ging, waren die Flugleistungen gewaltig. Die Anzahl der Flüge über 200 Punkte bei den Drachen und 100 Punkte bei den Gleitsegeln übertrifft bereits jetzt die Gesamtzahl vom vergangenen Jahr und hierbei sind noch keine der zu erwartenden Topleistungen aus Fiesch und St. André berücksichtigt.

Noch ein Wort zu den Zwischenergebnissen: Es ist für die Piloten und den Auswerter etwas unbefriedigend, im DHV-Info Ergebnislisten veröffentlicht zu sehen, die bereits 6 Wochen alt sind, dies läßt sich jedoch aus redaktions- und herstellungstechnischen Gründen kaum anders realisieren. Den interessierten Piloten bietet Auswerter Rudl Bürger die Möglichkeit, auf telefonische Anfrage per Fax eine aktuelle Liste zuzusenden. Tel./Fax 08032/8134.

Drachen

Die Ruhpoldinger Drachenflieger wollen es in diesem Jahr wieder wissen. Drei komplette Mannschaften aus diesem Verein punkten im Chiemgau sowie im Pinzgau mit FAI-Dreiecken vom Hochfelln, Rauschberg und der Schmittenhöhe. Jo Bathmann kündigt an, daß er, nachdem er sein Ziel erreicht hat, die 1000 Punkte übertreffen, das XC-Feld in Zukunft den Jüngeren überlassen will.

Neu in der XC-Cup-Wertung taucht ein »Werks-Team« von MBB auf (Toni Libossek, Alexander Escher, Harald Günther), das neben dem »Hausberg« Schmittenhöhe nun noch Deutschlandpunkte erfliegen muß.

Bemerkenswerte Flüge gelangen Martin Storz mit einem 150-km-FAI-Dreieck vom Laber, Thomas Becher mit einem 135-km-FAI-Dreieck vom Hochfelln, sowie Bob Baier mit einer

Modifikation des »Singhammer-Dreiecks« vom vergangenen Jahr mit 346 Punkten.

Wolfgang Lengauer (ZR 246 Pkte) vom Fulseck und Kurt Schumann (ZF 270 und 219 Pkte) vom Venetberg nutzen bisher wenig probierte Berge als Einstieg in bekannte Rennstrecken.

Grandios schlägt sich im Feld männlicher Kollegen Corinna Schwiegershausen. Mit weitem Abstand ist sie wie im Vorjahr nicht nur die erfolgreichste Dame, sondern nimmt neben zwei Junioren, die unter den ersten 10 Piloten plaziert sind (Tilmann Hoss und Moritz Matschoss), mit 525 Punkten Platz 6 in der Gesamtwertung und auch die Spitze in der Juniorenwertung ein.

Gleitschirme

Sah es im Frühjahr noch nach einem weiteren Alleingang der Tegernseer Piloten Richtung Mannschaftstitel 1995 aus, so ist ihnen mittlerweile ernsthafte Konkurrenz seitens der Oberstdorfer Gleitschirmflieger erwachsen. Die Piloten um Oliver Rössel, Peter Geg und Wilfried Isenburg haben die Streckenflugmöglichkeiten vom Nebelhorn genutzt und bewiesen, daß nicht nur der Wallberg die Möglichkeit bietet, genügend Deutschlandpunkte zu sammeln.

Bereits 60 Flüge mit mehr als 100 Punkten wurden bisher anerkannt, in der gesamten vergangenen Saison waren es 54 und der Massenausflug nach Fiesch und andere Top-Adressen im Ausland stehen noch bevor. Dies läßt eine gewaltige Leistungssteigerung bis zum Wettbewerbsende erwarten.

Weiterhin führt Torsten Hahne, der seinem Wochenendergebnis vom Mai mit 504 Punkten weitere 123 Punkte hinzufügen konnte. Allein mit seinen Streichergebnissen läge er mit 523 Punkten auf dem zweiten Platz der Einzelwertung. Verfolgt wird er von Frank Leschinski, der bisher als einziger 2 Flüge aus Fiesch in die Wertung bringt; aber selbst ein 109,8 und ein 95,6 km flaches Dreieck reichten nicht aus, um die Führung zu übernehmen.

Torsten nutzt mehr und mehr das schier unerschöpfliche Streckenpotential des Pinzgau und erflog hier am 1.7. von der Schmittenhöhe mit einem flachen Dreieck von 132,2 km den besten bisher überhaupt gewerteten Gleitschirmflug mit 231 Punkten sowie den weitesten bisher gewerteten Zielflug vom Wallberg mit 132,7 km nach Taxenbach mit dem Wendepunkt Gerlossteinhaus. Zwei seiner schärfsten Verfolger, Vorjahressieger Stefan Bocks und Sepp Gschwendtner wählten am 7.7. einen gemeinsamen Zielpunkt, die Talstation des Ve-

ZWISCHENERGEBNIS

netberg, und erfolgen sich vom Sulzberg bzw. Wallberg wichtige Deutschlandpunkte.

Während viele neue Namen in den Wertungslisten auftauchen, fehlt trotzdem der Ansturm der Jugend. Befinden sich bei den Drachen immerhin 3 Junioren unter den 10 besten Piloten, so rangiert der bestplatzierte Junior-Gleitschirmflieger gerade mal auf Platz 40. Wo sind sie, die Nachfolger von Berni Koller, Stefan Bocks oder Oliver Rössel? Reizt die neu ausgesetzte Prämie für Junioren nicht, oder sind die Dinosaurier unter den Piloten nicht mehr die Drachenflieger sondern die Gleitschirmpiloten?

In der Damenwertung führt Ina Koroll mit respektablen 319 Punkten vor Babsi Lacrouts und Gabi Messmer, die gleichen Namen wie im vergangenen Jahr, nur die Reihenfolge ist anders. Ina hatte sich für 1995 das Ziel gesetzt, die Hälfte der Punktzahl ihres Freundes Torsten Hahne zu erreichen, dies Ziel hat sie erreicht.

Der Wettbewerb dauert noch an. Sollte der Trend anhalten, so sprengt die Flugsaison 1995 alle bisherigen. Trotz eines verregneten Frühjahrs sind weit verbesserte Bestleistungen gesetzt.

Hängegleiten

Datum	Name	Vorname	Gerät	Aufgabe	Startplatz	km	Punkte
07.05.1995	Neumann	Ulli	HP-AT	FS	Hochries	49,5	50
07.05.1995	Bausenwein	Hans	Xtralite	FS	Oberemmendorf	135,8	136
07.05.1995	Hoss	Tilman	Foil	FS	Hütten	75	75
07.05.1995	Becker	Andreas	RamAir	FS	Segeletz	59	59
07.05.1995	Ebner	Günther	Blitz	ZF	Hochries	38,1	57
07.05.1995	Rackl	Walter	Desire	ZF	Hochfellen	48,4	73
07.05.1995	Woll	Gerald	UP TRX	ZF	Königsbrunn	128,7	193
07.05.1995	Fritz	Lorenz	Laminar	FS	Oberemmendorf	146	146
07.05.1995	Gaebert	Karsten	Blade	△	Kandel	51,6	103
07.05.1995	Matschoss	Moitz	K4	FS	Oberemmendorf	177,2	177
07.05.1995	Matschoss	Florian	Xtralite	FS	Oberemmendorf	152,6	153
07.05.1995	Lutz	Helmut	Laminar	FS	Blauen	74	74
07.05.1995	Waldmann	Peter	HP-AT	△	Emberger Alm	130	228
15.05.1995	Matschoss	Til	Xtralite	FS	Bichtstein	131,8	132
19.05.1995	Gräper	Hans-J.	Milan Racer	FS	Bahrenborstel	68	68
20.05.1995	Sörensen	Klaus	Xtralite	FS	Neuffen	62	62
20.05.1995	Langwald	Gerd	Merlin	ZF	Bahrenborstel	161,5	242
20.05.1995	Otterpohl	Bernd	Milan Racer	ZF	Bahrenborstel	130,5	196
21.05.1995	Hoyer	Bernd	Milan Racer	ZF	Parchim	68,7	103
21.05.1995	Schmidt	Ralph	Xtralite	FS	Hörpel	53	53
22.05.1995	Bausenwein	Hans	Xtralite	FSagB	Dünntricht	69,8	70
22.05.1995	Altmannshofer	Max	Xtralite	ZFagB	Bichtstein	93,8	141
22.05.1995	Matschoss	Til	Xtralite	FS	Hoher Bogen	106,4	106
23.05.1995	Schröter	Eckhart	Vega MX II	△	Hochries	59,4	119
23.05.1995	Bolz	Holger	RamAir	△	Mittag	95,3	167
23.05.1995	Rüttiger	Stephan	Foil	FS	Wallberg	69,4	69
23.05.1995	Schwiegershausen	Corinna	Xtralite	△	Emberger Alm	122,6	215
23.05.1995	Baier	Bob	Xtralite	△	Laber	172,9	346
23.05.1995	Tufner	Jürgen	Xtralite	FSagB	Rauschberg	104,3	104
23.05.1995	Gaiser	Fabian	Bullet Novum	FSagB	Pfalzen	103,4	103
23.05.1995	Ehrenfried	Kai	Reflex C	ZR	Emberger Alm	99	173
23.05.1995	Dümegeger	Lenz	XS	FSagB	Hochfellen	73,6	74
23.05.1995	Haferkorn	Reiner	Desire	ZR	Steinshof/Zillert.	56	98
23.05.1995	Senger	Stefan	Milan Racer	FS	Emberger Alm	55	55
23.05.1995	Gerhard	Claus	HP-AT	FSagB	Rauschberg	61	61
24.05.1995	Leugauer	Wolfgang	Bullet Cut	△	Hochfellen	124,1	248
24.05.1995	Voltz	Elmar	Ramair	FS	Neumagen	92	92
24.05.1995	Bathmann	Jo	Sunrise	△	Hochfellen	135,3	271
24.05.1995	Mayer	Hias	Magic 4	△	Rauschberg	74,2	148
24.05.1995	Altmannshofer	Max	Xtralite	△	Rauschberg	111,6	195
24.05.1995	Libossek	Toni	K4	△	Schmittenhöhe	132,3	232
24.05.1995	Bernhardt	Malte	Milan Racer	△	Rauschberg	128,7	257
24.05.1995	Tulzer	Jürgen	Xtralite	△	Rauschberg	128,7	257
24.05.1995	Schuhmann	Karl	K4	ZR	Hochfellen	100,8	176
24.05.1995	Kisslin	Stefan	Reflex C	FSagB	Rauschberg	73,4	73
24.05.1995	Waldmann	Peter	HP-AT	△	Raschberg	125,8	252
24.05.1995	Senger	Stefan	Milan Racer	FSagB	Emberger Alm	61,4	61
24.05.1995	Dreier	Reinhold	XS	△	Rauschberg	125,8	252

Gleitsegeln

Datum	Name	Vorname	Gerät	Aufgabe	Startplatz	km	Punkte
07.05.1995	Ockert	Werner	Omega	FS	Schmalfelden	27	27
21.05.1995	Schierle	Willi	Omega	FS	Wiesenbösch	39	39
23.05.1995	Mast	Stefan	Blue Angel	ZF	Wallberg	68,9	103
23.05.1995	Sauer	Leo	North Sting	ZFagB	Wallberg	70,6	106
23.05.1995	Schierle	Willi	Omega	FSagB	Nebelhorn	69	69
23.05.1995	Wallner	Christian	Contest	△	Wank	34,6	69
23.05.1995	Lacrouts	Barbara	Free X Fiber	ZF	Wallberg	68,9	103
23.05.1995	Stiebold	Tilo	Blue Angel	ZFagB	Wallberg	88,3	132
23.05.1995	Straub	Andreas	Minoa	FSagB	Wallberg	80,2	80
23.05.1995	Lindel	Rolf	Omega	△	Emberger Alm	64,6	113
23.05.1995	Gschwendner	Sepp	Free X Fiber	FSagB	Wallberg	103,2	103
23.05.1995	Zimmer	Andreas	Omega	FS	Emberger Alm	56,2	56
23.05.1995	Hübner	Bernd	Free X Fiber	FSagB	Wallberg	70	70
23.05.1995	Isenburg	Wilfried	Rainbow	△	Nebelhorn	49,4	86
23.05.1995	Doisler	Michael	Barracuda	FS	Wallberg	83,4	83
23.05.1995	Blum	Christian	Minoa	ZF	Wallberg	68,9	103
23.05.1995	Sturm	Johannes	Sphinx	ZF	Zillertal	69,6	104
23.05.1995	Rimann	Frank	Flex 31	ZF	Wallberg	59,2	89
23.05.1995	Walleiner	Marlin	Blue Angel	ZFagB	Wallberg	70,6	106
23.05.1995	Pisoagl	Johann	Xenon	FS	Wallberg	90,9	91
23.05.1995	Schaberl	Michael	Racer	ZF	Hochfellen	47,4	71
23.05.1995	Traut	Stefan	Minoa	FSagB	Nebelhorn	38,7	39
23.05.1995	Rössel	Oliver	Omega	△	Nebelhorn	73,1	146
24.05.1995	Gschwendner	Sepp	Free X	△	Wallberg	62,5	125
24.05.1995	Brandl	Richard	Rainbow	ZR	Wallberg	55,6	97
24.05.1995	Mast	Stefan	Blue Angel	ZR	Wallberg	55,6	97
24.05.1995	Koroll	Ina	Energy	ZR	Schmittenhöhe	69,8	122
24.05.1995	Staudacher	Robert	Energy	ZR	Schmittenhöhe	69,8	122
24.05.1995	Hahne	Torsten	Energy	ZR	Schmittenhöhe	100,5	176
24.05.1995	Appel	Armin	Omega	ZR	Hirschberg	42,6	75
24.05.1995	Braun	Manfred	Pro-Design Contest	ZR	Schmittenhöhe	69,8	122
24.05.1995	Leschinski	Frank	Rainbow	△	Hirschberg	77,7	155
24.05.1995	Lex	Hans	Blue Angel	ZF	Wallberg	68,9	103
24.05.1995	Straub	Andreas	Minoa	ZF	Zillertal	112,6	169
24.05.1995	Springer	Rainer	Phantom	ZF	Zillertal	69,6	104
24.05.1995	Schropp	Markus	Genesis	FSagB	Hirschberg	58,2	58
24.05.1995	Isenburg	Wilfried	Rainbow	FSagB	Nebelhorn	45,8	46
24.05.1995	Sturm	Johannes	Sphinx	FSagB	Zillertal	99,2	99
24.05.1995	Traut	Stefan	Minoa	△	Nebelhorn	73,1	146
24.05.1995	Rössel	Oliver	Omega	△	Nebelhorn	73,1	146
25.05.1995	Müller	Hans Jürgen	Kendo	△	Emberger Alm	87,8	154
25.05.1995	Hahne	Torsten	Energy	△	Schmittenhöhe	112,6	197
25.05.1995	Smekal	Jan	Edel Racer	FSagB	Zillertal	98,8	99
25.05.1995	Straub	Andreas	Minoa	FS	Wank	73,8	74
25.05.1995	Scholz	Guido	Prima	△	Nebelhorn	39,1	68
25.05.1995	Siegel	Torsten	Energy	△	Emberger Alm	89	156
25.05.1995	Lex	Hans	Blue Angel	ZR	Wallberg	56,8	99
25.05.1995	Held	Heinz	Rainbow	ZR	Wallberg	55,4	97

Hängegleiten

Datum	Name	Vorname	Gerät	Aufgabe	Startplatz	km	Punkte
25.05.1995	Haustein	Christoph	HP-AT	FSagB	Laber	90	90
25.05.1995	Huith	Jürgen	K4	FSagB	Laber	117	117
25.05.1995	Schmitt	Ralf	Xtralite	△	Emberger Alm	56,3	99
25.05.1995	Schumann	Kurt	Merlin	ZR	Laber	91	159
25.05.1995	Hertling	Steffen	Reflex C	FSagB	Pfalzen	59,8	60
25.05.1995	Strobel	Rainer	Xtralite	FSagB	Zillertal	93	93
25.05.1995	Matschoss	Florian	Xtralite	FSagB	Zillertal	114,2	114
25.05.1995	Matschoss	Moritz	K4	FSagB	Zillertal	104	104
25.05.1995	Senger	Stefan	Milan Racer	△	Emberger Alm	73,2	128
28.05.1995	Allgaier	Fritz	Merlin	FAI	Kandel	75	150
28.05.1995	Haustein	Christoph	HP-AT	ZR	Laber	91	159
28.05.1995	Jung	Martin	Zephir	△	Wank	74,7	149
28.05.1995	Huith	Jürgen	K4	FSagB	Laber	104	104
28.05.1995	Tulzer	Jürgen	Xtralite	FSagB	Rauschberg	88,2	88
28.05.1995	Djamarani	Andre	Laser	FS	Blauen	65	65
28.05.1995	Fritz	Lorenz	Laminar	FSagB	Böhmig	149,7	150
28.05.1995	Escher	Alexander	K4	FSagB	Schmittenhöhe	123,8	124
28.05.1995	Cuolt	Joachim	Laser	△	Kandel	51,4	103
28.05.1995	Wohrle	Roland	Milan Racer	△	Kandel	53,2	93
28.05.1995	Hoss	Tilman	Foil	△	Rauschberg	77,3	135
28.05.1995	Ragl	Paul	Laminar	FSagB	Laber	104,9	105
29.05.1995	Bathmann	Jo	Sunrise	△	Schmittenhöhe	192	384
29.05.1995	Schwiegershausen	Corinna	Xtralite	FSagB	Rauschberg	62	62
29.05.1995	Bernhardt	Malte	Milan Racer	△	Rauschberg	128,7	257
29.05.1995	Köstlin	Stefan	Reflex C	△	Rauschberg	128,7	257
29.05.1995	Escher	Alexander	K4	△	Schmittenhöhe	123	246
29.05.1995	Godriebe	Klaus	Foil	△	Emberger Alm	64,6	113
09.06.1995	Cuolt	Joachim	Laser	△	Kandel	45,4	79
19.06.1995	Ott	Johannes	Xtralite	ZR	Lienz/Zettersfeld	105	184
20.06.1995	Libossek	Toni	K4	△	Schmittenhöhe	121,6	213
20.06.1995	Günther	Harald	Bolet-Cut	△	Schmittenhöhe	121,6	213
20.06.1995	Bathmann	Jo	Sunrise	△	Schmittenhöhe	167,7	293
30.06.1995	Schumann	Kurt	Merlin	△	Veneberg	154,4	270
30.06.1995	Storz	Martin	Bolet-Cut	△	Laber	150,2	300
30.06.1995	Mokros	Manfred	Blade	FSagB	Schmittenhöhe	121,4	121
30.06.1995	Cuolt	Joachim	Moyes GIR	△	Kandel	46	81
30.06.1995	Bernhardt	Malte	Sunrise	△	Rauschberg	128,7	257
30.06.1995	Rackl	Walter	Desire	FSagB	Hochfelln	102,4	102
30.06.1995	Becher	Thomas	Blade	△	Hochfelln	134,8	270
30.06.1995	Haustein	Christoph	HP-AT	FSagB	Laber	106	106
01.07.1995	Schumann	Kurt	Merlin	ZFagB	Veneberg	146,3	219
01.07.1995	Günther	Harald	Bolet-Cut	△	Schmittenhöhe	103,4	181
01.07.1995	Trömer	Christoph	Foil	FS	Hörpel	55,8	56
01.07.1995	Bathmann	Jo	Sunrise	△	Schmittenhöhe	182,4	319
01.07.1995	Ludwig	Gerhard	Xtralite	FSagB	Hochries	83,8	84
01.07.1995	Ramsauer	Sebastian	Ikarus Imagine	ZF	Hochries	49,5	74
01.07.1995	Moldehnke	Hans	Xtralite	ZF	Hochries	45,7	69
07.07.1995	Ludwig	Gerhard	Xtralite	FSagB	Hochfelln	76	76
08.07.1995	Voltz	Elmar	Ram Air	FS	Neumagen	100	100
08.07.1995	Lenauer	Wolfgang	Bullet-Cut	ZR	Fulseeck	140,8	246
08.07.1995	Ludwig	Gerhard	Xtralite	FSagB	Hochfelln	77,6	78
09.07.1995	Schwiegershausen	Corinna	Xtralite	ZR	Hochfelln	100,8	176
09.07.1995	Pongratz	Werner	Ram Air	ZR	Kaitersberg	47,6	83
09.07.1995	Bathmann	Jo	Sunrise	△	Schmittenhöhe	201,1	352
09.07.1995	Ludwig	Gerhard	Xtralite	ZR	Hochfelln	100,8	176
09.07.1995	Schneider	Michael	HP-AT	△	Nebelhorn	37,9	66
09.07.1995	Hoffmann	Gundram	Blade	ZR	Hochfelln	100,8	176
09.07.1995	Bausenwein	Hans	Xtralite	ZR	Hochfelln	100,8	176
09.07.1995	Rackl	Walter	Desire	FSagB	Hochfelln	117,1	117

Gleitsegeln

Datum	Name	Vorname	Gerät	Aufgabe	Startplatz	km	Punkte
28.05.1995	Hahne	Torsten	Energy	△	Wallberg	85,9	172
28.05.1995	Bräuchler	Bernd	Alto-Extreme	ZR	Hirschberg	41	72
28.05.1995	Schropp	Markus	Genesis	ZR	Jöchelspitze	66,6	117
28.05.1995	Scholtz	Guido	Prisma	△	Nebelhorn	73,1	146
28.05.1995	Brunner	Michael	Kendo	△	Wank	62,9	126
28.05.1995	Cronenberg	Wolfgang	Omega	ZR	Hirschberg	45,2	90
28.05.1995	Isenburg	Wilfried	Rainbow	△	Nebelhorn	79,4	159
28.05.1995	Rimann	Frank	Flex 32	ZR	Wallberg	55,6	97
28.05.1995	Plenagl	Johann	Xenon	FSagB	Wallberg	84,4	84
28.05.1995	Rüssel	Oliver	Omega	△	Nebelhorn	79,4	159
28.05.1995	Held	Heinz	Rainbow	FSagB	Wallberg	62,4	62
29.05.1995	Loos	Karl-Heinz	Challanger	FS	Wallberg	29,6	30
29.05.1995	Daschner	Nero	Sprintair	ZF	Wallberg	48,2	72
17.06.1995	Lang	Klaus-Dieter	Contest	△	Nebelhorn	39,7	69
17.06.1995	Schöll	Reinhard	Energy	FSagB	Hochgrat	61,4	61
19.06.1995	Leschinski	Frank	Rainbow	△	Fiesch	96	167
19.06.1995	Dajek	Ulrich	Katana	△	Nebelhorn	23,6	41
20.06.1995	Appel	Armin	Omega	△	Hirschberg	43,4	76
20.06.1995	Zimmer	Andreas	Omega	FSagB	Nebelhorn	26,2	26
20.06.1995	Leschinski	Frank	Rainbow	△	Fiesch	109,8	192
20.06.1995	Loos	Karl-Heinz	Challanger	FSagB	Schmittenhöhe	64,4	64
20.06.1995	Geg	Peter	Energy	△	Nebelhorn	73,4	147
29.06.1995	Brunner	Michael	UP Kendo	FSagB	Wank	67,7	68
29.06.1995	Martens	Burkhard	UP Gm57	FS	Hochfelln	51,6	52
29.06.1995	Mühlhuber	Thomas	Kendo	ZR	Schmittenhöhe	52,4	92
30.06.1995	Müller	Achim	UP Kendo	ZFagB	Hochfelln	47,5	71
30.06.1995	Echle	Claus	AS	△	Emberger Alm	88,5	155
30.06.1995	Brunner	Michael	UP Kendo	△	Wank	68,3	120
30.06.1995	Held	Heinz	Rainbow	ZFagB	Hochfelln	115,5	173
30.06.1995	Geg	Peter	Energy	△	Nebelhorn	75,5	151
30.06.1995	Kreuzer	Thomas	Finesse	FSagB	Emberger Alm	33,6	34
30.06.1995	Loos	Karl-Heinz	Challanger	△	Emberger Alm	64,6	113
30.06.1995	Straub	Andreas	Minoa	ZFagB	Wallberg	116,9	175
30.06.1995	Schropp	Markus	Genesis	FSagB	Hirschberg	83	83
30.06.1995	Bocks	Stefan	UP Proto	ZFagB	Schmittenhöhe	115,5	173
30.06.1995	Lex	Hans	Blue Angel	ZFagB	Wallberg	117,6	176
30.06.1995	Lang	Klaus-Dieter	Contest	FSagB	Hochfelln	64,5	65
30.06.1995	Hahne	Torsten	Energy	ZFagB	Wallberg	132,7	199
30.06.1995	Dajek	Ulrich	Katana	△	Nebelhorn	38,4	67
01.07.1995	Müller	Achim	UP Kendo	△	Rauschberg	52,6	92
01.07.1995	Smekal	Jan	Edel Racer	△	Rauschberg	52,6	92
01.07.1995	Echle	Claus	AS	△	Emberger Alm	88,5	155
01.07.1995	Braun	Manfred	Contest	△	Emberger Alm	88,6	155
01.07.1995	Riedmann	Andreas	Contest	△	Emberger Alm	56,3	99
01.07.1995	Buchert	Jörg	Minoa	ZFagB	Wallberg	90,7	136
01.07.1995	Kreuzer	Thomas	Finesse	△	Emberger Alm	44,3	78
01.07.1995	Brenner	Rainer	Omega	ZF	Iseler	40,4	61
01.07.1995	Loos	Karl-Heinz	Challanger	△	Emberger Alm	88,6	155
01.07.1995	Grauer	Ralf	Kendo	FSagB	Wallberg	90,2	90
01.07.1995	Koroll	Ina	Energy	FS	Schmittenhöhe	37,6	38
01.07.1995	Hahne	Torsten	Energy	△	Schmittenhöhe	132,2	231
01.07.1995	Martens	Burkhard	UP Gm57	△	Rauschberg	52,6	92
01.07.1995	Mühlhuber	Thomas	Kendo	FSagB	Vogelsang	94,5	95
07.07.1995	Gschwendtner	Sepp	Free X	ZFagB	Wallberg	119,5	179
07.07.1995	Bocks	Stefan	UP Proto	ZF	Sulzberg	128,9	193
07.07.1995	Müller	Achim	Kendo	FSagB	Fiesch	72	72
07.07.1995	Wiecorek	Peter	Minoa	FS	Kössen	32,6	33
08.07.1995	Mühlhuber	Thomas	Kendo	ZFagB	Schmittenhöhe	96,4	145
09.07.1995	Messmer	Franz	Flex	△	Schmittenhöhe	82,5	144
09.07.1995	Koroll	Ina	Energy	△	Schmittenhöhe	74	130

△ = FAI-Dreieck, △ = Flaches Dreieck, ZR = Ziel-Rück, ZF>= Zielflug auf geknickter Bahn, FS = Freie Strecke, FS> = Freie Strecke auf geknickter Bahn, D = Startplatz liegt in der Bundesrepublik Deutschland

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	Ort	HG,GS	Prüfungsart	Organisator	Telefon
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	T,P alles	FZ Ruhpolding	08663/668
15.09.	Garmisch-Part.	GS	T alles	GSS Michael Brunner	08821/74260
16.09.	Tegelberg	GS	P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
16.09.	Garmisch-Part.	GS	P 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	T alles	PZ Mitte	06654/353
17.09.	Baiernrain	GS	T,P,S	AEROMAX	089/766116
17.09.	Bad Salzungen	HG,GSP,A+B+S+W+V	PZ Mitte		06654/353
22.09.	Lenggries	GS	T,A+B	Fly + Bike , Lenggries	08042/4559
22.09.	Bolsterlang	GS	T,A+B	Jürgen Rohrmeier	08321/9328
22.09.	Dresden	GS	T,A+B	Top Gliders	0941/893022
23.09.	Beckenried (CH)	GS	T,P,A+B	Air Power	07745/308
23.09.	Schwangau	HG,GS	T,P,A+B	AKTIV	08362/81796
23.09.	Lenggries	GS	P,A+B	Fly + Bike , Lenggries	08042/4559
23.09.	Bad Salzungen	HG	P,ULS	PZ Mitte	06654/353
23.09.	Dresden	GS	P,S	Top Gliders	0941/893022
24.09.	Mosbruch	HG	P,A+B	DFS Vulkaneifel,Mühl	02692/8288
24.09.	Zillertal (A).	HG,GS	P,A+B	FS Göppingen, Irschik	07164/12021
24.09.	Pfronten	GS	T,P,A+B	OFS Hans Hoschka	08363/5969
24.09.	Bad Salzungen	HG,GS	P,A+B+S+W	PZ Mitte	06654/353
24.09.	Braunack	HG	P,A+B	Take Off , Lenggries	08042/4559
24.09.	Lenggries	HG	T,A+B	Take Off , Lenggries	08042/4559
25.09.	Kössen	GS	T,P,A+B	AEROMAX	089/766116
28.09.	Bolsterlang	GS	T,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970
29.09.	Rieden	GS	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
29.09.	Bolsterlang	GS	P,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970
30.09.	Tegelberg	GS	P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
30.09.	Gröbming (A)	GS	T,P,A+B	Sky Club Austria	03685/22333
01.10.	Winterberg	HG,GS	T,S	WDS, Elmar Müller	02981/6640
02.10.	Südtirol	GS	P,A+B	Luftikus, Köninger	0711/537928
04.10.	Obermaiselstein	GS	T,A+B	FS OASE, Peter Geg	08326/7592
05.10.	Tannheim	HG	T,UL-S	FS Göppingen	07164/12021
05.10.	Pustertal/Südtir.	GS	T,A+B	Klaus Schwarzer's FS	08024/48119
06.10.	Tannheim	HG	P,UL-S	FS Göppingen	07164/12021
06.10.	Bolsterlang	GS	P,A+B	FS OASE	08326/7592
06.10.	Backnang	HG,GS	T,A+B+S+W	FS Wilfried Frank	07191/65475
06.10.	Bolsterlang	GS	T,A+B	Jürgen Rohrmeier	08321/9328
06.10.	Pustertal/Südtir.	GS	P,A+B	Klaus Schwarzer's FS	02772/40178

Datum	Ort	HG,GS	Prüfungsart	Organisator	Telefon
06.10.	Zillertal (A)	HG,GS	T,S	Wolf Schneider	089/482141
06.10.	Zillertal (A).	HG,GS	P,S	Wolf Schneider	089/482141
07.10.	Bach (A)	GS	T,P,A+B	Airsport FS	0043/5634/6498
07.10.	Schwangau	HG,GS	T,P,A+B	AKTIV	08362/81796
07.10.	Roßhaupten	HG,GS	T,A+B	FS Tegelberg	08367/598
07.10.	Backnang	HG,GS	P,A+B+S+W	FS Wilfried Frank	07191/65475
07.10.	Hörerbahn	GS	P,A+B	Jürgen Rohrmeier	08321/9328
07.10.	Bad Salzungen	HG,GS	T alles	PZ Mitte	06654/353
07.10.	Hochries/Bichl	HG,GS	T,P,S	PZ Oberbayern	08032/8134
08.10.	Kössen	GS	T,P,A+B	AEROMAX	089/766116
08.10.	Tegelberg	HG,GS	P,A+B	FS Tegelberg	08367/598
08.10.	Bad Salzungen	HG,GS	P,A+B+S+W	PZ Mitte	06654/353
08.10.	Hochries/Bichl	HG,GS	T,A+B	PZ Oberbayern	08032/8134
09.10.	Birkenau	HG,GS	T,A+B	FS Rhein-Main-Neckar	06201/34626
09.10.	Hochries	HG,GS	T,P,V	PZ Oberbayern	08032/8134
09.10.	Hochries/Bichl	HG,GS	P,A+B	PZ Oberbayern	08032/8134
10.10.	Stuttgart/Hofen	HG,GS	T,A+B	Luftikus, Köninger	0711/537928
13.10.	Marquartstein	HG	T,P,A+B	DFS Chiemsee	08642/383
13.10.	Rieden	GS	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
13.10.	Garmisch-Part.	GS	T alles	GSS Michael Brunner	08821/74260
13.10.	Niederau (A)	GS	T,A+B	GSS Tegernseer Tal	08022/2556
14.10.	Tegelberg	GS	P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
14.10.	Ruhpolding	HG,GS	T,P,S	FZ Ruhpolding	08663/668
14.10.	Garmisch-Part.	GS	P alles	GSS Michael Brunner	08821/74260
14.10.	Bezau (A)	GS	T,P,A+B	GSS Reiner Löffler	0721/378878
14.10.	Niederau (A)	GS	P,A+B	GSS Tegernseer Tal	08022/2556
14.10.	Unterwössen	GS	T,A+B	Südd. GSS	08641/7575
15.10.	Baiernrain	GS	T,P,S	AEROMAX	089/766116

Fluglehrerausbildung

LEHRGANGSKALENDER

26.09. – 27.09.	D	Fachlehrer UL-Schlepp
18.09. – 01.10.	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.

Datum	Ort	HG,GS	Prüfungsart	Organisator	Telefon
15.10.	Lenggries	GS	P,A+B	Fly + Bike , Lenggries	08042/4559
15.10.	Elztal	HG	T,P,S	FS Elztal	07682/8279
15.10.	Dietfurt	HG,GST,P,A+B+S+F		FS Jura, Pöpl	08464/8211
15.10.	Walldürn	HG,GS	T alles	FS Sunrise	06201/182911
15.10.	Kössen (A)	GS	P,A+B	Südd. GSS	08641/7575
15.10.	Lenggries	HG	T,A+B	Take Off , Lenggries	08042/4559
16.10.	Lenggries	GS	P,A+B	Fly + Bike , Lenggries	08042/4559
16.10.	Walldürn	HG,GS	P alles	FS Sunrise	06201/182911
19.10.	Bolsterlang	GS	T,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970
20.10.	Lenggries	GS	T,A+B	Fly + Bike , Lenggries	08042/4559
20.10.	Bolsterlang	GS	P,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970
20.10.	Karlsruhe	GS	T,A+B	GSS Reiner Löffler	0721/378878
20.10.	Bad Harzburg	GS	T alles	Harzer GSS, Knut Jäger	05322/1415
20.10.	Bolsterlang	GS	T,A+B	Jürgen Rohrmeier	08321/9328
20.10.	Herborn	GS	T alles	Klaus Schwarzer's FS	08024/48119
21.10.	Schwangau	HG,GS	T,P,A+B	AKTIV	08362/81796
21.10.	Lenggries	GS	P,A+B	Fly + Bike , Lenggries	08042/4559
21.10.	Bad Harzburg	GS	P alles	Harzer GSS	05322/1415
21.10.	Hörnerbahn	GS	P,A+B	Jürgen Rohrmeier	08321/9328
21.10.	Herborn	GS	P,S+W+F	Klaus Schwarzer's FS	02772/40178
21.10.	Bad Salzungen	HG,GS	T alles	PZ Mitte	06654/353
21.10.	Gröbming (A)	GS	T,P,S	Sky Club Austria	03685/22333
21.10.	Seeboden (A)	HG,GS	P,S	WDS, Elmar Müller	02981/6640
22.10.	Mittag	HG,GS	P,A+B	FS Rhein-Main-Neckar	06201/34626
22.10.	Deinsen	HG	P,S	Milan FS	05156/7179
22.10.	Marienhagen	HG	T,S	Milan FS, Rodewald	05156/7179
22.10.	Bad Salzungen	HG,GSP,A+B+S+W+V		PZ Mitte	06654/353
25.10.	Obermaiselstein	GS	T,A+B	FS OASE	08326/7592
27.10.	Elztal	HG,GS	T,A+B	FS Elztal	07682/8279
27.10.	Rieden	GS	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
27.10.	Bolsterlang	GS	P,A+B	FS OASE	08326/7592
28.10.	Tegelberg	GS	P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
29.10.	Elztal	HG,GS	P,A+B	FS Elztal	07682/8279
29.10.	Bolsterlang	GS	T,A+B	FS Mergenthaler	08321/9970

Datum	Ort	HG,GS	Prüfungsart	Organisator	Telefon
04.11.	Schwangau	HG,GS	T,P,A+B	AKTIV	08362/81796
04.11.	Südtirol (I)	GS	T,A+B	FS Wilfried Frank	07191/65475
04.11.	Bezau (A)	GS	T,P,A+B	GSS Reiner Löffler	0721/378878
04.11.	Crawinkel	HG,GS	T alles	LSZ Crawinkel	036205/817
04.11.	Bad Salzungen	HG,GS	T alles	PZ Mitte	06654/353
05.11.	Brauneck	GS	T,P,A+B	AEROMAX	089/766116
05.11.	Rieden	GS	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
05.11.	Südtirol (I)	GS	P,A+B	FS Wilfried Frank	07191/65475
05.11.	Crawinkel	HG,GS	P alles	LSZ Crawinkel	036205/817
05.11.	Bad Salzungen	HG,GS	P,A+B+S+W	PZ Mitte	06654/353
08.11.	Girne (Zypern)	GS	T,P,A+B	Sky Club Austria	03685/22333
09.11.	Stuttgart/Hofen	HG,GS	T,A+B	Luftikus, Königinger	0711/537928
12.11.	Baiernrain	GS	T,P,S	AEROMAX	089/766116
17.11.	Dümau	HG,GS	T,A+B	FS Göppingen	07164/12021
19.11.	Meransen (I)	GS	T,P,A+B	OFS Hans Hoschka	08363/5969
25.11.	Crawinkel	HG,GS	T,P alles	LSZ Crawinkel	036205/817
25.11.	Hochries/Bichl	HG,GS	T,P,S	PZ Oberbayern	08032/8134
26.11.	Baiernrain	GS	T,P,S	AEROMAX	089/766116
26.11.	Dietfurt,HG,GS		T,P,A+B+S+F	FS Jura, Pöpl	08464/8211
26.11.	Winterberg	HG,GS	T,S	WDS, Elmar Müller	02981/6640
01.12.	Karlsruhe	GS	T,A+B	GSS Reiner Löffler	0721/378878
02.12.	Kraichtal	HG,GS	T,P alles	FS Rhein-Main-Neckar	06201/34626
03.12.	Zillertal (A).	HG,GS	P,A+B	FS Göppingen	07164/12021
05.12.	Birkenau	HG,GS	T,A+B	FS Rhein-Main-Neckar	06201/34626
08.12.	Bad Harzburg	GS	T alles	Harzer GSS	05322/1415
09.12.	Bad Harzburg	GS	P alles	Harzer GSS	05322/1415
09.12.	Pfronten	GS	T,A+B+F	OFS Hans Hoschka	08363/5969
10.12.	Baiernrain	GS	T,P,S	AEROMAX	089/766116
14.12.	Birkenau	HG,GS	T,A+B	FS Rhein-Main-Neckar	06201/34626
17.12.	Kössen	GS	T,P,A+B	AEROMAX	089/766116
20.12.	Stuttgart/Hofen	HG,GS	T,A+B	Luftikus, Königinger	0711/537928
29.12.	Rieden	GS	T,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
30.12.	Tegelberg	GS	P,A+B	FS Heinz Fischer	08362/37038
30.12.	Südtirol	GS	P,A+B+F	Luftikus, Königinger	0711/537928

Winter-Thermik !

Fliegen und Biken in Andalusien

2 Wochen
DM 1.600,-

Traumhafte Landschaft, unbeschreibliche Sonnenuntergänge, stundenlanges Fliegen abseits der Massen, Leben im andalusischen Dorf fernab vom Tourismus.

Termine: November '95 und Februar '96
Kosten: DM 1.600,- für 2 Wochen incl. Flug, Übernachtung, Fahrten in die Fluggebiete und Betreuung

Fliegen, Strand + Meer in Zypern

2 Wochen
DM 1.990,-

Abgesoffen? ...aber vielleicht doch erst nach einigen Flugstunden über traumhafter Berglandschaft und dem türkisblauen Meer von Nord-Zypern. Landen am Strand, ein erfrischender Sprung in's Wasser und später zum Sonnenuntergangsdrink in's Hafen-Cafe. So ist Zypern!

Termin: 16.-30. Oktober '95
Kosten: DM 1.990,- für 2 Wochen incl. Linienflug, Hotel mit Frühstück, Bergfahrten und Betreuung

Außerdem:
Fliegen in Israel,
UL in Florida
Infos anfordern !

Münchner Drachenflugschule • Balanstraße 13 • 81669 München • Tel. 089/4486848 • Fax 089/4471019



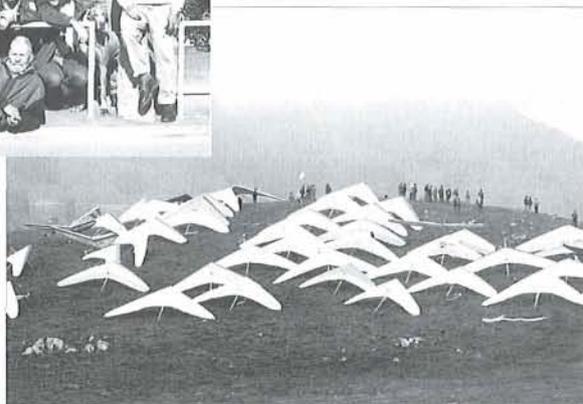
Senioren-Europacup 1995

Der 14. Seniorenwettbewerb im Drachenfliegen wurde in der Schweiz durchgeführt. 83 Piloten (davon 2 Damen) aus 8 Nationen, zwischen 50 (Damen 45) und 70 Jahren alt, ermittelten den besten europäischen Senioren-Hängegleiterpiloten. Leider hatten wir in diesem Jahr den Wettergott gegen uns. Es konnte nur an 2 Tagen im Wettbewerb geflogen werden. Auch mit dem Transport der Fluggeräte hatten wir Probleme. Anfang Mai sind noch einmal 2 m Schnee gefallen und unser Transportfahrzeug konnte nicht, wie vorgesehen, bis zum Aufbauplatz fahren. Gestartet wurde am Gantrischboden in 1750 m NN.

Der Landeplatz in Blumenstein liegt auf 650 m. Trotz des Höhenunterschiedes von 1100 m waren nur kleine Aufgaben zu bewältigen. Aber dieses Problem hatten in diesem Jahr viele Veranstalter. Die Mühe und Arbeit, die sich unsere Schweizer Freunde gemacht haben, ist umsonst gewesen. Piloten und Camper lassen den Kopf hängen und beim Organisator kommt dann schon mal der Gedanke auf, ob das vielleicht der letzte Wettbewerb war, für den er verantwortlich ist!

Aber wenn dann die Sonne wieder scheint, sieht alles ganz anders aus. Ich bin der Hoffnung, daß auch im nächsten Jahr wieder alle Senioren nach Greiffenburg auf die Embergeralm zum Wettbewerb kommen. Als Termin ist der 20. bis 27. Juli 96 vorgesehen. Ende Juli wird hoffentlich auch das Wetter beständiger sein?

Rudolf Absolon



Thomas Rauch,
EU-Meister im
Drachenfliegen



Toni Bender,
EU-Meister im
Gleitschirmfliegen

1.EU Meisterschaft in Kössen

Sepp Humberger hat 1995 in Kössen die EU-Meisterschaft ins Leben gerufen. Die internationale Teilnahme erfüllte nicht die österreichischen Erwartungen. Die deutschen Teams zeigten sich leistungsstark. Doppelsieg beim Gleitschirmfliegen und Drachenfliegen!



Das deutsche Team



Viel Wind



Siegerehrung



Sonnenuntergang um 22.00 Uhr

Vor-EM im Gleitschirmfliegen in Norwegen

1996 findet die Europameisterschaft im Gleitschirmfliegen in Vagamo, Norwegen statt. Als Generalprobe wurde bereits im Juni '95 eine Vor-Europameisterschaft durchgeführt. Ein Teil der deutschen Nationalmannschaft, bestehend aus Daniela Anke, Peter Hensold, Hannes und Sepp Weininger sowie Teamchef Stefan Mast, nahmen die weite Reise auf sich, um für 1996 gerüstet zu sein.

Das deutsche Team stellte sehr große Unterschiede zum »kontinentalen Fliegen« fest. Die Windverhältnisse sind regional oft stark bis extrem, Flugaufgaben können, da nur zwischen zwei und vier Uhr morgens kurz die Dämmerung einsetzt, auch noch abends gestartet werden, die thermischen Bedingungen sind selbst am späten Abend noch für anspruchsvolle Aufgaben ausreichend. Das Fluggelände ist hochalpin, Gletscher, Felsen und Schnee wechseln Übergangslos mit unendlichen Geröllhochebenen ab. Man kann das Ganze auch als »hochalpines Flachlandfliegen« bezeichnen.

In dem Gelände der »endlosen Fußmärsche« haben sich Handys, von der Telekom Traunstein zur Verfügung gestellt, beim Wiederauffinden von außengeländeten Piloten bestens bewährt. Vier gewertete Durchgänge wurden geflogen, bis zu einer Streckenlänge von ca. 60 km. Das deutsche Team war sehr erfolgreich, in der Einzelwertung wurden Platz 2 und 3 belegt, auch in der Mannschaftswertung gelang Platz 2, nach einem harten Kampf mit den Schweizern und noch vor den Lokalmatadoren aus Norwegen.

Stefan Mast

Ergebnis

Rang	Name	Gerät
1.	Kaspar Henny, CH	Xenon
2.	Hannes Weininger, D	Xenon
3.	Josef Weininger, D	Xenon
4.	Patrick Holmes	Edel
5.	Mads Syndergaard	Airwave

Mannschaft

Rang	Land	Namen	Punkte
1.	Schweiz	Kaspar Henny Oliver Nef Peter Luthi Martin Müller Roland Würzler	3872
2.	Deutschland	Hannes Weininger Josef Weininger Peter Hensold Daniela Anke	3568
3.	Norwegen	Oyvind Kindem Ronny Helgesen Gunnar Satre Jens Hinderaker Stein Egil Mangsetz	2837

Neue Weltrekorde Von der FAI anerkannt

Drachen

Geschwindigkeit über 100 km Ziel-Rück	51,40 km/h	Thomas Suchanek, Tschechische Republik	Xtralite	Garie Beach, Australien	03.03.94
Freie Strecke, Tandem	368,8 km	Tomas Suchanek, Tschech. Rep./C. Schwiegershausen, Deutschl.	Xtralite	Hillston, Australien	07.12.94
Freie Strecke mit Wendepunkt, Tandem	141,1 km	Tomas Suchanek, Tschech. Rep./C. Schwiegershausen, Deutschl.	Xtralite	Hillston, Australien	09.12.94

Gleitschirm

Zielflug, Frauen	127,3 km	Kat Thurston / England	Nova Sphinx	Cabo Paquica / Chile	17.12.94
Zielflug, Tandem	142,3 km/h	Bernhard Schilling, Schweiz / Franz Schilter, Schweiz	Advance Bi	Cabo Paquica / Chile	27.12.94



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

FASZINATION DES FLIEGENS

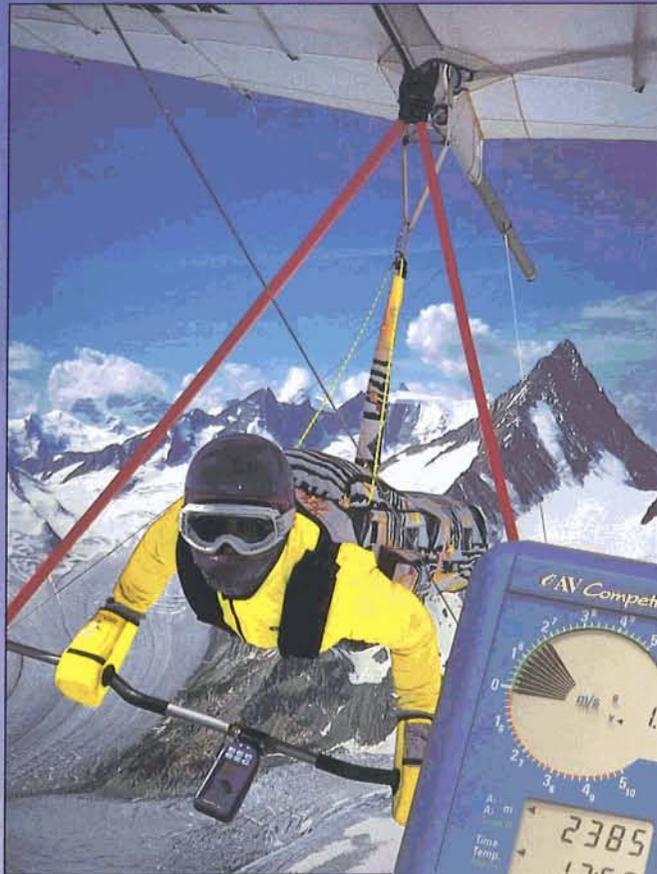


Foto: Jo Bethmann

...hoch über der falliger Gletscherwelt

★ ★ ★ Weltneuheit
für das CLASSIC und COMPETITION ★ ★ ★
Aerodynamisch optimierte 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

Ich will mehr Informationen über die Bräuniger Instrumente!

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

Name: _____

Adresse: _____

Ort: _____

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

BRAÜNIGER

FLUGELECTRONIC

Pöttrichstraße 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

Der Vorsprung.

NOVA

AROUND THE WORLD



Die erneute

Bestätigung

Tomas Suchanek

Moyes XTRALITE

auch **95** wieder

WELTMEISTER !

- **Tomas Suchanek - Dritter Weltmeistertitel in Folge !!!**

- **MOYES Gliders - Fünfter Weltmeistertitel !!!!!**

- **Xtralite - Zweiter Weltmeistertitel in Folge !!**

Wir laden **ALLE** Piloten ein zur **MOYES - Party'95** am 16. und 17. September in Bad Salzungen!!! Wer keinen **MOYES** hat, kann einen probefliegen, mit Winden- oder UL- Schlepp. Wie immer wird ein kleiner Wettbewerb stattfinden. Diesmal gibt es für den ersten Platz ein Flugticket nach Australien! Außerdem gibt es viel zu feiern: Weltmeister - Deutscher Meister und Meisterin - Hessischer Meister und Meisterin - Bayrischer Meister - usw.! **ALLE** Piloten sind herzlich willkommen! Also auf nach Bad Salzungen! Der **dreifache Weltmeister** Tomas Suchanek, der **siebenfache Deutsche Meister** Bob Baier und Bill Moyes werden wieder aktiv helfen, Euch in die Luft zu bringen. Laßt uns wieder gemeinsam feiern und auf den erneuten Erfolg von **MOYES 1995** und den Erfolg der **MOYES-Piloten** und Pilotinnen anstoßen! Wir teilen den **Erfolg** mit **ALLEN MOYES-** Piloten, den jeder **MOYES-** Pilot ist ein Teil davon!

Wenn Du **keinen** Flop und **keinen** Exoten kaufen willst, **sondern** hohe Ansprüche stellst für Dein Geld und wenn Du auch nach Jahren **keinen** großen Wertverlust haben willst, **dann fliege MOYES.**

Bewährt und erfolgreich seit 1967!



Auch in Deiner Nähe ist ein Händler. Rufe ihn an für einen Probeflug! Händlernachweis anfordern! Erfülle Die den Traum vom streßfreien Fliegen und fliege **XTRALITE!** Sicherheit- Qualität- Fluggenuß!

XTRALITE	137	147	164
Fläche:	12.8m ²	13.7m ²	15.3m ²
Spannweite:	9.8m	10.3m	10.8m
Pilotengewicht:	55-70	65-86	86-119

In drei Größen DHV- Musterzulassung!
Mehr Infos bei Deinem Händler!